



PROGRAMMAPLAN VERKEERSCIRCULATIEPLAN

1e tranche
2022-2027



Inhoudsopgave

1. Context en aanleiding	4
2. Visie en ambitie	6
3. Programmadoelen	8
3.1 Strategische doelen	9
3.2 Operationele doelen	9
4. Inspanningen en activiteiten	12
4.1 Uitvoeringsagenda verkeerscirculatieplan	13
4.2 Toezeggingen in de raad	13
4.3 Projecten in de eerste tranche	13
4.4 Afweging extra projecten eerste tranche	17
5. Middelen	20
5.1 Beschikbaar gesteld	21
5.2 Subsidies	21
6. Monitoring en programmasturing	24
6.1 Monitoring- en evaluatieplan	25
6.2 Programmasturing	25
7. Programmaorganisatie	30
8. Communicatie en participatie	34
8.1 Inleiding	35
8.2 Communicatiestrategie	35
8.3 De kernboodschap	35
8.4 Doelstelling voor communicatie VCP	35
8.5 Over de campagne	36
8.6 Doelgroepen	36
8.7 Communicatiemiddelenmix	38
8.8 Tijdlijn & Planning	39
9. Tijd en mijlpalen	40
10. Samenhang met andere programma's, projecten en beleid	44
11. Planning	46

Bijlage 1	Organisatiestructuur VCP	I
Bijlage 2	Besluit gemeenteraad	II
Bijlage 3	Toezeggingen en afspraken n.a.v. commissies Stad 9 en 28 juni 2021	III
Bijlage 4	Prioritering wensen extra projecten 1e tranche	IV
Bijlage 5	Planning	VIII
Bijlage 6	Uitvoeringsagenda Verkeerscirculatieplan	XII
Bijlage 7	Evaluatie en monitoringsplan	XIV



Porgrammaplan Verkeerscirculatieplan
Eerste tranche: 2022-2027

Gemeente Gouda
Versie: 1 februari 2022

1

Context en aanleiding



Foto: Driestar Educatief

Het verkeersbeleid van de gemeente Gouda is vastgelegd in het Mobiliteitsplan 2017-2026 dat op 25 oktober 2017 door de raad is vastgesteld. In dit Mobiliteitsplan zijn voor alle modaliteiten ambities en wensbeelden opgenomen om de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de stad te vergroten. Om dit te bereiken zijn diverse denkrichtingen voor maatregelen omschreven. Met het verkeerscirculatieplan (VCP) is duidelijk geworden in hoeverre de ambities en wensbeelden uit het Mobiliteitsplan in het algemeen en de circulatiemaatregelen uit het Mobiliteitsplan in het bijzonder, haalbaar zijn en hoe een effectief en efficiënt maatregelpakket om de ambities te realiseren er uit ziet. Het plan bestaat in hoofdlijnen uit tien clusters van maatregelen. Ook geeft het VCP aan wat de kosten zijn en hoe de planning er in de komende jaren uit ziet. Het VCP bevat een wenkend lange termijn perspectief en werkt toe naar een stip op de horizon in 2042.

Op 30 juni 2021 heeft de gemeenteraad het VCP vastgesteld, inclusief de uitvoering van het eerste pakket aan maatregelen met dekking van 12 miljoen euro. Dit als eerste tranche van de vier, met elk een periode van 5 jaar. De totale looptijd is dus 2022-2042. In totaal is er circa 53 miljoen euro aan maatregelen begroot. Het raadsbesluit zet nadrukkelijk in op monitoring en evaluatie van zowel de verkeers- en economische effecten als de participatie die is gedaan. Hiermee is tussentijdse bijsturing of aanscherping mogelijk. In bijlagen 2 en 3 zijn het volledige besluit en de lijst met toezeggingen opgenomen. Deze moeten ook in de uitvoering van het VCP een plek krijgen.

Bij de begrotingsbehandeling op 12 november 2019 heeft de raad ingestemd met de begroting, waarbij een bedrag van € 5,824 miljoen is gereserveerd voor verkeersmaatregelen in 2020 en 2021. Dit gaat om de uitvoering van de zogenaamde no-regret verkeersmaatregelen, die niet konden wachten tot vaststelling van het VCP. Van dit budget is de inschatting dat circa 1,75 miljoen euro resteert na uitvoering van de afgesproken no-regret maatregelen en kosten die gemaakt zijn voor het opstellen van het VCP. Tegelijkertijd ontvangt de gemeente subsidies voor diverse projecten en zijn er aanvullende prioriteiten en wensen.

De aanpak rond de opgave vanuit het VCP is programmatisch uitgewerkt. Waar een project zich vaak richt op de realisatie van één vooraf overeengekomen resultaat, richt een programma zich op het nastreven van meerdere samenhangende

en integrale doelen die samen met bewoners, ondernemers, belangenorganisaties en andere wegbeheerders in de regio (zoals buurgemeentes en provincie) worden gerealiseerd.

Dit programmaplan geeft inzicht op welke manier de ambities van het Mobiliteitsplan worden behaald, en welke projecten daarvoor nodig zijn inclusief de financiële middelen, en doet ook een voorstel voor de inzet van het resterende budget. Onderdeel van dit programmaplan is het Monitoring- en Evaluatieplan (M&E-plan) dat als kader dient voor monitoring en evaluatie in de komende jaren. Hiermee wordt invulling gegeven aan het raadsbesluit.

Het programmaplan bestaat uit twee gedeelten.

Het eerste deel gaat over doelstellingen, monitoring en programmasturing en communicatie. Dit geldt door de totale looptijd van het Verkeerscirculatieplan.

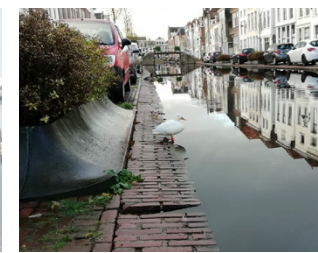
Het tweede deel biedt inzicht hoe de eerste tranche wordt aangepakt om te werken naar de doelen van het Mobiliteitsplan en doet een voorstel voor de inzet van de resterende financiële middelen (no-regret en subsidies). Bij het opstellen voor een programmaplan voor maatregelen voor de tweede tranche, zal alleen dit gedeelte worden vervangen.

Leeswijzer

In H1 zijn de aanleiding en context van deze opgave weergegeven. Hoofdstuk 2 beschrijft de visie en ambitie van de opgave verkeerscirculatieplan. In H3 zijn de strategische doelen uit het VCP opgenomen en vertaald naar operationele doelen. In H4 benoemen we de inspanningen voor de eerste tranche. In H5 zijn financiële middelen opgesomd. De manier hoe de monitoring en programmasturing is geregeld, is opgenomen in H6. In H7 is de programmaorganisatie uitgeschreven, en de communicatie over de aanpak VCP in H8. Belangrijke mijlpalen zijn omschreven in H9 en de samenhang met andere programma's, projecten en beleid in H10.

2

Visie en ambitie



Visie

Met het VCP vergroot de gemeente de leefbaarheid, aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de stad, nu en in de toekomst, waarbij ruimtelijke ontwikkelingen op een zorgvuldige wijze ingepast worden.

Ontwikkeling van Gouda vraagt om mobiliteitskeuzes

Gouda is een prachtige, compacte stad met een waardevolle historische binnenstad. De stad is in ontwikkeling. De werkgelegenheid, het aantal inwoners en de bezoekers groeien. Naar verwachting zal Gouda in 2030 bijna 80.000 inwoners tellen. De bijbehorende mobiliteit moet in goede banen worden geleid. Juist vanwege de groei moet de stad zo efficiënt mogelijk omgaan met de schaarse ruimte. Leefbaarheid, gezondheid, duurzaamheid, klimaatadaptiviteit, verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit worden steeds belangrijker. Economische functies vereisen een goede bereikbaarheid. Gezondheid en bewegen krijgen steeds meer prioriteit. Door gezonde keuzes gemakkelijker en laagdrempeliger te maken voor mensen, ondersteunt de gemeente zo de gezondheid van haar inwoners.

Kiezen voor mobiliteitstransitie

Gouda kiest voor duurzame en gezonde mobiliteit; een mobiliteitstransitie waarin mensen meer gaan kiezen voor wandelen, fietsen, deelmobiliteit en het openbaar vervoer (OV). Ook Zero Emission Stadsdistributie en elektrisch rijden hoort hierbij. De coronacrisis kan fungeren als versneller van de duurzame mobiliteitstransitie, doordat mensen meer open staan voor nieuwe mobiliteitsalternatieven.

Concrete knelpunten oplossen

Daarnaast spelen binnen Gouda concrete verkeersknelpunten: een verouderde, onveilige inrichting, verkeerscongesties, of plekken waar meer groen nodig is vanwege klimaatadaptiviteit (opvang regen, voorkomen hitte-eilanden).

Mobiliteitsplan Gouda als basis voor uitwerking

Het Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026 bevat de kaders voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente Gouda.

Het document bevat een aantal speerpunten:

- Beter benutten van bestaande infrastructuur
- Een goede balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid, negatieve effecten van verkeershinder verminderen door stringente keuzes
- Verbeteren verkeersveiligheid
- Gebruik van de fiets vergroten door een uitstekend fietsklimaat
- Versterken van beeld en beleving van de historische binnenstad
- Optimaal benutten van parkeercapaciteit en verdelen onder gebruikers (parkeerregulering)

Dit verkeerscirculatieplan vormt een uitwerking van het Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026. Daarnaast past dit plan naadloos in de Omgevingsvisie Gouda. Het mobiliteitsbeleid zal bij invoering van de Omgevingswet ook integraal onderdeel zijn van het omgevingsbeleid.



3

Programmadoelen



Het verkeerscirculatieplan is geen doel op zich, maar draagt bij aan het halen van hogere doelen om Gouda aantrekkelijker, leefbaarder, gezonder, duurzamer en beter bereikbaar te maken. De strategische doelen die het VCP nastreeft zijn vertaald uit het Mobiliteitsplan 2017 en het coalitieakkoord 2019 – 2022 “Met Nieuwe Energie”.

3.1 Strategische doelen

Het VCP heeft de volgende strategische doelen:

1. Verbeteren leefbaarheid en gezondheid van mensen
2. Aantrekkelijke (binnen)stad.
3. Stimuleren duurzame mobiliteit.
4. Verbeteren economische bereikbaarheid.
5. Toekomstbestendig en haalbaar

De maatregelen in het verkeerscirculatieplan moeten als een sleutel passen op de hogere doelen en hieraan bijdragen

3.2 Operationele doelen

De strategische doelen zijn vertaald in operationele opgaven inclusief doelstellingen. Deze zijn ook onderdeel van het monitorings- en evaluatieplan, zie bijlage 7. Het gaat om de doelen die bereikt worden na het volledig uitvoeren van het VCP.





Leefbaarheid en gezondheid

Opgave	Indicatoren	Doelstelling
1. Verbeteren leefbaarheid	- Intensiteiten gemotoriseerde verkeer - Beleving leefbaarheid eigen woonbuurt - Aandeel sluipverkeer op routes door Gouda	- Voldoen aan grenswaarden mobiliteitsplan - Uiterlijk in 2040 gem. rapportcijfer 7,5 ' of hoger - Sluipverkeer beperken tot max.15% van totaal
2. Verbeteren luchtkwaliteit	- Emissies: stikstof, fijnstof, roet - Gezondheidseffect luchtkwaliteit	- In 2040 voldoet Gouda overal aan WHO-waarde - In 2030 50% gezondheidswinst t.o.v. 2016
3. Verminderen geluidshinder	- Overschrijdingslocaties wegverkeerslawaaï - Ernstig geluidgehinderden en slaapverstoorden	- In 2030 geen overschrijdingslocaties - In 2040 50% vermindering van gehinderden
4. Verbeteren verkeersveiligheid	- Verkeersdoden - Aantal (ernstige) verkeersslachtoffers - Overschrijdingen snelheidslimiet % 50-wegen naar 30 km/u % 50-wegen met vrijliggende fietspaden - Verkeersveilige inrichting van wegen - Subjectieve verkeersveiligheid	0 verkeersdoden in 2040 - In 2030 15% minder slachtoffers t.o.v. 2018 - In 2040 houdt iedereen (85%) zich aan de limiet 2040: alle wegen cf VCP 2040: 100% van 50-wegen hebben vrijliggende fietspaden 2040: alle wegen voldoen tenminste aan basis-kenmerken - In 2040 75% tevreden over verkeersveiligheid



Aantrekkelijke (binnen)stad

Opgave	Indicatoren	Doelstelling
1. Autoluwe binnenstad	- Verkeersintensiteit binnenstad - Straatparkeerplekken binnenstad	- In 2040 <1.000 mvt/etm straten in hart binnenstad - In 2040 parkeervrije grachten
2. Hogere verblijfs- en omgevingskwaliteit	- Tevredenheid inwoners en bezoekers - Straatparkeerplekken stadbreed	- Uiterlijk in 2040 gem. rapportcijfer 7,5 of hoger - Ontwikkeling monitoren als vinger aan de pols
3. Hogere attractiviteit voor bezoekers**	- Waardering bezoek binnenstad #m2 oppervlak voorzieningen (detailhandel, maatschappelijk, cultuur) - Beschikbaarheid parkeerlocaties (auto) - Fietsenstallingen: aanbod, beschikbaarheid, kwaliteit	- Uiterlijk in 2040 gem. rapportcijfer 7,5 of hoger - Voorzieningenniveau op peil houden - Op elk weekmoment max. 85% bezetting en max. 10 drukke dagen met > 85% voor ≥ 3 uur - Op elk weekmoment maximaal 85% bezetting, en beleving >7,5
4. Hogere attractiviteit voor ondernemers**	- Omzet detailhandel, horeca en cultuur - Leegstand in binnenstad - Waardering ondernemers-klimaat binnenstad	- Verhogen van omzet* - Beperken (langdurige) leegstand, max. 10% - Voortgang op Samenwerkingsovereenkomst in kaart brengen

* Omzet is een indicator die ook sterk wordt beïnvloed door contextindicatoren (conjunctuur, technologie, demografie).
** De rapportage over de economische indicatoren vindt plaats in het kader van de voortgang op de Samenwerkingsovereenkomst met de SBG (Samenwerkende Binnenstadondernemers Gouda) en de jaarrekening



Stimuleren duurzame mobiliteit

Opgave	Indicatoren	Doelstelling
1. Modal shift: hoger aandeel lopen, fietsen en/of OV i.c.m. lager aandeel auto	- Vervoerwijzekeuze (marktaandeel fiets en OV) - Concurrentiepositie fiets t.o.v. auto verbeteren - Fietsverplaatsingen - Aantal trein- en busreizigers - Aanvullende vervoersdiensten	2040: 4% hoger fietsaandeel t.o.v. nulmeting (2004-2016) 2040: op alle relaties fietstijd <1.2x autoreistijd - Nvt, vinger aan de pols - Nvt, vinger aan de pols - Passend aanbod bij vraag, zodat iedereen mee kan doen

1. Verduurzamen wegverkeer	- Schone personenauto's - CO2-uitstoot wegverkeer - Laadpalen en waterstof-tankvoorzieningen	2040: >80% auto's schoon 2040: Gouda CO2-neutraal 2050: 0% CO2 uitstoot verkeer - Continue voldoende laadpalen, verkennen waterstof-tanken
2. Hoger gebruik deelmobiliteit	Aanbod deelauto's i.r.t. eigen autobezit	10% minder autobezit per 1000 inw in 2040 tov 2018
3. Aantrekkelijke wandel- en fietskwaliteit	- Beleving wandelkwaliteit (voetgangervoorzieningen) - Beleving fietskwaliteit (fietsvoorzieningen) %hoofdfietspaden ingericht cf. streefwaarden - Veiligheid hoofdfietsroutes	2040: tenminste 80% tevreden 2040: tenminste 75% tevreden 2040: 100% fietspaden op orde 2040: alle routes 'laag risico'



Verbeteren economische bereikbaarheid

Opgave	Indicatoren	Doelstelling
1. Gouda goed bereikbaar	- Doorstroming randwegen - Bereikbaarheid parkeerlocaties - Bereikbaarheid bedrijventerreinen - Bereikbaarheid per fiets - Bereikbaarheid per OV - Bereikbaarheid per auto - Aantal en herkomst bezoekers - Toegankelijkheid station en binnenstad voetgangers - Aanrijtijden brandweer	- In spitsen max 50% extra reistijd t.o.v. daluren - Op zaterdagmiddag max 75% extra reistijd t.o.v. dal - Vrachtverkeer max 75% extra reistijd t.o.v. dal - In 2040 95% tevreden over fietsbereikbaarheid - Reissnelheid gem. 20-22 km/u - Haltedekking >80% woonwijken - Tenminste 75% tevreden - In 2040 80% tevreden over autobereikbaarheid - Ambitie is 1 miljoen bezoekers per jaar* - Nader te bepalen o.b.v. nulmeting - Uiterlijk in 2040 voldoen aan normen aanrijtijden
2. Robuust hoofd- en randwegen-net	- Betrouwbaarheid van reistijd randwegen - Restcapaciteit randwegen	- In 2040 alle randwegen een planningstijdindex van max 1.0x - In 2040 alle randwegen IC-verhouding <0,85

* In het Koersdocument Toerisme (2019) is een aangescherpte ambitie geformuleerd: "Toeristisch bezoek moet bijdragen aan een aantrekkelijke binnenstad door meer uitgaven in de binnenstad en bezoekers die langer blijven." Hierbij is de nadruk verschoven van kwantiteit naar kwaliteit van bezoekers.

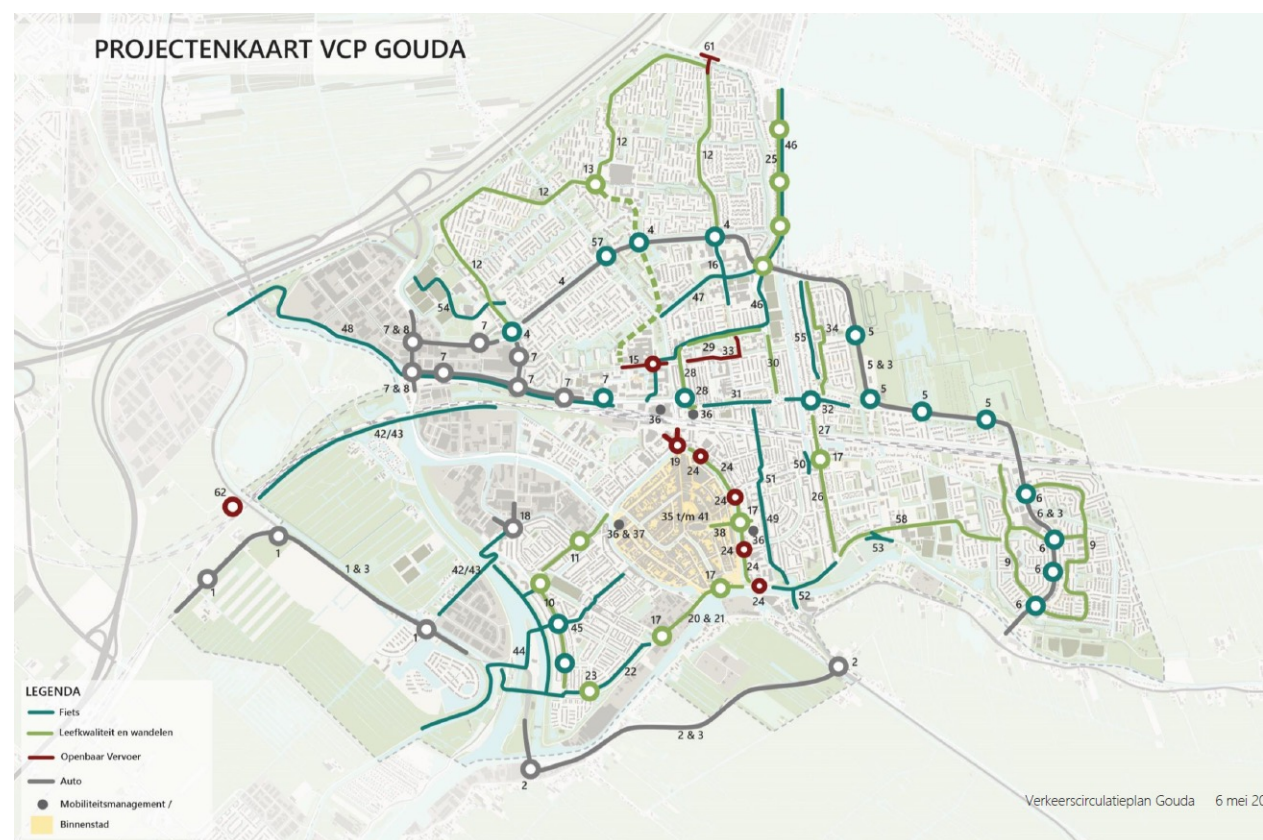


Toekomstbestendig en haalbaar

Opgave	Indicatoren	Doelstelling
1. Toekomstbestendig	- Gevoeligheid voor toekomstige ontwikkelingen - Mogelijke mitigerende maatregelen	- Kapitaalvernietiging door onnodige investeringen voorkomen - Voorkomen kapitaalvernietiging door ongewenste situaties bij onverwachte effecten
2. Haalbaarheid	- Openstaande investeringskosten - Draagvlak maatregelen	- Betaalbaar voor gemeente Gouda - Breed draagvlak in gemeente voor maatregelen
3. Voortgang uitvoering	- Voortgang realisatie - Gedane investeringskosten	- Status en planning van VCP-projecten - Binnen begroting uitvoeren

4

Inspanningen en activiteiten



Figuur 1: alle ruimtelijke projecten van het VCP (2022-2042)

4.1 Uitvoeringsagenda verkeerscirculatieplan

In hoofdstuk 3 zijn de strategische en operationele programmadoelstellingen omschreven. Deze doelstellingen hebben betrekking op de uitvoering van de volledige uitvoeringsagenda van het VCP, dat opgedeeld is in vier tranches qua uitvoering. De projecten zijn opgedeeld in tien maatregelclusters en overige projecten. In figuur 1 is de uitvoeringsagenda opgenomen. In onderstaande figuur zijn de maatregelen visueel gepresenteerd van alle vier tranches. De inspanningen en activiteiten omschreven in dit programmaplan richten zich op de eerste tranche van het VCP, van de periode 2022-2027.



4.2 Toezeggingen in de raad

Tijdens de commissies Stad van 9 juni en 28 juni 2021 is een aantal toezeggingen gedaan die relevant zijn voor de volgorde van de maatregelen en besteding van de middelen. Hiervan is ook een terugkoppeling gegeven bij de update van de motie- en toezeggingenlijst van 6 oktober 2021.

- De fiets-, en wandelbaarheid te verbeteren op de KW-weg, die dan ook als 30 km zone zal worden ingericht (2022)
- Fietsbrug Karnemelksloot; alle straten die liggen op de fietsroute vanaf de Haastrechtse brug (eerste tranche) tot aan de Groen van Prinsterersingel als fietsstraat in te richten en daarbij deinspanning te doen om deze brug (nu op de reservelijst) al in de eerste tranche al aan te leggen, opdat er een complete fietsroute ontstaat.
- Te onderzoeken in samenspraak met bewoners hoe de inrichting van de Bodegraafsestraatweg kan worden aangepast zodat de veiligheid verbeterd kan worden.

4.3 Projecten in de eerste tranche

De doelstellingen worden in dit hoofdstuk vertaald naar prioritaire inspanningen (projecten en activiteiten) voor de eerste tranche van het programmaplan, die zijn vastgesteld door de raad op 30 juni 2021. Dit is exclusief de aanvullende wensen, deze worden in hoofdstuk 4.4 omschreven. De maatregelen uit de eerste tranche zijn ondergebracht onder de tien maatregelclusters en overige projecten. De nummers van de maatregelen corresponderen met die van de uitvoeringsagenda van het VCP. De begroting hiervan sluit op circa 12 miljoen euro.

	Projectnr. VCP	Projectomschrijving	Gemeentelijke bijdrage	
Cluster 1	Verbeteren randweg 207 - Zuidwestelijke Randweg			
	1	N207 Westergouwe (3 kruispunten) - realisatie kruispunten met verkeers- lichten. Financiële dekking uit ontwikkeling Westergouwe. Op korte termijn bestuurlijke afspraken met provincie	€	0
Cluster 2	Verbeteren stedelijke randweg (Burgemeester van Reenensingel, Goudse Houtsingel, Goverwellesingel)			
	5	Oversteeklocaties Goudse Houtsingel, aanpassen 4 oversteeklocaties/kruispun- ten naar veiliger voorrangspein of oversteekvoorziening conform studie naar maatregelen van Sweco uit 2019.	€	1.550.000
	7	Spoorzone kruispunten (1e maatregelen) - medefinanciering uit gebiedsont- wikkeling en mogelijk Rijkssubsidie. Gefaseerd aanpak, in lijn met ontwikkeling spoorzone.	€	4.600.000
Cluster 3	Doorwaardbare stad met ‘het nieuwe 30’			
	9	Goverwelle: Componistenlaan, Poldermoldendreef, Wil. Van Pruisenlaan, Middenmolenlaan.herinrichting naar 30km/u. Is reeds in uitvoering ihkv opho- ging-en rioleringswerkzaamheden. Uitbreiding van de scope.	€	517.500
	10	Koningin Wilhelminaweg, herinrichting naar 30 km/u, aanleg (drie) plateaus met streetprint/klinkers, aanpassing kruispunten en oversteeklocaties.	€	540.000
	17	Afstelling verkeerslichten op 6 locaties aanpassen, meer prioriteit voor over- steekbewegingen van voetgangers en fietsers en minder voor doorgaand autoverkeer, gebruik van randwegen wordt zo gestimuleerd	€	60.000
	18	Goudkade-Industriestraat, herinrichten naar kruispunt met verkeerslichten, met prioriteit voor rijrichting Industriestraat -Goudkade (en v.v.)	€	2.000.000
Cluster 5	Autoluwe Nieuwe Veerstal, verbeteren fietsroute Rotterdamseweg-Westergouwe			
	20	Pilot Nieuwe Veerstal autoluw. De pilot dient uit te wijzen of overgegaan kan worden tot een definitieve inrichting voor een autoluwe Nieuwe Veerstal (in de tweede tranche)	€	150.000
Cluster 6	Verbeteren verblijfskwaliteit Blekerssingel-Fluwelensingel			
	24	Fluwelen- en Blekerssingel - herinrichting conform ‘het Nieuwe 30’ met meer ruimte voor fiets en lopen, combineren met grootschalig onderhoud, verplaat- sen parkeerders, rekening houdend met RNet-bus	€	100.000
Cluster 6	Visueel versmallen Bodegraafsestraatweg			
	25	Bodegraafsestraatweg-noord - optisch versmallen, asmarkering in klinkers, mol- goten, twee of drie plateaus met streetprintof elementenverharding ten behoeve van temperen (snelheid) autoverkeer	€	100.000

Binnenstad			Cluster 10
35	Openbare ruimte binnenstad, herinrichten openbare ruimte met meer groen, verblijfsruimte, en erf-kenmerken, fiets als gast toestaan in enkele stegen (mee liften met groot onderhoud)	€	0
38	Uitwerken parkeerstrategie binnenstad in nieuw parkeerbeleid: vergunningen- plafond, uitdoofbeleid straatparkeren, prijsdifferentiatie, fietsparkeren. Relatie met project 41	€	50.000
40	Dynamisch parkeerverwijssysteem vanaf rand van de stad naar de parkeerloca- ties, om zo bezoekers tijdig naar de gewenste parkeerlocaties te begeleiden	€	500.000
41	Monitoring parkeersituatie binnenstad en onderzoek uitbreidingsmogelijkhe- den. Zoeklocaties: zuidkant binnenstad (Gouda Asphalt, Croda), Klein Amerika, Schouwburgplein, Vossenburchkade.	€	50.000
Fietsprojecten			
44	Regionale doorfietsroute Gouda-Rotterdam, opwaarderen bestaande fietsroute naar regionale kwaliteitseisen, Provincie financiert mee. (B lijst: Rotterdamsebrug – Margrietplein en aanpassen oversteek KW-weg vanaf Nachtegaalstraat)	€	890.000
49	Fietsroute Haastrechtsebrug -Gouda Noord, opwaardering fietsroute, deels onderdeel van herinrichting Kadebuurt en Kort Haarlem-Zuid, fietsstraten Groen van Prinsterersingel en Juliana van Stolbergstraat	€	350.000
Leefbaarheid en voetganger			
56	Verkeersveilige schoolzones - in navolging van realisatie schoolzones in Plaswijck, verder met de volgende schoolzones in te richten.	€	50.000
59	Opstellen wijkmobiliteitsplannen om lokale verkeers- en leefbaarheidsvraag- stukken aan te pakken, ook optimalisatie van bus-en vrachtwagenroutes. O.a. in Plaswijck, Goverwelle, Kort Haarlem, Korte Akkeren, binnenstad, Gouda-Oost.	€	75.000
60	Actualisatie nota zwaar verkeer mede in relatie tot trilling problematiek, actu- alisatie binnen kaders van het Verkeercirculatieplan en Regionaal Verkeer-en Vervoersplan	€	50.000
Organisatie			
65	Monitorings-en evaluatieprogramma, doorlopende verkeerstellingen, periodieke onderzoek- en evaluatiestudies	€	200.000
66	Gemeentelijke organisatie: uitvoering en voorbereiding (incl.personele kosten)	€	250.000
	Totaal	€	12.082.500

In onderstaande tabel zijn de no-regret maatregelen opgenomen die momenteel in uitvoering zijn, met de reeds gemaakte en verwachte kosten.

Project-nr.	Projectnaam	Realisatie			
		2020	2021	2022	2023
101682	Wilhelminaweg/Goudkade – uitvoering tijdelijke maatregelen	€ 33.970			
101682	VCP Snelfietsroute Gouda-Rotterdam F20	€ 83.932	€ 20.000	€ 57.613	
101686	VCP Snelfietsroute Gouda-Rotterdam F20 (A lijst)	€ 0	€ 0	€ 149.500	
ini	VCP Bodegrstraatweg-Joubertstraat	€ 76.350	€ 10.000	€ 0	
101699	VCP Aschpotpad reconstructie fietspad	€ 0	€ 150.000	€ 321.925	
101700	VCP Spoortunnel verbeteren fietspaden	€ 15	€ 14.860	€ 257.000	
101702	VCP Ridder van Catsweg, 30 km/u	€ 0	€ 354.480	€ 0	
101703	VCP Thorbeckelaan tijdelijke maatregelen	€ 2.800	€ 60.718	€ 0	
101704	VCP Goudse Houtsingel maatregelen	€ 41.823	€ 0	€ 2.552	€ 2.000
101705	Schoolzones, Het Vlot, de cirkel en de Goudakker	€ 0	€ 31.563	€ 715.770	€ 6.667
101718	Verkeersveilige schoolomgevingen (25 schoollocaties)	€ 0	€ 186.681	€ 599.569	
101717	VCP Goudse Poort-verbetering-fietsverbinding		€ 15.000	€ 55.000	
101742	interne VAT	€ 107.515	€ 105.413	€ 299.038	
		€ 346.405	€ 948.715	€ 2.470.967	€ 8.667
		Totaal incl. voorbereiding VCP € 4.074.754			
		Beschikbaar no-regret (2019) € 5.824.000			
		Restant € 1.749.246			

4.4 Afweging extra projecten eerste tranche

In het uitvoeringsprogramma VCP is ook een reservelijst voor de eerste tranche opgenomen. Het kan voorkomen dat maatregelen uit bovenstaande lijst goedkoper uitvallen of dat er (extra) subsidiemogelijkheden komen. Daarom is een reservelijst van maatregelen opgesteld voor de 1e tranche, die bij meevallers binnen het budget van € 12 miljoen als eerste worden opgepakt.

Zoals in de aanleiding is aangegeven is door de raad in 2019 een budget van 5,824 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de uitvoering van no-regret verkeersmaatregelen, die niet konden wachten tot vaststelling van het VCP. Van dit budget is de inschatting dat circa 1,75 miljoen euro resteert na uitvoering van de no-regret maatregelen en kosten die gemaakt zijn voor het opstellen van het VCP. Tegelijkertijd ontvangt de gemeente subsidies voor diverse projecten en zijn er aanvullende prioriteiten en wensen.

In totaal is er 2,95 miljoen aan subsidies + 1,75 miljoen aan resterende middelen = 4,7 miljoen euro (zie hoofdstuk 5: middelen) beschikbaar om uit te geven aan aanvullende prioriteiten en wensen, naast de 12 miljoen euro die al beschikbaar is voor de uitvoering van de maatregelen uit de eerste tranche van het VCP.

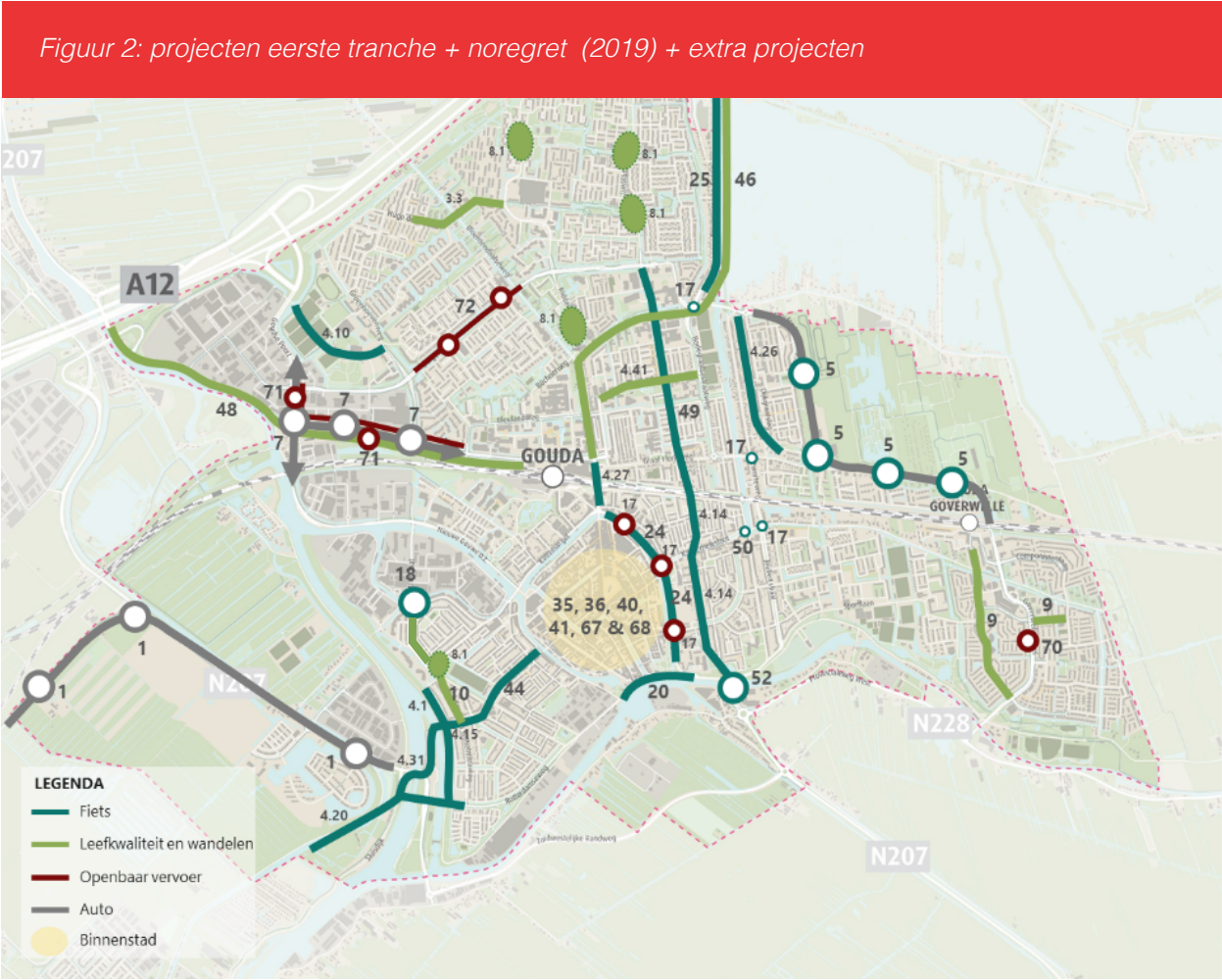
In de tabel in de bijlage 4 zijn de aanvullende wensen opgenomen, die voortkomen uit de uitbreiding van projectscopen, toezeggingen in de raad, en projecten op de reservelijst van de eerste tranche van het VCP. In totaal is daar 10,3 miljoen euro voor nodig. Met inzet van de subsidies en het restant uit de noregret is dat 6 miljoen euro. Hierbij is er wel vanuit gegaan de cofinanciering van de Eurotonde (a 1,3 miljoen) euro voldoende gaat zijn. Hierover moet nog een onderhandeling met de provincie plaatsvinden. In het geval van een 50 – 50 kostenverdeling, is er nog 1,7 miljoen extra nodig. In dat geval is de Eurotonde het enige project dat van deze lijst kan worden uitgevoerd, of er moet een apart krediet voor beschikbaar gesteld worden.

Op basis van deze lijst is een prioritering gemaakt van projecten die in de eerste tranche uitgevoerd kunnen worden en welke in de tweede tranche (vanaf 2028). Hierbij rekening houdend met de toezeggingen in de raad. Ook is hier de argumentatie bij gegeven. Onder de streep zou dan nog 1,68 miljoen euro extra nodig zijn. Een groot deel van de kosten gaat naar de cofinanciering van twee doorfietsroutes Bodegraven-Gouda en Alphen-Gouda, om de subsidies veilig te kunnen stellen (uitvoering voor 2026 conform het fietsplan van de provincie). En ook de aanpassing van het noordelijke stuk van de Koningin Wilhelminaweg (tussen de Industriestaat en Reigersstraat) als aanvulling op het zuidelijke stuk en de fietsbrug Karnemelksloot zijn relatief grote uitgaven. Grote en dure infrastructurele projecten, zoals de aanvullende kruisingen in de Spoorzone en de voorrangspoleinen, maar ook de nieuwe oeververbinding over de Gouwe vallen dan in tranche 2, waar ze nu ook al in staan (naast de vermelding op de reservelijst eerste tranche)

Het advies is om uit te gaan van de prioritering zoals aangegeven in de tabel in de bijlage 4, zodat een eerste trechtering ontstaat van de extra projecten. Waarbij na de voorbereiding van meerdere projecten uit deze tabel en het inzichtelijk worden van de daadwerkelijke kosten, opnieuw een afweging plaatsvindt voor de planning van de uitvoering. Bij het opstellen van dit programma-plan wordt dus nog geen extra geld aangevraagd bij de raad en blijft de uitvoering van het VCP binnen de bestaande financiële kaders. Deze afweging gebeurt dan op basis van het financiële inzicht die op dat moment aanwezig is. Dit een afweging die de komende jaren vaker gaat plaatsvinden en is onderdeel van de jaarlijkse voortgangsrapportages.

Het gaat concreet om de volgende aanvullende projecten.

	Projectnr. VCP	Projectomschrijving	Gemeentelijke bijdrage	
Cluster 3	Doorwaardbare stad met 'het nieuwe 30'			
	9 1e tranche	bushalte Goverwellesingel, ter vervanging van bushaltes op Wilhelmina van Pruisenlaan (aanvullend project)	€	50.000
	9 1e tranche	Middenmolenlaan 30 km/u - planvoorbereiding (aanvullend project)	€	100.000
	10 reservelijst 1e tranche	Koningin Wilhelminaweg noordelijke stuk	€	500.000
Cluster 10	Binnenstad			
	no regret nog geen nummer	Bestaande pollers vervangen door camerasysteem, relatie met ZES binnenstad. De camera's voor ZES en toegangsregulering binnenstad worden uit budget ZES betaald (raadsbesluit april 2021)	€	155.000
	no regret nog geen nummer	fietsparkeerplaatsen binnenstad (tijdelijk en definitief na fietsparkeerplan)	€	100.000
	Fietsprojecten			
	45 reservelijst 1e tranche	Fietsstraat Jacob van Lennepade, om doorfietsroute Rotterdam-Gouda compleet te maken	€	500.000
	46 2e tranche	Regionale doorfietsroute Gouda- Bodegraven	€	2.300.000
	48 2e tranche	Regionale doorfietsroute Gouda- Alphen ad Rijn	€	1.200.000
	50 reservelijst 1e tranche	Vorbereidingskosten fietsbrug Karnemelksloot	€	40.000
	50 reservelijst 1e tranche	Aanleg brug Karnemelksloot om fietsroute compleet te maken	€	360.000
	52 3e tranche	Aanpassen Haastrechtsebrug + kruispunt als pilot Nieuwe Veerstal een succes is.	€	150.000
	52 3e tranche	Haastrechtsebrug en omgeving, onderzoek draagkracht dijk	€	50.000
	no regret nog geen nummer	Terugdringen enkelzijdige ongevallen fietsers	€	23.000
	Openbaar vervoer			
	62	Routering en 2x 2 haltes Burg. Jamessingels en verbeteren boogstralen	€	210.000
	62	Routering en 2 haltes Burg. Van Reenensingel	€	100.000
	financiële ruimte voor tegenvallers		€	500.000
		Totaal	€	6.361.000
		Resterende no regret middelen	€	1.749.546
		Subsidies	€	2.952.858
		Saldo	€	-1.685.596



In bovenstaande figuur zijn de projecten van de eerste tranche, de no-regret maatregelen die momenteel in uitvoering zijn en de extra projecten voor de eerste tranche visueel vormgegeven.

- 1e tranche maatregelen VCP
- 1. N207 Westergouwe (3 kruispunten)
 - 5. Oversteeklocaties Goudse Houtsingel
 - 7. Spoorzone kruispunten (1e maatregelen)
 - 9. Uitbreiding scope Westergouwe
 - 10. Koningin Wilhelminaweg (zuidelijk deel)
 - 17. Afstelling verkeerslichten
 - 18. Kruispunt Goudkade-Industriestraat
 - 20. Pilot Nieuwe Veerstal
 - 24. Fluwelen- en Blekersingel
 - 25. Bodegraafsestraatweg
 - 35. Binnenstad: herinrichting straten
 - 36. Parkeerstrategie binnenstad uitwerken
 - 40. Dynamisch parkeerwijssysteem
 - 41. Monitoring parkeersituatie & onderzoek uitbreidingen
 - 44. Snelfietsroute Rotterdam - Gouda (B&C-lijst)
 - 49. Fietsroute Haastrechtsebrug-Plaswijck
 - 56. Vervolg verkeersveilige schoolzones (locatie n.t.b.)
 - 60. Nota zwaar vrachtverkeer actualisatie

- No-regret maatregelen (uit 2019)
- 3.3 Ridder van Catsweg - Hugo de Vrieslaan
 - 4.1 Fietsroute Ruige Weteringpad
 - 4.10 Fietsroute Goudse Poort - Groenhovenpark
 - 4.14 Fietsstraat Derde Kade
 - 4.15 Fietsstraat Jacob van Lennepkade
 - 4.20 Doorfietsroute Rotterdam - Gouda (A-lijst)
 - 4.26 Aschotpad asfalt ipv tegels
 - 4.27 Fietspaden rond spoortunnel asfalt ipv tegels
 - 4.31 Fietsoversteek Nieuwe Broekweg
 - 4.41 Thorbeckelaan quick-win maatregelen
 - 8.1 Schoolzones Plaswijck
- Extra projecten 1e tranche
- 10. Koningin Wilhelminaweg (noordelijk deel)
 - 46. Regionale doorfietsroute Gouda - Bodegraven
 - 48. Regionale doorfietsroute Gouda - Alphen a/d Rijn
 - 50. Brug Karnemelksloot
 - 52. Haastrechtsebrug
 - 67. Pollers binnenstad vervangen door camera's
 - 68. Fietsparkeerplaatsen binnenstad
 - 63. Terugdringen enkelzijdige ongevallen
 - 70. Bushalte Goverwellesingel
 - 71. Bushaltes en routeverlegging Burg. Jamessingel
 - 72. Bushaltes en routeverlegging Burg. v. Reenensingel

5

Middelen



5.1 Beschikbaar gesteld

Voor de eerste tranche is 12 miljoen euro beschikbaar, vastgesteld door de raad op 30 juni 2021. Op basis van dit bedrag is het pakket aan maatregelen bepaald die in hoofdstuk 4 zijn benoemd. Een deel van de projecten worden (mede) bekostigd uit beheer- en onderhoud.

Vanuit het no-regret budget blijft zoals gezegd waarschijnlijk 1,75 miljoen euro over. In de afgelopen jaren zijn subsidieaanvragen gedaan bij zowel het rijk als bij de provincie. Dit betreft grotendeels subsidie voor de no-regret maatregelen, maar ook voor projecten waarvan verwacht werd dat deze in het VCP terecht zouden komen. De subsidievoorwaarden (zoals uitvoeringsjaar) en aangevraagde projecten zijn kritisch tegen het licht gehouden om te kijken of het nog realistisch is om deze projecten uit te voeren en wat het zou betekenen voor de volgorde van de projecten.

5.2 Subsidies

In onderstaande tabellen zijn de verschillende subsidies opgenomen die binnen de eerste tranche van het VCP vallen (tot 2028), waarbij ook is aangegeven of het verkrijgen ervan nog haalbaar is. Groen is haalbaar. Oranje geeft aan dat er acties nodig zijn met het verschuiven van projecten in tijd. Die vertaalt zich door naar de keuzes die gemaakt zijn voor de extra projecten van tranche 1 (zie hoofdstuk 4)

Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 – ministerie

Project	Bedrag	Haalbaar?
Inrichting schoolzones (37 zones) , inclusief de drie zones met herinrichting op de Ridder van Catsweg en Plaswijckweg	€ 204.256	
Herinrichting Wilh.vPruisenlaan/ Binnenpolderweg (0,7 km van 50 naar 30 km-weg, aanleg 3 plateaus)	€ 394.250	
Totaal	€ 598.506	

De subsidie voor de inrichting van de Wilhelmina van Pruisenlaan wordt verrekend met de voorziening en is dus geen inkomsten voor het programmaplan VCP dat voor een andere verkeersproject kan worden ingezet. Er resteert dus €204.256. Dit geld is reeds ontvangen door de gemeente. De projecten dienen uiterlijk november 2022 te zijn uitgevoerd voor subsidiëring.

Gebiedsagenda regio Midden Holland

Dit betreft de jaarlijkse subsidiemogelijkheden vanuit regio Midden Holland, voor de gebiedsagenda regio van de provincie. Deze subsidies pas worden ontvangen na de uitvoering en afrekening van het projecten.

Gerelateerd aan projectnr / VCP project	Project	Bedrag	Uitvoeringjaar	Haalbaar?
101717	Inrichten schoolzones fase 2	€ 29.787	2021	
	snelfietsroute Rotterdam-Gouda B lijst	€ 187.090	2021	
101704	Verkeersveiligheid Thorbeckelaan	€ 29.787	2021	
VCP 46 (vanaf 2028)	snelfietsroute Gouda- Bodegraven	€ 80.469	2023-2025	
VCP 48 (vanaf 2028)	snelfietsroute Gouda- Alphen a/d Rijn	€ 80.469	2023-2025	
101742	fietsverbinding fietstunnel Goudse Poort - Van Reenensingel opwaarderen (450 m)	€ 14.648	2022	
is onderdeel reconstructie Kadenbuurt	fietsstraat Noothoven van Goorstraat	€ 42.771	2023-2025	
VCP 45	Fietsstraat Herenstraat - Jacob van Lennep-kade	€ 42.771	2023-2025	
101700	Aschpotpad: tegelverharding vervangen door asfalt of beton	€ 113.760	2022	
101702	Fietspaden rondom spoortunnel: tegelverharding vervangen door asfalt of beton	€ 113.760	2022	
no regret,	terugdringen enkelvoudige ongevallen fietsen	€ 14.648	2022	
VCP 5	Goudse Houtsingel	€ 14.648	2022	
101717 of 101718	Verkeersveilige schoolzones	€ 14.648	2022	
VCP 7	Routering en 2x 2 haltes Burg. Jamessingel (ipv Burg. Van Reenensingel lijn 173) + doorstroming Dreef / Burg. Jamessingel verbeteren boogstralen (lijn 386 en 175)	€ 42.771	2023-2025	
VCP wens-beeld OV	Routering en 2 haltes Burg. Van Reenensingel (ipv Heesterlaan lijn 173 en mogelijk lijn 1-4)	€ 42.771	2023-2025	
VCP wens-beeld OV en onderdeel reconstructie Wilhelmina van Pruisenlaan	Routering en 2 haltes Goverwellesingel (ipv Wilh van Pruisenlaan lijn 3)	€ 50.000	2022	
VCP 46 (vanaf 2028)	snelfietsroute Gouda-Bodegraven	€ 42.771	2023-2025	
VCP 48 (vanaf 2028)	snelfietsroute Gouda-Alphen	€ 42.771	2023-2025	
VCP 1	Fietsverbinding Voltaweg - Tweede Moordrechtseweg Tiendeweg	ntb	2023-2025	
VCP 24	herinrichting Fluwelensingel- en Blekerssingel - Route R-net en hoofd fietsroute	ntb	na 2025	
VCP 42	snelfietsroute Gouda- Rotterdam (ambitieroute)	ntb	2028-2030	
Totaal		€ 1.000.340		
Totaal haalbaar		€ 798.602		

Beter bereikbaar Gouwe

Vanuit het programma Beter Bereikbaar Gouwe zijn ook subsidies beschikbaar met maximaal 50% subsidie. Dit geldt wordt ontvangen na een subsidieaanvraag, die nog gedaan moet worden.

Gerelateerd aan projectnr / VCP project	Project	Bedrag	Uitvoeringjaar	Haalbaar?
VCP 46 (vanaf 2028)	snelfietsroute Gouda- Bodegraven	€ 1.150.000	Voor 2026	
VCP 48 (vanaf 2028)	snelfietsroute Gouda- Alphen a/d Rijn	€ 800.000	Voor 2026	
Totaal		€ 1.950.000		

De subsidies die voor de komende jaren ontvangen kunnen worden, en die haalbaar zijn, zijn in totaal circa 2,95 miljoen euro. Hiervoor moeten dan wel een aantal projecten naar voren worden gehaald, die nu oranje zijn.

Naast de al bestaande subsidies, blijft de gemeente zoeken naar aanvullende subsidies, zoals voor toekomstbeeld fiets van het rijk (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/03/08/bijlage-nationaal-toekomstbeeld-fiets-op-hoofdlijnen>), waarvoor alle fietsmaatregelen vanuit het VCP, in overleg met de provincie, zijn aangevraagd. In 2022 wordt de Subsidieregeling Mobiliteit (SRM) aangepast wat wellicht ook mogelijkheden biedt voor aanvullende financiering. Ook komt er een nieuwe regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen voor 2022-2023 beschikbaar.



6

Monitoring en programmasturing



6.1 Monitoring- en evaluatieplan

Monitoring en evaluatie is een belangrijk onderdeel van dit programma. Door de effecten van verkeersmaatregelen en sociaal economische ontwikkelingen te meten is tijdig bij te sturen. Het opstellen van een monitorings- en evaluatieprogramma (nummer 65 van de uitvoeringsagenda) heeft al plaatsgevonden en is onderdeel van dit programmaplan. Dit is samen met de eerder betrokken denktank en Gouda Onderneemt gebeurd. Dit is de basis voor de uitrol van de projecten. Onderdelen hiervan zijn in ieder geval (conform raadsbesluit 30 juni 2021), zie bijlage 2:

- een duidelijke analyse van de door het verkeersmodel berekende prognoses en de uitgevoerde jaarlijkse monitoring van de feitelijke situatie tav de effecten en een verklaring te geven over eventueel opgetreden verschillen hierin;
- het effect van de maatregelen uit de eerste tranche en in hoeverre dit al dan niet moet leiden tot aanpassing van de voorgestelde maatregelen in de tweede tranche en welke overwegingen hieraan ten grondslag liggen
- per maatregel inzicht te geven in het participatieproces en hoe geprobeerd is tot draagvlak te komen

Om dit te doen wordt data verzameld over verkeersintensiteiten, rijtijden (fietsen, auto's, bussen, vrachtwagens), doorgaand verkeer, aantal bezoekers binnenstad (economische effecten), parkeerbezettingen, ongevallencijfers en op basis hiervan afgeleiden zoals CO2 reductie, geluid en luchtkwaliteit. Ook worden bronnen geraadpleegd bijvoorbeeld over autobezit, deelmobiliteit etc. Met deze data wordt getoetst of de programma-doelen (hoofdstuk 3) nog steeds worden behaald. Hiervoor wordt een dashboard ingericht, om dat gegevens overzichtelijk en eenvoudig rapporteerbaar te maken.

Een ander belangrijk onderdeel van de monitoring en sturing is de bereikbaarheid van Gouda (intern en extern) tijdens de wegwerkzaamheden. Dit vergt een goede afstemming tussen de diverse onderhoudsprogramma's, festiviteiten en projecten vanuit het verkeerscirculatieplan. Niet alles kan tegelijkertijd. Van tevoren wordt (verkeersmodel-technisch) bepaald of een combinatie van werkzaamheden in de stad haalbaar is.

In bijlage 7 is het monitoring- en evaluatieplan opgenomen.

6.2 Programmasturing

Algemeen

De maatregelen van het VCP zijn in vier tranches (maatregelpakketten) ingedeeld. In juni 2021 heeft de gemeenteraad met de 1e tranche maatregelen voor 2022 – 2027 ingestemd en financiering beschikbaar gesteld. Voor iedere volgende tranche zal een uitgebreid evaluatierapport input zijn voor besluitvorming en eventuele bijsturing van de mobiliteitsvisie en bijbehorende maatregelen. Ook vormt het input voor besluitvorming over nieuw budget voor de uitvoering van de tweede tranche aan maatregelen. Voordat de eerste VCP-maatregelen worden uitgevoerd, wordt een nulmeting gedaan zodat een goed beeld ontstaat van de huidige stand van zaken. Het uitgebreide evaluatierapport gaat dus dieper in op de verklaringen van effecten en relatie met maatregelen van het VCP. Ook wordt in het evaluatierapport vooruitgeblikt

Met behulp van jaarlijkse voortgangsrapportages wordt het college en raad op de hoogte gebracht van de voortgang van de projecten, de gemeten effecten in relatie tot de doelstellingen. Waarbij is een koppeling met het dashboard duurzaamheid en monitoring RVVP Uitvoeringsprogramma. Hieronder de cyclus van de voortgangsrapportage en evaluatierapporten:

jaar	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34	'35	'36	'37	'38	'39	'40	'41	'42	
Nulmeting																						
Voortgangsrapportage																						
Evaluatierapport																						
Tranches VCP	1e tranche							2e tranche					3e tranche					4e tranche				
Raadsperiode	mrt '22-'25				mrt '25-'29				mrt '29-'33				mrt '33-'37				mrt '37-'41					

Scenario's , sturing en beslissingsbevoegdheid.

In onderstaande tabel zijn scenario's geschetst waarbij programmasturing nodig is, in de vorm van beheersmaatregelen. Hierbij is ook aangegeven wat de kaders zijn voor de besluitvorming. De rode draad is dat de inzet is om adaptief te programmeren en in te spelen op de actualiteiten, mobiliteitstrends, zodat tussentijdse bijsturing mogelijk is.

	Scenario	Omschrijving		Sturing	Beslissing
Scenario 1	De effecten van maatregelen van de eerste tranche pakken heel anders uit dan van tevoren bedacht.	De effecten van maatregelen van de eerste tranche pakken heel anders uit dan van tevoren bedacht. Bijvoorbeeld de toename van verkeer op wegen in plaats van een afname.		De inzet is om adaptief te programmeren en in te spelen op de actualiteiten, mobiliteitstrends, zodat tussentijdse bijsturing mogelijk is. De volgordelijkheid van de maatregelen wordt kritisch tegen het licht gehouden. Ook is wellicht nodig om aanvullende / mitigerende maatregelen te nemen. Dit wordt jaarlijks in de voortgangsrapportage opgenomen. In deze rapportage is een evaluatie van de monitoring, en de daaruit volgende gewenste acties omschreven. Na de afronding van de eerste tranche wordt een brede evaluatie gehouden en op basis daarvan een voorstel voor het maatregelpakket voor de tweede tranche gedaan. Deze kan afwijken van de uitvoeringsagenda van het VCP zoals eerder door de raad vastgesteld. Op basis van de nieuwe inzichten na monitoring wordt het gemeentelijk verkeersmodel opnieuw gevoed, zodat een nieuwe berekening kan worden gemaakt van de verwachte effecten van het nieuwe maatregelpakket.	College neemt jaarlijks een besluit over de volgordelijkheid van de maatregelen en stelt de raad hiervan op de hoogte. Als er meer geld nodig is, is hiervoor een raadsbesluit nodig. De raad besluit over het nieuwe pakket aan maatregelen in de tweede tranche.
Scenario 2	Er ontstaan knelpunten door dat projecten gaan schuiven in tijd, met name als hiermee geen “werk met werk” meer gemaakt kan worden met beheer- en onderhoudsprojecten.	Diverse VCP projecten worden (grotendeels) uitgevoerd met budget vanuit beheer en onderhoud, zoals de Fluwelen- en Blekerssingel en Koningin Wilhelminaweg. Hiervoor is het wel nodig dat de projecten wel binnen de redelijke marge van de planning van beheer worden uitgevoerd, om te voorkomen dat extra kosten worden gemaakt van tijdelijk herstelwerk, of dat de beoogde inrichting niet in de herinrichting wordt meegenomen. Vertraging kan komen door meer tijd die nodig is in het participatieproces, aanvullende onderzoeken, bestemmingsplanwijzigingen etc.		Een standaard onderdeel van de agenda van het periodiek overleg tussen ambtelijke opdrachtgevers is de planning van de projecten, zodat mogelijke knelpunten hierin snelesignaleerd worden. Bij een knelpunt wordt bekeken of beheer kan worden uitgesteld, of het VCP project kan worden versneld met inzet van meer capaciteit of een interventie. Als dit niet lukt wordt bepaald of de huidige staat van de weg leidt tot problemen ten aanzien van de verkeersveiligheid of grotere kosten. Dan kan besloten worden voor tijdelijke herstelwerkzaamheden. Deze kosten komen ten laste van het VCP uitvoeringsbudget. Als de kosten te hoog worden, vindt het reguliere onderhoud zonder aanpassingen plaats en wordt het VCP project uitgesteld naar een latere tranche, als een nieuwe onderhoudsronde weer aan de orde is.	De portefeuillehouder wordt op de hoogte gesteld, waarbij wordt bepaald of er een collegebesluit voor nodig is.
Scenario 3	Weerstand bij het verder uitwerken van de plannen	In het proces om te komen tot de verdere uitwerking van de plannen, kan weerstand ontstaan bij betrokkenen die het niet eens zijn met onderdelen in het VCP (waar ze eerder een zienswijze tegen hebben ingediend).		duidelijke communicatie over door de raad vastgestelde doelen en kaders, en waar nog wel ruimte zit om met elkaar te zoeken naar oplossingen.	College neemt op basis van het participatieproces een besluit in welke vorm het project verder wordt uitgevoerd.
Scenario 4	Conflicterende beleidsdoelen in de uitwerking van de plannen	Het kan zijn dat beleidsdoelen conflicteren, bijvoorbeeld de wens voor het verbreden van een weg als onderdeel van een regionaal hoofdfietsnetwerk, waarbij de weg ook onderdeel uitmaakt van een historisch lint. Of de benodigde kap van bomen om een voorrangsp plein te maken, om zo de doorstroming of oversteekbaarheid te vergroten.		de projectleider brengt, in samenspraak met het programmeam en klankbordgroep, de voor- en nadelen in beeld vanuit de verschillende beleidsvelden, en stelt hierbij een voorkeursvariant op met kanttekeningen.	Het college neemt een besluit voor de voorkeursvariant.
Scenario 5	Verschuiving in planning en daarmee onbereikbaarheid van Gouda	In dit programmaplan is een planning opgesteld op basis van de informatie die eind 2021 bekend is, ook vanuit beheer en onderhoud. Het verschuiven van planningen, zodat projecten parallel gaan lopen in plaats van opeenvolgend, kan tot gevolg hebben dat Gouda onbereikbaar wordt.		1 x per 6 weken overleg met de ambtelijke opdrachtgevers van beheer openbare ruimte waarbij de meest actuele beheer- en onderhoudsplanning wordt besproken. Op deze manier is tijdig bij de sturen. Als het bijsturen niet lukt, moet een keuze worden gemaakt welke projecten doorgang moet vinden of de gemeente accepteert een bepaalde mate van onbereikbaarheid voor een bepaalde tijd.	De portefeuillehouder wordt op de hoogte gesteld, waarbij wordt bepaald of er een collegebesluit voor nodig is.
Scenario 6	Hogere kosten van de projecten	Kosten van projecten zijn hoger dan ingeschat, waardoor niet alle projecten in de eerste tranche uitgevoerd kunnen worden. Dit kan bijvoorbeeld door de marktwerking met hogere aanbiedingen of materiaalkosten die stijgen.		Met behulp van de voortgangsrapportages wordt het college en raad hiervan op de hoogte gebracht, waarin ook de consequenties inzichtelijk worden gemaakt	College neemt besluit over voorstel voor aanpassing maatregelpakket en stelt de raad op de hoogte. Als er meer geld nodig is, is hiervoor een raadsbesluit nodig.

	Scenario	Omschrijving		Sturing	Beslissing
Scenario 7	De doelstellingen van het VCP vervagen in de loop de van tijd	Het VCP heeft een looptijd t/m 2042 vanwege de spreiding van de kosten. Op dit moment zit het VCP nog redelijk vers in het geheugen bij stakeholders en raad. Maar dat kan over enkele jaren verdwenen zijn, bijvoorbeeld door een nieuwe gemeenteraad, waarbij de wens voor een nieuw verkeersplan gaat ontstaan, terwijl dit er al is.		Op lange termijn is het belangrijk dat het VCP top of mind blijft bij stakeholders en opeenvolgende gemeenteraden. Met behulp van een slim communicatieplan, campagnes en een goed ingerichte website wordt de aandacht blijvend. Een presentatie van het VCP voor nieuwe gemeenteraad is ook wenselijk.	nvt
Scenario 8	Essentiele regionale projecten komen niet op gang, waardoor de uitvoering VCP stukt	Het VCP gaat uit van een randvoorwaardelijkheid: eerst de randwegen op orde, daarna pas maatregelen die leiden tot een andere route voor gemotoriseerd verkeer. Een deel van de randwegen vallen onder de verantwoordelijkheid van de provincie, waarbij de urgentie om snel maatregelen te nemen kan wegvallen.		op bestuurlijk niveau afspraken maken tussen wethouder en gedeputeerde om de urgentie van de aanpak van de maatregel hoog te houden. Als de randwegen niet op tijd op orde zijn, in de tweede tranche zoeken naar maatregelen binnen Gouda die wel kunnen zonder dat dit problemen elders veroorzaakt. Hierbij wordt ook regio Midden-Holland betrokken.	De raad neemt een besluit over de projecten in de tweede tranche.
Scenario 9	Onvoldoende ambtelijke capaciteit	Voor de voorbereiding en uitvoering van projecten is voldoende gekwalificeerd personeel nodig. Dit is de laatste jaren lastig te vinden. Met name het op korte termijn aantrekken van extra ambtelijke ondersteuning is lastig. Hierbij komt dat bijvoorbeeld een projectleider alleen wordt geworven als er daadwerkelijk een project klaar staat.		De ervaring leert dat adviesbureaus vaak de beschikking hebben over voldoende gekwalificeerd personeel, maar deze personen niet op basis van inhuur beschikbaar worden gesteld. Door de gevraagde inzet als project aan te besteden, is deze capaciteit wel te benutten. Gedelegeerd opdrachtgever is verantwoordelijk voor regelen van personele capaciteit als het gaat om de projecten die RBA moet uitvoeren. Het aantrekken van personele capaciteit van de projecten die via een interne projectopdracht naar POR gaan, is de verantwoordelijkheid van de ambtelijke opdrachtgevers POR	nvt
Scenario 10	De wens om de scope van het project te vergroten om aangrenzende kansen te verzilveren	Het komt voor dat net buiten de eerder bedachte scope van een project een kans zich voordoet, die in het project verzilverd kan worden. Als voorbeeld de schoolomgeving van de Julianaschool op de Reigerstraat in relatie tot de aanpak van de Koningin Wilhelminaweg.		Als de kansen een goede bijdrage leveren aan het behalen van de doelstellingen van het VCP, is de inzet om in de voorbereiding de scope uit te breiden zodat één ontwerp wordt gemaakt. Bij het bepalen van de kosten, wordt het aanvullende deel apart begroot. Dan kan worden bepaald of er financiële ruimte is in het projectbudget of aanvullend uit het VCP budget om het meerwerk te bekostigen. Dit hangt als van de stand van zaken van het beschikbare budget en de verwachting van toekomstige uitgaven. Als dit niet lukt, kan aanvullend budget bij de raad worden aangevraagd, maar dit heeft niet de voorkeur.	Als er meer geld nodig is, is hiervoor een raadsbesluit nodig.

7

Programmaorganisatie



De organisatie bestaat in hoofdlijnen uit twee groepen. De eerste is de gemeentelijke bestuurlijke en ambtelijke programmaorganisatie. De tweede is een samenwerkingsverband in de vorm van een combinatie van denktank VCP en mobiliteitscommissie Gouda. Onderneemt om te komen tot een gedragen aanpak van de programmadoelstellingen. Naast de betrokkenheid in de programmaorganisatie, worden deze stakeholders ook betrokken bij de uitwerking van de verschillende projecten.

Zie bijlage 1 voor een schematische weergave van de organisatiestructuur.

Bestuurlijk opdrachtgever

Vanuit de verantwoordelijke portefeuillehouders is de wethouder Mobiliteit en Duurzaamheid benoemd als bestuurlijk opdrachtgever. De bestuurlijke opdrachtgever stelt de financiële middelen beschikbaar. De bestuurlijke opdrachtgever wordt door middel van de (bestaande) portefeuillehoudersoverleggen (PFO) op de hoogte gehouden van de voortgang van het programma. Voorstel hierbij is de PFO's waar VCP onderwerpen worden besproken collega's vanuit PFO stedelijk beheer te laten aansluiten. Op deze manier blijven de onderwerpen op één tafel. Vanuit deze overleggen worden voorstellen voor college en raad voorbesproken.

Ambtelijk opdrachtgever(s)

Vanuit de directie is het ambtelijk opdrachtgeverschap via de directeur Ruimtelijke Ontwikkeling belegd bij het afdelingshoofd Ruimtelijk Beleid en Advies. De ambtelijke opdrachtgever stelt de personele middelen beschikbaar.

Ambtelijke stuurgroep

In de ambtelijke stuurgroep zitten:

- Afdelingshoofd Ruimtelijk Beleid en Advies,
- Teamcoördinator Ruimte,
- Programmacoördinator Omgeving
- Directeur Ruimtelijke Ontwikkeling (agendalid)

In deze stuurgroep wordt de algemene voortgang van het programma met elkaar besproken en wordt bijgestuurd als het nodig is.

De ambtelijke stuurgroep komt één keer per zes weken samen.

Programmacoördinator

De programmacoördinator is overall programma-verantwoordelijk en draagt daarmee de zorg dat er in het programmateam en klankbordgroep voldoende kwaliteit en kwantiteit aanwezig is om het programma te realiseren. De programmacoördinator is de linking pin tussen het programmateam en de ambtelijke stuurgroep en draagt zorg voor de afstemming met andere werkzaamheden binnen de gemeente en de regio Midden-Holland. Dit geldt met name voor het project Spoorzone en project Westergouwe, die hun eigen projectorganisatie kennen, en het wijkmobiliteitsplan binnenstad. Ook zorgt de programmacoördinator voor de juiste input voor de interne projectopdrachten, subsidies VCP-projecten en de afstemming met de ambtelijke opdrachtgevers van afdeling beheer openbare ruimte.

Het overleg met de ambtelijke opdrachtgevers BOR vindt één keer per zes weken plaats.

Programmteam

- Programmacoördinator
- Adviseurs mobiliteit: *de projectleider wijkmobiliteitsplan binnenstad, de adviseur Spoorzone, regio en parkeren, de projectleider wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren en Kort Haarlem en de adviseur verkeersveiligheid en fietsen.*
- Adviseur communicatie en participatie
- Adviseur financiën
- Programmasecretaris

Het programmteam komt één keer per twee weken samen.

Klankbordgroep

- Adviseur stedenbouw
- Adviseur cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit
- Adviseur groen
- Coördinator bereikbaarheid

De klankbordgroep komt één keer per zes weken samen.

Extern

Met externe stakeholders worden de hoofdlijnen, richting en keuzes in de voortgang van het VCP besproken.

- Gouda Onderneemt: mobiliteitscommissie, één keer per kwartaal
- Denktank VCP: belangengroepen, bewoners, wijkteams en scholen, in ieder geval één keer per jaar.



8

Communicatie en participatie



8.1 Inleiding

Gouda is vol in ontwikkeling: de werkgelegenheid groeit, zoals ook het aantal inwoners en bezoekers. De ruimte in Gouda is echter schaars, daarom is het belangrijk om de mobiliteit in goede banen te leiden. In 2017 is er een Mobiliteitsplan opgesteld waar de ambities en wensbeelden in staan om de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de stad te vergroten. Het verkeerscirculatieplan (VCP) is hier een uitwerking van en bevat maatregelen die plaats gaan vinden in de eerste tranche van vijf jaar, inclusief kosten en planning. Door de jaren heen is tussentijdse aanscherping mogelijk.

Met een campagne willen we burgers informeren over de inhoud van het VCP. Daarnaast dient het VCP top of mind te blijven bij bewoners, ondernemers en bezoekers/toeristen.

8.2 Communicatiestrategie

Dit communicatieplan wordt opgesteld voor de lange termijn. Hierbij gaan we in op de eerste tranche van 5 jaar (2022-2027), waarbij de positionering tweezijdig is.

Enerzijds is het belangrijk dat de doelgroep begrijpt wat het overkoepelende doel van het VCP is: verbeteren van leefbaarheid en gezondheid, de binnenstad aantrekkelijker maken en duurzaam vervoer verbeteren. Anderzijds is het ook belangrijk om informatie te verschaffen en bekendheid te genereren voor de maatregelen uit het VCP. De doelgroep dient tijdig op de hoogte te worden gebracht over werkzaamheden bij hen in de buurt. Hierbij zijn verschillende pilaren belangrijk, deze worden hieronder besproken.

Persoonlijke benadering

Persoonlijke benadering staat centraal in dit plan. Het is belangrijk om het gesprek aan te gaan met de bewoners en hen te laten zien dat ze echt gehoord worden. Het is dan ook nodig dat we naar iedere groep de juiste boodschap communiceren. Er zal een verdeling zijn tussen de communicatie die voor de "massa" bedoeld is en de communicatie die voor bepaalde doelgroepen bedoeld is.

Denktank VCP & Gouda Onderneemt

De gemeente gaat een samenwerkingsverband aan met de mobiliteitscommissie Gouda Onderneemt (GO) en denktank VCP: vertegenwoordigers van wijkteam, belangenorganisaties en scholen. Zij zullen ondersteunen bij de aanpak, programmadoelstellingen en de uitwerking van verschillende projecten. Doordat de denktank & GO zo betrokken zijn geweest bij het VCP, hebben zij veel opgebouwde kennis. Het is dan ook van belang om deze kennis te gebruiken voor de communicatie. De Denktank & GO weten namelijk precies waar de pijnpunten liggen en kunnen meedenken over de communicatiewaarde van bepaalde onderwerpen.

8.3 De kernboodschap

Met het VCP vergroten we de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de stad. Door middel van de campagne willen we informeren over het VCP, de ontwikkelingen daaromheen, maar ook stimuleren om mee te denken en deel te nemen aan de verbetering van de stad. Op deze manier kunnen we er gezamenlijk een nog mooiere stad van maken.

8.4 Doelstelling voor communicatie VCP

De doelstellingen van dit plan zijn:

Bekendheid creëren rondom het VCP: wat is het VCP en wat is het hogere doel. [2022/2023]

Communiceren over de maatregelen die op de planning staan en wat de impact hiervan zal zijn voor de doelgroep. [2022/2027]

Draagvlak creëren en begrip kweken bij de doelgroep met als doel mond-tot-mond informatieverstrekking in eigen buurt. [2022/2027]

Op lange termijn is het belangrijk dat het VCP top of mind blijft bij de doelgroep. [2022 t/m 2027]

8.5 Over de campagne

De campagne bestaat uit verschillende onderdelen die er samen voor zorgen dat het VCP onder de aandacht wordt gebracht. N.a.v. deze communicatiestrategie kan de uitwerking opgezet worden, met het team moet besproken worden wat zelf gedaan wordt en wat wordt uitbesteed.

Eigen naam en logo

Het verkeerscirculatieplan is een lang woord en erg lastig om te onthouden. Het is dan ook van belang om een toegankelijke en aantrekkelijke naam te bedenken voor de campagne en deze eventueel te ondersteunen met eigen beeldmerk (aanvullend aan het logo van de gemeente).

Infotainment/infographic

Informatie communiceren als gemeente is een uitdaging. Hoe zorg je dat de tekst echt aanspreekt? Tegenwoordig is alles snel en lezen mensen nog weinig lange teksten. Video's zijn de norm en entertainment spreekt aan. Infotainment is dan ook een goede combinatie van belangrijke informatie en entertainment. Denk bijvoorbeeld aan een infographic.

Via infographics kunnen we op een leuke en overzichtelijke manier informatieve content overbrengen. Door het gebruik van beeld, zorgen we ervoor dat de boodschap beter blijft hangen. Lezers hoeven geen lange teksten door te lezen, wat het toegankelijk maakt voor iedereen uit de doelgroep. Dit hoeven trouwens geen omvangrijke infographics te zijn, maar kunnen bijvoorbeeld ook onderdelen daarvan zijn. Denk aan iconen die teksten overzichtelijker maken.

Storytelling

Mensen zijn dol op verhalen. Door middel van verhalen kunnen we als gemeente de verbinding aangaan met de doelgroep en betekenis geven aan het VCP.

Storytelling is hiervoor het perfecte middel. Belangrijk is dat het verhaal dat we vertellen eerlijk en authentiek is. Om het balletje te laten rollen, kunnen we bijvoorbeeld eerst bijzondere verhalen verzamelen vanuit de denktank.

Co-creatie

Storytelling kan plaatsvinden door middel van co-creatie. Dit houdt in dat we samen met de doelgroep het verhaal gaan vertellen. We willen graag dat de doelgroep actief gaat bijdragen om de campagne uit te dragen. Bijvoorbeeld door een aantal rolmodellen uit de stad te kiezen en ze zelf te laten communiceren.

Dit heeft als voordeel dat de doelgroep zich meer betrokken voelt bij hun eigen stad en daardoor meer begrip zal opbrengen voor de maatregelen. Daarnaast wordt het vaak gezien als geloofwaardiger, wanneer er wordt gecommuniceerd vanuit de doelgroep zelf.

8.6 Doelgroepen

De doelgroep van het VCP is breed en hebben we opgedeeld in verschillende subdoelgroepen.

- **Bewoners:** iedereen die in Gouda woont, van jong tot oud.
- **Ondernemers:** ondernemers met een pand in Gouda, maar ook hun werknemers en leveranciers.
- **Toeristen (en bezoekers):** toeristen en bezoekers die naar Gouda komen. Veelal zullen dit mensen zijn die in een straal van 20 km rondom Gouda wonen en waarbij Gouda dus de dichtstbijzijnde stad is.
- **Provincie, regio Midden Holland, buurgemeenten, het rijk.**
- **Belangengroepen en professionele partijen,** zoals Arriva, hulpdiensten, Rover, GAB, fietsersbond



Doelgroep	Boodschap	Acties
Bewoners	Bewoners krijgen het meest te maken met het VCP, zij zullen namelijk de nadelen van veel wegwerkzaamheden ervaren. Daarom is essentieel om hen goed te informeren en ook te stimuleren om samen aan een mooiere stad te bouwen. <i>Ook over duurzame mobiliteit; ga fietsen, gebruik OV – MaaS, elektrisch rijden</i>	Always on communiceren. Maandelijks of tweemaandelijks updates geven over het hele VCP.
Ondernemers	Het is belangrijk om de ondernemers te informeren over de geplande werkzaamheden rondom hun locatie, zodat zij dit tijdig af kunnen stemmen met hun personeel en klanten. Belangrijk om hier alleen te communiceren als het echt om de regio van de vestiging gaat. <i>Ook informeren over info routes vrachtverkeer / bevoorrading / parkeren / duurzame mobiliteit (fietsen-OV-MaaS, laadpalen) werknemers. Dit zijn ook doelen van het VCP</i>	Tijdig van te voren de juiste informatie verschaffen over wegafsluitingen.
Toeristen/bezoekers	Voor toeristen is het van belang om op korte termijn te communiceren. Zij zullen waarschijnlijk +/- max een week van tevoren hun route uitstippelen.	Korte termijn communiceren o.b.v. geotargeting.
Provincie, regio Midden Holland, buurgemeenten, het rijk.	Lobby en verkrijgen subsidies nodig voor uitvoering van het VCP. Gezamenlijk optrekken om regionale en lokale doelstellingen te halen.	
Belangengroepen en professionele partijen	Het is belangrijk deze partijen tijdig te laten meedenken bij de uitwerking van de plannen, zodat hun belangen in voldoende mate worden behartigd.	Periodiek overleg in de vorm van een verkeersberaad

8.7 Communicatiemiddelenmix

Persberichten

Voor de start van de campagne willen we graag een persbericht uitsturen via lokale media.. Qua timing kunnen we hierbij denken aan de eerste grote maatregel die plaats gaat vinden, zodat het bericht meteen de aandacht trekt. T.z.t. wordt bekeken hoe vaak het interessant is om te blijven communiceren in lokale media en vanuit welke invalshoek dit gecommuniceerd zal worden. Het kan bijvoorbeeld goed zijn om af te wisselen in boodschapper (gemeente, denktank, rolmodellen e.d.).

Website

De website is het centrale punt van de communicatiemiddelenmix, waarbij alle informatie bij elkaar komt. Een overzichtelijke weergave van alle informatie omtrent het VCP is van belang. Ieder project zal zijn eigen webpagina krijgen. Wij zien hier een infographic achtige pagina's voor ons, waarbij de lezer dus d.m.v. infotainment de ontwikkelingen meekrijgt. Denk hier bijvoorbeeld informatie vanuit het dashboard: wat zeggen de cijfers, wat staat er nog allemaal op de planning, wat is er nu precies afgesloten is en wat is al afgerond. Door middel van een infographic-achtige site hoeft de doelgroep geen lange teksten te lezen en is het visueel aantrekkelijk. Dit past goed bij de huidige tijdsgeest en maakt het voor ieder een leesbaar.

Ook is het belangrijk om als onderdeel van de website een alternatieve reis te laten zien. Op vananaarbeter.nl wordt heel inzichtelijk weergegeven wanneer er wegwerkzaamheden zijn, maar ook wat je alternatieve reis kan zijn. Door dit mee te nemen op de website, maken we het de gehele doelgroep gemakkelijker en kunnen we ervoor zorgen dat ze zich goed kunnen voorbereiden op toekomstige plannen.

Daarnaast is het erg belangrijk dat de doelgroep makkelijk contact op kan nemen met de gemeente. Momenteel staat er enkel een mailadres, maar een contactformulier zou de contactopname toegankelijker maken. Eventueel kan het mailadres er wel bij blijven staan, zodat mensen die willen mailen, dit nog steeds kunnen doen.

Tot slot is het belangrijk om de URL aan te laten sluiten bij de naam die we het VCP geven.

Direct Mail

Ondanks dat online communicatie tegenwoordig belangrijk is, blijft direct mail nog steeds erg relevant en effectief. We kunnen mensen persoonlijk benaderen door direct mails uit te sturen naar een specifieke doelgroep. Zo zal het voor, bijvoorbeeld forenzen, interessant zijn om informatie te ontvangen over wegwerkzaamheden rondom snelwegen. Voor ouderen zal dit waarschijnlijk minder interessant zijn. Die zullen we eerder een bewonersbrief sturen rondom werkzaamheden in hun wijk.

Door middel van een QR-code maken we het de doelgroep erg gemakkelijk om op de juiste URL terecht te komen. De doelgroep scant de URL en komt meteen op de juiste landingspagina. Tegenwoordig zijn er veel apps beschikbaar die ervoor zorgen dat je de QR-code helemaal in look & feel kunt maken van de Gemeente Gouda.

Social media

Social media is het perfecte kanaal om storytelling toe te passen. Hier kunnen betrokkenen aan het woord gelaten worden. Denk aan een bewoner die blij is dat de snelheid terug gaat naar 30 km per uur. Of juist het verhaal van een bouwvakker die zorgt dat het Kleiwegplein veiliger wordt. Storytelling kan worden toegepast door middel van video (vlogs) of foto's met korte tekst (blogs). Daarnaast is het ook het ultieme kanaal om updates te geven en iedereen op een laagdrempelige manier in gesprek te laten gaan. Bewoners kunnen namelijk makkelijk reageren op de posts. We streven ernaar om 1x per maand een verhaal te delen en daarnaast maandelijkse updates te geven vanuit de gemeente zelf. Interessant aan social media is dat we kunnen targeten o.b.v. locatie. Zo kunnen we heel goed onderscheiden welke boodschap belangrijk is voor bewoners en welke juist belangrijker is voor toeristen en bezoekers. Veel kan organisch worden opgepakt, maar het is ook goed om dit te ondersteunen met paid campagnes. Het voordeel hiervan is dat we dan ook eenvoudig naar de landingspagina's kunnen linken.

Doelgroep	Kernboodschap	Kanaal	Wanneer
Bewoners	Informeren, stimuleren en ambassadeurs werven	Website, social media (organisch en adverteren) en bewonersbrieven	Always on campagne
Ondernemers	Informeren en stimuleren.	DM	Op momenten die voor hen relevant zijn.
Toeristen/bezoekers	Informeren.	Website + Social media (dark= enkel adverteren)	Always on campagne geo-targeting 20 km rondom Gouda.

8.8 Tijdlijn & Planning

In 2022/2023 zal de focus vooral liggen op het informeren van de doelgroep. Pas later gaan we echt aan de slag met campagnes om de top of mind te verhogen. Het is belangrijk om het plan dan weer te herzien en evt. nieuwe enquêtes uit te zetten om de stand van zaken te bekijken.



To do	Wle	Wanneer
Focusgroepen met denktank/Gouda Ondernemt	Gemeente evt.	Q4 2021
Bedenken passende naam + logo en evt. slogan en ontwikkeling creatief concept.	Gemeente evt.	Q4 2021
Website bijwerken	Gemeente	Ongoing / wekelijks
Planning maken voor alle projecten incl. doelgroepen die daarbij gebaat zijn	Gemeente	Ongoing / ieder kwartaal
Werving van "ambassadeurs"	Gemeente	Ongoing
"Interviews" met ambassadeurs als input voor storytelling en social media	Gemeente	Ongoing / Maandelijks
DM opmaken en versturen	Gemeente	Afhankelijk van de planning voor de werkzaamheden.
Evaluatie campagne	Gemeente	Ieder kwartaal.

9

Tijd en mijlpalen



Alle voorziene maatregelen van het VCP zijn ingedeeld in tranches, op basis van mogelijke koppelingen met beheer- en onderhoud, op basis van urgentie en op basis van onderlinge voorwaardelijkheid tussen maatregelen. De focus van dit programmaplan ligt voor nu op het traject van 2022-2027, de looptijd van de eerste tranche. Aan het eind van de eerste tranche volgt een evaluatie van de uitgevoerde maatregelen, en een voorstel voor een nieuw pakket aan maatregelen die aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

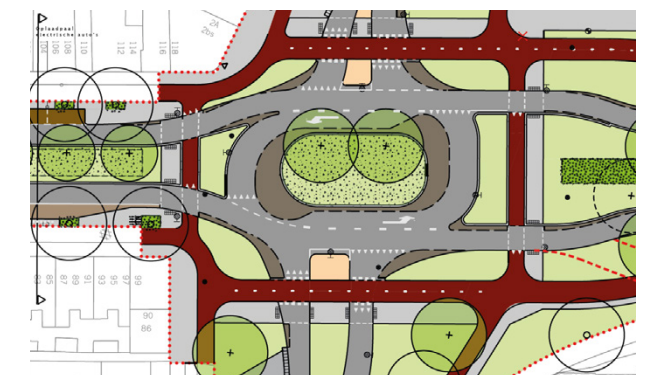
Gouda heeft als ambitie om in 2042 het hele verkeerscirculatieplan te hebben uitgevoerd, zodat de doelstellingen zijn behaald. In de uitvoering van de eerste tranche is de volgordelijkheid van de uitvoering van de maatregelclusters belang. Hieronder is per maatregelcluster aangeven wat prioriteit heeft en hoe de afhankelijkheid zit. Op basis hiervan is de planning opgesteld.

1. Randwegen op orde

De N207 bij Westergouwe staat nu al geregeld vast. Daarom wordt z.s.m. gestart met de voorbereidingen voor deze maatregelen. Na bestuurlijke afspraken worden de maatregelen nader uitgewerkt, effecten voor de omgeving in beeld gebracht en wordt de omgeving betrokken. De Zuidwestelijke Randweg heeft nog restcapaciteit, waardoor opwaardering van de rotondes minder prioritair is dan het deel bij Westergouwe. Opwaardering van de rotondes is mogelijk wel randvoorwaardelijk voor instelling van een auto-luwe Nieuwe Veerstal (de pilot moet dit uitwijzen).

2. Stedelijke randweg met voorrangspoleinen

Bij de Spoorzone is het nodig om de capaciteit van kruispunten uit te breiden, deze worden gefaseerd aangepakt in het 'ritme' met de stedelijke ontwikkeling van de spoorzone. De rest van de randweg heeft in principe voldoende capaciteit om extra verkeer op te vangen. Echter, voor de Goudse Houtsingel is het nodig om de tijdelijke drempels te vervangen voor een definitieve veilige inrichting van de oversteken, voordat er elders maatregelen genomen worden die het verkeer op de Goudse Houtsingel verhogen (zoals éénrichtingscarré, en Joubertstraat-Zwarteweg).





3. Doorwaadbare stad met het nieuwe 30

Het aanpassen van straten naar 30 km/u is nodig om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en het fietscomfort in straten te verbeteren. Uit verkeersberekeningen blijkt dat enkel deze maatregelen niet voor grote verschuivingen zorgen in verkeersstromen. Daardoor kennen deze maatregelen veelal ook geen randvoorwaarden voor de uitvoering, en kan meteen al met deze maatregelen gestart worden.

4. Kleiwegplein

Voordat deze maatregelen genomen kunnen worden dient de verkeersafwikkeling op de alternatieve route voor autoverkeer via de Jamessingel en Goudse Poort op orde te zijn. Ook is het belangrijk dat de parkeerroute op orde is met een goed werkend parkeerverwijssysteem.

5. Autoluwe Nieuwe Veerstal

We kijken of er kansen zijn om (een eerste deel van) deze pilot ten tijden van Gouda 750 jaar uit te voeren, waarbij ook geproefd kan worden aan de ruimtelijke kansen die hier ontstaan door de Nieuwe Veerstal ook te gebruiken voor activiteiten in dit kader. De pilot kan ook gekoppeld worden aan de dijkwerkzaamheden die vanaf 2021/2022 door het waterschap uitgevoerd gaan worden. De pilot dient uit te wijzen of en onder welke voorwaarden de definitieve inrichting ingevoerd kan worden.

6. Blekerssingel en Fluwelensingel

Het wegdek van deze singels is slecht en bijna aan het einde van zijn levensduur. Vanuit beheer en onderhoud is het dan ook nodig om deze singels aan te pakken, en dan kan meteen een nieuwe inrichting worden gerealiseerd. Voor de invoering hiervan is het belangrijk dat goed zicht is op de parkeersituatie in de omgeving en de parkeerlocaties, en dat het opheffen van parkeerplaatsen langs de singels acceptabel kan.



7. Bodegraafsestraatweg

De straat moet vanwege onderhoud en een geluidssaneringsproject aangepakt worden, waardoor werk met werk gemaakt kan worden.

8. Joubertstraat -Zwarteweg

De Joubertstraat en Singels zijn communicerende vaten. Door aanpassing van de singels kan het zijn dat er (tijdelijk) extra verkeer over het traject Joubertstraat –Zwarteweg gaat rijden. Daarom is het belangrijk om dit traject, met een relatief hoge verkeersonveiligheid, kort na de aanpak van de singels onderhanden te nemen.

9. Eenrichtingscarré

Door het carré vinden er verschuivingen plaats van verkeersstromen naar andere wegen. Deze andere wegen moeten op orde zijn alvorens deze maatregelen worden ingesteld. Het is dan ook belangrijk dat de oversteeklocaties van de Goudse Houtsingel zijn aangepakt. Ook is het belangrijk dat het parkeerverwijssysteem op orde is. Idealiter zijn ook de voorrangspelen op de stedelijke randweg gereed om maximaal effect te sorteren als het carré wordt ingesteld, dit is geen harde randvoorwaarde.

10. Binnenstad

De komende jaren vindt groot onderhoud plaats in de binnenstad, waardoor werk met werk gemaakt kan worden om de openbare ruimte opnieuw in te richten. Voor de parkeerstrategie komt een aparte fasering.

10

Samenhang met andere programma's, projecten en beleid

Het VCP heeft een samenhang met diverse programma's, projecten en beleid. De belangrijkste worden hier genoemd.



Landelijk beleid

Landelijk beleid is randvoorwaardelijk voor lokaal beleid. Onder de Omgevingswet krijgt de gemeente een monitoringsplicht. Daarom wordt er een kaart met BasisGeluidsEmissie (BGE) opgesteld. Als uit monitoring blijkt dat door een verkeersmaatregel de BGE is toegenomen (1,5dB), dan heeft de gemeente de plicht om geluidsbeperkende maatregelen te treffen of geluidswerende maatregelen te overwegen.

Regionale projecten

RVVP, provinciale en rijksprojecten

In de regio spelen diverse projecten waarbij de belangen van Gouda en de doelstellingen van het VCP kunnen worden behartigd. Hierbij zoekt de gemeente elke keer naar win-win studies: het behalen van zowel lokale en regionale doelstellingen. Denk hierbij aan het verbreden van de A20, de A12, aanleg regionale doorfietsroutes tussen Rotterdam, Bodegraven, Alphen naar Gouda, de zoektocht naar een nieuw treinstation met gemeente Zuidplas, de update van provinciale wegen en de duurzame mobiliteitstransitie.

Spoorzone

In de Spoorzone worden de komende jaren circa 2500 woningen gerealiseerd. Dit aan een belangrijke stedelijke randweg, de Burgemeester van Reenensingel en belangrijke doorfietsroute Alphen-Gouda via de Burgemeester Jamessingel. Vanuit het VCP wordt stevig ingezet om de bereikbaarheid van deze modaliteiten, en daarvoor is ook in totaal 6,6 miljoen euro gereserveerd (4,4 miljoen in de eerste tranche). Ook wordt ingezet op deelmobiliteit en fietsstimulering om het auto-bezit en verkeersgeneratie laag te houden.

Westergouwe

In Westergouwe worden rond de 4800 woningen gerealiseerd tot 2032. Westergouwe wordt ontsloten via het provinciale wegennet, dat onderdeel is van de randwegenstructuur van Gouda. Vanuit het VCP wordt ingezet op een snelle realisatie van de capaciteitsvergroten infrastructurele maatregelen, omdat dit randvoorwaardelijk is voor een deel

van de uitvoering van het VCP, met name in de tweede tranche en verder. Verder wordt ingezet op een betere aansluiting van Westergouwe met de stad per fiets en openbaar vervoer. Dit moet goede aansluiting krijgen op de nieuwe interne structuur van Westergouwe.

Herinrichting binnenstad

In het VCP maatregelenpakket 10 voor de binnenstad aangenomen. In het wijkmobiliteitsplan binnenstad worden deze maatregelen uitgewerkt. Het plan gaat in op o.a. parkeerstrategie, uitgifte parkeervergunningen, benodigde parkeercapaciteit (is extra P-garage nodig Gouda-Zuid?), inzet deelmobiliteit, vrachtverkeer binnenstad (incl. afvalinzameling), trillingshinder, fietsparkeren, ontheffingen/camera's (in combinatie met invoering Zero Emissiezone in 2025), eenrichtingsverkeer en voetgangersbrug Klein-Amerika – Koepoort. Dit wijkmobiliteitsplan vormt samen met het kwaliteitsplan Binnenstad een kader voor de herinrichting van de binnenstad.

Ruimtelijk beleid

Het VCP zet in om zoveel mogelijk integraal ruimtelijk beleid te realiseren bij de uitvoering van projecten. Denk hierbij de stedenbouwkundig beleid om de binnenstad weer aan de IJssel te verbinden, klimaatadaptie, meer groen, energietransitie, economische vitaliteit, cultuurhistorie etc. Bij de uitwerking van de projecten blijft maatwerk en verdere integrale afstemming noodzakelijk. Hierbij is de inzet dat met respect voor de doelen uit de verschillende beleidsvelden tot goede oplossingen gekomen wordt. In geval van tegengestelde belangen volgt een collegebesluit om een knoop door te hakken.

Beheer- en onderhoudsprojecten

De samenhang met de uitvoering van het VCP zit met name in de projecten openbare ruimte. Hier is goede afstemming nodig om kansen te zien om werk met werk te maken, zoals voor de Koningin Wilhelminaweg en Bodegraafsestraatweg is gebeurd. Maar ook om de volgorde van de uitvoering van de maatregelen goed af te stemmen, zodat Gouda tijdens de werkzaamheden in voldoende mate bereikbaar blijft.

11

Planning

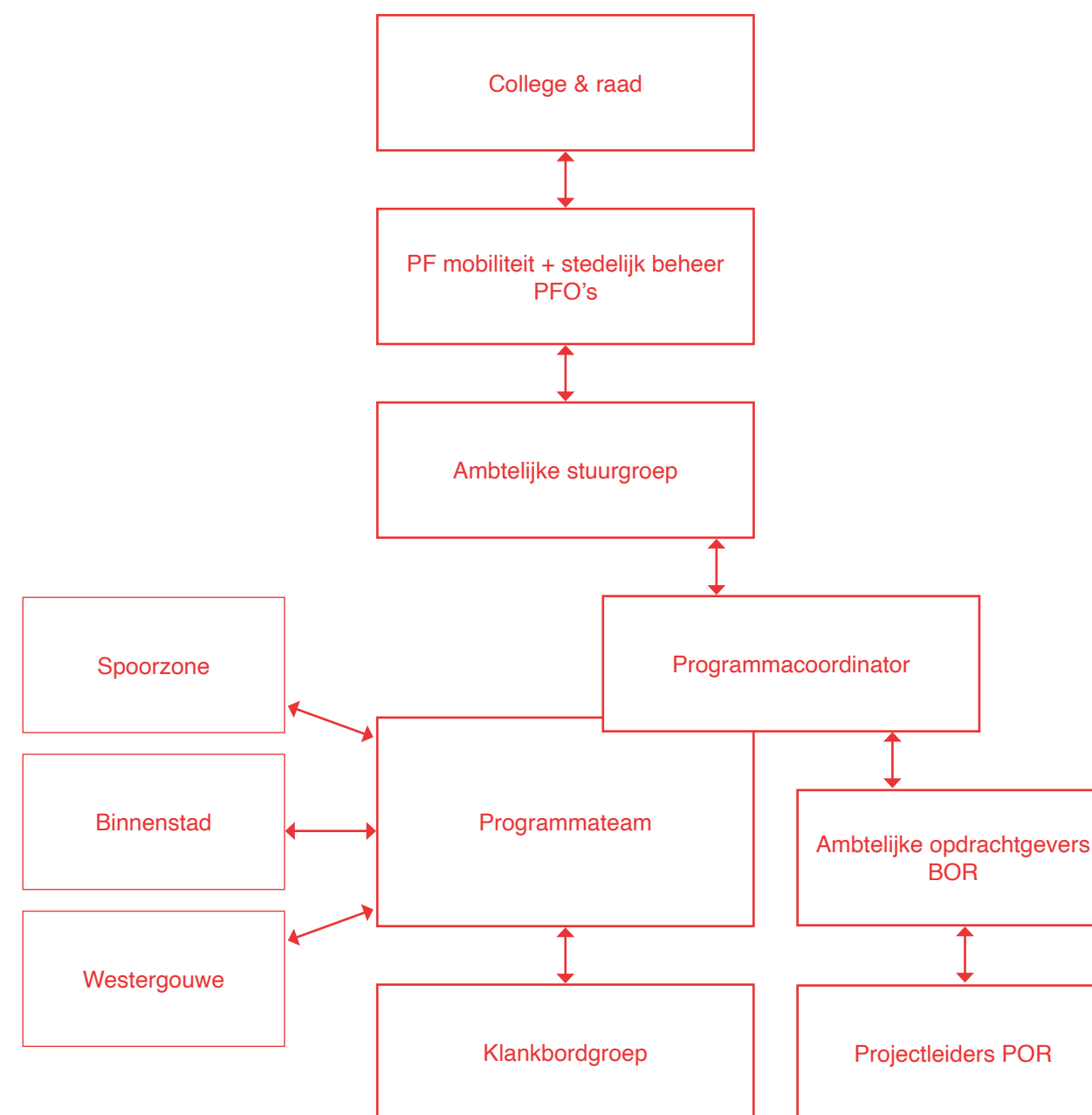
Zie bijlage 5 voor de planning op moment van vaststellen van dit programmaplan. De planning is dynamisch en afhankelijk van de planning van andere werkzaamheden in de openbare ruimte. Hierbij is de inzet om Gouda tijdens de verschillende werkzaamheden zo goed mogelijk bereikbaar te houden.



Bijlagen

Bijlage 1

Organisatiestructuur VCP



Bijlage 2

Besluit gemeenteraad



**GEAMENDEERD
besluit van de
gemeenteraad**

dossiernummer 5052

ons kenmerk

onderwerp Verkeerscirculatieplan Gouda

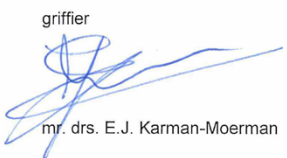
De raad van de gemeente Gouda;
gelezen het voorstel van 11 mei 2021,
besluit:

1. Het Verkeerscirculatieplan Gouda vast te stellen.
2. De eerste tranche maatregelen (2022-2027) vast te stellen en de financiële gevolgen te verwerken.
3. De voortgang van de uitvoering en effecten van de maatregelen jaarlijks te monitoren.
4. Het evalueren van de effecten aan het eind van de eerste tranche, alvorens te besluiten over de tweede tranche en deze aanpak ook van toepassing te verklaren op de volgende tranches. In de evaluatie ten minste te onderbouwen:
 - Een duidelijke analyse van de door het verkeersmodel berekende prognoses en de uitgevoerde jaarlijkse monitoring van de feitelijke situatie t.a.v. de effecten en een verklaring te geven over eventueel opgetreden verschillen hierin.
 - Het effect van de maatregelen uit de eerste tranche en in hoeverre dit al dan niet moet leiden tot aanpassing van de voorgestelde maatregelen in de tweede tranche en welke overwegingen hieraan ten grondslag liggen.
 - Per maatregel inzicht te geven in het participatieproces, en hoe geprobeerd is tot draagvlak te komen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 30 juni 2021.

De raad van de gemeente voornoemd,

griffier



mr. drs. E.J. Karman-Moerman

voorzitter



mr. drs. P. Verhoeve



**gemeente
gouda**

Bijlage 3

Toezeggingen en afspraken n.a.v. commissies Stad 9 en 28 juni 2021

NB Van toezeggingen zonder tijdsindicatie wordt geacht dat ze in de eerste tranche worden ingevuld (2022-2027).

Commissie Stad 9 juni 2021 Wethouder Niezen zegt toe:

- De ontwikkelingen (projecten + planvorming + participatie / wegen belangen) gedurende de eerste tranche te monitoren en terug te koppelen aan de raad, en zo mogelijk / gewenst vaker dan jaarlijks
- Te komen met een complete evaluatie inclusief doorberekeningen ah einde van de eerste tranche inclusief informatie over hoe verschillende belangen gewogen zijn.
- In de Pilot veerstal mee te nemen: de mogelijkheid om de Haastrechtse brug meer ruimte voor fietser te creëren, en bij positief resultaat deze maatregel door te voeren.
- Met de Nota zwaar verkeer te starten (direct na het vaststellen van VCP (2021) en daarbij te zorgen voor een goed participatie traject met de belanghebbenden
- Een gesprek te (blijven) voeren met GAB bij de uitwerking van de plannen mbt vergunningen en ontheffingen
- De ervaringen van de gemeente Alphen a/d Rijn mee te nemen bij de uitvoering van de gehandicapten parkeerplaats
- Te onderzoeken of de fietsoversteek bij het Plesmanplein (begin Graaf Florisweg) kan worden verhoogd (drempel) bij een eerstvolgende onderhoudscontrole
- De kerken bij het treinstation betrekken bij de uitwerking van de maatregelen (bereikbaarheid van de leden)
- Ruimhartig te zullen omgaan met uitzonderingsgevallen zoals mantelzorgers irt toegang tot de binnenstad vanuit b.v. korte akkeren
- Parkeermogelijkheden verder te onderzoeken op de Schielands Hoge Zeedijk

Commissie Stad 28 juni 2021 Wethouder Niezen zegt toe:

- T.a.v. het snelfietspad: voor het gedeelte van het Ruige Weteringpad met de buurt in gesprek te gaan wat de beste route is. En voor het gedeelte ten zuiden van de Speelbrug dat gepland staat als recreatieve route ook in gesprek te gaan met de buurt(2e tranche)
- De fiets-, en wandelveiligheid te verbeteren op de KW-weg, die dan ook als 30 km zone zal worden ingericht (2022)
- Er bij de politie op aan te dringen om zich in te spannen om flitspalen te laten plaatsen, in het bijzonder op de Bodegraafse Straatweg na de herinrichting
- Parkeermogelijkheid bij Croda mee te nemen in onderzoek
- Fietsbrug Karnemelksloot; alle straten die liggen op de fietsroute vanaf de Haastrechtse brug (eerste tranche) tot aan de Groen van Prinsterersingel als fietsstraat in te richten en daarbij de brug – nu als reserve project – inspanning te doen om deze brug al in de eerste tranche al aan te leggen, opdat er een complete fietsroute ontstaat.
- De raad vooraf actief te informeren wanneer een project van de reservelijst in de eerste tranche kan worden uitgevoerd
- Te onderzoeken in samenspraak met bewoners hoe de inrichting van de Bodegraafse straatweg kan worden aangepast zodat de veiligheid verbeterd kan worden

Verder is er (ambtelijk) gezegd (let op dit geldt niet als een toezegging):

- Bodegraafsestraatweg als route voor landbouwverkeer ter discussie te stellen in het regio overleg, met als doel het aandeel landbouw verkeer zo veel mogelijk te verminderen

Bijlage 4

Prioritering wensen extra projecten 1e tranche

Projectnr. VCP	Projectomschrijving	Inhoud			Prio	Argumentatie	Prio 1
1 1e tranche	eurotonde ombouw naar kruispunt met verkeerslichten	valt buiten zuidplaspolderovereenkomst, aparte afspraken voor nodig. totale kosten circa 7 miljoen, bijv 50 - 50 : gemeente 3,5 miljoen, vanuit grondbank nog 1,3 (verliesrekening), vanuit Westergouwe nog 0,5 (4,2 - 3,7) , dan 1,7 miljoen nodig. Onderdeel van bestuurlijk overleg. Bij goede deal (intensiteitenverdeling) worden de kosten voor de gemeente 1,3 miljoen, dus dan geen extra budget nodig		€ 0	1	zonder aanpak Eurotonde werkt de randwegenstructuur niet, wat voorwaarde is voor verdere uitrol maatregelpakket VCP. Uitgaande van een goede onderhandeling. Anders, 1,7 miljoen euro nodig, waar aanvullende budget voor moet worden aangevraagd.	€ 0
6 reservelijst 1e tranche	Goverwellesingel, aanpassen 4 kruispunten van verkeerslichten naar voorrangspoleinen	te beginnen met 1 voorrangspolein		€ 900.000	2	de bestaande verkeerslichten hebben nog voldoende capaciteit nu. Pas nodig op het moment dat verkeer op de randwegen toeneemt	
7 reservelijst 1e tranche	Spoorzone kruispunten - resterende maatregelen Spoorzone			€ 2.000.000	2	de bestaande kruispunten hebben nog voldoende capaciteit nu. Pas nodig als meer woningbouw plaatsvindt	
9 1e tranche	bushalte Goverwellesingel	is nodig omdat Wilhelmina van pruisenlaan een 30 km/u weg wordt		€ 50.000	1	aanleg nodig voordat de Wilhelminaweg klaar is voor goede route bus	€ 50.000
9 1e tranche	Middenmolenlaan - planvoorbereiding	aanvullend budget nodig om de Middenmolenlaan volledig 30 km/u te maken 380 meter extra, 500 meter zat al in eerste tranche		€ 100.000	1	goed om 1 plan te maken van de Middenmolenlaan, dit al wel in eerste tranche doen	€ 100.000
9 1e tranche	Middenmolenlaan - uitvoering	aanvullend budget nodig om de Middenmolenlaan volledig 30 km/u te maken. 380 meter extra, 500 meter zat al in eerste tranche		€ 300.000	2	uitvoering van het tweede stuk kan strikt genomen ook later kunnen	
10 reservelijst 1e tranche	KW noordelijke stuk	450 meter. VCP ging alleen uit van zuidelijke gedeelte tussen Oranjeplein en Rotterdamseweg		€ 500.000	1	belangrijke route om helemaal veilig te maken, omdat hier naar verwachting meer verkeer gaat rijden. Met aanpak kruising Goudkade/KW weg is de hele route "af"	€ 500.000
42 reservelijst 1e tranche	fietsverbinding Westergouwe-Gouda langs het spoor (ambitie-route)	toegezegde bijdrage Zuidplaspolder		€ 1.000.000	2	gaat waarschijnlijk pas na 2028 spelen	
45 reservelijst 1e tranche	Fietsstraat Jacob van Lennepade,	In het verlengde van de doorfietsroute Gouda- Rotterdam, valt buiten herinrichtingsproject Korte Akkeren		€ 500.000	1	om doorfietsroute af te maken, anders tussenstuk zonder status. Ook subsidie beschikbaar	€ 500.000
46, tweede tranche	Regionale doorfietsroute Gouda-Bodegraven	Onderdeel maatregelpakket Beter Bereikbaar Gouwe, uitvoering moet voor 2026 klaar zijn. Ook relatie met VCP 25, Bodegraafsestraatweg-Noord, cluster 9: eenrichtingscarre, VCP 15 - inrichting Bleulandweg. Onderdelen opvoeren die naar voren gehaald kunnen worden. De voorkeursroute is: Burg Jamessingel – Ridder van catsweg – Van Hogedorpplein -Thorbeckelaan – Breevaart – Bodengraafsestraatweg, met een aantal verbindingen die ook worden geupgrade zoals de route via Hazepad-Ronsseweg – Bleulandweg – Stirumstraat. Het gedeelte langs de Thorbeckelaan en Van Hogedorpplein is pas aan de beurt in de derde tranche met het eenrichtingscarre. In totaal dus 2,3 miljoen euro.		€ 2.300.000	1	volledig uitvoeren om 50% subsidie veilig te stellen + subsidies van de gebiedsagenda. Hierbij lopen wij wel de overige subsidie over de thorbeckelaan mis.	€ 2.300.000

Projectnr. VCP	Projectomschrijving	Inhoud			Prio	Argumentatie	Prio 1
48 <i>2e tranche</i>	Regionale doorfietsroute Gouda-Alphen ad Rijn	Onderdeel maatregelpakket Beter Bereikbaar Gouwe met 50% subsidie, uitvoering moet voor 2026 klaar zijn. Ook relatie VCP 4: Spoorzone kruispunten. Onderdelen opvoeren die naar voren gehaald kunnen worden. Voor Gouda gaat het om een totaal van 1,6 miljoen, dus 800.000 bijdrage Gouda. In het VCP is voor de tweede tranche (na 2027) 1 miljoen euro opgenomen, maar de helft van de cofinanciering is ook uit het budget voor de Spoorzone te halen (eerste tranche).		€ 1.200.000	1	volledig uitvoeren om 50% subsidie veilig te stellen + subsidies van de gebiedsagenda	€ 1.200.000
50 <i>reservelijst 1e tranche</i>	voorbereidingskosten fietsbrug Karnemelksloot			€ 40.000	1	om fietsroute Haastrechtsebrug - Plaswijckweg compleet te maken. Anders komen fietsstraten uit op Karnemelksloot waar geen brug ligt	€ 40.000
50 <i>reservelijst 1e tranche</i>	aanleg brug Karnemelksloot			€ 360.000	1	om fietsroute Haastrechtsebrug - Plaswijckweg compleet te maken. Anders komen fietsstraten uit op Karnemelksloot waar geen brug ligt	€ 360.000
52 <i>3e tranche</i>	aanpassen Haastrechtsebrug + kruispunt ivm pilot	extra budget voor fysieke aanpassing kruispunt en verkeerslichten na succesvolle pilot Nieuwe Veerstal		€ 150.000	1	Om inrichting Haastrechtsebrug + kruispunt in 1 keer goed te doen. De verwachting is echter dan pilot niet succesvol is	€ 150.000
52, <i>3e tranche</i>	Haastrechtsebrug en omgeving	doen van geotechnisch onderzoek naar de dijk, in relatie tot de aanpassing van de kruising Haastrechtsebrug - Goejanvewelledijk		€ 50.000	1	goede inschatting kunnen maken wat nodig is en of een herprofilering eenvoudig is of niet. Relatie met herinrichting Nieuwe Veerstal	€ 50.000
no regret <i>nog geen intern nr.</i>	terugdringen enkelzijdige ongevallen fietsers	no regret		€ 23.000	1	gelijk quick wins meenemen	€ 23.000
no regret <i>nog geen intern nr.</i>	Fietsverbinding Voltaweg - Tweede Moordrechtse Tiendeweg	is afhankelijk van aanpak Eurotonde, waarbij de route vervalt. Brug is slecht dus langer uitstel is onwenselijk (brug kan nog 5 jaar mee). Loopt nog rechtzaak over gebruik grond. Deze zit (hoogstwaarschijnlijk) al in raming Eurotonde		€ 150.000	2	valt binnen totale project Eurotonde	
no regret <i>nog geen intern nr.</i>	Bestaande pollers vervangen door camerasysteem	zat in noregret (en is wegbezuinigd), maar niet meer in VCP. Relatie met ZES en mobiliteitsplan binnenstad		€ 155.000	1	afstemming nodig met ZES/ Wijkmobiliteitsplan, kan ook in later stadium	€ 155.000
	fietsparkeerplaatsen binnenstad	op basis van fietsparkeeronderzoek zijn op korte termijn wellicht (tijdelijk) fietsvoorzieningen nodig		€ 100.000	1	goede fietsvoorzieningen zijn noodzakelijk	€ 100.000
VCP 7 <i>Spoorzone capaciteitsuitbreiding</i>	Routing en 2x 2 haltes Burg. Jamessingels verbeteren boogstralen	(ipv Burg. Van Reenensingel lijn 173) + doorstroming Dreef / Burg. Jamessingel afhankelijk van planning spoorzone		€ 210.000	1	gelijk goed OV aanbieden aan nieuwe bewoners spoorzone. Mogelijk werk met werk maken aanpak fietspad en kruisingen.	€ 210.000
VCP <i>wensbeeld OV</i>	Routing en 2 haltes Burg. Van Reenensingel			€ 100.000	1		€ 100.000
<i>financiële ruimte voor tegenvallers</i>				€ 500.000	1		€ 500.000
		totaal		€ 10.811.000			€ 6.388.000
		resterende no regret middelen		€ 1.749.546			€ 1.749.546
		subsidies		€ 2.952.858			€ 2.952.858
		saldo		-€ 6.108.596			-€ 1.685.596

Bijlage 5

Planning

	2021		2022				2023				2024				2025				2026				2027				2028
	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
0 algemeen																											
vaststellen programmaplan																											
monitoring en evaluatie			0 meting																								
stuurgroep (eens per kwartaal)																											
participatiegroep (eens per kwartaal)																											
bepalen maatregelen tweede tranche																											
vaststellen 2de tranche																											
Maatregelen cluster 1 - Verbeteren randweg N207 – Zuidwestelijke Randweg																											
1. N207 Westergouwe																											
Maatregelcluster 2: Verbeteren stedelijke randweg (Burgemeester van Reenensingel, Goudse Houtsingel, Goverwellesingel)																											
Goudse Houtsingel tijdelijke maatregelen																											
5. Oversteeklocaties Goudse Houtsingel																											
7. Spoorzone capaciteitsuitbreiding kruispunten																											
Maatregelencluster 3: Doorwaadbare stad met ‘het nieuwe 30’																											
9. Uitbreiding scope Componistenlaan																											
9. bushalte Goverwellesingel, ter vervanging van bushaltes op Wilhelmina van Pruisenlaan																											
9. Middenmolenlaan 30 km/u - planvoorbereiding																											
10. Koningin Wilhelminaweg																											
10. Koningin Wilhelminaweg noordelijke stuk																											
17. Afstelling verkeerslichten																											
Ridder van Catsweg 30 km/u																											
Goudkade - Industriestraat, tijdelijke maatregelen																											
18. Goudkade-Industriestraat, herinrichting kruispunt																											
Maatregelcluster 5: Autoluwe Nieuwe Veerstal, verbeteren fietsroute Rotterdamseweg-Westergouwe																											
20. Pilot Nieuwe Veerstal autoluw																											
Maatregelcluster 6: Verbeteren verblijfskwaliteit Blekerssingel-Fluwelensingel																											
24. Herinrichting Fluwelen- en Blekerssingel																											
Maatregelcluster 7: Visueel versmallen Bodegraafsestraatweg																											
Tijdelijke maatregelen Bodegraafsestraatweg																											
25. Bodegraafsestraatweg																											
Maatregelcluster 9: Eénrichtingscarré Thorbeckelaan - Graaf Florisweg, fietsstraat Graaf Florisweg																											
Tijdelijke maatregelen Thorbeckelaan																											
Maatregelcluster 10: Binnenstad																											
35. Herinrichting straten binnenstad																											
36. Uitwerken parkeerstrategie Binnenstad																											
40. Dynamisch parkeerverwijssysteem																											
41. Monitoring parkeersituatie binnenstad																											
bestaande pollers voetgangersgebied vervangen door camerasysteem																											
fietsparkeerplaatsen binnenstad (tijdelijk en definitief na fietsparkeerplan																											

	2021		2022				2023				2024				2025				2026				2027				2028
	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
Fietsprojecten																											
Aschpotpad reconstructie fietspad																											
Fietsroute Rotterdam-Gouda (A-lijst)																											
Goudse Poort-verbetering-fietsverbinding																											
Spoortunnel verbeteren fietspaden																											
44. Fietsroute Rotterdam-Gouda (B-lijst) zit in project KW-weg																											
45. Fietsstraat Jacob van Lennepade, om doorfietsroute Rotterdam-Gouda compleet te maken																											
46. Regionale doorfietsroute Gouda- Bodegraven																											
48. Regionale doorfietsroute Gouda- Alphen ad Rijn																											
49. Fietsroute Haastrechtsebrug - Plaswijck																											
50. brug Karnemelksloot om fietsroute compleet te maken																											
52. aanpassen Haastrechtsebrug + kruispunt als pilot Nieuwe Veer- stal een succes is.																											
terugdringen enkelzijdige ongevallen fietsers																											
Leefbaarheid en voetganger																											
Schoolzones, Het Vlot, de cirkel en de Goudakker																											
Verkeersveilige schoolomgevingen (25 schoollocaties)																											
56. Verkeersveilige schoolzones																											
59. Opstellen wijkmobiliteitsplannen																											
60. Actualisatie nota zwaar vrachtverkeer																											
openbaar vervoer																											
62. Routing en 2x 2 haltes Burg. Jamessingels en verbeteren boogstralen																											
62. Routing en 2 haltes Burg. Van Reenensingel																											
Organisatie																											
65. Monitorings- en evaluatieplan																											

klaar/moment

voorbereiding

uitvoering

Cursieve projecten zijn de aanvullende wensen zoals verwoord in programmaplan

onderstreepte projecten zijn de no-regret maatregelen uit 2019

Bijlage 6

Uitvoeringsagenda Verkeerscirculatieplan

Uitvoeringsagenda / projectenlijst VCP Gouda

Datum 5-5-2021
Status Ten behoeve van besluitvorming
Opstellers M. Coraël (gemeente Gouda) en M. de Baat (Goudappel)

Faseringstermijnen

1e tranche	2022-2027
2e tranche	2028-2032
3e tranche	2033-2037
4e tranche	2038-2042

ID	Project	Bijdragen aan doelstelling				Faseringstermijn			
		Leefbaarheid en gezondheid	Aantrekkelijke binnenstad	Duurzame mobiliteit	Bereikbaarheid	1e tranche	2e tranche	3e tranche	4e tranche
Cluster 1: Verbeteren randweg N207-Zuidwestelijke Randweg									
1	N207 Westergouwe, realisatie kruispunten met verkeerslichten (financiële dekking door ontwikkeling Westergouwe)	x			x	x			
2	Zuidwestelijke Randweg, capaciteitsuitbreiding rotondes (Provincie is wegbeheerder, mogelijk financiële bijdrage gemeente)	x			x		x		
3	Bewegwijzering en dynamische reistijdinformatie, verwijzen en stimuleren hoofdroutes via randwegen en stadsboulevard (bv. met software van Technolution)	x			x		x		
Cluster 2: Verbeteren Stadsboulevard (B. van Reenensingel, Goudse Houtsingel, Goverwelsingel)									
4	Burgemeester van Reenensingel, aanpassen 3 kruispunten met VRI naar Voorrangspeinen. Lokale aanpassing kruispunten Vuurdoornlaan en Clematislaan.	x			x			x	
5	Goudse Houtsingel, aanpassen 4 oversteeklocaties/kruispunten naar veiligere Voorrangspeinen of oversteekvoorziening.	x			x	x			
6	Goverwelsingel, aanpassen 4 kruispunten met verkeerslichten naar Voorrangspeinen	x			x	reserve-lijst	x		
7	Spoorzone capaciteitsuitbreiding kruispunten & weginrichting, medefinanciering uit gebiedsontwikkeling en Rijksubsidie				x	x			
8	Slim verkeersmanagement, implementatie van slimme software en technieken in verkeerslichtenregelingen bij Goudse Poort en elders op de stedelijke randweg (bv. groene golf).				x		x		
Cluster 3: Doorwaadbare stad met 'het nieuwe 30'									
9	Goverwelle: Componisenlaan, Poldermoldendreef, Wil. Van Pruisenlaan, Middenmolenlaan herinrichting naar 30km/u. Deels reeds in uitvoering. Financiering nodig voor Middenmolenlaan.	x		x		x			
10	Koningin Wilhelminaweg herinrichting naar 30 km/u, aanleg plateau met streetprint, aanpassing kruispunten en oversteeklocaties.	x		x		reserve-lijst	x		
11	Reigerstraat en Wachtelstraat herinrichting naar 30 km/u, aanleg plateau met streetprint, verbeteren oversteekvoorzieningen	x		x					x
12	Plaswijckweg, Hugo de Vrieslaan, Groenhoevenweg herinrichting naar 30 km/u, aanleg plateau, streetprint, aanpassing kruispunten	x		x				x	
13	Kruispunt Ridder van Catsweg - Hugo de Vrieslaan, ombouwen naar rotonde tbv verkeersveiligheid.	x		x					x
14	Ridder van Catsweg en Buchnerweg bij goede ervaringen met het Nieuwe 30 elders in Gouda mogelijk op termijn ook herinrichting naar 30 km/u	x		x					x
15	Bleulandweg, wegvak ter hoogte van ziekenhuis aanpassing kruispunt met Ronsseweg, tbv fietsoversteek en optimaliseren bushalte	x		x	x		x		
16	Groen van Prinsterersingel (tussen Heemskerckstraat en Burg. van Reenensingel) inrichten met 30km- of fietsstraat-profiel	x		x	x			x	
17	Afstelling verkeerslichten op 6 locaties aanpassen, meer prioriteit voor oversteekbewegingen en minder voor doorgaand autoverkeer.	x		x	x	x			
18	Goudkade-Industriestraat, herinrichten naar kruispunt met verkeerslichten, met prio Industriestraat - Goudkade (en v.v.)	x		x	x	x			
Cluster 4: Vereenvoudigen Kleiwegplein met meer verblijfsruimte en groen									
19	Kleiwegplein, herinrichting en versimpeling	x	x	x	x		x		
Cluster 5: Autovrije/autoluwe Nieuwe Veerstal, verbeteren fietsroute Rotterdamseweg-Westergouwe									
20	Pilot Nieuwe Veerstal autovrij autoluw	x	x	x		x			
21	Herinrichting Nieuwe Veerstal & Schielands Hoge Zeedijk, nieuwe inrichting bij succesvolle pilot, wegvak tussen Bosweg en Fluwelensingel	x	x	x			x		
22	Fietsroute Rotterdamseweg, fietsstraat Van Baerlestraat, incl. aansluitingen en oversteken	x		x	x			x	
23	Oversteekbaarheid Rotterdamseweg, nieuwe oversteek ter hoogte van Dotterplantsoen & mogelijk nieuwe VRI Bosweg	x		x			x		
Cluster 6: Verbeteren verblijfskwaliteit Blekerssingel-Fluwelensingel									
24	Fluwelen- en Blekerssingel herinrichting naar 30 km/u	x	x	x		x			
Cluster 7: Visueel versmallen Bodegraafsestraatweg									
25	Bodegraafsestraatweg-noord, optisch versmallen, asmarkering in klinkers, molgoten, 2-3 plateau met streetprint	x		x		x			
Cluster 8: Verbeteren verblijfskwaliteit Joubertstraat-Zwarteweg									
26	Joubertstraat, herinrichting naar 30 km/u, aanleg plateau met streetprint, aanpassing kruispunten, anders afstellen VRI's	x		x			x		
27	Zwarteweg, herinrichting naar 30 km/u, bredere fietsstroken, smallere rijloper autoverkeer	x		x			x		

Cluster 9: Eénrichtingscarré Thorbeckelaan - Graaf Florisweg, fietsstraat Graaf Florisweg

28	Albert Plesmanplein & Statensingel, versimpeling en aanpassen naar 30km-profiel met éénrichtingsverkeer en vrijliggend fietspad	x		x				x	
29	Thorbeckelaan, aanpassen naar 30km-profiel met éénrichtingsverkeer en vrijliggend fietspad	x		x				x	
30	Bodegraafsestraatweg tussen Graaf Florisweg en Thorbeckelaan, aanpassen naar 30 km-profiel met éénrichtingsverkeer							x	
31	Graaf Florisweg, aanpassen profiel naar aantrekkelijke fietsstraat-inrichting (tot aan kruispunt Zwarteweg - Achterwillensweg)	x		x					x
32	Achterwillensweg, aanpassen naar fietsstraatprofiel tussen Zwarteweg en Isoldestraat, incl. aanpassing kruispunt Zwarteweg - Achterwillensweg	x		x					x
33	Willem de Zwijgerlaan & Johan de Wittlaan, selectieve toegang voor 2-richtingenbusverkeer, bestemmingsverkeer en hulpdiensten					x		x	
34	Dijkgraafslag en Molenmeesterlag, aanpassen profiel, klinkers/streetprint, plateaus, asverspringen, versmallingen, gelijkwaardige kruispunten	x		x					x

Cluster 10: Binnenstad

35	Openbare ruimte Binnenstad, herinrichten openbare ruimte met meer groen, verblijfsruimte, en erf-kenmerken, fiets als gast toestaan in enkele stegen (mee liften met groot onderhoud)	x	x	x	x		x	x	x
36	Uitwerken parkeerstrategie binnenstad in nieuw parkeerbeleid: vergunningenplafond, uitsluitbeleid straatparkeren, prijsdifferentiatie, fietsparkeren. Realisatie met project 41.	x	x	x				x	
37	Stelpost parkeeroplossingen, bv. omzetten vergunningen, uitbreiden parkeercapaciteit. Exacte kosten nader te bepalen o.b.v. parkeerstrategie.				x			x	
38	Nieuwe wandelbrug Singels t.h.v. Klein-Amerika, nader onderzoek en afweging met belanghebbenden, mogelijk cultuurhistorische bezwaren	x	x	x	x			x	
39	Zero-emissie stadslogistiek, in april 2021 heeft raad ingestemd met plan vanaf 2025 zero-emissie stadslogistiek in te voeren. Doel is een efficiënte en schone stadslogistiek t.b.v. verbetering van leefbaarheid binnenstad.	x	x	x				x	x
40	Dynamisch parkeervuilsysteem vanaf rand van de stad naar de parkeerlocaties, om zo bezoekers tijdig naar de gewenste parkeerlocaties te begeleiden.		x			x		x	
41	Monitoring parkeersituatie binnenstad en onderzoek uitbreidingsmogelijkheden. Zoeklocaties: zuidkant binnenstad (Croda, GoudAstart), Klein Amerika, Schouwburgplein, Stationsgrage, Vossenburchkade. Incl. uitwerking investeringskosten en exploitatiemodel.		x			x		x	

Fietsprojecten

42	Fietsverbinding Westergouwe-Gouda, keuze uit 1 van de 2 mogelijke tracés: spoortracé of Mallemolentracé (gemeente draagt financieel bij, Provincie financiert, voert project uit en is verantwoordelijk voor onderhoud)	x		x	x			x	
43	2e Fietsverbinding Westergouwe-Gouda, voor lange termijn	x		x	x				x
44	Regionale doorfietsroute Gouda-Rotterdam, opwaarderen bestaande fietsroute naar regionale kwaliteitseisen	x		x	x		x		
45	Fietsstraat Jacob van Lennepkade, in het verlengde van regionale doorfietsroute Gouda-Rotterdam, valt net buiten herinrichtingsproject Koren Akkers	x		x	x		reserve-lijst	x	
46	Regionale doorfietsroute Gouda-Bodegraven, opwaarderen bestaande fietsroute naar regionale kwaliteitseisen	x		x	x			x	
47	Omloopd, optimaliseren voor veilige passages tussen fietsers en voetgangers	x		x	x				x
48	Regionale doorfietsroute Gouda-Alphen a/d Rijn, opwaarderen bestaande fietsroute naar regionale kwaliteitseisen	x		x	x			x	
49	Fietsroute Haastrechtsebrug - Plaswijck, opwaardering fietsroute, deels onderdeel van herinrichting Kadebuurt en Kort Haarlem-Zuid, fietsstraat Groen van Prinsterersingel en Juliana van Stolbertstraat	x		x	x		x		
50	Fietsbrug Karnemelksloot t.h.v. Jussellaan, onderzoek en nadere afweging naar haalbaarheid van bruggen in het verlengde van Jussellaan en Krugervlaan	x		x	x		reserve-lijst	x	
51	Fietsbrug Karnemelksloot t.h.v. Krugervlaan, nader onderzoek en afweging nodig naar haalbaarheid, mogelijk cultuurhistorische bezwaren	x		x	x				x
52	Haastrechtsebrug en omgeving, upgraden fietsinfrastructuur	x		x	x				x
53	Dijkopgang Sportlaan naar Goemanverweldijk voor fietsers, onderzoek en nadere afweging naar haalbaarheid van nieuwe/verbetering dijkopgang	x		x	x			x	
54	Fietsroute Goudse Poort - Groenhovenpark, verbeteren van de fietsroute door het Groenhovenpark en langs de sportvelden	x		x	x				x
55	Fietsroute Achterwillens, verbeteren van de fietsroute over het Aschotpad	x		x	x			x	

Leefkwaliteit en voetganger

56	Verkeersveilige schoolzones (in navolging van schoolzones in Plaswijck, verder met de volgende schoolzones in te richten)	x		x			x		
57	Veilige oversteek Bloemendaalseweg - Burgemeester van Reenensingel, lokale aanpassingen om inrichting van oversteek te verbeteren	x		x					x
58	Sportlaan leefkwaliteit, lokale verkeersmaatregelen t.b.v. temperen autoverkeer en verbeteren veiligheid	x		x				x	
59	Opstellen wijkmobiliteitsplannen om lokale verkeers- en leefbaarheidvraagstukken aan te pakken, gekoppeld aan grootschalige beheer- en onderhoudsprojecten, zoals o.a. in Kort Haarlem Zuid, Goverwelle, Kadebuurt	x		x	x		x		
60	Actualisatie nota zwaar verkeer in relatie tot trillingsproblematiek, gegeven de kaders van het VCP wordt nota zwaar verkeer geactualiseerd en bezien waar eventueel maatregelen nodig zijn	x		x	x		x		

Openbaar vervoer

61	Doorsteek Plaswijckweg voor OV-bussen, aanleg nieuwe verbinding met duiker etc.			x	x				x
62	Eventuele aanpassing bushaltes onderdeel van uitwerking wijkplannen (ook relatie met beheer- en onderhoudsprojecten, werk met werk maken)			x	x		x	x	x
63	Station Gouweknoop op spoorlijn naar Alphen, wens van Gouda voor nieuw station			x	x				x
64	Deelmobiliteit en Mobiliteitshubs stimuleren, de gemeente ondersteunt marktpartijen bij uitrol en proeven met deelmobiliteit (bv. extra deelauto's) en mobiliteitshubs		x	x	x			x	x

Organisatie

65	Monitorings- en evaluatieprogramma, doorlopende verkeersstellingen, periodieke onderzoek- en evaluatiestudies						x	x	x	x
66	Gemeentelijke organisatie: uitvoering en voorbereiding (incl. personele kosten)							x	x	x

Bijlage 7

Evaluatie en monitoringsplan

Monitoring en evaluatieplan Verkeerscirculatieplan Gouda

Beoordelingskader voor effecten

Titel rapport
Uitgever

Monitoring en evaluatieplan Verkeerscirculatieplan Gouda
Gemeente Gouda

Datum publicatie

1 februari 2022

Projectteam gemeente Gouda

Mette Corsel (programmacoördinator Verkeerscirculatieplan),
Jeroen Harmsen en Rob Ogink

Met medewerking van

Marco de Baat en Nico Dogterom (Goudappel)

Status

Definitief

© Copyright Goudappel



Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Inhoudsopgave

1. Waarom monitoren en evalueren? 1

- 1.1 Aanleiding: het verkeerscirculatieplan Gouda 1
- 1.2 Evalueren stimuleert resultaatgericht werken 1
- 1.3 Leeswijzer 1

2. Het M&E-plan in hoofdlijnen 3

- 2.1 Van abstracte ambities naar meetbare doelen 3
- 2.2 Meten, evalueren en bijsturen 3
- 2.3 Het beoordelingskader: meetbare indicatoren 4

3. Meetbare indicatoren en doelen 7

- 3.1 Verbeteren leefbaarheid en gezondheid 7
- 3.2 Aantrekkelijke (binnen)stad 13
- 3.3 Stimuleren duurzame mobiliteit 17
- 3.4 Verbeteren economische bereikbaarheid 22
- 3.5 Toekomstbestendig en haalbaar 26
- 3.6 Contextvariabelen 29

Bijlage 1 Overzichtstabellen indicatoren	32
Bijlage 2 Tellocaties verkeersintensiteiten	37
Bijlage 3 Telpunten aantallen fietsers	38
Bijlage 4 Trajecten reistijdmetingen	39
Bijlage 5 Basiskenmerken weginrichting	40



1. Waarom monitoren en evalueren?

1.1 Aanleiding: het verkeerscirculatieplan Gouda

In juni 2021 heeft de gemeenteraad van Gouda het verkeerscirculatieplan vastgesteld. Het verkeerscirculatieplan (VCP) is een nieuwe visie op de mobiliteitsstructuren van Gouda, met daarin concrete maatregelen om de komende jaren mee aan de slag te gaan. Het verkeerscirculatieplan moet een belangrijke bijdrage leveren aan verschillende beleidsambities op het vlak van leefbaarheid, gezondheid, duurzaamheid en bereikbaarheid. Het VCP is een omvangrijk plan met een verwachte looptijd van circa 20 jaar. Om grip te houden op de effecten en ambities is monitoring en evaluatie van groot belang. Daarom heeft de gemeente een Monitoring- en Evaluatieplan (M&E-plan) opgesteld dat als kader dient voor monitoring en evaluatie in de komende jaren.



Figuur 1.1: het verkeersplan is in juni 2021 door de gemeenteraad vastgesteld

1.2 Evalueren stimuleert resultaatgericht werken

Door te monitoren en te evalueren wordt een vinger aan de pols gehouden en gezien of de gerealiseerde maatregelen het gewenste effect opleveren. Indien nodig kunnen beleid en/of maatregelen bijgesteld worden. Monitoring en evaluatie stimuleert resultaatgericht werken, en zorgt ervoor dat de doelen en ambities niet uit het oog verloren raken.

Monitoring betreft het structureel bijhouden van de inzet van middelen, uitgevoerde activiteiten en behaalde prestaties. Voor monitoring worden op gezette tijden data verzameld. Evaluatie is het zoeken naar verbanden tussen de resultaten uit de monitoring en de vooraf geformuleerde doelstellingen. Middels evaluatie wordt een oordeel gevormd over het gevoerde en te voeren beleid, en dit maakt (tussentijds) bijsturen mogelijk.

1.3 Leeswijzer

Dit document is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 beschrijft het M&E-plan in hoofdlijnen.
- Hoofdstuk 3 gaat dieper in op alle onderliggende indicatoren en databronnen.



2. Het M&E-plan in hoofdlijnen

2.1 Van abstracte ambities naar meetbare doelen

Mobiliteit staat niet op zichzelf. Het dient hogere doelen, die afgeleid zijn uit het door de raad vastgestelde Mobiliteitsplan. Het verkeerscirculatieplan moet belangrijke bijdragen leveren aan de volgende vijf ambities:

- Verbeteren leefbaarheid en gezondheid
- Aantrekkelijke (binnen)stad
- Stimuleren duurzame mobiliteit
- Verbeteren (economische) bereikbaarheid
- Toekomstbestendig en haalbaar



Figuur 2.1: de 5 ambities waar het verkeerscirculatieplan een bijdrage aan levert

In het M&E-plan zijn deze abstractere doelen vertaald naar concrete opgaven en indicatoren. Daarbij is de SMART methodiek toegepast waarbij alle doelen Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdsgebonden zijn geformuleerd. Daarmee wordt voor iedereen helder wat de gemeente wil bereiken.

Voor de indicatoren in het M&E-plan is aansluiting gezocht bij bestaande indicatoren en data (zoals dashboard Duurzaamheid van de gemeente Gouda), zodat de actualisatie van het M&E-plan eenvoudig jaarlijks kan plaatsvinden. Het M&E-plan van Gouda is op diens beurt weer input voor de monitoring van het regionale mobiliteitsprogramma.

2.2 Meten, evalueren en bijsturen

Voor iedere ambitie zijn SMART indicatoren en doelstellingen uitgewerkt. Daarvoor wordt continu of periodiek data ingewonnen. Sommige effecten zijn pas over langere tijd waarneembaar, waardoor sommige indicatoren eens in de 2, 3, of 4 jaar worden geactualiseerd. Ieder jaar wordt een voortgangsrapportage van het Verkeerscirculatieplan opgesteld waarin trends en ontwikkelingen op de verschillende indicatoren inzichtelijk worden gemaakt. De trends en ontwikkelingen worden geduid, en ook de mate waarin maatregelen van het VCP invloed hebben wordt belicht. Bij eventuele onverwachte en ongewenste effecten of ontwikkelingen wordt dit signaleerd en meegegeven aan de gemeenteraad. Indien nodig kunnen tussentijds mitigerende maatregelen getroffen worden. De

verwachting is wel dat op sommige ambities pas over meerdere jaren en bij een stapeling van maatregelen significante effecten optreden.

Vier tranches, evaluatie voor besluitvorming nieuwe tranche

De maatregelen van het VCP zijn in vier tranches (maatregelpakketten) ingedeeld. In juni 2021 heeft de gemeenteraad met de 1^e tranche maatregelen voor 2022 – 2027 ingestemd en financiering beschikbaar gesteld. Voor iedere volgende tranche zal een uitgebreid evaluatierapport input zijn voor besluitvorming en eventuele bijsturing van de mobiliteitsvisie en bijbehorende maatregelen. Ook vormt het input voor besluitvorming over nieuw budget voor de uitvoering van de tweede tranche aan maatregelen.

Globale planning van monitoren en evalueren

Voordat de eerste VCP-maatregelen worden uitgevoerd, wordt een nulmeting gedaan zodat een goed beeld ontstaat van de huidige stand van zaken. Het uitgebreide evaluatierapport gaat dus dieper in op de verklaringen van effecten en relatie met maatregelen van het VCP. Ook wordt in het evaluatierapport vooruitgeblikt. In onderstaand schema is globaal de frequentie van monitoring en evaluatie in de tijd uit gezet.

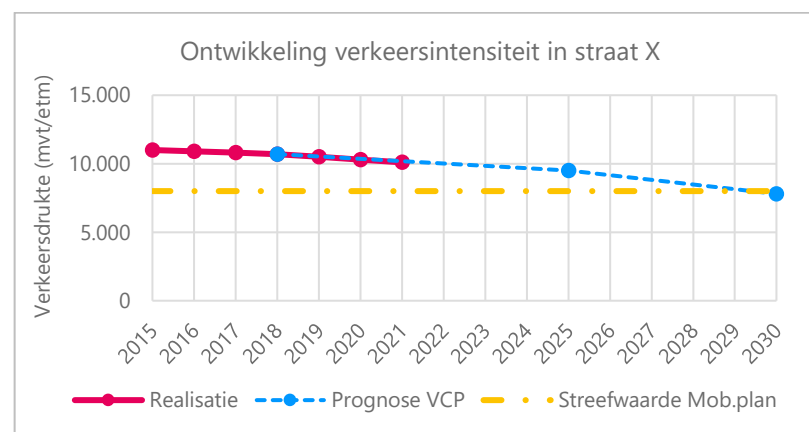
	Jaar	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34	'35	'36	'37	'38	'39	'40	'41	'42				
Nulmeting																										
Voortgangsrapportage																										
Evaluatierapport																										
Tranches VCP		1e tranche					2e tranche					3e tranche					4e tranche									
Raadsperiode		maart '22-'25					maart '26-'29					maart '29-'33					maart '33-'37					maart '38-'41				

Figuur 2.2: planning van monitoren en evaluatie i.r.t. de tranches en raadsperiodes

Doelen voor 2040, interpolatie naar tussenjaren

De doelen zijn veelal voor 2040 geformuleerd. Het heeft vaak tijd nodig om het reisgedrag van mensen substantieel te doen veranderen, en doorgaans zijn effecten vaak ook pas waarneembaar bij een stapeling van maatregelen. Soms zijn doelen wel al snel te behalen wat deels kan komen door de goede Ausgangssituatie van Gouda. Zo is het fietsgebruik in Gouda al relatief hoog door de compacte omvang en goed befietbare afstanden.

Het jaar 2040 is nog ver weg. Uiteraard wachten we niet tot 2040 om te zien of de doelen gehaald zijn. Voor de verschillende indicatoren wordt de gerealiseerde ontwikkeling van jaar op jaar afgezet tegen de benodigde ontwikkeling om de doelen voor 2040 te behalen. In onderstaand figuur is hiervan een voorbeeld weergegeven. Hiermee is tussentijds te beoordelen of we op koers zijn om de doelen in 2040 te behalen. Belangrijke noot hierbij is wel dat effecten niet lineair op zullen treden. Soms zijn effecten wel afhankelijk van specifieke maatregelen.



Figuur 2.3: voorbeeld weergave van monitoring effecten t.o.v. doel en prognose

2.3 Het beoordelingskader: meetbare indicatoren

In het beoordelingskader zijn alle ambities onderverdeeld in opgaven en vervolgens in meetbare indicatoren. Sommige indicatoren raken meerdere ambities: stimuleren van lopen en fietsen draagt zowel bij aan meer duurzame

mobiliteit als aan de leefbaarheid en gezondheid. De indicatoren zijn telkens bij één ambitie ingedeeld. In hoofdstuk 3 wordt in detail op de indicatoren ingegaan, en in bijlage 1 zijn onderstaande indicatoren in tabelvorm weergegeven.



Figuur 2.4: het beoordelingskader - van ambities naar opgaven en meetbare doelstellingen



3. Meetbare indicatoren en doelen



3.1 Verbeteren leefbaarheid en gezondheid

Gouda wil een gezonde en leefbare stad zijn waar het plezierig wonen, werken en recreëren is. De leefbaarheid van de stad en gezondheid van inwoners wordt deels ook

beïnvloed door mobiliteit en de inrichting van de openbare ruimte, al zijn er natuurlijk ook andere aspecten van belang (zoals het aanbod van sportmogelijkheden, demografische samenstelling bevolking, geografische ligging). Om de bijdragen van mobiliteitsmaatregelen aan deze ambitie te duiden zijn een viertal opgaven met onderliggende indicatoren geformuleerd. Deze worden hierna stuk voor stuk in detail behandeld.

3.1.1 Verbeteren leefbaarheid

Autoverkeer in woonwijken kan een negatief effect op de leefbaarheid hebben. Het mag niet te druk worden met verkeer omdat dit voor verkeersonveiligheid, geluidshinder en een mindere luchtkwaliteit kan zorgen. Voor het verbeteren van de leefbaarheid kijken we daarom naar de hoeveelheid verkeer dat over woonstraten en door woonwijken heen rijdt, en de beleving van de eigen buurt door de inwoners.

Intensiteiten gemotoriseerd verkeer

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
De leefbaarheid voor inwoners gaat over het plezier waarmee zij in hun straat en in Gouda wonen. De bereikbaarheid van een wijk en/of straat en de hoeveelheid verkeer voor de deur langs kan invloed hebben op deze ervaren leefbaarheid. De verkeersdrukke bepaalt of het veilig is voor kinderen om op straat te spelen, hoeveel geluidshinder wordt ervaren en hoe de luchtkwaliteit is. Ook blijkt uit onderzoek dat inwoners van rustige straten meer contact met elkaar hebben dan inwoners van drukke straten. Verkeer kan een barrière vormen.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Iedere 2 jaar voert de gemeente op een groot aantal locaties verkeerstellingen uit om inzicht te krijgen in de verkeersdrukke en de ontwikkeling daarvan. Dit wordt vaak gedaan middels telslangen over de weg om het aantal verkeersbewegingen te registeren. Om ontwikkelingen door de tijd te volgen worden deze tellingen op vaste telpunten uitgevoerd. De telpunten zijn gespecificeerd in bijlage 2.



Figuur 3.1: voorbeeld van een telslang

Het is niet nodig om iedere twee jaar alle telpunten te bemeten. Dat zou ook veel geld kosten. Daarom is onderscheid gemaakt in prioritaire telpunten en secundaire telpunten. De prioritaire telpunten worden iedere twee jaar geteld en gemonitord. Gelijktijdig zal een deel van de secundaire telpunten worden meegenomen die voor die periode relevant zijn.

- **SMART-doelstelling**

Voor ieder wegtype zijn maximaal wenselijke grenswaarden gedefinieerd. Deze zijn vastgesteld in het Mobiliteitsplan 2017-2026. Ambitie is dat de verkeersdruk op alle wegen in Gouda in 2040 voldoet. Het VCP is echter niet toereikend om dit op alle wegen in Gouda voor elkaar te krijgen, maar op de meeste wegen wel. De grenswaarden zijn:

Woonerf (stapvoets):	maximaal 1.000 mvt/etm
Straat in 30 km/u-zone	maximaal 6.000 mvt/etm
Wijkstraat (veelal 30km/u):	maximaal 8.000 mvt/etm
Stadstraat (veelal 50 km/u):	maximaal 15.000 mvt/etm
Stadsweg (altijd 50 km/u):	maximaal 20.000 / 35.000 mvt/etm

Beleving leefbaarheid woonwijk

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Leefbaarheid is een breed begrip en daarom dient breder gekeken te worden dan enkel de verkeersdruk in de straat. Leefbaarheid gaat onder meer ook over de veiligheid, mate van sociale cohesie, en aanwezigheid van groen.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Jaarlijks worden inwoners van Gouda reeds gevraagd naar hun opinie over de leefbaarheid in hun wijk als onderdeel van de jaarlijkse stadspeiling. De resultaten zijn op wijkniveau beschikbaar, zodat ook eventuele verschillen binnen de gemeente zichtbaar zijn. Middels open vragen in de stadspeiling

wordt achterhaald in welke mate verkeer en bereikbaarheid een rol spelen in de beleving van inwoners over de leefbaarheid in hun wijk.



Figuur 3.2: factsheet van de resultaten van de stadspeiling 2019

- **SMART-doelstelling**

Uiterlijk in 2040 voor alle wijken een gemiddelde rapportcijfer van een 7,5 of hoger.

Aandeel sluipverkeer op routes door Gouda

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Op diverse routes door Gouda is sprake van (regionaal) doorgaand verkeer. Dit verkeer rijdt idealiter zo veel mogelijk via de hoofd- en randwegen, maar dit rijdt in sommige gevallen ook dwars door Gouda door woonwijken waar het eigenlijk niets te zoeken heeft. Doel van het VCP is dit verkeer om te leiden, en daarmee de leefbaarheid te verbeteren.

- *Databron / meetmethode / frequentie*
Om de 4 jaar ongeveer wordt een grootschalig kentekenonderzoek uitgevoerd, waarmee inzicht wordt verkregen in sluipverkeer op routes.
- *SMART-doelstelling*
Doel is om (regionaal) doorgaand verkeer door woonwijken te verminderen. In het Mobiliteitsplan is vastgesteld dat maatregelen nodig zijn als sprake is als doorgaand verkeer 15% of meer uitmaakt van het totale verkeer.

3.1.2 Verbeteren luchtkwaliteit

De gezondheid van mensen in Gouda wordt mede bepaald door de luchtkwaliteit. Naast industrie en landbouw is verkeer en vervoer een belangrijke bron van luchtverontreiniging. Daarom zijn voor deze ambitie indicatoren opgenomen over de luchtkwaliteit in Gouda. De gemeente vindt een goede luchtkwaliteit van groot belang en heeft samen met andere gemeentes in januari 2020 het Schone Lucht Akkoord getekend. Daarmee stelt de gemeente zichzelf ten doel de luchtkwaliteit permanent te verbeteren.

Emissies stikstof (NO₂), fijnstof (PM₁₀ en PM_{2.5}) en roet (EC)

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Brandstofvoertuigen stoten schadelijke emissies uit zoals stikstof, fijnstof en roet. Daarnaast is er ook uitstoot van fijnstof door slijtage van banden en remmen. Luchtverontreinigingen kunnen schadelijke impact hebben op de gezondheid van mensen.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
De luchtkwaliteit in Gouda wordt jaarlijks gemonitord door de omgevingsdienst Midden-Holland als onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Voor de monitoring en

evaluatie van het VCP kan dus aangesloten en geput worden uit bestaande monitoring. De luchtkwaliteit en emissie van luchtverontreinigende stoffen worden modelmatig berekend voor alle meetlocaties zoals in de NSL-monitor opgenomen en zijn mede afhankelijk van de hoeveelheid verkeer. Richting de toekomst wordt het wagenpark steeds schoner door strengere eisen aan brandstofvoertuigen en een groter aandeel elektrische/schone voertuigen.

- *SMART-doelstelling*
Er gelden wettelijke normen voor de uitstoot van stikstof en fijnstof. Daarnaast heeft ook de Wereldgezondheidsorganisatie maximale wenselijke concentratieniveaus gedefinieerd voor een gezonde leefomgeving. Doel van de gemeente is om in 2040 50% gezondheidswinst gerealiseerd te hebben.

Stof	Wettelijke grenswaarde	WHO-advieswaarde per 2021
NO ₂	40 µg/m ³	10 µg/m ³
PM ₁₀	40 µg/m ³	15 µg/m ³
PM _{2.5}	25 µg/m ³	5 µg/m ³

Tabel 3.1: grens- en advieswaarden luchtverontreinigende stoffen

3.1.3 Verminderen geluidshinder

Mobiliteit kan een negatieve impact hebben op de leefomgeving, onder meer door de geluidshinder die wegverkeer kan veroorzaken. Regelmatige blootstelling aan hoge geluidsniveaus kan slecht zijn voor de gezondheid. Het kan de nachtrust aantasten, maar ook kunnen mensen hierdoor een hoge bloeddruk krijgen wat de kans op hartinfarct vergroot. Maatregelen uit het VCP kunnen bijdragen aan een vermindering van het verkeerslawaai, daarom wordt geluidshinder gemonitord.

Overschrijdingslocaties wegverkeerslawaa

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Voor geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen gelden wettelijke eisen aan de maximale geluidsbelasting op de gevels van deze bestemmingen. De plandrempel voor de gehele gemeente is vastgesteld op 68 dB ten gevolge van wegverkeer. Bij een hogere geluidsbelasting zijn maatregelen nodig.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Iedere 5 jaar stelt de Omgevingsdienst Midden-Holland een actieplan Omgevingslawaa op met daarin een analyse van de huidige geluidssituatie in Gouda, en het aantal en de locatie van overschrijdingen. Per overschrijding wordt in beeld gebracht of in het verleden reeds maatregelen zijn getroffen of dat de hoge geluidsniveaus gemitigeerd kunnen worden. Het laatste actieplan betrof de periode 2018-2023. In 2023 zal het actieplan geactualiseerd worden.
- *SMART-doelstelling*
Doel is dat in 2030 alle overschrijdingslocaties (locaties met een geluidsbelasting hoger dan 68 dB) zijn gesaneerd of gemitigeerd.

Ernstig geluidgehinderden en slaapverstoorden

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Naast de wettelijke plandrempel wordt ook gekeken naar het aantal ernstig geluidgehinderden en slaapverstoorden. De ambitie is om dit aantal te verlagen door passende maatregelen te nemen, zodat de algehele geluidshinder in Gouda verminderd wordt.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Dit is tevens onderdeel van het actieplan Omgevingslawaa dat iedere 5 jaar geactualiseerd wordt.

- *SMART-doelstelling*

Een halvering van het aantal ernstig geluidgehinderden in 2040 t.o.v. 2018.

3.1.4 Verbeteren verkeersveiligheid

Voor een leefbare woon- en werkomgeving is ook de verkeersveiligheid van belang. Mensen kunnen zich beperkt voelen in hun doen en laten als wegen en fietspaden onveilig zijn of onveilig worden ervaren. En vanzelfsprekend is de ambitie het aantal verkeersslachtoffers zo veel mogelijk te reduceren.

Aantal verkeersdoden en ernstig verkeersslachtoffers

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
De gemeente is wegbeheerder van nagenoeg alle wegen binnen de bebouwde kom. De gemeente heeft dan ook een verantwoordelijkheid voor het beheer en onderhoud van een veilige infrastructuur. De inrichting en kwaliteit van wegen kan een rol spelen bij verkeersongevallen. Daarom wordt het aantal verkeersdoden en verkeersslachtoffers op wegen in Gouda gemonitord. Het doel is om deze aantallen significant te verlagen.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Op basis van ongevallenregistraties door de politie is inzicht in de locatie, aard, en ernst van verkeersongevallen. Deze data wordt verstrekt door VIA Software, waarmee ook trend- en ongevallenanalyses zijn uit te voeren. Jaarlijks wordt het aantal verkeersslachtoffers gemonitord.
- *SMART-doelstelling*
In 2040 nul verkeersdoden, en in 2030 15% minder ernstige verkeersslachtoffers t.o.v. 2018.

Overschrijdingen snelheidslimiet gemotoriseerd verkeer

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
De snelheid van gemotoriseerd verkeer kan best veel zeggen over de situatie op de weg en hoe deze beleefd wordt. Straten en wegen zijn ingericht voor een bepaalde snelheid. Indien wegverkeer deze snelheid overschrijdt zorgt dit voor 3% tot 5% hoger risico op ernstige ongevallen. Het is dan ook belangrijk dat gemotoriseerd verkeer zich aan de maximumsnelheid houdt.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Op basis van Floating-Car-data (VIA Software) is inzicht in de (verdeling van de) gereden snelheid op alle wegen in Gouda. Ieder jaar wordt voor een representatieve maand het gehele wegennet van Gouda geanalyseerd. Bekeken wordt op hoeveel % van de wegen structureel te hard (o.b.v. de V85) wordt gereden. Aanvullend worden periodiek ook snelheidsmetingen gedaan middels slangtellingen.
- *SMART-doelstelling*
In 2040 houdt iedereen (85%) zich op alle wegen binnen Gouda aan de maximumsnelheid.

% 50-wegen naar 30 km/u (wegen conform VCP)

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
In het verkeerscirculatieplan is opgenomen diverse wegen binnen Gouda aan te passen van 50 km/u naar 30 km/u. Dit zijn vaak wegen met een dubbele functie (een verkeers- en verblijfsfunctie), maar met een beperkt wegprofiel. Fietzers en auto's delen vaak dezelfde rijbaan, terwijl conform Duurzaam Veilig menging van fietsers en auto's bij 50 km/u niet wenselijk is vanwege het hogere ongevals- en letselrisico. Daarom wordt gekeken naar de voortgang van het aanpassen van dergelijke 50-wegen naar 30 km/u.

- *Databron / meetmethode / frequentie*
Inzichtelijk wordt gemaakt welke wegen er vanaf 2020 aangepast worden van 50 naar 30 km/u. Een lijst en/of kaart wordt bijgehouden met de aanpassingen ten opzichte van de situatie van 2020.
- *SMART-doelstelling*
In 2040 dienen alle in het VCP aangewezen 50km-wegen aangepast te zijn.

% 50-wegen met vrijliggende of ontvlochten fietspaden

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Niet alle 50-wegen in Gouda worden aangepast naar 30 km/u. Er blijven 50 km-wegen bestaan. Dit zijn bijvoorbeeld de randwegen die een belangrijke verkeersfunctie hebben. Deze wegen zijn vaak ruimer opgezet met vrijliggende fietspaden en hier is 50 km/u dan ook prima veilig mogelijk. In beeld wordt gebracht hoeveel 50-km wegen (veilige) vrijliggende of ontvlochten fietspaden hebben. We streven ernaar bij wegen met 50 km/u fietsers en auto's te scheiden en niet meer van dezelfde rijbaan gebruik te maken.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Middels een GIS-analyse wordt bijgehouden hoeveel 50-wegen gesloten / open zijn voor fietsers. Deze analyses wordt elke 2 a 3 jaar geactualiseerd.
- *SMART-doelstelling*
In 2040 hebben alle resterende 50 km-wegen vrijliggende of ontvlochten fietspaden.

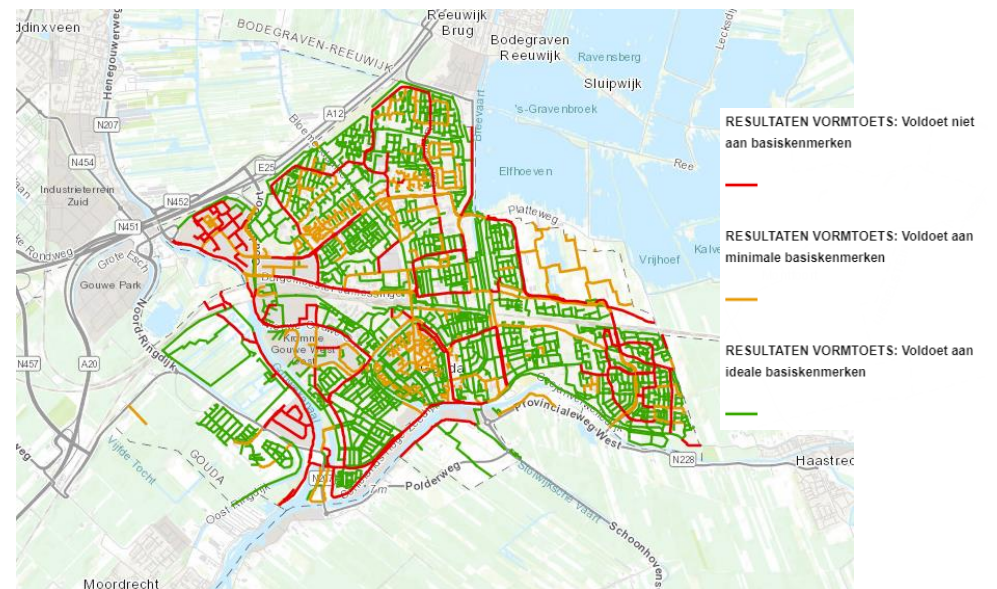
Beleving verkeersveiligheid

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Naast kwantitatieve en objectieve informatie over verkeersveiligheid is de beleving en ervaring van weggebruikers van groot belang om een compleet beeld te krijgen van de verkeersveiligheid. Getallen en objectieve informatie zeggen namelijk niet alles. Hoe mensen verkeerssituaties ervaren kan heel verschillend zijn. Mensen kunnen beperkt worden in hun dagelijkse doen en laten als ze zich onveilig voelen bij bepaalde situaties. Dat is niet wenselijk.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Inwoners van Gouda worden jaarlijks in de stadspeiling gevraagd naar hun beleving van de verkeersveiligheid in Gouda en hun wijk. Middels open vragen worden aandachtlocaties opgehaald.
- *SMART-doelstelling*
Uiterlijk in 2040 75% tevredenheid onder inwoners over verkeersveiligheid.

Verkeersveilige inrichting van wegen

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Infrastructuur kan een rol spelen bij verkeersongevallen, en daarom is het van belang de weginrichting op orde te hebben. De wegen in Gouda worden ingericht volgens de Duurzaam Veilig filosofie, waarbij het wegennet wordt ingedeeld in drie (of meer) verschillende wegtypen met elk hun eigen bijpassende inrichtingskenmerken. De gemeente is voor alle gemeentelijke wegen beheerder, en heeft dan ook als taak deze wegen op een zo goed mogelijke manier in te richten en daarmee de kans op ongevallen te verkleinen. In bijlage 5 is een toelichting gegeven op de inrichtingskenmerken.

- *Databron / meetmethode / frequentie*
In regionaal verband worden vanuit het verkeersveiligheidsprogramma analyses uitgevoerd naar de inrichting van de wegen in de verschillende gemeentes binnen regio Midden-Holland. Voor alle straten wordt een zogenoemde vormtoets gedaan, waarbij beoordeeld wordt in welke mate de wegen voldoen aan de basiskennmerken conform Duurzaam Veilig. Deze analyse wordt iedere 3 a 4 jaar geactualiseerd vanuit de regio.
- *SMART-doelstelling*
In 2040 dienen alle wegen binnen Gouda tenminste aan de minimale basiskennmerken te voldoen, en bij voorkeur aan de ideale basiskennmerken.



Figuur 3.3: uitkomst van de vormtoets van alle wegen binnen Gouda



3.2 Aantrekkelijke (binnen)stad

De maatregelen uit het verkeerscirculatieplan moeten bijdragen aan een stad waar het prettig verblijven is. Door een aantrekkelijke stad te zijn komen bezoekers graag naar Gouda. Vooral de binnenstad vormt een trekker. Het doel

is om door het verminderen van de verkeersdruk en het autoluw maken van de binnenstad de verblijfs- en omgevingskwaliteit te verhogen. De ruimtelijke en historische kwaliteiten komen daardoor meer tot hun recht. Een prettiger verblijfsklimaat zorgt voor een hogere waardering van de (binnen)stad door bewoners en bezoekers, wat vervolgens leidt tot meer (economische) activiteiten in de (binnen)stad.

3.2.1 Autoluwe binnenstad

Minder autoverkeer in de binnenstad is een belangrijke voorwaarde voor het realiseren van een aantrekkelijke binnenstad. De aanwezigheid van de auto, zowel in rijdende als in stilstaande vorm, kan een drukkende factor zijn in de beleving van de ruimtelijke kwaliteit. Voor deze opgave wordt de ontwikkeling van de verkeersintensiteit en het aantal straatparkeerplekken in de binnenstad beschouwd.

Verkeersintensiteiten straten binnenstad

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Het meten van verkeersintensiteiten geeft een beeld van de aanwezigheid van auto in rijdende vorm in de binnenstad.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Voor inzicht in de verkeersintensiteiten in de binnenstad wordt aangesloten bij de werkwijze van de verkeerstellingen die in 3.1.1 genoemd is. In de

binnenstad wordt gemeten op alle in- en uitvalswegen en in het hart van de stad op de Raam en de West- en Oosthaven nabij de Hoornbrug.

- *SMART-doelstelling*
In 2040 autoluwe straten in de binnenstad passend bij een erfachtig inrichting waar de voetganger centraal staat: maximaal 1.000 mvt/etm.

Straatparkeren binnenstad

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Het meten van het aantal straatparkeerplekken in de binnenstad geeft een beeld van de aanwezigheid van de auto in stilstaande vorm. Er is een opgave om het aantal parkeerplekken op straat, met name langs de grachten, terug te brengen om daarmee de ruimtelijke kwaliteit te verhogen. Parkeren dient in plaats daarvan zoveel mogelijk in de parkeergarages en op de terreinen te gebeuren.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
De gemeente heeft gegevens over het aantal parkeerplaatsen op straat, beschikbaar in geografische informatiesystemen (GIS). Ieder jaar geeft de gemeente een overzicht van het aantal parkeerplaatsen op straat in de binnenstad. Periodiek worden (met een scanauto) tellingen gedaan van de parkeerdruk op verschillende weekmomenten. Daarmee wordt een verhouding tussen parkeervraag en parkeeraanbod bepaald.
- *SMART-doelstelling*
Als de parkeersituatie het toelaat is de ambitie in 2040 parkeervrije grachten te hebben, met aantrekkelijke nieuwe functies zoals groen, bankjes, en terrasjes.

3.2.2 Hogere verblijfs- en omgevingskwaliteit

De maatregelen beogen het verblijven in de binnenstad prettiger te maken. We meten de tevredenheid van inwoners en bezoekers van de omgevingskwaliteit.

Beleving inwoners en bezoekers

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Als het gaat om verblijfs- en omgevingskwaliteit is inzicht in de subjectieve oordelen van inwoners en bezoekers van belang. Het is belangrijk om onderscheid te maken tussen inwoners en bezoekers. Beide groepen hebben mogelijk andere wensen en behoeften op dit vlak.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
De tevredenheid van (binnenstad)inwoners en -bezoekers over de omgevingskwaliteit wordt gemeten in de stadspeiling. De stadspeiling wordt jaarlijks uitgevoerd. Het gemiddeld rapportcijfer over de tevredenheid van bewoners van hun omgeving komt daarmee elk jaar beschikbaar.
- *SMART-doelstelling*
Uiterlijk in 2040 een gemiddeld rapportcijfer van een 7,5 of hoger.

Straatparkeerplekken stadsbreed

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
De beleving van de openbare ruimte wordt ook beïnvloed door het aantal geparkeerde auto's in het straatbeeld. Uiteraard streven we naar een gezonde parkeersituatie waarbij inwoners op een goede manier hun auto kunnen parkeren. In bepaalde straten zijn echter mogelijk ruim voldoende parkeerplaatsen en kan deze ruimte op een andere manier ingezet worden. Wel dient een gezonde balans te zijn tussen het aantal parkeerplaatsen en de parkeervraag, ook bij een toenemende bevolkingsomvang.

- *Databron / meetmethode / frequentie*
Periodiek worden parkeerdrukmetingen gedaan, waarbij per sectie of buurt het aantal parkeerplekken in kaart wordt gebracht.
- *SMART-doelstelling*
Op deze indicator is geen harde doelstelling geformuleerd. We monitoren dit om vinger aan de pols te houden, en relateren de ontwikkeling in het aantal parkeerplekken aan de bevolkingsomvang en ingestelde parkeermaatregelen.

3.2.3 Hogere attractiviteit voor bezoekers

De gemeente wil door middel van een hogere verblijfskwaliteit van de binnenstad meer bezoekers trekken. Naast bereikbaarheid en parkeren zijn er vaak meer en andere aspecten die de aantrekkelijkheid van een binnenstad bepalen. Het VCP heeft daar vaak geen impact op. Om in den breedte wel de ontwikkelingen te kunnen volgen worden ook andere aspecten en contextvariabelen beschouwd. De rapportage over de economische indicatoren vindt plaats in het kader van de voortgang op de Samenwerkingsovereenkomst met de SBG (Samenwerkende Binnenstadondernemers Gouda) en de jaarrekening.

Waardering bezoek binnenstad

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Met deze indicator wordt de beleving van de aantrekkelijkheid van de binnenstad gemeten onder zowel bewoners als bezoekers van de binnenstad. De perceptie van de aantrekkelijkheid is een belangrijke factor in de keuze van (potentiële) bezoekers om al dan niet voor Gouda te kiezen.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Bewoners worden in de Stadspeiling jaarlijks gevraagd naar hun oordeel over Gouda als stad om te bezoeken. Voor de ervaringen van bezoekers van buiten

Gouda worden inzichten gebruikt uit het Koopstromenonderzoek Randstad. Daarin wordt de waardering op tal van aspecten m.b.t. winkelveorzieningen inclusief vergelijking met andere winkelgebieden.

- *SMART-doelstelling*
Uiterlijk in 2040 een gemiddeld rapportcijfer van een 7,5 of hoger.

Voorzieningenniveau (winkels, maatschappelijk, cultuur)

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
In de mate van aantrekkelijkheid van de binnenstad van Gouda voor bezoekers speelt het voorzieningenniveau een belangrijke rol. Een groter en meer divers aanbod van voorzieningen maakt de stad aantrekkelijker.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Deze gegevens zijn stadsbreed beschikbaar via retailonderzoeksbureau Locatus. Deze worden jaarlijks geactualiseerd, en gaan over omvang detailhandel, maatschappelijke voorzieningen en culturele instellingen.
- *SMART-doelstelling*
Doel is het voorzieningenniveau op peil te houden.

Beschikbaarheid parkeervoorzieningen binnenstad

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
De beschikbaarheid van parkeervoorzieningen geeft een beeld van de ontwikkeling in aantallen bezoekers in de binnenstad. Daarnaast geeft het ook een beeld van de mate waarin bezoekers gemakkelijk kunnen parkeren in en rond de binnenstad, en in welke mate er voldoende parkeergelegenheid is.

- *Databron / meetmethode / frequentie*
Parkeerdata van alle parkeergarages en parkeerterreinen wordt gebruikt. Deze data worden doorlopend verzameld. Op de gemeentelijke parkeerterreinen worden daarvoor meetsystemen geïnstalleerd om het aantal parkeerders continu te meten. In de garages gebeurt dit al. De parkeerdruk in drukke perioden van het jaar worden inzichtelijk gemaakt. Ook wordt aangegeven hoe vaak per jaar de maximale bezetting van parkeerlocaties wordt bereikt.
- *SMART-doelstelling*
Op elk weekmoment maximaal 85% bezetting, en maximaal 10 dagen per jaar met een hogere bezettingsgraad dan 85% voor 3 uur of langer.

Aanbod, gebruik en kwaliteit fietsparkeren

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Voor bezoekers is het van belang dat er voldoende kwalitatieve fietsenstallingen aanwezig zijn in de binnenstad. Ook zorgen voldoende en hoogwaardige fietsenstallingslocaties voor een opgeruimder straatbeeld, en daarmee een aantrekkelijker openbare ruimte. Daarom wordt gekeken naar het aantal, gebruik en de kwaliteit van de fietsenstallingen in de binnenstad.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Iedere 2 jaar worden tellingen uitgevoerd in de binnenstad van het aantal fietsenstallingen en de bezettingsraad. Inwoners van Gouda worden bevraagd over de kwaliteit van fietsenstallingen als onderdeel van de Stadspeiling.
- *SMART-doelstelling*
Uiterlijk in 2040 voldoende hoogwaardige fietsenstallingen in de binnenstad: concreet betekent dit op alle weekmomenten een maximale bezettingsgraad van 85%, en een 7,5 als waarderingscijfer onder gebruikers/inwoners.

3.2.4 Hogere attractiviteit voor ondernemers

De binnenstad dient aantrekkelijk te zijn voor ondernemers om activiteiten te kunnen ontplooiën en de binnenstad economisch goed te laten functioneren.

Omzet detailhandel, horeca en cultuur

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
De ontwikkeling van de omzet geeft een beeld van de economische vitaliteit van de binnenstad. De ontwikkeling van de omzet wordt voor verschillende branches in beeld gebracht, voor de detailhandel, horeca en cultuur.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Elk kwartaal krijgt de gemeente Gouda omzetcijfers van ondernemingen in de binnenstad van het CBS. Deze maken onderscheid naar branche. Updates over de omzetontwikkeling zijn daarmee elk jaar beschikbaar. Voor de interpretatie van de economische vitaliteit van de binnenstad worden de omzetcijfers gedeeld binnen de economische conjunctuur in de regio en Nederland.
- *SMART-doelstelling*
Jaarlijkse omzetgroei van 4% per jaar. Let op: omzet is een indicator die ook sterk wordt beïnvloed door contextindicatoren (o.a. conjunctuur, demografie).

Leegstand (binnen)stad

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Een lagere leegstand in de binnenstad duidt op een grotere economische vitaliteit en aantrekkelijkheid van de binnenstad om er te ondernemen.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Jaarlijks inventariseert de gemeente zelf de leegstand in het kernwinkelgebied. Stadsbreed is deze data beschikbaar via Locatus.

- *SMART-doelstelling*

Doelstelling van de leegstands aanpak is om door het uitvoeren van de leegstandsverordening, pand voor pand benadering en persoonlijke gesprekken met eigenaren in te zetten op het bestrijden van leegstand. In 2023 maximaal 7% leegstand in oppervlakte van publieke ruimtes.

Waardering ondernemersklimaat binnenstad door ondernemers

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Naast het in beeld brengen van de economische vitaliteit van de binnenstad door middel van objectieve indicatoren is het van belang om de waardering van het ondernemersklimaat in de binnenstad door ondernemers te peilen. Zij kunnen goed aangeven hoe de aantrekkelijkheid van de binnenstad zich ontwikkelt, en welke kansen of belemmeringen hen dit biedt.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
De gemeente heeft met SBG (Samenwerkende Binnenstadondernemers Gouda) in november 2021 een Samenwerkingsovereenkomst Binnenstad ondertekend. Hierin maken partijen afspraken over samenwerking op projecten die de aantrekkelijkheid en economische vitaliteit van de binnenstad vergroten. De gemeente monitort in dit kader samen met SBG de voortgang op de uitvoering van de Samenwerkingsovereenkomst. Desgewenst kunnen ondernemers geconsulteerd worden via het communicatiemedium Chainels.
- *SMART-doelstelling*
Minimaal 1 x per jaar wordt de voortgang op de Samenwerkingsovereenkomst in kaart gebracht.



3.3 Stimuleren duurzame mobiliteit

Een belangrijke doel van de gemeente Gouda is om duurzame mobiliteit te stimuleren. Verschillende maatregelen uit het verkeerscirculatieplan beogen daaraan bij te dragen. Daarbij gaat het om het stimuleren van lopen, fietsen en het gebruik van OV, deelmobiliteit en schone mobiliteit.

3.3.1 Meer lopen, fietsen en OV

De eerste deelopgave van de ambitie om duurzame mobiliteit te stimuleren richt zich op alternatieve vervoerwijzen voor de auto, te weten lopen, fietsen en het gebruik van het OV. Om de voortgang op deze opgave te monitoren wordt onder meer in beeld gebracht hoe het gebruik van deze modaliteiten zich ontwikkelt, zowel in absolute als in relatieve zin, en hoe de fiets presteert ten opzichte van de auto wat betreft reistijden.

Aandeel duurzame vervoerwijzen in vervoerwijzekeuze

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
De modal split (onderlinge verhouding vervoerwijze) is een belangrijke indicator om het gebruik van de vervoerwijzen in de verplaatsingen van personen te monitoren. Wanneer het gebruik van duurzame vervoerwijzen populairder wordt ten opzichte van de auto moet dit zich vertalen in een hoger aandeel van de duurzame vervoerwijzen in de vervoerwijzekeuze.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
De modal split wordt bepaald op basis van het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland van het CBS. Het CBS verzamelt mobiliteitsgegevens van inwoners van Nederland op basis van een steekproef. Met de gegevens zijn uitspraken

te doen voor de gemeente Gouda. Om een goede betrouwbaarheid van de cijfers te garanderen moeten meerdere jaren bij elkaar genomen worden. De cijfers over de modal split krijgen daarom elke 3 jaar een update. Voor duiding van deze cijfers wordt een vergelijking gemaakt met vergelijkbare steden.

- *SMART-doelstelling*
In 2030 een 4%-punt hoger fietsaandeel t.o.v. de nulmeting (het gemiddelde fietsaandeel in de periode 2004-2016).

Concurrentiepositie fiets t.o.v. auto

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Met het verkeerscirculatieplan wordt ingezet op snellere relatieve reistijden voor fietsers, onder andere door directere routes aan te bieden. De fiets wint aan aantrekkelijkheid wanneer reistijden ten opzichte van de auto korter worden.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Op de belangrijkste fietsroutes wordt bepaald wat de fietstijd is tussen twee punten. Datzelfde wordt gedaan voor de reistijd met de auto. Dat leidt tot een reistijdverhouding. Reistijden worden jaarlijks bepaald op basis van gegevens (floating-car-data) van Google Maps.
- *SMART-doelstelling*
In 2040 is op alle (wijk-wijk)relaties binnen Gouda de reistijd per fiets maximaal 1,2x de reistijd per auto.

Aantal fietsverplaatsingen

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Door het aantal fietsverplaatsingen op belangrijke routes te meten wordt inzichtelijk gemaakt of het fietsgebruik ook daadwerkelijk stijgt als gevolg van maatregelen die ten doel hebben het fietsgebruik te stimuleren.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Op een aantal belangrijke fietsroutes wordt het aantal passerende fietsers geteld. Iedere 2 jaar vinden tellingen op deze fietspaden plaats. Deze tellingen zijn onderdeel van het grotere programma voor verkeerstellingen van de gemeente (zie 3.1.1). De fietstelpunten zijn opgenomen in bijlage 3.
- *SMART-doelstelling*
Fietsgebruik meten we o.b.v. het fietsaandeel in de totale vervoerwijzekeuze. Het aantal fietsers gebruiken we om vinger aan de pols te houden.

Aantal trein- en busreizigers

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Openbaar vervoer is een van de duurzame vervoerwijzen, waarvan de gemeente Gouda het gebruik wil stimuleren.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
De gemeente heeft via de vervoerders (NS en Arriva) en de provincie beschikking over cijfers over het gebruik van de trein en de bus. Elk jaar wordt een update gegeven van het aantal trein- en busreizigers binnen Gouda.
- *SMART-doelstelling*
Het OV-gebruik meten we o.b.v. OV-aandeel in de totale vervoerwijzekeuze. Het aantal OV-reizigers gebruiken we om vinger aan de pols te houden.

Aanbod en gebruik aanvullende vervoersdiensten

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Bepaalde groepen zijn aangewezen op aanvullende vervoersdiensten zoals de GroeneHartHopper, Vervoerspunt Gouda, Automaatje en andere particuliere initiatieven. Dit zijn bijvoorbeeld inwoners die niet zelfstandig in hun eigen vervoer kunnen voorzien, en extra hulp nodig hebben. De aanvullende vervoersdiensten dragen bij aan de mogelijkheden van diverse groepen om mee te kunnen doen in de samenleving.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Voorzover (gebruiks)cijfers betreffende aanvullende vervoersvormen zoals de GroeneHartHopper en VervoerspuntGouda beschikbaar zijn, zullen die ook inzichtelijk worden gemaakt en bij de monitoring worden betrokken. Op moment van schrijven is niet bekend of en welke data beschikbaar zijn.
- *Doelstelling*
Doel is dat iedereen in Gouda zich op een comfortabele en prettige manier kan verplaatsen, en dus dat er ook voor mensen die niet zelfstandig kunnen reizen voldoende vervoersmogelijkheden zijn. Het aanbod van aanvullende vervoersdiensten dient dan ook goed afgestemd te zijn op de vraag hiernaar. Afhankelijk van de exact beschikbare data wordt een SMART-doelstelling geformuleerd.

3.3.2 Verduurzamen wegverkeer

De indicatoren aandeel schone personenauto's en CO₂-uitstoot wegverkeer brengen in beeld hoe de gemeente Gouda zich ontwikkelt met betrekking tot het verduurzamen van het wegverkeer.

Aandeel schone personenauto's

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Het gebruik van elektrische auto's is een belangrijke factor in het verduurzamen van het wegverkeer. Daarvoor kijken we naar het aandeel schone personenauto's van het totale aantal geregisterde auto's in Gouda.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
De openbare landelijke Klimaatmonitor bevat informatie over het aandeel schone personenauto's in de gemeente Gouda. Deze data zijn afkomstig van het RDW. Elk jaar wordt een update gegeven van deze cijfers.
- *SMART-doelstelling*
In 2040 is meer dan 80% van het wagenpark geregistreerd in Gouda schoon.

CO2-uitstoot wegverkeer

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Met het stimuleren van duurzamer wegverkeer wordt beoogd de CO2 uitstoot van het wegverkeer te reduceren. Het monitoren van de CO2-uitstoot van het wegverkeer brengt in beeld hoe ver de gemeente met dit doel is.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
De Klimaatmonitor bevat informatie over de CO2-uitstoot van het wegverkeer. Elk jaar wordt een update gegeven van deze cijfers.
- *SMART-doelstelling*
In 2040 is Gouda CO2-neutraal, en conform het klimaatakkoord stoot wegverkeer in 2050 helemaal geen CO2-uitstoot (0%) meer uit.

Aantal en gebruik publieke laadpunten, en tankvoorzieningen waterstof

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Om duurzaam vervoer te stimuleren dienen er voldoende (publieke) laad- en tankpunten te zijn. De gemeente heeft een laadpalenplan opgesteld: bewoners kunnen een aanvraag voor een laadpaal voor een elektrische auto indienen waarna de gemeente de laadpaal plaatst. Gemonitord wordt hoe het aantal publieke laadpunten in Gouda zich ontwikkelt, en hoe deze worden gebruikt. Ook worden de tankvoorzieningen voor waterstof gemonitord, want ook auto's die op waterstof rijden dragen bij aan de milieu- en klimaatdoelstellingen.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Het aantal publieke laadpunten is jaarlijks beschikbaar via het CROW, voor het gebruik van de laadpalen is data over het energieverbruik beschikbaar via de energieleverancier. Via waterstofnet.eu zijn de tankvoorzieningen voor waterstof inzichtelijk.
- *SMART-doelstelling*
Op ieder moment voldoende laadpalen om de verdere verduurzaming van het wagenpark te faciliteren.

De gemeente verkent samen met de provincie, regiogemeente en ondernemers mogelijkheden voor tankvoorzieningen van waterstof. Vooralsnog is hiervoor geen concrete doelstelling over aanbod of gebruik van waterstof opgenomen.

3.3.3 Hoger gebruik deelmobiliteit

Gouda zet acties in op het bevorderen van het gebruik van deelmobiliteit.

Aanbod deelmobiliteit i.r.t. eigen autobezit

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Door middel van het monitoren van het aanbod deelmobiliteit wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre deelmobiliteit in Gouda zich ontwikkelt. Daarnaast wordt gekeken naar het gemiddelde autobezit onder huishoudens in Gouda, om te monitoren of de inzet van deelmobiliteit ook tot een lagere privé-autobezit leidt.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Het CROW heeft cijfers beschikbaar over het aantal deelauto's en het autobezit voor alle gemeentes in Nederland. Deze cijfers worden elk jaar geüpdatet. Daarnaast wordt in de stadspeiling een vraag opgenomen om het gebruik van deelmobiliteit onder inwoners van de gemeente inzichtelijk te maken. De resultaten van de stadspeiling komen elk jaar beschikbaar.
- *SMART-doelstelling*
Doel is het eigen autobezit te beperken, zodat er minder auto's en parkeerplaatsen (in de openbare ruimte) nodig zijn. Concreet doel is 10% lager autobezit in 2040 t.o.v. 2018.

3.3.4 Aantrekkelijke wandel- en fietskwaliteit

Gouda wil het gebruik van actieve modaliteiten (lopen en fietsen) stimuleren door in te zetten op een hogere kwaliteit van wandel- en fietsvoorzieningen. Deze kwaliteit wordt zowel objectief aan de hand van infrastructuurkenmerken als subjectief aan de hand van beleving van gebruikers gemeten.

Beleving wandelkwaliteit

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
De beleefde wandelkwaliteit is een belangrijke factor in de keuze van personen om al dan niet te wandelen. Een hoge beleefde wandelkwaliteit is een belangrijke voorwaarde voor het succesvol stimuleren van wandelen.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
In de stadspeiling wordt een vraag opgenomen over de beleefde wandelkwaliteit in de gemeente Gouda. De resultaten van de stadspeiling komen elk jaar beschikbaar.
- *SMART-doelstelling*
In 2040 tenminste 80% van inwoners tevreden over wandelkwaliteit.

Beleving fietskwaliteit

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
De beleefde fietskwaliteit is een belangrijke factor in de keuze van personen om al dan niet te fietsen. Een hoge beleefde fietskwaliteit is een belangrijke voorwaarde voor het succesvol stimuleren van fietsen.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
In de stadspeiling wordt een vraag opgenomen over de beleefde fietskwaliteit in de gemeente Gouda. De resultaten komen jaarlijks beschikbaar.
- *SMART-doelstelling*
In 2040 tenminste 75% van inwoners tevreden over fietskwaliteit.

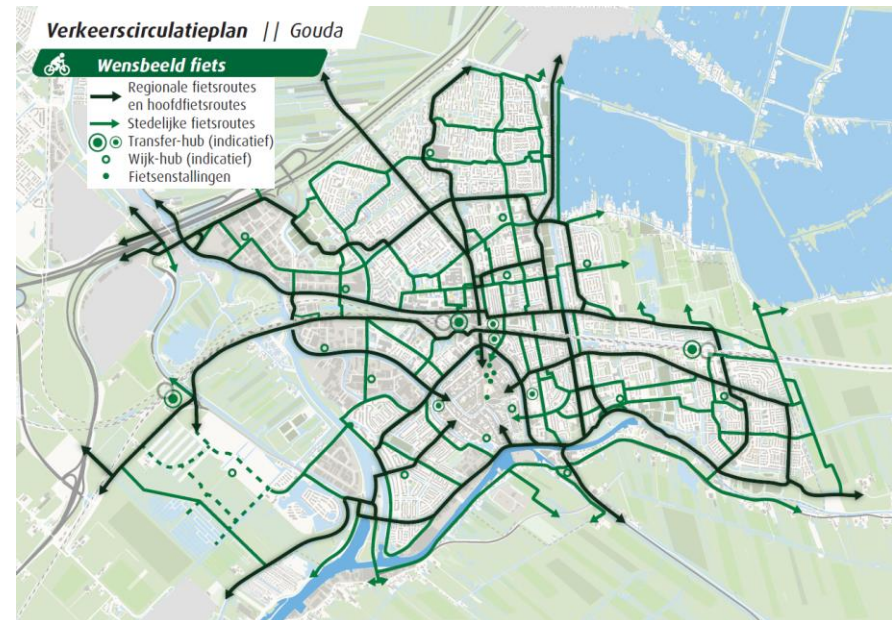
% Hoofdfietspaden ingericht cf. streefwaarden

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Het percentage hoofdfietspaden dat is ingericht conform streefwaarden vormt een objectieve indicator. Het geeft aan in welke mate de fietsinfrastructuur op orde is om daarmee het fietsgebruik in de gemeente te stimuleren. In het mobiliteitsplan zijn (deels) reeds streefwaarden voor hoofdfietspaden gedefinieerd.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Informatie over kenmerken van de infrastructuur is beschikbaar in geografische informatiesystemen (GIS) van de gemeente. Elke twee a drie jaar worden deze gegevens geanalyseerd om het percentage hoofdfietspaden dat is ingericht conform de streefwaarden te bepalen. Het streefbeeld fiets wordt verder uitgewerkt naar het type fietsvoorziening (gemengd, fietsstraat, fietsstroken, fietspad) voor iedere schakel, aan de hand van het type fietsvoorzieningen kunnen de inrichtingsstreefwaarden worden bepaald.
- *SMART-doelstelling*
In 2040 voldoen alle hoofdfietspaden aan de inrichtingsstreefwaarden.

Veiligheidsscore hoofdfietsroutes

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Voor het verder stimuleren van het fietsgebruik in de gemeente is het belangrijk om het risico op ongevallen zover mogelijk terug te brengen. Met een instrument van de Fietzersbond kan het ongevalsrisico op fietsroutes gegeven allerlei wegkenmerken inzichtelijk worden gemaakt.

- *Databron / meetmethode / frequentie*
Voor de bepaling van de veiligheidsscore van de hoofdfietsroutes maakt de gemeente gebruik van de Safety Performance Indicator (SPI) van de Fietzersbond. Elke twee a drie jaar worden de veiligheidsscores op de hoofdfietsroutes geactualiseerd.
- *SMART-doelstelling*
In 2040 hebben alle hoofdfietspaden de classificatie 'laag risico' conform de SPI-methodiek van de Fietzersbond.



Figuur 3.4: het wensbeeld fiets met daarin specificatie van de hoofdfietsroutes



3.4 Verbeteren economische bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid is van groot belang voor het economisch functioneren van de stad, zowel voor het functioneren van de bedrijventerreinen als de diverse

bezoekers- en winkelgebieden. Ook voor inwoners is een goede bereikbaarheid belangrijk zodat zij veel potentiële arbeidsplaatsen binnen bereik hebben (goed voor zelfontplooiing en keuzevrijheid). De bereikbaarheid van Gouda wordt multimodaal bekeken: het gaat dus naast autobereikbaarheid nadrukkelijk ook over bereikbaarheid per openbaar vervoer, fiets en voor voetgangers.

3.4.1 Gouda goed bereikbaar

Om de bereikbaarheid in beeld te brengen wordt de reistijd beschouwd van verschillende vervoerwijze op diverse trajecten, maar ook de kwaliteit en beleving van deze netwerken door gebruikers is van belang. Voor de fietsbereikbaarheid zijn aantrekkelijke, veilige en directe fietspaden belangrijk.

Doorstroming randwegen

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
De randwegenstructuur van Gouda - bestaande uit de N207, N228, N452, de Burgemeester van Reenensingel, Goudse Houtsingel en Goverwellesingel - is de drager van het autonetwerk van Gouda. Voor de bereikbaarheid van Gouda is het van groot belang dat verkeer hier goed kan doorstromen. Doel is dat verkeer zoveel mogelijk via de randwegenstructuur rijdt, zodat routes door woonwijken zoveel mogelijk worden ontlast.

- *Databron / meetmethode / frequentie*
Data uit navigatiesystemen en mobiele apparaten geven inzicht in de reistijd op nagenoeg alle wegen in Gouda. De reistijden op specifieke trajecten (bijlage 4) worden bemeten. Gekeken wordt naar de gemiddelde op werk- en weekenddagen, maar ook naar het aantal dagen met extreme uitschieters door incidenten of verstoringen. Deze analyse wordt jaarlijks geactualiseerd.
- *SMART-doelstelling*
Conform de doelen uit het Mobiliteitsplan is de doorstroming in de spitsen max. 50% langer dan in daluren, en max. 10 dagen met 'extreme' vertraging.

Bereikbaarheid parkeerlocaties binnenstad en bedrijventerreinen

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Bezoekers van buiten Gouda moeten op een goede en prettige manier de verschillende bestemmingen kunnen bereiken. Dat is een basisvoorwaarde voor het aantrekken van bezoekers en bedrijvigheid. Daarom wordt de reistijd vanaf de rand van Gouda naar de parkeerterreinen in en rond de binnenstad gemonitord, evenals de reistijd naar de verschillende bedrijventerreinen.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
De reistijd op verschillende trajecten wordt bemeten met behulp van floating-car-data. Dit zijn reistijdgegevens uit navigatiesystemen en mobiele apparaten. In bijlage 4 zijn de trajecten die bemeten worden gespecificeerd. Deze analyse wordt jaarlijkse geactualiseerd.
- *SMART-doelstelling*
Reistijd naar iedere parkeerlocatie in en rond de binnenstad is op zaterdagmiddag maximaal 75% langer dan in de daluren; naar ieder bedrijventerrein in spitsen maximaal 75% hoger dan in de daluren.

Bereikbaarheid per fiets

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Gouda is een zeer goed befietsbare stad. Nagenoeg alle bestemmingen liggen binnen 15 minuten fietsafstand. Inwoners van Gouda zijn reeds frequente fietsers. Om de bereikbaarheid per fiets te verbeteren wordt de beleving van de fietsbereikbaarheid gepeild onder inwoners van de stad.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
In de jaarlijkse stadspeiling worden inwoners gevraagd naar hun beleving van de fietsbereikbaarheid van Gouda en de verschillende wijken. De resultaten van de stadspeiling komen elk jaar beschikbaar.
- *SMART-doelstelling*
In 2040 tenminste 95% van inwoners tevreden over fietsbereikbaarheid.

Bereikbaarheid per openbaar vervoer

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Gouda heeft twee treinstations en een fijnmazig busnetwerk dat de verschillende wijken en buurgemeenten aandoet. Van belang is dat station Gouda de Intercityfunctie behoudt, waardoor het snelle en directe verbindingen heeft met de grote steden Utrecht, Den Haag en Rotterdam. Binnen Gouda is het van belang dat bussen vlot door kunnen rijden, en dat bushaltes nabij zijn.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
In de jaarlijkse stadspeiling worden inwoners gevraagd naar hun beleving van de OV-bereikbaarheid van Gouda en de verschillende wijken. De resultaten van de stadspeiling komen elk jaar beschikbaar.
De halte dekking van de woonwijken wordt geanalyseerd met GIS. In 2020 is

dit recent nog gedaan. Actualisatie van deze analyse gebeurt om de 3 a 4 jaar. Dit is frequent genoeg omdat er jaar op jaar meestal niet veel veranderingen zijn in de halte dekking.

De reissnelheid van streek- en stadsbussen wordt geanalyseerd op basis van voertuiglogdata. Deze data is beschikbaar via OV-partijen, en kan geanalyseerd worden voor de gemiddelde reissnelheid per lijn en routedeel. Arriva verstrekt hiervoor gegevens en kaartmateriaal.

- *SMART-doelstelling*
In 2040:
 - Tevredenheid inwoners over OV-bereikbaarheid, rapportcijfer >7.5
 - Halte dekking woonwijken, tenminste 85% binnen loopafstand 300 m.
 - Reissnelheid streek- en stadsbussen respectievelijk >20 en >22 km/u binnen Gouda

Bereikbaarheid per auto

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
De auto blijft een belangrijk vervoermiddel voor inwoners en ondernemers in Gouda. De auto is flexibel en snel, en vergroot het gebied dat mensen kunnen bereiken voor bijvoorbeeld werk of ontspanning.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
In de jaarlijkse stadspeiling worden inwoners gevraagd naar hun beleving van de autobereikbaarheid van Gouda en de verschillende wijken. De resultaten van de stadspeiling komen elk jaar beschikbaar.
- *SMART-doelstelling*
In 2040 tenminste 80% van inwoners tevreden over autobereikbaarheid.

Aantal en herkomst bezoekers

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Een gewenst gevolg van een aantrekkelijkere binnenstad is een toename van het aantal bezoekers. Het aantal bezoekers is daarom een belangrijke indicator. Daarnaast is het gewenst om inzicht te hebben in de herkomst van bezoekers. Zo is te bepalen of verkeersmaatregelen in en om de binnenstad leiden tot verschuivingen in bezoekersaantallen naar herkomst.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Over het monitoren van bezoekersstromen gaan we nader in overleg met de SBG (Samenwerkende Binnenstadondernemers Gouda). Het koopstromenonderzoek Randstad geeft iedere 3 jaar nieuwe inzichten in de herkomst van bezoekers aan de grotere winkelgebieden van Gouda.
- *SMART-doelstelling*
Ambitie is 1 miljoen bezoekers per jaar¹ naar de binnenstad te trekken.

Toegankelijkheid station en binnenstad voetgangers

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
In en rond de binnenstad en het station staat de voetganger centraal. De openbare ruimte moet goed ingericht zijn zodat voetgangers zich veilig, vlot en comfortabel kunnen verplaatsen. Dit is ook belangrijk om inclusief te zijn: ook mensen met een lichamelijke beperking moeten zich op een goede en veilige manier kunnen verplaatsen en zijn sterk(er) afhankelijk van het openbaar vervoer en goede wandelpaden. Bezoekers en inwoners van Gouda worden gevraagd naar hun beleving van de toegankelijkheid.

¹ In het Koersdocument Toerisme (2019) is een aangescherpte ambitie geformuleerd: "Toeristisch bezoek moet bijdragen aan een aantrekkelijke binnenstad door meer uitgaven in

- *Databron / meetmethode / frequentie*
In de jaarlijkse stadspeiling worden inwoners gevraagd naar hun beleving van de voetgangerstoegankelijkheid van Gouda en de verschillende wijken.
- *SMART-doelstelling*
De doelstelling wordt bepaald nadat de score op deze indicator inzichtelijk is gemaakt middels een nulmeting. Gefaseerd werken we toe naar einddoel.

Opkomsttijden brandweer

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
De verschillende bestemmingen in Gouda dienen ook goed bereikbaar te blijven voor nood- en hulpdiensten zoals de brandweer. In geval van brand zijn normen opgesteld aan de opkomsttijden van de brandweer.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
De veiligheidsregio/brandweer Hollands-Midden analyseert met behulp van GIS eens in de 4 jaar de opkomsttijden van de brandweer voor alle bestemmingen in Gouda (en de regio). De gemeente gebruikt de resultaten van deze analyse als monitoring van deze indicator.
- *SMART-doelstelling*
De opkomsttijden van de brandweer dienen te voldoen aan de in het Besluit Veiligheidsregio's vastgestelde tijdnormen, enkele tijdnormen zijn:
 - Woningen boven winkels 5 minuten
 - Portiekwoningen, -flats 6 minuten
 - Eengezinswoningen 8 minuten

de binnenstad en bezoekers die langer blijven." Hierbij is de nadruk verschoven van kwantiteit naar kwaliteit van bezoekers.

3.4.2 Robuust hoofd- en randwegennet

Ook op drukke dagen of bij onverwachtse gebeurtenissen zoals verkeersongevallen, incidenten of extreme weersomstandigheden is het van belang dat het hoofd- en randwegennet van Gouda blijft functioneren. Dit is immers de 'draaischijf' van Gouda. Daarom wordt ook de robuustheid van het hoofd- en randwegennet beschouwd.

Betrouwbaarheid reistijden randwegen

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
De spreiding in reistijd op trajecten van de randwegenstructuur is een indicatie voor de robuustheid van het wegennet. Een grote spreiding van reistijden kan betekenen dat het randwegennet gevoelig is voor kleine verstoringen of veranderingen in verkeersvraag. Dat is niet wenselijk omdat het plannen van verplaatsingen onzekerder is. Bovendien kan dit op wachtrijvorming en vertraging duiden.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
In regionaal verband (Bereik!) wordt reeds onderzoek gedaan naar de betrouwbaarheid van de belangrijkste regionale wegen in provincie Zuid-Holland. In deze analyse worden ook de randwegen van Gouda bemeten. Deze analyse wordt (waarschijnlijk) elke 2 a 3 jaar geactualiseerd.
- *SMART-doelstelling*
In 2040 alle randwegen een planningstijdindex van max 1.0x.

Restcapaciteit randwegen

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Gouda is in ontwikkeling en groeit. Idealiter is het wegennet voorbereid op de toekomst zodat het wegennet enige verkeerstoename kan opvangen zonder

dat dit meteen tot hinder en fikse vertragingen leiden. Daarom wordt ook de restcapaciteit van de randwegen beschouwd. De randwegen betreft de N207, N457, N228, Goudse Poort, Burgemeester van Reenensingel, Goudse Houtsingel, Goverwellesingel, Burgemeester Jamessingel, en de Nieuwe Gouwe Oostzijde (zie ook figuur 3.5). De randwegen dienen goed door te stromen zodat verkeer vlot door kunnen rijden, en verkeer zo veel mogelijk via de randwegen rijdt in plaats van door woonwijken.

- *Databron / meetmethode / frequentie*
De verhouding tussen de intensiteit en capaciteit van een weg is een goede maat voor de restcapaciteit. Bij een verhouding van meer dan 0,85 is er beperkt/geen restcapaciteit beschikbaar en kan het wegennet bij (kleine) verstoringen of fluctuaties in de verkeersvraag vastlopen. Deze verhouding wordt bepaald met behulp van het regionale verkeersmodel, waarmee 10 en 20 jaar vooruit gekeken wordt. Deze analyse wordt geactualiseerd bij een update van het regionale verkeersmodel. Dat is meestal om de 3 a 4 jaar.
- *SMART-doelstelling*
In 2040 een IC-verhouding van alle randwegtrajecten onder de 0,85.



3.5 Toekomstbestendig en haalbaar

Deze laatste ambitie gaat voornamelijk over de haalbaarheid en toekomstbestendigheid van maatregelen die in het kader van het Verkeerscirculatieplan worden uitgevoerd. Er is een omvangrijk pakket aan maatregelen

samengesteld. Om hier als gemeente grip op te houden en projecten goed te beheersen worden gedane investeringen, draagvlak en toekomstbestendigheid van maatregelen gemonitord.

3.5.1 Toekomstbestendig

De gemeente wil voorkomen dat maatregelen worden genomen die over enkele jaren overbodig blijken te zijn. Dat kan te maken hebben met technologische ontwikkelingen of onzekerheden omtrent ruimtelijke ontwikkelingen. Ook kunnen maatregelen in de praktijk anders uitpakken dan gedacht, dan is het fijn als er mitigerende maatregelen mogelijk zijn om ongewenste effecten bij te sturen. Als dit niet mogelijk is kan dat een risico zijn.

Gevoeligheid voor toekomstige ontwikkelingen

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
De gemeente wil kapitaalvernietiging voorkomen. Daarom worden de geplande maatregelen beschouwd in het licht van mogelijke toekomstige ontwikkelingen, en de mate waarin dit maatregelen overbodig zou kunnen maken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan systemen die de snelheid van motorvoertuigen kan begrenzen, onzekerheden rondom ruimtelijke ontwikkelingen of maatregelen aan het hoofdwegennet zoals kilometerheffing.

- *Databron / meetmethode / frequentie*
Deze indicator wordt kwalitatief ingevuld door mobiliteitsexperts. In een beschouwing wordt de toekomstbestendigheid van de maatregelen geduid.
- *SMART-doelstelling*
Extra kosten door gevoeligheden voor toekomstige ontwikkelingen over de gehele looptijd van invoering van VCP-maatregelen te voorkomen, bij onzekerheid over de gevoeligheid voor toekomstige ontwikkelingen wordt de maatregel heroverwogen.

Mogelijke mitigerende maatregelen

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Effecten van maatregelen kunnen in de praktijk anders uitpakken dan op voorhand bepaald. Dat is niet uit te sluiten, al probeert de gemeente effecten uiteraard zo goed mogelijk in te schatten. Onverwachte effecten kunnen negatieve gevolgen hebben. De vraag is of deze effecten gemitigeerd kunnen worden met (beperkte) aanvullende maatregelen, of dat maatregelen teruggedraaid moeten worden wat hoge kosten met zich mee brengt. Om kapitaalvernietiging te voorkomen wordt op voorhand bekeken welke maatregelen impactvol kunnen zijn en of bij mogelijke ongewenste effecten mitigerende maatregelen beschikbaar zijn.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Deze indicator wordt kwalitatief ingevuld door mobiliteitsexperts. In een beschouwing wordt het risico op ongewenste neveneffecten en de mogelijkheden tot mitigatie beschreven.

- *SMART-doelstelling*
Het doel is grip te hebben op effecten zodat op voorhand een goede afweging gemaakt kan worden over de invoering van maatregelen, en eventueel benodigde mitigerende maatregelen (en bijbehorende financiering) opdat er achteraf geen onverwachte extra kosten worden gemaakt.

3.5.2 Haalbaarheid

Het VCP kent een omvangrijk maatregelenpakket, dat mede daardoor over meerdere jaren gefaseerd wordt ingevoerd. De maatregelen brengen kosten met zich mee en kunnen soms ingrijpend zijn. Om grip te houden als gemeente en het VCP financieel beheersbaar te houden, worden de gedane en verwachte investeringskosten en het draagvlak voor maatregelen gemonitord.

Openstaande investeringskosten

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Op voorhand zijn inschattingen gemaakt van de kosten van alle maatregelen. Dit is voornamelijk met globale kostenkanten voor 2020 gedaan. In de loop der tijd stijgen prijzen en dienen kostenramingen geactualiseerd en gedetailleerd te worden. Als uit reeds gerealiseerde projecten blijkt dat kosten hoger of lager uitvallen dan ramingen, kunnen hieruit lessen worden getrokken voor toekomstige maatregelen. Onderdeel van het financieel overzicht zijn ook eventuele subsidiemogelijkheden waarmee de investeringskosten voor de gemeente beperkt kunnen worden.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
De gemeente houdt een overzicht bij van alle maatregelen die nog uitgevoerd moeten worden in het kader van het verkeerscirculatieplan. Van de maatregelen is een indicatie van de kosten nodig. In aanloop naar de

besluitvorming over een nieuw pakket aan maatregelen worden de kostenramingen geactualiseerd en zo nodig verfijnd.

- *SMART-doelstelling*
Doel is dat de beoogde maatregelen qua kosten redelijkerwijs gedragen kunnen worden door de gemeente Gouda. Het VCP mag niet leiden tot structurele gemeentelijke tekorten op de begroting. Indien het maatregelenpakket te omvangrijk is, zal het maatregelenpakket aangepast moeten worden, over langere tijd moeten worden uitgesmeerd of dient medefinanciering (van Rijk of Provincie) gezocht te worden voor de realisatie.

Draagvlak maatregelen

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
De maatregelen van het VCP worden uitgevoerd om Gouda leefbaarder en aantrekkelijker te maken voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Maatregelen kunnen echter ook impact hebben op de huidige manier van leven, verplaatsen of ondernemen in Gouda. Daarom is het belangrijk belanghebbenden te betrekken in de voorbereiding van plannen en maatregelen. Voor het VCP is daarvoor een uitgebreid participatieproces doorlopen middels werkgroepen en gemeentebrede informatiesessies. Daar is een verslag/samenvatting van gemaakt, wat onderdeel is geweest van de besluitvorming over het VCP door de gemeenteraad. De gemeenteraad was positief over het draagvlak voor het VCP en heeft daarom ingestemd met de visie en de eerste maatregelenpakketten. Voor veel maatregelen zal op lokaal niveau opnieuw participatie nodig zijn om de maatregelen voor te bereiden en de buurt en nabije stakeholders te betrekken. Daarover zal opnieuw een verslag worden gemaakt wat onderdeel zal zijn van besluitvorming door de gemeenteraad. Gouda wilt een dienstbare, transparante en toegankelijke gemeente zijn. Veel burgers voelen zich betrokken bij hun wijk of omgeving

en zetten zich daar graag voor in. Burgers zijn ervaringsexpert van de openbare ruimte en weten vaak beter wat er reilt en zeilt in de stad. Doel is dan ook burgers op een adequate manier te betrekken bij planvorming en uitwerking, zodat zij zich betrokken en gehoord voelen, en er voldoende draagvlak is voor maatregelen.

- *Databron / meetmethode / frequentie*
In de jaarlijkse stadspeiling worden burgers gevraagd naar de mate van tevredenheid over communicatie, informatieverstrekking en betrokkenheid. Daarmee kan breed gemonitord worden hoe burgers dit ervaren.
- *SMART-doelstelling*
Doel is de beoordeling op elk van deze vraag over de communicatie en dienstverlening van de gemeente ieder jaar te verbeteren t.o.v. het voorgaand jaar, en tenminste een voldoende te scoren op de verschillende onderdelen.

3.5.3 Voortgang uitvoering

Ten slotte wordt ook de voortgang van projecten bewaakt. Om resultaat te boeken is het van belang dat er ook daadwerkelijk projecten worden uitgevoerd. Op voorhand is een planning voor de lange termijn gemaakt. Gemonitord wordt hoe de uitvoering van projecten vordert, en waar eventuele belemmeringen of overschrijdingen zich voordoen.

Voortgang realisatie VCP-projecten

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Om de grip te houden op de planning en uitvoering wordt de status en realisatie van maatregelen bijgehouden. Mogelijk kunnen hier lessen uitgetrokken worden voor toekomstige projecten of een verbetering van de planning en fasering.

- *Databron / meetmethode / frequentie*
De gemeente stelt jaarlijks een overzicht op van de projecten en de actuele stand van zaken. Ook op www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/ is veel actuele informatie te vinden.
- *SMART-doelstelling*
Doel is de projecten uit het uitvoeringsprogramma zo spoedig mogelijk maar uiterlijk in 2042 uitgevoerd te hebben.

Gedane investeringskosten

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Het doel is om de maatregelen binnen de voorgestelde begroting van het project uit te voeren. Voorkomen moet worden dat er op diverse projecten financiële overschrijdingen plaatsvinden, en de gemeente in financiële moeilijkheden komt. Daarom worden de gedane investeringskosten van maatregelen bijgehouden in relatie tot het beschikbaar gestelde budget. Indien bij bepaalde maatregelen blijkt dat de op voorhand gemaakte kostenramingen te hoog of te laag blijken te zijn, kan hiervan geleerd worden voor toekomstige maatregelen. Ook worden ontvangen subsidies van rijk, provincie en/of regio bijgehouden, dit kan helpen nieuwe kansen voor medefinanciering sneller te signaleren.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
De gemeente houdt een overzicht bij van de kostenramingen, vrijgegeven budgetten, ontvangen subsidies en gedane investeringskosten.
- *SMART-doelstelling*
Doel is de VCP-maatregelen binnen de beschikbaar gestelde budgetten te realiseren (en dus budgetoverschrijdingen te voorkomen).

3.6 Contextvariabelen

Naast de indicatoren die in voorgaande hoofdstukken direct aan de opgaven gekoppeld zijn (doelindicatoren), is het voor de gemeente ook van belang om zicht te hebben op een aantal contextvariabelen. De indicatoren die aan deze contextvariabelen zijn verbonden geven zicht op de algemene stand van zaken met betrekking tot bevolking, conjunctuur en woningbouw. Deze onderwerpen kennen hun eigen dynamiek. Ontwikkelingen op deze thema's kunnen hun eigen effecten hebben op de doelindicatoren, los van de maatregelen uit het verkeerscirculatieplan. Om de effecten van de maatregelen uit het verkeerscirculatieplan goed te kunnen duiden is het belangrijk om zicht te hebben op de ontwikkelingen van deze contextvariabelen.

3.6.1 Demografie

De omvang en samenstelling van de bevolking in de gemeente Gouda hebben een directe impact op de verkeersbewegingen in de gemeente.

Demografische ontwikkeling, naar inkomen en leeftijd

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Het aantal verplaatsingen en de modaliteitskeuze zijn sterk afhankelijk van de demografische ontwikkeling. Wanneer de bevolking toeneemt, neemt ook het aantal verplaatsingen toe. Naast de totale omvang van de bevolking wordt ook de samenstelling van de bevolking naar leeftijd en inkomen in beeld gebracht. Dit zijn twee belangrijke factoren. Zo reizen ouderen minder dan mensen in de werkzame leeftijd en reizen scholieren en studenten vaker met de fiets en het openbaar vervoer. Inkomen speelt bijvoorbeeld een rol als het gaat om de omzetontwikkeling (lagere inkomens hebben minder te besteden)

of de beschikbaarheid van mobiliteitsopties (lagere inkomen hebben minder beschikking over elektrische auto's).

- *Databron / meetmethode / frequentie*
Cijfers over de demografische ontwikkelingen zijn afkomstig van het CBS.

3.6.2 Woningbouw

Gouda bouwt de komende jaren een aanzienlijk aantal nieuwe woningen. Dit leidt tot een groei van de bevolking (zie ook 'Demografie'). De gemeente wil inzicht hebben in hoe aantal nieuwe woningen in de gemeente Gouda zich in de jaren van de uitvoering van de maatregelen zich ontwikkelt.

Gerealiseerde nieuwbouwwoningen per jaar

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Het aantal gerealiseerde nieuwbouwwoningen per jaar geeft inzicht in hoeveel woningen per jaar beschikbaar komen voor bewoning.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Cijfers over het aantal gerealiseerde nieuwbouwwoningen in Gouda zijn afkomstig van de gemeente, en worden tevens door het CBS bijgehouden.

3.6.3 Bedrijvigheid

Naast woningbouw monitoren we ook ontwikkelingen in de bedrijvigheid in Gouda. Goede bedrijvigheid kan zorgen voor een florerende lokale economie en voldoende werkgelegenheid voor inwoners. Bedrijvigheid kan zorgen voor verplaatsingen en verkeersbewegingen en kan daarom een verklaring zijn voor trends of ontwikkelingen op mobiliteitsgebied. Daarom is het van belang ook de bedrijvigheid in Gouda te monitoren.

Ontwikkeling aantal bedrijfsvestigingen naar sector

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Indicator geeft op een eenvoudige manier inzicht in de bedrijvigheid in Gouda. In de loop der tijd kunnen verschuivingen naar bepaalde sectoren optreden, wat met deze indicator inzichtelijk wordt gemaakt. Bij iedere sector past een bepaald mobiliteitsprofiel: een industrie functie zorgt voor een andere verkeersgeneratie dan een kantoorlocatie in het stationsgebied.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Cijfers over bedrijfsvestigingen in Gouda zijn afkomstig van het CBS.

3.6.4 Economie

Aan de hand van verschillende cijfers wordt het economisch tij geduid in de periode van de uitvoering van de maatregelen uit het verkeerscirculatieplan. De autonome conjuncturele ontwikkeling heeft, los van de maatregelen, effect op belangrijke doelindicatoren, zoals de omzetontwikkeling en leegstand in de binnenstad en het aantal bezoekers in de stad.

Werknemersbanen

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Het aantal werknemersbanen in de gemeente Gouda geeft inzicht in de ontwikkeling van de werkgelegenheid. Een werknemersbaan is een baan die is ingevuld door een werknemers met een mondelinge of schriftelijke arbeidsovereenkomst. Een persoon kan meerdere banen hebben.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Cijfers over werknemersbanen in Gouda zijn beschikbaar via het CBS.

Arbeidsparticipatie

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
De arbeidsparticipatie in de gemeente Gouda geeft inzicht in de conjuncturele ontwikkeling. Een hoge arbeidsparticipatie duidt op economisch floreren. De arbeidsparticipatie wordt gemeten in het werkloosheidspercentage. Dit is de werkloze beroepsbevolking als percentage van de (werkzame en werkloze) beroepsbevolking.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Cijfers over de arbeidsparticipatie zijn afkomstig van het CBS.

Omzet ondernemingen

- *Waarom is deze indicator relevant voor deze ambitie?*
Bij de opgave 'Aantrekkelijke (binnenstad)' wordt de omzet in de binnenstad in beeld gebracht (zie 3.4.2). De omzet van alle bedrijven in Gouda geeft inzicht in de economische ontwikkeling van de gehele gemeente.
- *Databron / meetmethode / frequentie*
Omzetcijfers van ondernemingen in Gouda zijn afkomstig van het CBS.

B

Bijlage 1 Overzichtstabellen indicatoren



Opgaven Leefbaarheid & Gezondheid



Opgave	Indicatoren	Doelstelling	Data / meetmethode	Frequentie
Verbeteren leefbaarheid	Intensiteiten gemotoriseerde verkeer	Voldoen aan grenswaarden mobiliteitsplan	Periodieke verkeerstellingen	Elke 2 jaar
	Beleving leefbaarheid eigen woonbuurt	Uiterlijk in 2040 gemiddeld rapportcijfer 7,5 of hoger	Enquête (Stadspeiling)	Jaarlijks
	Aandeel sluisverkeer op routes door Gouda	Sluisverkeer beperken tot maximaal 15% van totaal	Kentekenonderzoek	Elke 4 jaar
 Verbeteren Luchtkwaliteit	Emissies stikstof, fijnstof, roet	In 2040 voldoet Gouda overall aan WHO-waarde	CROW Dashboard Duurzaamheid	Jaarlijks
	Gezondheidseffect luchtkwaliteit	In 2030 50% gezondheidswinst t.o.v. 2016	Voortgangsrapportage Schone lucht akkoord	Jaarlijks
 Verminderen geluidshinder	Overschrijdingslocaties wegverkeerslawaaï	In 2030 geen overschrijdingslocaties	Actieplan omgevingslawaaï Omgevingsdienst	Elke 4 a 5 jaar
	Ernstig geluidgehinderden en slaapverstoorden	In 2040 50% vermindering van gehinderden	Actieplan omgevingslawaaï Omgevingsdienst	Elke 4 a 5 jaar
 Verbeteren verkeersveiligheid	Verkeersdoden	0 verkeersdoden in 2040	Geregistreerde verkeersongevallen (Viasat)	Jaarlijks
	Aantal (ernstige) verkeersslachtoffers	In 2030 15% minder slachtoffers t.o.v. 2018	Geregistreerde verkeersongevallen (Viasat)	Jaarlijks
	Overschrijdingen snelheidslimiet	In 2040 houdt iedereen (85%) zich aan de limiet	Floating-Car-Data (Viasat)	Jaarlijks
	% 50-wegen naar 30 km/u	2040: alle wegen cf VCP	Opmeten / GIS-analyse	Jaarlijks
	% 50-wegen met vrijliggende fietspaden	2040: 100% van 50-wegen hebben vrijliggende fietspaden	CROW Dashboard	Jaarlijks
	Verkeersveilige inrichting van wegen	2040: alle wegen voldoen tenminste aan basiskennmerken	Vormtoets (Regio Midden-Holland)	Elke 3 a 4 jaar
	Subjectieve verkeersveiligheid	In 2040 75% tevreden over verkeersveiligheid	Enquête (Stadspeiling)	Jaarlijks



Opgaven Aantrekkelijke (binnen)stad

	Opgave	Indicatoren	Doelstelling	Data / meetmethode	Frequentie
	Autoluwe binnenstad	Verkeersintensiteit binnenstad	In 2040 <1.000 mvt/etm straten in hart binnenstad	Periodieke verkeerstellingen	Elke 2 jaar
		Straatparkeerplekken binnenstad	In 2040 parkeervrije grachten	Tellen / GIS-analyse	Jaarlijks
★★★	Hogere verblijfs- en omgevingskwaliteit	Tevredenheid inwoners en bezoekers	Uiterlijk in 2040 gemiddeld rapportcijfer 7,5 of hoger	Enquête (Stadspeiling)	Jaarlijks
		Straatparkeerplekken stadsbreed	Ontwikkeling monitoren als vinger aan de pols	Tellen / GIS-analyse	Elke 2 a 3 jaar
	Hogere attractiviteit voor bezoekers**	Waardering bezoek binnenstad	Uiterlijk in 2040 gemiddeld rapportcijfer 7,5 of hoger	Enquête (Stadspeiling en Koopstromenonderzoek)	Jaarlijks / elke 3 jaar
		#m2 oppervlak voorzieningen (detailhandel, maatschappelijk, cultuur)	Voorzieningenniveau op peil houden	Binnenstad: database gemeente Stadsbreed: Locatus	Jaarlijks
		Beschikbaarheid parkeerlocaties (auto)	Op elk weekmoment max. 85% bezetting, en max. 10 drukke dagen met >85% voor ≥3 uur	Parkeermetingen	Jaarlijks (continue)
		Fietsenstallingen: aanbod, beschikbaarheid, kwaliteit	Op elk weekmoment maximaal 85% bezetting, en beleving >7,5	Metten en enquête (stadspeiling)	Elke 2 a 3 jaar
	Hogere attractiviteit voor ondernemers**	Omzet detailhandel, horeca en cultuur	Verhogen van omzet*	CBS Omzetcijfers en Koopstromenonderzoek	Jaarlijks / elke 3 jaar
		Leegstand in binnenstad	Beperken (langdurige) leegstand, max. 10%	Binnenstad: database gemeente Stadsbreed: Locatus	Jaarlijks
		Waardering ondernemers-klimaat binnenstad	Voortgang op Samenwerkings-overeenkomst in kaart brengen	Samenwerkings-overeenkomst Binnenstad	Min. 1x per jaar

*Omzet is een indicator die ook sterk wordt beïnvloed door contextindicatoren (conjunctuur, technologie, demografie).

** De rapportage over de economische indicatoren vindt plaats in het kader van de voortgang op de Samenwerkingsovereenkomst met de SBG (Samenwerkende Binnenstadondernemers Gouda) en de jaarrekening.



Stimuleren duurzame mobiliteit



**Modal shift: hoger
aandeel lopen fietsen
en/of OV i.c.m. lager
aandeel auto**



**Verduurzamen
wegverkeer**



**Hoger gebruik
deelmobiliteit**



**Aantrekkelijke wandel- en
fietskwaliteit**

Opgave	Indicatoren	Doelstelling	Data / methode	Frequentie
Modal shift: hoger aandeel lopen fietsen en/of OV i.c.m. lager aandeel auto	Vervoerwijzekeuze (marktaandeel fiets en OV)	2040: 4% hoger fietsaandeel t.o.v. nulmeting (2004-2016)	CBS ODin	Elke 3 a 4 jaar
	Concurrentiepositie fiets t.o.v. auto verbeteren	2040: op alle relaties fietstijd <1.2x autoreistijd	Reistijdenanalyse (NDW / Google Maps)	Elke 2 a 3 jaar
	Fietsverplaatsingen	N.v.t., vinger aan de pols	Tellingen	Jaarlijks
	Aantal trein- en busreizigers	N.v.t., vinger aan de pols	OV-chipkaartdata	Jaarlijks
	Aanvullende vervoersdiensten	Passend aanbod bij vraag zodat iedereen mee kan doen	N.t.b.	N.t.b.
Verduurzamen wegverkeer	Schone personenauto's	2040: >80% auto's schoon	Autoregistratie CROW	Jaarlijks
	CO2-uitstoot wegverkeer	2040: Gouda CO2-neutraal 2050: 0% CO2 uitstoot verkeer	Emissieregistratie CROW	Jaarlijks
	Laadpalen en waterstof tankvoorzieningen	Continue voldoende laadpalen, verkennen waterstof tanks	CROW Duurzaamheidsscore en energiecijfers ENGIE	Jaarlijks
Hoger gebruik deelmobiliteit	Aanbod deelauto's i.r.t. eigen autobezit	10% minder autobezit per 1000 inw in 2040 t.o.v. 2018	CBS Regionale Kerncijfers CROW Duurzaamheidsscore	Jaarlijks
Aantrekkelijke wandel- en fietskwaliteit	Beleving wandelkwaliteit (voetgangervoorzieningen)	2040: tenminste 80% tevreden	Enquête (Stadspeiling)	Jaarlijks
	Beleving fietskwaliteit (fietsvoorzieningen)	2040: tenminste 75% tevreden	Enquête (Stadspeiling)	Jaarlijks
	% hoofdfietspaden ingericht cf. streefwaarden	2040: 100% fietspaden op orde	Opmeten / GIS-analyse	Elke 2 a 3 jaar
	Veiligheid hoofdfietsroutes	2040: alle routes 'laag risico'	SPI-kaart Fietsersbond	Elke 2 a 3 jaar



Verbeteren economische bereikbaarheid



Opgave	Indicatoren	Doelstelling	Data / meetmethode	Frequentie
Gouda goed bereikbaar	Doorstroming randwegen	In spitsen max 50% extra reistijd t.o.v. daluren	Reistijdanalyses FCD (NDW)	Jaarlijks
	Bereikbaarheid parkeerlocaties	Op zaterdagmiddag max 75% extra reistijd t.o.v. dal	Reistijdanalyses FCD (NDW)	Jaarlijks
	Bereikbaarheid bedrijventerreinen	Vrachtverkeer max 75% extra reistijd t.o.v. dal	Reistijdanalyses FCD (NDW)	Jaarlijks
	Bereikbaarheid per fiets	In 2040 95% tevreden over fietsbereikbaarheid	Enquête (Stadspeiling)	Jaarlijks
	Bereikbaarheid per OV	Reissnelheid gem. 20-22 km/u Halte dekking >80% woonwijken Tenminste 75% tevreden	GIS-analyse & Stadspeiling	Elke 1 a 3 jaar
	Bereikbaarheid per auto	In 2040 80% tevreden over autobereikbaarheid	Enquête (Stadspeiling)	Jaarlijks
	Aantal en herkomst bezoekers	Ambitie is 1 miljoen bezoekers per jaar*	Koopstromenonderzoek en in nader overleg met SBG	Elke 3 jaar
	Toegankelijkheid station en binnenstad voetgangers	Nader te bepalen o.b.v. nulmeting	Stadspeiling of ander enquête-onderzoek	Elke 2 a 3 jaar
	Aanrijdtijden brandweer	Uiterlijk in 2040 voldoen aan normen aanrijdtijden	Analyse veiligheidsregio Midden-Holland	Elke 3 a 4 jaar
Robuust hoofd- en randwegennet	Betrouwbaarheid van reistijd randwegen	In 2040 alle randwegen een planningstijdindex van max 1.0x	Betrouwbaarheidsanalyses Bereik! / Prov. Zuid-Holland	Elke 3 a 4 jaar
	Restcapaciteit randwegen	In 2040 alle randwegen IC-verhouding <0,85	Verkeersmodel Midden-Holland	Elke 3 a 4 jaar

*In het Koersdocument Toerisme (2019) is een aangescherpte ambitie geformuleerd: "Toeristisch bezoek moet bijdragen aan een aantrekkelijke binnenstad door meer uitgaven in de binnenstad en bezoekers die langer blijven." Hierbij is de nadruk verschoven van kwantiteit naar kwaliteit van bezoekers.





Toekomstbestendig en haalbaar



Toekomstbestendig

Gevoeligheid voor toekomstige ontwikkelingen

Kapitaalvernietiging door onnodige investeringen voorkomen

Beschouwing / kwalitatief

Jaarlijks

Mogelijke mitigerende maatregelen

Voorkomen kapitaalvernietiging door ongewenste situaties bij onverwachtse effecten

Beschouwing / kwalitatief

Jaarlijks



Haalbaarheid

Openstaande investeringskosten

Betaalbaar voor gemeente Gouda

Kostenramingen van nog uit te voeren maatregelen

Jaarlijks

Draagvlak maatregelen

Breed draagvlak in gemeente voor maatregelen

Enquête / participatieverslagen

Jaarlijks



Voortgang uitvoering

Voortgang realisatie

Status en planning van VCP-projecten

Bijhouden

Jaarlijks

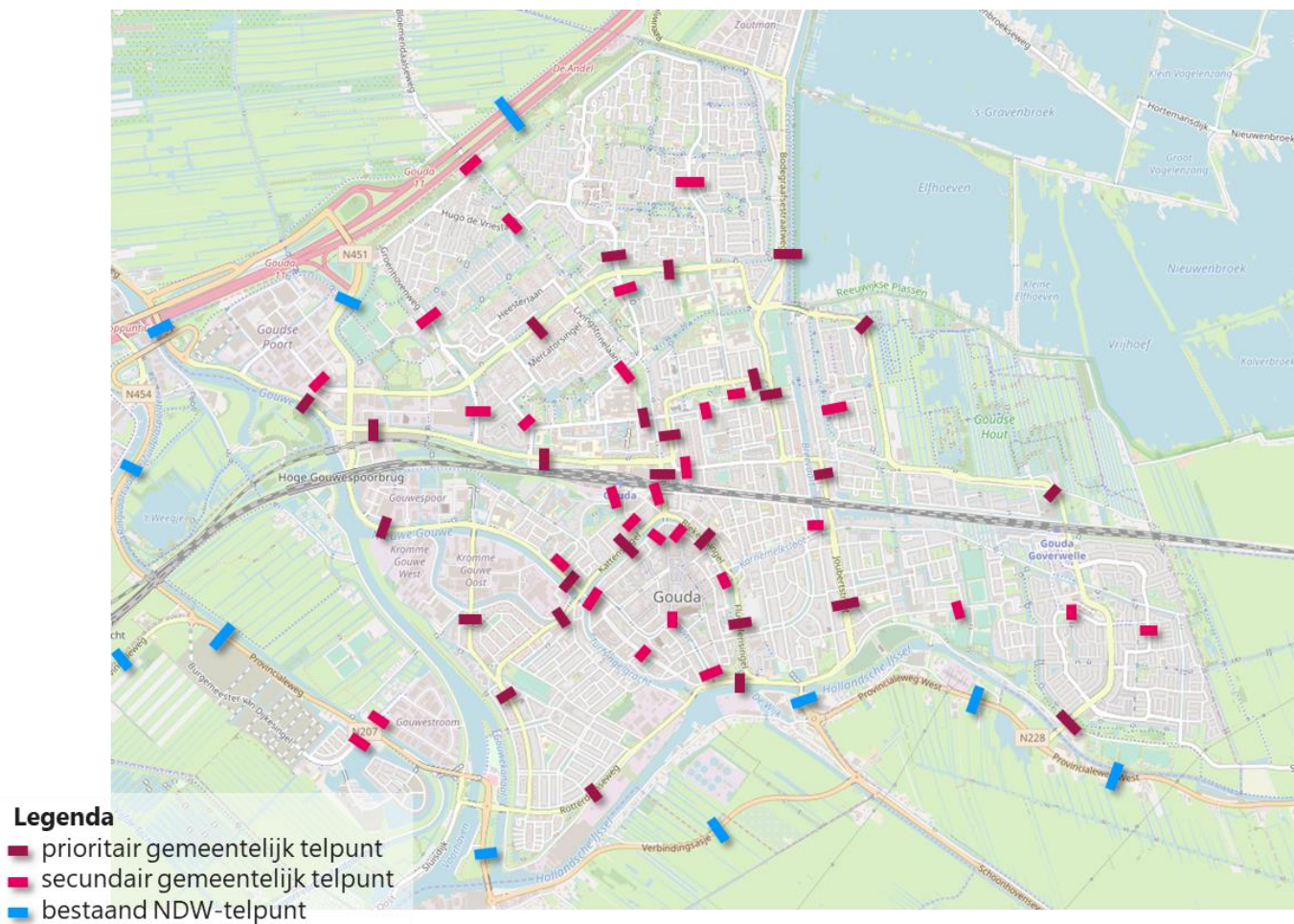
Gedane investeringskosten

Binnen begroting uitvoeren

Gemeentelijke uitgaven

Jaarlijks

Bijlage 2 Tellocaties verkeersintensiteiten



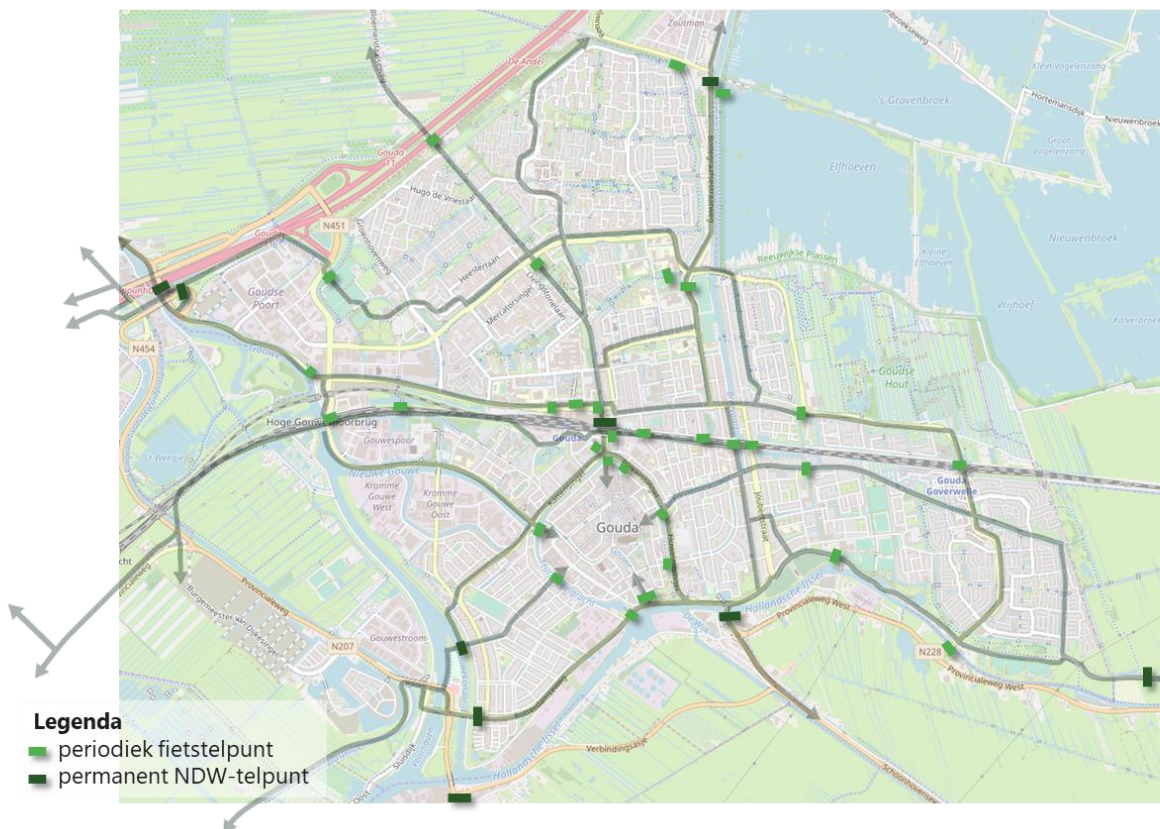
Primaire telpunten	
1	Burg. Reenensingel - west
2	Burg. Reenensingel - midden
3	Burg. Reenensingel - oost
4	Goudse Houtsingel
5	Goudse Houtsingel (spoor)
6	Goverwellesingel (brug)
7	Nieuwe Gouwe O.Z. - west
8	Nieuwe Gouwe O.Z. - oost
9	Industriestraat
10	Koningin Wilhelminaweg
11	Reigerstraat
12	Kattensingel
13	Blekerssingel
14	Fluwelensingel
15	Nieuwe Veerstal
16	Rotterdamseweg
17	Spoorstraat
18	Zwarteweg (spoor)
19	Joubertstraat
20	Sportlaan
21	Burg. Jamessingel - west
22	Burg. Jamessingel - oost
23	Bleulandweg
24	Statensingel
25	Thorbeckelaan
26	Ridder van Catsweg - n
27	Bodegraafsestraatweg - n
28	Bodegraafsestraatweg - z

Secundaire telpunten	
29	Burgemeester Mijsingel
30	Graaf Florisweg
31	Willem de Zwijgersingel
32	Johan de Wittlaan
33	Dijkgraafslag
34	Plaswijckweg
35	Ridder van Catsweg - z
36	Büchnerweg
37	Dreef
38	Groenhovenweg
39	Hugo de Vrieslaan
40	Pottersplein
41	Korte Vest/Agnietenstraat
42	Tiendewegbrug
43	Regentesseplantsoen
44	West- en Oosthaven (centraal)
45	West- en Oosthaven (zuid)
46	Raam
47	Van Bergen Ijzendoornpark
48	Noothoven van Goorstraat
49	Polenmolderdreef
50	Wilhelmina van Pruisenlaan
51	Burgemeester van Dijkensingel
52	Voltaweg

Bijlage 3 Telpunten aantallen fietsers

Om het fietsgebruik binnen Gouda te monitoren worden periodiek fietstellingen uitgevoerd. Dit gebeurt op de belangrijkste fietsroutes binnen Gouda. Op een aantal punten liggen reeds permanente telsystemen die het hele jaar rond het

aantal fietsers registreren, de meeste tellocaties betreft periodieke, tijdelijke tellingen. De gemeente onderzoek of het aantal permanente tellocaties kosteneffectief uitgebreid kan worden.

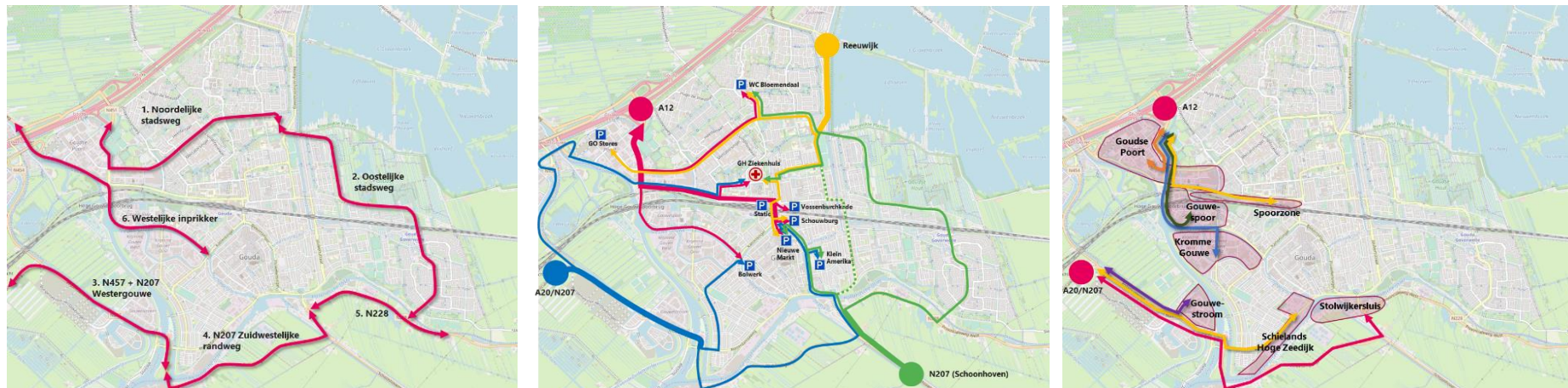


Centrum cordon		Regionale fietsroutes	
1	Kleiwegbrug	21	Coenecoopbrug
2	Kazernebrug	22	N207 bij A12 kruising
3	Tiendewegbrug	23	Bloemendaalsweg bij A12 kruising
4	Doelenbrug	24	Zoutmansweg
5	West- en Oosthaven	25	Bruggenpad / Omloopkade
6	Guldenbrug	26	Burgemeester Lucassenlaan
7	Pottersplein	27	Steinsedijk
Spoorkruisingen		28	Haastrechtesbrug
8	Nieuwe Gouwe O.Z.	29	Goverwellebrug
9	Winterdijk	30	Middelblokrotonde
10	Spoortunnel	31	Rotterdamsebrug
11	Van Henegouwentunnel	32	Speelbrug (Julianasluispad)
12	Hoveniertunnel	Hoofdfietsroutes overig	
13	Burgvliettunnel	33	Waddinxveensepad
14	Zwarteweg	34	Bloemendaalseweg (Reenensingel)
15	Goverwellesingel	35	Omlooppad
Station cordon		36	Bodegraafsestraatweg
16	Burg. Jamessingel (west van station)	37	Achterwillenseweg
17	Burg. Jamessingel (oost van station)	38	Voorwillenseweg
18	Hazepad	39	Goejanvervelledijk
19	Noothoven van Goorstraat	40	Nieuwe Veerstaal
20	Vredebest		

Bijlage 4 Trajecten reistijdmetingen

Voor het beoordelen van de bereikbaarheid van Gouda en de doorstroming op de randwegen worden reistijdmetingen gedaan. In onderstaande drie figuren is gespecificeerd welke trajecten bemeten worden en getoetst aan de streefwaarden zoals eerder in het Mobiliteitsplan 2017-2026 vastgesteld. De reistijden van links naar rechts betreffen:

- Randwegtrajecten
- Bereikbaarheid parkeerlocaties regionale bestemmingen
- Bereikbaarheid bedrijventerreinen



Figuur: reistijdtrajecten die bemeten worden met floating-car-data

Bijlage 5 Basiskenmerken weginrichting

In het uitvoeringsprogramma van het VCP zijn een groot aantal maatregelen opgenomen om de weginrichting van straten en wegen aan te passen. Gemonitord wordt in welke mate het wegennet de gewenste inrichting op basis van richtlijnen heeft. In deze bijlage zijn voor verschillende wegtypen de basiskenmerken beschreven. Dit is geen uitputtende beschrijving van de inrichtingskenmerken, en ook is in sommige gevallen maatwerk nodig om tot een passende inrichting te komen. Voor de volgende wegtypen zijn de kenmerken op basis van CROW-richtlijnen opgenomen:

- *Woonerf - stapvoets*
- *Erftoegangsweg - 30 km/u*
- *Gebiedsontsluitingsweg - 50 km/u*

Daarnaast zijn er ook mogelijkheden tot verbijzondering van de inrichting zoals een fietsstraat-inrichting, en is bij veel huidige 50-wegen die aangepast worden naar 30 km/u maatwerk nodig. Voor deze wegen zijn daarom geen basiskenmerken opgenomen.

Woonerf – ideale inrichting

Bij een woonerf staat de verblijfsfunctie centraal. Kinderen kunnen hier veilig op straat spelen en de voetganger is de hoofdgebruiker. Auto- en fietsverkeer is beperkt en past zich aan. Het woonerf wordt veel toegepast in de binnenstad en binnen woonwijken. De inrichting van een woonerf wordt gekenmerkt door:



- Autoluwe inrichting zonder onderscheid in wandel-, fiets- of autoruimte (voetgangers mogen van de gehele breedte gebruik maken, geen verhoogde trottoirs)
- Vaak verhoogde in- en uitgangen (inritconstructies)
- Toepassing bord woonerf
- Elementenverharding
- Geen doorgaande verkeersfunctie
- Autoverkeer rijdt stapvoets (10-15 km/u)
- Parkeren in aangewezen vakken

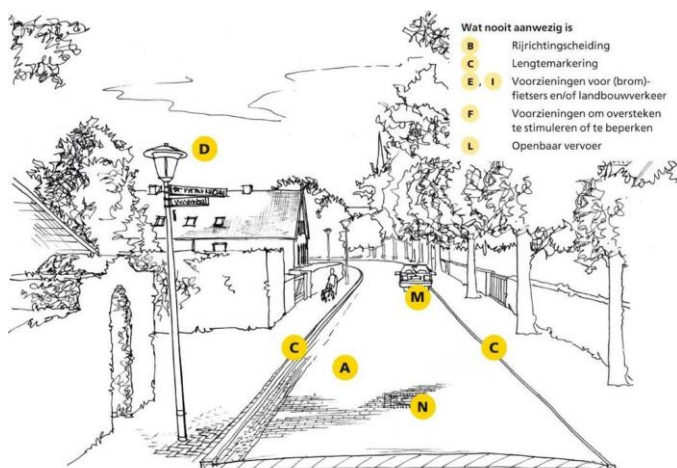


Figuur B5.1: voorbeeld van de inrichting van een woonerf

Erftoegangsweg – ideale inrichting

Straten in een 30 km/-zone zijn typische erftoegangswegen. De verblijfsfunctie staat hier centraal en de straten bieden toegang tot alle woningen en percelen. Verschil met het woonerf is dat bij erftoegangswegen verhoogde voetpaden aanwezig zijn voor voetgangers, en dat fietsers en auto's dezelfde rijbaan gebruiken. De inrichting van een erftoegangsweg wordt gekenmerkt door:

- Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer 30 km/u (binnen de kom)
- Trottoirs voor voetgangers
- Gemengde rijbaan voor auto- en fietsverkeer
- Elementenverharding (zoals klinkers / bakstenen)
- Snelheidsremmende maatregelen (drempels, plateau's, as-verspringingen, versmallingen)
- Gelijkwaardige kruispunten met andere erftoegangswegen
- Vaak uitritconstructies bij aansluiting van 30 km-zone op een GOW
- Geen as- of middenmarkering en geen rijrichtingscheiding

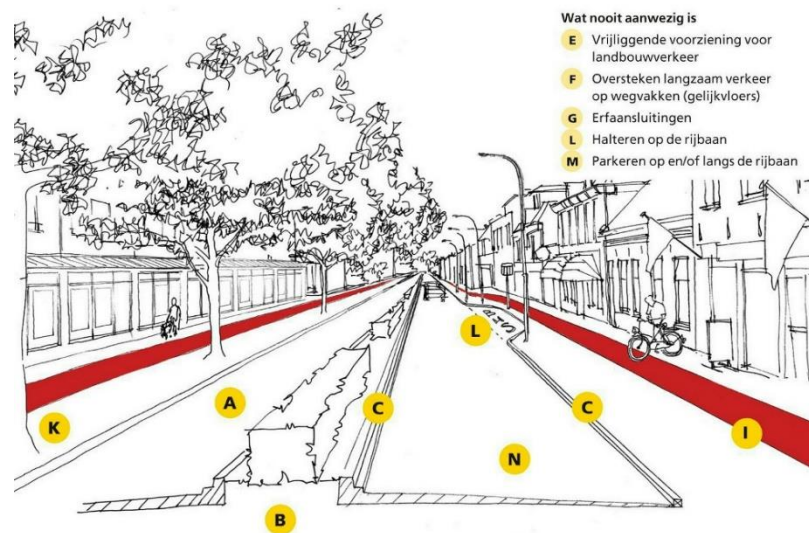


Figuur B5.2: ideale inrichting van een erftoegangsweg binnen de kom

Gebiedsontsluitingsweg – ideale inrichting

Bij een gebiedsontsluitingsweg staat de verkeersfunctie voorop en vormen deze wegen de schakel tussen de stroomwegen (auto(snel)wegen) en erftoegangswegen. De ideale inrichting van deze wegen kenmerkt zich door:

- Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer 50 km/u (binnen de kom)
- Asfaltverharding
- Rijrichtingscheiding middels asmarkering of middenberm
- Opsluitbanden aan weerszijden
- Scheiding tussen voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer
- Haltevoorzieningen langs rijbaan
- Geen parkeren op en/of langs rijbaan
- Geen erfaansluitingen



Figuur B5.3: ideale inrichting van een gebiedsontsluitingsweg binnen de kom



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32