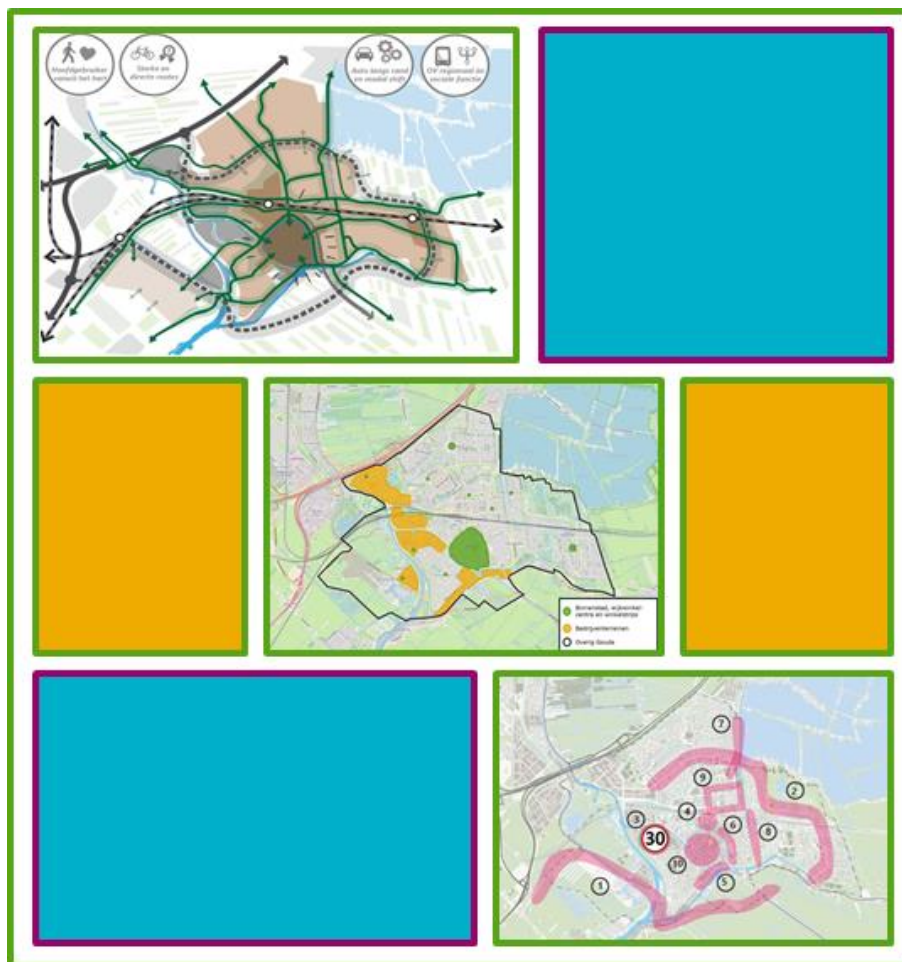


Economische effecten van het VCP Gouda

Datum: 8 april 2021



Roots Beleidsadvies

In opdracht van Gouda Onderneemt

Economische effecten van het VCP

8 april 2021

Aanleiding en doelstelling

Het proces om in Gouda tot een breed gedragen en integraal verkeerscirculatieplan (VCP) te komen, is complex en vol dynamiek. Een VCP is op zichzelf al complex, terwijl effecten van maatregelen sterk per gebied en stakeholder verschillen. Gouda Onderneemt staat voor het overkoepelende belang van de Goudse en regionale economie en wil kunnen beoordelen of/hoe het VCP hieraan bijdraagt.

De gemeente Gouda heeft tot op heden weinig inzicht in de economische effecten van – de maatregelen uit – het VCP gegeven. Maatregelen zijn vooral geanalyseerd op hun mogelijke effecten op mobiliteit en bereikbaarheid. Duidelijk is dat er een belangrijke samenhang bestaat tussen deze thema's en de ontwikkeling van de economie. Gouda Onderneemt wil graag deze samenhang verduidelijken en heeft daarom Roots Beleidsadvies gevraagd om de economische effecten van het VCP te onderzoeken.

Methodiek en leeswijzer

Om de economische effecten van het VCP te kunnen beoordelen, heeft Roots Beleidsadvies een specifiek toetsingskader ontwikkeld. De werking van dit kader is toegelicht in Bijlage I. Daarbij is een onderscheid gemaakt in economische outputs, resultaten en impacts van het VCP. Ruimtelijk is een onderscheid gemaakt tussen de binnenstad, de bedrijventerreinen (met tevens de PDV-locaties Go Stores, Goudkade & Gouwestroom) en overig Gouda. Dit resulteert in het onderstaande kader, dat op elk maatregelen-cluster van het VCP is toegepast (zie Bijlage II voor de resultaten per cluster).

| | Output | | Resultaat | | Impact | Toelichting |
|--------------------|--------------|----------------|------------------|-------------------|----------------------------------|-------------|
| | Leefbaarheid | Bereikbaarheid | Economie overall | Bezoekerseconomie | Bedrijfs-economisch functioneren | |
| Binnenstad | | | | | | |
| Bedrijventerreinen | | | | | | |
| Overig Gouda | | | | | | |

Deze notitie beschrijft de overall beoordeling van Roots waar het gaat om de economische effecten van het VCP. Daarbij wordt in de eerste plaats ingegaan op de relevantie van het VCP. Vervolgens gaan we in op de belangrijkste bevindingen van de analyse op maatregelniveau. De notitie besluit met de belangrijkste conclusies en aanbevelingen van de economische effectenanalyse.

Relevantie van maatregelen

De gemeente Gouda heeft in hoofdstuk 2 van het VCP de hogere doelen van het VCP beschreven. De doelen blijken daarbij te zijn afgeleid uit het in 2017 door de raad vastgestelde Mobiliteitsplan. Kortweg beoogt de gemeente Gouda met het VCP de stad aantrekkelijker, leefbaarder, gezonder, duurzamer en beter bereikbaar te maken. In lijn met de keuze voor een mobiliteitstransitie (zie hoofdstuk 1 ontwerp VCP) ligt de nadruk in de uitwerking van maatregelen op leefbaarheid en duurzaamheid. Maar ook in termen van 'economische bereikbaarheid' geeft het VCP belangrijke doelen aan.

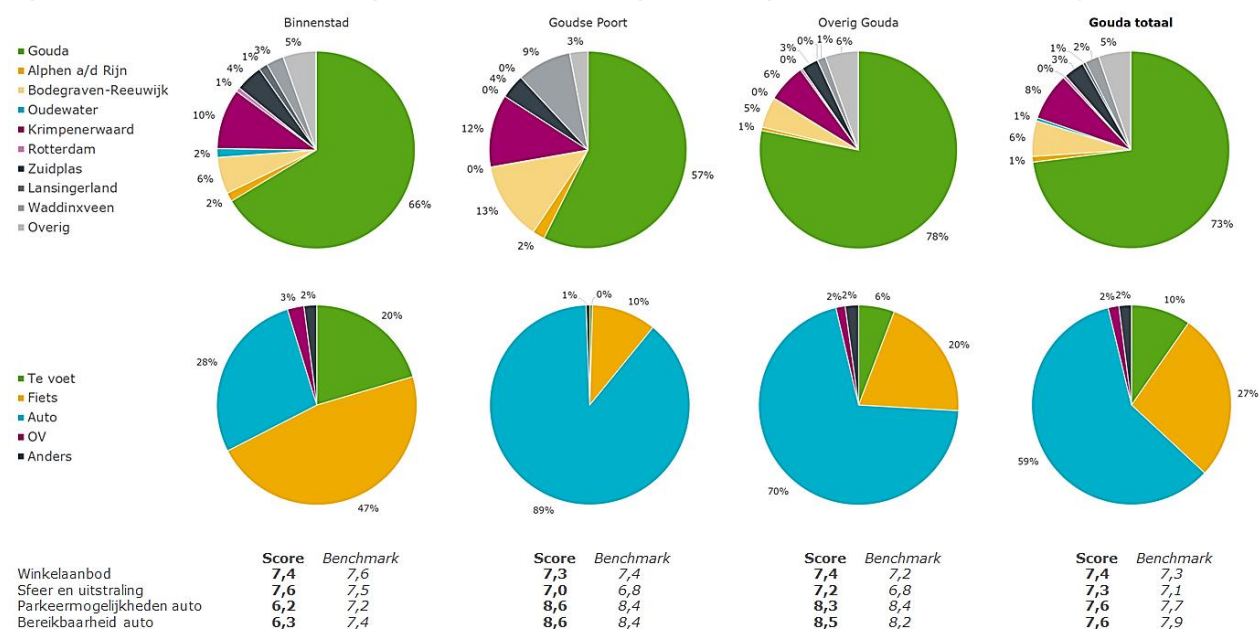
Daarbij gaat het primair om het verbeteren van de verblijfskwaliteit (in de binnenstad maar ook in overig Gouda) en het aanpakken van verkeersknelpunten op randwegen.

Voor het eerste beschrijft het VCP (terecht) het belang van *verblijfskwaliteit* voor het aantrekken van consumenten. Refererend aan onderzoek van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2013) geeft het VCP aan dat bezoekers van winkels en horeca zich bij de keuze van bestemmingen vooral laten leiden door de kwaliteit van het aanbod (assortiment, kwaliteit, service) en de ambiance (verblijfsklimaat, uitstraling, schoonheid, veiligheid). Bereikbaarheid en parkeren worden omschreven als weerstandsfactoren: als deze een 'passend' basisniveau hebben, beïnvloeden deze het aantal bezoekers slechts in beperkte mate.

Om te kunnen beoordelen wat een passend basisniveau is, is het goed om inzicht te hebben in 1) de bestedingen in Gouda naar herkomst en vervoermiddel en 2) de waardering van bezoekers aan voorzieningen. Het eerste maakt duidelijk in hoeverre verschillende type bezoekers relevant zijn voor het functioneren van winkelgebieden in Gouda; het tweede verduidelijkt hoe bezoekers de voorzieningen in de verschillende winkelgebieden waarderen.

Een analyse van de herkomst van bestedingen leert dat zo'n 27% van de bestedingen in Gouda afkomstig is van buiten Gouda. Deze zogenaamde toevloeiing is het grootst in Goudse Poort (43%) gevolgd door de binnenstad (34%). Het in 2018 uitgevoerde koopstromenonderzoek geeft aan dat in de binnenstad circa 20% van de bezoekers met de auto komt.¹ Uitgaande van het feit dat deze bezoekers ca. 35% meer besteden dan de gemiddelde bezoeker² zorgen autobezoekers voor zo'n 28% van de omzet.³ In de Goudse Poort en overig Gouda liggen deze percentages fors hoger. Dit hangt deels samen met de hogere waardering die bezoekers daar aan bereikbaarheid en parkeermogelijkheden toekennen. Op dat vlak blijft de Goudse binnenstad niet alleen achter bij overig Gouda maar ook bij vergelijkbare centra.

Figuur: Analyse herkomst bestedingen (euro's) en waardering voorzieningen door bezoekers (rapportcijfers)



Bron: Roots Beleidsadvies op basis van I&O Research en Kennisplatform Verkeer en Vervoer

¹ I&O Research (2019), Randstad Koopstromen 2018.

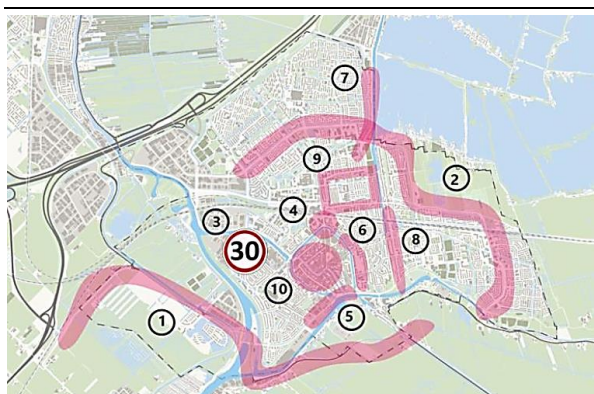
² Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2013), Vervoer naar retail.

³ Mogelijk ligt dit percentage in werkelijkheid nog hoger. Immers, het aantal bezoekers van buiten Gouda dat Gouda met de fiets of te voet bezoekt zal zeer beperkt zijn. Ook ligt het voor de hand dat niet alle bezoekers uit Gouda de Goudse binnenstad te voet of met de fiets bezoeken.

Voor wat betreft het aanpakken van *verkeersknelpunten* geeft het VCP duidelijk aan dat 'niets doen' geen optie is. Op het moment dat geen maatregelen zouden worden getroffen, worden normen uit het Mobiliteitsplan niet gehaald en lopen de reistijden bij vooral de randwegen en Goudse Poort fors op.⁴ Dit leidt onder meer tot toenemende reistijdskosten van bedrijven op bedrijventerreinen, maar kan ook het basisniveau van de bereikbaarheid van de binnenstad onder druk zetten. Zo zou de reistijd op de Nieuwe Gouwe oostzijde – één van de belangrijkste toegangswegen tot de binnenstad vanaf de snelwegen – in spijtijden bijna vervijfvoudigen als er in de periode tot 2030 geen maatregelen zouden worden getroffen.

Economische effecten van maatregelen uit het VCP

Uitgaande van de hiervoor beschreven economische relevantie van het VCP zijn vooral de maatregelen(clusters) belangrijk die verkeersknelpunten oplossen, ofwel de maatregelen die zijn gericht op het verbeteren van de doorstroming op respectievelijk de N207-Zuidwestelijke Randweg (1) en de Stedelijke Randweg (2). Ook het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de binnenstad (10) is economisch relevant. De analyse van de waardering van bezoekers geeft echter aan dat het basisniveau van bereikbaarheid en parkeren hier niet uit het oog mag worden verloren. De waardering daarvan staat immers onder druk.



1. Verbeteren randweg N207-Zuidwestelijke Randweg
2. Verbeteren stedelijke randweg Van Reenensingel-Goudse Houtsingel-Goverwellesingel met voorrangspoleinen met oversteeklichten
3. 'Het nieuwe 30', instelling verkeerslichten meer inrichten op oversteekbaarheid
4. Vereenvoudigen Kleiwegplein met meer verblijfsruimte en groen
5. Pilot Autoluwe Nieuwe Veerstal met shared space, verbeteren fietsroute Rotterdamseweg-Westergouwe
6. Verbeteren verblijfskwaliteit Blekerssingel-Fluwelensingel
7. Visueel versmallen Bodegraafsestraatweg
8. Verbeteren verblijfskwaliteit Joubertstraat-Zwarteweg
9. Eénrichtingscarré Thorbeckelaan-Statensingel-Graaf Florisweg, fietsstraat Graaf Florisweg
10. Verbeteren verblijfskwaliteit en groen in de binnenstad, anders omgaan met parkeren in en rond de autoluwe binnenstad.

Geredeneerd vanuit de afzonderlijke maatregelen zijn vooral de economische effecten van de maatregelenclusters 1 en 2 positief. Maatregel 10 kan in potentie ook positieve spin-off genereren, maar kent tegelijkertijd belangrijke aandachtspunten. De economische effecten van de maatregelenclusters 3, 6, 7 en 8 beoordelen wij als nihil. De maatregelenclusters 4 en 9 leiden in potentie tot negatieve effecten, maar de risico's daarop kunnen worden gemitigeerd. Dit geldt niet voor maatregel 5. De realisatie van een autoluwe Nieuwe Veerstal beoordelen wij als zeer risicovol. Niet alleen kan deze maatregel de positieve effecten van maatregel 1 teniet doen; ook kan deze maatregel de bereikbaarheid van grote delen van Gouda negatief beïnvloeden. Met de realisatie van een autoluwe Nieuwe Veerstal neemt de robuustheid van de Goudse infrastructuur bovendien sterk af.

Uitgesplitst naar gebieden beoordelen wij het VCP voor bedrijventerreinen en overig Gouda per saldo als positief. De maatregelenclusters 1 en 2 zijn essentieel voor een goede bereikbaarheid van de Goudse werklocaties en de effecten van de overige maatregelen zijn voor bedrijventerreinen en overig Gouda nihil – behoudens de effecten van het éénrichtingscarré voor de winkelstrips Van Hogendorpplein en Willem en Marialaan. Rondom de binnenstad zijn er diverse maatregelen met aandachtspunten, waarbij vooral de autoluwe Nieuwe Veerstal als zeer risicovol geldt. Daarnaast ontbeert het VCP een handelingsperspectief voor een extra parkeerverzorging, terwijl uitgevoerde parkeeronderzoeken daartoe wel aanleiding geven.

⁴ Zie ook de figuur op pagina 69 van het achtergrondrapport van het VCP Gouda zoals dit op 10 maart jl. ter inzage is gelegd.

Voor een nadere toelichting op onze beoordeling van de economische effecten van de afzonderlijke maatregelenclusters verwijzen wij naar Bijlage II.

Conclusies en aanbevelingen

In het voorgaande hebben wij het VCP als samenhangend pakket van maatregelen beoordeeld. Verkeerskundige analyses die uitgaan van totale realisatie in 2030, vormden hiervoor een belangrijke bron. Het uitvoeringsprogramma van het VCP maakt echter duidelijk dat realisatie van het totale VCP voor 2030 niet haalbaar is binnen de doelstelling van het plan om investerings- en beheerkosten beheersbaar te houden. Om de jaarlijkse kapitaallasten van de gemeente beheersbaar te houden, stelt het VCP daarom voor om de investeringskosten over een periode van 15 tot 20 jaar uit te spreiden.

Duidelijk is dus dat de uitvoering van het VCP gefaseerd en over een langere periode zal plaatsvinden. De voorgestelde maatregelen zijn daarbij verdeeld in vier tranches van vijf jaar, waarbij de laatste tranche volgens het ontwerp VCP pas in 2037-2042 tot uitvoering wordt gebracht. Bij dergelijke meerjarige ontwikkelingen is het belangrijk om de vinger goed aan de pols te houden. Op die manier kan tijdig worden ingespeeld op zowel macro-economische trends als gesignaleerde effecten van maatregelen.

Gericht op de uitvoering van het VCP hebben wij vijf aanbevelingen:

1. *Besluitvorming*: In de eerste plaats bevelen wij aan om de besluitvorming primair te richten op de eerste tranche van maatregelen. Zoals duidelijk is aangegeven in de inleiding van het VCP bevat het Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026 de kaders voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente Gouda en vormt het VCP hiervan een uitwerking. Als kaderstellend document heeft het Mobiliteitsplan een reikwijdte tot 2026.⁵ Het is passend om daarbij een uitvoeringsbesluit te nemen met diezelfde reikwijdte, oftewel 2026. Besluiten over de langere termijn zouden ons inziens dienen te worden genomen op basis van een helder en breed inzicht in de effecten van de getroffen maatregelen.⁶ Dit stelt een gemeenteraad ook in staat om haar kaderstellende en controlerende rol goed te vervullen.
2. *Monitoring en evaluatie*: Werk duidelijke indicatoren en streefwaarden uit voor wat betreft het verbeteren van de zogenoemde economische bereikbaarheid van Gouda. Heb daarbij aandacht voor de herkomst en bestemmingen van bezoekers en zakelijk verkeer. Beoordeel niet alleen outputs, maar ook resultaten en impacts en kijk specifiek naar de effecten van maatregelen op het bezoek aan winkelgebieden, de reistijden naar werklocaties en de mate waarin maatregelen het bestemmings- en doorgaand verkeer beïnvloeden. Op het moment dat verkeer 'verdampt' kan dit ook betekenen dat (potentieel) bestemmingsverkeer is ontmoedigd om haar bestemming te bezoeken. Het VCP zou dit niet moeten nastreven.
3. *Volgordelijkheid van maatregelen*: Denk goed na over de volgorde van de uitvoering van maatregelen(clusters). Leid verkeer pas naar een bepaalde plek toe als deze plek daarvoor ook geschikt is. Dit betekent bijvoorbeeld dat na vaststelling z.s.m. de verbetering van de N207 (maatregel 1) en de realisatie van het dynamische parkeerverwijssysteem (maatregel 40) ter hand wordt genomen. En dat - in het geval monitoring en evaluatie daartoe aanleiding geven - de tweede tranche start met de uitvoering van de maatregelen 2

⁵ Deze tijdshorizon is bewust gekozen. Het mobiliteitsplan geeft hierover aan dat technologische ontwikkelingen snel gaan en niet alle veranderingen op langere termijn zijn te voorzien (zie pagina 11 van het Mobiliteitsplan 2017-2026).

⁶ Dat wil zeggen inzicht in de effecten op verkeer, milieu en economie en de mate waarin de beoogde doelen van het VCP zijn/worden bereikt.

(capaciteitsuitbreiding rotondes), 3 (bewegwijzering en dynamische reistijd-informatie), 7 (capaciteitsuitbreiding kruispunten Spoorzone) en 8 (slim verkeersmanagement Goudse Poort). Daarnaast is een goede doorstroming op de Burgemeester van Reenensingel (maatregel 4) randvoorwaardelijk voor uitvoering van de maatregelenclusters 8 (Joubertstraat-Zwarteweg) en 9 (Eénrichtingscarré).

4. *Optimaliseren economische bereikbaarheid*: Los van de in bijlage II genoemde aandachtspunten per maatregelencluster is allocatie van budgetten voor een impuls in de verblijfskwaliteit een belangrijk aandachtspunt. Idem voor het realiseren van extra parkeercapaciteit in/rondom de binnenstad. Om ervoor te zorgen dat minder verkeer daadwerkelijk de verblijfskwaliteit stimuleert, is (extra) budget voor bijvoorbeeld het realiseren van groen, zitgelegenheden en/of andere publieke voorzieningen noodzakelijk. In het ontwerp VCP voorziet alleen maatregel 35 hierin. Ander punt betreft maatregel 41: deze sorteert al voor op realisatie van extra parkeercapaciteit in/rondom de binnenstad. Het VCP – met tijdshorizon 2042 – alloceert echter geen budget voor het realiseren van extra parkeervoorzieningen. Wij beoordelen dit als een omissie.
5. *Participatiemogelijkheden ondernemers*: De maatregelen(clusters) in het VCP zijn op hoofdlijnen uitgewerkt en vragen om een nadere uitwerking. Dit geldt niet alleen voor de 10 maatregelenclusters die in het VCP centraal staan, maar bijvoorbeeld ook voor de fietsprojecten en wijkmobiliteitsplannen die hierin zijn opgenomen. Het is waardevol om daarbij als gemeente ook (de praktijkkennis van) ondernemers te betrekken. Om goede indicatoren voor de economische bereikbaarheid in het monitorings- en evaluatieprogramma op te nemen, is betrokkenheid van Gouda Onderneemt gewenst. Op die manier kan tevens vanuit overkoepelend economisch belang worden toegezien op een succesvolle uitvoering van het VCP. Iets dat ook past bij het amendement zoals dit op 20 september 2017 door de Goudse gemeenteraad is aangenomen.⁷ Tenslotte willen wij wijzen op het belang van participatie van ondernemers in de planning van werkzaamheden. Slimme planning van werkzaamheden (in laagseizoen) kan vaak veel leed voorkomen. En in het geval dat het voorkomen van nadelen voor ondernemers niet mogelijk blijkt, is nadeelcompensatie vaak een goede methode om uitvoering te stimuleren.

© Roots Beleidsadvies, 2021

⁷ Amendement m.b.t. het betrekken van belanghebbenden en raad, het te volgen proces en het aspect verminderen/ontmoedigen van doorgaande verkeer in plaats van het opheffen verbindingen/functies.

Bijlage I: Methodische verantwoording

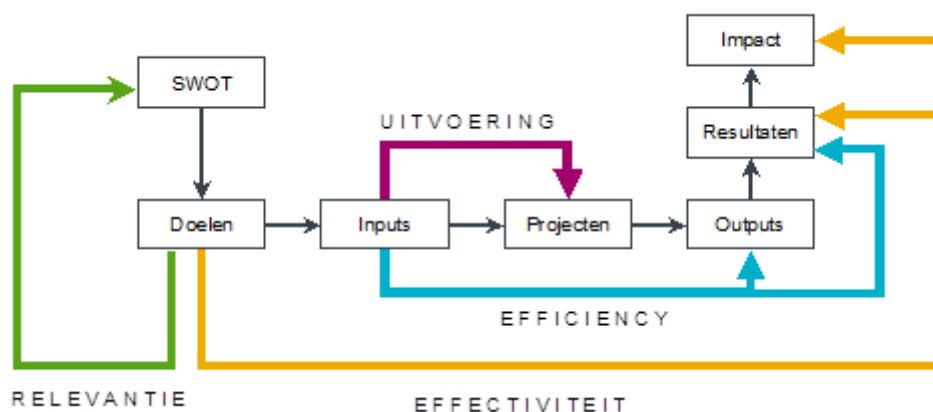
Inleiding

Gouda Onderneemt staat voor het overkoepelende belang van de Goudse en regionale economie en wil kunnen beoordelen of het verkeercirculatieplan (VCP) hieraan bijdraagt. De gemeente Gouda heeft in het VCP weinig tot geen inzicht in economische effecten gegeven. Maatregelen zijn vooral geanalyseerd op hun mogelijke effecten op mobiliteit en bereikbaarheid. Duidelijk is dat er een belangrijke samenhang bestaat tussen deze thema's en de ontwikkeling van de economie. Gouda Onderneemt wil graag deze samenhang verduidelijken en heeft daarom Roots Beleidsadvies gevraagd om de economische effecten van het VCP te onderzoeken.

Om de economische effecten van het VCP te kunnen beoordelen, was het in onze visie van belang om het begrip "economische vitaliteit" te operationaliseren. Wat verstaan we daaronder, wat zijn kernindicatoren en in hoeverre wordt de ontwikkeling hiervan door mobiliteit en bereikbaarheid beïnvloed? In deze methodische verantwoording is dit uitgewerkt. Ook beschrijft de methodische verantwoording hoe tot een systematische beoordeling van het VCP is gekomen. Hiertoe is door Roots Beleidsadvies een specifiek toetsingskader ontwikkeld.

Praktisch evaluatiekader

Bij de uitwerking van het genoemde toetsingskader heeft Roots gebruik gemaakt van het onderstaande evaluatiekader. Het VCP vormt hierbij de *input* dat beoogt bij te dragen aan leefbaarheid en gezondheid, een aantrekkelijke binnenstad, duurzame mobiliteit en economische bereikbaarheid (*doelen*). Logischerwijs komen deze doelen voort uit een SWOT-analyse die nut en noodzaak van maatregelen (*projecten*) onderbouwen.



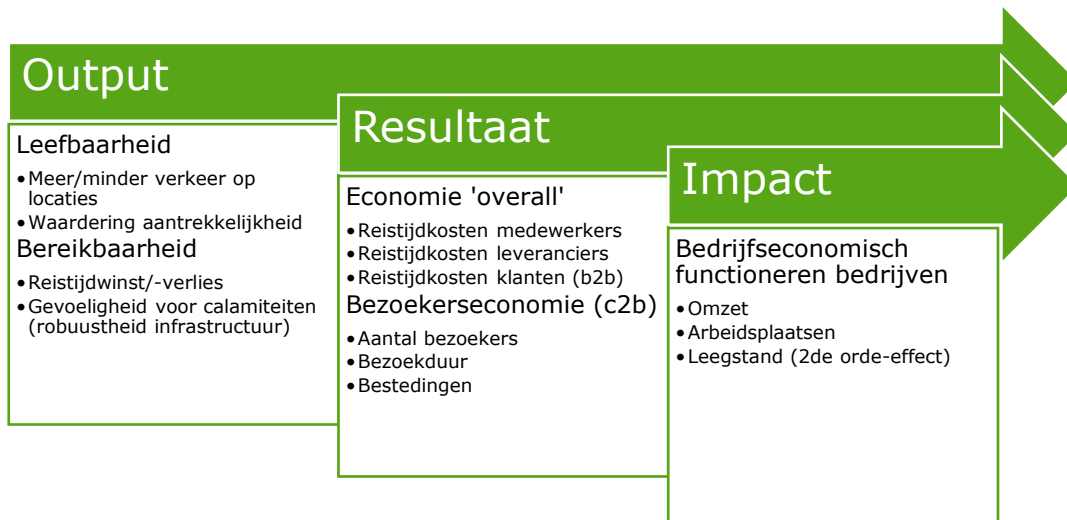
Om de effectiviteit en efficiëntie van maatregelen te kunnen beoordelen, is ten eerste inzicht in de *outputs* nodig. In het geval van het VCP gaat het primair om de verkeerseffecten van maatregelen. Deze verkeerseffecten leiden vervolgens tot afgeleide effecten in termen van o.a. geluid, luchtkwaliteit en bestedingen. Deze indicatoren geven een beeld van de *resultaten* van de maatregelen op het vlak van resp. leefbaarheid, duurzaamheid en economie. Tegelijkertijd is duidelijk dat de ontwikkeling van deze grootheden ook door andere factoren wordt beïnvloed. In de beoordeling van de effectiviteit van het VCP zal daarom ook altijd rekening met andere (context)factoren moeten worden gehouden. Deze contextfactoren bepalen immers samen met de getroffen maatregelen de *impact* van het VCP.

Onderscheid naar outputs, resultaten en impact

In lijn met het omschreven evaluatiekader hebben wij in de beoordeling van de economische effecten van het VCP een onderscheid gemaakt in outputs, resultaten en impacts. Op het niveau van *impacts* kijken wij primair naar het bedrijfseconomisch functioneren van bedrijven. Indicatoren die daarbij kunnen worden gebruikt zijn (veranderingen in) omzet, arbeidsplaatsen en leegstand.⁸

Op het niveau van *resultaten* komen we dichterbij het directe effect van maatregelen uit het VCP. Het is relevant om daarbij de 'overall' effecten te scheiden van de effecten die opgaan voor de bezoekerseconomie. Voor dit laatste zijn vooral de effecten op het aantal bezoekers (naar herkomst & vervoermiddel), de bezoekduur en de bestedingen relevant.

De mate waarin de maatregelen van het VCP op de genoemde resultaatindicatoren effect sorteren, hangt af van de (gepercipieerde) verhouding tussen kosten en baten. Zo zijn bezoekers voor een aantrekkelijk gebied bereid langer te reizen dan voor een minder aantrekkelijk gebied.⁹ En daarmee komen we uit bij de directe *outputs* van de maatregelen van het VCP. Daarbij kan o.a. worden gekeken naar de effecten van maatregelen op het verkeer op een bepaalde plek en de reistijden naar bestemmingen in de stad.



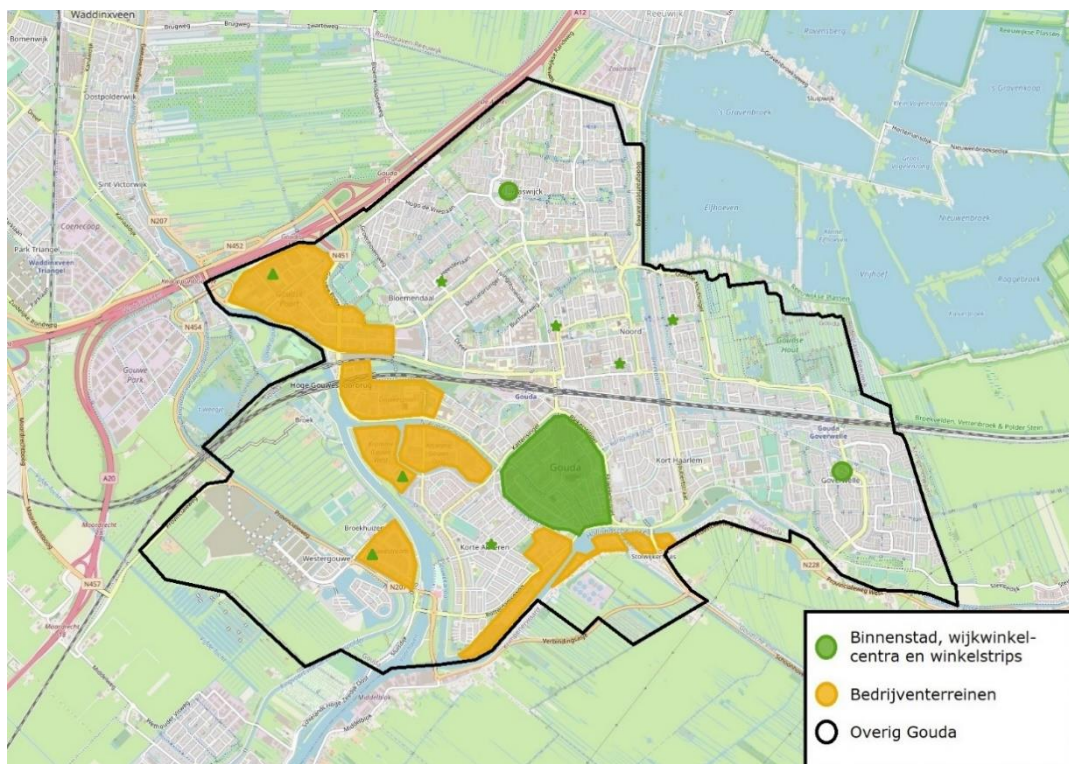
Onderscheid naar gebieden

De maatregelen uit het VCP sorteren effecten voor heel Gouda. De effecten verschillen echter per maatregel en gebied. In de analyse van economische effecten hebben wij daarom een onderscheid gemaakt naar gebieden, waarbij specifiek is gekeken naar de binnenstad, de bedrijventerreinen (met tevens de PDV-locaties Go Stores, Goudkade en Gouwestroom) en overig Gouda. Bij de analyse van overig Gouda is bijzondere aandacht besteed aan de wijkwinkelcentra Bloemendaal en Goverwelle en de diverse winkelstrips (zie kaart op de volgende pagina).¹⁰

⁸ De ontwikkeling van deze impactindicatoren hangt in de praktijk ook samen met andere factoren dan bereikbaarheid alleen. De ontwikkeling van omzet, arbeidsplaatsen en leegstand wordt bijvoorbeeld ook in hoge mate beïnvloed door de ontwikkeling van conjunctuur, technologie en demografie. Het kan relevant zijn om in de monitoring van het VCP ook voor deze contextfactoren indicatoren op te nemen.

⁹ Zie ook Butink, L. (2013), De aantrekkelijkheid van Nederlandse binnensteden als investeringsmilieu voor institutionele vastgoedbeleggers en KpVV (2013), Vervoer naar retail.

¹⁰ Wij zijn onszelf bewust van het feit dat op maatregelniveau het effect naar onderdeel van de binnenstad, bedrijventerrein en/of wijk kan verschillen. Waar nodig is daarop specifiek ingegaan. Dat betekent dat voor wat betreft de binnenstad is gekeken naar de in de Winkelvisie 2017-2025 onderscheiden drie typen winkelgebieden (kernwinkelgebied, functionele mixzones en dwaalmilieu) en in overig Gouda naar de wijkwinkelcentra Bloemendaal en Goverwelle en de winkelstrips Van Hogendorpplein, Korte Akkeren, Driewegplein, Vuurdoornlaan, Willem en Marialaan en solitaire supermarkten.



Kwalitatieve beoordeling economische effecten

Op basis van het voorgaande zijn zowel de afzonderlijke maatregelen als het totale VCP kwalitatief beoordeeld.¹¹ De beoordelingen liepen daarbij uiteen van zeer negatief (--) tot zeer positief (++) . Met een neutrale beoordeling (0) is aangegeven dat er geen sprake is van een effect of dat het effect van de maatregel op de betreffende indicator nihil is. Op het niveau van output, resultaat en impact is elke beoordeling kort toegelicht. Het toetsingskader heeft daarmee de volgende vorm:

| | Output | | Resultaat | | Impact | Toelichting |
|--------------------|--------------|----------------|------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|
| | Leefbaarheid | Bereikbaarheid | Economie overall | Bezoekerseconomie | Bedrijfseconomisch functioneren | |
| Binnenstad | | | | | | |
| Bedrijventerreinen | | | | | | |
| Overig Gouda | | | | | | |

Uitkomsten kwalitatieve beoordeling als basis voor conclusies en aanbevelingen

De kwalitatieve effectbeoordelingen van de afzonderlijke maatregelen alsmede het totale VCP vormden de basis voor onze conclusies en aanbevelingen aan Gouda Onderneemt. Bij de conclusies en aanbevelingen is in het bijzonder aandacht besteed aan de samenhang van maatregelen en de uitvoeringsstrategie. Conceptresultaten zijn ook met de gemeente Gouda – als medefinancier van het onderzoek – besproken.

¹¹ De door Goudappel Coffeng uitgevoerde verkeersanalyses en modelsimulaties vormen hiervoor de basis. De kwalitatieve beoordeling kan worden beschouwd als een *expert judgement* op basis van onze ervaring in andere steden.

Bijlage II: Economische effecten per maatregel

Cluster 1: Verbeteren N207 – Zuidwestelijke Randweg

Omschrijving maatregel

Dit maatregelcluster bestaat uit drie maatregelen, waarvan één maatregel al in de eerste tranche van het VCP is opgenomen. Het gaat hierbij om de realisatie van drie kruispunten met verkeerslichten. De financiële dekking hiervan komt voort uit de ontwikkeling van Westergouwe.

Omschrijving maatregelcluster in het VCP

Op de N207 bij Westergouwe treden in de spitsperiodes nu al wachtrijen op bij rotondes. Samen met de provincie Zuid-Holland zijn maatregelen afgesproken om de bereikbaarheid te verbeteren: aanpassen van de twee rotondes op de N207 tot kruispunten met verkeerslichten. Dit geeft extra verkeerscapaciteit en minder wachtrijen. Ter ontsluiting van Westergouwe komt er een nieuw kruispunt met verkeerslichten op de N457.



Bron: Ontwerp VCP Gouda, 4 maart 2021

Beoordeling economische effecten

De verbetering van de N207 - Zuidwestelijke Randweg draagt in positieve zin bij aan de economische vitaliteit van Gouda. De onderstaande tabel toont per gebied de belangrijkste bevindingen.

| | Output | | Resultaat | | Impact | Toelichting |
|--------------------|--------------|----------------|------------------|-------------------|---------------------------------|---|
| | Leefbaarheid | Bereikbaarheid | Economie overall | Bezoekerseconomie | Bedrijfseconomisch functioneren | |
| Binnenstad | 0/+ | + | + | + | + | Positief effect op reistijden, vooral vanuit en naar de gebieden ten zuiden van Gouda. Daarnaast vormt de zuidwestelijke Randweg met een goede doorstroming een goed alternatief voor de westelijke ontsluiting van de binnenstad, wat tevens de robuustheid van de infrastructuur versterkt. Door de demping van doorgaand verkeer geven de maatregelen een lichte impuls aan de verblijfskwaliteit in de binnenstad. |
| Bedrijventerreinen | 0 | + | + | + | + | De maatregelen hebben primair een positief effect op de reistijden vanuit en naar de bedrijventerrein Gouwestroom en IJssel-front. Daarnaast biedt de zuidwestelijke Randweg met een goede doorstroming een goed alternatief voor de westelijke ontsluiting van Gouda. Dit komt in potentie de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Goudse Poort, Gouwespoor en Kromme Gouwe ten goede. Ook maatregel 3 (bewegwijzering en dynamische reistijdinformatie) draagt hieraan bij. |
| Overig Gouda | 0/+ | + | + | + | + | Positief effect op reistijden, vooral vanuit en naar de gebieden ten zuiden van Gouda. Door de demping van doorgaand verkeer geeft het maatregelencluster een lichte impuls aan de verblijfskwaliteit. |

Aandachtspunten bij uitvoering

De voorgaande beoordeling gaat ervan uit dat door de voorgestelde maatregelen ook daadwerkelijk de doorstroming op de N207 – Zuidwestelijke Randweg verbeteren. De keuze voor verkeerslichten op de N207 is de resultante van een zorgvuldige afweging van de provincie Zuid-Holland en de gemeente Gouda. In een studie van RHDHV is de optie van een turbotronde afgewogen tegen die van verkeerslichten en zijn voor de benodigde capaciteit en doorstroming verkeerslichten aanbevolen. Ook zijn in deze studie aanbevelingen voor de inrichting van de kruispunten gedaan. De door RHDHV aangedragen oplossingen zijn als input gebruikt voor de simulaties in het microscopische model dat Goudappel voor het VCP heeft gebruikt. Ook deze bevestigen dat met de voorgestelde kruispunten de doorstroming op de N207 verbetert. Wij bevelen aan om in de toekomst de doorstroming continu te blijven monitoren zodat ook tijdig kan worden bijgestuurd in maatregelen indien nodig. Te meer doordat na uitvoering van maatregelen in de binnenstad mogelijk ook de capaciteit van de Zuidwestelijke Randweg dient te worden vergroot.¹²

Een tweede aandachtspunt voor de doorstroming betreft de realisatie van dynamische parkeerverwijzing. Door (daarmee) het verkeer te verdelen over de Nieuwe Gouwe oostzijde en de Zuidwestelijke Randweg neemt de robuustheid van de infrastructuur toe en wordt de doorstroming op zowel de westelijke als zuidelijke ontsluiting van Gouda bevorderd. Wij bevelen daarom aan om maatregel 40 (dynamisch parkeerverwijssysteem) zo snel als mogelijk en in samenhang met de maatregelen aan de kruispunten op de N207 uit te voeren.

Tenslotte bevelen wij aan om de voorgestelde maatregelen 2 (capaciteitsuitbreiding rotondes) en 3 (bewegwijzering en dynamische reistijdinformatie) zo snel als mogelijk, maar uiterlijk aan het begin van de 2^{de} tranche uit te voeren. Deze maatregelen zijn namelijk randvoorwaardelijk voor een belangrijk deel van de maatregelen die het VCP in/rondom de binnenstad voorstelt.

¹² Zonder pilot Nieuwe Veerstal leiden de maatregelen van het VCP tot 35-40% meer autoverkeer op de Zuidwestelijke Randweg. Daarmee komt de verkeersintensiteit uit op 22.275 tot 23.100 motorvoertuigen per etmaal; ruim meer dan waarvoor de weg in principe is ingericht (max. 20.000 mvt/etm). Dit betekent dat gedurende de looptijd van het VCP mogelijk ook extra maatregelen nodig zijn om de doorstroming op de Zuidwestelijke Randweg te garanderen. Bij realisatie van de autoluwe Nieuwe Veerstal ligt dit sowieso voor de hand.

Cluster 2: Verbeteren stedelijke randweg

Omschrijving maatregel

Het maatregelcluster bestaat uit vijf maatregelen, waarvan twee maatregelen al in de 1^{ste} tranche van het VCP zijn opgenomen. Het gaat hierbij om het aanpassen van vier oversteeklocaties/kruispunten op de Goudse Houtsingel (maatregel 5) en capaciteitsuitbreiding van kruispunten en weginrichting in de spoorzone (maatregel 7).

Omschrijving maatregelcluster in het VCP

- Negen kruispunten vormgeven als voorrangsplein, met lokale uitbuiging van autorijbanen voor lagere snelheden, bij Goudse Houtsingel aanpassing van de oversteeklocaties vanwege verkeersveiligheid.
- Er komt één autorijstrook per richting zodat mensen gemakkelijker kunnen oversteken. Ook blijft meer ruimte over voor groen. Kwetsbare voetgangers en fietsers krijgen een aanmeldvoorziening om de autohoofdstroom 'op rood' te zetten voor extra oversteekkwaliteit.
- Langs de weg blijven éénrichtingsfietspaden aan beide zijden, omdat voor tweerichtingsfietspaden bomenkap nodig zou zijn.
- Het is wenselijk dat stedenbouwkundigen meeontwerpen, om te zorgen voor een parkway-achtige uitstraling van de stedelijke randweg.



Bron: Ontwerp VCP Gouda, 4 maart 2021

Beoordeling economische effecten

De verbetering van de Stedelijke Randweg draagt in positieve zin bij aan de economische vitaliteit van Gouda. De onderstaande tabel toont per gebied de belangrijkste bevindingen.

| | Output | | Resultaat | | Impact | Toelichting |
|--------------------|--------------|----------------|------------------|-------------------|---------------------------------|---|
| | Leefbaarheid | Bereikbaarheid | Economie overall | Bezoekerseconomie | Bedrijfseconomisch functioneren | |
| Binnenstad | 0/+ | + | + | + | + | Positief effect op reistijden, vooral vanaf de snelwegen. De maatregelen geven bovendien een lichte impuls aan de verblijfskwaliteit door de demping van doorgaand verkeer. |
| Bedrijventerreinen | 0 | ++ | ++ | + | + | Positief effect op reistijden, met name door uitvoering van de maatregelen 7 (spoorzone capaciteitsuitbreiding kruispunten en weginrichting) en 8 (slim verkeersmanagement Goudse Poort). Daarnaast bevorderen de maatregelen aan de Burgemeester van Reenensingel op termijn de bereikbaarheid van bedrijventerrein Goudse Poort vanuit het noorden. |
| Overig Gouda | 0/+ | + | + | + | + | Positief effect op reistijden, vooral vanaf de snelwegen. De maatregelen geven bovendien een lichte impuls aan de verblijfskwaliteit door de demping van doorgaand verkeer. |

Aandachtspunten bij uitvoering

De voorgaande beoordeling gaat ervan uit dat door de voorgestelde maatregelen ook daadwerkelijk de doorstroming op de Stedelijke Randweg verbeteren. Uitgezonderd de voorgestelde maatregelen op de Goudse Houtsingel (maatregel 5) is dit nog niet in detail onderzocht.¹³ Wel zijn de voorgestelde maatregelen door Goudappel in het microscopische model gesimuleerd. Deze tonen een positief effect op de doorstroming. Wij bevelen aan om bij uitvoering van de maatregelen uit de tweede, derde en vierde tranche van het VCP opnieuw detailstudies uit te voeren om tot een zo goed mogelijke inrichting van de kruispunten en doorstroming van de Stedelijke Randweg te komen. Daarnaast bevelen wij aan om na uitvoering van maatregelen de doorstroming op de Stedelijke Randweg continu te blijven monitoren zodat ook (tijdig) kan worden bijgestuurd als dit nodig is.

Daarnaast is het belangrijk dat de Burgemeester van Reenensingel, Goudse Houtsingel en Goverwillesingel hun belangrijke functie in het verkeersnetwerk kunnen blijven vervullen en dat maatregelen ook passen bij de functie die in het wensbeeld van de auto en grote voertuigen (zie pagina's 21 en 22 van het ontwerp VCP) is aangegeven. De illustratie van de Burgemeester van Reenensingel zoals weergegeven op pagina 27 van het ontwerp VCP kan daarbij een verkeerde indruk wekken. Hoewel het toevoegen van verblijfskwaliteit op zichzelf niet verkeerd is, dient juist bij de stedelijke Randweg de verkeersfunctie voorop te blijven staan.

Tenslotte bevelen wij aan om de voorgestelde maatregelen 7 (capaciteitsuitbreiding kruispunten spoorzone) en 8 (slim verkeersmanagement bij Goudse Poort) zo snel als mogelijk en uiterlijk aan het begin van de 2^{de} tranche uit te voeren. Deze maatregelen heffen immers een belangrijk deel van de (bestaande) knelpunten bij de Goudse Poort op en zijn randvoorwaardelijk voor een belangrijk deel van de maatregelen die het VCP in/rondom de Goudse binnenstad voorstelt. Daarnaast is een goede doorstroming op de Burgemeester van Reenensingel randvoorwaardelijk voor de uitvoering van de maatregelencusters 8 (Joubertstraat-Zwarteweg) en 9 (Eénrichtingscarré Thorbeckelaan – Graaf Florisweg).

¹³ Daarbij dient wel te worden opgemerkt dat de betreffende studie een "verkenning van mogelijkheden" betreft. Daarbij zijn voor de huidige vijf oversteeklocaties weliswaar een aantal varianten onderzocht, maar ontbreekt een helder advies. De vraag is dan ook welke varianten nu precies in het VCP zijn opgenomen. Daarnaast is het de vraag of er inderdaad één oversteeklocatie wordt opgeheven. Zo ja, is het van belang om ook de onderliggende infrastructuur zodanig aan te passen dat het huidige verkeer veilig van een andere oversteeklocatie gebruik gaat maken. Het is onduidelijk of de maatregelen in het VCP hierin nu voorzien.

Cluster 3: Doorwaadbare stad met 'het nieuwe 30'

Omschrijving maatregel

Het maatregelcluster bestaat uit tien maatregelen, waarvan drie maatregelen al in de 1^{ste} tranche van het VCP zijn opgenomen. Het gaat hierbij om het herinrichten van de Componistenlaan, de Poldermolendreef, de Willem van Pruisenlaan en de Middenmolenlaan (maatregel 9), de afstelling van verkeerslichten op zes locaties (maatregel 17) en de herinrichting van het kruispunt Goudkade-Industriestraat (maatregel 18).

Omschrijving maatregelcluster in het VCP

Alle wegen binnen Gouda worden 30 km/u, met enkele uitzonderingen. Zie ook het kaartje. De randwegen houden een hogere snelheidslimiet vanwege de stroomfunctie van deze wegen. Enkele delen van het wegennet zijn nu nog niet geschikt te maken voor 30 km/u, vanwege o.a. de hoeveelheid autoverkeer, en/of het risico op schijnveiligheid. Bij voldoende verkeersafname en goede ervaringen met het Nieuwe 30, kunnen deze wegen mogelijk op termijn ook 30 km/u worden, tot die tijd blijven deze wegen 50 km/u.



Bron: Ontwerp VCP Gouda, 4 maart 2021

Beoordeling economische effecten

De economische effecten van de 'doorwaadbare' stad met het nieuwe 30 zijn relatief beperkt. De onderstaande tabel toont per gebied de belangrijkste bevindingen.

| | Output | | Resultaat | | Impact | Toelichting |
|--------------------|--------------|----------------|------------------|-------------------|---------------------------------|--|
| | Leefbaarheid | Bereikbaarheid | Economie overall | Bezoekerseconomie | Bedrijfseconomisch functioneren | |
| Binnenstad | + | 0 | 0 | 0 | 0 | Aan de randen (Kattensingel, Wachtelstraat, Reigerstraat) neemt de verblijfskwaliteit toe, maar dit heeft maar in zeer beperkte mate invloed op de beleving van bezoekers. Het effect op reistijden is naar verwachting nihil. De extra reistijd als gevolg van minder snel kunnen rijden wordt naar verwachting opgeheven door een betere doorstroming die optreedt door een afname van het doorgaande verkeer. |
| Bedrijventerreinen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | De wegen die worden aangepakt liggen allen voorbij de bedrijventerreinen. Het behouden van 50 km/u op de Rotterdamseweg (met vrijliggende fietspaden) is positief voor o.a. bedrijventerrein IJsselfront. |
| Overig Gouda | + | 0 | 0 | 0 | 0 | De verblijfskwaliteit neemt op diverse locaties toe, maar dit heeft maar in beperkte mate invloed op de beleving van bezoekers. Te meer doordat bij de winkelstrips in overig Gouda vooral de bereikbaarheid en parkeervoorzieningen belangrijk voor het bedrijfseconomische functioneren zijn. Het effect op reistijden is naar verwachting nihil. |

Aandachtspunten bij uitvoering

Om het gebruik van de randwegen te stimuleren, is het belangrijk dat het onderscheid tussen de randwegen en de onderliggende stedelijke infrastructuur wordt vergroot. Ook vanuit leefbaarheid en een duurzaam gebruik van de infrastructuur geredeneerd, is het logisch dat bij de stedelijke infrastructuur een lagere snelheidslimiet wordt nagestreefd. Tegelijkertijd is het maar de vraag in hoeverre de verblijfskwaliteit in bezoekersgebieden door de maatregelen toeneemt. Naar verwachting is dit maar in beperkte mate het geval.

Een belangrijk aandachtspunt betreft het functioneren van de KW-weg. Deze heeft vooral voor de binnenstad een ontsluitingsfunctie en wordt relatief intensief gebruikt (13.000 tot 15.000 motorvoertuigen per etmaal). Als gevolg van de maatregelen in het VCP neemt de verkeersintensiteit op de KW-weg naar verwachting toe tot circa 13.650 tot 16.500 motorvoertuigen per etmaal. Dit kan leiden tot een toename van onveilige situaties, vooral in het geval de KW-weg als 30 km-weg wordt heringericht. Het risico bestaat daarmee dat fietsers en voetgangers meer ruimte gaan nemen dan dat de verkeersintensiteit eigenlijk toestaat.

Om verkeersveiligheid zo veel als mogelijk te borgen, zijn er meerdere opties. Idealiter wordt er op de KW-weg gewerkt met vrijliggende fietspaden. Tegelijkertijd is de fysieke ruimte daartoe beperkt. Om onveilige situaties zo veel als mogelijk te voorkomen, verdient het daarom aanbeveling om te werken met zogenaamde attentieverhogende maatregelen; niet alleen voor (vracht)autogebruikers, maar ook voor fietsers en voetgangers. Daarbij verdient het tevens aanbeveling om naast doorstroming en economische effecten hier specifiek de veiligheid(sbeleving) te monitoren. Op die manier kan periodiek worden geëvalueerd of de getroffen maatregelen leiden tot de gewenste effecten. Zo niet, ligt het voor de hand om de KW-weg (opnieuw) herin te richten tot 50 km-weg met de auto als primaire gebruiker.

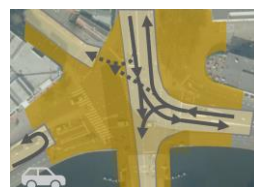
Cluster 4: Vereenvoudigen Kleiwegplein

Omschrijving maatregel

Dit maatregelencluster betreft het herinrichten en versimpelen van het kruispunt met meer ruimte voor lopen en fietsen. Uitvoering hiervan is voorzien in de tweede tranche van het VCP (2028-2032).

Omschrijving maatregelcluster in het VCP

- Tak Kattensingel loskoppelen voor autoverkeer (busverkeer wel mogelijk, bijv. met verzinkbare palen of camera's). Dit is voorwaarde voor een betere verblijfskwaliteit. Dit geeft extra ruimte om direct omliggende wijken zo juist beter te verbinden voor wandelaars en fietsers. Lokaal wel omrijdbewegingen voor autoverkeer, dat is gunstig voor modal shift.
- Versmallen rijlopers en kruisingsvlak, inrichten met streetprint of elementenverharding, toepassen van trottoirbanden (plaatselijk verlaagd).
- Verwijderen verkeerslichten, gelijkwaardig kruispunt-principe, eventueel doseerlicht voor oversteken en OV tussen Blekerssingel en Vredebest.
- Benadrukken historische noord-zuid-as en de route station-binnenstad in de verharding (lopen, fiets), bredere, obstakelvrije wandelroutes
- Bovenstaande herinrichting moet worden uitgewerkt met een zogenaamde microscopische verkeers-simulatie, om te komen tot een werkend ontwerp dat de verkeersstromen kan verwerken.



Bron: Ontwerp VCP Gouda, 4 maart 2021

Beoordeling economische effecten

De economische effecten van de dit maatregelencluster zijn mogelijk negatief, maar kunnen naar verwachting worden gemitigeerd door eerst andere maatregelen uit het VCP te treffen en de maatregel goed voor te bereiden. De onderstaande tabel toont per gebied de belangrijkste bevindingen.

| | Output | | Resultaat | | Impact | Toelichting |
|------------|--------------|----------------|------------------|-------------------|---------------------------------|---|
| | Leefbaarheid | Bereikbaarheid | Economie overall | Bezoekerseconomie | Bedrijfseconomisch functioneren | |
| Binnenstad | + | - | 0 | 0 | 0 | Met de uitvoering van deze maatregel wordt het westen van de binnenstad (w.o. Bolwerk garage) vanuit Gouda-Noord, Bodegraven-Reeuwijk en Alphen a/d Rijn per auto minder goed bereikbaar. Uitvoering van de maatregelen 3, 7, 8 en 40 kunnen echter het verschil in reistijd met de alternatieve route via Nieuwe Gouwe OZ verkleinen. Daarnaast blijft de oostkant van de binnenstad ook na vereenvoudiging van het Kleiwegplein per auto bereikbaar. Het is belangrijk om bezoekers goed naar de beschikbare parkeervoorzieningen te begeleiden en doorstroming te borgen. Op het moment dat de genoemde maatregelen zijn uitgevoerd voordat tot vereenvoudiging van het Kleiwegplein wordt overgegaan, is het negatieve economische effect hiervan naar verwachting beperkt. |

| | | | | | | |
|--------------------|-----|---|---|---|---|---|
| Bedrijventerreinen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | De economische effecten van deze maatregel voor de Goudse bedrijventerreinen zijn naar verwachting nihil. Tenminste, als de maatregelen 3, 7, 8 en 40 zijn uitgevoerd voordat tot de vereenvoudiging van het Kleiwegplein wordt overgegaan. Zo niet, bestaat het risico dat ook de bereikbaarheid van de Goudse bedrijventerreinen onder druk komt te staan. |
| Overig Gouda | 0/+ | 0 | 0 | 0 | 0 | De economische effecten van deze maatregel voor overig Gouda zijn naar verwachting nihil. Op het moment dat door flankerende maatregelen het zoekverkeer aan de zuidwestzijde van Gouda wordt beperkt, treedt hier naar verwachting een lichte positieve impuls in het verblijfsklimaat op. De door Goudappel uitgevoerde verkeersanalyses tonen in dit deel van Gouda in elk geval significant minder autoverkeer. |

Aandachtspunten bij uitvoering

Met de uitvoering van deze maatregel wordt het westen van de binnenstad (w.o. de Bolwerk garage) vanuit Gouda-Noord, Bodegraven-Reeuwijk en Alphen a/d Rijn in potentie minder goed bereikbaar per auto. Uitvoering van de maatregelen 3 (bewegwijzering en dynamische reistijdinformatie), 7 (spoorzone capaciteitsuitbreiding kruispunten en weginrichting), 8 (slim verkeersmanagement Goudse Poort) en 40 (dynamisch parkeerverwijssystem) kan het verschil in reistijd met de alternatieve route via Nieuwe Gouwe OZ echter doen verkleinen. Daarnaast blijft de oostkant van de binnenstad vanuit het noorden per auto bereikbaar. Het is belangrijk om bezoekers daartoe goed te begeleiden zoals ook met de genoemde maatregelen wordt beoogd. Op het moment dat deze maatregelen zijn uitgevoerd voordat tot vereenvoudiging van het Kleiwegplein wordt overgegaan, is het negatieve economische effect hiervan naar verwachting beperkt. Wij bevelen daarom aan om de uitvoering van de maatregelen 3, 7, 8 en 40 randvoorwaardelijk te maken aan de voorgestelde vereenvoudiging van het Kleiwegplein.

Daarnaast is het belangrijk om de herinrichting met een zogenaamde microscopische verkeerssimulatie uit te werken, zodat er op het Kleiwegplein (en de toegangswegen) een werkend ontwerp ontstaat dat de verkeersstromen kan verwerken. Dit betekent dat voor uitvoering eerst detailstudies dienen te worden uitgevoerd om te komen tot een ontwerp waarmee zowel de doelen van deze maatregel kunnen worden bereikt als de bereikbaarheid van bedrijven wordt geborgd. Dit geldt in het bijzonder voor de bedrijven in het stationsgebied en de binnenstad.

Cluster 5: Autoluwe Nieuwe Veerstal

Omschrijving maatregel

Het maatregelcluster bestaat uit vier maatregelen, waarvan één maatregel al in de 1^{ste} tranche van het VCP is opgenomen. Het gaat hierbij om de uitvoering van een pilot die moet uitwijzen of overgegaan kan worden tot een definitieve herinrichting voor een autoluwe Nieuwe Veerstal (maatregel 20).

| Omschrijving maatregelcluster in het VCP | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Gefaseerde pilot met tijdelijke inrichting: eerst tijdelijke weekendafsluiting, daarna tijdelijke weekafsluiting. Daarvóór is tijdig informeren van weggebruikers nodig (social media, bebording). Randvoorwaarde is een goed functionerende Zuidwestelijke Randweg. Daarom zijn voor- en nametingen nodig van het autoverkeer. Van tevoren maakt de gemeente afspraken over de opzet, planning en criteria bij de pilot. Na succesvolle pilot: inrichting volgens shared space principe waarbij wandelaars vanuit de binnenstad gemakkelijk de kades kunnen bereiken. Ontheffinghouders (OV, logistiek, bewoners, ondernemers, bezoekers) houden toegang. Hierbij wordt aangesloten op techniek van zero-emissie stadslogistiek/autoluwe binnenstad (zie maatregel 10). |  |
| Bron: Ontwerp VCP Gouda, 4 maart 2021 | |

Beoordeling economische effecten

De economische effecten van dit maatregelencluster zijn naar verwachting negatief. De onderstaande tabel toont per gebied de belangrijkste bevindingen.

| | Output | | Resultaat | | Impact | Toelichting |
|--------------------|--------------|----------------|------------------|-------------------|---------------------------------|---|
| | Leefbaarheid | Bereikbaarheid | Economie overall | Bezoekerseconomie | Bedrijfseconomisch functioneren | |
| Binnenstad | + | -- | -- | -- | -- | Deze beoordeling gaat uit van uitvoering van de herinrichting. De economische effecten van de pilot zullen waarschijnlijk minder hevig zijn, maar tevens negatief. Specifiek op de Nieuwe Veerstal zal de verblijfskwaliteit toenemen. Het economische effect hiervan is echter beperkt doordat de Nieuwe Veerstal geen onderdeel uitmaakt van het kernwinkelgebied (zie voor een nadere toelichting de aandachtspunten zoals die hieronder zijn beschreven). |
| Bedrijventerreinen | 0 | 0/- | 0/- | 0/- | 0/- | De bereikbaarheid van bedrijventerreinen kan verminderen als door congestie op de Zuidwestelijke Randweg het verkeer uitwijkt naar de Nieuwe Gouwe OZ en/of de KW-weg (waar de restcapaciteit beperkt is). |
| Overig Gouda | 0 | 0/- | 0 | 0 | 0 | De bereikbaarheid van overig Gouda kan verminderen door congestie op de Zuidwestelijke Randweg |

Aandachtspunten bij uitvoering

Wij beoordelen de uitvoering van deze maatregel als zeer risicovol. De in het kader van het VCP uitgevoerde verkeersanalyses geven duidelijk aan dat de uitvoering van deze maatregel tot problemen op de toegangswegen tot de Goudse binnenstad leidt. De Zuidwestelijke Randweg heeft nu nog enige restcapaciteit, maar kan in geval van een knip bij de Nieuwe Veerstal niet alle verkeerstoename opvangen.¹⁴ Ook bij uitbreiding van de Middelblok- en Polderrotonde is het de vraag of de weg het extra verkeer aan kan.

De uitvoering van deze maatregel is te meer risicovol omdat de verkeersintensiteiten op de Zuidwestelijke Randweg sterk toenemen. Door een toenemend aantal inwoners en arbeidsplaatsen – en een toenemend autogebruik – is de verkeersintensiteit op de Zuidwestelijke Randweg in de periode 2015-2019 met maar liefst 20% toegenomen. Goudappel verwacht dat deze groei in de toekomst doorzet en geeft aan dat bij de afweging van de maatregelen omtrent de Nieuwe Verstal hiermee rekening dient te worden gehouden.¹⁵

De vraag is echter of het door Goudappel gehanteerde verkeersmodel hiermee ook rekening houdt. Bij uitsluitend de uitvoering van de maatregelenclusters 1 en 2 zou volgens het verkeersmodel de verkeersintensiteit op de Zuidwestelijke Randweg in de periode 2018-2030 met 1 tot 3% toenemen.¹⁶ Ditzelfde verkeersmodel geeft aan dat bij uitvoering van het totale VCP inclusief autoluwe Nieuwe Veerstal de verkeersintensiteit 70 tot 80% toeneemt.¹⁷ Op basis van tellingen in periodes van tijdelijke afsluiting 2017 (geheel) en 2018 (deels) concludeert het VCP dat effecten mogelijk zullen meevallen als gevolg van een 'verdamping' van verkeer. Deze verdamping zou echter het gevolg kunnen zijn "van mensen die de fiets paktten in plaats van de auto of hun verplaatsing niet meer maakten".¹⁸

Zeker dit laatste is voor de binnenstad zeer risicovol. Op het moment dat bezoekers worden ontmoedigd om de binnenstad te bezoeken, kan dit negatieve effecten hebben op de bestedingen van bezoekers en dus de omzet van ondernemers.¹⁹ Te meer doordat de waardering van de autobereikbaarheid in de binnenstad al onder druk staat.²⁰ Daarnaast nemen als gevolg van deze maatregel de reistijdskosten van medewerkers en leveranciers toe. Niet alleen doordat reistijden op de Zuidwestelijke Randweg door de maatregel toenemen, maar ook doordat reistijden op de Nieuwe Gouwe oostzijde kunnen toenemen. In potentie vermindert dit laatste ook de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen in Gouda.

Op het moment dat ondanks de genoemde risico's toch wordt overgegaan tot uitvoering van de pilot is het in elk geval belangrijk om niet alleen de verkeerseffecten maar ook de economische effecten te monitoren/evalueren. Dit kan door nadrukkelijk aandacht te besteden aan herkomst en bestemmingen van verkeer en inzicht te bieden in de effecten op het aantal bezoekers en de bestedingen in de stad.

Daarnaast bevelen wij aan om bij eventuele uitvoering van de pilot ook nadrukkelijk ondernemers te betrekken. Dit begint in onze ogen al bij het specifieke monitorings- en evaluatieplan waaraan in het achtergrondrapport van het VCP wordt gerefereerd. Daarbij is het tevens van belang dat er op drukke momenten wordt getest. Op die

¹⁴ Goudappel (2021), Achtergrondrapport Verkeerscirculatieplan Gouda, pagina 100.

¹⁵ Goudappel (2021), Achtergrondrapport Verkeerscirculatieplan Gouda, pagina 103.

¹⁶ Goudappel (2021), Achtergrondrapport Verkeerscirculatieplan Gouda, pagina 97.

¹⁷ Goudappel (2021), Achtergrondrapport Verkeerscirculatieplan Gouda, pagina 103.

¹⁸ Goudappel (2021), Achtergrondrapport Verkeerscirculatieplan Gouda, pagina 102.

¹⁹ Te meer doordat een belangrijk deel van de toevloeiing van bestedingen vanuit de gebieden ten zuiden van Gouda afkomstig is (met name Krimpenerwaard, zie pagina 3 van deze notitie). Sowieso wordt de Bolwerk garage door deze ingreep vanuit het zuiden minder goed bereikbaar.

²⁰ Met een 6,3 blijft deze sterk achter bij vergelijkbare centra (7,4) en het gemiddelde in Gouda (7,6). Bron: I&O Research (2019), Randstad Koopstromen 2018.

manier ontstaat immers ook een objectief beeld van de economische effecten die als gevolg van een autoluwe Nieuwe Veerstal kunnen optreden. Tenslotte verdient het aanbeveling om in de verdere uitwerking van deze maatregel nadrukkelijk ook de robuustheid van de infrastructuur in acht te houden.

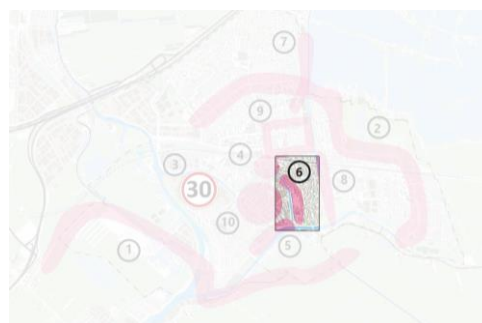
Cluster 6: Verbeteren verblijfskwaliteit Blekerssingel-Fluwelensingel

Omschrijving maatregel

Dit maatregelencluster betreft het herinrichten van de Blekerssingel-Fluwelensingel conform 'het nieuwe 30' met meer ruimte voor fiets en lopen. Uitvoering hiervan is voorzien in de eerste tranche van het VCP.

Omschrijving maatregelcluster in het VCP

- Meer ruimte voor wandelen door verplaatsen van parkeerplaatsen naar de omgeving Klein Amerika, Vossenburchkade en Schouwburgplein, creëren wandelruimte langs oever, maatwerk voor mindervaliden.
- Instellen 30 km/u, instelling verkeerslichten met meer tijd voor oversteken (OV krijgt elektronisch prioriteit).
- Bussen blijven hier wel rijden, o.a. R-netlijnen; de gemeente maakt afspraken met de vervoerder over de rijnsnelheid.
- Volwaardige fietsstroken en streetprint/elementenverharding (voorbeeld Maliesingel Utrecht) zijn wenselijk om de verblijfsfunctie te benadrukken.
- Nieuwe wandelverbinding met brug tussen Klein Amerika naar de binnenstad (Koepoort) inclusief veilige oversteek.
- Dynamische parkeerinfo met parkeerbezetting vanaf de randen van Gouda voorkomt onnodig zoekverkeer naar parkeervoorzieningen.



Bron: Ontwerp VCP Gouda, 4 maart 2021

Beoordeling economische effecten

De economische effecten van het verbeteren van de verblijfskwaliteit aan de Blekerssingel en Fluwelensingel zijn relatief beperkt. De onderstaande tabel toont per gebied de belangrijkste bevindingen.

| | Output | | Resultaat | | Impact | Toelichting |
|--------------------|--------------|----------------|------------------|-------------------|---------------------------------|--|
| | Leefbaarheid | Bereikbaarheid | Economie overall | Bezoekerseconomie | Bedrijfseconomisch functioneren | |
| Binnenstad | + | 0 | 0 | 0 | 0 | Op de Blekerssingel en Fluwelensingel neemt naar verwachting de verblijfskwaliteit toe, maar dit heeft slechts in zeer beperkte mate invloed op de beleving van bezoekers. Het effect op reistijden is naar verwachting nihil. |
| Bedrijventerreinen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | De economische effecten van deze maatregel voor de Goudse bedrijventerreinen zijn naar verwachting nihil. |
| Overig Gouda | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | De economische effecten van deze maatregel voor overig Gouda zijn naar verwachting nihil. |

Aandachtspunten bij uitvoering

In de totstandkoming van het VCP is het instellen van éénrichtingsverkeer op de Blekerssingel en Fluwelensingel afgewogen, maar niet als kansrijk beoordeeld. Van-

wege de functie van de singels als toegangsweg naar de binnenstad is het inderdaad ook belangrijk dat deze tweerichtingsverkeer blijven faciliteren.

Daarnaast is het belangrijk dat de maatregelen aan de Blekerssingel en Fluwelensingel na maatregel 40 (dynamisch parkeerverwijssysteem) en idealiter ook maatregel 3 (bewegwijzering en dynamische reistijdinformatie) wordt uitgevoerd. Op die manier wordt het bestemmingsverkeer (naar de binnenstad) immers maximaal gefaciliteerd en kan zoekverkeer worden gereduceerd. Op het moment dat maatregel 3 pas na uitvoering van de maatregelen aan de Blekerssingel en Fluwelensingel plaatsvindt (zoals nu in het VCP aangegeven), bestaat het risico dat in eerste instantie het zoekverkeer op de singels toeneemt.

Verder bevelen wij aan om bij verdere planuitwerking voor de herinrichting van de Blekerssingel en Fluwelensingel expliciet rekening te houden met de (benodigde) locaties van laden en lossen.²¹ Voorkomen dient te worden dat laden en lossen de doorstroming op de singels en bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen beperkt. Ook verdient het aanbeveling om (kort) parkeren van bezoekers van commerciële bedrijven te blijven faciliteren om als zodanig eventuele negatieve economische effecten voor gevestigde ondernemers te voorkomen.

Tenslotte vormt de realisatie van een supermarkt aan de Fluwelensingel een apart aandachtspunt. Belangrijk is om bij de herinrichting rekening te houden met deze ontwikkeling en te voorkomen dat een combinatie van plannen leidt tot een verder onder druk staande bereikbaarheid van de totale binnenstad.

²¹ Daarbij ook rekening houdend met het feit dat bussen hier blijven rijden (zie pagina 34 van het ontwerp VCP).

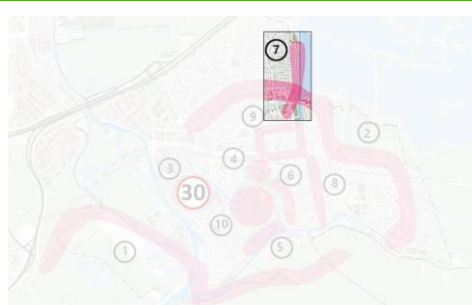
Cluster 7: Verbeteren Bodegraafsestraatweg

Omschrijving maatregel

Dit maatregelencluster betreft het optisch versmallen van Bodegraafsestraatweg. Uitvoering hiervan is voorzien in de tweede tranche van het VCP (2028-2032).

Omschrijving maatregelcluster in het VCP

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



Bron: Ontwerp VCP Gouda, 4 maart 2021

Beoordeling economische effecten

De economische effecten van het verbeteren van de Bodegraafsestraatweg zijn relatief beperkt. De onderstaande tabel toont per gebied de belangrijkste bevindingen.

| | Output | | Resultaat | | Impact | Toelichting |
|--------------------|--------------|----------------|------------------|-------------------|---------------------------|--|
| | Leefbaarheid | Bereikbaarheid | Economie overall | Bezoekerseconomie | Bedrijfseco. functioneren | |
| Binnenstad | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Het reistijdverschil dat hierdoor optreedt voor bezoekers vanuit het noorden (o.a. Bodegraven-Reeuwijk) is zodanig klein dat dit het bezoekgedrag naar verwachting maar beperkt zal beïnvloeden. |
| Bedrijventerreinen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | De economische effecten van deze maatregel voor de Goudse bedrijventerreinen zijn naar verwachting nihil. |
| Overig Gouda | + | 0 | 0 | 0 | 0 | Op de Bodegraafsestraatweg neemt de verblijfskwaliteit toe, maar dit heeft geen invloed op de beleving van bezoekers aan winkelgebieden. Het effect op reistijden is naar verwachting nihil. |

Aandachtspunten bij uitvoering

Deze maatregel zal in de praktijk weinig economische effecten hebben. Waar het leidt tot extra verblijfskwaliteit is het economische effect daarvan nihil. Wel is het belangrijk dat deze weg haar functie zoals aangegeven in het wensbeeld voor auto's en grote voertuigen (respectievelijk pagina's 21-22 van het ontwerp VCP) kan blijven vervullen.

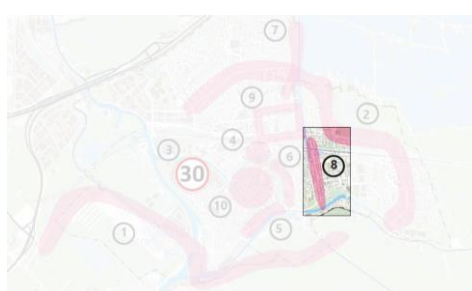
Cluster 8: Verbeteren verblijfskwaliteit Joubertstraat–Zwarteweg

Omschrijving maatregel

Het maatregelcluster bestaat uit twee maatregelen die pas in 3^{de} tranche van het VCP zijn opgenomen. Het gaat hierbij om respectievelijk het herinrichten van de Joubertstraat en de Zwarteweg naar een 30 km/u weg.

Omschrijving maatregelcluster in het VCP

- Instellen 30 km/u-regime, verkeerslichten met meer tijd voor oversteken.
- Kruispunten gelijkwaardig uitvoeren met oversteekplateaus met streetprint of elementenverharding. Bij groot onderhoud ook de wegvakken uitvoeren in streetprint of elementenverharding.
- Op de Zwarteweg huidige wegmarkering vervangen door visueel afwijkende verhardingsstroken en molgoten (zie Bodegraafsestraatweg).



Bron: Ontwerp VCP Gouda, 4 maart 2021

Beoordeling economische effecten

De economische effecten van het verbeteren van de verblijfskwaliteit op de Joubertstraat - Zwarteweg zijn relatief beperkt. De onderstaande tabel toont per gebied de belangrijkste bevindingen.

| | Output | | Resultaat | | Impact | Toelichting |
|--------------------|--------------|----------------|------------------|-------------------|---------------------------|--|
| | Leefbaarheid | Bereikbaarheid | Economie overall | Bezoekerseconomie | Bedrijfseco. functioneren | |
| Binnenstad | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Het reistijdverschil dat hierdoor voor bezoekers optreedt, is zodanig klein dat dit het bezoekgedrag naar verwachting weinig zal beïnvloeden. |
| Bedrijventerreinen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | De economische effecten van deze maatregel voor de Goudse bedrijventerreinen zijn naar verwachting nihil. |
| Overig Gouda | + | 0 | 0 | 0 | 0 | Op de Joubertstraat en Zwarteweg neemt de verblijfskwaliteit toe, maar dit heeft geen invloed op de beleving van bezoekers aan winkelgebieden. Het effect op reistijden is naar verwachting nihil. |

Aandachtspunten bij uitvoering

Deze maatregel zal in de praktijk weinig economische effecten hebben. Waar het leidt tot extra verblijfskwaliteit is het economische effect daarvan nihil.

Cluster 9: Eénrichtingscarré Thorbeckelaan – Graaf Florisweg

Omschrijving maatregel

Het maatregelcluster bestaat uit zeven maatregelen, waarvan de uitvoering pas in de 3^{de} en 4^{de} tranche van het VCP is opgenomen.

Omschrijving maatregelcluster in het VCP

- Eénrichting voor autoverkeer tegen de klok in, OV rijdt gebundeld via Willem de Zwijgersingel, fietsers krijgen langs Thorbeckelaan en Statensingel een tweerichtingenfietspad aan noord- resp. westzijde.
- Instellen 30 km/u, verkeerslichten geven meer tijd voor oversteken.
- Kruispunten met oversteekplateaus met streetprint.
- Graaf Florisweg blijft tweerichtingen verkeer tot aan Vossenburchkade (op termijn fietsstraat-inrichting als auto-intensiteit dat toelaat).
- Vereenvoudigde inrichting Albert Plesmanplein, met betere afwikkeling voor alle vervoerwijzen en verbetering verkeersveiligheid.
- Voorkomen sluiproutes door wijk met lokale verkeersmaatregelen.



Bron: Ontwerp VCP Gouda, 4 maart 2021

Beoordeling economische effecten

De economische effecten van dit maatregelencluster zijn mogelijk negatief, maar kunnen naar verwachting voor een belangrijk deel worden gemitigeerd door het maatregelenpakket iets aan te passen en flankerende maatregelen te treffen (zie ook onder het kopje 'aandachtspunten bij uitvoering'). De onderstaande tabel toont per gebied de belangrijkste bevindingen.

| | Output | | Resultaat | | Impact | Toelichting |
|--------------------|--------------|----------------|------------------|-------------------|---------------------------------|---|
| | Leefbaarheid | Bereikbaarheid | Economie overall | Bezoekerseconomie | Bedrijfseconomisch functioneren | |
| Binnenstad | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | De economische effecten van deze maatregelen zijn voor de binnenstad naar verwachting nihil. Mede ter stimulering van het gebruik van de parkeervoorziening aan de Van Vossenburchkade bevelen wij wel aan om de directe verbinding tussen de Burgemeester Jamessingel en de Graaf Florisweg (via het Albert Plesmanplein) te behouden. |
| Bedrijventerreinen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | De economische effecten van deze maatregel voor de Goudse bedrijventerreinen zijn naar verwachting nihil. |
| Overig Gouda | +/- | - | - | - | - | Deze maatregelen kunnen bijdragen aan de leefbaarheid in het noordelijke deel van Gouda op het moment dat zoekverkeer zo veel als mogelijk wordt beperkt. De economische effecten voor de winkelstrips Van Hogendorpplein en – in mindere mate – Willem & Marialaan zijn naar verwachting negatief. Wel kunnen deze effecten worden beperkt door het treffen van mitigerende maatregelen (zie ook hieronder). |

Aandachtspunten bij uitvoering

De belangrijkste negatieve economische effecten van dit maatregelencluster hangen samen met de afnemende bereikbaarheid van de winkelstrips Van Hogendorpplein en – in mindere mate – Willem en Marialaan. Een belangrijk deel van deze negatieve effecten kunnen worden gemitigeerd door de verbinding tussen de Burgemeester Jamessingel en de Graaf Florisweg (via het Albert Plesmanplein) te behouden. Op deze manier zullen bezoekers vanuit het westen voor een bezoek aan de winkelstrip Van Hogendorpplein het rondje Graaf Florisweg, Bodegraafsestraatweg en Thorbeckelaan moeten blijven maken, maar dit geldt voor de Willem en Marialaan niet hetgeen de bereikbaarheid van deze winkelstrip ten goede komt. Daarnaast blijft de parkeervoorziening Van Vossenburchkade op deze manier van weerszijden goed bereikbaar en wordt (dus) onnodig omrijverkeer na een bezoek aan de binnenstad voorkomen.

Belangrijk om op te merken is dat dit maatregelencluster vanuit de doelen van het VCP vooral relevant is voor het verminderen van het doorgaande noord-zuidverkeer.²² Het behouden van de verbinding tussen de Burgemeester Jamessingel en de Graaf Florisweg (via het Albert Plesmanplein) staat het bereiken van dit doel niet in de weg. Daarnaast is vermindering van de verkeersintensiteiten op de Burgemeester Jamesingel vanuit intensiteitsdoelstellingen niet nodig²³ en kan verbetering van verkeersveiligheid op het Albert Plesmanplein ook worden bereikt indien de verbinding tussen de Burgemeester Jamessingel en de Graaf Florisweg blijft bestaan.

Voor wat betreft de winkelstrip aan het Van Hogendorpplein is het belangrijk om op te merken dat niet alleen de reistijd vanuit het westen toeneemt, maar dat ook de meest gebruikte parkeervoorziening (aan de achterzijde van de daar gevestigde supermarkt) minder goed bereikbaar wordt. Naar verwachting zullen bezoekers vanuit het westen daarom in toenemende mate kiezen voor de aanrijroute via de Bleulandweg en de auto parkeren bij het parkeerterrein voor de Pauluskerk. Daarvoor is het echter wel noodzakelijk dat de aanrijroute via de Bleulandweg behouden blijft en de oversteekbaarheid naar de supermarkt wordt gestimuleerd.

Met betrekking tot dit laatste bevelen wij aan om in afstemming met zowel de ondernemersvereniging als de supermarkt tot passende maatregelen te komen en daarbij ook oog te hebben voor de beschikbare parkeercapaciteit in het gebied. Nu lijkt deze op sommige momenten al ontoereikend te zijn; een knelpunt dat door het minder goed bereikbaar maken van één van de parkeervoorzieningen kan worden vergroot. Wij bevelen daarom nadrukkelijk aan om in de nadere uitwerking van maatregelen ook het vraagstuk van parkeercapaciteit te betrekken.

Een laatste aandachtspunt betreft het zoekverkeer dat als gevolg van de voorgestelde maatregelen fors kan toenemen. Te meer doordat een groot aantal straten binnen het éénrichtingscarré ook éénrichtingsstraten zijn. Dit maakt investeringen in goede bewegwijzering noodzakelijk alsmede ingrepen in de inrichting van straten die zorgen voor een natuurlijke 'begeleiding' van bezoekers. Hoewel in de beschrijving van het maatregelencluster op pagina 37 van het ontwerp VCP wordt gerefereerd aan het treffen van lokale verkeersmaatregelen om sluipverkeer te beperken, zien wij deze in de projectenlijst niet terug. Wij bevelen in elk geval aan om hiervoor wel investeringen te plegen. Dergelijke investeringen komen zowel de leefbaarheid in de wijk als de waardering van de bereikbaarheid van de winkelstrips Van Hogendorpplein en Willem en Marialaan ten goede.

²² Hoewel het maatregelencluster in principe ook bijdraagt aan verkeersveiligheid doordat het doorgaand verkeer in dit gebied vermindert, wordt verkeersveiligheid op de Thorbeckelaan al gestimuleerd door specifieke maatregelen die door Sweco op dit punt zijn geadviseerd en in het no-regret pakket (van fase 1 uit 2019) zijn opgenomen (zie maatregel 4.41 op pagina 63 van het ontwerp VCP). Het primaire doel van het éénrichtingscarré zijn dan ook het verbeteren van de kwaliteit van het fietsnetwerk en het reduceren van (onnodig) doorgaand verkeer.

²³ Goudappel (2021), Achtergrondrapport Verkeerscirculatieplan Gouda, pagina 90.

Cluster 10: Verbeteren verblijfskwaliteit binnenstad

Omschrijving maatregel

Het maatregelcluster bestaat uit zeven maatregelen, waarvan zes maatregelen al (deels) in de 1^{ste} tranche van het VCP zijn opgenomen. Dit geldt niet voor het realiseren van een nieuwe wandelbrug bij de Singels ter hoogte van Klein Amerika. Een onderzoek hiernaar zal in de tweede tranche plaatsvinden.

Omschrijving maatregelcluster in het VCP

In het Verkeerscirculatieplan wordt de gemeenteraad gevraagd een besluit te nemen over het toekomstbeeld voor de binnenstad. ... Zoals beschreven gaat het om drie pijlers waar een raadsbesluit voor wordt gevraagd:

1. Aantrekkelijk verblijfsklimaat.
2. Sturen op parkeren.
3. Sturen op toegankelijkheid.

Zie voor nadere toelichting pagina 41 van het ontwerp VCP.



Bron: Ontwerp VCP Gouda, 4 maart 2021

Beoordeling economische effecten

De uitvoering van dit maatregelencluster draagt naar verwachting positief bij aan de economische vitaliteit van Gouda. Wel zijn er een aantal belangrijke aandachtspunten bij de uitvoering. De onderstaande tabel toont de belangrijkste bevindingen.

| | Output | | Resultaat | | Impact | Toelichting |
|--------------------|--------------|----------------|------------------|-------------------|--------------------------|---|
| | Leefbaarheid | Bereikbaarheid | Economie overall | Bezoekerseconomie | Bedrijfsco. functioneren | |
| Binnenstad | + | 0/+ | 0/+ | 0/+ | 0/+ | De economische effecten van dit maatregelencluster verschillen naar verwachting naar branche en deelgebied, maar zijn voor de binnenstad als geheel per saldo positief. Dit heeft vooral te maken met maatregel 35 (herinrichten openbare ruimte met meer groen, verblijfsruimte, etc.) en maatregel 40 (dynamisch parkeerverwijssysteem). Het toevoegen van een handelingsperspectief op het creëren van extra parkeercapaciteit (als mogelijke follow-up van de maatregelen 36, 37 en 41) kan dit maatregelencluster verder versterken (zie ook hieronder). |
| Bedrijventerreinen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | De economische effecten van deze maatregel voor de Goudse bedrijventerreinen zijn naar verwachting nihil. |
| Overig Gouda | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | De economische effecten van deze maatregel voor overig Gouda zijn naar verwachting nihil. |

Aandachtspunten bij uitvoering

Maatregelencluster 10 bevat een breed pakket aan maatregelen om de verblijfskwaliteit in de binnenstad te verbeteren. In potentie draagt het maatregelencluster daarmee ook bij aan de economische vitaliteit van de binnenstad. Uitvoering van maatregel 35 (herinrichten openbare ruimte met meer groen, verblijfsruimte, etc.) voorziet in investeringen om de attractiviteit van de binnenstad voor bezoekers te vergroten, maar vraagt tegelijkertijd om nadere toelichting en uitwerking. Het ver-

dient aanbeveling om daarbij een brede groep van ondernemers (detailhandel, horeca, cultuur, toerisme) te betrekken, zodat de economische effecten van de betreffende investeringen worden geoptimaliseerd.

Het dynamische parkeerverwijssystem (maatregel 40) is een belangrijke maatregel voor de binnenstad en kan bovendien bijdragen aan de gewenste verdeling van het verkeer. Congestie voor de meest gebruikte parkeervoorzieningen (Nieuwe Markt en Klein Amerika) wordt met uitvoering van deze maatregel bovendien beperkt. De economische effecten van deze maatregel zijn dan ook positief en wij bevelen aan om z.s.m. tot uitvoering van deze maatregel over te gaan.

De maatregelen 36, 37 en 41 sorteren voor op een parkeerstrategie die periodiek op basis van de uitkomsten van monitoring en evaluatie kan worden aangepast. In lijn met de huidige (scheve) bezetting van parkeervoorzieningen ligt de focus in eerste instantie logischerwijs op het beter benutten van de aanwezige parkeercapaciteit. Tegelijkertijd laten de voor het VCP uitgevoerde analyses zien dat er op piekmomenten al weinig (rest)capaciteit aanwezig is. Zo is op een gemiddelde zaterdagmiddag de Nieuwe Marktgarage volledig bezet, bedraagt de bezettingsgraad op Klein Amerika zo'n 90% en is de bezetting ook op het Schouwburgplein met meer dan 70% hoog.²⁴

Met de maatregelen aan het Kleiwegplein en de Nieuwe Veerstal vermindert in potentie de bereikbaarheid van de Bolwerkgarage, waardoor juist deze interessant kan zijn om in de toekomst meer bewoners te faciliteren (zoals met maatregel 37 wordt beoogd). Het VCP maakt echter ook duidelijk dat hieraan een fors prijskaartje kan hangen.²⁵ Daardoor kan de verleiding ontstaan om het extra bewonersparkeren in parkeervoorzieningen vooral op Klein Amerika (als gemeentelijke parkeervoorziening) te faciliteren. Dit is gegeven de functie en toekomstige bereikbaarheid van parkeervoorzieningen in/rondom de binnenstad echter ongewenst. In meer algemene zin bevelen wij aan om in de uitwerking van de parkeerstrategie het bezoekersparkeren voorop te stellen. De gesignaleerde parkeersituatie en de (lage) beoordeling die bezoekers gemiddeld genomen aan parkeervoorzieningen in de binnenstad geven²⁶, geven daartoe alle aanleiding.

Voorts is duidelijk dat op termijn de parkeercapaciteit in de binnenstad onder druk kan komen te staan. In maatregel 41 wordt dit in feite al gesignaleerd, maar een handelingsperspectief op het toevoegen van parkeercapaciteit ontbreekt. Dit terwijl het VCP in principe een looptijd heeft tot 2042. Om die reden bevelen wij aan om een handelingsperspectief voor het realiseren van extra parkeercapaciteit in/rondom de binnenstad te creëren. Een parkeervoorziening aan de zuidkant kan in potentie bijdragen aan minder autoverkeer in de binnenstad. Tegelijkertijd past uitbreiding van een huidige parkeerfaciliteit dichtbij het kernwinkelgebied meer bij het detailhandelsbeleid zoals dit in de Winkelvisie 2017-2026 is geformuleerd. In elk geval dient te worden voorkomen dat op termijn de parkeercapaciteit in/rondom de binnenstad ontoereikend is en de waardering van parkeervoorzieningen (verder) afneemt.

Een heel ander aandachtspunt betreft de sturing op toegankelijkheid waaraan op de pagina's 38, 40 en 41 van het ontwerp VCP wordt gerefereerd. Hoewel deze geen vertaling lijkt te hebben gekregen in een specifiek project kan een dergelijke maatregel het bezoek aan de binnenstad bemoeilijken c.q. onder druk zetten. Hoewel de tekst op pagina 40 suggereert dat ook bezoekers telefonisch of via internet ontheffing kunnen aanvragen, kan dit de gastvrijheid richting bezoekers sterk verlagen. Of dit ook daadwerkelijk het geval zal zijn, is op dit moment niet te beoordelen. In elk geval bevelen wij aan om bij een eventuele uitwerking van een 'selectieve toegankelijkheid'

²⁴ Goudappel (2021), Achtergrondrapport Verkeerscirculatieplan Gouda, pagina 50.

²⁵ Goudappel (2021), Achtergrondrapport Verkeerscirculatieplan Gouda, pagina 87.

²⁶ I&O Reseach (2019), Randstad Koopstromen 2018.

nadrukkelijk ook ondernemers te betrekken. Op die manier kunnen eventuele negatieve effecten op bezoekersstromen en bestedingen (hopelijk) worden voorkomen.

Ook de realisatie van een extra brug over de singels betreft een aandachtspunt. Een extra brug ter hoogte van Klein Amerika kan in potentie de toegang tot de stad via de Lange Tiendeweg verzwakken. Een aansluiting op de Koepoort past ook niet bij de ruimtelijke detailhandelsstructuur in de binnenstad zoals die in de Winkelvisie 2017-2025 is bepaald. Om die reden is betrokkenheid van ondernemers bij een eventueel onderzoek naar een nieuwe wandelbrug in elk geval gewenst.

Tenslotte is het belangrijk om bij uitvoering van werkzaamheden bewust te zijn van de verschillende effecten naar moment/seizoen. Dit geldt voor het VCP in algemene zin, maar voor de binnenstad in het bijzonder (aangezien hier een belangrijk deel van de maatregelen is geconcentreerd). Wij bevelen aan om hierbij een slimme planning te hanteren om nadelen voor ondernemers zo veel als mogelijk te voorkomen. Indien dit niet mogelijk blijkt, is nadeelcompensatie vaak een goede methode om uitvoering te stimuleren.