



# Raadsvoorstel

afdeling  
Ruimtelijk beleid en advies

steller  
M. Corsel

gouda  
11 mei 2021

dossiernummer  
5052

telefoon  
0182588532

onderwerp  
Verkeerscirculatieplan Gouda

## Gevraagd besluit

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad van de gemeente Gouda voor te besluiten tot:

1. Het vaststellen van het Verkeerscirculatieplan Gouda.
2. Het vaststellen van de eerste tranche maatregelen (2022-2027) en de financiële gevolgen te verwerken bij de eerstvolgende begrotingswijziging.
3. Het jaarlijkse monitoren van de voortgang van de uitvoering en effecten van de maatregelen.
4. Het evalueren van de effecten aan het eind van de eerste tranche, alvorens te besluiten over de tweede tranche.

## Toelichting

### 1 Nadere uitleg op gevraagd besluit

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 voorliggende verkeerscirculatieplan (VCP) is duidelijk 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 is het resultaat van een intensief samenspel van de gemeente met input van een Goudse Denktank en Gouda Onderneemt (in samenwerking met Roots beleidsadvies), expertise van verkeerskundigen (gemeente, adviesbureau Goudappel), afstemming met Regio Midden Holland, Provincie Zuid-Holland en Arriva en de inzet van verkeersmodelanalyses. Het ontwerp VCP is breed gecommuniceerd en voorgelegd aan de stad middels een zienswijzenprocedure die liep van 11 maart tot en met 11 april 2021. Naar aanleiding van diverse zienswijzen is het ontwerp VCP op een aantal zaken aangepast.

De raad wordt gevraagd het VCP en de eerste tranche aan maatregelen vast te stellen, zodat de doelstellingen van het Mobiliteitsplan 2017-2026 behaald kunnen gaan worden.

## 2 Argumenten

### 2.1 Het voorstel is in lijn met het coalitieakkoord

De ambities uit het Mobiliteitsplan (zie argument 2.2) worden ook onderschreven in het huidige coalitieakkoord, waarin op het vlak van mobiliteit extra aandacht is voor duurzaamheid (stimuleren fietsgebruik: “Gouda fietsstad nr 1”), leefbaarheid (30 km zones en verminderen autoverkeer woonstraten), en een aantrekkelijke (autoluwe) binnenstad.

### 2.2 Het verkeerscirculatieplan realiseert de ambities uit het mobiliteitsplan 2017

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)

Deze ambities worden ook onderschreven in het huidige coalitieakkoord, waarin op het vlak van mobiliteit extra aandacht is voor duurzaamheid (stimuleren fietsgebruik: “Gouda fietsstad nr 1”), leefbaarheid (30 km zones en verminderen autoverkeer woonstraten), en een aantrekkelijke (autoluwe) binnenstad.

Dit VCP vormt een nadere uitwerking van het Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026. Het mobiliteitsbeleid zal bij de invoering van de Omgevingswet ook onderdeel vormen van het omgevingsbeleid. Dit krijgt als eerste vorm in de nieuwe Omgevingsvisie, die momenteel wordt opgesteld.

Met het VCP realiseert de gemeente een groot deel van deze ambities. Het plan bestaat in hoofdlijnen uit 10 clusters van maatregelen, die gezamenlijk bijdragen aan het gewenste langetermijnperspectief. Het VCP geeft een duidelijke differentiatie aan van het hoofdwegennet (randwegen) en verblijfsgebieden, door middel van sturing van het verkeer. Een goede structuur en doorstroming voor het autoverkeer is een belangrijke voorwaarde voor het borgen van de autobereikbaarheid en stedelijke economie, maar creëert ook kansen en voorwaarden voor het verbeteren van de leefbaarheid, verkeersveiligheid, ruimte voor lopen, fietsen en openbaar vervoer.

In het VCP is ook een koers bepaald voor een autoluwe binnenstad, waarbij meer openbare ruimte beschikbaar komt voor verblijven, wandelen en groen (geveltuintjes, bomen en groenvakken). Dit draagt bij aan de klimaatadaptiviteit, het woongenot en aan de (winkel)aantrekkelijkheid en het toerisme in de Goudse binnenstad. De stappen om hier te komen dienen nog verder uitgewerkt te worden in een binnenstadstrategie waarin in meer detail de stappen en volgorde van maatregelen is beschreven. Deze strategie wordt samen met bewoners en ondernemers opgesteld. Het VCP geeft richting aan deze nadere uitwerking, met behulp van de pijlers: aantrekkelijke binnenstad, sturen op parkeren (vergunningenplafond, parkeervrije grachten) en sturen op toegankelijkheid (selectieve toegang).

### 2.3 Het verkeerscirculatieplan heeft een (potentieel) positief effect op de economie van Gouda.

De economische effecten van het VCP zijn kwantitatief (Koopstromenonderzoek door Goudappel) en kwalitatief (door economisch beleidsadviesbureau Roots in opdracht van Gouda Onderneemt) inzichtelijk gemaakt. De conclusies van het kwantitatieve onderzoek zijn dat de extra inwoners van Gouda door bevolkingsgroei voor de grootste toename (circa 20%) van koopstromen zorgen. Het VCP heeft netto een positief effect op de omzetten in de drie grote winkelgebieden van Gouda. Dit effect is een resultante van drie onderliggende effecten: de betere bereikbaarheid, door kortere reistijden naar winkelgebieden door verbetering van randwegen. Mindere bereikbaarheid, door langere reistijden door 30 km/u en verkeersmaatregelen. En een grotere aantrekkingskracht door verbetering verblijfsklimaat binnenstad. Naar de toekomst toe komen winkelgebieden verder onder druk te staan door de verdere opkomst van

online winkelen. Daarom wordt het voor binnensteden nog belangrijk zich te onderscheiden met beleving en cultuur. Een autoluwe binnenstad met aantrekkelijke verblijfsplekken een interessant winkelaanbod en leuke horeca biedt kansen om de lokale economie te versterken. Het VCP bevat dan ook een belangrijk belangrijke bouwstenen om dit doel te bereiken.

De conclusies uit het kwantitatieve onderzoek zijn dat vooral de economische effecten van de maatregelenclusters 1 en 2 (regionale en stedelijke randwegen op orde) positief scoren. Maatregel 10 (binnenstad) kan in potentie ook positieve spin-off genereren, maar kent tegelijkertijd belangrijke randvoorwaarden (o.a. parkeren en parkeerroutes moeten op orde zijn, en de volgordelijkheid van maatregelen is belangrijk). De economische effecten van de maatregelenclusters 3 (30 km/u), 6 (verblijfskwaliteit Fluwelensingel/Blekerssingel), 7 (Bodegraafsestraatweg) en 8 (verblijfskwaliteit Joubertstraat-Zwarteweg) beoordeelt Roots als nihil. De maatregelenclusters 4 (vereenvoudiging Kleiwegplein) en 9 (eenrichtingscarre Thorbeckelaan) leiden in potentie tot negatieve effecten, maar de risico's daarop kunnen worden gemitigeerd. Roots geeft aan dat dit niet geldt voor maatregel 5 (afsluiten Nieuwe Veerstal). De realisatie van een autoluwe Nieuwe Veerstal beoordeelt Roots als zeer risicovol. Omdat als daardoor de zuidwestelijke randweg 'vast' komt te staan, deze maatregel de bereikbaarheid van grote delen van Gouda (en de Krimpenerwaard) negatief beïnvloeden. Met de realisatie van een autoluwe Nieuwe Veerstal neemt de robuustheid van de Goudse infrastructuur bovendien af.

Op basis van dit kwalitatieve onderzoek is het VCP op onderdelen aangescherpt. In de uitwerking van de maatregelen wordt samen met ondernemers gezocht naar mitigerende maatregelen die de negatieve economische effecten (deels) neutraliseren. Dit geldt met name voor de ondernemers (zoals de supermarkt) op het Van Hogendorpplein, en de Willem en Marialaan. Het VCP kan echter negatieve effecten hebben op de ondernemers van het Van Hogendorpplein en Willem en Marialaan. Deze ondernemers hebben in belangrijke mate ook een buurtfunctie, maar zijn voor een deel afhankelijk van de autobereikbaarheid die door het eenrichtingscarré verandert. Indien na instelling van de verkeersmaatregelen blijkt dat ondernemers schade (omzetverlies) ondervinden en deze het maatschappelijk risico overstijgt, dan kan een tegemoetkoming voor de schade ten titel van nadeelcompensatie worden aangevraagd. Op basis van financiële gegevens moet dan aannemelijk worden gemaakt dat deze schade onevenredig is en het maatschappelijk risico overstijgt, rekening houdend met algemene autonome ontwikkelingen in de branche en omzet.

In het geval van de Nieuwe Veerstal is juist de voorgestelde pilot de manier om in de praktijk te ondervinden wat de verkeerseffecten gaan zijn, en of deze acceptabel zijn om na evaluatie en nieuwe besluitvorming over te gaan op een definitieve herinrichting. Via deze aanpak is de gemeente dan ook overtuigd dat de risico's die een degelijke maatregel voor de bereikbaarheid (en daarmee economie) met zich meebrengt, beheerst kunnen worden en uiteindelijk positief uit kunnen pakken voor de economie doordat de binnenstad aantrekkelijker wordt. Door een autoluwe Nieuwe Veerstal kan een aantrekkelijk verblijfsgebied gerealiseerd worden dat via de (op termijn parkeervrije) grachten in verbinding staat met het centrumwinkelgebied.

#### **2.4 Het verkeerscirculatieplan heeft een positief effect op de geluidssituatie.**

De effecten van het VCP op de luchtkwaliteit en geluidssituatie in Gouda zijn in kaart gebracht door de Omgevingsdienst Midden-Holland. Uit de berekeningen van de omgevingsdienst blijkt dat het VCP positieve effecten oplevert voor de geluidssituatie langs veel straten in het 'hart van Gouda'. Juist in het 'hart van Gouda' is in de huidige situatie sprake van diverse overschrijdingslocaties van de geluidsbelasting op woningen. Met het VCP neemt de geluidsbelasting op deze woningen met meer dan - 1,5 dB af, waardoor er significante verbeteringen optreden van de geluidssituatie. Op de randwegen wordt het juist drukker qua verkeer. Langs grote delen van de randweg blijven de geluidseffecten onder de +1,5 dB, maar er zijn een aantal trajecten waar wel significante geluidseffecten optreden van +1,5dB of meer. Dit betreft delen van de Burgemeester van Reenensingel en de Goverwellesingel. De geluidsbelasting op de woningen langs deze trajecten blijft wel onder de maximale grenswaarde van 63 dB. De omgevingsdienst heeft onderzocht of deze geluidstoenames zijn te reduceren met mitigerende maatregelen. Uit nadere analyse blijkt dat de toepassing van stil asfalt op (delen) van deze trajecten effectief zijn om de geluidstoename te beperken tot +1.5dB of minder, waardoor aan de wettelijke eisen voldaan kan worden. Voor enkele woningen is dat niet het geval, en zijn aanvullende maatregelen nodig om de geluidseffecten te beperken.

De effecten van het VCP op de luchtkwaliteit en uitstoot van emissies in Gouda zijn berekend met een milieumodel door de omgevingsdienst Midden-Holland. Overall in Gouda wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit ten aanzien van stikstofdioxiden en fijnstof. Vanaf 2030 wordt ook voldaan aan de adviesnormen van de Wereldgezondheids-organisatie (WHO), die lager liggen dan de wettelijke grenswaarde. Het effect van het VCP op de luchtkwaliteit is op basis van de berekeningen gering. Er treden geen grote significante effecten op, doordat de achtergrondconcentraties in belangrijke mate de luchtkwaliteit in Gouda bepalen. Kanttekening bij de berekeningen is dat conservatief gerekend is met een beperkte modal shift, indien in de praktijk meer mensen overstappen van de auto naar de fiets dan nu is aangenomen kunnen de effecten positiever uitpakken dan berekend.

### **2.5 Het verkeerscirculatieplan heeft een sterke relatie met de Zero Emissie Stadslogistiek**

In het VCP is een nadrukkelijke koppeling gemaakt met de Zero Emissie Stadslogistiek, waar de raad in april 2021 een besluit over genomen heeft. De binnenstad wordt vanaf 1 januari 2025 een zero emissie zone voor logistiek verkeer (bestelwagens en vrachtwagens). Het voorstel is om op termijn de toegang te reguleren voor alle voertuigen die de binnenstad willen inrijden, om zo het parkeren slimmer te regelen en toe te werken naar een autoluwe binnenstad.

### **2.6 Het verkeerscirculatieplan maakt een logische fasering in de uitvoering mogelijk**

Het is uiteraard niet te doen (vanwege financiën en planning van wegwerkzaamheden) om alle maatregelen van het VCP in één keer uit te voeren. Nagedacht is over een invoeringsstrategie, die een stapsgewijze invoering beoogt. Sommige maatregelen zijn randvoorwaardelijk om elders leefbaarheidsmaatregelen te kunnen nemen. Gestart wordt met maatregelen aan de randwegen, waarbij parallel hieraan al maatregelen mogelijk zijn, zoals 30 km/u inrichtingen en fietsprojecten. Voor de binnenstad geldt ook een stapsgewijze invoering door middel van de parkeerstrategie. Gedurende deze uitwerking toetst de gemeente de (verkeers)effecten tijdens de verschillende faseringstappen, om waar nodig bij te sturen.

### **2.7 Het verkeerscirculatieplan geeft duidelijkheid voor de invulling van de (deel)projecten.**

Het VCP biedt een duidelijk eindbeeld en vormt een toetsingskader voor de diverse projecten. In het VCP is een uitvoeringsagenda opgenomen die de komende 15-20 jaar kan worden gerealiseerd om tot de uiteindelijke verkeerscirculatie te komen. (Ruimtelijke) vraagstukken of vervolgonderzoeken zijn eenvoudig te toetsen aan de vastgestelde kaders, zodat alles in lijn ligt met het VCP. Doordat het Mobiliteitsplan 2017-2026 een hoog abstractieniveau heeft, was dit eerder niet (goed) mogelijk.

## **3 Kanttekeningen**

### **3.1 De verkeerseffecten kunnen in de praktijk anders zijn dan vooraf bedacht.**

Voor het bepalen van de verkeerseffecten in de toekomst, en de verkeerscirculatiemaatregelen, is gebruik gemaakt van een dynamisch verkeersmodel Gouda. In dit model zijn de laatste inzichten op lokaal, regionaal en landelijk niveau ingevoerd. Denk aan ruimtelijke ontwikkelingen (o.a. woningbouw), autobezit, brandstofprijzen, kosten openbaar vervoer etc. Het model berekent hoe het verkeer in de toekomstige situatie gaat rijden. De praktijk kan echter anders uitpakken, het verkeersmodel is een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid. Om dit te ondervangen is het monitoren van de (verkeers)effecten buiten op straat een wezenlijk onderdeel van het VCP. Op deze manier is een heroverweging mogelijk en kan gemonitord worden in welke mate maatregelen bijdragen aan de beleidsdoelen.

### **3.2 De uiteindelijke inrichting van maatregelen moet nog nader worden uitgewerkt en afgestemd.**

In het VCP zijn diverse maatregelen opgenomen en ter illustratie uitgewerkt. Dit geeft richting aan de maatregelen, maar hoeft nog niet de definitieve uitvoering te zijn. Na de vaststelling van het VCP worden projecten nader uitgewerkt en worden belanghebbenden betrokken bij de inrichting van de maatregelen.

### 3.3 Het verkeerscirculatieplan is mogelijk nadelig voor de brandweer

De invoering van 30 km/u wegen kan nadelig zijn voor de brandweer (en andere nood- en hulpdiensten). In de huidige situatie is de aanrijtijd voor de brandweer in de helft van de gemeente al te lang. Elke snelheidsverlaging zorgt voor een verdere verslechtering van deze situatie. De brandweer mag namelijk maar maximaal 20 km/u sneller rijden dan de maximaal geldende snelheid. Aan de andere kant verbetert de doorstroming op de randwegen wel, en daarmee ook weer de bereikbaarheid van verschillende delen in Gouda. Voor het oplossen van structureel probleem van de aanrijtijden biedt het VCP geen uitkomst. Hiervoor moet een andere oplossing worden gezocht, in de vorm van bijvoorbeeld een hulppost.

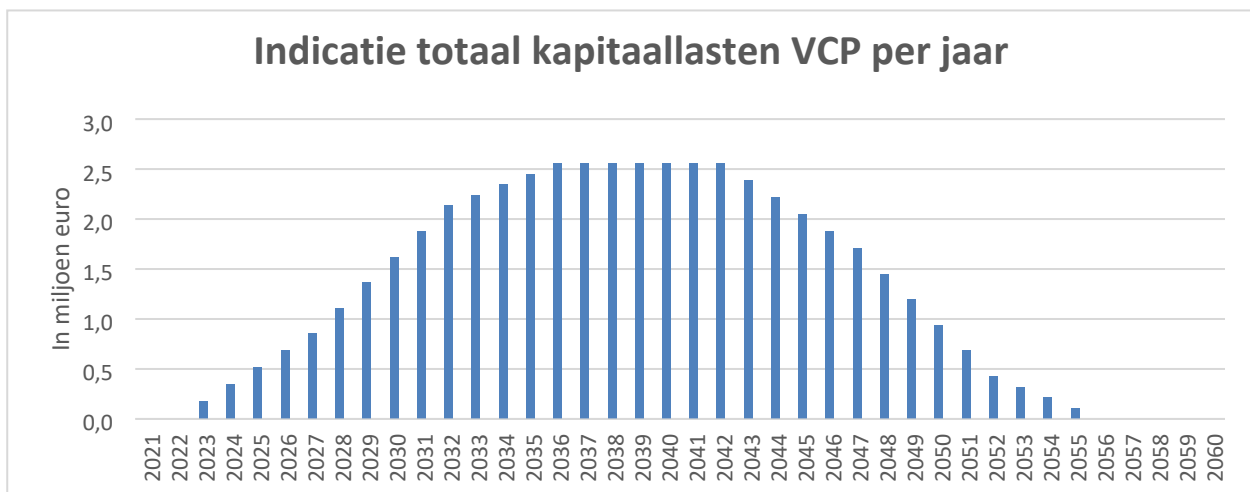
### 3.4 Er is nog geen dekking voor de kosten van uitvoering van de maatregelen

Er is voor gekozen om eerst een visiedocument vast te stellen, om op basis daarvan financiële middelen aan te vragen voor de uitvoering. De financiële middelen worden in verschillende tranches van maatregelen aangevraagd. Uitzondering hierop zijn de zogeheten no-regret maatregelen waarvoor al 5,8 miljoen euro is opgenomen in de begroting. Deze no-regret maatregelen zijn reeds in voorbereiding en worden de komende twee jaar uitgevoerd. Het VCP is aanvullend hierop.

Over dekking van de eerste tranche aan maatregelen (12 miljoen euro) wordt besloten bij de vaststelling van de Kadernota 2022 en de Programmabegroting 2022.

## 4 Juridische- / financiële gevolgen

De kosten voor het VCP bestaan uit kosten voor herinrichtingen, kruispuntaanpassingen inclusief onderzoeken en personele kosten. Dit is uitgewerkt in een Uitvoeringsagenda, zie bijlage. De totale kosten van het ontwerp VCP zijn geraamd op circa 53 miljoen euro. Omdat het om investeringen maatschappelijk nut openbare ruimte gaat, moeten de investeringskosten geactiveerd worden, hetgeen leidt tot rente en afschrijving (kapitaallasten), oplopend tot maximaal € 2,6 miljoen per jaar bij een afschrijvingstermijn van 20 jaar. Zie onderstaande figuur.



Gelet op de omvang van de investeringen is het voorstel om de uitvoering op te delen in drie a vier tranches van vijf jaar. Per tranche wordt budget aangevraagd en vervolgens daarvoor een uitvoeringsprogramma opgesteld. Bij de Kadernota 2022 wordt een budget van € 12 miljoen aangevraagd voor de uitvoering van de eerste tranche. In de bijlage is de projectenlijst van de eerste tranche te vinden. Hierbij is nadrukkelijk gezocht naar projecten die vanuit de verplichting voor beheer en onderhoud al op de planning staan, zoals de Fluwelensingel en Blekerssingel. € 4,6 miljoen is benodigd voor de uitvoering van verkeersmaatregelen ten behoeve van de Spoorzone. De verwachting is dat in de volgende tranches de rest van de kosten van de maatregelen in de Spoorzone kunnen worden opgenomen. Verkeerskundig lijkt het mogelijk om de maatregelen van de Spoorzone te faseren, dit vergt nog nader onderzoek. Andere maatregelen in de 1<sup>e</sup> tranche betreft onder meer herinrichtingsprojecten en fietsprojecten, maar ook de aanpak van de Goudse Houtsingel en het kruispunt Goudkade-Industriestraat.

Na een periode van realisatie volgt een moment van monitoring en evaluatie. Voor de volgende tranche wordt de evaluatie van de vorige tranche en de planning en financiering van de volgende tranche aan de gemeenteraad voorgelegd.

De uitvoering van het VCP kost veel personele capaciteit. De projecten moeten in nauw overleg met de samenleving worden voorbereid, zowel in de planfase, als in de voorbereidings- en uitvoeringsfase. Hiervoor is het nodig om personele capaciteit aan te trekken. In de uitvoeringsagenda zijn hiervoor kosten opgenomen. De kosten voor de projectleiders zijn opgenomen in de VAT-kosten van de kostenramingen van de projecten.

## **5 Personele- / organisatorische gevolgen / duurzaamheid / positie mensen met een beperking**

### Duurzaamheid

Het VCP draagt bij aan verduurzaming van het verkeer en een grotere leefbaarheid van de Goudse binnenstad, door de focus te verleggen op duurzame modaliteiten, zoals lopen, fiets en openbaar vervoer.

Het VCP stimuleert het gebruik van fietsen door de aanleg van goede, snelle en veilige fietsverbindingen en het verbeteren van de concurrentiepositie ten opzichte van auto's. Met name korte autoritten (binnen Gouda) op afstanden korter dan 7,5 km kan het fietsgebruik daardoor nog verder toenemen. Indien 20% van deze korte autoritten in de toekomst met de fiets worden gemaakt, kan dit de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot door mobiliteit in Gouda met 2% reduceren. Indien er ook een verschuiving van 10% optreedt op de middellange afstand (7,5 – 15km) van auto naar fiets, bijvoorbeeld door de aanleg van regionale doorfietsroutes naar de buurgemeenten en de opkomst van elektrische fietsen, dan zou er totaal een CO<sub>2</sub>-reductie van 3% gerealiseerd kunnen worden. Deze effecten zijn goed denkbaar bij invoering van het VCP, en kunnen de extra CO<sub>2</sub>-uitstoot door extra omrijafstanden voor autoverkeer (+0,26%) ruimschoots compenseren. Netto gezien zal het VCP dan ook zorgen voor een reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot.

De CO<sub>2</sub>-uitstoot door mobiliteit in Gouda zal in de toekomst verder afnemen door een toename van het aandeel schone auto's en minder verplaatsingen door meer thuiswerken. Uitgaande van 20% aandeel schone auto's en 5% minder reizen door thuiswerken kan dit samen met het VCP totaal een CO<sub>2</sub>-besparing van -26% opleveren. Dat zijn significante reducties van CO<sub>2</sub>-uitstoot door mobiliteit in Gouda.

### Positie mensen met een beperking

De positie voor mensen met een beperking wordt met het VCP verbeterd. Immers, er ontstaat meer ruimte voor voetgangers en gebieden worden autolouwer en bij de invulling van kruispunten op het hoofdwegennet is nadrukkelijk aandacht voor deze doelgroep. Voor mensen met een beperking blijft het altijd mogelijk om te parkeren op de speciale gehandicaptenparkeerplaatsen. Hierin wordt nadrukkelijk samen opgetrokken met de Goudse adviesraad voor mensen met een beperking.

## **6 Communicatie / interactiviteit**

### **Het verkeerscirculatieplan is tot stand gekomen na een uitgebreid en breed participatieproces**

Gedurende de totstandkoming van het VCP hebben negen bijeenkomsten met de Goudse Denktank en zes bijeenkomsten met Gouda Onderneemt plaatsgevonden. Ook is na de zienswijzenprocedure een gezamenlijke sessie met Gouda Onderneemt en de Denktank belegd, om met elkaar de essentie van de zienswijzen te bespreken en de voorstellen van wijzigingen van het VCP. In de bijlage zijn de procesnotities van de participatietrajecten opgenomen.

Het verkeerscirculatieplan kan in grote lijnen rekenen op draagvlak bij de Denktank, die bestaat uit wijkvertegenwoordigers en belangenbehartigers. Al zijn er ook bij de Denktank verschillen van inzicht en zorgen. Zorgen zitten met name in het parkeren van de binnenstad en de knip bij de Kattensingel. Ook de mogelijke komst van de supermarkt aan de Fluwelensingel baart de bewoners daar zorgen. De bewoners van de Bodegraafsestraatweg maken zich zorgen over de grote verkeersdruk die ook met dit VCP slechts gedeeltelijk terug te brengen is. Gouda Onderneemt heeft zorgen over de proef Nieuwe Veerstal, de knip



bij de Kattensingel ten behoeve van het aanpassen van het Kleiwegplein en het eenrichtingscarré bij de Thorbeckelaan. In de bijlagen zijn de procesnotities te vinden, zo ook de reacties/input van de participanten.

Ook is het plan afgestemd in regio Midden-Holland verband, om de regionale component goed in beeld te houden. In samenwerking met Provincie, Rover en Arriva is onderzoek gedaan naar het openbaar vervoer in Gouda. Naar verwachting blijven per saldo de totale reistijden voor OV-bussen binnen Gouda op peil, mede dankzij aanvullende OV-doorstromingsmaatregelen. Tenslotte is met de Provincie Zuid-Holland overlegd over verbetering van de capaciteit van de randwegenstructuur, wat een randvoorwaardelijke eerste stap is om elders het verkeer luwer te kunnen maken. Voor de N207 bij Westergouwe zijn daarvoor al concrete maatregelen uitgewerkt en wordt binnen afzienbare tijd een bestuurlijk akkoord getekend. Voor maatregelen aan de rotondes van de Zuidwestelijke Randweg zijn eerste verkennende gesprekken gevoerd met de provincie, deze maatregelen dienen nog bij de provincie op de agenda en de uitvoeringslijst te komen.

Het VCP is gepresenteerd aan de stad voor ieder die belangstelling had door middel van twee webinars. Deze webinars zijn goed bekeken. Ook was het mogelijk om vragen te stellen in de chat. Deze zijn in een Q&A verwerkt, naar alle aangemelde personen rond gestuurd, en ook op de gemeentelijke website geplaatst ([www.gouda.nl/verkeersplan](http://www.gouda.nl/verkeersplan)).

Uit de zienswijzenprocedure blijkt dat er voor- en tegenstanders zijn van het plan. In totaal zijn er 121 zienswijzen ingediend, soms specifiek over een maatregelcluster, maar ook over het hele plan. Voor de volledigheid wordt verwezen naar de zienswijzennota, die per maatregelcluster een samenvatting bevat. In grote lijnen gaan de zorgen over het missen van duidelijkheid in de plannen, wat er exact gaat gebeuren, het parkeren in de binnenstad (aantal, loopafstand, waarde woningen), omrijden van autoverkeer en de autobereikbaarheid van diverse wijken door afsluiten Nieuwe Veerstal, Kleiwegplein en eenrichtingscarré Thorbeckelaan en de daarbij verwachte economische negatieve effecten. Ook de verminderde leefbaarheid op de N207 en stedelijke randweg door meer verkeer is een zorg. Indieners hebben zorgen over de beperkte financiële reserves bij de gemeente, de te lange doorlooptijd van het VCP, gebrek aan handhaving, de aanpak van zwaar verkeer en het onvoldoende halen van milieudoelstellingen. Bewoners en ondernemers pleiten voor meer duidelijkheid in de volgorde van de maatregelen, en een goed participatietraject bij de verdere voorbereiding van de maatregelen. Ook het meedenken in de monitoring en evaluatie van uitgevoerde maatregelen en pilots wordt als voorwaarde gezien.

In het laatste hoofdstuk is aangegeven wat de aanpassingen aan het ontwerp VCP zijn als gevolg van deze zienswijzen. In grote lijnen komt dit neer op het verder uitschrijven van maatregelen en volgorde van de maatregelen om onduidelijkheid zo veel mogelijk weg te nemen, het toevoegen van de effecten van de milieukundige en economische onderzoeken. Het samenhangend pakket van de 10 maatregelclusters blijft bestaan, maar heeft in overleg met betrokkenen op bepaalde punten aanscherping nodig bij de voorbereiding van de projecten. Dit zijn met name aanpassingen die een mitigerend karakter hebben, om bijvoorbeeld negatieve economische effecten (zoveel mogelijk) te neutraliseren.

## **Vervolg**

Bij de vaststelling van de Kadernota 2022 en de Programmabegroting 2022 wordt besloten over het beschikbaar stellen van budget voor de uitvoering van het plan. De bespreking van de Kadernota 2022 staat gepland voor 5 juli 2021. Daarna kunnen de verschillende projecten van de eerste tranche worden opgestart.

### **Bijlagen:**

- verkeerscirculatieplan inclusief technische achtergrondrapportage
- Uitvoeringsagenda verkeerscirculatieplan
- Procesnotities participatie Denktank en Gouda Onderneemt.
- Bijlageboek met verslagen en input Denktank en Gouda Onderneemt.
- Bijlageboek met presentaties van de participatie
- Zienswijzennota