

aan de gemeenteraad
onderwerp Koers verkeerscirculatieplan en voortgangsrapportage 2024

van het college van burgemeester en wethouders
datum 1 april 2025
zaaknummer 1315712

memo

Samenvatting

Het college heeft de Voortgangsrapportage 2024 van het verkeerscirculatieplan (VCP) vastgesteld, met hierin een stand van zaken van de uitvoering van het VCP. Ook heeft het college ingestemd met een aantal voorstellen met betrekking tot de uitvoering en evaluatie van het VCP. Op deze manier kunnen binnen de financiële afspraken van het Herfstakkoord 2024 de doelen van zowel het VCP als van woningbouwprojecten Spoorzone en Westergouwe worden gehaald. Het beoogde evaluatierapport 2025 vervalt. De raad wordt vanaf nu geïnformeerd over collegebesluiten over definitief ontwerpen van VCP-projecten met een waarde boven de 1 miljoen euro, voordat de uitvoering start. Verder is ingestemd met de uitvoering van het project herinrichting Koningin-Wilhelminaweg Noord, -Oranjeplein en -Zuid en het doen van onderzoek naar de haalbaarheid van versneld uitvoeren van verkeersmaatregelen rond Westergouwe. Met dit memo brengt het college de raad op de hoogte over de gewijzigde programmering van het VCP, de voortgang van het programma en de gewijzigde evaluatiecyclus. Dit conform het [raadbesluit van 30 juni 2021](#), bij het vaststellen van het Verkeerscirculatieplan.

Doel

Het doel van dit memo is de raad op de hoogte stellen van de voortgang van het Verkeerscirculatieplan en de gewijzigde koers als gevolg van het Herfstakkoord 2024 en woningbouwontwikkelingen.

1 Aanleiding

Met het vaststellen van het amendement Herfstakkoord 2024 zijn de financiële spelregels rond de programmering van het Verkeerscirculatieplan (VCP) veranderd. In plaats van een budget aan het begin van elke tranche, zoals dat is bepaald bij het vaststellen van het VCP in 2021, is vanaf 2028 een jaarlijks taakstellend budget beschikbaar tot en met 2047. Onderdeel van het akkoord is dat het budget (11,5 miljoen euro) dat nodig is voor de inrichting van de openbare ruimte van de Spoorzone uit het VCP-budget betaald wordt. De budgetstelling is gevisualiseerd in onderstaande figuur.



Er spelen enkele grote mobiliteits- en woningbouwopgaven die ook een claim kunnen hebben op het beschikbare budget. Dit betreft de verkeersmaatregelen rond Westergouwe en de Spoorzone. Deze zijn nodig. Immers, als locaties onbereikbaar gaan worden door de afwezigheid van goede infrastructuur, stagneert de woningbouw. De herinrichting van de openbare ruimte van de Spoorzone speelt in de periode 2027-2034, in lijn met de woningbouwontwikkeling.

Ook blijkt dat VCP-projecten in de openbare ruimte door een integrale aanpak (veel) duurder zijn/worden dan aanvankelijk in de kostenraming uit 2021 opgenomen. Dit geldt met name voor de Koningin Wilhelminaweg, een project dat nu voorbereid is en klaar staat om uitgevoerd te worden. Het project vraagt volgens de laatste raming circa 6,4 miljoen euro uit het VCP-budget.

Deze ontwikkelingen hebben consequenties voor de programmering van het VCP. Er ontstaat met name budgetkrapte voor de periode 2027-2034. Dit vraagt om adaptieve programmering. De inzet hierbij is om zoveel mogelijk financiële ruimte te maken in de periode 2027-2034, zodat zowel de uitvoering van de Spoorzone als enkele VCP-projecten in dezelfde periode kunnen worden uitgevoerd.

Dit voorstel geeft een invulling aan een haalbare programmering van het VCP, zodat de woningbouw door kan gaan én de doelen van het VCP worden behaald. Dit vertaalt zich in de voortgangsrapportage VCP 2024 voor wat betreft de eerste tranche en de plek van de Koningin Wilhelminaweg hierin.

2. Aanvullende informatie

Veranderingen in de programmering

Door de overgang naar een jaarlijks taakstellend budget is de programmering van projecten opnieuw beoordeeld. Tot nu toe werd uitgegaan van de programmering zoals in de [Uitvoeringsagenda 2021](#), die bij het VCP is vastgesteld. Dit heeft geleid tot een herschikking van prioriteiten en aanpassingen in de planning. Om alle projecten binnen het taakstellend project te kunnen uitvoeren, en daarmee de doelen van het VCP, woningbouw Spoorzone en ontsluiting Westergouwe te kunnen halen, is het taakstellend budget tot en met 2047 toegekend. Tot op heden liep de programmering in 4 tranches tot 2042. Daarom wordt er een extra tranche van 5 jaar opgenomen in de VCP; de 5e tranche.

Monitoring en evaluatie

Bij het vaststellen van het [Programmaplan VCP 2022](#) is opgenomen hoe de raad door het college wordt betrokken in de uitvoering van het VCP. Dit door jaarlijkse voortgangsrapportages waarin de voortgang van de projecten in de desbetreffende tranche is opgenomen inclusief de effecten op de verschillende doelstellingen. Aan het eind van elke tranche volgt er een evaluatierapport, die de evaluatie van de maatregelen van de tranche bevat en een voorstel doet voor het maatregelenpakket voor de volgende tranche. Hierbij is rekening gehouden met de raadsperiodes, zodat elke raad een evaluatierapport kan behandelen. Dit gebeurt op een adaptieve manier, waarbij projecten naar voren of juist naar achteren worden verplaatst op basis van waar het VCP staat ten opzichte van de doelstellingen. Deze evaluatierapportage wordt door de raad vastgesteld, conform het besluit van de raad in juni 2021. In onderstaande tabel wordt de evaluatiecyclus weergegeven. De vijfde tranche is daarin opgenomen. Dit heeft geen financiële consequentie voor het beschikbare budget.

	jaar	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34	'35	'36	'37	'38	'39	'40	'41	'42	'43	'44	'45	'46	'47			
Nulmeting																														
Voortgangsrapportage																														
Evaluatierapport																														
Tranches VCP		1e tranche					2e tranche					3e tranche					4e tranche					5e tranche								
Raadsperiode		mrt '22-'26					mrt '26-'30					mrt '30-'34					mrt '34-'38					mrt '38-'42					mrt '42-'46		mrt '46-'50	

■ Evaluatierapport = evaluatie tranche + voorstel maatregelen volgende tranche
t.b.v. Adaptief programmeren.

Een evaluatierapport in 2025 was passend om binnen de huidige raadsperiode de raad sturing te kunnen laten geven in de uitvoering van het VCP. In de praktijk blijkt dat de voorbereiding van projecten langer duurt en de uitvoering nu pas goed op stoom komt. In de Voortgangsrapportage 2024

Herfasering VCP met focus op prio-projecten en aansluiten op grote reconstructiewerkzaamheden

In de [uitvoeringsagenda VCP 2021](#) waren de projecten tot en met 2042 in verschillende tranches geprogrammeerd. In het addendum Herfstakkoord is besloten om de uitvoering VCP middels een jaarlijks taakstellend budget te verlengen tot en met 2047. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen projecten met prioriteit en wensprojecten. Hoewel alle projecten nodig zijn om de doelen van het VCP te kunnen behalen, zijn de prio-projecten essentiële bouwstenen om het VCP als geheel te laten werken. Denk hierbij aan capaciteit op de randwegen, als voorwaarde voor het autoluwer maken van de verblijfsgebieden. Andere essentiële bouwstenen zijn herinrichtingsprojecten van 50 km/u naar 30 km/u wegen, zoals de KW-weg en de singels, het aanleggen van doorfietsroutes en de aanpak van het Kleiwegplein. De wensprojecten kunnen later in tijd worden geprogrammeerd. Bij die programmering vindt een betere afstemming in planning en budget plaats als de beheercyclus leidend wordt. De beheersmaatregelen zouden ook zonder VCP-projecten uitgevoerd moeten worden. Door de extra kosten van het VCP bij te dragen uit VCP-budget wordt meer efficiëntie bereikt.

Bij het opstellen van het VCP in 2021 was de gedachte dat de gemeente met het VCP meer in de lead zou kunnen komen om de beleidsdoelstellingen te kunnen behalen. Dus in plaats van te wachten op kansen vanuit beheer en onderhoud om een gewenste reconstructie te kunnen doorvoeren, werd voor enkele projecten (zoals de KW-weg) gekozen om beheer en onderhoud te laten meeliften bij het initiatief vanuit het VCP. Dit leidt echter tot (veel) hogere kosten dan aanvankelijk gedacht, omdat vanuit beheer en onderhoud niet wordt gespaard voor de aanpak van wegen. Als een weg vervroegd wordt aangepakt, is het niet zo dat er voor al die jaren al geld is, dat beschikbaar wordt gesteld als cofinanciering van het project. Dat betekent dat bijvoorbeeld dat het asfalt van een weg niet eenvoudig vervangen kan worden door elementenverharding om er zo een 30 km/u weg van te maken, maar dat de weg ook moet worden verhoogd, de trottoirs van nieuwe tegels worden voorzien, het groen wordt aangepakt etc. Hier komt bij dat er veel essentiële beleidsambities zijn vanuit groen, stedenbouw, klimaatadaptatie, bodem en water. Deze ambities vragen ook een plek in het herinrichtingsplan. Dat leidt ook tot extra kosten.

Herinrichting KW-weg

Het doel van het project herinrichting Koningin Wilhelminaweg (KW-weg) is het verbeteren van de fiets- en wandelveiligheid op de weg. Dit door het verlagen van de snelheid naar 30 km/u en bijpassende weginrichting te realiseren. Een tweede doel is het verbeteren van de leefbaarheid aan de KW-weg, door het verminderen van de overlast van het verkeer. Op de KW-weg vinden relatief veel verkeersongevallen plaats door de menging van verkeer met een te groot snelheidsverschil (50 km/u gemotoriseerd verkeer t.o.v. veel fietsers). Er waren 29 ongevallen in de afgelopen 5 jaar. De zichtbaarheid bij fiets- en voetgangersoversteekplaatsen laat te wensen over. Ook ervaren bewoners en weggebruikers de weg als onveilig en staat het woongenot onder druk. In het wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren zijn door de bewoners ook verbeterpunten genoemd.

Eind 2022 is gestart met de voorbereiding van de herinrichting van de KW-weg. Aansluitend aan de KW-weg is het opwaarderen van de fietsroute Rotterdamsebrug-Margrietplein opgenomen als onderdeel van de voorbereiding. Dit project is onderdeel van de regionale doorfietsroute Gouda – Rotterdam. Om eenduidigheid te hebben in de inrichting van de KW-weg is besloten om voor de hele weg één plan te maken, om dan later de uitvoeringsplanning te kunnen bepalen. Vervolgens is bij de opstelling van het schetsontwerp ook de inrichting van de schoolzone bij basisschool de Goudakker toegevoegd. Het plan is opgesteld met stakeholders, zoals bewoners en belangenorganisaties. Deze plannen zijn gepresenteerd tijdens bewonersavonden en zijn goed ontvangen. De plannen zijn gereed voor uitvoering.

In het beschikbare profiel van de KW-weg is onvoldoende ruimte voor een vrijliggend fietspad. Dit kan alleen door alle bomen te kappen en parkeerplaatsen weg te halen, maar deze bomen maken onderdeel uit van een belangrijke groenstructuur. Om de doelen van het project te behalen wordt de KW-weg als Gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30) ingericht, conform het VCP.

Wat is ook alweer een GOW30 weg?

Dit is een nieuwe categorie weg, die geïntroduceerd is als “het nieuwe 30” bij het opstellen van het VCP, en ook landelijk wordt uitgerold. Het principe van een GOW30 is dat door de verlaging van de snelheid van 50 naar 30 km/u de menging van het verkeer op een veiligere manier kan. Extra brede

fietsstroken benadrukken de aanwezigheid van fietsers op deze weg. De (voorlopige) richtlijnen van de inrichting van een GOW30 weg schrijven het gebruik van elementenverharding voor. De gemeente Gouda kent circa 7 kilometer aan wegen die de inrichting van GOW30 krijgen, zoals de Fluwelen- en Blekerssingel, Plaswijckweg, Joubertstraat. De KW-weg wordt de eerste weg met dit profiel.

De kosten van de reconstructie van de KW-weg zijn hoger dan in het de Uitvoeringsagenda 2021 (UVP) van het VCP opgenomen. Dit heeft te maken met de gestegen bouwen kosten van 30% ten opzicht van 2021, het gebruik van te lage kengetallen in het UVP die uitgingen van een 1 op 1 vervanging van de rijbaan, essentiële beleidseisen zoals klimaatadaptatie in het ontwerp een plek moesten krijgen (waterdoorlatende parkeerplaatsen, geluidsreducerende klinkers), uitbreiding van de scope met het Oranjeplein en gedeelte Reigerstraat bij de school Goudakker. In de systematiek van de raming van projecten, wordt de gehanteerde bandbreedte steeds nauwkeuriger. Bij een Schetsontwerp is de gehanteerde bandbreedte -40 tot +40 procent, terwijl bij een Definitief ontwerp dit -10 tot 10% is. In de situatie van de KW-weg viel de raming van het definitief ontwerp hoger uit dan het Schetsontwerp.

In de collegevergadering van 1 april 2025 heeft het college ingestemd met de uitvoering van het project herinrichting Koningin-Wilhelminaweg Noord, -Oranjeplein en -Zuid. De kruising Rotterdamse-KW-weg volgt in een latere tranche.

Verkeersmaatregelen Westergouwe

Het college heeft besloten om onderzoek te doen haalbaarheid van versneld uitvoeren van verkeersmaatregelen rond Westergouwe. De totale kosten van de verkeersmaatregelen overstijgen het budget dat op dit moment beschikbaar is. Dit heeft te maken met het feit dat de bijdrage van PZH en Zuidplas pas beschikbaar komt nadat de provinciale gronden uit de Grondbank Zuidplaspolder aan de gemeente Zuidplas zijn verkocht en zodra aanpak van de N457 noodzakelijk is in verband met de verkeerseffecten van en naar Cortelande. Beide momenten zijn onzeker door beroepen tegen het bestemmingsplan Cortelande en daaraan gekoppelde onzekerheden over de bouwplanning van het dorp en de bedrijventerreinen.

Samen met de provincie willen we kijken naar de mogelijkheden om de werkzaamheden toch eerder te laten starten. Dit heeft als voordeel dat de bouw van Westergouwe door kan blijven gaan en dat de N457 inclusief kruisingen als onderdeel van de randwegen van Gouda op orde komt. Dit is een randvoorwaarde vanuit het VCP om binnen Gouda vergaande circulatiemaatregelen te nemen, zoals het knippen van wegen of het instellen van eenrichtingsverkeer.

Voortgangsrapportage

Met het raadsbesluit van 30 juni 2021 heeft de gemeenteraad besloten “de voortgang van de uitvoering en effecten van de maatregelen jaarlijks te monitoren”. De Voortgangsrapportage geeft inzicht in de stand van zaken van alle projecten van de eerste tranche en de effecten van de uitvoering van het VCP tot en met 2024. In de bijlage is het rapport bijgevoegd. Het rapport beantwoordt de volgende vragen: Welke projecten zijn er al uitgevoerd? In welke fase van uitvoering bevinden projecten zich? Hoe verhouden zich de huidige kosten zich ten opzichte van de begrote kosten? Hoe is de participatie verlopen? In de Voortgangsrapportage zijn de besluiten van de collegevergadering van 18 maart 2025 verwerkt.

De eerste tranche van het VCP kent 54 projecten. Daaronder zijn 23 projecten die oorspronkelijk zijn opgenomen binnen de eerste tranche. Daarnaast gaat het om 11 zogenaamde ‘no-regret’-maatregelen: maatregelen die niet konden wachten tot vaststelling van het VCP. Ook zijn er 20 projecten die in een later stadium als extra projecten aan het de eerste tranche zijn toegevoegd. Van de 23 maatregelen uit de oorspronkelijke eerste tranche zijn 2 projecten afgerond: de ‘Pilot Nieuwe Veerstal’ en het actualiseren van de ‘Nota zwaar vrachtverkeer’. 10 projecten zijn in uitvoering en 11 projecten zijn in voorbereiding.

De ‘no-regret’-maatregelen zijn bijna allemaal afgerond. Het project ‘Schoolzones Plaswijck’ is nog in uitvoering en de projecten ‘Fietspaden verbeteren rond spoortunnel’ en ‘Pollers binnenstad vervangen

door camera's' zijn nog in voorbereiding. Van de 20 extra projecten zijn er reeds 5 afgerond. De andere projecten zijn allemaal gestart en bevinden zich in de uitvoering- of voorbereidingsfase. Meerdere projecten hebben met hogere kosten te maken dan vooraf begroot, vanwege de hoge inflatie in de afgelopen jaren.

Deze voortgangsrapportage geeft alleen een tussentijdse stand van zaken van de indicatoren. Pas na afronding van de eerste tranche vindt een uitgebreidere evaluatie plaats.

De gemeente is pas recent begonnen met de uitvoering van het VCP. Dat betekent dat nog maar een beperkt aantal maatregelen daadwerkelijk gerealiseerd zijn. Veranderingen op indicatoren zijn lastig met individuele maatregelen in verband te brengen: substantiële veranderingen zijn pas te verwachten wanneer meerdere maatregelen in combinatie met elkaar gereed zijn. Ook geldt dat effecten zich veelal pas na enige tijd na realisatie van maatregelen voordoen.

In deze voortgangsrapportage zijn nog niet veel verschuivingen op de indicatoren te zien. Ook is niet voor alle indicatoren een update beschikbaar ten opzichte van de nulmeting.

Er zijn enkele zaken die opvallen:

- Het gebruik van de auto in de modal-split is toegenomen en het gebruik van het openbaar vervoer is afgenomen ten opzichte van de nulmeting. Het aandeel fiets ligt met 37% op vrijwel hetzelfde niveau t.o.v. de nulmeting (doelstelling is 42%).
- Telpunten op de weg laten ook een toename van het autoverkeer zien. In 2024 lag op 63% van de meetpunten het verkeer onder de grenswaarde van het VCP. In 2021 was dat 74%.
- Het aandeel inwoners dat tevreden is over de bereikbaarheid per auto is met 3 procentpunten gedaald tot 71%. Inwoners geven ook een lager oordeel over de bereikbaarheid en toegankelijkheid van Gouda voor fietser en voetganger.
- Een groter aandeel van de bezoekers van de binnenstad is tevreden met de kwaliteit van de binnenstad (87% t.o.v. van 73% in 2021).
- Het aantal ongevallen is toegenomen. Dit is ook terug te zien in de landelijke cijfers.

Juridisch

Er zijn geen juridische belemmeringen voor deze aangepaste programmering.

Participatie en communicatie

De communicatie naar aanleiding van dit besluit is onderdeel van de doorlopende communicatie over het VCP door middel van de website (goudagoedopweg.nl) en nieuwsbrieven.

Motie/toezegging

Bij vaststellen van het VCP in juni 2021 is een [lijst aan toezeggingen en afspraken](#) opgesteld. Deze zijn zoveel mogelijk verwerkt in de uitwerking van het VCP in het Programmaplan VCP 2022 en de programmering van de projecten. Dit geldt bijvoorbeeld voor het realiseren een veilige en leefbare KW-weg als 30 km/u weg in tranche 1.

Bijlage 1: Voortgangsrapportage VCP 2024