

reactienota ontwerp-Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026

1. Inleiding en leeswijzer

In de periode 6 februari tot en met 17 maart 2017 heeft het ontwerp-Mobiliteitsplan ter inzage gelegen en is de mogelijkheid geboden om zienswijzen in te dienen. Er zijn 70 zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn zoveel mogelijk samengevat in deze reactienota en voorzien van een standpunt van het college van b en w.

- In hoofdstuk 2 zijn de namen van de instanties die een zienswijze hebben ingediend aangegeven met een verwijzing naar het nummer van de reactie, die is opgenomen in hoofdstuk 5.
- In hoofdstuk 3 zijn de zienswijzen ingedeeld in een aantal categorieën en vaak terugkerende thema's. De nummers van deze categorieën zijn terug te vinden in de tweede kolom van het reactieoverzicht in hoofdstuk 5.
- In hoofdstuk 4 is een samenvatting opgenomen van de wijzigingen die in het Mobiliteitsplan zijn verwerkt naar aanleiding van de ingediende zienswijzen.
- In hoofdstuk 5 zijn de ingediende zienswijzen (zoveel mogelijk samengevat) opgenomen, met verwijzing naar de categorie van hoofdstuk 3 en of naar het mobiliteitsplan, afhankelijk van het type reactie, aangevuld met een standpunt van het college van B en W.

2. Namen behorende bij de ingediende zienswijzen

indiener	Nummer van reactie in hoofdstuk 5
	16
	21
	47
	32
	5
	2
	4
	34
	30
	41
Bewonersplatform Binnenstad	60
Bewonersplatform Gouda Noord	57
	17
	24
	15
	37
	29
	56
	27
Fietsersbond	61
GASD	70
.	3
Gemeente Bodegraven - Reeuwijk	63
Gemeente Krimpenerwaard	62
Gemeente Waddinxveen	66
Gemeente Zuidplas	64
	49
Gouda Onderneemt	39
Gouda Sterk aan de IJssel	11
	54
	68
	44
JPG Advocaten	50
	38
	35
	22
	33
	23
	14
	42
	1
	13
	25
	51
	43
Provincie Zuid Holland	69
Regio Midden Holland	65
	7
	53
ROVER	67
	45
	18
	46

	9
	48
	6
VBG	8
	40
	12
	19
	31
	52
	28
Wijkteam Kadebuurt	10
Wijkteam Nieuwe Park	59
Wijkteam Plaswijck	58
	26
	36
	55
	20

3. Indeling van de zienswijzen in categorieën en thema's

1. Het voorgestelde beleid wordt ondersteund.

Het college van B en W neemt kennis van de ondersteuning van door ons voorgestelde beleid en aanpak.

2. De indiener meent een onderwerp te missen, terwijl dit wel in het Mobiliteitsplan is opgenomen.

Deze zienswijzen zijn voorzien van een verwijzing naar de paragraaf of paragrafen waar het onderwerp reeds in het concept-Mobiliteitsplan was opgenomen.

3. De indiener mist een onderwerp dat niet in het Mobiliteitsplan is opgenomen

Deze zienswijzen zijn voorzien van een specifieke reactie van het college van B en W.

4. Uitwerking en realisatie van het voorgestelde beleid.

Deze zienswijzen zijn voorzien van de term 'Mobiliteitsagenda'. De mobiliteitsagenda is opgenomen in hoofdstuk 8 van het Mobiliteitsplan. De uitvoering van projecten hangt af van de beschikbare middelen en de prioriteit die wordt toegekend in de jaarlijkse uitvoeringsplannen door de gemeenteraad. Bij de uitwerking van projecten worden de belanghebbenden betrokken in een informatie- en participatieproces. Voor 'grote' projecten wordt het proces inclusief de participatie concreet vastgelegd in een startnotitie, die bestuurlijk wordt vastgesteld. Hiervoor wordt verwezen naar punt 4. van paragraaf 8.2 in het Mobiliteitsplan. In de verdere uitwerking kunnen alternatieven en varianten nader worden beoordeeld en afgewogen. Uitgangspunt is wel dat de alternatieven en varianten moeten leiden tot de gewenste effecten.

5. Economisch belang onvoldoende in beeld

Het Mobiliteitsplan is opgezet volgens de thema's die de gemeenteraad in de startnotitie heeft vastgesteld op 29 april 2015. Er is daarom geen apart hoofdstuk economie. De economische belangen van het mobiliteitsbeleid vindt u terug in de volgende thema's:

- De kwaliteitsverbeteringen voor de binnenstad en directe omgeving, waardoor dit gebied aantrekkelijker wordt voor bezoekers en toeristen (paragraaf 2.6).
- Het verminderen van het doorgaande gemotoriseerde verkeer over de singels waardoor er meer ruimte en een betere bereikbaarheid ontstaat voor alle verkeerssoorten naar de binnenstad.
- Het ontsluiten van de bedrijvenlocaties (paragraaf 3.2 via het hoofdwegennet (zie paragraaf 6.2, streefwaarden stadswegen, streefwaarden binnenstad en vrachtverkeer) en het definiëren van de gewenste bereikbaarheidskwaliteit. Door het monitoren van de werkelijke situatie kunnen we in beeld brengen wanneer er knelpunten zijn of zijn te verwachten en welke maatregelen (mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement, beter benutten en infrastructuur) we op het hoofdwegennet kunnen nemen om de economische bereikbaarheid in stand te houden (zie paragraaf 6.5, verkeersmanagement).
- Verkeersmanagement vrachtverkeer (paragraaf 6.4, tekstblok vrachtverkeer).
- Het voorgestelde tarievenbeleid (parkeren) voor de binnenstadsbezoekers dat gericht is op verlenging van de verblijfsduur (zie paragraaf 7.4, klanttevredenheid en klantenbinding).
- Parkeernormen: meer maatwerk en flexibiliteit waardoor de economische haalbaarheid van ontwikkelingen toeneemt (zie paragraaf 7.5, parkeernormen).

- In een aantal zienswijzen wordt de indruk gewekt dat de stad ‘op slot wordt gegooid’ voor het economisch verkeer. Deze stelling onderschrijven wij niet. Het Mobiliteitsplan zet in op het zoveel en zo lang mogelijk bundelen van het gemotoriseerd verkeer op de randwegen en stadswegen (zie figuur weggennet bij begin van hoofdstuk 3). Deze aanpak is bedoeld om de interne bereikbaarheid te verhogen voor alle vervoerwijzen tevens de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen. Dit is hard nodig voor bijvoorbeeld de singelroutes, de Joubertstraat en de Koningin Wilhelminaweg. Wat betreft de singels, continueren we de ambities en het beleid van het vorige Mobiliteitsplan en de Structuurvisie. Deze ambities zijn echter tot op heden niet tot uitvoering gebracht. Er is een analyse uitgevoerd om te beoordelen op welke (eenvoudige) wijze dit bereikt kan worden. Daaruit is gebleken, dat het gewenste effect alleen bereikt kan worden door een beperkt aantal aanpassingen in de structuur van het weggennet zonder beperkingen op te leggen aan het functioneren van de rand- en stadswegen. In Gouda is het niet nodig, en daar is ook bewust voor gekozen, om ingrijpende compartimenteringssystemen in te voeren zoals bijvoorbeeld Groningen en Utrecht in het verleden gedaan hebben en onlangs in Gent. Wij zijn van mening dat met onze aanpak de bereikbaarheid eerder verbetert dan afneemt. Buiten het stelsel van randwegen en stadswegen neemt de verkeersdruk niet toe of af zodat de bereikbaarheid voor het (economisch) bestemmingsverkeer minimaal gelijk blijft of toeneemt. Voor de rand- en stadswegen hebben we het gewenste kwaliteitsniveau gedefinieerd. Het meten van de verkeersafwikkeling zal onderdeel gaan uitmaken van het verkeersmanagementsysteem en geeft ons inzicht of bijsturing nodig is.

6. Graaf Florisweg wordt te druk en onveilig

Het Mobiliteitsplan zet in op het zoveel en zo lang mogelijk bundelen van het gemotoriseerd verkeer op de randwegen en stadswegen (zie figuur weggennet bij begin van hoofdstuk 3). Deze aanpak is bedoeld om de interne bereikbaarheid te verhogen voor alle vervoerwijzen en tevens de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen. Dit is hard nodig voor bijvoorbeeld de singelroutes, de Joubertstraat en de Koningin Wilhelminaweg. Er is een analyse uitgevoerd om te beoordelen op welke (eenvoudige) wijze dit bereikt kan worden. Daaruit is gebleken, dat het gewenste effect alleen bereikt kan worden door een beperkt aantal aanpassingen in de structuur van het weggennet zonder beperkingen op te leggen aan het functioneren van de rand- en stadswegen. Opties voor de ingrepen zijn opgenomen in paragraaf 3.2 Het is uiteraard vanzelfsprekend dat dit leidt tot een herverdeling van het verkeer rond en in Gouda. Dat is ook juist de bedoeling. De effecten (orde van grootte) zijn doorgererekend met het zogenaamde regionaal verkeersmodel. In het Mobiliteitsplan zijn deze effecten opgenomen in de tabel in paragraaf 5.3 Daaruit blijkt dat de gewenste effecten optreden: de randwegen en stadswegen worden drukker (meer bundeling) en de verkeersdruk op de stadsstraten neemt af of ongeveer gelijk. Terecht constateren de insprekers dat dit dan juist niet geldt voor de Graaf Florisweg en dit leidt tot een vermindering van de leefbaarheid en mogelijk ook van de verkeersveiligheid. Dit effect is de resultante van alle wijzigingen die ingevoerd zijn.

Dit is aanleiding geweest om nog een slag dieper te analyseren, waarbij de Graaf Florisweg niet als stadsstraat in het weggennet is ingevoerd maar als wijkstraat. Dit betekent dat de verkeersfunctie van de Graaf Florisweg dan lager is (hogere verkeersweerstand) en volgens de streefwaarden voor de intensiteit ligt tussen 4.000 en 8.000 mvt/etmaal (zie bijlage 1 van het Mobiliteitsplan). De doorrekening komt, uitgaande van een wijkstraat, uit op 8.300 mvt/etmaal. Dat is een afname ten opzichte van de prognose zonder enige maatregel in het weggennet. In dat geval wordt een belasting van 8.800 mvt/etmaal berekend. Wij erkennen het bezwaar van de indieners en dat betekent voor het Mobiliteitsplan het volgende:

- De Graaf Florisweg krijgt de functie van wijkstraat.

- De tabel in paragraaf 5.3 en het bijbehorende kaartbeeld zijn aangepast aan de berekeningen waarin uitgegaan is van een wijkstraat voor de Graaf Florisweg. Voor de volledigheid is de tabel uitgebreid met de stadsstraten die parallel lopen aan de Graaf Florisweg en de Burgemeester Jamessingel.
- Het kaartbeeld van het wegennet aan het begin van hoofdstuk 3 van het Mobiliteitsplan is aangepast.
- Het verminderen van het doorgaande verkeer op de as Bodegraafsestraatweg – Joubertstraat zal in de uitvoering gelijktijdig gepaard moeten gaan met verkeersremmende maatregelen en/of profielwijziging van de Graaf Florisweg conform de uitgangspunten die zijn gedefinieerd voor een wijkstraat. Tevens is het gewenst om het ‘doorgaande’ karakter op de aansluiting van de Graaf Florisweg aan het omliggende wegennet te verminderen. De verdere uitwerking vindt plaats met betrokkenheid van de belanghebbenden conform een vastgestelde startnotitie (zie paragraaf 8.2 van het Mobiliteitsplan, punt 4) en paragraaf 4 in hoofdstuk 3 van deze reactienota).

7. Blekersingel, Fluwelensingel, Kattensingel

Er wordt gevraagd om een vermindering van de verkeersdruk en de overlast van het autoverkeer en vrachtverkeer te verminderen. Het gaat om hoge rijsnelheden, verkeersveiligheid en verbetering. Het Mobiliteitsplan voorziet in deze aanpak. In het Mobiliteitsplan wordt voorgesteld om het doorgaande verkeer op de singels te verminderen, een aantrekkelijkere inrichting te realiseren, een maximum snelheid in te voeren van 30 km/uur en meer ruimte te bieden voor het langzame verkeer. De singels zijn in onze voorstellen bedoeld voor het bestemmingsverkeer in en rond de binnenstad. Het is hiervoor wel nodig om ook (beperkte) ingrepen in de verkeersstructuur aan te brengen. Het verkeer verdwijnt niet zomaar vanzelf. U vindt de voorstellen terug in de paragrafen 2.6, 3.2 en 5.3. De mogelijke wijgingen van de verkeersdruk zijn opgenomen in de tabel in paragraaf 5.3. Met het voorgestelde beleid neemt de verkeersdruk op de singels af.

8. Opheffen parkeerplaatsen Oost- en Westhaven

In paragraaf 7.3 van het Mobiliteitsplan hebben we de ambitie uitgesproken om de historische kwaliteiten van onze binnenstad nog beter tot zijn recht te laten komen. Een middel is om bepaalde delen parkeervrij of parkeerarm te maken. In het Mobiliteitsplan in paragraaf 7.3 is opgenomen dat we de mogelijkheden en haalbaarheid in samenwerking met bewoners en ondernemers in beeld willen brengen, waarbij reële alternatieven voor bewoners een uitgangspunt is. Dat betekent, dat wij nu nog niet besluiten om het parkeervrij maken uit te voeren, maar dat we dat als apart uitwerkingsproject hebben benoemd. Besluitvorming over het al dan niet parkeervrij maken en de wijze waarop, vindt pas plaats nadat we de aandachtspunten die in paragraaf 7.3 benoemd zijn beoordeeld hebben. Voor een dergelijk project passen we de werkwijze toe dit is benoemd in paragraaf 8.2 van het Mobiliteitsplan (punt 4). We stellen eerst een Startnotitie vast over het doel en de werkwijze en de betrokkenheid van belanghebbenden.

4. Wijzigingen Mobiliteitsplan

Over het algemeen wordt het ontwerp-mobiliteitsplan positief ontvangen in het kort kan het volgende geconcludeerd worden dat:

- er veel ondersteuning is voor de ambities en de aanpak;
- er veel ondersteuning is voor het fietsbeleid;
- er veel vraag is naar verminderen verkeersdruk op de singels
- er veel kanttekeningen zijn bij de Graaf Florisweg in relatie tot de maatregelen aan de Bodegraafsestraatweg.

Wij stellen de volgende wijzigingen voor:

- De Graaf Florisweg wordt een 30 km/uur wijkstraat (afgewaardeerd), bijbehorende kaartbeeld op blz 18 en tabel zijn aangepast. Tevens zijn op blz. 35 het kaartbeeld en intensiteitentabel aangepast;
- Ook actieve wijken zonder het zogenaamde “Buurtlabel” krijgen prioriteit bij onderzoek naar verkeersonveiligheid, op blz. 31 is “actieve wijkteams” toegevoegd bij tekst over buurtlabel.
- Het fietsnetwerk en enkele routes zijn in het kaartbeeld op blz. 21 aangepast n.a.v. opmerkingen fietsersbond
- De samenhang met het RVVP wordt in het plan duidelijker in beeld gebracht, op blz. 19, 20, 21, 22 en 25 is de relatie met het RVVP in tekst aangescherpt
- Ten aanzien van het economisch belang is in het mobiliteitsplan het volgende aangepast:
 - blz. 39 (6.1) is herschreven (met economisch belang daarin extra benoemd)
 - aan blz. 40 zijn streefwaarden (vanuit economisch belang) toegevoegd
 - op blz. 52 is de categorie “Economie” toegevoegd, net als bij betreffende projecten van de mobiliteitsagenda op blz. 53 en 54.

5. De ingediende zienswijzen

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
1.	- Een verademing om dit concept plan te lezen een belangrijke stap vooruit (veel leefbaardere en gezondere stad) - Ook erg blij te lezen dat veel prioriteit gegeven gaat worden aan fietsers en voetgangers, buiten de grote doorgaande wegen om. - Als fietser ervaar ik veel "conflict" met het autoverkeer, drukke onoverzichtelijke kruispunten en lange wachttijden soms slechte fietspaden (blij dat deze observaties als uitgangspunten in het plan zijn opgenomen). Aandachtspunten: - Standaard (doorgaande) fietspaden in asfalt uitvoeren - aantal rijbanen op de grote kruispunten rondom de binnenstad beperken. - verdere snelheidsbeperking in binnenstad (evt. woonwijken), er wordt vaak harder gereden. Wat zijn de mogelijkheden van het verklaren van de gehele binnenstad tot woonerf 15 km/uur? Auto's zijn hier dan duidelijk te gast. - buiten de betaald-parkeren tijden is er hoge parkeerdruk (voor bewoners binnenstad). Zijn er mogelijkheden invoeren van altijd-betaald-parkeren in de binnenstad? Daarbij motiveren bezoekers te parkeren in de parkeergarages. - projecten uitvoeren binnen de visie van het programma. - Laat voetpaden doorlopen - Beter betrekken van natuurgebieden bij de stad (snelle en prettige fiets- en wandelroutes). - zie nog niet expliciet de relatie tussen bewegen en verblijven terug (behalve toerisme en wonen). Verblijven in de zin van een stop maken met de fiets aan een picknicktafel/bankje in een mooi stukje groen valt hier m.i. ook onder. - Verkeersveiligheid: nemen jullie hierin ook op de ruimte tussen geparkeerde auto's en voorbijkomende fietsers? Op smalle straten, zoals de Joubertstraat en de Van Hogendorpplein, is het risico op confrontatie met openslaande autodeuren altijd erg groot (dit is mij al een keer overkomen). - Met betrekking tot financiering, wellicht kan crowd-funding voor specifieke projecten nog bijdragen? Zeker als het sterk van invloed is op de lokale leefbaarheid.	Zie paragraaf 3.1 van deze reactienota. - Wij streven naar een optimale kwaliteit en comfort voor fietspaden. Deze zijn gedefinieerd in bijlage 1 van het Mobiliteitsplan. - Woonerven worden niet meer aangelegd. Op een aantal fietsroutes wordt de maximum toegestane snelheid verlaagd. Dat geldt ook voor de singels. - We gaan parkeren in garages en op terreinen aan de rand binnenstad aantrekkelijker maken voor bezoekers en bewoners (zie paragrafen 7.3 en 7.4 van het Mobiliteitsplan). - In het voorstel voor het fietsnetwerk zijn te onderzoeken verbindingen naar het buitengebied opgenomen, zie paragraaf 3.3 (onderzoek ontbrekende schakels). Uw overige punten hebben betrekking op de uitvoering (zie paragraaf 3.4 van deze reactienota) en zijn zeker nuttig om te betrekken bij de uitvoering van de projecten, waarvoor dank.
2.	Graag in het mobiliteitsplan meenemen dat moet worden voorkomen dat grote vrachtwagen voor- en achteruit steken in de bocht van de Hoge naar de Lage Gouwe.	Uw voorstel heeft betrekking op de uitvoering (zie paragraaf 3.4 van deze reactienota) en is nuttig om te betrekken bij de uitvoering waarvoor dank
3.	Blij verrast met mobiliteitsplan Gouda. Er is nog genoeg te doen en veel komt hierin gelukkig naar voren. Toch graag wat suggesties, als fietser	Dank u voor de ondersteuning van ons fietsbeleid. Uw suggesties zijn waardevol en sluiten aan bij de wijze waarop we met het fietsverkeer willen omgaan. We betrekken uw

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	veiligheid op drukkeren punten en smalle straten erg belangrijk: • Regentessenplantsoen (Kleiweg – Herpstraat); er is veel fietsverkeer (twee richtingen) en de route voor auto's de stad in, ik voel mij daar niet altijd veilig (smal). Verbreden kan veiligheid wat vergroten of nog radicaler, sluit dat stukje Regentesseplantsoen af voor (sluip)autoverkeer, bestemmingsverkeer kan via het Bolwerk. • Oversteek J. de Witlaan – Gr. van Prinsterensingel (over Thorbeckelaan) veel overstekend verkeer door het vele/ snelle autoverkeer op de Thorbeckelaan niet overzichtelijk en soms lang wachten. • Oversteek O. de Boompjes - Goudkade, ook veel autoverkeer dat sneller rijdt. Het is drukker geworden en oversteken kost soms veel tijd. • Doe onderzoek naar de veiligheid (voor zover dat nog niet gedaan is) en contact met (kwetsbare) weggebruikers zoals postbezorgers of fietsende ouders met kinderen (kijken waar zij dagelijks tegenaan lopen), medewerkers stadstoezicht zien ook veel. Of neem de tijd op een drukker uur op moeilijke punten te kijken wat er nu daadwerkelijk fout gaat.	suggestie bij verder uitvoering. Verder verwijzen wij u naar de paragrafen 1 en 3 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. In de Mobiliteitsagenda (paragraaf 8.3) van het Mobiliteitsplan hebben we het cluster verkeersveiligheid opgenomen. Diverse onderdelen hangen samen met uw suggesties. Het moment van uitvoering hangt sterk af van de financiële middelen die door de gemeenteraad ter beschikking worden gesteld. Tevens streven we zoveel mogelijk naar afstemming met werkzaamheden voor groot onderhoud. Uw suggestie over het onderzoek verkeersveiligheid sluiten aan bij onze voorstellen in de paragrafen 4.3, 4.4 en 4.7.
4.		
	• Met veel belangstelling mobiliteitsplan gelezen en ben het er van harte mee eens. • Lees niets over sluipverkeer dat over Oost-Westhaven en Hoge- Lage Gouwe raast (vaak groot en zwaar verkeer) die nauwelijks de draai Hoge Gouwe Westhaven kunnen maken. et stinkt vaak erg naar uitlaatgassen.	Dank u voor het ondersteunen van onze voorstellen. De binnenstad is een verblijfsgebied. Daar hoort geen sluipverkeer thuis. We hebben in paragraaf 5.2 van het Mobiliteitsplan gedefinieerd wat we onder sluipverkeer verstaan. We zullen dat ook voor de binnenstad en de door u genoemde routes beoordelen. Waarschijnlijk zullen we doen in samenhang met het opheffen van de doorgaande functie tussen de Rotterdamseweg en de Goejanverweldijk (zie paragraaf 3.2 van het Mobiliteitsplan in het tekstblok 'Autoverkeer meer naar randwegen en stadswegen'.
5.		
	• Het is van belang dat vracht- en sluipverkeer dat nu over de Veerstaal van west naar oost rijdt geweerd wordt (naar ZWR). • Van nog groter belang (leefbaarheid binnenstad en eigen bewoners) dat de binnenstad (alles binnen de singels) autoluw cq auto vrij wordt gemaakt. Geef personenverkeer korte ontheffingen, voor vrachtverkeer city hub worden opgezet (distributie op de "last mile" verzorgen). • Bij de A12 liggen aantal grote leegstaande complexen waar (snel en zonder belasting van de binnenstad) goederen kunnen worden gelost. Vanuit die positie kan binnenstadse distributie per E cargo Bike of LEVV(Light electric Vehicles) worden vervoerd. Op basis van recent onderzoek van Hogeschool van Amsterdam en Rotterdam zijn belangwekkende gegevens beschikbaar en lijken een duidelijke richting te geven hoe in de komende jaren dit soort vervoer moet worden geregeld. Tijd voor een aanpassing in het mobiliteitsplan alvorens de Gemeenteraad het bespreekt en vaststelt.	Dit maakt onderdeel uit van onze voorstellen Goejanverweldijk (zie paragraaf 3.2 van het Mobiliteitsplan in het tekstblok 'Autoverkeer meer naar randwegen en stadswegen'. Dit geldt ook voor de binnenstad. De binnenstad is een verblijfsgebied. Daar hoort geen sluipverkeer thuis en is alleen bedoeld voor bestemmingsverkeer. Tevens willen we de distributie schoner en kleinschalige maken (zie paragraaf 5.5). Opties voor vrachtfietsen zijn ook interessant en in diverse steden reeds ingevoerd. We kunnen een nieuw systeem alleen efficiënt invoeren in samenwerking met de ondernemers en de vervoerders.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	<i>2^e reactie</i> - Van mening dat het concept mobiliteitsplan in generlei wijze voldoen aan waarover langjarige besluiten worden toegekend: Voldoet het aan de eisen die gesteld zijn tijdens de klimaatop in Parijs december 2015(COP 2015) en goedgekeurd door de 2e Kamer; - ik stel voor de besluitvorming op te schorten. Bovendien is op generlei wijze rekening gehouden met resultaten uit reeds uitgevoerde en lopende studies zoals de LEVV Logistic studie van Prof. Ploos van Amstel en zijn groep.	Op de klimaatop zijn mondiale afspraken gemaakt en niet op het niveau van gemeenten. Ieder land heeft de opdracht om de ambities te realiseren. Dat kan alleen als alle partijen (overheden, burgers, ondernemers) hun steentje bijdragen. Wij onderkennen daarin onze rol en verwijzen u daarvoor naar de paragrafen 2.5 en 5.5 van het Mobiliteitsplan. Het opschorten van de besluitvorming ondersteunen wij niet. We hebben juist de bestuurlijke besluitvorming door de gemeenteraad nodig om onze voorgestelde prioriteiten tot uitvoering te brengen. Daar horen zaken zoals LEVV (of andere methoden) bij zoals u kunt lezen in paragraaf 5.5 van het Mobiliteitsplan in de Mobiliteitsagenda (paragraaf 8.3, cluster leefbaarheid en duurzaamheid, onderdeel schoon en zuiniger, binnenstadsdistributie).
6.		
	- In de krant gelezen over de voornemens de singels onbruikbaar te maken voor doorgaand verkeer door fysieke ingrepen. Wij die voor ons werk naar Rotterdam, Den Haag en het Achterland moeten, vinden dat niet handig. Ikzelf woon in de Panorama-flat en bezoek ca. 20 cliënten per week in Den Haag, Rotterdam, Lekkerkerk, Streefkerk, Schoonhoven en moet dan altijd of over de ene singel (links) of over de twee andere (rechts). Een erg ongemakkelijk vooruitzicht, zeker waar het niet nodig is. In meerdere steden worden vervuilers met kentekendetector gewaarsd c.q. beboet. Dat moet ook kunnen met voertuigen die tegen de regels in toch een doorgaande route nemen zonder in de stad te hoeven zijn. - Het Kleiwegplein, nooit een ongeluk gezien. Waarom iets veranderen dat geen echt probleem is? - Besteed het geld aan extra boetes.	De binnenstad is een verblijfsgebied. Daar hoort geen sluipverkeer thuis. We hebben in paragraaf 5.2 van het Mobiliteitsplan gedefinieerd wat we onder sluipverkeer verstaan. De binnenstad en directe omgeving zal altijd toegankelijk blijven voor bestemmingsverkeer. In het Mobiliteitsplan zijn denkrichtingen opgenomen op de wijze waarop we dat kunnen doen. Er zullen zeker nog meer denkbare oplossingen zijn. Dat gaan we in een apart project beoordelen waar belanghebbenden bij worden betrokken. Voor een dergelijk project passen we de werkwijze toe dit is benoemd in paragraaf 8.2 van het Mobiliteitsplan (punt 4). We stellen eerst een Startnotitie vast over het doel en de werkwijze en de betrokkenheid van belanghebbenden (zie paragraaf 4 van deze reactienota). Wat betreft het Kleiwegplein gaat het niet alleen om de geregistreerde ongevallen, die er overigens helaas wel degelijk plaatsvinden. Fietzers voelen zich onveilig en moeten lang wachten. Bovendien is de kwaliteit van de loopverbinding tussen het Station en de binnenstad onder de maat. We willen het beeld verfraaien en dit punt integraal aanpakken. Over de handhaving van verkeersovertradingen zijn afspraken nodig met de Politie (zie paragraaf 4.6 blz 31 van het Mobiliteitsplan).
7.		
	Een suggestie om tekort parkeerplaatsen in de binnenstad (kant Wilhelminastraat en Houtmansgracht) te verbeteren (er zijn te weinig parkeerplaatsen t.o.v. het aantal parkeervergunningen). ook parkeerplaatsen regelmatig bezet door bezoekers en kan geregeld kosteloos geparkeerd worden (u begrijpt frustratie van parkeervergunninghouders): Geef vergunninghouder de gelegenheid te parkeren op Klein Amerika. Zij parkeren alleen op Klein Amerika als zij hem, binnen de singels, niet kwijt kunnen. Het zou de gemeente sieren deze passende oplossing aan hen te bieden.	Uw suggestie sluit volledig aan bij paragraaf 7.3 blz 47 van het Mobiliteitsplan.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
8. VBG		
	Als VBG maken wij ons ernstig zorgen over de bereikbaarheid van de gevestigde bedrijven binnen de gemeente grenzen en de voorgestelde plannen welke in de nota aangedragen worden. het steeds moeilijker je als ondernemers te handhaven en of verder te ontwikkelen • vooral de afsluitende en/of verkeersluwe voorgestelde maatregelen op stadswegen, welke een belangrijke verbinding vormen tussen bestaande bedrijventerreinen en/of aanvoer van goederen naar gemeenschappelijke winkelcentra, maken dat er zogenaamde schijnveiligheden gecreëerd gaan worden. • Een stadsweg als 30 km zone (vrachtwagen te gast), vraagt om ernstige ongevallen. Er zijn parallelle verkeersluwe wegen beschikbaar voor langzaam verkeer. • Van cruciaal belang is een goede ontsluiting naar provinciale wegen van wijken, waarbij als er calamiteiten zijn op de rondwegen een binnenstedelijk verkeersinfarct voorkomen dient te worden door goede alternatieve routes voorhanden te hebben. • We zien nu welk effect dit heeft op de rondwegen tijdens werkzaamheden bij de Veerstal. • Als VBG graag onze standpunten verwerken in het uitvoeringsprogramma, dit als wezenlijk onderdeel van het Economisch Actieprogramma voor Gouda.	Voor ons standpunt verwijzen wij u naar paragraaf 5 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. Tevens willen wij de werkwijze voor de uitvoering van het Mobiliteitsplan benadrukken zoals verwoord in paragraaf 8.2 (punt 4). Ieder 'groot' project start met een Startnotie (doel, werkwijze, planning en participatie). Ieder project wordt integraal beoordeeld, waarbij tevens de bereikbaarheid altijd een punt is. Wij zullen de ondernemers dan ook bij de uitwerking van harte uitnodigen om mee te denken over de wijze waarop wij onze integrale doelen (bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en veiligheid) kunnen bereiken. Op een aantal routes is de fietser in de praktijk ondergeschikt aan het autoverkeer. Het ongevallenbeeld stelt ons op dit punt niet gerust. Wij zijn voor structurele verbeteringen zoals ook in het Mobiliteitsplan is opgenomen. Als die te lang op zich laten wachten, willen we maatregelen nemen die ook op korte termijn de verkeersveiligheid verbeteren voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. Het accent ligt uiteraard op het verminderen van ongevallen maar ook op het verminderen van de ernst van de afloop. Door het massaverschil tussen een motorvoertuig (auto, vrachtauto) heeft de snelheid een enorme invloed op de afloop.. Uit onderzoek (VVN, SWOV) blijkt dat er een kwart minder letselongevallen zijn als een 50 km/uur-gebied wordt ingericht als een 30 km/uur-gebied. De kans dat een voetganger overlijdt na een botsing met een auto is bij 50 km/u ongeveer 85%, bij 30 km/u is de kans op overlijden afgenomen tot 10%. Bij een snelheid van 15 km/uur (erf) is de overlijdenskans vrijwel nihil. De snelheid van het autoverkeer heeft een aantoonbare negatieve invloed op de verkeersveiligheid, vooral op die van kwetsbare weggebruikers. Verlaging van de snelheid hoeft niet strijdig te zijn met de bereikbaarheid. Wij zijn van mening dat op een aantal krappen straten en wegen de weggebruikers optimaal met elkaar rekening moeten houden. We sluiten ons aan bij de visie die vorig jaar gepresenteerd is door de ANWB 'Verkeer in de Stad, een nieuwe ontwerpaanpak voor de stedelijke openbare ruimte' en die uitgaat van vier stedelijke verkeersmilieus met hun eigen snelheidsregimes. Kortom: we onderkennen uw zorg, maar zijn van mening dat ons voorgesteld beleid meerdere doelen gelijktijdig kan dienen. Dat zien we als de uitdaging die graag samen met de belanghebbenden willen verwezenlijken.
9.		
	Met veel belangstelling het nieuwe Mobiliteitsplan van de Gemeente Gouda gelezen • bewoners vinden verkeeraantallen op route onacceptabel. • blij dat plannen om in 2018 te beginnen met verkenning van mogelijkheden doorgaand verkeer te weren.	Dank u voor de ondersteuning van onze voorstellen. We verwijzen u naar de paragrafen 4 en 8 in hoofdstuk 3 van deze reactienota.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	• zijn het met u eens, problemen op singels zijn te groot om de situatie nog te laten voortbestaan! • Wij streven naar reductie van minstens 40% op deze route, binnen twee jaar, want: 1. Verkeer veroorzaakt te veel geluidsoverlast. 2. Vrachtwagens veroorzaken ernstige trillingen, als gevolg scheuren in onze panden. 3. Luchtkwaliteit op singels is erbarmelijk, fijnstof zet zich vast op panden, erger, op onze luchtwegen. De gezondheid van de bewoners is hier in het geding! 4. De combinatie van het vele autoverkeer en de vele fietsers veroorzaken dagelijks veel problemen. Het aantal geregistreerde incidenten is al hoog en het wordt alleen maar erger. Het is inmiddels een levensgevaarlijke route voor fietsers. • Als belangenteam graag meedenken bij vervolg (vermindering verkeer en veiliger voor fietsers/voetgangers). • ook rekening houden met bussen, hulpverleningsdiensten, toeristen, kortom geen gemakkelijke taak!	
10. wijkteam Kadebuurt		
	• Het plan deels bekeken, het stuk van de ingrepen op de singels ca. baart mij ernstig zorgen. • Kan ik in de toekomst nog wel thuis komen? • Wat zijn belanghebbenden? Als je dan als kadebuurtbewoner een belang hebben bent, hoe ga je deze scheiden van het overige verkeer? • Wordt het een zegening of een vloek voor onze wijk? Ik kan dit eigenlijk nu niet beoordelen.	We verwijzen u naar de paragrafen 4 en 8 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. Bij de aanvang van het project brengen wij de belanghebbenden in beeld. Dat zijn zeker niet alleen de bewoners van de singels, maar ook bewoners van de omliggende gebieden, ondernemers, fietsers. Uitgangspunt is uiteraard dat bestemming bereikt moeten kunnen worden. De wijze waarop we e.e.a. realiseren staat nog niet vast. Er zijn wel oplossingsrichtingen opgenomen in het Mobiliteitsplan. Bij de uitwerking van project worden verschillende opties in beeld gebracht, beoordeeld en afgewogen. We zetten in op verbetering van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer.
11. Gouda Sterk aan de IJssel		
	We hebben met veel plezier deelgenomen aan de Klankbordgroep Mobiliteitsplan. Tot ons genoegen is inbreng op diverse plekken in het ontwerp-Mobiliteitsplan gunstig verwerkt. Het ontwerp-Mobiliteitsplan haakt goed in op onze ambities (komen tot aantrekkelijke inrichting van Veerstaal en om zuidelijk deel van binnenstad een levendiger verblijfsgebied te maken). Graag voegen we het volgende toe: • pleiten voor een andere invulling van parkeren op eigen terrein (zodat aantal particuliere parkeergarages niet toeneemt). • pleiten voor een plintenplan: stimuleren ombouw particuliere parkeergarages tot woningen of bedrijfspanden (meer levendigheid aan straatzijde). • onze wens de Haven en de Gouwe helemaal ontdoen van parkeerplekken. Dat de gemeente het voortouw neemt om te onderzoeken of in de zuidel. binnenstad (gebouwde) parkeervoorziening kan worden toegevoegd.	Wij danken u voor uw inbreng en ondersteuning van onze voorstellen. Voor het parkeren in de binnenstad (openbare ruimte) verwijzen wij u naar onze voorstellen en werkwijze in de paragrafen 2.7, 7.3 en 7.4 en paragraaf 4 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. Wij leggen ons nu nog niet vast op welke wijze we uiteindelijk het parkeren en de kwaliteit van de openbare (historische) ruimte kunnen verbeteren. Daarvoor willen we alle mogelijke ideeën de revue laten passen en beoordelen op draagvlak en haalbaarheid. We betrekken daarbij de belanghebbenden, waar u organisatie eveneens bij hoort.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	dat parkeertarieven in de binnenstad omhooggaan gecombineerd met stimulans gebruik parkeergarages De oversteekbaarheid van de Veerstal verbeteren en langs het hele historische stadsfront de snelheid van autoverkeer terug te dringen (hier gemotoriseerd verkeer te gast laten zijn door het wegdek tussen de beide trottoirs geheel in te richten als fietspad).	In onze voorstellen is opgenomen om de doorgaande verkeersfunctie van de Veerstal sterk te verminderen of op te hebben en te voorzien van een aantrekkelijke entree naar de binnenstad (paragrafen 3.2 en 5.3 van het Mobiliteitsplan).
12.		
	- Met belangstelling ontwerp mobiliteitsplan gelezen en goed dat veel aandacht is voor gebruik van fietsen. Als we Gouda leefbaar willen houden is fietsen belangrijk en dat we de auto in de stad zoveel mogelijk laten staan. - Voor de doorstroming instelling verkeerslichten bekijken. Fietsers moeten soms nog lang wachten. Door de tunnel naar de stad bijvoorbeeld komt een fietser 2 verkeerslichten tegen. Als je door de eerste met groen heen bent moet je vaak bij het 2e licht weer wachten. Dat moet echt verbeteren. Op kruising Statensingel/Willem de Zwijgersingel/van Limburg Stirumstraat beter kijken naar verkeersaanbod. Met prioriteit voor fietsers en voetgangers. - Verder ziet het plan voor de toekomst er goed uit.	Wij danken u voor de ondersteuning van onze voorstellen. Voor fietsers en verkeerslichten hebben we gedefinieerd welke kwaliteitswaarden we gaan hanteren. Deze zijn opgenomen in paragraaf 6.2 en 6.4 van het Mobiliteitsplan. We gaan deze waarden in de praktijk toetsen en in beeld brengen waar verbeteringen nodig zijn.
13.		
	Economische waarde - Zuidelijke entree Gouda (via Haven) moet een aantrekkelijke entree worden voor bewoners en bezoekers. (lopend en fietsend). - Een autoluwe binnenstad is vereiste. Realiseren van een autoluwe Haven, Hoge/ Lage Gouwe versterkt stadsbeeld, historische profiel en de economische positie van Gouda. - Momenteel niet mogelijk rustig door de Oost- en Westhaven te lopen/fietsen (veel auto- en (zwaar)vrachtverkeer) dat dagelijks vanaf vroeg in de morgen door deze straten rijdt. merk dat vooral vele toeristen niet op hun gemak voelen om door Oost- en Westhaven te lopen, liefst lopen zij op straat om de huizen goed te kunnen bekijken. Bodemverzakking/behoud panden - Momenteel wordt door de gemeente Gouda niet gehandhaafd en geen middelen ingezet zodat het verkeer zich aan de maximale snelheid van 30 km/uur houdt. - Er wordt niet gecontroleerd op zwaar vrachtverkeer dat vaak met te hoge snelheid door de Oost- en Westhaven dendert. toelaten van zwaar vrachtverkeer draagt niet bij aan tegengaan bodemverzakking binnenstad en in goede staat houden van vele monumenten en het leefklimaat van de bewoners.	Uw opmerkingen en suggesties sluiten volledig aan bij onze voorstellen zoals onder ander opgenomen zijn in de paragrafen 2.6, 5.3 en 7.3 van het Mobiliteitsplan

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Minder verkeer gewenst • forse afname auto- en vrachtverkeer in de Haven is gewenst. Ik merk dat vanaf de zuidelijke entree van Gouda veel (bestemmings-) verkeer van de Raambuurt genoodzaakt is om vanaf de Schielandse Hoge Zeedijk de Oost- en Westhaven te nemen (afslag Noodgodsbbrug) om via de Veerstal in de Raambuurt te komen. Om de Raambuurt te verlaten naar de zuidelijke uitgang van Gouda heeft men enkel de optie om de smalle straatjes zoals de Kuijperstraat, Korte Raam, Peperstraat en Korte Noodgodstraat te nemen om vervolgens via de Westhaven weer op de Schielandse Hoge Zeedijk te komen. Dit is een omweg en leidt tot een onnodige toename van verkeer aan de Oost- en Westhaven. • Tijdens afsluiting (Fluwelensingel – Oosthaven) merk ik een aanzienlijke vermindering verkeer dat normaal gesproken vanuit de Goejanverwelledijk de Oosthaven neemt om vervolgens bij de Noodgodsbbrug af te slaan en via de Westhaven de Schielandse Hoge Zeedijk/Nieuwe Veerstal opgaat of via de Veerstal de Raambuurt inrijdt Suggesties • Raambuurt van en naar de Schielandse Hoge Zeedijk een eigen in- en uitgang maken via de Bogen of Veerstal (ontlasten Oost- en Westhaven, Kuijperstraat, Korte Raam, Peperstraat en Korte Noodgodstraat). • Schielandse Hoge Zeedijk afsluiten. Blijkt een forse afname van verkeer op Oost- en Westhaven. • middelen voor handhaving maximale snelheid (30 km) binnenstad met verkeersdruppels, radarcontrole etc. Vanaf kruispunt Korte Noodgodstraat/Westhaven wordt de maximale snelheid aan de Westhaven niet gerespecteerd. • zwaar vrachtverkeer zo veel mogelijk (of geheel) weren. • Afsluiten Noodgodsbbrug voor gemotoriseerd verkeer. • Door Gouda gewenste parkeervrije zone Oost/Westhaven alleen een optie als voor bewoners voldoende parkeergelegenheid (in directe nabijheid) wordt gezorgd. (bijv. mogelijk ondergrondse parkeergarage omgeving de Bogen). Technische studie gevolgen (zwaar) vrachtverkeer voor panden en de kademuren aan de Oost- en Westhaven.	Dit sluit aan bij onze voorstellen over de singels, zie onder andere paragraaf 5.3 van het Mobiliteitsplan. Wij zullen uw opmerkingen en suggestie betrekken bij de verdere uitwerking, zie ook paragrafen 4 en 8 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. Bij de uitwerking worden belanghebbenden betrokken. Gezien uw betrokkenheid en ideeën willen wij u daarvoor alvast van harte uitnodigen. Dit is geen onderdeel van het Mobiliteitsplan maar is wel een aandachtspunt voor het wegbeheer en het monumentenbeheer.
14.		
	Tips voor meer ruimte en gebruik van de fiets. • Kijk naar gemeenten Tilburg en Utrecht, erg fietsvriendelijk met diverse fietsstraten. • Zorg dat stoplichten Kleiwegplein een groene golf voor fietsers genereren (vanuit de tunnel richting binnenstad) • Als je je fiets eens ergens droog en gratis zou kunnen wegzetten in Gouda. Bij V&D kant Agnietenstraat is voldoende ruimte. Stevig	Uw tips sluiten volledig aan bij onze visie. Fietsstraten zien wij in de verblijfsgebieden zeker als een goede optie. Het Kleiwegplein willen we vereenvoudigen en voor de fietsenstallingen verwijs ik u naar paragraaf 7.6 van het Mobiliteitsplan. Uw suggesties kan één van de te onderzoeken opties zijn.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	tentdoek over hangen door scouting Jan van Hoof die geld nodig hebben.	
15.		
	• aanvullend circulatiemaatregelen op de grachten zijn nodig (weren doorgaand verkeer noord-zuid door de binnenstad). • hoe moeten automobilisten de parkeergelegenheden bij de Nieuwe Markt en de Goudse Schouwburg bereiken? • als er veel kruisende fietsers zijn, krijgen die meer prioriteit dan een (nagenoeg) lege bus. • Hoe wil men beoordelen of een bus (nagenoeg) leeg is (p48)? Zou het niet handiger zijn om bij een kruising met veel geconstateerde fietsers (via de weglussen) altijd aan de fietsers voorrang te verlenen bij de verkeerslichten? • pagina 52 wordt gesproken van cofinanciering. Wordt daar bedoeld andere overheden zoals provincie en het Rijk, of wordt er gezocht naar commerciële cofinanciering? Dat laatste lijkt me onwenselijk. • streven naar uitbreiding 30-km zones. wordt naar rug-vriendelijke snelheid remmende maatregelen • afstelling verkeerslichten moet beter. Groene golfregelingen zijn zeer wenselijk. Op de Goverwellesingel springen de stoplichten te snel op rood. Veel beter zou deze singel of een voorrangsweg zonder stoplichten worden, of rotondes waar nu stoplichten zijn.	Wij betrekken dit bij de verdere uitwerking van het verminderen van doorgaand verkeer op de singels en de Veerstal. Wij verwijzen hiervoor ook naar paragraaf 4 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. Uw vragen zijn bij de uitwerking zeker een thema. We hanteren hiervoor de uitgangspunten en streefwaarden die opgenomen zijn in de paragrafen 6.2 en 6.4. Nieuwe technieken (GPS, apps op smartphones, in- en uitcheck bus) bieden nieuwe technische mogelijkheden. We bedoelen daar vooral andere overheden mee. Als er een maatschappelijke meerwaarde is hoeven we investeringen door marktpartijen ook zeker niet uit te sluiten. We zijn terughoudend met het uitbreiden van het aantal verkeersdrempels. Onze uitgangspunten voor groene golven voor autoverkeer, fietsers en voetgangers zijn opgenomen in paragraaf 6.4. Voor de stadswegen hebben kruispunten met een stadsweg, randweg of wijkstraat zonder verkeerslichten ook onze voorkeur (zie bijlage 1 van het Mobiliteitsplan) indien dat ruimtelijk en financieel haalbaar is. Voor kruispunten van stadswegen met stadsstraten behouden verkeerslichten de voorkeur omdat we daarmee de doorstroming op de stadswegen het beste kunnen sturen.
16.		
	Waarom geen fiets-loopverbinding verbinding tussen twee recht op elkaar uitlopende straten (Crabethstraat-Herpstraat). Vredebest en Kleiwegbrug aanzienlijk ontlast en de verkeersveiligheid gediend zijn. Zeker nu het Bolwerk cum annex als woongebied cum annex tot volle wasdom komt is zo'n eenvoudige metalen hef- of draaibrug meer dan nodig. Bewoners hoeven niet langer over gevaarlijke Kattensingel (station).	Deze optie stond reeds in het Mobiliteitsplan als te onderzoeken ontbrekende schakel, zie kaartbeeld in paragraaf 3.3. blz. 21,22 van het Mobiliteitsplan.
17.		
	Het doorgaande verkeer van personenauto's, bestelbusjes (zeer zware) vrachtauto's erg belastend. • Trillingen beschadigen de kwetsbare oudere huizen, hebben een zeer slechte invloed op het leefmilieu. • Schilderwerk van de gevels moet eens per twee jaar gedaan worden, vroeger was dat vijf jaar. • Nadelig effect gezondheid • door vrachtkeer-verbod Joubertstraat komt extra doorgaand vrachtverkeer over ons tracé. Dit verkeer moet eigenlijk om de stad heen rijden via de Provinciale Weg en de Goverwellesingel, maar dat is teveel om. • helpt Openbaar Vervoer maakt uiteraard standaard gebruik van ons tracé, dat zal niet anders kunnen.	Uw opmerkingen sluiten aan bij onze doelstellingen en ambities voor het vervoer op de singels. Wij verwijzen u hiervoor naar de paragrafen 4 en 7 in hoofdstuk 3 van deze reactienota.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	• voor Politie, Brandweer en Ambulances is het een hoofdroute (wel erg veel lawaai) ook lawaai is nadelig voor de gezondheid. • Een werk elders in de stad heeft meteen effect op de singelroute. Ik denk bijv. even terug aan het werk voor een nieuwe brug over de Breevaart destijds bij de Zwarteweg. Thans is de Nieuwe Veerstal afgezet met herhaaldelijke verkeersinfarcten tot gevolg. Rijdend verkeer is hinderlijk, maar stilstaand verkeer veel erger. • Voor het fietsverkeer is deze toestand zeer gevaarlijk. Zeker langs de waterkant met de hoge trottoir-rand. Veel wielrijders over de stoep langs de huizen. Handhaving is er niet. • Voor bewoners onmogelijk fietsend (waterkant) hun huis te bereiken. Stoppen/ afstappen kan niet, altijd tegenliggend verkeer. • parkeerterrein Schouwburg is ook voor het algemeen belang in gebruik genomen. De toegang is via de singel erg ongemakkelijk en geeft veel oponthoud. Dat wordt erger als de stad meer bezoekers wil hebben en er ook een uitbreiding ervan valt te verwachten. • Mobiliteitsplan is voor een leek moeilijk toegankelijk stuk. Voor de naaste toekomst is weinig soelaas te verwachten. • ik vraag u goede aandacht voor mijn bedreigde leefomgeving te hebben. De maat is langzamerhand te vol geworden. Dat betekent dat ik verwacht op korte termijn maatregelen. Singelbewoners zijn een poos bezig voor verbetering in de situatie, maar nog geen resultaat geboekt.	
18.		
	In het mobiliteitsplan moeten een aantal zaken veel duidelijker aan de orde komen: • De intensiteit van het verkeer is veel te groot; mogelijk verzakking van ons huis tot gevolg? Terugdringen nodig! • Snelheid is ook echt een issue, zeker in het licht van de vele schoolgaande kinderen/jongeren, in de zomer ook de motoren die met snelheden over de 100km en geen enkele handhaving ook ontstaan vaak gevaarlijke situaties. • Uitlaatgassen en het geluid zorgt voor enorme overlast (veel roetaanslag en niet meer schoon te maken). • De uitzicht van Klein Amerika is echt gevaarlijk; uitrijdend verkeer heeft door filevorming voor de stoplichten vaak slecht zicht en omdat deze auto's zo gericht zijn op de weg vergeet men het voetpad! • ik ben fervent voorstander van autovrije of autoluwe singels ○ ten gunste van een aantrekkelijker binnenstad en op lange termijn ook beter voor toeristen. ○ Meer ruimte voor de fiets ○ gebruik parkeerruimte bij station om de binnenstad te ontsluiten en laat (zelfrijdende) kleine busjes rijden om mensen te vervoeren.	Uw opmerkingen sluiten aan bij onze doelstellingen en ambities voor het vervoer op de singels. Wij verwijzen u hiervoor naar de paragrafen 4 en 7 in hoofdstuk 3 van deze reactienota.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Minder verkeer, minder geluidsoverlast, minder fijnstof, minder gevaar en veel beter voor het milieu!	
19.		
	http://www.goudsepost.nl/nieuws/algemeen/116284/k-weg-goudkade-meest-gevaarlijke-kruising- Graag aanpassingen, het is echt levensgevaarlijk en super druk. Mijn kinderen fietsen hier dagelijks en daar maak ik me heel veel zorgen over. In het weekend sta je in de file de hele Goudkade staat vast. Het kruispunt oversteken is dan ook bijna niet mogelijk	In het uitvoeringsprogramma wordt hier prioriteit aan gegeven
20.		
	• maken ons zorgen om de verkeersintensiteit vooral zwaar vrachtverkeer op de Blekerssingel. • is nadelig voor de luchtkwaliteit en riskant voor in/uitstappende patiënten en passerende fietsers. • geluidsoverlast en trillingen die funderingen van aanpalende gebouwen kunnen beschadigen. • sluiten ons van harte aan bij de bewonersgroep die hier innovatieve oplossingen voor verwacht: verkeersluw, zwaar verkeer omleiden en/of andere milieuvriendelijke vormen van bevoorrading in het centrum van Gouda.	Uw opmerkingen sluiten aan bij onze doelstellingen en ambities voor het vervoer op de singels. Wij verwijzen u hiervoor naar de paragrafen 4 en 7 in hoofdstuk 3 van deze reactienota.
21.		
	Eerder onze klachten/bezwaren over het verkeer op de singels gemeld (7-9-2016 ingediend "ingekomen brief inzake mobiliteitsplan", staat op de agenda van de gemeenteraad als t.z.t. te bespreken). Nu graag nogmaals enkele van onze zorgen en klachten onder aandacht brengen: • Reductie van auto's (en snelheid) ook wat ons betreft een belangrijke wens. Maar ook 'zwaar' (en vaak niet afgeveerd) verkeer. bijvoorbeeld landbouwverkeer (hebben toch niks in de binnenstad te zoeken) en bouwverkeer met andere bestemming. Deze voertuigen veroorzaken naast trillingsoverlast ook schade. • waarom bepaalde maatregelen niet al invoeren (zoals 30 km zone zonder drempels) en betere (snelheids)handhaving? De Light-Rail vinden wij een heel zorgelijk plan. Momenteel kunnen mensen zonder vergunning hun auto vanaf 18:00 uur gratis parkeren op het voorterrein bij Klein Amerika. Terwijl op het terrein zelf tot 21:00 uur betaald parkeren is. Veel mensen zonder vergunning gaan hun auto vanaf 18:00 al op het voorterrein zetten, wij kunnen onze auto daardoor niet meer kwijt. We moeten dan ofwel verder de wijk in om een plek te zoeken, ofwel we moeten onze auto op Klein Amerika zetten (let wel, betaald dus, terwijl we ook al voor onze vergunning betalen). Het lijkt ons wel zo eerlijk om deze tijden gelijk te trekken (dus beiden vanaf 21:00 uur of vanaf 18:00 uur gratis maken.	Uw opmerkingen sluiten aan bij onze doelstellingen en ambities voor het vervoer op de singels. Wij verwijzen u hiervoor naar de paragrafen 4 en 7 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. In het Mobiliteitsplan zijn geen voorstellen voor light rail opgenomen. Dit sluit aan bij onze voorstellen zoals opgenomen in paragraaf 7.2 van het Mobiliteitsplan (mixed parkeren). Tevens willen we de parkeerterreinen beter benutten voor de bewoners van de binnenstad.
22.		
	Tav de voorgestelde knip in de Bodegraafsestraatweg Dit verkeer maakt gebruik van de as Bodegraafsestraatweg (noord en zuid) - Joubertstraat. Dit is om verschillende redenen een bijzonder ondoordachte maatregel, met grote negatieve gevolgen op de bereikbaarheid, de	Wij onderkennen uw bezwaar en verwijzen u naar paragraaf 6 in hoofdstuk 3 van deze reactienota.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	verkeersveiligheid en de kwaliteit voor het fietsverkeer: Er wordt gesproken over een zware doorgaande route door de stad via de Bodegraafsestraatweg en Joubertstraat. Dit betekent dat er veel verkeer via deze route door de stad heen rijdt zonder een herkomst of bestemming. Dit wordt niet onderbouwd. De Joubertstraat en Bodegraafsestraatweg zijn inderdaad drukke wegen omdat de wegen een belangrijke ontsluitende functie hebben en Gouda een zeer beperkt aantal noord-zuid-verbindingen heeft. En één van de weinige hiermee komt te vervallen. De Bodegraafsestraatweg is een overzichtelijke weg met een ruim vrijliggend fietspad, waar helemaal geen noodzaak bestaat om het verkeer te verminderen. Veel verkeer uit de Joubertstraat dat nu via de Bodegraafsestraatweg rijdt, zal via de Graaf Florisweg gaan rijden. Een drukke weg en een belangrijke route voor fietsers door de stad (veel schoolverkeer) zal de positie van de fiets op de Graaf Florisweg verder verslechteren. Volgens het plan neemt het verkeer op de Graaf Florisweg met meer dan 20% toe. Tegelijkertijd is de afname van verkeer op de Joubertstraat minder dan 10%. Het gewenste effect wordt dus helemaal niet bereikt. Er zijn slimmere maatregelen te bedenken waarmee de problematiek op de Joubertstraat beter wordt aangepakt, maar zonder de grote nadelen op heel veel andere plekken. Hoe zit het met uitstoot en luchtkwaliteit? Knippen zal leiden tot langere routes/ meer autokilometers, dus meer aantasting van de luchtkwaliteit. Bovenliggende doelen (bereikbaarheid, veiligheid, milieu) zijn mooi geformuleerd, maar vervolgens worden er maatregelen getroffen die hier haaks op staan. De Graaf Florisweg en Joubertstraat zijn benoemd als stadsstraten 30 km/u. De functie en intensiteiten passen niet bij een 30 km/u-sstraat. Er wordt afgeweken van de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Dit zal tot onduidelijkheid leiden: de Graaf Florisweg heeft fietsstroken en voorrangskruispunten maar dat hoort niet bij 30 km/u. Ook is het niet mogelijk om kruispunten gelijkwaardig te maken en (verkeersveiligheid) niet mogelijk om de fietser op de rijbaan te mengen met autoverkeer. Hierdoor straten waar niemand iets van snapt en waar de politie niet zal handhaven. Verbetering van de verkeersveiligheid vakt te betwijfelen. Het is volledig onduidelijk wat de uitgangspunten voor de inrichting zijn.	
23.	Ernstig bezwaar tegen dit plan: - De Bodegraafsestraatweg is breed met vrijliggend fietspad, terwijl de Graaf Florisweg een belangrijke verbinding is voor fietsverkeer echter zonder vrijliggend fietspad. - toename verkeer in de (al zeer drukke) Graaf Florisweg lijkt ons zeer onwenselijk, wij zien nu al regelmatig gevaarlijke situaties plaatsvinden. Ongeduldige auto's die niet willen wachten op schoolgaande kinderen (ochtend). - Wij vragen u met klem het mobiliteitsplan te herzien, zodanig dat er geen verkeerstoename op de Graaf Florisweg komt.	Wij onderkennen uw bezwaar en verwijzen u naar paragraaf 6 in hoofdstuk 3 van deze reactienota.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	• Mocht u toch vast willen houden aan de maatregel van de Bodegraafsestraatweg, willen wij u verzoeken om tevens in het mobiliteitsplan op te nemen dat er een betere oplossing komt voor fietsers op de Graaf Florisweg. Als voorbeeld: dat drempels worden verhoogd zodat auto's niet harder dan 30 km/uur kunnen rijden. En de adviesnelheid om te zetten naar een max. snelheid en plaatsen van flitspalen. • Wat ook de uitkomst moge zijn, wij hopen dat u ter harte neemt geen plannen uit te voeren zonder de verkeersveiligheid van de fietsers in ogenschouw te nemen.	
24.	Door het opheffen van de connectie noord en zuid van de Bodegraafsestraatweg, wordt de verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg, Zwarteweg en de Joubertstraat (circa 10%) verminderd. Dit is op zich een goede zaak. Echter is de toename van de verkeersdruk op de Graaf Florisweg (>20%) niet wenselijk en lijkt niet te verantwoorden: • Graaf Florisweg heeft geen gescheiden fietspad (Bodegraafsestraatweg wel). • kruisingen op de Graaf Florisweg zijn al niet erg overzichtelijk en worden veel gebruikt door fietsers (binnenstad - scholen en ziekenhuizen) met name over de Hovenierskade. • Oudere, slecht of niet gefundeerde en niet geïsoleerde huizen aan de Graaf Florisweg liggen. • Dat de snelheid remmende infrastructuur al leidt tot opstoppingen. • kruisingen bij Albert Plesmanplein en station al relatief gevaarlijk voor fietsers. Dus het lijkt dat de veiligheid van de fietsers in het verkeer en het woongenot van de mensen aan de Graaf Floris met deze plannen er sterk op achteruit gaan.	Wij onderkennen uw bezwaar en verwijzen u naar paragraaf 6 in hoofdstuk 3 van deze reactienota.
25.		

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Kattensingel Zonder aanleg van de z.g.n. Mijstunnel lijkt het mij onlogisch een knip aan te brengen in de Kattensingel. Daarnaast ben ik het ook niet eens met het plan om op de Kattensingel éénrichtingverkeer in te stellen. Werk eerst plan Kattensingel af met de voorzieningen voor langzaam verkeer en bekijk dan hoe het verkeer hier op reageert. Voorstel Voer alleen een knip of verbod in voor vrachtverkeer. Kleiwegplein. Het is onzinnig dit plein in 2018 weer onder handen te nemen. In mijn beleving is dit recentelijk nog verbeterd. Zo'n verkeersplein is nu eenmaal zoals het is en daar moeten we het dan ook mee doen. Ook al ontstaan hier van tijd tot tijd opstoppen. Voorstel : Voorlopig zo laten (Waar haalt de wethouder al het geld vandaan dat hiermee is gemoeid? Parkeren Het is volstrekt onterecht dat bewoners Fluwelen-, Bleker- en Kattensingels met achterliggenstraten moeten betalen voor het parkeren in hun straat en die van de Turfsingel en Pr. Hendrikstraat, met aangrenzende parkeerterreinen niet. Voorstel: Voer in de gehele stad, inclusief Korte Akkeren, Goverwelle, Bloemendaal en Westergouwe een parkeerbelasting en reserveer de plekken in de schil voor de bewoners aldaar. Westergouwe De nieuwe wijk Westergouwe ligt niet dicht bij de stad en is met name voor fietsers moeilijk bereikbaar vanuit de stad of andersom. Stel het niet mooier voor als dat het in werkelijkheid is. Voorstel: Leg voor de fietsers een fietsbrug aan ter hoogte van de Moordrechtse Tiendweg. Oorspronkelijk was dit ook het plan. Leg alleen en snelle bus- of tramverbinding aan vanaf die wijk langs de spoorbrug richting het station.	Wij verwijzen u naar de paragrafen 4 en 7 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. De wijze waarop we de verkeersdruk op de singels willen verminderen staat nog niet vast. Uw suggesties betrekken we bij de verdere uitwerking. Op het Kleiwegplein vinden regelmatig ongevallen plaats. Fietsers voelen zich onveilig en moeten lang wachten. Bovendien is de kwaliteit van de loopverbinding tussen het Station en de binnenstad onder de maat. We willen het beeld verfraaien, het plein vereenvoudigen en dit punt integraal aanpakken. Voor de uitbreiding van de parkeerregulering zijn spelregels opgenomen in paragraaf 7.2 van het Mobiliteitsplan. Wij zijn het eens met uw stelling. De optie van een nieuwe fietsverbinding maakt dan ook onderdeel uit van het Mobiliteitsplan. Wij verwijzen u hiervoor naar de paragrafen 3.2 en 3.3 (kaartbeeld fietsnetwerk en ontbrekende schakels) van het Mobiliteitsplan.
26.		
	Ik ben tegen het plan (de straat is te smal en veel autoverkeer) het wordt gevaarlijker voor fietsers. Bij toename autoverkeer, wordt de lucht ook meer verontreinigd, door uitstoot wordt (bij mooi weer) alles zwart binnen.	Wij onderkennen uw bezwaar en verwijzen u naar paragraaf 6 in hoofdstuk 3 van deze reactienota.
27.		
	Ik en met mij heel veel bewoners van de Fluwelen- en Blekerssingel hebben last van vele verkeer. • Geluidsoverlast • hoge snelheden • slaapkamerraam kan niet open door uitlaatgassen • trillingen van zwaar verkeer (red. vrachtwagens en bussen) • veel gevaarlijke situaties en aanrijdingen	Ons Mobiliteitsplan geeft aan dat we de verkeersdruk op de singels willen verminderen. We verwijzen u naar de paragrafen 4 en 8 in hoofdstuk 3 van deze reactienota.
28.		
	• Toegenomen verkeer, is funest voor de oude huizen, singels niet bedoeld voor veel en zwaar verkeer.	Ons Mobiliteitsplan geeft aan dat we de verkeersdruk op de singels willen verminderen.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	• Trillingen en geschud is fors toegenomen (en ik woon nog 10 mtr van de weg af ivm voortuin) • Gevaarlijke verkeerssituaties en moeilijk oversteekbaar (smal met parkeerplaatsen, er wordt hard gereden) • (Brom)fietsen op stoep, met kinderen fietsen is niet mogelijk. • Geluidsoverlast en slechte luchtkwaliteit (gelijkoplopend met verkeertoename).	We verwijzen u naar de paragrafen 4 en 8 in hoofdstuk 3 van deze reactienota.
29.		
	• Oost Westhaven bewoners maken zich zorgen, verminderen P gelegenheid als groot nadeel. • Sommigen met bedrijf ondergaan inkomstenderving (wat wordt hieraan gedaan)? • Anderen zijn ouderen die zonder auto niet erg mobiel zijn. • Sommigen met jonge kinderen niet praktisch.	Wij verwijzen uw naar paragraaf 8 in hoofdstuk 3 van deze reactienota.
30.		
	• wij zien zeer veel gevaarlijke situaties voor fietsers. Zeker in de ochtend en avondspits, scholieren op de fiets, deze tussen auto's, bussen en vrachtverkeer doorslingeren naar juiste voorsorteer vak terecht te komen. Ik hoop dat daar bij de herinrichting van de singel over na gedacht gaat worden. • vervelend dat bij laatste werkzaamheden op kleiwegplein het zebrapad (Blekerssingel) is verdwenen. Regelmatig ben ik net op tijd wanneer ik door (groen) aan het oversteken ben, omdat auto's vanaf spoortunnel gewoon doorrijden.	Op het Kleiwegplein vinden regelmatig ongevallen plaats. Fietsers voelen zich onveilig en moeten lang wachten. Bovendien is de kwaliteit van de loopverbinding tussen het Station en de binnenstad onder de maat. We willen het beeld verfraaien, het plein vereenvoudigen en dit punt integraal aanpakken. De oversteekbaarheid van Kleiwegplein wordt bij de uitwerking van het zuidelijk stationsgebied verbeterd
	• Storend is het zware vrachtverkeer. Vroeg in ochtend trillen in bed. Los van overlast is dit niet goed voor de huizen. • Fijn als in mobiliteitsplan concrete oplossingen komen om singels verkeersluwer te maken.	Wij verwijzen u naar de paragrafen 4 en 7 in hoofdstuk 3 van deze reatienota.
	• Ik vraag me af of het zinvol/rendabel is om een lightrail over de singel aan te leggen	In het Mobiliteitsplan zijn geen voorstellen voor light rail opgenomen.
31.		
	Wij zijn tegen het ontwerp mobiliteitsplan omdat in dit plan andere delen van het centrum worden ontlast, dit veroorzaakt een nog grotere druk op de singelroute met alle gevolgen van dien. • grote negatieve consequenties en gaat zwaar ten koste van ons woongenot. • De huidige situatie kenmerkt zich door: ○ veel geluidsoverlast waarbij de geluidsnormen worden overschreden, ○ slechte luchtkwaliteit door een flinke bijdrage aan de fijn stof en stikstofoxiden uitstoot ○ veelvuldig trillingen die de leefbaarheid verminderen en de woonhuizen aan de singel beschadigen en roetaanslag in de woningen. ○ bovendien een onevenredige hoge bijdrage aan de verkeersonveiligheid. Bij huidige ontwerp zal dit verder verergeren. Wij verwachten van de gemeente Gouda dat tegen de huidige situatie de noodzakelijke maatregelen worden genomen, dus	Het Mobiliteitsplan voorziet in het verminderen van de verkeersdruk op de singels. Wij verwijzen u naar de paragrafen 4 en 7 in hoofdstuk 3 van deze reactienota

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	een significante reductie van nadelige gevolgen realiseren door het plan zodanig aan te passen dat aan het volgende wordt voldaan: • geluidsoverlast ruim onder de norm voor woongebied terugbrengen • luchtkwaliteit aanzienlijk verbeteren, geen gezondheidsrisico's bewoners • trillingen en roetvorming elimineren • verkeersveiligheid waarborgen De volgende maatregelen: • significante vermindering aantal personenauto's • verbod op zwaar verkeer en landbouwvoertuigen (boven 5 ton) • geen touringcars • beperking van OV bussen • 'vieze' voertuigen altijd mijden en alleen 'schone' auto's/ bestelwagens /OV bussen toelaten	
32.		
	Uiten onze zorgen over: • met name het zware vrachtverkeer en de snelheden waarmee personenauto's, geen enkele snelheidscontrole. • regelmatig zeer gevaarlijke situaties, waarbij onbehoorlijk rij-gedrag wordt vertoond. • veel en zwaar verkeer, met alle milieu-gevolgen van dien (slecht voor fundatie van monumentale panden), zal leiden tot schade. Hier moet structureel verandering in komen! • Wij hopen van harte dat u onze zorgen begrijpt en ter sprake zult brengen in het ontwerp "mobiliteitsplan". • We wensen de Gemeente dan ook succes met de voorbereidingen en de komst van een goed mobiliteitsplan.	Het Mobiliteitsplan voorziet in het verminderen van de verkeersdruk op de singels. Wij verwijzen u naar de paragrafen 4 en 7 in hoofdstuk 3 van deze reactienota
33.		
	Naar aanleiding van een schrijven medebewoner richten wij ons ook tot u. • Wij zijn recent eigenaren juist vanwege de hele status van deze weg hebben we er voor gekozen om dit pand aan te schaffen en voor het nageslacht te conserveren. Op dit moment wordt er zo goed gewerkt aan de omgeving, ambachtsschool en wellicht later Het Jozef, die gelukkig weer gebruikt gaan worden en buurt weer levendig maken. • houd vooral nog meer auto's uit de buurt en gun de fietser zijn toch al schaarse ruimte.	Wij onderkennen uw bezwaar en verwijzen u naar paragraaf 6 in hoofdstuk 3 van deze reactienota.
34.		
	Wij zien het verkeer steeds meer toenemen. • Zwaar verkeer doet ons huis trillen en veroorzaakt scheuren. Fijnstof maakt alles zwart, inclusief onze longen. Schoonmaken van de gevels heeft weinig zin. • Stoplicht Schouwburglaan, veel overlast van wachtend verkeer. (mn weekend, koopavond en de avonden voorstellingen). Hebben eerder beklag gedaan bij gemeentebestuur Daarnaast gevaarlijke situatie bij genoemde stoplicht • Komende van Schouwburglaan krijgen eerst fietsers groen licht. De auto's gaan enige tijd later, maar dan is het fietslicht nog groen. Geef fietsers rood licht als de auto's door mogen.	Het Mobiliteitsplan voorziet in het verminderen van de verkeersdruk op de singels. Wij verwijzen u naar de paragrafen 4 en 7 in hoofdstuk 3 van deze reactienota

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Actie ondernemen teneinde de verkeersstroom te beperken.	
35.		
	Hierbij bezwaar tegen opheffen noord-zuidverbinding Bodegraafsestraatweg-Goudse Houtsingel door de verbinding voor het autoverkeer. Een toename > 20% in verkeer is reden van bezwaar, omdat: - Verkeersveiligheid voor vele fietsers van en naar scholen en station. Regelmatig ontstaan zeer gevaarlijke situaties (zal toenemen). Ook de verkeersveiligheid op de kruising Statensingel - Graaf Florisweg neemt af bij toename van het autoverkeer. - Bereikbaarheid van Reeuwijk wordt verslechterd vanuit het Ouwe Gouwe gebied en andere wijkdelen. Naast toename reistijd leidt dit tot grotere verkeersintensiteit met navenant veiligheidsrisico.	Wij onderkennen uw bezwaar en verwijzen u naar paragraaf 6 in hoofdstuk 3 van deze reactienota.
36.		
	Veel last van het vele verkeer op de singels. - Geluidsoverlast, trillingen door te zwaar vrachtverkeer en bussen die schade kunnen veroorzaken aan ons huis en de verslechterende luchtkwaliteit. Verder ontstaan gevaarlijke situaties voor met name fietsers. Panden vallen bijna allemaal onder beschermd stadsgezicht, hoop dat de gemeente met me eens is dat we voorzichtiger moeten omgaan met mooie Goudse panden aan de singels. - Onze wens: reductie van hoeveelheid auto's met minstens 40% en verbod op zwaar verkeer.	Het Mobiliteitsplan voorziet in het verminderen van de verkeersdruk op de singels. Wij verwijzen u naar de paragrafen 4 en 7 in hoofdstuk 3 van deze reactienota
37.		
	Verkeersveiligheid par. 2.1, 2.4 en 4.2. De vraag waarom de gemeente dan op de smalle Hoge Gouwe en Lage Gouwe heeft ingevoerd dat fietsers in twee richtingen gebruik kunnen maken van deze wegen terwijl de wegbreedte dit niet toelaat. Dit komt de verkeersveiligheid voorkomen van ongelukken niet ten goede. Parkeren par. 2.2, 2.7, 3.3, 7.1, 7.3 en 7.4 Deze opmerkingen/ uitgangspunten corresponderen niet met de door u met Stichting Goudasfalt overeen gekomen huurovereenkomst en het onlangs door u uitgegeven Omgevingsvergunning Goudersdijk 30, 32 en 34 aan Stichting Goudasfalt voor een periode van 5 tot 10 jaar de mogelijkheid geeft om tot een ontwikkeling te komen van het Koudasfalt terrein. Daarbij bent u op de hoogte dat zij in hun plannen geen plaats hebben voor een commerciële parkeervoorziening. Uitvoering Artikel 8.1 De plannen van Burgerinitiatief "De Verbinding" voorzagen wel in deze invulling, incl. een vaste oeververbinding over de Hollandse IJssel, waardoor een veiligere verkeersafhandeling van zowel de Oost- als Westhaven werd voorzien en de parkeerdruk op de binnenstad verminderd werd. Deze plannen zijn door u niet in overweging genomen en u heeft tevens geweigerd om met deze partij in onderhandeling te treden alsook Stichting Goudasfalt. In dat plan waren alle kosten gedekt door de opbrengsten, incl. ruim €	De reden was dat fietsers al veelvuldig illegaal gebruik maakten van deze korte en logische verbinding tussen Aaltje Bakstraat en Lange Groenendaal Het is een zoekrichting (beoordelen benuttingsmogelijkheden). Het gaat ook niet om een commerciële separate parkeervoorziening maar om het benutten van mogelijkheden. Als dat niet (meer) mogelijk blijkt te zijn, zal deze optie automatisch vervallen.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	800.000,-- opbrengsten voor de gemeente en gemeentelijke kosten voor de planvorming etc., dus de forse investeringskosten waren hier niet aan de orde. <i>verblijven en ontmoeten</i> In uw plannen wordt het voor de binnenstadbewoners steeds moeilijker om bezoek te ontvangen en wordt het wonen op de Veerstal bijna onmogelijk gemaakt. Wij maken dan ook bezwaar tegen de plannen waardoor ons woon- en leefklimaat wordt aangetast en onze woningen in waarde zullen dalen. Artikel 4.5 Inclusieve samenleving: •brede trottoirs (minimaal 1,50 meter): dit is geheel tegenstrijdig met het uitgangspunt onder 3.3 Opbouw fietsennetwerk waarin uw uitgangspunt is: - versmallen van het trottoir. Is het nu en – en óf of – of? Obstakelvrije routes (ook parkeren van voertuigen op het voetpad tegengaan): tegengaan van parkeren op het voetpad: hoezo tegengaan? Dat is toch verboden in de APV dus moet er gehandhaafd worden !! en mag dit geen uitgangspunt zijn in het Mobiliteitsplan. Verkeerslichten met akoestisch signaal en groentijdverlening (op aanvraag). We willen het akoestische signaal standaard toepassen zonder overlast (in de rustige uren) voor de omgeving. Dat kan door het niveau van het geluidsignaal op aanvraag tijd- of omgevingsafhankelijk te maken (drukknop of app): hoezo middels een app? Hoezo verkeersveiligheid en sociaal gedrag? En Artikel 4.2 Duurzaam veilige infrastructuur: De maximumsnelheid is overal 30 km/uur: waarom in de binnenstad deels geen “woonerven” principe invoeren: dat wil zeggen stapvoets rijden. Randwegen, stadswegen en stadsstraten (fietspaden) en wijkstraten (fietsstroken), en een menging van verkeer in de verblijfsgebieden (30 km/uur) Er is voldoende ruimte voor de fietser op fietspaden en fietsstroken. Daar waar ruimtelijke keuzes moeten worden gemaakt, is de verkeersveiligheid van de fietser leidend. En de verblijfsgebieden worden ingericht overeenkomstig de functie en het gewenste gedrag (smalle rijbanen zonder as-markering en parkeren op de rijbaan, gelijkwaardige wegen en straten en dus geen voorrangregelingen, korte rechtstanden en/of snelheid remmende voorzieningen, mogelijk afwijkende principes op fietsstraten) Uitgangspunt moet zijn: indien de wegafmeting / breedte dit toelaat. Op de Oost- en Westhaven en Hoge- en Lage Gouwe is dit niet mogelijk zonder een verkeersonduidelijke en gevaarlijke situatie te creëren. Het is totaal onduidelijk wat u nu wilt bereiken op deze wegen: fietspaden aan beide zijden, brede trottoirs voor de toeristen die van de boten aan de IJsselkade komen, invalidenparkeerplaatsen langs de weg en de auto als gast? En dan nog het bevoorradingsverkeer implementeren met de mogelijkheid van laden en lossen. Is het uitgangspunt niet: De gemeente heeft als wegbeheerder een	Wij delen uw mening niet. Alle bestemmingen blijven bereikbaar. Het woonklimaat zal juist verbeteren. Wij verwijzen u tevens naar paragraaf 4 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. Versmallen van trottoirs is alleen een optie als er minimaal 1,50 m resteert. Er hoeft dus geen strijdigheid te zijn. In de historische binnenstad is het een optie om te werken met één niveau voor al het verkeer ('shared space'). Met obstakelvrije routes wordt tevens bedoeld dat het trottoir zo ingericht wordt dat verticale vaste elementen de looplijnen niet belemmeren. Parkeerverboden maken onderdeel uit van de wetgeving. Handhaving is daar voor inderdaag noodzakelijk. En dat is ook bedoeld in het Mobiliteitsplan. Wij begrijpen de aard van uw opmerking niet: heeft u bezwaar tegen ons voorstel? Het gaat hier om de verkeersdeelnemer met een beperking zo veilig mogelijk door het verkeer heen te helpen. De smalle rijbanen in de binnenstad en de aard van de omgeving moeten vooral leiden tot een verkeersveilig gedrag. Een bord 'woonerf' is daarvoor niet het beste middel. Smalle straten en wegen in verblijfsgebieden dragen bij aan een lage snelheid en het verhogen van de verkeersveiligheid. In verblijfsgebieden leggen we geen fietspaden aan. Het verkeer wordt gemengd. Alleen op de drukke wijkstraten komen fietsstroken. In de historische binnenstad is het delen van de verkeersruimte op één niveau ('shared space') eveneens een optie. De principes die wij hanteren voor Duurzaam Veilig zijn de gangbare en erkende principes die in Nederland zijn ontwikkeld en worden toegepast.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	verantwoordelijkheid op het gebied van verkeersveiligheid. Nieuwe infrastructuur wordt ingericht volgens de principes van 'duurzaam veilig'. Opmerking 5: Artikel 4.2 Duurzaam veilige infrastructuur: • Er zijn schoolzones rond basisscholen. én • Er is speciale aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers, scholieren (per fiets en lopend), ouderen en verkeersdeelnemers met een lichamelijke functiebeperking. én • Op kruispunten wordt het uitzicht niet belemmerd door groenvoorzieningen of objecten. Uitzonderingssituaties zijn locaties met veel voetgangers en autoverkeer met lage snelheid (op maximaal één rijstrook) en een uitstekende zichtbaarheid. In een zone van 400 meter rondom voorzieningen (onderwijs, winkels zorg, OV-haltes) is extra aandacht nodig voor de oversteekplaatsen voor voetgangers. Hierbij wordt totaal geen rekening gehouden met het feit dat in eerste instantie een opvoeding gegeven moet worden aan de ouders die hun kinderen wegbrengen. Zij houden totaal geen rekening met andere verkeersgebruikers en dan voornamelijk de voetgangers. Dit geldt voornamelijk op de kruising Oosterhaven/ Lange Noodgodstraat die ten gevolge van de bebouwing en het ontbreken van een zebrapad od. onoverzichtelijk is. Ook geldt dit voor het voetpad in het Houtmanplantsoen: dit is namelijk één van de drukste fietspaden in de binnenstad tijdens het brengen en halen van de kinderen. Hier begint het opvoeden !! Artikel 3.3 en 5.2 Wij maken bezwaar tegen de realisatie van een verkeersplein Nieuwe Veerstal resp. een parkeerplaats voor touringcars voor het in- en uitstappen van toeristen op de Nieuwe Veerstal/ Veerstal. Hierdoor komen parkeerplaatsen voor binnenstadbewoners te vervallen, wordt de geluidsbelasting/ parkeerdruk ernstig vergroot en wordt het woonklimaat ernstig en onherstelbaar aangetast. Tevens komen dan diverse toeristenstromen bij elkaar aangezien aan de IJsselkade/Nieuwe Veerstal in het voorjaar, zomer en najaar veelvuldig worden aangedaan door zg. fietsboten. Ook de Henry Dunant en de PWA Zonnebloem leggen hier aan. Deze boten moeten dan bevoorradat worden en de passagiers, voornamelijk mindervaliden en invaliden, worden dan gehaald en gebracht met busjes ed. Uit uw plannen blijkt een grote mate van inconsequentie. U praat over "Gelijke monniken, gelijke kappen" maar negeert de belangen van de binnenstadbewoners in vergelijking met de overige bewoners van Gouda die onbetaald en makkelijk kunnen parkeren. In uw plannen wilt u trottoirs combineren met fietspaden in beide richtingen en een rijbaan voor auto en vrachtverkeer op een wegbreedte van ca.	Educatie en eigen verantwoordelijkheid is tevens een uitgangspunt in ons Mobiliteitsplan. Wij verwijzen u hiervoor naar paragraaf 4.6 (verkeerseducatie), paragraaf 4.7 en paragraaf 4.4 (schoolroutes, parkeren en veiligheidslabel). Onze voorstellen sluiten aan bij uw opmerkingen. De Veerstal zal veel verkeersluwer worden volgens onze voorstellen. Wij zien eerder een verbetering van de leefomgeving. Bij de uitwerking van de plannen worden belanghebbenden betrokken, zie ook paragraaf 4 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. Daar waar wij parkeerruimte vrijhouden voor bewoners door parkeerregulering zijn kosten gemoeid voor handhaving, administratie en uitvoering. Daarvoor vragen wij een vergoeding. Gelijke monniken gelijke kappen is genoemd in het kader van het aanbieden van een bezoekersregeling in de binnenstad. Fietspaden zijn alleen nodig voor stadswegen en stadsstraten, niet in de verblijfsgebieden.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	4,50 meter. NB trottoir breed 1,50 meter, fietspad breed 2.0 meter, rijbaan 3,50 meter en dat is excl. Parkeren t.b.v. laden en lossen. In uw plannen noemt u de Goudasfalt locatie als mogelijke oplossing voor het parkeren in het Zuiden van onze stad maar in de onlangs verstrekte Omgevingsvergunning en uw inspanningen om hier middels de Crisis en Herstelwet een definitieve invulling voor te krijgen geeft u volledige vrijheid aan Stichting Goudasfalt voor de invulling en daar wordt een groot parkeerterrein uitgesloten. Onder 7.4 stelt u dat de parkeercapaciteit voor binnenstadbezoeker in orde is (parkeergarages en parkeerterreinen). Wel wilt u beoordelen of en hoe een toename van het aanbod van parkeervoorzieningen aan de zuidkant mogelijk is, mede in verband met de ingrepen in de verkeersstructuur op de singels en de stallingsvoorzieningen voor de bewoners, en de ontwikkelingspotentie van het Goudasfalt-terrein. Hoezo consequent beleid en de stellingname gelijke monniken gelijke kappen? Wij maken bezwaar tegen het vervallen van parkeerplaatsen in de binnenstad langs de Oost- en Westhaven en de Veerstal.	Zie uw tweede opmerking/vraag. Het aanbod is voldoende. Het is wel denkbaar dat een andere verdeling gewenst is. Wij verwijzen u hiervoor naar paragraaf 8 in hoofdstuk 3 van deze reactienota.
38.	Lof voor de uitgebreide aandacht/ plannen mbt de mobiliteit in en rond Gouda. In de kern gaat het om: • De hinder, schade van het lawaai, uitstoot en slecht voor gezondheid en milieu (luchtkwaliteit) • De veiligheid van fietsers en voetgangers. Fietsers gaan op de stoep rijden. Gevaar voor bewoners bij het verlaten van hun huis. • op rustige momenten wordt er veel te hard gereden (vooral 's avonds en 's nachts, overdag door drukte niet snel gereden) • veel trillingshinder en schade voor (70%) de niet onderheide huizen. Er zijn geen subsidies voor onderhoud beschikbaar. • we willen dat de gemeente haar verantwoordelijkheid voor het mooie stadsgezicht door het verkeer op de singels te beteugelen en in die zin de bewoners in hun kosten ontlast/bewoners wegjaagt vanwege de kosten. • Graag strenge controle op de lawaai- en snelheidsduivels, die het nooit snel genoeg gaat en voor wie het grootste genot bestaat uit: 'gassen' en veel lawaai maken. • Voor het toerisme naar de binnenstad is goede parkeergelegenheid bij de binnenstad van belang. Het is echter minder fraai als bussen hun uitlaatgassen vrijwel rechtstreeks je tuin inblazen en met hun ronkende motor bewoners binnen houden vanwege het lawaai en stank. Dit is ook niet nodig als: ○ preventief eisen worden gesteld aan (kwaliteit) bussen, met schone en vrijwel geluidloze motoren. Benader touroperators. ○ bussen gewoon voorwaarts inparkeren en pas bij vertrek laten draaien.	Het Mobiliteitsplan voorziet in het verminderen van de verkeersdruk op de singels. Wij verwijzen u naar de paragrafen 4 en 7 in hoofdstuk 3 van deze reactienota De Blekersingel is in paragraaf 5.4) separaat genoemd omdat deze vanuit milieuberekeningen (bij wijziging van de verkeersstructuur) als een van de aandachtslocaties voor de geluidbelasting is aangemerkt. In het Mobiliteitsplan is opgenomen dat alle singels gaan behoren tot het 30 km/uur gebied. Dat is dan ook het uitgangspunt voor de Fluwelensingel.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	o gemeente borden plaatst waar geparkeerd dient te worden en daarop handhaaft! Onze wens is: verken door het aanpakken van de problematiek bij de mensen die daar allang om vragen, dus bij de singels, door het invoeren van een 30 km zone. Te beginnen in 2017!!! Tot slot: Op pg 37 staat dat het instellen van een 30 km zone op de Blekerssingel een optie is om de geluidsoverlast terug te dringen. De wens is dat ook de Fluwelensingel een 30 km zone wordt, zoals vermeld op pg 34: De vraag is uiteraard: hoe moet ik deze tegenstelling in de nota lezen? Wil de gemeente nu wel/niet een 30 km zone op de Fluwelensingel?	
39. Gouda Onderneemt		
	Proces en rol klankbordgroep Naar aanleiding van en in de klankbordgroepbijeenkomsten hebben ondernemersvertegenwoordigers en -organisaties zowel mondeling als schriftelijk opmerkingen geplaatst. De afspraak was dat de opmerkingen verwerkt zouden worden in het plan en het plan in concept zou worden voorgelegd. Voor de tervisielegging van het mobiliteitsplan hebben wij geen concept mogen ontvangen. Feitelijk zijn de bemerkingen niet teruggevonden in het plan en het plan in strijd met de afspraak is opgesteld zonder rekening te houden met de bemerkingen. Daarnaast blijkt er een bijlage te zijn met opmerkingen en deze bijlage is niet meegenomen bij de ter inzagelegging. Tevens ontbreekt het inzicht hoe het bestuur van de Gemeente Gouda inzicht is gegeven in eventuele afwijkende meningen en belangen. Het wordt als een gemiste kans gezien dat de afspraken niet zijn nagekomen en dat de waardevolle opmerkingen van de betrokken ondernemers niet zichtbaar/herkenbaar zijn meegenomen. Dit vermindert het draagvlak voor het plan.	Proces en rol klankbordgroep De klankbordgroep is drie maal bijeen geweest (29 oktober 2015, 7 maart 2016, 25 april 2016). Alle deelnemers zijn daarbij voorzien van uitnodigingen, agenda's, gespreksdocumenten en concepten met de mogelijkheid daarop te reageren. -De reacties op het document ambities en eerdere concept-Mobiliteitsplan zijn opgenomen in het Informatiedocument (deel 3, consultaties). Deze reacties zijn verwerkt of er is aangegeven op welke wijze met de desbetreffende reactie wordt omgegaan. -Het college zou het plan van 7 juli tm medio september 2016 vrijgeven voor inspraak. Door de val van het college is de besluitvormingsperiode langer geworden. Inhoudelijk is het plan nauwelijks aangepast, het is iets compacter geworden en er is een uitvoeringsagenda aan toegevoegd. De uitvoeringsagenda is nav het actieprogramma van het nieuwe college opgesteld (het speerpunt fiets is daarbij sterker aanzet). -Op 2 februari 2017 zijn de leden van de KBG zo snel mogelijk voor de start van de formele inspraak (6 februari 2017) op de hoogte gebracht van het integrale informatiedocument, in dit document zijn alle eerdere reacties opgenomen. De volgende vertegenwoordigers van ondernemers hebben gereageerd: -op de ambities zijn reacties ontvangen en gerapporteerd van: Kraanbedrijf Nederhoff, parkmanager Goudse Poort; -Over het eerdere concept mobiliteitsplan zijn reacties ontvangen en gerapporteerd van: Transporteuroverleg, Peter van Vliet (VBG), SOG, GH, Parkmanager Goudse Poort. Gezien het bovenstaande constateren wij dat we gehandeld hebben conform de toegezegde werkwijze

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Samenwerking vs wettelijk kader De Gemeente Gouda heeft tezamen met Gouda Onderneemt een economisch actieprogramma opgesteld en vastgesteld en voeren dat gezamenlijk uit. Dit programma is ontwikkeld ter bevordering van de lokale en regionale economie. Ook wel aangeduid met; voor een Vitale stad Vernieuwende economie en Voldoende werkgelegenheid Gouda Onderneemt hecht bijzonder veel waarde aan een goede samenwerking met de gemeente Gouda en tot nu toe is die samenwerking tot volle tevredenheid geweest. Het schetsen van wettelijke kaders is in het kader van deze goede samenwerking tot op heden niet nodig geweest. Echter, het mobiliteitsplan moet in samenhang met het Economisch Actieprogramma Gouda ook voldoen aan de wettelijke kaders. Slechts om die reden hecht Gouda Onderneemt er aan om het wettelijk kader kort te schetsen. In het kader van het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid moet namelijk de planwet verkeer en vervoer worden toegepast, van artikel 8 is niets en artikel 9 is nauwelijks iets teruggevonden Algemene opmerkingen over analyse In het plan wordt een onderliggende analyse van verkeersproblemen en omvang gemist.	Samenwerking vs wettelijk kader In uw zienswijze constateert u dat het Mobiliteitsplan niet voldoet aan de Planwet verkeer en vervoer, met name worden de artikelen 8 en 9 daarvan niet in acht genomen. Het Mobiliteitsplan verkeert in een conceptuele fase, hetgeen inhoudt dat een definitieve vaststelling daarvan zal volgen na verwerking van de inspraakreacties die in het kader van de tervisielegging zijn ingediend. Hierbij zal nadrukkelijker over het voetlicht worden gebracht dat er afstemming met nationale en provinciale plannen heeft plaatsgevonden, en waarbij ook afstemming heeft plaatsgevonden met het beleid van naburige gemeenten. Wellicht dat dit niet duidelijk uit het mobiliteitsplan in het oog springt, echter is hier wel als zodanig naar gehandeld, en zal bij de definitieve redactie hier nader aandacht aan worden geschonken. Uit het Mobiliteitsplan blijkt dat regionaal is overlegd met de buurgemeenten mede in het kader van het Regionale Verkeers- en Vervoerplan. Eveneens is rekening gehouden met verkeers- en vervoersplannen op Rijks- en provinciaal niveau hetgeen tot uitdrukking is gebracht in: -De ontwikkeling van het spoorwegnet, de aanpassingen van A20 en parallelstructuur A12, de Moordrechtboog, de Zuidelijke Randweg, N207, station Gouweknoop, P+R, Beter Benutten en de fietsnelwegen (regionale fietsverbindingen). -het onderdeel milieu (paragraaf 5.4). De ontwikkelingen op het gebied van de ruimtelijke ordening zijn verwerkt in het toegepaste regionale verkeersmodel (zie verkeersprognoses paragraaf 5.3) en het thema Westergouwe (paragrafen hoofdwegennet, fietsnetwerk en openbaar vervoer). Intern bij de gemeente is er inbreng geleverd vanuit overige beleidsterreinen (oa een aantal interne adviesgroep overleggen) Analyse Voor de analyse is onder andere gebruik gemaakt van de gegevens die vermeld zijn in het informatiedocument: reistijden openbaar vervoer, reistijden fiets en reistijden hoofdwegennet (mede op basis van GPS-gegevens). uitgebreide analyse heeft plaatsgevonden over de belasting van het wegennet met het

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Inhoudelijke vragen Als voorbeeld daarvan kan worden genoemd de verkeersdruk die veroorzaakt wordt door het pakketbezorgdiensten, afvalverwerking en zoekverkeer. Het inzicht ontbreekt wat het effect is van het oplossen van een of meerdere deelproblemen. Leidt het oplossen van een of meerdere deelproblemen tot een acceptabele situatie waardoor minder ingrijpende maatregelen zouden moeten/hoeven te worden genomen? Aandacht voor de positie van ondernemers is in het plan nauwelijks aanwezig. Er dient een serieuze afweging plaats te vinden, mede gelet op hetgeen in de planwet verkeer en vervoer is bepaald, voor alle betrokken belangen en beleidsterreinen waaronder het beleidsterrein economie. Het plan legt teveel nadruk op het gebruik van de fiets met welhaast uitsluiting van aandacht voor het ook binnen een stad noodzakelijke auto/vrachtwagenverkeer. Ook het element parkeren komt onvoldoende tot zijn recht.	verkeersmodel op basis van de ruimtelijke ontwikkelingen. Er zijn 12 wegnetten varianten doorgerekend. Het zou tot een overdaad aan informatie leiden als al deze gegevens in het Mobiliteitsplan waren opgenomen, daarbij vergt de interpretatie van de uitkomsten van verkeersmodel analyses enige kennis. Volstaan is daarom met de indicatieve effecten van de verschillende ambities die zijn opgenomen in het MP (zie verkeersprognoses in paragraaf 5.3). Wij verwijzen u tevens naar de paragrafen 4 en 5 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. Inhoudelijke vragen Wat betreft de nadruk op de fiets: dit is een kans voor onze stad wat betreft leefbaarheid, gezondheid maar ook wat voor het autoverkeer. Meer fietsen betekent een betere doorstroming voor het autoverkeer. We moeten ook constateren dat de ruimte voor de fiets op een aantal routes te beperkt is. Wat betreft het autoverkeer hebben we onze visie weergegeven voor het functioneren van het hoofdwegennet en de daarbij gewenste bereikbaarheid en doorstroming. Wat betreft het parkeren: hier een volledig hoofdstuk over opgenomen. Niet duidelijk is welke thema's van het parkeren door u worden gemist. In het plan staat dat het parkeervrij maken van bepaalde delen van de binnenstad een ambitie is gericht op het verhogen van de (toeristische) aantrekkelijkheid van de stad. Het parkeervrij maken is een opgave en ambitie. Onze werkwijze is weergegeven in paragraaf 7.3: samen met betrokken ondernemers en bewoners stallings- en parkeerscenario's ontwikkelen en beoordelen op haalbaarheid en draagvlak. Wij delen niet uw mening dat dit Mobiliteitsplan het economisch functioneren ontwricht. Integendeel we vinden het economisch functioneren eveneens een belangrijke opgave. Wat dat betreft blijft het zaak om met elkaar in gesprek en overleg te blijven bij de verdere uitwerking. Wij verwijzen u tevens naar de paragrafen 4 en 5 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. Inhoudelijke vragen: Waarom niet alle bedrijventerreinen noemen (bladzijde 9): zie kaartje bladzijde 8. Onvoldoende aandacht voor vrachtwagenverkeer, pakketjes: bladzijde 19, hoofdwegennet is bedoeld voor vrachtwagenverkeer naar de

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
		bedrijventerreinen en binnenstad, verder genoemd LZV. Voor de binnenstad zetten we in op een transformatie naar kleinschalige (elektrische) distributie. Dit kan uitsluitend in samenwerking met ondernemers en transporteurs tot stand komen. In Nederland en het buitenland zijn aansprekende voorbeelden te vinden. De motivatie voor de keuzes is gebaseerd op de ambities en de koers die wij beschreven hebben, de beschikbare mobiliteitscijfers en de analyse van het hoofdwegennet (12 varianten). Doorstroming stadswegen: als de beoogde doorstroomkwaliteit niet wordt behaald, zijn maatregelen nodig. Deze kunnen bestaan uit dynamisch verkeersmanagement, beter benutten, aanpassen kruispunten en infrastructuur. Fietsvoorzieningen zijn op orde; die mening delen wij niet. Er zijn veel ongevallen met fietsers, de beschikbare ruimte en het comfort zijn te beperkt op een aantal verbindingen. Er zijn nog forse verbeteringen mogelijk. Binnenstad niets over bevoorrading: wij verwijzen u naar paragraaf 5.5. Zoekverkeer (parkeren) willen we eveneens vermijden (door parkeerinformatie). Kwaliteit singels: dat is geen nieuw beleid maar tot op heden is daar geen invulling aan gegeven. Het Mobiliteitsplan geeft de samenhang tussen verschillende maatregelen aan. Parkeerterreinen gebruiken door bewoners: dit willen we toestaan en uitbreiden indien dit niet strijdig is met de ruimte die nodig is voor bezoekers. Mijstunnel: verschillende varianten van het hoofdwegennet zijn onderzocht. Een Mijstunnel leidt niet tot extra bereikbaarheid maar trekt verkeer van het Hamstergat weg richting binnenstad. Dat is niet efficiënt gezien de investering die gedaan is in het Hamstergat en omgeving. Tevens staat het haaks op onze visie om het autoverkeer zoveel mogelijk te bundelen aan de 'buitenkant' en vanaf daar te verdelen. De bereikbaarheid van de binnenstad is niet gebaat bij verkeersaantrekkende nieuwe infrastructuur maar vooral bij het opheffen van de doorgaande verkeersstromen, waardoor er meer ruimte voor het bestemmingsverkeer (inclusief distributie) ontstaat.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Ingrijpende projecten zoals voorgestelde structuurwijziging Bodegraafsestraatweg in relatie tot bezoekers vanuit Reeuwijk	Opheffen doorgaande relaties binnenstad en omgeving: uitgangspunt is altijd dat juist het bestemmingsverkeer inclusief parkeerverkeer en distributieverkeer hun bestemmingen goed kunnen blijven bereiken. Wij verwijzen u ook naar paragraaf 7 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. Fietsnetwerk: aanpassen gemotoriseerd verkeer, daar waar er te weinig ruimte is, zal de snelheid van het gemotoriseerd verkeer moeten verminderen en de ruimte beter met elkaar moeten worden gedeeld. Er vinden namelijk te veel fietsongevallen plaats. Er zijn uiteindelijk diverse oplossingen en zoekrichtingen mogelijk zoals we voor de Joubertstraat hebben beschreven. De beoordeling van de haalbaarheid en voorkeur vindt in de uitwerking plaats met betrokkenheid van de belanghebbenden. 30 km/uur gaat over wijkstraten. En geldt alleen voor de genoemde stadsstraten zolang de fietsvoorzieningen nog niet de gewenste (veiligheids)kwaliteit hebben. Beperken doorgaand verkeer singels: maatregelen zijn integraal doorgerekend, indicatie van effecten zijn opgenomen in MP, tevens zijn mogelijke oplossingsrichtingen aangegeven. Bij de uitwerking van projecten zoals een eventuele knip Bodegraafsestraatweg worden de belanghebbenden betrokken in een informatie- en participatieproces. We willen het proces inclusief de participatie concreet vastleggen in een startnotitie, die bestuurlijk wordt vastgesteld. Hiervoor wordt verwezen naar punt 4. van paragraaf 8.2 in het Mobiliteitsplan. In de verdere uitwerking kunnen alternatieven en varianten nadere worden beoordeeld en afgewogen. Het gaat erom de doelstellingen uit het mobiliteitsplan overeind te houden. De gewenste effecten om deze doelstellingen te bereiken dienen ook in tact te blijven, echter zijn hiervoor meerdere oplossingen mogelijk. Bij de keuze voor een van de oplossingen zoeken we (vanuit onderzoek) samen met belanghebbenden naar de meest gewenste variant (plussen en minnen). Dergelijke varianten wegen we op basis van criteria voor verkeersveiligheid, bereikbaar (= van economisch belang), kosten etc. Invloed door belanghebbenden kan dan vroegtijdig worden uitgeoefend op: • welke varianten we onderzoeken; • en welke criteria we benoemen. Uit onderzoek zal moeten blijken welke voorkeursvariant naar voren komt.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
		De uiteindelijke voorkeursvariant dient dan zo breed mogelijk gedragen te worden door belanghebbenden en wordt voor instemming aan het gemeentebestuur voorgelegd.
40.		
	Bestemmingsverkeer (eigenaren, huurders, afnemers en leveranciers) moeten via de Zuidas (Veerstal) richting de Oosthaven en Westhaven kunnen komen en gaan. Maar ook aan de noordzijde (A12-A20) via Muizengat de singels de binnenstad in en uit (en tunneltravers) Tijdelijk parkeren voor afnemers en leveranciers moet mogelijk blijven Leveranciers met de huidige maximale lengte van 9 meter handhaven Snelheid auto's binnenstad 30 km per uur – handhaven Snelheid singels en Veerstal 30 km per uur (reeds in werking), verdere aanvoerwegen 50 km. Parkeren bewoners in binnenstad moet mogelijk blijven Juiste afstemming bij afsluiten wegen zodat bereikbaarheid gewaarborgd blijft Zorg er voor dat het doorgaande verkeer dat niet de binnenstad van Gouda hoeft te bezoeken, op de randwegen blijft. Oosthaven, Westhaven, Hoge Gouwe, Lage Gouwe, Raam, Korte Raam, Vest, Bolwerk, Mariakade, Peperstraat, Veerstal, Nieuwe Veerstal moet openblijven voor motorisch verkeer Verruiming van levertijden in kernbinnenstad naar 14.00 uur Maak van de binnenstad van Gouda geen spookstad / slaapstad (zie o.a. Brielle waar de binnenstad leegloopt qua ondernemers maar ook bewoners).	Het Mobiliteitsplan sluit dat niet uit en we vinden dat ook een logisch uitgangspunt. We willen het doorgaande verkeer op de Veerstal verminderen. We verwijzen u ook naar paragraaf 4 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. Uiteraard moet distributie mogelijk zijn. We streven wel naar een transformatie naar kleinschalig duurzame stadsdistributie waar dat mogelijk is. Onze uitgangspunten voor de maximum snelheden zijn opgenomen in bijlage 1 van het mobiliteitsplan. Uw voorstellen passen daar in In het Mobiliteitsplan is niet opgenomen dat we het voornemen hebben om dat onmogelijk te maken. Bestemming moeten inderdaad bereikbaar blijven. Voor de werkwijze verwijzen wij u naar paragraaf 4 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. In het Mobiliteitsplan zijn overigens geen voorstellen opgenomen om wegen volledig af te sluiten. We willen wel op een aantal routes het doorgaande verkeer beperken. Het principe van het bundelen op de randwegen van het doorgaande verkeer is in het Mobiliteitsplan opgenomen. Deze optie is in het Mobiliteitsplan opgenomen. Wij verwijzen u naar paragraaf 5.5. van het Mobiliteitsplan. Het voorgestelde mobiliteitsbeleid draagt bij aan een aantrekkelijke en bereikbare binnenstad.
41.		
	Meer dan het vorige Mobiliteitsplan lijkt het nieuwe in te zetten op leefbaarheid en duurzaamheid en minder op bereikbaarheid koste wat het kost. Een dergelijke heldere keuze valt te prijzen. De Veerstalroute is niet verkeersluw geworden. Gebruik door vrachtverkeer dag en nacht als een regionale route. Inmiddels is de weg ter hoogte van het gemaal Hanepraaij wegens werkzaamheden gestremd. Vooral valt op, dat: • het nu 's nachts tot ca. 7 uur stil blijft. • Het vrachtverkeer dat van en naar de zuidelijke binnenstad komt, is gering in aantal en is 's nachts afwezig. De grote voertuigen die Croda bezoeken, komen en gaan alle over de Schielands Hoge Zeedijk en rijden nauwelijks 's nachts. Kortom: de weg heeft een karakter zoals je dat in een voor bewoning en bezoekers geschikt acht binnenstadswijk. • Voor zover wij kunnen waarnemen, leidt de afsluiting elders in de stad niet tot problemen. Indruk dat verkeer op bv. de Fluwelensingel	Het Mobiliteitsplan sluit volledig aan bij uw opmerkingen, wensen en voorstellen.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	minder wordt. Wij nemen aan dat de gemeente de effecten van afsluiting van de Nieuwe Veerstal nauwlettend volgt en in kaart brengt met het oog op het spoedig verbeteren van de situatie. - Bijkomstigheid van de afsluiting is, dat doorgaand verkeer (vanaf de Nieuwe Gouwe OZ – Bolwerk - Gouwe - Haven - Nieuwe Veerstal naar de Haastrechtse Brug/ Gouda-Oost) geheel is verdwenen. Sluipverkeer de westelijke kant op (Nieuwe Gouwe -Westhaven - Schielands Hoge Zeedijk) is er nauwelijks, omdat dat geen voordeel oplevert. Nu naast de afsluiting ook de Kattensingel door werkzaamheden minder aantrekkelijk is, wordt het voordeliger om de routes te gebruiken die ervoor bedoeld zijn (de randweg of de route Van Reenensingel–Goudse Houtsingel–Goverwellesingel). Uit de tijdelijke afsluiting te trekken conclusies: - In stand houden van (doorgaande) route Schielands Hoge Zeedijk-Nieuwe Veerstal is nergens voor nodig. - Als de gemeente werkelijk de ambitie heeft om de zuidelijke binnenstad aantrekkelijker te maken voor bezoekers, zoals men weleens hoort, dan is het aanpakken van het doorgaande verkeer daarvoor een absolute condicio sine qua non. Een aantrekkelijk verblijfsgebied voor bewoners en bezoekers te maken zijn ijdel zolang de verkeersdrukke niet drastisch is gereduceerd. - Het doorgaande vrachtverkeer dient daarom met onmiddellijke ingang van de route te worden geweerd. Het is onnodig, levert onevenredig veel overlast op, vooral 's nachts, en blokkeert welke ontwikkeling van de zuidelijke binnenstad dan ook. Vrachtverkeer met als bestemming de zuidelijke binnenstad is zo gering in aantal en rijdt bovendien niet 's nachts, dat dat geen bijzondere overlast oplevert. - Wel dient het vrachtverkeer tijdig genoeg te worden gewezen op de lengtebeperking (12m), zodat grote combinaties niet in de positie komen dat zij moeten keren op een plek waar dat niet past. - Wat betreft de binnenstad, alle verkeer dat er niet in thuishoort weren. Dus niet de bereikbaarheid van de binnenstad onaantrekkelijk te maken, maar juist om de doorgaande sluiproutes af te sluiten. Wat dat betreft bevat het plan een aantal goede voorstellen. De samenhang en prioritering ontbreekt echter. Het stuk lijkt te zijn geschreven met onvoldoende lokale detailkennis. Het is niet duidelijk of bijv. 'Nieuwe Veerstalplein' voortkomen uit onwetendheid of dat er een verkapte ambitie mee wordt aangeduid. Ten aanzien van de binnenstaddistributie en het vrachtverkeer rondom de binnenstad is het ambitieniveau veel te laag. Tot de middag heeft zwaar verkeer vrij spel in het voetgangersgebied. In vele steden is te zien, dat dat nergens voor nodig is: ook strengere vensters voor laden en lossen (bv. van 7 tot 10 uur) werken prima. Gemeente dient regie te nemen en niet de oren te laten hangen naar gesputter van ondernemers. De kool en de geit willen sparen leidt zelden tot een optimale oplossing. Hetzelfde	Uiteraard is bekend dat het 'Veerstalplein' niet letterlijk bestaat. Het geeft inderdaad symbolisch een ambitie weer. Wij verwijzen u naar paragraaf 5.5 van het Mobiliteitsplan en paragraaf 7 in hoofdstuk 3 van deze reactienota.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	geldt voor de ambitie om de singels autoluw te maken regie nemen en aanpakken. 3.2 (Structuurveranderingen): Een van de conclusies was dat zonder enkele 'dwingende' ingrepen de gewenste effecten niet te bereiken zijn."Deze ingreep is broodnodig als condicio sine qua non voor welke ontwikkeling of verbetering van de Zuidelijke binnenstad dan ook. Onduidelijk is echter hoe men deze ingreep wil realiseren. Het gevaar bestaat dat voor een 'halve' oplossing wordt gekozen. 4.5 (Obstakelvrije routes): voor rolstoelgebruikers een groot probleem dat bewoners zich de stoep toe-eigenen voor het permanent plaatsen van bloembakken, fietsen en zelfs terrasmeubilair. Daardoor wordt de doorgang belemmerd. Deze obstakels zijn voor rolstoelers vaak slecht te voorzien. Voor wie afhankelijk is van een trottoirverlaging, betekent dat een aanzienlijke afstand terugrijden en het obstakel via de rijbaan omzeilen, met alle gevaren van dien. Op regelmatige basis schouwen en zo nodig streng handhaven is nodig. Iedereen heeft het recht zich vrij te bewegen, ook mensen met een beperking. 5.1 (Communicerende vaten): Onduidelijk is wat deze kop met de inhoud van deze paragraaf heeft te maken. Als men bedoelt dat een vermindering van het een een toename van het ander tot gevolg heeft, is de aanduiding onjuist. De essentie van communicerende vaten is immers dat het peil in alle vaten gelijk blijft. 5.3 (Bezoekerstoename): "De afzetlocaties voor de touringcars worden bijvoorbeeld het station (noordzijde of zuidzijde), Klein Amerika (nu al het geval) en de Nieuwe Veerstal." Hoe is de ambitie om de Nieuwe Veerstal verkeersluw te maken te rijmen met het aanleggen van een touringcarstandplaats? Hoe wordt gewaarborgd dat deze touringcars niet voor nieuwe overlast zorgen (bv. door lange tijd met draaiende motor/airco te wachten, iets wat met een verbod op stilstaan/parkeren met draaiende motor in de APV kan worden tegengegaan)? 5.3 (Singels): Wordt de route Nieuwe Veerstal/Schielands Hoge Zeedijk tot de singels gerekend? Zo nee, waar vinden we dan meer uitwerking van de ideeën voor de Nieuwe Veerstalroute? 5.3 (Prognose intensiteiten): De IJsselkade/Nieuwe Veerstal wordt in de tabel aangemerkt als overig verblijfsgebied. Wordt daarmee de gewenste indeling bedoeld of (onjuiste) huidige indeling? De IJsselkade is overigens thans een parkeerplaats waar nauwelijks verkeersbewegingen zijn. 5.4 (Milieu): De Rotterdamseweg ligt niet rondom de binnenstad maar in Korte Akkeren. Wordt bedoeld de Nieuwe Veerstal/Schielands Hoge Zeedijk? 7.3 (Parkeren binnenstadbewoners): "We willen de beeldkwaliteit en het historische profiel van de binnenstad beter tot hun recht laten komen. Dat kan door delen parkeervrij te maken (denk bijvoorbeeld aan een parkeervrije looproute op de as station-Markt-Hollandsche IJssel). Dat vergt echter wel een adequate oplossing voor de bewoners, waar ook draagvlak voor moet zijn. We gaan daarom als volgt te werk:– We werken actief mee aan bewonersinitiatieven om delen van de binnenstad	Het Mobiliteitsplan geeft de ambitie en de richting aan. Voor de werkwijze bij de uitwerking verwijzen wij u naar paragraaf 4 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. U geeft het probleem goed weer. We hebben in het Mobiliteitsplan de ambitie voor een inclusieve samenleving opgenomen. Wij verwijzen u voor een nadere toelichting ook naar paragraaf 2.3 van het Mobiliteitsplan. We hebben het niet over een parkeerplaats voor touringcars. Dit behoort niet tot de singels. Nadere uitwerking volgt na het vaststellen van het Mobiliteitsplan, zie ook paragraaf 4 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. Hiermee wordt bedoeld de functie die we volgens het Mobiliteitsplan voor ogen hebben. Er is wel de Rotterdamse weg bedoeld. De gemeente heeft altijd als taak om alle aspecten te betrekken en om tot een goede afweging te komen. Wij verwijzen u ook naar paragraaf 4 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. Bij de start van een project wordt de participatievorm bepaald.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	parkeervrij te maken.” Kennelijk wordt bedoeld op de Oost- en Westhaven. Het is bij een dergelijke controversiële ingreep transparanter om dat gewoon met zoveel woorden te zeggen. Het parkeervrij maken van deze route heeft geen toegevoegde waarde als de gemeente er niet in slaagt de sluiproute naar de Krimpenerwaard te dicht en het onnodige bevoorradingsverkeer te weren. Een absolute voorwaarde is, dat er gelijkwaardige parkeerruimte op vergelijkbare afstand komt. De gemeente wil actief meewerken aan bewonersinitiatieven. Hierin schuilt het grote gevaar, dat bepaalde (groepjes) bewoners met voldoende vrije tijd om zo'n bewonersinitiatief te ontplooiën hierin de overhand nemen en de gemeente ten onrechte de indruk geven, dat zij een brede vertegenwoordiging vormen van de bewoners. Lang niet iedereen van degenen die dit raakt heeft immers tijd en energie om zich intensief met deze materie bezig te houden. De usual suspects op dit gebied hebben vaak weinig draagvlak en doen er weinig aan om dat te vergroten. Bij het ondersteunen van bewonersinitiatieven dient de gemeente te allen tijde de regie te houden. Ook dient de gemeente actief te onderzoeken en te waarborgen dat getroffen bewoners daadwerkelijk door zo'n initiatief worden vertegenwoordigd. Dat kan bv. door als gemeente zelf huis-aan-huis informatie te verstrekken of informatiebijeenkomsten te organiseren en dit niet over te laten aan burgergroepen of wijkteams. 7.4 (Parkeercapaciteit): Gebruik van het terrein van de voormalige asfaltcentrale als parkeergebied voor de binnenstad is alleen zinvol als er een vaste oeververbinding is. Een door vrijwilligers hobbymatig onderhouden veerdienst biedt onvoldoende continuïteit en waarborgt onvoldoende dat men na een bezoek weer terug kan naar zijn auto, nog daargelaten de veiligheidsaspecten. 8.3 (Mobiliteitsagenda 2017-2026): Het opheffen van doorgaand verkeer op de Nieuwe Veerstal ontbreekt in de opsomming. Betekent dit dat voor deze broodnodige maatregel nog geen termijn van uitvoering is gepland? De huidige tijdelijke afsluiting vormt een ideale basis voor verkenning en niets staat aan aanpak op zeer korte termijn in de weg. 8.3 (Mobiliteitsagenda 2017-2016): Onder de kop Leefbaarheid, duurzaamheid is in 2020 de activiteit Binnenstaddistributie' voorzien. Het Mobiliteitsplan werkt niet uit wat de ambities zijn ten aanzien van de binnenstaddistributie. De huidige situatie is niet van deze tijd. Tot 12 uur heeft licht en zwaar (vracht)verkeer vrij spel in het gehele voetgangersgebied. Vrachtwagens rijden af en aan, kriskras over de markt en overig voetgangersgebied, veelal om één pallet of rolkooi te lossen. Met name rondom de waag en de Agnietenstraat is het in de ochtendspits (als kinderen naar school worden gebracht), maar ook daarna, zeer hinderlijk, zo niet levensgevaarlijk. De aantrekkelijkheid van de binnenstad heeft hier zwaar onder te lijden. Ter indicatie: in veel steden (zoals Arnhem of Deventer) is het voetgangersgebied vanaf 10 uur 's ochtends autovrij.	Deze mogelijkheid zal nader verkend moeten worden U heeft gelijk dat dit er niet letterlijk instaat. Het maakt onderdeel uit van het project 'planontwikkeling snelfietsroute Rotterdam - Gouda'. De beschrijving zal worden verduidelijkt. De ambities zijn beschreven in paragraaf 5.5.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Ook na 12 uur wordt er veelvuldig geladen en gelost. Veel koelwagens gebruiken de Sint-Jansbrug om te staan. Daarbij laten zij stevast hun koelmotoren draaien met veel lawaai en uitstoot tot gevolg. Bij een normaal geïsoleerde koelwagen is dat overbodig. Sterker nog: bij de meeste koel- en vrieshuizen is het laten draaien van de koelmotor verboden; vrachtwagens die de koelmotor toch laten draaien worden simpelweg niet geladen of gelost. Ook hier dient de gemeente regie te nemen. Door aanpassing van de APV met een verbod op draaiende (koel)motoren bij onbemande voertuigen kan deze onnodige geluids- en stankoverlast eenvoudig worden tegengegaan.	
42.	Aantal structuurveranderingen wordt voorgesteld met het doel een betere kwaliteit in de stad is een goed streven, voorwaarde: door deze veranderingen geen verschuivingen van lasten veroorzaken zonder totale verbeteringen (mav verbetering verkeersdruk op de ene plaats mag geen verslechtering op andere plaats veroorzaken). • binnenstad met de parkeergarages moet goed bereikbaar blijven voor autoverkeer uit de regio (winkelend publiek uit regio en schouwburgbezoek). De nota geeft de indruk dat aan de praktische uitwerking te weinig aandacht is besteed, althans het is niet inzichtelijk. Er wordt veelvuldig gesproken van “een kansrijke zoekrichting”. Dat is volstrekt onvoldoende om een gefundeerd oordeel te vormen. • uit die regio, die veelvuldig naar de Goudse binnenstad gaan, zullen een andere route zoeken. Overigens zijn dan alle routes langer en niet altijd logisch. Voor die regio wordt de binnenstad dan zeker moeilijker bereikbaar. Dat kan niet de bedoeling zijn. • Het lijkt ons voor de hand liggend dat verkeer uit Reeuwijk richting de binnenstad gaat rijden via de Ridder van Catsweg als er een knip komt bij de Bodegraafsestraatweg. Meer verkeer strijdt ook met de geplande 30km wijkstraat. Deze argumenten maken dat er zeker maatregelen voor de Ridder van Catsweg moeten worden genomen. 1.De knip bij de Breevaartbrug om verkeer via de huidige route Thorbeckelaan onmogelijk te maken naar de binnenstad te gaan is slecht voor de regio ontsluiting uit Reeuwijk, dus ook slecht voor de middenstand. 2.Er is onvoldoende onderkend dat bij afsluiting bij de Breevaartbrug van de Bodegraafsestraatweg zeker verkeer via de Ridder van Catsweg gaat rijden. Dus zijn maatregelen nodig om dat te verhinderen. Bovendien is gedacht de Ridder van Catsweg een 30km wijkstraat te maken. Dat strijdt met meer verkeer dat moet worden verwacht zonder maatregelen. Suggestie, leg de knip aan het eind van de Thorbeckelaan. Dan blijft de binnenstad voor regioverkeer bereikbaar, net als in de huidige situatie. Het weren van regionaal doorgaand verkeer naar de Schoonhovenseweg wordt dan ook bereikt.	We zijn het met u eens dat het niet de bedoeling is om verkeersoverlast te verplaatsen. Dat is ook de reden waarom wij naar aanleiding van de inspraak de functie van de Graaf Florisweg hebben aangepast in het Mobiliteitsplan. We zijn het ook met u eens dat de parkeervoorzieningen bereikbaar moeten blijven. Dat is voor ons ook een uitgangspunt. Door een beperkt aantal maatregelen in de verkeersstructuur kunnen we positieve effecten bereiken op de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van het bestemmingsverkeer (waaronder het parkeerverkeer naar de binnenstad. We zien de bereikbaarheid van de binnenstad juist verbeteren voor alle vervoerwijzen. Er is nog een tweede punt: op de stadswegen willen we de kruispunten, indien mogelijk, zo veel mogelijk vereenvoudigen. Dat komt de gewenste doorstroomkwaliteit op de stadswegen ten goede. De bottlenecks zijn namelijk de kruispunten. Daar zijn we het ook mee eens. Dit wordt ook genoemd in het Mobiliteitsplan (paragraaf 3.2, tekstblok ‘Autoverkeer meer naar de randwegen en stadswegen’). Wij verwijzen u tevens naar de paragrafen 4 tot en met 8 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. Zoals u ook aangeeft is het doel in het Mobiliteitsplan om het doorgaande noord-zuid verkeer vice versa te verminderen op de as Bodegraafsestraatweg – Joubertstraat – Sportlaan. Het Mobiliteitsplan is geen uitgewerkt verkeerskundig plan maar geeft onze visie op de Mobiliteit voor de komende jaren: vooral wat voor effecten we willen bereiken (het wat). In het Mobiliteitsplan zijn wel zoekrichtingen benoemd. Maar wij staan open voor alle alternatieven die tot eenzelfde effect leiden. Dat is ook de bedoeling van onze werkwijze zoals in hoofdstuk 3, paragraaf 4 is beschreven. Het verminderen van het doorgaande verkeer wordt dus een project. Bij de start wordt het doel vastgesteld en de wijze waarop belanghebbenden en betrokken kunnen participeren: meedenken en meepraten. Er is ruimte om varianten af te wegen, zodat we vervolgens tot een separaat besluit kunnen

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Hoe kan het overige regio verkeer voldoende en gemakkelijk de binnenstad en de parkeergarages bereiken? Te vaak wordt de term gebruikt "een kansrijke zoekrichting" zonder dat er bij de lezer ook maar enig gevoel ontstaat dat er werkbare oplossingen in het verschiet liggen. Het lijkt allemaal erg theoretisch.	komen hoe we het doel het beste kunnen bereiken (het hoe). De samenhang met de Ridder van Catsweg is genoemd in het Mobiliteitsplan (paragraaf 3.2, tekstblok 'Autoverkeer meer naar de randwegen en stadswegen').
	4. Hoe wil het college de verdere inspraak vorm geven	U maakt nu gebruik van de formele inspraak op het concept-Mobiliteitsplan. Na deze inspraakperiode wordt deze reactienota en ons voorstel voorgelegd aan de raadscommissie, waarin belanghebbenden nog kunnen inspreken. U wordt op de hoogte gesteld van de datum en de procedure. Na het vaststellen van het Mobiliteitsplan wordt per project, waarvoor een Startnotitie wordt opgesteld en vastgesteld, de participatie en inspraakmogelijkheden georganiseerd.
43.		
	- De luchtkwaliteit van de Blekerssingel-Fluwelensingel is bedroevend slecht. De lucht is vies en stinkt. Onze huizen zitten onder het vuil, en dit dringt ook naar binnen door. Het mobiliteitsplan toont een verschrikkelijk gebrek aan ambitie: veel te weinig, veel te laat. - Graag met ons in gesprek te gaan en de plannen aan te scherpen.	Wij verwijzen u naar hoofdstuk 3, de paragrafen 4 en 7 van deze reactienota. Het verminderen van het doorgaande verkeer en de verkeersdruk op de singels wordt een project. Bij de start wordt vastgesteld op welke wijze belanghebbenden en betrokken kunnen participeren: meedenken en meepraten. Het door u voorgestelde overleg komt er dus zodra het project van start gaat. Onze ambities zijn opgenomen in hoofdstuk 2 van het Mobiliteitsplan en voor de binnenstad en omgeving specifiek in paragraaf 2.6.
44.		
	p. 11: waarom nu weer een plan met veel te lange looptijd lijkt onverstandig neem in elk geval op dat er iedere 4 jaar een forse update nodig is. p. 16: Heeft men wel eens gedacht aan het aanpassen van de toegankelijkheid van de binnenstad in de stijl van de Groningse binnenstad? (binnenstad in segmenten; verkeer voor een bepaald stuk binnenstad dient altijd dat gedeelte via een aangewezen weg te verlaten zonder de rest van de binnenstad te kunnen bereiken). p. 20: Verrassend dat voor het opheffen van de doorgaande functie Blekerssingel/Fluwelensingel geen erg duidelijke mogelijkheden genoemd worden om dit echt te bereiken. Een heel eenvoudige oplossing is beide singels in 2 richtingen behouden, echter beide uitlopend op de parkeerplaats Klein Amerika (met twee verschillende ingangen en geen mogelijkheid om de parkeerplaats als sluiproute te gebruiken). Doorgaand verkeer van de ene singel naar de andere alleen mogelijk maken voor openbaar vervoer en diensten. Dit zal meteen ook voor de Kattensingel invloed hebben.	Het verkeerssysteem is één samenhangend geheel. Alle veranderingen realiseer je niet binnen bijvoorbeeld 4 jaar. Daarom is een langere doorlooptijd nodig. Maar er geldt altijd: als er aanleiding is om plannen en visie bij te stellen, dan moet dat gebeuren. Dat geldt overigens eerder voor de mobiliteitsagenda en het uitvoeringsplan en in mindere mate voor de visie zelf. Dat is inderdaad een optie, maar geen doel op zich. We willen de doorgaande stromen door de (binnenstad) verminderen en gaan bij de uitwerking de verschillende mogelijkheden tegen elkaar afwegen. We willen de ingrepen bij voorkeur wel zo eenvoudig mogelijk houden. We verwijzen u ook naar hoofdstuk 3 paragraaf 4 van deze reactienota. De mogelijkheid die u beschrijft is precies de zoekrichting die ook in het Mobiliteitsplan is opgenomen. Wij verwijzen u hiervoor naar paragraaf 3.2 (tekstblok 'Autoverkeer meer naar de randwegen en stadswegen') van het Mobiliteitsplan. Andere opties hoeven we overigens niet uit te sluiten.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Eventuele opmerking dat het plan algemeen is en de nadere invulling nog moet komen wordt gelogenstraft door b.v. de keurige kaart met de plannen voor het fietsverkeer op p. 21. p. 25: Openbaar vervoer: aanbod en concurrentiepositie verbeteren (Die beïnvloeding blijft echter niet 'onvoorwaardelijk': in de toekomst wordt die mede bepaald op basis van het aantal reizigers in de bus en het aantal kruisende fietsers.) Op zich een goede gedachte, maar de verhouding met de tientallen bussen die men regelmatig met één à twee passagiers voorbij ziet komen (afgezien van de vroege ochtend en tweede helft middag, meest woon-werk resp. woon-schoolverkeer) is een beetje zoek. De geciteerde zin tussen haken hierboven levert geen algemeen inzicht op op dit punt, de tekst dient hier verduidelijkt, aangescherpt te worden. p. 37: Er treden op het gebied van luchtkwaliteit geen knelpunten op. De emissiewaarden dalen op de singels. Er zijn op dit punt nu wel degelijk knelpunten, waarom die niet eerlijk (dus met cijfers!) genoemd, met de doelstelling in het verband van dit plan. Ook herinneren wij ons nog heel goed dat wij enkele jaren geleden gratis achterzetramen kregen in onze woning vanwege de te hoge geluidswaarden gemeten aan de Blekerssingel. De regels van de hogere overheid betreffende emissiewaarden en geluidsnormen dienen genoemd, met daarnaast de feitelijke situatie.	Net als voor het autoverkeer geven wij in de visie het gewenste fietsnetwerk aan. Dat maakt het duidelijk op welke routes we een bepaalde kwaliteit willen bereiken. Hier is het volgende bedoeld: nu krijgen bussen extra doorstroomprioriteit op kruispunten met verkeerslichten ongeacht het aantal inzittenden en het aantal kruisende fietsers. Dat willen we in de toekomst anders: een (nagenoeg) lege bus krijgt geen prioriteit boven (veel) wachtende fietsers. Er zijn geen emissieknelpunten volgens de wettelijke normen als we de voorstellen volgens het Mobiliteitsplan uitvoeren. Dat betekent dus voor uw situatie dat er een verbetering optreedt wat betreft emissie en geluid.
45.	Opheffen van het doorgaande (regionale) verkeer tussen de A12/Reeuwijk en de Schoonhovenseweg (N207) Ik heb ernstig bezwaar tegen dit onderdeel van het mobiliteitsplan. Ik vraag me af of goed is onderzocht of doorgaand verkeer dat naar de N207 via Bodegraafsestraatweg-Joubertstraat rijdt, echt een groot deel van 't huidige verkeersaanbod op die route vormt. Ik rijd die route vaak en zie dat in de noord-zuid richting rijdend, zeker geen meerderheid over de Haastrechtse Brug gaat. Een aanzienlijk deel gaat verder over de Veerstal. Een divers beeld van de gebruikers van deze route en bepaald geen zwaartepunt bij het doorgaand verkeer naar de N207! Het verkeersaanbod vanaf de N207 richting Bodegraafseweg is te verwaarlozen. Vrijwel iedereen slaat linksaf, naar de Veerstal of naar de singelroute. Op blz. 35 wordt aangegeven dat de verkeersdruk op de Graaf Florisweg met meer dan 20% zal toenemen. Op blz. 36 zien we dat het geluidsniveau zal toenemen. De druk op de Joubertstraat neemt dan met minder dan 10% af, zodat het beoogde voordelige effect beperkt is en het nadeel voor de Graaf Florisweg groot! Op blz. 21 staat dat de Graaf Florisweg een doorstroomroute fiets zal worden (blijven). Ook daarom is de Graaf Florisweg ongeschikt om nog zwaarder te worden belast met gemotoriseerd verkeer. Voor de vele fietsers (waaronder nogal wat scholieren) wordt het traject dan gevaarlijker. De hele	Wij willen het doorgaande verkeer verminderen op de route via Bodegraafsestraatweg-Joubertstraat. Dat geldt ook voor het verkeer naar de Veerstal. De consequenties die dit volgens het concept-Mobiliteitsplan heeft voor de Graaf Florisweg hebben wij naar aanleiding van de inspraak opnieuw beoordeeld. Hiervoor verwijzen wij u naar paragraaf 6 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. Tevens verwijzen wij u naar reactie 42 in deze reactienota.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Graaf Florisweg 30 km-route maken gaat niet werken, zoals in het plan aangegeven. De huidige praktijk is dat op de 30 km-gedeeltes (advies-snelheid) toch vaak harder wordt gereden. De ervaringen met de Kattensingel leren dat de 30 km-regel op een doorgaande route niet wordt nageleefd, tenzij er structureel wordt geflitst. En dat doen we in Gouda kennelijk niet. Het aanbrengen van obstakels, zoals nu (tijdelijk?) op de Kattensingel leidt tot gevaarlijke situaties en verkeersruzieën en met een groter verkeersaanbod tot meer opstoppen/files. Verder vrees ik dat de toegangen en de uitgangen van de Graaf Florisweg bij verdere toename van het verkeersaanbod (nog verder) verstopt zullen raken. Het Plesmanplein kan nu al het verkeersaanbod op spijtstijden niet goed aan. Voor ons, bewoners van de Graaf Florisweg, wordt het bij toename van het verkeersaanbod nog moeilijker om met de auto van het eigen terrein de weg op te draaien. En als we de auto daar niet meer kunnen neerzetten worden het leefcomfort zowel als de waarde van de woning er niet beter op. Bovendien zijn de omliggende straten al propvol met geparkeerde auto's. Daar kunnen we dus niet meer terecht. Een betere oplossing om de risico's voor het fietsverkeer in de Joubertstraat te verminderen is het aan beide kanten wat versmallen van de middenberm en het aanbrengen van fietssuggestiestroken. Ook kan door middel van bebording worden gewezen op de alternatieve route voor fietsers via de Krugerlaan. Ik wijs u er op dat als de Bodegraafsestraatweg wordt afgesloten, de kosten van de aanleg van de rotondes Bodegraafsestraatweg-Thorbeckelaan en Bodegraafsestraatweg-Graaf Florisweg weggegooid geld zijn geweest. Tenslotte vrees ik dat door de afsluiting van de Bodegraafsestraatweg de bereikbaarheid van voorzieningen als het WC Bloemendaal en het Groene Hart Ziekenhuis zullen afnemen. Ik verzoek u dringend af te zien van de voorziene afsluiting van de Bodegraafsestraatweg.	
46.	Analyse problematiek Verkeersgedrag Structurele snelheidsovertredingen, Lange rechte overzichtelijke weg, nodigt uit tot hard rijden •Structurele schending inhaal verbod •Traktoren loonbedrijven 70 kmh met volle lading Drukke Sinds Reeuwijkse randweg : •Significante toename verkeersbewegingen •Oversteken niet meer mogelijk. soms tot 7 min wachten ! •Enorme toename grote vrachtwagens (trucks met oplegger)	In het Mobiliteitsplan is opgenomen dat we het doorgaande verkeer op as Bodegraafsestraatweg – Joubertstraat willen verminderen. We hebben in het Mobiliteitsplan een zoekrichting aangegeven. U geeft diverse andere opties aan. Dit kunnen we betrekken bij de verdere uitwerking. Wij verwijzen u naar de paragrafen 4 en 6 in hoofdstuk 3 en naar reactie 42 in deze reactienota.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Drukke zal toenemen met: •Opening Landal greenpark met 280 huisjes -> WC Bloemendaal vv •Nieuwe wijk Bunderhof ontsluiting? •Nieuwe wijk Midden Willens Milieu / leefbaarheid • Scheuren in muren / stucwerk • Lawaai • Soms bijna onmogelijk om binnen een redelijke tijd over te steken naar fietspad. • Fijnstof norm wordt ruim overschreden (kozijen Bodegraafsestraatweg zwart, aan voorzijde; dus niet van A12) • Onveilig situaties tijdens oversteken door hardrijders / schending van inhaalverbod Oplossingen Gedrag: • (Optische) wegversmallingen • Stoplichten afstellen op groene golf met goudse houtsingel en Reeuwijkse randweg • Meerdere flitspalen • Nadrukkelijke aanwezigheid politie • Communiceren intensieve controles Drukke: •Plaswijck aansluiten op randweg (onevenredige belasting Bodegraafsestraatweg / Plaswijk -> woon-werkverkeer en verkeer wc bloemendaal vanuit Reeuwijk), danwel Plaswijk "dwingen" via Van Reenensingel naar A12 te rijden - Hiermee zijn we het verkeer Plaswijck + Middenwillens / A12 vv kwijt - oTe verwachten verkeerstoename Bunderhof -> Gouda vv (Bunderhof zou ontsloten moeten worden via Randweg) - oTe verwachten verkeersdrukke tgv Landal Reeuwijk - > WC Bloemendaal wordt hierdoor vermeden •Wegnemen doorgaande karakter Bodegraafsestraatweg door: - oParallel structuur A12 doortrekken naar Reeuwijk -> selle verbinding N207 - oVerplichte alternatieve route zwaar verkeer. Bodegraafsestraatweg in zijn geheel afsluiten voor zwaar verkeer (>7,5 ton) zou een goede oplossing zijn met uitzondering voor openbaar vervoer. - oCommuniceren naar verkeersinfo systemen zoals bij Alphen, die nu bestuurder adviseren om over Bodegraafsestraatweg te rijden ipv N207 - oType weg aanpassen in navigatie systemen zoals TomTom waardoor verkeer niet via Bodegraaafsestraatweg wordt geleid Milieu / leefbaarheid Reductie verkeersdrukke zal vanzelfsprekend een positieve uitwerking hebben op milieu en leefbaarheid aspecten. Inhoudelijke reactie op Mobiliteitsplan Het mobiliteitsplan voorziet in een gedeeltelijke reductie van de drukke op de Bodegraafsestraatweg door het Zuidelijke deel van de Bodegraafsetraatweg af te sluiten waardoor verkeer richting N207 /	

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Bergambacht een andere route dient te rijden. Doorgaand verkeer is echter slechts één van de drukte veroorzakers. Verkeer Plaswijk / A12 vv en Midden-Willens / A12 vv zorgen tevens voor enorme verkeersdruk. Landal / WC Bloemendaal vv gaat in de toekomst voor verhoogde verkeersdruk zorgen. Met die wetenschap is het onvermijdbaar dat Plaswijk op de Reeuwijkse Randweg wordt aangesloten. Wanneer in acht wordt genomen dat de route voor woonwerk Plaswijk / A12 en Reeuwijk / WC Bloemendaal minimaal 5km korter is dan via Bodegraafsestraatweg, is er ook een significant positief milieuaspect. Zwaar verkeer zou via A12/ Van Reenensingel geleid moeten worden. Bodegraafsestraatweg in zijn geheel afsluiten voor zwaar verkeer (>7,5 ton) zou een goede oplossing zijn met uitzondering voor openbaar vervoer. In het mobiliteitsplan mis ik de aanpak van verkeersovertredingen zoals snelheidsoverschrijding en overschrijding van inhaalverbod.	
47.	We hebben als bewoners met grote interesse kennis genomen van het ontwerp mobiliteitsplan. Uw erkenning dat de singels worden gerekend tot de historische waarde van de Goudse binnenstad krijgt onze instemming. Vooral uw voornemen om de doorgaande functie Blekerssingel/Fluwelensingel op te heffen kan op onze steun rekenen. Uitbreiding van de parkeervoorziening Klein Amerika tot op de singel, met een selectieve doorgang (openbaar vervoer, langzaam verkeer en belanghebbenden) kan rekenen op onze instemming. Ook de voorrang die u in de binnenstad wil geven aan het fietsverkeer is een goed plan. De singels kunnen een stuk groener en leefbaarder worden gemaakt door extra bomen en struiken te planten als de ruimte voor het autoverkeer wordt beperkt en meer ruimte ontstaat voor fietsers en voetgangers. Wij ervaren op dit moment een groeiend geluidsoverlast door te veel verkeer. Vooral zwaar vrachtverkeer en landbouwvoertuigen veroorzaken grote trillingen waardoor schade aan ons huis ontstaat. Wij nemen steeds meer scheuren waar in onze muren. Aangezien wij in een gemeentemonument wonen lijkt me dat voor het behoud van de monumentale waarde van onze woning ook voor de gemeente een onwenselijke situatie. Het vele verkeer op de singels produceert veel fijnstof en uitlaatgassen. De luchtkwaliteit is ronduit slecht. Ramen aan de voorzijde van de woning laten wij dicht. Op ons balkon aan de voorzijde zouden we graag wat vaker in de zon willen zitten, maar dat kan niet vanwege de herrie en de uitlaatgassen. Onze witte kozijnen moeten we bovendien geregeld reinigen vanwege de roetlaag die erop ligt.	Uw opmerkingen en wensen sluiten aan bij de ambities van het Mobiliteitsplan: de verkeersdruk op de singels verminderen door het doorgaande verkeer te verminderen. Dat draagt bij aan de voordelen en het verminderen dan wel oplossen van een aantal problemen die u signaleert. Wij verwijzen u tevens naar hoofdstuk 3 paragrafen 4 en 7 van deze reactienota.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Het grote verkeersaanbod op de Blekerssingel leidt tot uiterst gevaarlijke situaties voor met name fietsers. Zeker als er files staan (soms zelfs in beide richtingen) is er geen ruimte meer voor fietsers op het wegdek waardoor vele fietsers over het trottoir gaan rijden waardoor er weer onveilige situaties ontstaan voor de bewoners en voetgangers. Wij spreken de wens uit dat de komende jaren de hoeveelheid verkeer op de singels met 40 procent wordt terug gebracht en zich beperkt tot het lokale verkeer.	
48.	Graag wil ik de problematiek aankaarten omtrent de verkeersover last in de blekersingel . Er ontstaan door het vele verkeer scheuren in het huis wat problemen oplevert. Daarnaast is de situatie inmiddels zo dat het onveilig is voor kleine kinderen. Je kunt de deur niet uit omdat je dan voor je sokken gereden wordt door fietsers die door het vele verkeer niet de rijbaan op kunnen. Ook blijkt er niet gehandhaafd te worden op het verbod voor vrachtwagens en worden we regelmatig snachts uit bed geschud door de verkeerstrillingen. Buiten de luchtverontreiniging is dit natuurlijk een uiterst vervelende leefsituatie geworden. Ik wil u dan ook vragen om ervoor te zorgen dat dit probleem aangepakt wordt en het verkeer drastisch naar beneden geschroefd wordt op deze singel. Niet alleen voor het stadsgezicht maar ook zeker voor het woongenot van de burgers.	Uw opmerkingen en wensen sluiten aan bij de ambities van het Mobiliteitsplan: de verkeersdruk op de singels verminderen door het doorgaande verkeer te verminderen. Dat draagt bij aan de voordelen en het verminderen dan wel oplossen van een aantal problemen die u signaleert. Wij verwijzen u tevens naar hoofdstuk 3 paragrafen 4 en 7 van deze reactienota.
49.	Het lijkt erop dat wethouder Hilde Niezen in haar Mobiliteitsplan vergeet dat Gouda een forenzenstad is! Veel inwoners hebben voor de gemeente Gouda gekozen als woonplaats vanwege de centrale ligging in de Randstad. Dit betekent dat bewoners zich in alle richtingen door de stad verplaatsen om naar het werk te gaan, dat zich veelal buiten Gouda bevindt. Dit is dus geen sluipverkeer maar gewoon woon-werk verkeer. Vervolgens wil de wethouder aan de hand van het Mobiliteitsplan straten gaan afsluiten en éénrichtingsverkeer gaan instellen om het zogenoemde 'sluipverkeer' tegen te gaan. Sluipverkeer zou volgens haar gebruik maken van de Rotterdamse weg en de weg langs het Van Bergen IJzendoornpark. Misschien was dat zo in het verleden, maar de verkeerssituatie is door de komst van de Zuidelijke rondweg en Reeuwijkse rondweg aanzienlijk veranderd. Het lijkt er nu op, dat bewoners niet meer met de auto de kortste route door hun eigen stad mogen rijden omdat ze als sluipverkeer worden aangemerkt! Met name de bewoners van Kort Haarlem, Kadebuurt en Oosterwei wordt het wel heel moeilijk gemaakt om via een korte route of alternatieve route door de stad te rijden. Uit het Mobiliteitsplan Gemeente Gouda:	Het Mobiliteitsplan dient meerdere doelen: goede doorstroming voor het autoverkeer op de randwegen en stadswegen, bereikbaarheid van de economische centra, ruimte voor de fietser, verbetering van de verkeersveiligheid en verminderen van de verkeersoverlast in de woonomgeving. Daarvoor is een beperkt aan ingrepen in de verkeersstructuur nodig. Een stad is een dynamisch gebeuren en zeker door de toename van de mobiliteit zijn soms aanpassingen nodig. Die proberen we overigens zoveel mogelijk te beperken. In het Mobiliteitsplan zijn zoekrichtingen vermeld. We staan echter open voor alternatieven die tevens tot de gewenste effecten leiden. Dat gaan we per project verder uitwerken en beoordelen. Ik verwijs u hiervoor ook naar hoofdstuk 3 paragraaf 4 van deze reactienota.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	- Opheffen van het doorgaande (regionale) verkeer tussen de A12/Reeuwijk en de Schoonhovenseweg (N207). Dit verkeer maakt gebruik van de as Bodegraafsestraatweg (noord en zuid)-Joubertstraat. Een kansrijke zoekrichting is het vereenvoudigen van het kruispunt Bodegraafsestraatweg-Goudse Houtsingel door de verbinding voor het autoverkeer tussen de Bodegraafsestraatweg noord en zuid op te heffen. Daardoor verbetert de doorstroming op de stadsweg en vermindert de verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg, de Zwarteweg en de Joubertstraat. Aanvullend moeten we een verplaatsing van doorgaand verkeer vermijden door Achterwillens (via de Molenmeesterslag), over de Platteweg en mogelijk ook via de Ridder van Catsweg. - Opheffen van de doorgaande functie tussen de Rotterdamseweg en Goejanvervelledijk. De functie van deze route voor het autoverkeer wordt structureel overgenomen door de Zuidwestelijke Randweg, met als toegangen tot de (binnen)stad de Goejanvervelledijk en de Goverwellesingel. Deze aanpassing biedt kansen voor: een aantrekkelijke fietsroute (als onderdeel van een regionale snelfietsroute), meer ruimte voor voetgangers en een zuidelijke poort naar de binnenstad (fietsers, verbinding met het GOUDAsfaltterrein, afzetlocatie touringcars en watervervoer). Aanvullend zijn circulatiemaatregelen op de grachten nodig om doorgaand verkeer noord-zuid door de binnenstad te vermijden. - Opheffen van de doorgaande functie Blekerssingel/Fluwelensingel. Een kansrijke zoekrichting is een uitbreiding van de parkeervoorziening Klein Amerika tot op de singel, met een selectieve doorgang (openbaar vervoer, langzaam verkeer en belanghebbenden). - Opheffen van de doorgaande functie Kattensingel. Een kansrijke zoekrichting is het opheffen van de verkeersrelatie Spoorstraat-Kattensingel (in twee richtingen) zodat ook het Kleiwegplein kan worden verkleind en kan functioneren zonder verkeerslichten. Voor mijn werk begeef ik me vaak op de wegen in de richtingen van Utrecht, Maassluis en Wassenaar. Als ik de plannen zie van de gemeente, lijkt het wel of ze het voor de inwoners uit bepaalde wijken haast onmogelijk maakt om via de kortste route met de auto naar huis te komen! Op dit moment zijn de gevolgen van de werkzaamheden bij de Nieuwe Veerstaal en de Goejanvervelledijk al merkbaar. Als bewoner van Kort Haarlem sta ik om half zeven in de morgen in het langzaam voortkruipend verkeer als ik via de N207 en de N457 (waar is de slimme rotonde?) naar de snelweg wil rijden. Op de terugreis is het er niet beter op geworden, en mag ik nu op de Zuidelijke Rondweg van Gouda aansluiten in het wederom voortkruipende verkeer. Een betreurenswaardige situatie als je bedenkt dat het de laatste tijd zoveel beter ging als je over de Rotterdamseweg naar Kort Haarlem	

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	kon rijden. Als de plannen doorgaan, is er geen ruimte meer om onderhoud te plegen aan de straten omdat er geen alternatieve routes meer zijn om gebruik van te maken. Als we het ook nog hebben over gevaarlijke wegen in Gouda, dan is de t-splitsing van de Krugerlaan naar de Sportlaan er ook één. Het is een onoverzichtelijke t-splitsing waar het links of rechts afslaan meer een gok is dan dat er overzicht van de verkeerssituatie is. In februari is hier nog een ernstig ongeluk gebeurd waarbij een zestienjarige meisje op de fiets geraakt is en, nadat ze in coma heeft gelegen, nog lang moet revalideren. Dat de Krugerlaan op dit moment al een 30km zone is, is niet te merken aan het auto- en busverkeer wat gebruik maakt van deze straat. Controle op de snelheid of weggedrag is er niet in de Krugerlaan. Nog een kleine opmerking: Het document ontwerp-Mobiliteitsplan 2017-2026 is pas na half februari 2017 geplaatst op de site van de gemeente ter vervanging van het oude mobiliteitsplan 2005-2020, terwijl het wel al besproken werd door de Wethouder Niezen in de media..	In het Mobiliteitsplan is opgenomen om gevaarlijke locaties te beoordelen en te verbeteren. Wij zullen deze locatie daarbij betrekken.
50. JPG Advocaten		
	• Visie maatschap dat het een op de fiets toegespitst plan is en belang ondernemers te weinig wordt meegewogen. • Er wordt geen aandacht besteed aan de economische gevolgen van het parkeervrij maken van de Havens • Conclusies uit rapport niet gebaseerd op feiten, maar toegeschreven naar een gewenste situatie (	
51.		
	In grote lijnen ben ik het met uw rapport eens. Het verbeteren van verkeersstromen zowel in langzaam of gemotoriseerd verkeer. Zowel voor de oude binnenstad en de rand en toevoerswegen. Waar ik het absoluut niet mee eens ben ik het maken van "knippen". De zogenaamde structuur veranderingen. Dit is een onzalig plan. Deze "knippen" zullen grote economische schade aan de stad berokkenen. Dit zal misschien de leefbaarheid bevorderen maar staat niet in verhouding met de structurele ingrepen. Dit is een hartinfarct. Je verlegt de verkeersstromen naar de andere wijken en die zijn ook al overbelast. Jaren geleden heeft u dit geprobeerd met het afsluiten van de verbinding tussen Hoge Gouwe en de West-Haven. Dit een grote flop geworden. Maak eerst goede en logische rondwegen om de gehele stad. Als dit gereed is dan zullen de "knippen" niet meer noodzakelijk zijn. Een parkeergarage ten Zuiden van de stad. Bewoners tegen een vriendelijk tarief plaats bieden in de parkeergarages. Dan kan het "blik" van de straat Er moet een logische en korte verbinding tussen de A20/A12 en de Krimpenerwaard zijn.	Het Mobiliteitsplan dient meerdere doelen: goede doorstroming voor het autoverkeer op de randwegen en stadswegen, bereikbaarheid van de economische centra, ruimte voor de fietser, verbetering van de verkeersveiligheid en verminderen van de verkeersoverlast in de woonomgeving. Daarvoor is een beperkt aan ingrepen in de verkeersstructuur nodig. Een stad is een dynamisch gebeuren en zeker door de toename van de mobiliteit zijn soms aanpassingen nodig. Die proberen we overigens zoveel mogelijk te beperken. In het Mobiliteitsplan zijn zoekrichtingen vermeld. We staan echter open voor alternatieven die tevens tot de gewenste effecten leiden. Dat gaan we per project verder uitwerken en beoordelen. Ik verwijs u hiervoor ook naar de paragrafen 4 en 5 van deze Reactienota. Dit sluit aan bij hetgeen vermeld is in paragraaf 7.3 van het Mobiliteitsplan In onze visie lopen deze verbindingen via de Randwegen en Stadswegen (zie kaartbeeld

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Omrijden door Goverwelle, dat zal geen oplossing zijn. De infrastructuur buiten het oude centrum is de laatste 50 jaar een ondergeschoven kindje geweest. Daar plukt men nu de wrange vruchten van.	wegennet bij hoofdstuk 3 in het Mobiliteitsplan). We hebben de laatste decennia de infrastructuur in de stad fors aangepakt en aangepast. We willen de structuur van de stad zoveel mogelijk respecteren. Grote verkeersingrepen zijn niet nodig als we de bestaande wegen optimaal benutten en het gemotoriseerde verkeer zoveel mogelijk bundelen op de Randwegen en Stadswegen en daar zorgen voor een goede doorstroomkwaliteit zoals die gedefinieerd is in paragraaf 6.2 van het Mobiliteitsplan. Meer naar 'binnen' in de stad zal het verkeer de ruimte meer en beter met elkaar moeten delen op een veilige manier.
52.		
	VERBETEREN FIETSKLIJMAAT EN UITSTRALING Voorstel: gedeeltelijk vervangen van het (onooglijke) perk met "prikkelstruikjes" aan de singelzijde van de Fluwelensingel door trottoir, zodat daar uitwijkmogelijkheden ontstaan voor fietsers, die er moeten stoppen om naar hun woonhuis over te steken. Dit project kan meteen worden aangepakt. Versmalling van het trottoir op de Fluwelensingel, om meer ruimte te bieden aan de fietsers, lijkt mij geen optie, eenrichtingsverkeer op de Fluwelensingel evenmin. aanleg plateaus als snelheidsremmers, ben ik faliekant op tegen, maar dit geeft u zelf al aan onder par. 6.3. verkeerseducatie op scholen De jeugd dient tevens te worden bijgebracht, dat fietsen over het trottoir verboden is. Vooral tijdens de spits lopen wij als bewoners het risico van de sokken gereden te worden, als we de voordeur uitstappen. Het trottoir wordt tegenwoordig door menigeen (inclusief bromfietsers en scooterrijders) als fietspad gebruikt. prognose intensiteiten gemotoriseerd verkeer per etmaal 2025. U vermeldt: "Zonder maatregelen in het wegennet 4.920 en met maatregelen een afname van meer dan 20%". De bewoners zouden graag een afname van dit aantal zien met minimaal 40% en liefst zo snel mogelijk. Geluidshinder en luchtkwaliteit, de kaartjes zijn erg onduidelijk. De geluidshinder, veroorzaakt door landbouwverkeer en zwaar vrachtverkeer, is nu extreem groot. Er wordt vaak veel te hard gereden. Dit probleem vereist onmiddellijke aandacht. Ik zou graag zien, dat er ook een fijnstof- en roetmeting wordt gedaan. De vervuiling van mijn huis en auto door roet wordt met de dag erger. De roetmeting hoeft niet kostbaar te zijn. Gaarne actie op korte termijn.	Wij zullen uw suggestie beoordelen in het kader van het verbeteren van de fietsvoorzieningen. Wij verwijzen u tevens naar de paragrafen 4 en 7 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. wij willen dit soort voorzieningen inderdaad beperken en zeker in een kwetsbare omgeving. Dank u voor het opnieuw onder de aandacht brengen van dit soort probleemgedrag. Dit zijn belangrijke onderwerpen voor de educatie en indien nodig de handhaving De berekende afname bedraagt ongeveer 25-30% (toekomst zonder maatregelen versus toekomst met het beleid volgens het Mobiliteitsplan). Een verdere afname is niet mogelijk omdat het resterende verkeer bestaat uit bestemmingsverkeer. Kaartjes zullen wij vervangen Het verbeteren van de geluid- en luchtkwaliteit is één van de doelen van het voorgestelde beleid in het Mobiliteitsplan.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	U vermeldt onder par. 5.4 dat o.a. op de Joubertstraat een vermindering van het vrachtverkeer gewenst is. Gaan er nog vrachtauto's over de Joubertstraat? Elektrisch vervoer heeft de toekomst. Is er overwogen om in samenwerking met de vervoersmaatschappijen speciale acties te houden om autorijders in de elektrische bus te krijgen? In de spits kunnen langere bussen worden ingezet en in de daluren kortere. Op Klein Amerika bevindt zich nog steeds de fietsenstalling van het vroegere gemeentekantoor. Deze stalling zou plaats kunnen bieden aan de fietsen van omwonenden. Ik ben me ervan bewust, dat het moeilijk is, om het eenieder naar de zin te maken en wens u veel succes met de uitvoering van dit uitdagende plan.	Wij willen het doorgaande autoverkeer op de route Joubertstraat – Bodegraafsestraatweg verminderen, het aandeel vrachtverkeer zal daardoor ook verder afnemen Wij willen samen met bedrijven en werkgevers mobiliteitsmanagement uitvoeren, zie hiervoor paragraaf 6.2 van het Mobiliteitsplan Op dit moment is de door u genoemde stalling in gebruik door de Chocoladefabriek en op korte termijn geen reële optie. Hartelijk dank voor uw bijdrage.
53.		
	In het plan wordt de mogelijkheid benoemd om de Graaf Florisweg te gebruiken als doorstroomweg. Geen goed idee! Tenmiste niet in de huidige situatie. Deze weg is voor fietsers een probleem. De verkeersblokken in het midden ergeren auto bestuurders met gevolg weinig geduld en niet sociaal even af kunnen wachten. Ik woon aan deze weg dus weet goed wat er speelt.	Wij onderkennen uw bezwaar en verwijzen u naar paragraaf 6 in hoofdstuk 3 van deze reactienota.
54.		
	Op 23 september 2016 heb ik in een brief aan het College van B&W en de gemeenteraad van Gouda aandacht gevraagd voor de verkeersdruk die mede door aanleg van de Rondweg Reeuwijk is toegenomen, met name door zwaar verkeer (zie bijlage 1). Ik heb erop gewezen dat er erg hard, ook door zwaar verkeer, wordt gereden, waardoor er sprake is van een erg verkeersonveilige situatie. In het Mobiliteitsplan 2007-2020 (pag. 36) heeft de gemeente Gouda aangegeven dat na aanleg van de Rondweg Reeuwijk nader verkeerskundig onderzoek zal plaatsvinden, omdat de aanleg van de rondweg geen verkeersaantrekkende functie mag vervullen voor de Bodegraafsestraatweg. Naar onze mening is dit wel het geval. Dit volgt uit de meetgegevens van de gemeente Gouda. Er is twee weken geteld in juni 2016, waarbij een toename van het aantal verkeersbewegingen (motorvoertuigen) tot 16152 per etmaal is vastgesteld, waarvan 335 zwaar vrachtverkeer. Het komt ons onaannemelijk voor dat het vrachtverkeer is afgenomen. Het tegendeel is eerder het geval. Meer recente verkeerstellingen, die ook in 2017 nog zijn gehouden, zijn mij niet bekend. Het valt mij op dat deze gegevens ook in het Mobiliteitsplan 2017-2026 niet aan de orde komen	Wij streven naar een evenwichtige verdeling van het verkeer in Gouda. De Bodegraafsestraatweg heeft daarin ook een functie als het gaat om de ontsluiting van stadsdelen. De Bodegraafsestraatweg heeft volgens onze visie echter geen functie voor doorgaand regionaal verkeer. Dat willen we dan ook opheffen of sterk verminderen. Ik verwijs u hiervoor ook naar paragraaf 4 en naar reactie 42 van deze Reactienota. Uw constatering over de intensiteiten is juist. De prognose, zonder maatregelen, bedraagt 16.500 mvt/etmaal (ten noorden van de Goudse Houtsingel. Dat aantal vinden wij te hoog. We hebben dit gecorrigeerd, excuses voor deze onjuiste vermelding.
	In mijn brief van 23 september 2016 pleit ik ook van een doorsteek van de Rondweg Reeuwijk naar de Laurahoeve/Plaswijckweg. Dit zou het verkeersaanbod, zo blijkt uit onderzoeken, op de Bodegraafsestraatweg met 40% kunnen verminderen.	Wij zien dat niet als een optie, omdat dit tot doorgaand (regionaal) verkeer door Plaswijck zal leiden. We willen problemen niet verplaatsen, maar wel op de Bodegraafsestraatweg oplossen door de voorgestelde aanpak..

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Bovendien zou hierdoor voor de hulpdiensten, die nu via de Bodegraafsestraatweg naar de A12 snellen, een kortere en adequatere route kunnen worden gevonden. In het Mobiliteitsplan 2017-2026 wordt als enige oplossing voor de verkeersdrukke aan de Bodegraafsestraatweg noord, het afsluiten van de Bodegraafsestraatweg aan de zuidelijke zijde van de Bodegraafsestraatweg richting binnenstad voorgesteld. Dit biedt geen oplossing. Het vrachtverkeer en het veelvuldige forensenverkeer komt uit Goverwelle en de nieuw te bouwen wijk Middenwillens (waardoor de verkeersdrukke nog verder zal toenemen) en betreft ook met name vrachtverkeer richting Bloemendaal en de rest van de stad. Uit de verkeerstelling zoals deze in november 2016 aan mij is gestuurd (zie bijlage 2) volgt dat er met name veel verkeer richting Gouda gaat. Dit verkeer zal na bedoelde afsluiting, dan wel de Burg. van Reenensingel nemen, dan wel de Goverwellesingel richting Goverwelle, Middenwillens, Krimpenwaard etc. Dit is geen adequate oplossing voor het verminderen van de verkeersdrukke op de Bodegraafsestraatweg. Bovendien valt te vrezen dat de verkeersdrukke nog verder toeneemt door exploitatie van het Landal Greenpark ten noorden van Reeuwijk, waar 280 woningen worden gerealiseerd, en de ingebruikname van de nieuwe wijk Middenwillens.	
	In het Mobiliteitsplan 2017-2026 wordt op pagina 19 het hoofdwegennet gepresenteerd. Daarbij zijn regionale randwegen gedefinieerd; wegen die gemotoriseerd verkeer zo snel mogelijk afleiden van de poorten van de stad. Voorts zijn er stadswegen en stadsstraten. Op pagina 35 van het Mobiliteitsplan wordt de Bodegraafsestraatweg noord (derhalve gerekend vanaf het kruispunt Goverwellesingel richting Reeuwijk) gedefinieerd als een stadsstraat. De prognose van de intensiteit gemotoriseerd verkeer in 2025 van 10680 is niet reëel. Uit de metingen van de gemeente Gouda, zoals mij op 24 november 2016 gepresenteerd, blijkt het aantal te liggen op 16152 per dag. De tekening op pagina 35 klopt derhalve niet en is er sprake van grote intensiteit dit gelijkwaardig is aan de verkeersintensiteit van de Burg. van Reenensingel. Op pagina 35 dient bij de Bodegraafsestraatweg noord niet 10680 ingevuld te worden, omdat er geen enkele reden is om te veronderstellen dat de verkeersintensiteit met 40% afneemt.	We hebben de cijfers en het kaartbeeld gecorrigeerd en geactualiseerd.
	Bovendien wordt de Bodegraafsestraatweg als een stadsstraat gedefinieerd, waarbij op pagina 19 van hetzelfde plan een stadsstraat wordt aangeduid als "hebbende geen functie voor doorgaand regionaal verkeer en deel uitmakend van een wijkstructuur, waarbij een goede oversteekbaarheid en een goede balans tussen de verblijfsfunctie en de functie dient te worden gewaarborgd". Daarvan is op dit moment geen enkele sprake. De Bodegraafsestraatweg noord is veeleer een regionale randweg geworden en als ware het verlengde van de Rondweg Reeuwijk, maar dan op Gouds grondgebied. Bovendien wordt het vrachtverkeer ook over de Bodegraafsestraatweg noord geleid. Deze is daar niet op berekend. Diverse	Onze voorstellen zijn er op gericht om de verkeersdruk te verminderen.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	bewoners van de Bodegraafsestraatweg kunnen hun uitrit niet meer uit, laat staan dat fietsers kunnen oversteken naar de overzijde van de Bodegraafsestraatweg naar het aldaar gelegen fietspad.	
	Wij kunnen wel instemmen met het creëren van een groene golf, het aanbrengen van geluidswerend asfalt en het verhinderen van de doorgang van het vrachtverkeer vanaf de A12 via de Rondweg Reeuwijk naar Gouda, vice versa, maar pleiten vooral voor het heroverwegen van het genomen besluit tot het niet realiseren van de doorsteek vanaf de Rondweg Reeuwijk naar de Laurahoeve/Plaswijckweg.	Dat besluit nemen wij niet in heroverweging. We willen geen doorgaande route door Plaswijck creëren, maar wel de verkeersdruk op de Bodgraafsestraatweg verminderen.
	De in dat geval aan te brengen voorzieningen zijn veel minder ingrijpend. Tevens dient de Burg. van Reenensingel, anders dan nu, veel meer als een binnenstedelijke randweg te worden gekwalificeerd en ook daarop te worden toegerust, op die wijze dat fietsers niet voortdurend voorrang hebben bij oversteken, hetgeen de doorstroming voor het gemotoriseerde verkeer ernstig belemmert. Op termijn dienen dan ook een of meer fietstunnels te worden aangelegd. Tevens dient er een adequaat handhavingsbeleid te worden gevoerd ten aanzien van de structurele snelheidsoverschrijdingen, die met name in de late avond en begin van de nacht, zeer substantieel zijn.	Ongelijkvloerse kruispunten kunnen nodig zijn voor een goede doorstroming en verkeersveiligheid voor het fietsverkeer en op de stadswegen. Dit is ook opgenomen in bijlage 1 van het Mobiliteitsplan. Het snelheidsgedrag gaan we in beeld brengen zodat we inzicht krijgen in het snelheidsbeeld van de stad. Op basis daarvan worden voor de ernstigste en risicovolste situaties in beeld gebracht op welke wijze we de snelheid kunnen verminderen.
	Ik wijs erop dat op pagina 55 van het Mobiliteitsplan 2017-2026 wordt aangegeven dat een stadsstraat maximaal 15000 voertuigen per etmaal kan verwerken. Gezien de aanleg en de functie van de Bodegraafsestraatweg noord voor bewoners, waarbij tientallen uitritten, een vrij smalle stoep en geen oversteekplaatsen voor fietsers zijn gerealiseerd (behalve ter hoogte van het Watergraspad), betekent dit dat op de gemeente de plicht rust de stadsstraat ook stadsstraat te laten zijn en blijven. Op pagina 53 is slechts een enkele te nemen maatregel genoemd. Zo zou in 2018 de verbinding Bodegraafsestraatweg noord-zuid worden opgeheven. Er is geen enkel onderzoek gedaan naar de verkeersstromen op de Bodegraafsestraatweg noord. Waar komen deze auto's vandaan en waar gaan ze naar toe. Het merendeel van dit gemotoriseerde (vracht)verkeer gaat na de Bodegraafsestraatweg noord niet naar de Bodegraafsestraatweg zuid, maar naar de Goverwellesingel of de Burg. van Reenensingel. Wij verklaren dit uit eigen waarneming. Meetgegevens ontbreken. Dit betekent dat met een mobiliteitsplan waaraan dit onderzoek niet ten grondslag ligt, een maatregel tot het afsluiten van de Bodegraafsestraatweg noord-zuid niet genomen kan worden voordat een adequaat verkeerskundig onderzoek is gedaan. Tevens dient daarbij nadrukkelijk te worden onderzocht of dit wel een adequate oplossing biedt. Naar ons oordeel dient er een samenstel van maatregelen te worden genomen, waaronder doorsteek Rondweg Reeuwijk – Laurahoeve/Plaswijckweg, handhaving op	Wij streven eveneens naar een belasting < 15.000 mvt/etmaal. We hebben de effecten van alle voorstellen bij elkaar onderzocht met een verkeersmodel en komen tot de conclusie dat het voorgestelde beleid kan leiden tot de gewenste reductie. Wij staan echter open voor andere varianten die leiden tot het gewenste effect en geen problemen verplaatsen.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	verkeerssnelheid, het ontmoedigen of uitsluiten van vrachtverkeer etc. Graag zouden we het bovenstaande nader (mondeling) toelichten. Wij behouden ons het recht voor onze inspraakreactie nader aan te vullen.	
55.		
	recent in 2015 is de fietsroute (kruising Winterdijk - Burgemeester Jamessingel/het spoor) aanzienlijk verbeterd en vlakker gemaakt. Dank hiervoor. - Ik vraag nogmaals aandacht voor deze route. Bij de aanleg van de wijk, sporen en wegen is helaas niet voldoende aandacht gegeven aan de kwaliteit van de Winterdijk als fietsroute. Nog een klein deel van de route is smal, en door de ligging van de tunnels is de omrijdfactor hoog. - De oude doelstelling uit Gouda fietst beter om, om de ca 400 m een hoofd fietsroute te hebben wordt in het noord zuid fietsverkeer niet gehaald. Verzoek aanpassing mobiliteitsplan: de verbinding tunnels Winterdijk opnemen als doorstroomroute fiets (in het kaartje is de fietsroute vanaf de burgemeester Hofwegensingel al doorgetrokken). Dit is nog niet het geval. Het verzoek is deze verbinding in het plan op te nemen en hiervoor binnen de periode van de uitvoering van het plan budget beschikbaar te maken.	Het is ons niet geheel duidelijk op welke verbinding u doelt?
56.		
	Ik zag het besluit om de bodegraafse straatweg te “knippen”. Ik vind dit een heel slecht doordacht plan, omdat de verkeersdrukke op de graaf Florisweg alleen maar zal toenemen. De graaf Florisweg is zo wie zo al erg gevaarlijk voor mijn kinderen om daar te fietsen. Bijna dagelijks, zie ik situaties met fietsers, waarbij het bijna verkeerd gaat. Auto's, die vol in de rem moeten door de geplaatste vernauwingen, fietsers, die net de auto's kunnen omzeilen. Kortom. Het is al gevaarlijk. Met meer drukte, zal het nog gevaarlijker worden. De bodegraafse straatweg daarentegen, heeft een apart afgescheiden fietspad, wat voor de fietsers veel veiliger is. Dus laat het verkeer vooral via de bodegraafse straatweg blijven gaan. Ik heb gegrepen, dat 1 van de doelstellingen is om Gouda “groener” te maken om aan de huidige milieu eisen te voldoen. Als het met de fiets steeds onveiliger wordt, zullen mensen (zeker moeders met kinderen) ervoor kiezen om kinderen met de auto naar school te brengen. Als het doel is, minder verkeer door de Joubertstraat, maar via de rondweg om te leiden, werkt het beter om de (toch al gevaarlijke) rotonde iets aan te passen op de Graaf Florisweg, zodat de mensen vanzelf via de bodegraafse straatweg gaan rijden. Ik zie regelmatig vrachtauto's, die per ongeluk toch door zijn gereden en zich in allerlei gevaarlijke manoeuvres bewegen om te keren. Dus duidelijker aangeven hoe ze moeten rijden is zo wie zo niet verkeerd. Bijvoorbeeld de kleur van de rotonde naar de bodegraafsestraatweg 1 kleur te geven en de voorgang van de graaf florisweg een afwijkende kleur. Een verhoging, drempel maken in de weg om de route naar de graaf Florisweg/ joubertstraat te vervolgen.	Wij onderkennen uw bezwaar en verwijzen u naar paragraaf 6 en naar reactie 42 van deze Reactienota.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	De bocht naar de Graaf Florisweg nog iets scherper maken. Ik hoop dat jullie gaan heroverwegen met deze ideeën.	
57. Bewonersplatform Gouda Noord		
	Een diversiteit aan niet nader beschreven knelpunten en locaties waarvoor aandacht wordt gevraagd en verzoek dit op te nemen in par. 4.3 in het mobiliteitsplan	Zie ook de beantwoording bij reactie 58 (wijkteam Plaswijck)
58. Wijkteam Plaswijck		
	De inspraakprocedure vonden wij teleurstellend en de klankbordgroep geen juiste afspiegeling van de stad. Er wordt geen cijfermatige onderbouwing gegeven voor het benoemen van knelpunten zoals bijvoorbeeld bevorderen doorstroming.	Jammer dat u dit zo ervaart. De klankbordgroep is samengesteld uit diverse belangenorganisaties en ondernemers in de stad. Deelname was uiteraard wel op vrijwillige basis. De klankbordgroep is drie maal bijeen geweest (29 oktober 2015, 7 maart 2016, 25 april 2016). Alle deelnemers zijn daarbij voorzien van uitnodigingen, agenda's, gespreksdocumenten en concepten met de mogelijkheid daarop te reageren. -De reacties op het document ambities en eerdere concept-Mobiliteitsplan zijn opgenomen in het Informatiedocument (deel 3, consultaties). Deze reacties zijn verwerkt of er is aangegeven op welke wijze met de desbetreffende reactie wordt omgegaan. -Het college zou het plan van 7 juli tm medio september 2016 vrijgeven voor inspraak. Door de val van het college is de besluitvormingsperiode langer geworden. Inhoudelijk is het plan nauwelijks aangepast, het is iets compacter geworden en er is een uitvoeringsagenda aan toegevoegd. De uitvoeringsagenda is nav het actieprogramma van het nieuwe college opgesteld (het speerpunt fiets is daarbij sterker aangezet). Op 2 februari 2017 zijn de leden van de KBG zo snel mogelijk voor de start van de formele inspraak (6 februari 2017) op de hoogte gebracht van het integrale informatiedocument, in dit document zijn alle eerdere reacties opgenomen Voor de analyse is onder andere gebruik gemaakt van de gegevens die vermeld zijn in het informatiedocument: reistijden openbaar vervoer, reistijden fiets en reistijden hoofdwegennet (mede op basis van GPS-gegevens). uitgebreide analyse heeft plaatsgevonden over de belasting van het wegennet met het verkeersmodel op basis van de ruimtelijke ontwikkelingen. Er zijn 12 wegennet varianten doorgerekend. Het zou tot een overdaad aan informatie leiden als al deze gegevens in het Mobiliteitsplan waren opgenomen, daarbij vergt de interpretatie van de uitkomsten van verkeersmodel analyses enige kennis. Volstaan is daarom met de indicatieve effecten van de verschillende ambities die zijn opgenomen in het MP (zie verkeersprognoses in paragraaf 5.3).

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Geen evaluatie eerdere plannen Onderbezetting ambtelijke dienst Context regionale verkeersstromen mager en is de visie toekomstbestendig Doorstroming van Reenensingel Verkeersaantrekkende werking randweg Reeuwijk, wat doet Gouda? Zebrapaden Subjectieve verkeersonveiligheid Doelgroepenvervoer Openbaar vervoer Duurzaamheid	Wij verwijzen u tevens naar de paragrafen 4 en 5 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. Wij begrijpen uw behoefte, maar onderschrijven tegelijkertijd het ambtelijk ingebrachte standpunt. De wereld en zeker die van mobiliteit is aan snelle veranderingen onderhevig. De beleidsplannen die u noemt zijn 10 jaar of ouder. Het heeft maar weinig toegevoegde waarde om dat uitgebreid te evalueren. We willen nu de focus zetten op de toekomstige koers, de problemen die we nu kennen met de daarbij behorende oplossingen. Zie paragraaf 4 in hoofdstuk 3 van deze reactienota over de werkwijze van dit mobiliteitsplan Er zijn 12 varianten in het Regionaal Verkeersmodel doorgerekend. Dit is niet allemaal in het Mobiliteitsplan opgenomen, is een 'achtergrondanalyse. De B. v. Reenensingel is een stadsweg, de uitgangspunten voor doorstroomroutes, de gewenste kwaliteit en de principes voor de kruispunten is gedefinieerd (zie par. 6.2 blz. 39) In het mobiliteitsplan is de ambitie opgenomen om de verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg - Joubertstraat te verminderen. Er zijn daarvoor ook oplossingsrichtingen aangedragen en de mogelijke effecten zijn in beeld gebracht (zie 3.2 blz. 20) Zebrapaden leveren helaas gevaar op. Het is begrijpelijk dat kinderen dat niet begrijpen, maar het gaat hier om het gedrag van de automobilist. Zebrapaden willen we alleen onder bijzondere voorwaarden aanleggen, anders kiezen we voor een veilige alternatieve oplossingen. De in het uitvoeringsprogramma aangegeven snelheidsmonitoring levert daar belangrijke input voor. De opgenomen formulering is correct en doet recht aan de mening van de weggebruiker. Zijn ervaring is namelijk aanleiding om de risico's en onveiligheid te analyseren en indien nodig daarvoor maatregelen te nemen. We bedoelen eigenlijk hetzelfde (zie paragraaf 4.7 blz. 31). zie paragraaf 3.4, blz. 24 hierin is het onderzoek naar de mogelijkheden wat betreft de integratie van verschillende vormen van vervoer opgenomen. Dit onderzoek zal in samenwerking met de Provincie moeten plaatsvinden. Het gaat om de snelheid van de bus zelf

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
		Het klimaat akkoord Parijs wordt onderschreven in par. 2.5. In het mobiliteitsplan zijn zaken opgenomen waar de gemeente direct invloed op kan uitoefenen en waarvan een behoorlijk effect mag worden verwacht.
59. Wijkteam Nieuwe Park		
	Mobiliteitsplan vinden we een goed stuk dat op het juiste abstractieniveau blijft. De singels en de route tussen station en binnenstad worden meerdere keren genoemd en hebben zeker aandacht. Dat is gunstig. Hieronder enkele constatering / opmerkingen. Blz 16: De singels worden genoemd in het kader, wat o.a. inhoudt dat het doorgaande verkeer wordt verminderd en dat het Kleiwegplein wordt aangepakt Blz: 20: Opheffen doorgaande functie singels wordt wederom genoemd Blz 21: Noemen van ontbrekende schakel ten zuiden van spoor positief Blz 22: Opheffen doorgaande functie singels en Kleiwegplein wordt wederom genoemd Blz 25: aantrekkelijke looproute station – binnenstad wordt genoemd Blz 28: Kattensingel mist in route bij derde streepje Blz 33: aantrekkelijke looproute station – binnenstad wordt genoemd bij ‘voetgangersruimte’ Blz 34: ‘afwaarderen’ singels wordt genoemd Blz 35: niet duidelijk is welke maatregelen hier zijn beschouwd om tot de kleuren in kolom B te komen. We denken dat er onderzoek plaats moet vinden alvorens met realistische maatregelen te kunnen komen. Laat staan de effecten door te rekenen. Kortom: is dit niet wat te voorbarig? Blz 35: aanvullend over bovenstaand punt: het effect op de Kattensingel lijkt beperkt. Verschil met Blekerssingel is groot. Nu is de Blekerssingel volgens ons drukker dan de Kattensingel. Blz 43: onderste alinea onder ‘sturen’ gaat volgens ons over het verminderen van het verkeer over de Singels, hoewel dat niet specifiek genoemd wordt. Blz 47: parkeervrije looproute station – Markt – IJssel wordt genoemd. Blz 48: onder ‘parkeercapaciteit’ wordt gesproken over ingrepen op de verkeersstructuur op de singels. Welke ingrepen zijn dat? Bij doorgaand verkeer moet naast Blekerssingel en Fluwelensingel ook de Kattensingel genoemd worden. Blz 53: De route station – Kleiwegplein – centrum (en verder) wordt meerdere keren genoemd in het plan. Onder ‘verkeersveiligheid’ wordt pas in 2021 de handschoen opgepakt. Dat lijkt ons vrij laat, gezien de urgentie. De herinrichting van het Kleiwegplein onder ‘verkeersnetwerken’ staat voor 2019 gepland. Beide kunnen volgens ons niet los van elkaar gezien worden Blz 53: aanpak stationsgebied wordt niet genoemd, hetgeen eigenlijk wel zou moeten. Alleen de route naar de stad wordt genoemd.	Klopt Kattensingel hoort daar ook bij. Maatregelen zijn beschreven op blz 20 van het mobiliteitsplan Dat klopt, er is een sterke verkeersstroom over de Bleker- en Fluwelensingel Niet alleen de singels zijn genoemd als gebieden die nader verkend dienen te worden. Ook de route Joubertstraat-Bodegraafsestraatweg en de route langs de Veerstal vallen onder de maatregelen Zie blz 20 2^e tekstblok U heeft gelijk, de planning van het zuidelijk Stationsgebied is hierin leidend. U heeft gelijk, dit dient genoemd te worden
60. Bewonersplatform binnenstad		
	De algemene koers en ambities die in dit Mobiliteitsplan zijn opgenomen, onderschrijven we als Bewonersplatform. Vanuit het perspectief van de	

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	bewoners zien wij een aantal al langer geuite wensen terugkomen, daar zijn we blij om. Dit betreft onder meer de bezoekerspas voor binnenstadbewoners, het reguleren van doorgaand verkeer naar andere routes dan de singels en de Veerstal, het verminderen van overlast door zwaar verkeer en het beter benutten van parkeerterreinen en garages, ook voor en door binnenstadbewoners.	
	Wij missen vooral procesmatig enkele zaken, die we graag terug zien in de definitieve versie van het Mobiliteitsplan. Zo ontbreekt de verbinding met en evaluatie van de huidige ambities en acties, zoals verwoord in onder meer Parkeernota (2005), Gouda fietst nog beter door (2007), het vorige Mobiliteitsplan (2007) en de Nota Grote Voertuigen (2008). Hoe weten we dat met de gekozen acties de geformuleerde ambities gerealiseerd kunnen worden? Daarvoor helpt het als je weet welke acties uit het verleden meer of minder succesvol waren. De ambtelijke reactie "We willen vooral vooruit kijken en de dingen die we doen volgens de juiste koers aanpakken." geeft onvoldoende vertrouwen in het reflectief (en daarmee sturend) vermogen van de gemeente.	Wij begrijpen uw behoefte, maar onderschrijven tegelijkertijd het ambtelijk ingebrachte standpunt. De wereld en zeker die van mobiliteit is aan snelle veranderingen onderhevig. De beleidsplannen die u noemt zijn 10 jaar of ouder. Het heeft maar weinig toegevoegde waarde om dat uitgebreid te gaan evalueren. We willen nu de focus zetten op de toekomstige koers, de problemen die we nu kennen met de daarbij behorende oplossingen.
	Daarnaast vinden we de keuze om prioriteit te geven aan buurten met het Buurtlabel van Veilig Verkeer Nederland geen recht doen aan de inspanningen die de (opvolgers van de) wijkteams, en andere leefbaarheidsorganisaties, op dit gebied doen. Zo hebben wij ons bijv. samen met de Aloysiuschool, politie, stadtoezicht en gemeente ingezet voor een betere verkeersafwikkeling rondom de school, zonder een Buurtlabel. De wijkteams (en hun opvolgers) hebben in onze ogen evenveel prioriteit als buurten met een Buurtlabel.	Voorop staat dat de betrokkenen zich gezamenlijk met de gemeente inzetten voor de verkeersveiligheid. In dat geval is de kans op meerwaarde en succes groot. Wij zullen dit toevoegen in het Mobiliteitsplan.
	Wij willen tevens graag betrokken worden bij de beoordeling van verkeerssituaties en stalling scenario's in de binnenstad.	Dat stellen we zeer op prijs en zullen u uitnodigen als dat project, na het vaststellen van een startnotitie (zie ook paragraaf 4 in hoofdstuk 3 van deze reactienota) van start gaat.
61. Fietzersbond Gouda		
	Fietsveiligheid In het voorbereidingstraject van het Mobiliteitsplan heeft de Fietzersbond op verschillende wijzen aandacht gevraagd voor de fietsveiligheid in Gouda. Momenteel werken we één en ander uit in een Verbeterplan Fietsveiligheid. Voor de inspraak op het Mobiliteitsplan gaat het gedetailleerd uitwerken van fietsveiligheid wellicht te ver, de Fietzersbond Gouda zal het Verbeterplan Fietsveiligheid daarom apart aanbieden. Het is dan een input voor uitwerkingen van de Mobiliteitsagenda op het aspect veiligheid (V). In algemene zin ondersteunt de Fietzersbond het fietsbeleid dat in het Mobiliteitsplan tot uitdrukking komt, in het bijzonder de invoering van 30 km/h maximum snelheid op doorstroomroutes voor het fietsverkeer. 30 km/h straten met een fietsvriendelijke inrichting zijn een belangrijke voorwaarde voor fietsveiligheid en om - met behoud van fietsveiligheid - de mobiliteitsverschuiving van auto- naar fietsgebruik te realiseren die het Mobiliteitsplan voorstaat. Wij vinden dat er wel een stap verder kan worden gemaakt door het 30 km/h principe	Wij stellen u bijdragen als input voor de uitwerking op prijs. Het uitgangspunt voor stadsstraten blijft 50 km/uur met fietspaden. Te lange routes met 30 km/uur worden door de weggebruiker genegeerd en zouden dan uitsluitend een papieren maatregel worden. De door u ingebrachte knelpunten zullen wij bij de verdere uitwerking beoordelen. Daarbij willen wij de Fietzersbond uiteraard graag betrekken.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	consequent in te voeren op doorstroomroutes voor fietsers. Een aantal stadsstraten die nu als 50km/h staan aangegeven kunnen heel goed op dezelfde wijze worden ingericht als de 30 km/h straten waar ze op aansluiten. Behalve aan de fietsveiligheid en oversteekbaarheid ter plekke draagt dit bij aan consistentie in verkeersbeeld en wegbeleving in Gouda, een belangrijk aspect voor veilig verkeersgedrag van alle weggebruikers. In aanvulling op het kaartje op blz. 18 vinden wij een 30 km/h inrichting eveneens nodig voor: -Stukje Kon. Wilhelminaweg tot Industriestraat (consistent met Kon. Wilhelminaweg-Wachtelstraat) -Stukje Sportlaan tussen Joubertstraat en Haastrechtsebrug (consistent met Joubertstraat) -Thorbeckelaan-Van Hoogendorpplein (consistent met Statensingel) -stukje Bleulandweg tussen Van Hoogendorpplein en Büchnerweg (consistent met Statensingel) -stukje Ridder van Catsweg tussen de van Reenensingel en Winkelcentrum Bloemendaal (consistent met aansluitende 30 km/h wijkstraten). Met een fietsvriendelijke 30 km/h inrichting kunnen krappe fietspaden zoals op de Ridder van Catsweg worden vervangen door in beleving en gebruik veel ruimere 'gelijkvloerse' fietsstroken. De huidige verhoogde fietspaden zijn te smal, het is gevaarlijk om bijvoorbeeld een scooter te passeren. Kunnen passeren is essentieel op doorstroomroutes. Fietsmobiliteit Het Mobiliteitsplan streeft in Gouda naar een mobiliteitsverschuiving van gemotoriseerd verkeer naar fietsverkeer, de voorziene groei van de fietsmobiliteit zal zich manifesteren op de doorstroomroutes. Deze moeten worden ingericht voor een groeiende fietsintensiteit met behoud – en in een aantal straten verbetering – van de fietsveiligheid. De kaart met doorstroomroutes op blz. 21 is de onderlegger voor de groei van de fietsmobiliteit in Gouda. Deze kaart is helaas niet volledig, de volgende routes ontbreken: -de route vanaf het winkelcentrum Bloemendaal over de Ridder van Catsweg- Hugo de Vrieslaan- Groenhovenweg-de Groene Zoom-fietstunnel Goudse Poort-Waddinxveensepad naar de Coenecoopbrug -Burg. van Reenensingel naar Breevaartbrug -Omloopkade-Bruggenpad-fietsoversteek Reeuwijkse Randweg -Thorbeckelaan-Van Hoogendorpplein -Bleulandweg en Büchnerweg (Groene Hart Ziekenhuis) -Ronsseweg-Hazepad (fietsroute station) -Agnietenstraat-Houtmansbrug-Schouwburglaan - fietstunnel naar Van Henegouwenstraat -Burgemeester van Dijkensingel Opmerkelijk is dat er op de kaart een doorstroomroute staat die niet bestaat namelijk een doorverbinding van de Plaswijkweg naar de Baarsjeskade aan de andere kant van de A12 (was het maar waar). De kaart op blz. 21 geeft verder nog belangrijke kruisingen van fietsdoorstroomroutes met stadsstraten en randwegen aan. Ook hier ontbreken er een aantal:	De doorstroomroutes vormen niet het complete fietsnetwerk. We hebben de routes aangegeven waarop we in ieder geval de gewenste kwaliteit willen aanbieden. Wij zullen nader bekijken of er routes moeten worden toegevoegd. Deze constatering is juist. Het betreft een ontbrekende schakel, die de kleur 'rood' moet hebben. Daar waar nodig is het kaartbeeld aangepast.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	-Kruisingen met de Thorbeckelaan. De bajonet-oversteek Johan de Wittlaan – Groen van Prinsterersingel is vergelijkbaar met de bajonet-oversteken op de Graaf Florisweg. De Thorbeckelaan dient dan ook eenzelfde 30 km/h inrichting te krijgen als voorzien voor de Graaf Florisweg -Aantakkingen op de Bleulandweg, met name de Ronsseweg (stationsroute) en de in/uitrit van het Groene Hart Ziekenhuis. 30 km/h en gelijkvloerse fietsstroken zijn nodig om de momenteel slechte oversteekbaarheid van dit stukje Bleulandweg te verbeteren. NB De fietsbereikbaarheid van het ziekenhuis kan sterk worden verbeterd door een 2-richting fietspad direct naar de Ridder van Catsweg. Dit ontlast de aantakking op de Bleulandweg en voorkomt tegen-de-richting-in fietsen tussen ziekenhuis en Ridder van Catsweg. Mits goed ontworpen kan dit fietspad ook de stationsroute Ronsseweg-Hazepad bedienen -Aantakking van de Burgemeester van Dijkensingel op de N207 (fietsontsluiting Westergouwe) Het is belangrijk dat de fietsdoorstroomroutes en de kruisingen met randwegen, stadswegen en stadsstraten precies en volledig worden aangegeven. De Fietsersbond Gouda biedt aan om met haar op dagelijkse fietsservaring gebaseerde terreinkennis bij te dragen aan die precisie en volledigheid en mee te denken met uitwerkingen van verbeteringen. Ook dragen wij graag bij aan een voortschrijdende Fiets Effecten Analyse als genoemd op pagina 38. Knooppunt Julianasluizen (Julianaknoop) Op de Julianasluizen komen alle mobiliteitsuitdagingen samen: de N207 die als randweg meer verkeer moet verwerken; het schoolverkeer uit Moordrecht; de snelfietsroute Rotterdam-Gouda en - niet te vergeten - het toenemende fietsverkeer uit Westergouwe. Het valt ons op dat Westergouwe in het Mobiliteitsplan eigenlijk wel een beetje wordt vergeten. Op de kaarten staat niets van de gefaseerde wijkontwikkeling en de daarin geplande wegen, fietsontsluiting van de wijk staat als 'onderzoek ontbrekende schakel' aangegeven terwijl het 2-richting fietspad langs de Burgemeester van Dijkensingel er al lang ligt. Ons inziens moet het mobiliteitsplan aangeven hoeveel fietsverkeer naar station, scholen, binnenstad etc. er in de gefaseerde ontwikkeling van Westergouwe gaat komen en wanneer de Westentree-fietsbrug er moet liggen om de Julianaknoop te ontlasten. Hoe dan ook, we zullen het als fietsers nog jaren met alleen de Julianaknoop moeten doen. Daarom moet er echt wat verbeteren aan de achterstelling van het fietsverkeer in de verkeersafwikkeling op de Julianaknoop. Allereerst moet er een vrijliggende fietsroute komen tussen Westergouwe en de Julianaknoop, los van de N207. Het 2-richtingsfietspad langs de Burg. Van Dijkensingel moet dan worden doorgetrokken onderlangs de N207 naar de Oost-Ringdijk en van daar met een nieuwe fietsbrug aansluiten op de bestaande onderdoorfietsbrug. In feite krijgt de	Bij de uitwerkingen worden belanghebbenden betrokken. Wij stellen de samenwerking zeer op prijs. Het klopt dat het Mobiliteitsplan een koers aangeeft voor een gewenst eindbeeld. Dat geldt niet alleen voor Westergouwe maar ook voor andere onderdelen. Wij zijn het met u eens dat zinvol is om te werken aan een gefaseerde aanpak van de verbeteringen voor het fietsverkeer tussen Westergouwe en de rest van de stad.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	onderdoorfietsbrug er dan een poot bij. Vanaf hier verdeelt de fietsdoorstroomroute van Westergouwe zich: een route over de zuid-bruggen naar de Rotterdamseweg (binnenstad, scholen) en een route over de noord-bruggen naar de Kon. Wilhelminaweg-Wachtelstaat (station, scholen) of Jacob van Lennepkade-Guldenbrug (binnenstad). Momenteel is het voor fietsers over de zuid-bruggen een crime om over te steken, met name op de turbo-rotonde. De route over de noord-bruggen is kruisingsvrij maar de knullige aansluiting van de onderdoorfietsbrug op de Broekweg en de blokkade van het fietspad door het contragewicht bij geopende brug maken deze doorstroomroute niet bepaald aantrekkelijk. Ons inziens moet er een integraal herontwerp komen van de hele Julianaknoop en omstreken waarin doorstroming van fietsers hetzelfde belang heeft als het gemotoriseerde verkeer en de beide gebruiksrichtingen (noord-bruggen-speelbrugpad en zuid-bruggen-Rotterdamseweg) volwaardig naast elkaar bestaan. Net als elders in Gouda moeten fietsers voorrang krijgen op de rotonde. In de ochtendspits kunnen verkeersregelaars worden ingezet om kruisend schoolverkeer en vrachtverkeer in goede banen te leiden. Nog even over de uitbreiding van de onderdoorfietsbrug met een poot naar de Oost-Ringdijk. Deze brug staat als 'gewenst' ingetekend op de routekaart van de snelfietsroute Rotterdam-Gouda. Naar verluid is er reeds provinciale financiering voor deze snelfietsroute (25%), is de rijksbijdrage verzekerd (50%) en moet er dit jaar met de uitvoering worden begonnen. Een en ander zou natuurlijk in het Mobiliteitsplan moeten staan, al was het maar vanwege synergie met de fietsontsluiting van Westergouwe. Kortom, het Mobiliteitsplan kent nog een aantal tekortkomingen maar zoals eerder gezegd, de Fietsersbond wil graag bijdragen aan verbetering en uitwerking.	Wij maken graag van uw uitnodiging gebruik en zullen u bij de uitwerking betrekken.
Buurgemeenten/ provincie ZH		
62. Gemeente Krimpenerwaard		
	Het stuk oogt ambitieus en goed doordacht. Duurzaamheid is genoemd en zal ook de inzet worden de komende jaren. Prima! Wat ons intrigeert is het volgende. Opheffen van de doorgaande functie Blekerssingel/Fluwelensingel. Een kansrijke zoekrichting is een uitbreiding van de parkeervoorziening Klein Amerika tot op de singel, met een selectieve doorgang (openbaar vervoer, langzaam verkeer en belanghebbenden). En even verderop: Voor de singels (bladzijde 34) geven we verder uitwerking aan: • het opheffen van de doorgaande functie voor het gemotoriseerde verkeer en het verminderen van het vrachtverkeer ten gunste van de fietskwaliteit en de bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer; • meer ruimte voor de fietser; • een aantrekkelijkere inrichting (stadsbeeld).	

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	- We streven (bladzijde 40) naar een gemiddelde reissnelheid van minimaal 22 km/uur voor het regionale openbaar vervoer vanaf de stadsrand naar station Gouda, en een gemiddelde reissnelheid van minimaal 20 km/uur voor het stadsvervoer. Dat laatste wordt overigens sterk beïnvloed door de afstand tussen de haltes. Hoe “hard” is dit gegeven? - Wat betekent dit nu voor R-net lijn 197 Gouda-Schoonhoven? Vanaf december 2017 doet deze er 10 minuten korter over tussen Gouda en Schoonhoven vv. - Tijdverlies ontstaat op de Blekerssingel/Fluwelensingel vanwege het vele verkeer en in onze ogen de verkeerde VRI afstelling (Schouwburglaan), wat gaat Gouda hieraan doen? Even verderop in het plan (bladzijde 25) staat dat reistijd/ betrouwbaarheid doorstroming van het OV mede wordt bepaald door het aantal reizigers in de bus en aantal kruisende fietsers? - Missie Mobiliteitsplan 2017-2026 Een echte missie ontbreekt in dit stuk. Dat vinden wij een gemiste kans. Waar zet Gouda het eerst op in? Wat is belangrijk en wat is minder belangrijk? Pas in de bijlage wordt duidelijk welke zaken per jaar (indicatief) worden opgepakt. - Wij lezen (blz. 11) alleen: Infrastructuurele maatregelen die in 2007 werden geformuleerd, zijn daardoor niet noodzakelijk of niet uitvoerbaar gebleken. Wat ontbreekt is: welke zaken (uit het vorige plan) zijn inmiddels wel gerealiseerd. De gemeente Gouda mag daarover ook best trots zijn. 8.3 Onduidelijk vinden wij de in geel gearceerde tekst: Voor een aantal plannen is een verkenning of een uitgebreidere planontwikkeling nodig. Voor deze onderdelen is nog geen uitvoeringsactie opgenomen, omdat die later wordt bepaald op basis van de haalbaarheid, de benodigde financiën en de prioriteit. Dat wordt duidelijk op basis van de verkenning en nadere planontwikkeling. Welke plannen betreft dat?	Het is een uitgangspunt en streefwaarde. Onze visie gaat uit van het verminderen van de verkeersbelasting op de singels. Het OV (als bestemmingsverkeer) zal hierdoor per saldo minder oponthoud ondervinden. We gaan de verkeersdruk verminderen op de singels en waar mogelijk ook de verkeerslichten opheffen. Dat is correct: (nagenoeg) lege bussen krijgen geen prioriteit boven (veel) kruisende fietsers. De zaken die wij belangrijk vinden zijn opgenomen in hoofdstuk 2. Het is niet het een of het ander of boven het ander. We staan een integrale aanpak voor. Naast een aantal fietsmaatregelen uit Gouda Gouda Fiets Beter Door (oversteeklocaties, winterdijkroute en verdere doorvoering “bromfiets op de rijbaan”), is er vooral ingezet op vervanging en verbeterde verkeersregelinstanties. Maar zijn ook grote kruispunten als het Albert Plesmanplein en Hamstergat heringericht en voorzien van fors meer capaciteit. Het gaat om alle projecten die ‘complex’ zijn, dat wil zeggen: integrale aanpak, er zijn meerdere oplossingsrichtingen, er zijn planologische consequenties en de financiële middelen zijn vooraf niet goed in te schatten zonder een voorkeursvariant te definiëren. Tevens is er voor deze projecten een uitgebreid participatieproces nodig.
	Sterk in het plan vinden wij de visie dat het gaat om beter benutten (bladzijde 14). Om de gewenste effecten en ambities te verwezenlijken, beoordelen we wat de meest efficiënte aanpak (tijd, geld, draagvlak) is: infrastructuur (beperkt) uitbreiden, infrastructuur beter benutten door gedragsverandering en/of (nieuwe) technologie inzetten op het gebied van verkeersmanagement (innovatie, communicatie, informatie).	Dank u.
63. Gemeente Bodegraven – Reeuwijk		
	Op het kaartje van het wegennet RVVP staat de Randweg Reeuwijk-Brug aangegeven een geplande/nieuwe regionale hoofdweg. Deze weg is inmiddels in gebruik. Graag het kaartje aanpassen. In het mobiliteitsplan is het de Bodegraafsestraatweg opgenomen als een stadstraat. Het voorstel is om de verkeersintensiteit op deze weg aanzienlijk te	Dit is correct, plaatje op blz 18 wordt aangepast De cijfers zijn gecontroleerd en geactualiseerd.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	verminderen. Op pagina 35 zijn de prognose intensiteiten 2025 zonder en met de voorgestelde maatregelen van het Mobiliteitsplan aangegeven. De verkeersintensiteit van de Bodegraafsestraatweg noord, het verlengde van de Zoutmansweg in Reeuwijk-Brug, zou zonder maatregelen in het wegennet 10.680 mvt./etm. bedragen. Met de voorstellen van het Mobiliteitsplan zou deze intensiteit met meer dan 20% afnemen. Hiermee wordt de intensiteit op deze weg lager dan 8.544 mvt./etm. Dit is bijna een halvering van de huidige verkeersintensiteit. De op pagina 35 vermelde verkeersintensiteit van de Bodegraafsestraatweg is veel te laag. Volgens het RVMH 2016 bedraagt de verkeersintensiteit op de Zoutmansweg, het verlengde van de Bodegraafsestraatweg, in 2025 al 15.800 mvt./etm. In de periode 23 september – 3 oktober 2016 hebben wij op de Zoutmansweg een verkeersstelling gehouden. Op werkdagen was de verkeersintensiteit hier 15.300 mvt./etm. De verkeersintensiteiten op de Bodegraafsestraatweg in Gouda moeten hoger zijn dan die op de Zoutmansweg. Met het aanpassen van kruisingen en doseerpunten wil men de verkeersintensiteit op de Bodegraafsestraatweg noord terugdringen. Dit kan ongewenste verkeersstromen tot gevolg hebben. Op pagina 20 wordt aangegeven dat er onder andere voor de Platteweg aanvullende maatregelen nodig zijn om ongewenst doorgaand verkeer te vermijden. Is al duidelijk wat de mogelijke sluiproutes zijn en aan welke maatregelen wordt gedacht Met het terugdringen van de verkeersintensiteiten van het (vracht)verkeer op de Bodegraafsestraatweg zijn ook onze aanwonenden van het aansluitende gedeelte van de Zoutmansweg ook gebaat. Het is de vraag of met de voorgestelde maatregelen, het aanpassen van kruisingen en doseerpunten, dit doel bereikt wordt. Wij denken dit hiervoor ingrijpende infrastructurele maatregelen nodig zijn. Mogelijke maatregelen zijn het aansluiten van de Plaswijckweg op de Randweg van Reeuwijk-Brug of het doortrekken van de parallelstructuur ten noordwesten van de A12 tussen de Randweg en de afrit 11. Op pagina 21 zijn op het kaartje van het Fietsnetwerk niet de doorgaande fietsroutes in noordelijke richting (richting Reeuwijk-Brug en Bodegraven) aangegeven. Op het kaartje ontbreken enkele fietsroutes die wel opgenomen zijn in het vastgestelde kwaliteitsnetwerk fietsroutes regio Midden-Holland van ons RVVP-MH. Ook de provincie Zuid-Holland heeft een hoofdnet utilitaire fietsverbindingen vastgesteld. De fietsnetwerken van het RVVP-MH en de provincie Zuid-Holland zou de basis moeten zijn van het fietsnetwerk van het Mobiliteitsplan. De lokale fietsroutes kunnen hieraan worden toegevoegd.	De Molenmeesterslag is een mogelijke sluiproute. We beoordelen dat verder bij de uitwerking van het plan. Wij verwijzen u ook naar paragraaf 4 en reactie 42 in hoofdstuk 3 van deze reactienota. Het aansluiten van de Plaswijckweg overwegen wij niet. We willen geen doorgaande route door Plaswijck creëren. Het doortrekken van de parallelstructuur wijzen wij niet af, maar is op korte termijn niet te realiseren. We kunnen met relatief eenvoudige middelen op korte termijn al wel resultaat boeken met de oplossingsrichting die opgenomen is in het Mobiliteitsplan. Het kaartje geeft de doorstroomroutes in onze gemeente aan. We hebben de routes van het kwaliteitsnetwerk toegevoegd. Wij zullen bekijken welke fietsroutes uit het RVVP dienen te worden toegevoegd.
64. Gemeente Zuidplas		
	Mobiliteitsplan Gouda 2017 – 2026 met veel interesse gelezen. Het plan leest prettig en ziet er mooi uit. De lat ligt hoog. Gouda toont ambitie en dat is prijzenswaardig. Mijns inziens is een compliment voor het plan zeker op z'n plaats. Blz. 8, Zuidplas staat niet op het kaartje terwijl we burens zijn	Is opgenomen.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Blz. 24 verkeersveiligheid: reductie van 50% van het aantal slachtoffers en 0 verkeersdoden is heel ambitieus. Ambitie is goed, de vraag is of een dergelijke doelstelling wel realistisch is in het licht van de landelijke ontwikkelingen. Blz. 19 verkeersnetwerken. Is een overzichtelijke indeling, zeker in combinatie met de maximum snelheden onder Leefbaarheid en duurzaamheid (bladzijde 33) Blz. 22 Snelfietsroute Rotterdam – Gouda. Een idee is om de route wat meer aandacht te geven. Besluitvorming is zo goed als rond en er kan verwezen worden naar RVVP. Blz. 25 Ontw. Gouweknoop. goed om te verwijzen naar het RVVP. Bovendien kan het element ketenmobiliteit hier aan toegevoegd worden. Verbetering fietsenstallingen bij OPV locaties. Voorgestelde plannen voor het bewaakt parkeren van (elektrische) fietsen zijn belangrijk voor de regio. Gemist is aandacht voor rijksweg A20. Mooi zou zijn als rijksweg A20 onder het hoofdstuk bereikbaarheid een plaats krijgt met een verwijzing naar het RVVP.	Het aantal ongevallen moet drastisch omlaag. Is vermeld. Is vermeld. We willen de tekst/verwijzing naar het RVVP, wat betreft de verbreding A20, aanscherpen.
65. Regio Midden Holland		
	Het stuk komt over als goed en duidelijk wel namens de regio wat suggesties: logischervijs is plan gericht op de mobiliteit in Gouda. Zowel het RVVP als het mobiliteitsplan Gouda kunnen aan kracht winnen door voor bovenlokale nadrukkelijker te verwijzen naar het RVVP. Gouda is vanuit de regionale netwerksamenwerking trekker of medetrekker voor een aantal RVVP projecten: • Ontwikkeling station gouweknoop + P+R", op blz. 24 van het mobiliteitsplan zou hiernaar verwezen kunnen worden (aspect ketenmobiteit kan hier aan toegevoegd worden als middel om forensen af te vangen voordat ze op de A20 en ring R'dam naar de grote steden doorrijden. • Vergroten capaciteit N207 Gouda West. • Maatregelen uit tactisch kader Midden-Holland: netwerkregeling Gouda, DRIPS's N207, opstelruimte autoverkeer hefbrug Waddinxveen" Daarnaast kan een (niet uitputtend) aantal RVVP-projecten genoemd worden die van belang zijn voor de Goudse mobiliteit: 1. Realisatie directe verbindingen tussen de N11 en A12 in Westelijke richting (Bodegravenbogen); dit heeft effect op de N207 die aantakt in Gouda. 2. Verbreden A20: Nieuwerkerk aan den IJssel tot Gouweaquaduct" > het kan zinvol zijn om nader te kijken ter hoogte van het Gouweaquaduct. 3. Onderzoeken mogelijkheden Blauwe Golf, het afstemmen van brugopeningen zal waarschijnlijk ook bijdragen aan de bereikbaarheid van Westergouwe over de sluis. 4. Faciliteren oplaadpunten voor elektrische auto's, dit staat in zowel het mobiliteitsplan van Gouda als het RVVP genoemd en biedt kansen om gezamenlijk met andere gemeenten op te pakken. 5. Afstemming informatie over omleidingen" maatregelen binnen de gemeenten hebben over en weer effect op elkaars verkeersbeeld. 6. Verbetering fietsenstallingen bij OV-locaties, Gouda heeft ook een centrumfunctie als	Wij zullen een extra verwijzing naar het RVVP aanbrengen Wij onderschrijven dit, beleid vanuit tactisch kader dient geïmplementeerd te worden bij de uitwerking van verkeersmanagementsystemen. Is opgenomen.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	intercitystation, de voorgestelde plannen voor bewaakt parkeren van (elektrische) fietsen zijn belangrijk voor de omliggende gemeenten. Een referentie naar het RVVP met eventueel kort wat achtergrond dekt deze punten denk ik eenvoudig af, waarna deze in samenwerking nader opgepakt kunnen worden. Voor het trekkerschap is het verder, voortvloeiend uit het bovengenoemde, misschien ook handig om in het uitvoeringsplan een financiële reservering te maken voor projecten die in regionaal verband getrokken gaan worden. Dit kan een algemene post zijn of gespecificeerd naar de betreffende projecten. Blz. 31 paragraaf 4.6: wellicht kan hier gerefereerd worden aan het Regionaal Actieprogramma Verkeersveiligheid 2017-2019. Om de 3 jaar stellen we een actieprogramma op dat we gezamenlijk uitvoeren. Vanuit dit programma wordt o.a. School op Seef met de verkeersleerkrachten aangeboden aan het basisonderwijs en Totally Traffic aan de scholen voor VO. Daarnaast zijn er ook subsidiemiddelen voor lokale activiteiten op terrein van gedragsbeïnvloeding. Verder kun je ook de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV) noemen waarin onder voorzitterschap van verkeersveiligheidsambassadeur wethouder Hilde Niezen gewerkt wordt aan verkeersveiligheid. Daarnaast kun je het streven naar 0 doden in het verkeer expliciet benoemen als een streven waar provincie, regio's, gemeenten en maatschappelijke organisaties samen aan werken in het kader van "Maak van de nul een punt!". Let trouwens ook even op de passage op blz. 41: "De prioriteit voor het openbaar vervoer wordt in de toekomst mede bepaald op basis van het aantal inzittenden. Als er veel kruisende fietsers zijn, krijgen die meer prioriteit dan een (nagenoeg) lege bus. Op kruispuntniveau worden zo nodig doorstromingsmaatregelen genomen die passen bij de gewenste corridorsnelheid." > De vervoerder heeft binnen de concessie de ontwikkelfunctie en kan zijn netwerk en bediening aanpassen. Ik kan mij voorstellen dat wanneer de verkeerslichten (ik neem aan dat het dynamische doorstromingsmaatregelen zou betreffen) in de daluren aangepast worden op legere bussen er in theorie een spiraal naar beneden toe ingezet kan worden, waarbij de vervoerder het aanbod tijdens de dal niet alleen aanpast aan minder reizigers maar ook aan de verslechterende doorrijdtijd. Op zijn beurt wordt een dergelijke lijn weer minder aantrekkelijk voor de reiziger.	De genoemde projecten betreffen vooral lobby projecten, Financiering komt later aan de orde. Wij zullen hierover in regionaal verband nog afspraken over maken. Is opgenomen. Dat snappen we, maar fietsers laten wachten voor lege bussen willen we niet meer. Voor dit aspect is het onderscheid tussen verbindend (bereikbaarheidsfunctie) en ontsluitend (sociaal vervoer) essentieel.
66. Gemeente Waddinxveen		
	Sluit aan bij de overige gemeenten voor wat betreft de relatie met het RVVP. Verder een helder ambitieus en duurzaam document, waarvoor complimenten!	
67. ROVER		
	2.7 Parkeren: verdelingsvraagstuk Er wordt geen impuls benoemd voor decentraal parkeren in combinatie met bus of trein. Bijvoorbeeld station Goverwelle of parkeerterrein ID-college bij Mammoet (bus 1, 4, 178) bieden in weekend kansen.	Dit is vermeld in paragraaf 7.4 van het Mobiliteitsplan

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	3.1 Samenhang verkeersnetwerken. In deze paragraaf wordt gesproken over gemotoriseerd verkeer en over kwaliteit voor de fietser verhogen. Voor voetgangers wordt verwezen naar de hoofdstukken over verkeersveiligheid en leefbaarheid. Over OV wordt niet gesproken. Wij missen in dit verband het OV. 3.4 Openbaar vervoer De tekst van deze paragraaf is als bijlage overgenomen i.v.m. de vele verwijzingen. Regionale lijnen rijden wat route en tijden betreft in afstemming met het stadsnet. Transversale lijnen genereren mogelijk nieuwe markten. De gemeente moet daarbij zorgen dat de haltes voor de reiziger bereikbaar blijven. Hoe verder van het centrum, hoe groter de afstanden tussen de buslijnen worden. Uit diverse onderzoeken is gebleken dat een gebied door een stadsbus ontsloten wordt, als reiziger niet meer dan 400 meter (hemelsbreed gemeten) moet lopen. De meeste haltes in Gouda voldoen nu aan die eis (bij de meeste haltes is die afstand zelfs 350 meter). Met transversale lijnen bestaat het risico dat die afstand groter wordt dan die 400 meter. Dat levert verlies van reizigers op. De provincie houdt nu in plaats van 400 meter 500 meter aan, maar dat is niet verder onderbouwd. De afstanden gelden dus voor de stadsbus, maar bij een snelbus als het R-Net, is die halteafstand wel groter. Die aanname stemt niet overeen met de praktijk. In de praktijk blijkt dat de OV-reiziger per gereden kilometer voor de overheid ongeveer 15 eurocent per kilometer kost. Bij het Wmo vervoer is dat ongeveer 175 eurocent per kilometer, ofwel bijna 12 maal zo duur. Het heeft dus zin om bussen en haltes optimaal aan te passen, om reizigers met een functiebeperking zo veel mogelijk de bus te laten gebruiken. Goede denkrichting, maar voor succes en efficiëntie is een goed basisnet noodzaak. Gouweknoop komt niet meer voor in de regionale mobiliteitsplannen en is dus achterhaald. Wij missen in de tekst informatie van de toegankelijke haltes. Uit onderzoek van Rover is gebleken dat vrijwel alle 'toegankelijke haltes' in Gouda niet geschikt zijn voor blinden en slechthorenden. De belangrijkste redenen is dat de geleidelijnen (zoals ribbeltegels) niet aansluiten op gidslijnen (b.v. gevels en grasranden). Ook als er tussen de abri en de halte een fietspad loopt zijn er geen waarschuwingstegels (noppentegels). Wij vinden dit een ernstige ommissie. Gouda kan wat dit betreft over de aanleg van haltes nog wat van Waddinxveen leren. Dit is een constatering. Waarom niet selecteren in Ruimtelijke Ordening? Kantoren op OV-locaties en autogerelateerde bedrijven aan de randen bij de snelweg? [9] En voor uitkeringstrekkers een kortingskaart [10] 30 km zones en verkeersdrempels maken de dienstregeling van de bus traag. Het leidt tot minder reizigers. Dat is schadelijk voor de toekomstvastheid van die lijn. Snelle bussen genereren meer reizigers (b.v. R-Net), trage bussen verliezen juist passagiers en de opbrengst loopt terug (zoals vroeger lijn 3). Snelheidsremmers horen dus niet in een busroute.	Het openbaar vervoer heeft geen apart netwerk in Gouda, maar maakt gebruik van de wegen. Deze vraag is ons niet duidelijk. Gouweknoop is als maatregel in het onlangs vastgestelde RVVP opgenomen Wij verwijzen u naar paragraaf 4.5 van het Mobiliteitsplan Minimabeleid is geen onderdeel van het Mobiliteitsplan. Daar waar snelheidsremmers nodig zijn, maken we gebruik van OV-vriendelijke maatregelen.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Plateaus (snelheidsremmers) in combinatie met haltes: hoe hoog wordt die toegankelijke halte dan? Soms wordt door de wijziging van de dienstregeling een halte verplaatst of nieuw aangelegd. Wij missen een post op de begroting van de gemeente om in dat geval, gelijk met de start van de nieuwe dienstregeling, de halte op te leveren. 4. Verkeersveiligheid Openbaar vervoer is 9 maal veiliger dan de auto; de trein zelfs 60 maal veiliger.	
68.		
	Ik waardeer het zeer dat er veel aandacht wordt besteed aan het fietsverkeer Graag meer aandacht aan voetgangersverkeer, want als voetganger: ○ Soms concurreren met fietser (conflictsituaties) ○ vind je vaak obstakels op je weg: geparkeerde fietsen, stoepborden, auto's van leveranciers, plantenbakken, bankjes van bewoners e.a. ○ Vrije looproutes zijn belangrijk (terecht dat route station – binnenstad verbetering is voorzien in ontwikkeling Zuidelijk Stationsgebied uitvoering is voorzien in 2019, in tegenstelling tot agenda van het mobiliteitsplan 2021, nog twee jaar uitstel is niet wenselijk. • Graag een een duidelijker voetgangers beleid voeren. De gemeente Utrecht heeft actieplan Voetganger 2015-2020 opgesteld: (https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/3.ruimtelijk-ontwikkeling/Aantrekkelijk-Bereikbaar/Actieplan_voetgangers_V6.pdf). Praktische aspecten voor zo'n beleid zijn uitgewerkt in de CROW uitgave "Lopen loont", dat u waarschijnlijk kent (https://www.crow.nl/publicaties/lopen-loont). Netwerk MensenStraat is ook actief op voetgangersbeleid (http://www.mensenstraat.nl/inspiratie/voetgangers). Als u de positie van de voetganger wilt verbeteren kunt u dit kracht bij zetten door het Internationaal Handvest voor het Lopen te ondertekenen (http://www.walk21.com/charter)	Wij onderkennen het belang van lopen. Dit vindt u terug in paragraaf en 4.4, 4.5. en 5.2. Bij de uitwerking van de projecten, herinrichting en onderhoud beschouwen wij de voetganger als een integraal onderdeel (veiligheid, comfort, inclusieve samenleving en oversteekbaarheid).
69. Provincie Zuid Holland (PZH)		
	Fiets • algemeen is PZH zeer positief over voornemens verbeteren Fietsklimaat en de fietsveiligheid in de stad. Vanuit nieuwe Fietsplan 2016-2025 (en Uitvoeringsagenda Fiets) ondersteunt PZH de opzet om het fietsverkeer en het (fiets)parkeren integraal bij het mobiliteitsbeleid te betrekken en om meer in te zetten op een verandering van het mobiliteitsgedrag ('Beter Benutten'). • Positief dat provinciale fietsdoelen ook in doestellingen van Mobiliteitsplan Gouda staan (toename fietsverplaatsingen en terugdringen fietsongevallen). • Concreet goede kansen gezien voor koppeling van bijv. de doorstroomroutes op regionale snelfietsroutes, zodat de fiets op de afstand tot 15 km een groter aandeel krijgt.	

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	- Bij het voorgenomen haalbaarheidsonderzoek naar fietsverbinding 'Westelijke stadsentree' (p. 20) is aansluiting op verkenning interlokale snelfietsroute Gouda/Rotterdam wenselijk. - Willen graag gezamenlijk een concreet plan opstellen om het regionale netwerk van directe (snel)fietsroutes goed op de doorstroomroutes te laten aansluiten. - Wij staan positief tegenover het voornemen om een fietsparkeerplan te maken en het voornemen om in een nieuwe systematiek voor het toepassen van parkeernormen ook de fietsparkeerplekken op te nemen. - In het kader van de duurzaam veilige infrastructuur wordt de inzet gewaardeerd om waar ruimtelijke keuzes gemaakt moeten worden, de verkeersveiligheid van de fietser leidend te laten zijn.	Ja, wij onderschrijven dat.
	Infra - Opvallend dat intern weinig aan infrastructuur wordt gedaan behalve aantal routes door de stad onaantrekkelijk maken voor regionaal DV, inzetten op beter benutten/DVM en mogelijk wat ontbrekende fietsschakels en een fietsbrug naar Westergouwe. Is logisch maar legt druk op de N207 zoals bij Westergouwe. Dit is al bekend maar ook op andere delen van de N207 kan het dus drukker gaan worden door het afsluiten van interne verbindingen voor doorgaand verkeer. De gemeente geeft in paragraaf 6 ook aan dat extra maatregelen gewenst zijn ook om verkeer door de stad te voorkomen. - Er staan mogelijke doseerpunten autoverkeer op provinciale wegen getekend. Graag in samenspraak met de PZH onderzoek doen naar gevolgen doorgaand verkeer op de N207 en overige provinciale wegen.	Ja, wij onderschrijven dat.
	Openbaar Vervoer 4.5 inclusieve maatschappij Uit de wens om iedereen volwaardig mee te laten doen, vloeit voort dat iedereen (ook met beperking) zoveel mogelijk gebruik kunnen maken van bijv. OV. De implicatie is dat gebruikers van het doelgroepenvervoer (Wmo-vervoer, leerlingenvervoer) waar mogelijk overstappen naar het OV. Betrokken overheden faciliteert deze overstap, door: - het OV-systeem te versterken, - de toegankelijkheid verder te verbeteren - gebruikers te stimuleren het OV te gebruiken. - Elders in het mobiliteitsplan lijkt de gemeente echter te opteren voor het omgekeerde: daar waar stadslijnen slecht bezet zijn, zou gezocht kunnen worden naar een flexibeler systeem. Dit zou kunnen resulteren in een (verdere) uitholling van het OV en een groter beroep op vraagafhankelijke (taxi) en dus duurdere systemen (kosten per vervoerde reiziger in bijvoorbeeld Wmo-vervoer liggen veel hoger dan die in het OV). Dus ook uit kostenoverwegingen is een overstap van doelgroepenvervoer naar OV in plaats van andersom veel logischer.	Wij willen samen met de Provincie zoeken naar een oplossing die het meeste waar voor ons geld biedt. Wij willen hier graag met u invulling aan geven.
	Verkeerslichtenbeïnvloeding	Uiteraard zullen we dat doen.

Nr.	Zienswijze	Type reactie (zie hoofdstuk 3) en standpunt college van B en W
	Graag wordt de provincie (en de OV-vervoerder) betrokken bij de gedachtevorming over voornemen beïnvloeding VRI's afhankelijk te maken van bezetting bus.	
	Graag wordt de PZH (en de OV-vervoerder) betrokken bij de gedachtevorming over de onderzoek naar de wens Westergouwe in de toekomst te ontsluiten met kleinschalig (automatisch) vervoer.	We willen graag samen met de Provincie een pilot ontwikkelen.
	Concrete verwijzing naar het op R-net niveau brengen en vooral houden van de verbinding Gouda – Schoonhoven ontbreekt. In het plan staat alleen dat deze verbinding mogelijk op R-net niveau wordt gebracht. De plannen zijn al zover dat per december 2017 het geval zal zijn voor het deel grens bebouwing Gouda - Schoonhoven. Advies voor Gouda. Het zou goed zijn als Gouda de R-net ambities van de provincie onderschrijft.	We onderschrijven dit, mits dit niet ten koste gaat van overstekend langzaam verkeer. In onze visie geven wij prioriteit aan langzaam verkeer op hoofdfietsroutes en routes door de binnenstad (incl. singels).
70. GASD		
	Inclusieve samenleving en Vraaggestuurde mobiliteit	Inclusieve samenleving heeft een duidelijke plek gekregen in paragraaf 4.5. De door GAB ingebrachte aandachtspunten zijn in deze paragraaf ook opgenomen.
	Kwetsbare verkeersdeelnemers	Kwetsbare verkeersdeelnemers: mee eens, dat is één van onze speerpunten, zie paragraaf 4.4. Tevens is verkeersveiligheid in het algemeen een speerpunt: verbeteren gevaarlijke locaties/routes, aandacht voor subjectieve verkeersveiligheid (beleving en ervaring van weggebruikers), uitwerking zal in overleg met belanghebbenden en gebruikers plaatsvinden. Uw genoemde voorstellen en aandachtspunten sluiten volledig aan bij het voorgestelde beleid.
	Vergrijzing	Vergrijzing: de doelgroep ouderen is verwerkt in onze voorstellen. Dit vindt u terug in het mobiliteitsplan bij de onderdelen: • verkeersveiligheid par. 4.2, • kwetsbare verkeersdeelnemers par. 4.4, • inclusieve samenleving par. 4.5, • openbaar vervoer (sociale functie, vraaggericht) par. 3.4, • verkeersgedrag par. 4.6, • verkeersregeling par. 6.4 • en deelauto par. 7.7
	Participatie bij uitwerking plannen/ initiatieven	Tevens wijzen wij u op de werkwijze bij uitwerking van projecten, par. 4 in hoofdstuk 3 van deze reactienota (belanghebbenden worden betrokken).
	Sociale minimabeleid	Beleid op het gebied van sociale minima is geen thema in het Mobiliteitsplan en behoort tot het sociale beleid van de gemeente.