

## **Nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen**

**Nota Grote en zware voertuigen en  
Wijkmobiliteitsplannen Binnenstad, Korte Akkeren en Kort Haarlem**

**7 maart 2023**

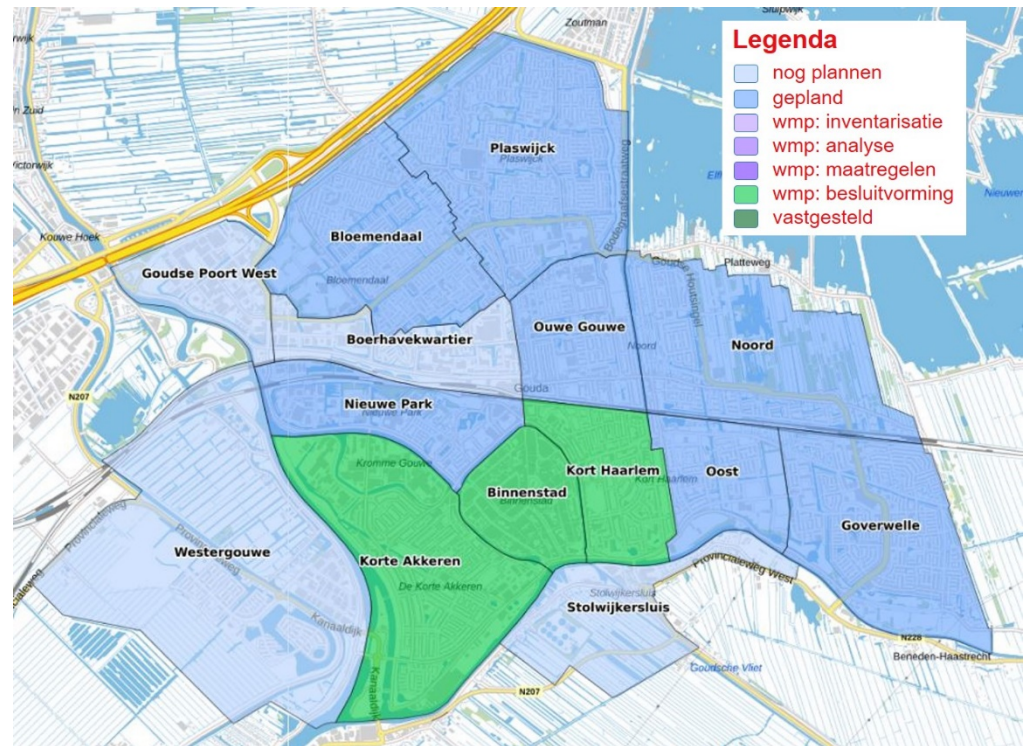
## **Inhoudsopgave**

	Inhoudsopgave	2
<b>1</b>	<b>Algemeen</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Ontwerp-nota grote en zware voertuigen</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Binnenstad</b>	<b>21</b>
<b>4</b>	<b>Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren</b>	<b>69</b>
<b>5</b>	<b>Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem</b>	<b>95</b>

## 1 Algemeen

In het bestuursakkoord 2022-2026 is opgenomen dat de goede bereikbaarheid en centrale ligging een onbetwistbare kracht van Gouda zijn. Om Gouda in de toekomst duurzaam bereikbaar te houden en goed te ontsluiten, wil het gemeentebestuur het Verkeerscirculatieplan (VCP) uitvoeren. In de wijkmobiliteitsplannen voor de Binnenstad, Korte Akkeren en Kort Haarlem (zie figuur 1; wijken 1, 2 en 14) is het thema bereikbaarheid, met meer ruimte voor fietsers en wandelaars, verder uitgewerkt. Er wordt ook ingegaan op maatregelen voor een autoluwe Binnenstad. Voor het verdelen van de schaarse ruimte in de stad is in de wijkmobiliteitsplannen gekeken naar het parkeerbeleid en de parkeervoorzieningen. Voor de uitvoering van de maatregelen in de wijken wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande en geplande projecten zoals herinrichtingen die kansen bieden voor meer kwaliteit van de openbare ruimte en het instellen van een Zero Emissiezone Stadslogistiek (ZES). De in het VCP opgenomen Actualisatie nota zwaar verkeer (VCP-60) is opgepakt en heeft geleid tot de Nota Grote en zware voertuigen.

Op 13 december 2022 heeft het college van burgemeester en wethouders de ontwerpnota Grote en zware voertuigen (NGZV) en de ontwerp-wijkmobiliteitsplannen (WMP) Binnenstad, Korte Akkeren en Kort-Haarlem openbaar gemaakt. Sinds 14 december 2022 lagen de plannen voor 6 weken ter inzage op het gemeentekantoor en op de website van de gemeente <https://www.gouda.nl/ter-inzage/overige-stukken-te-inzage/>. Vanaf 25 januari 2023 zijn de zienswijzen verzameld en geregistreerd in het gemeentelijk zaakstelsel. In deze nota zijn de zienswijzen beantwoord. De zienswijzennota maakt deel uit van het collegevoorstel en het raadsvoorstel en wordt in de besluitvorming over plannen meegenomen. De zienswijzen zijn conform de privacy-richtlijnen geanonimiseerd in deze nota opgenomen.



Figuur 1 Indeling wijkmobiliteitsplannen gemeente Gouda

## 2 Ontwerp-nota grote en zware voertuigen

Er zijn 5 afzonderlijke zienswijzen ingediend voor de nota grote en zware voertuigen, waarbij 2 zienswijzen dezelfde inhoud bevatten maar door verschillende personen zijn ingediend. Nummer D en E zijn zienswijzen die zijn ingediend in het kader van het wijkmobiliteitsplan Binnenstad, maar die geheel (D) of gedeeltelijk (E) de nota grote en zware voertuigen betreffen.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
<b>A</b>			
<b>A.1</b>	<p><i>Procedure</i></p> <p>In onze reactie willen we in de eerste plaats opmerken dat de openbare publicatie van de diverse ontwerp-plannen een week na de start van de inspraaktermijn plaatsvond, terwijl er ook nog eens sprake is van een kerststres in deze inspraakperiode. Niet voor het eerst krijgen wij het gevoel dat de ruimte voor inspraak onvoldoende aandacht krijgt in de aanloop naar besluitvorming door de gemeenteraad. Dit geldt in het bijzonder voor de Nota grote en zware voertuigen waarop belanghebbenden nu voor het eerst schriftelijk kunnen reageren.</p> <p>Graag verzoeken wij u om in toekomstige procedures meer tijd te reserveren voor inspraak en voorafgaand aan de openbare publicatie van ontwerp-plannen al de betreffende documenten met belanghebbenden te delen. Op die manier kan de inspraakperiode door belanghebbenden beter worden benut.</p>	<p>De ontwerp-plannen zijn uitgebreid afgestemd met diverse stakeholders. De zienswijzeprocedure is volgens de wettelijke termijn van zes weken ingevuld.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
<b>A.2</b>	<p><i>Procedure</i></p> <p>Wij zijn ervan overtuigd dat een zorgvuldig participatieproces leidt tot betere plannen, snellere besluitvorming en mogelijk minder bezwaar- en beroepsprocedures achteraf. In de participatiestrategie voor de fysieke leefomgeving heeft u dit ook onderkend.</p> <p>Met betrekking tot de ontwerp Nota grote en zware voertuigen verzoeken wij u om voldoende tijd te nemen voor de beantwoording en verwerking van zienswijzen. Zoals uit onze inhoudelijke reactie op de ontwerpnota zal blijken, denken wij dat het goed zou zijn om voor besluitvorming in de gemeenteraad nog diverse aspecten nader te onderzoeken. Door hiervoor in aanloop naar de besluitvorming (meer) tijd te nemen, verwachten wij minder procedures achteraf.</p>	<p>De ontwerp-plannen zijn uitgebreid afgestemd met diverse stakeholders. De zienswijzeprocedure is volgens de wettelijke termijn van zes weken ingevuld.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
<b>A.3</b>	<p><i>Mobiliteitsplan Gouda en verkeerscirculatieplan (VCP) als kader</i> Met betrekking tot de inhoud van de ontwerpnota merken wij in de eerste plaats op dat deze op een aantal punten afwijkt van het mobiliteitsplan en het VCP. In onze ogen zou de ontwerpnota een nadere uitwerking van deze kaders moeten zijn, maar hiervan niet mogen afwijken. Om die reden verzoeken wij u om een aantal passages in de ontwerpnota te herzien.</p> <p>Hierbij gaat het ten eerste om pagina 9 van de ontwerp-Nota waarin is aangegeven dat in het wensbeeld een knip in de Nieuwe Veerstal is voorzien. Dit stemt niet overeen met het door de gemeenteraad vastgestelde VCP waarin wordt aangegeven dat (ook) na een succesvolle pilot ontheffingshouders toegang zullen houden. Ontheffingshouders zijn daarbij gedefinieerd als OV, logistiek, bewoners, ondernemers en bezoekers. Dit betekent dat ook bij realisatie van een autoluwe Nieuwe Veerstal er géèn sprake is van een knip. Ook het wensbeeld voor grote voertuigen uit het VCP geeft dit aan.</p> <p>De opmerking over de knip bevreedt ons te meer gegeven de uitkomsten van de pilot autoluwe Nieuwe Veerstal en het recente besluit van de gemeenteraad om het autoluw maken van Nieuwe Veerstal uit te stellen ten gunste van een mogelijke 'tussenfase' met herinrichting waarbij alle verkeer mogelijk blijft.</p> <p>Wij verzoeken u derhalve om de opmerking over een mogelijke knip in de Nieuwe Veerstal uit de Nota grote en zware voertuigen te verwijderen en de betreffende passage één-op-één te laten aansluiten op het VCP en het recente raadsbesluit.</p>	<p>Voorgesteld wordt om de passage in de Ontwerpnota met betrekking tot de Nieuwe Veerstal te herzien, waarbij beter aangesloten wordt bij het VCP en de uitkomsten van de pilot Nieuwe Veerstal. In het VCP is de ambitie voor een autoluwe Nieuwe Veerstal opgenomen. De haalbaarheid hiervan is onderzocht in een pilot. Deze pilot is in het voorjaar 2022 uitgevoerd en in medio 2022 is het evaluatierapport door de raad behandeld. De pilot heeft uitgewezen dat een autoluwe regime vooralsnog niet mogelijk is, en dat hiervoor eerst meerdere randvoorwaarden ingevuld moeten worden. Ook bij een autoluw regime zullen diverse gebruikers toegang moeten blijven houden, aangezien dit ook een belangrijke toegangspoort tot de binnenstad is.</p>	<p>De zienswijze leidt tot een tekstuele aanpassing in de nota Grote en Zware Voertuigen (pagina 9).</p>
<b>A.4</b>	<p><i>Mobiliteitsplan Gouda en verkeerscirculatieplan (VCP) als kader</i> Iets soortgelijks geldt ten aanzien van de Kattensingel. Ook hierover geeft de ontwerp-Nota aan dat een knip voor gemotoriseerd verkeer is voorzien, waaronder ook grote en zware voertuigen. Graag zien wij dat deze passage in overeenstemming wordt gebracht met het VCP. In het VCP wordt aangegeven dat de tak Kattensingel als onderdeel van de vereenvoudiging van het Kleiwegplein wordt losgekoppeld voor autoverkeer. Deze vereenvoudiging kan plaatsvinden onder voorwaarde dat de parkeerroute goed is aangegeven met dynamische parkeerwijzing én goede doorstroming op de randwegen.</p>	<p>In het VCP is de afweging gemaakt voor de Kattensingel en de herinrichting van het Kleiwegplein. In het VCP zijn voor de uitvoering daarvan op pagina 56 de randvoorwaarden benoemd, dat gaat inderdaad over een goede verkeersafwikkeling op de Burgemeester Jamessingel en Goudse Poort, en een goed parkeerwijssysteem. Wij willen niet op allerlei punten het VCP herhalen in de Nota Grote en Zware voertuigen, omdat de Nota niet over deze maatregelen gaat, maar enkel als uitgangspunt mee krijgt om verder invulling te geven aan de gevolgen en wensen voor Grote en Zware voertuigen. Wel zullen we de term</p>	<p>De zienswijze leidt tot een tekstuele aanpassing in de nota Grote en Zware Voertuigen (pagina 9).</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Wij verzoeken u om de passage over de Kattensingel in overeenstemming te brengen met het VCP en aan te geven dat de loskoppeling van de Kattensingel alleen plaatsvindt onder voorwaarde van een goed werkend (dynamisch) parkeerverwijssysteem en een goede doorstroming op de randwegen.</p>	<p>'knip' aanpassen, en de bewoording uit het VCP gebruiken.</p>	
<p><b>A.5</b></p>	<p><i>Mobiliteitsplan Gouda en verkeerscirculatieplan (VCP) als kader</i> Een laatste punt heeft betrekking op de <i>Haastrechtsebrug</i>. In het VCP is deze brug niet alleen als belangrijk onderdeel van de hoofdroute voor grote en zware voertuigen opgenomen, maar tevens cruciaal in het realiseren van de visie om de verkeersdruk op de wegen in de binnenstad en de wijken te verlagen en (daarmee) de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Gouda te verbeteren.</p> <p>In de ontwerp-Nota wordt vanwege de gesignaleerde slechte staat van de Haastrechtsebrug voorgesteld om (ook) hier tot een gewichtsbepanking te komen. Dit voorstel wordt gemotiveerd met de stelling dat bij een blijvend functioneren in de huidige hoedanigheid de levensduur beperkt is en uitval van de brug mogelijk is. Hiermee wordt in onze ogen voorbijgegaan aan het feit dat met gericht onderhoud en/of aanvullende investeringen ook het huidig functioneren kan worden gewaarborgd.</p> <p>Uiteraard begrijpen wij dat ingrijpend onderhoud en/of aanvullende investeringen grote kosten met zich kunnen meebrengen. Maar mogelijk dienen dergelijke kosten zich ook bij de nu voorgestelde gewichtsbepanking aan en is er hoogstens sprake van enig uitstel. Wij zien daarom graag een nadere onderbouwing van kosten en baten van verschillende mogelijkheden voor het al dan niet afwaarderen van de Haastrechtsebrug; rekening houdend met de belangrijke functie van de brug in de verkeersnetwerken van Gouda en de verwachte toename van verkeersintensiteiten op de randwegen.</p> <p>Wij verzoeken u daarom de (maatschappelijke) kosten en baten van het al dan niet doorvoeren van een gewichtsbepanking op de Haastrechtsebrug in kaart te brengen en op basis daarvan tot voorstellen te komen die het lange termijn perspectief voor de brug als robuust onderdeel van de hoofdroute van grote en</p>	<p>De gemeente heeft reeds verschillende opties voor de Haastrechtsebrug onderzocht. Om de Haastrechtsebrug toegankelijk te houden voor al het verkeer moet het gehele brugdek vervangen worden en is een versteviging van de landhoofden nodig. Dat brengt dusdanig hoge kosten met zich mee dat het college dit geen reële optie vindt. Daarom is gekozen om het brugdek te renoveren, maar hiervoor is het wel nodig om een gewichtsbepanking van maximaal 30 ton in te stellen. De meeste vrachtwagens en OV-bussen blijven onder dit gewicht, waardoor de impact beperkt is. De gewichtsbepanking van 30 ton op de Haastrechtsebrug zal het vrachtverkeer stimuleren de hoofdroutes te kiezen. Incidenteel vrachtverkeer wat nog niet via de hoofdroutes kan worden afgewikkeld (o.a. bestemming binnenstad, Kort-Haarlem en Schielandse Hoge Zeedijk) kunnen een ontheffing aanvragen en nog wel gebruik maken van de Haastrechtsebrug. De verwachting is dat de brug het incidentele te zware vrachtverkeer wel kan verwerken. De invulling van de ontheffingenverlening, het ontwerp van de renovatie, de startdatum van de maatregel en de wijze van handhaving worden nader uitgewerkt bij het te nemen verkeersbesluit.</p> <p>De toelichting omtrent de Haastrechtsebrug en de afweging van de verschillende alternatieven is in de ontwerpnota onvoldoende beschreven, dit zullen we aanpassen en verhelderen.</p>	<p>De zienswijze leidt tot een tekstuele aanpassing in de nota Grote en Zware Voertuigen (pagina 25).</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	zware voertuigen alsmede het autonetwerk in algemene zin borgen. Tot dat moment verzoeken wij u geen lengte- en gewichtsbepanking op de Haastrechtsebrug door te voeren.		
<b>A.6</b>	<p><i>Lengte- en gewichtsbepanking voertuigen binnenstad</i> Een belangrijk onderdeel van de Nota grote en zware voertuigen betreft de voorgestelde lengte- en gewichtsbepanking in de binnenstad. Een uitgebreide onderbouwing van de nu voorgestelde lengte en gewichten bevat de ontwerp-Nota niet. Er wordt enkel verwezen naar de beperking zoals die reeds in enkele straten in de binnenstad geldt en de uitkomsten van eerder uitgevoerd trillingshinderonderzoek.</p> <p>Het bijlagenrapport van het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad Gouda gaat nader op dit trillingshinderonderzoek in. Dit verduidelijkt dat bij het betreffende onderzoek is rondgereden met vrachtwagens met verschillende gewichten (10, 18, 28 en 38 ton) en dat bij de gewichten van 28 en 38 ton regelmatig overschrijdingen zijn gemeten die een kans geven op schade aan panden. Bij 10 en 18 ton zijn ook overschrijdingen gemeten, maar bleek de kans op schade kleiner. Op basis van deze resultaten is vervolgens een gewichts- en lengtebeperking van 10 meter en 20 ton ingesteld op de Turfmarkt, Achter de Vismarkt en Naaiersstraat. Het memo verduidelijkt tenslotte dat de gewichtsbepanking van 20 ton niet 1-op-1 uit het trillingsonderzoek komt, maar dat deze door de gemeente – in overleg met betrokkenen – als grens is bepaald.</p> <p>In de ontwerp-Nota wordt zonder verdere onderbouwing nu voorgesteld om de lengte- en gewichtsbepanking uit te breiden naar de gehele binnenstad. Ook wordt voorgesteld om de betreffende lengte- en gewichtsbepanking na 1 jaar te evalueren en te bepalen of in de 2de tranche van het VCP een verdere beperking van het toegestane gewicht voor de binnenstad nodig en gewenst is. Er wordt zelfs aangegeven dat er bestuurlijk de wens is om in de binnenstad toe te werken naar een gewichtsbepanking van 7,5 ton. Ook stelt de ontwerp-Nota voor om op basis van de evaluatie te overwegen of de lengte- en gewichtsbepanking breder in Gouda kan worden ingezet.</p> <p>De vraag is nu welk knelpunten met dergelijke maatregelen worden opgelost. De ontwerp-Nota verduidelijkt dat in Gouda op</p>	<p><i>Beperking is nodig vanwege risico op schade aan panden</i> Uit het trillingsonderzoek blijkt dat bij zwaardere voertuigen er aannemelijk risico op schade is aan panden in de historische binnenstad. Veel panden zijn op staal gefundeerd, en er is sprake van een slappe bodem waardoor trillingen ver doorwerken. Dit willen we voorkomen en verminderen, en daarom is het nodig beperkingen aan groot en zwaar verkeer in de binnenstad in te stellen.</p> <p><i>Constructie veiligheid kademuren</i> Ook is recent aan het licht gekomen dat de kademuur langs de Lage Gouwe in slechte staat verkeerd. Hier zijn maatregelen nodig om de kade constructief veilig te houden. De belangrijkste maatregelen hiervoor zijn het opheffen van de parkeerplaatsen aan de kade, en het instellen van een gewichtsbepanking van 20 ton op de Lage Gouwe. Deze gewichtsbepanking kan niet enkel op de Lage Gouwe worden ingesteld, omdat dan een fuik ontstaat in de binnenstad, dat is onwenselijk en zou zorgen voor stelselmatige overtredingen.</p> <p>Het is nodig om op korte termijn maatregelen te nemen. We kunnen niet langer wachten, en daarom willen we deze maatregel niet langer uitstellen door extra onderzoek. Het college is van mening dat de beperking van 20 ton voldoende ruimte geeft voor ondernemers en logistieke partijen om de binnenstad te bevoorraden én een goede bijdrage levert aan het verminderen van trillingen in de binnenstad én de veiligheid rond de kademuren. Voor de begrijpbaarheid, handhaafbaarheid en het doelbereik wordt de gewichtsbepanking voor de gehele binnenstad ingevoerd. De binnenstad van Gouda is kwetsbaar en moeten we koesteren. Grote en zware voertuigen</p>	De zienswijze leidt tot een tekstuele aanpassing in de nota Grote en Zware Voertuigen.



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>slechts een beperkt aantal plaatsen trillingshinder wordt ervaren. Daarbij is het bovendien de vraag bij welk totaalgewicht trillingen verminderen en of een gewichtsbepanking de meest efficiënte methode is om hinder te voorkomen. Aanpassing van het wegprofiel kan bijvoorbeeld ook een effectieve methode zijn om trillingshinder te verminderen.</p> <p>Voor wat betreft de binnenstad geeft het bijlagenrapport van het wijkmobiliteitsplan aan dat er gemiddeld 190 voertuigen per dag geraakt kunnen worden door de voorgestelde lengte- en gewichtsbepanking. Een groot deel daarvan betreft vuilniswagens (40-45 per dag) die volgens de ontwerp-Nota ontheffing zullen krijgen. Tegelijkertijd geeft het bijlagenrapport aan dat door de elektrificatie het gewicht van (vracht)wagens toeneemt en is duidelijk dat na de introductie van de zero emissiezone (ZES) in 2025 transport in de binnenstad elektrisch zal moeten plaatsvinden. De ontwerp-Nota geeft daarover aan dat 'naast het principe van beperken op gewicht en lengte, ook behoud van toegang en stimulering van elektrische voertuigen van belang is'. Daarmee suggereert de ontwerp-Nota dat zwaardere elektrische voertuigen met ontheffingen kunnen worden toegelaten.</p> <p>De vraag is daarmee in hoeverre de nu voorgestelde lengte- en gewichtsbepanking effectief is om de gesignaleerde trillingshinder te beperken. Wel is duidelijk dat de maatregel de economische bereikbaarheid van de binnenstad beperkt; vanaf 2025 nog meer dan nu. De bevoorrading van winkels, horeca en overige voorzieningen zal met kleinere en lichtere voertuigen moeten plaatsvinden, waardoor het aantal vervoersbewegingen en verkeersonveilige situaties sterk toenemen. Bij dergelijke voertuigen is het beschikbare volume voor transport van goederen immers ook procentueel kleiner dan bij grote en zware voertuigen. Een verhouding die bij elektrische voertuigen nog schever ligt.</p> <p>Tenslotte nemen als gevolg van de voorgestelde lengte- en gewichtsbepanking de administratieve lasten voor ondernemers toe. Dit geldt zowel voor de ondernemers in de binnenstad als gevolg van de organisatie en ontvangst van extra leveringen, als voor ondernemers in de keten door extra overslagmomenten en de organisatie daarvan. Zelfs in het geval van ontheffingen</p>	<p>passen simpelweg niet bij de historische binnenstad. Het is nog onduidelijk welke ontwikkeling de elektrificatie van het wagenpark gaat doormaken. Om mogelijkheden voor emissievrij te bevoorraden open te houden kan hiervoor een ontheffing verleend worden, indien alternatieven nog onvoldoende toereikend zijn. Een proactieve houding van de gemeente ten aanzien van het onderzoek naar een overslagpunt sluit hierbij aan.</p> <p><i>Gewichtsbepanking max. 7.5 ton nog niet haalbaar</i> Een gewichtsbepanking van maximaal 7.5 ton kan helpen de trillingen verder naar beneden te brengen, maar dit is - zonder vele uitzonderingen te moeten verlenen - niet zomaar in te stellen en kan grote gevolgen hebben. Een supermarkt in de binnenstad kan dan niet meer worden bevoorrad. De vuilnisophaal moet anders worden georganiseerd, maar hier is nog geen duidelijkheid en besluit over een haalbaar alternatief. Ook bouwwerkzaamheden kunnen dan niet meer plaatsvinden.</p> <p>De steden die een gewichtsbepanking hebben ingesteld van maximaal 7.5 ton kennen vele uitzonderingen voor vrachtwagens met meer gewicht. Dit zorgt zowel bij de gemeente als bij vervoerders voor een administratieve last, en heeft in de praktijk beperkt effect op het aantal vrachtwagens in de binnenstad van Gouda. Daarom is voor een verdere gewichtsbepanking naar 7.5 ton de realisatie een overslagpunt voor goederen randvoorwaardelijk. Ook zullen altijd uitzonderingen / ontheffingen nodig zijn. Hierbij is de realisatie en gebruik van overslagpunten / stadsdistributiehubs ook van belang.. Voorgaande staat nog onvoldoende in de nota beschreven, en daarom zullen wij de nota hierop aanvullen en verduidelijken.</p>	



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>zullen de administratieve lasten toenemen. Dit geldt niet alleen voor ondernemers, maar ook voor de gemeente. Al met al lijken de maatschappelijke kosten van de nu voorgestelde maatregelen duidelijker dan de baten.</p> <p>Voor wat betreft de lengte- en gewichtsbeperving verzoeken wij u daarom om verschillende varianten nader te onderzoeken op zowel hun effectiviteit om de gesignaleerde knelpunten (trillingshinder en ervaren verkeersonveiligheid) te verminderen alsmede de effecten op de economische bereikbaarheid van de binnenstad en de administratieve lasten voor zowel ondernemers als gemeente. Wij zien een dergelijk onderzoek graag ook in samenhang met de introductie van de zero emissiezone stadslogistiek (ZES) en de mogelijke effecten daarvan op het gewicht van voertuigen en het aantal vervoersbewegingen in/rond de binnenstad. Zo lang nut en noodzaak van de voorgestelde lengte- en gewichtsbeperving niet zijn bewezen, verzoeken wij u de betreffende maatregel <i>niet</i> door te voeren.</p>		
<b>A.7</b>	<p><i>Overslagpunt</i> Het hiervoor voorgestelde onderzoek kan de basis vormen voor een nieuw voorstel voor een lengte- en gewichtsbeperving in de binnenstad en later wellicht ook overig Gouda. Het kan tevens onderbouwing geven aan de realisatie van een overslagpunt. De ontwerp-Nota geeft hierover aan dat deze bij een verdere lengte-gewichtsbeperving dan 10 meter en 20 ton noodzakelijk is om goederenstromen te kunnen opvangen en gebundeld op de gewenste tijd en met kleine en lichte voertuigen naar de binnenstad te brengen.</p> <p>De vraag is of de huidige 190 grote en zware voertuigen per dag minus de voertuigen waarvoor ontheffing wordt verleend, voldoende basis vormen voor een solide business-case voor een (private) exploitant. Mogelijk is de businesscase bij de nu voorgestelde lengte- en gewichtsbeperving al rendabel en derhalve noodzakelijk om de economische bereikbaarheid van de binnenstad op niveau te houden. Anderzijds is het ook mogelijk dat de businesscase voor een overslagpunt pas rendabel wordt bij een verdere lengte- en gewichtsbeperving c.q. het verlenen van minder ontheffingen. Het zou goed zijn om in het door ons voorgestelde onderzoek ook vanuit dat perspectief naar</p>	<p>Er wordt momenteel een onderzoek uitgevoerd in opdracht van de regionale ondernemersverenigingen naar de haalbaarheid van een overslagpunt / stadsdistributiehubs. De gemeente verkent ook samen met andere ZES-steden de mogelijkheden om duurzame logistiek te stimuleren. In de nota Grote en Zware Voertuigen willen wij niet vooruit lopen op die uitkomsten en reeds verdere stappen vastleggen. De redenering is daarom bewust omgedraaid: voor een verdere beperking op lente en gewicht is een overslagpunt randvoorwaardelijk om de binnenstad (economisch) bereikbaar te houden. Dit zullen we toevoegen als randvoorwaarde in de nota bij dit punt.</p>	<p>De zienswijze leidt tot een tekstuele aanpassing in de nota Grote en Zware Voertuigen.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>verschillende varianten voor een eventuele lengte- en gewichtsbepanking te kijken.</p> <p>Los daarvan is voor een dergelijk overslagpunt ruimte nodig. De ontwerp-Nota biedt op dit punt nog geen perspectief. Met betrekking tot het overslagpunt wordt uitsluitend gerefereerd aan het lopende onderzoek van BCI naar de mogelijkheden om in de regio één of meerdere commercieel geëxploiteerde stadsdistributiehubs te ontwikkelen. Ook daarbij is het vraagstuk van een fysieke locatie geadresseerd. Het zou goed om op dit punt een handelingsperspectief in de Nota grote en zware voertuigen op te nemen, zodat bij een solide businesscase ook een volgende stap in de realisatie van een overslagpunt kan worden gezet.</p> <p>Wij verzoeken u daarom in de ontwerp-Nota een locatiestudie naar potentiële locaties voor een overslagpunt aan te kondigen, zodat bij een solide businesscase de volgende stap in de realisatie van een overslagpunt kan worden gezet. Daarnaast verzoeken wij u een actieve rol te vervullen in het realiseren van een fysieke locatie en deze tenminste ruimtelijk te faciliteren.</p>		
<b>A.8</b>	<p><i>Samenhang met wijkmobiliteitsplannen</i></p> <p>De ontwerp-Nota betreft voor een belangrijk deel een nadere uitwerking van vigerend beleid. De lengte- en gewichtsbepanking voor de Haastrechtsebrug en binnenstad betreffen de belangrijkste aanpassingen ten opzichte van het huidige beleid. Tegelijkertijd wordt in de ontwerp-Nota voorgesorteerd op een lengte- en gewichtsbepanking in Korte Akkeren en Kort Haarlem, en indien hiertoe aanleiding ontstaat, ook andere wijken.</p> <p>Graag vragen wij bij eventuele toekomstige uitbreidingen van de lengte- en gewichtsbepanking ook steeds de economische bereikbaarheid van de werklocaties in Gouda in ogenschouw te nemen en eventuele negatieve economische effecten voor die locaties tot het minimum te beperken. In lijn met de eerdere economische effectanalyse van het VCP vragen wij daarbij in het bijzonder aandacht voor de bedrijventerreinen (met tevens de PDV-locaties Go Stores, Goudkade en Gouwestroom), de wijkwinkelcentra Bloemendaal en Goverwelle en de diverse winkelstrips.</p>	<p>Gevraagd wordt om bij het uitbreiden van de lengte- en gewichtsbepanking naar andere gebieden tevens de economische effecten op werklocaties en de (ontwikkeling van) administratieve lasten voor betrokken ondernemers af te wegen. Voor de binnenstad hebben we dit reeds in ogenschouw genomen, en daarom is niet het voorstel om meteen een beperking van 7,5 ton in te voeren. Dit zou namelijk tot veel ontheffingen leiden omdat er nog geen goede alternatieven zijn voor binnenstad logistiek en afvalinzameling. Ook bij volgende wijkmobiliteitsplannen zullen we deze punten onderdeel maken van de afweging van gewichts- en lengtebepanking.</p>	<p>De zienswijze leidt tot een tekstuele aanpassing in de nota Grote en Zware Voertuigen (pagina 28).</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Wij verzoeken u om bij eventuele toekomstige lengte- en gewichtsbependingen in overige delen van Gouda niet alleen te kijken naar de effecten op gesignaleerde knelpunten (trillingshinder en ervaren verkeersonveiligheid), maar ook naar de economische effecten op werklocaties en de (ontwikkeling van) administratieve lasten voor betrokken ondernemers. Graag zouden wij zien dat u dergelijke bredere afwegingen in de Nota grote en zware voertuigen aankondigt en verdere uitwerking geeft in de wijkmobiliteitsplannen.</p>		
<b>B</b>			
<b>B.1</b>	<p>Grote delen van Gouda zijn niet gebouwd voor zwaar vrachtverkeer. Het voorgestelde toelaatbare maximum totaalgewicht voor vrachtwagens in de binnenstad van 20-ton is veel te hoog voor de combinatie van dikke en slappe lagen in de ondergrond en de bebouwing: gebouwen en kademuren die of op staal, of op kleefpalen1 gefundeerd zijn. Overall in de binnenstad voelen bewoners, vaak tot in hun bed op de bovenste verdieping, de trillingen als er een vrachtwagen langsrijdt en horen ze hun huizen kraken.</p> <p>Met de invoering van de "20-tons/10 m" beperking worden de belangen van ondernemers te eenzijdig behartigd. Nagenoeg alle vrachtwagens die nu de logistiek verzorgen vallen al binnen deze categorie. Bovendien zijn ze meestal minder dan de helft vol en vervoeren vaak ook lading voor buiten de binnenstad.</p>	<p>Het college heeft bij het voorstel voor deze maatregelen zowel de belangen van ondernemers als van de inwoners ter harte genomen. De binnenstad moet functioneel blijven, winkels moeten bevoorraad kunnen worden. Door de slappe bodem en fundering van gebouwen in de binnenstad is enige trilling helaas niet te voorkomen. Wel moet het uiteraard veilig zijn en mag er geen schade aan gebouwen ontstaan. Daarom is ook in 2019 uitgebreid trillingsonderzoek uitgevoerd in de binnenstad. Daar kwam uit naar voren dat bij een gewichtsbepending tot 20 ton de kans op schade aan gebouwen aanzienlijk lager is en binnen de acceptabele grenswaarden liggen.</p> <p>Desondanks wil het college verdere stappen maken, maar dient hiervoor de binnenstadslogistiek anders georganiseerd te worden met een overslaghub en een transitie naar kleinere elektrische voertuigen. Dit heeft mogelijk ook consequenties voor de wijze van afvalinzameling in de binnenstad. Dit zijn we aan het onderzoeken, maar kost tijd en is niet eenvoudig.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
<b>B.2</b>	<p><i>De ontwerpnota</i></p> <p>Het risico van trillingsschade aan kades en gebouwen door vrachtverkeer in de binnenstad wordt in deze ontwerpnota sterk onderschat. Alleen een drastische beperking van gewicht en aantal van veeg-, vuilnis- en vrachtwagens kan de sluipend toenemende trillingsschade aan gebouwen en kades een halt toeroepen.</p>	<p>Zie reactie op A.6.</p> <p>Aanvullend daarop willen we ook melden dat in het kader van onderhoudswerkzaamheden en de aanleg van glasvezel alle straten in de binnenstad gefaseerd opnieuw ingericht worden. De nieuwe inrichting kan ook bijdragen aan een vermindering van de trillingshinder doordat oneffenheden weggenomen kunnen worden.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>De "7,5-tonsbepanking" waar de ontwerpnota van spreekt kan pas in de tweede trance van het VCP-project overwogen worden en kan alleen ingevoerd worden als een overslagpunt voor goederen gerealiseerd kan worden. Dit zal de logistiek voor ondernemers ingewikkelder maken. Ze zullen daar alleen toe bereid zijn als de wet- en regelgeving hen daartoe dwingt. Een technisch/wetenschappelijk gefundeerde onderbouwing voor de 7,5-tonsbepanking ontbreekt, wel wordt verwezen naar vergelijkbare maatregelen in andere steden.</p> <p>In het trillingsonderzoek van 2019 wordt duidelijk aangegeven dat het slechts gaat om een indicatief onderzoek van mogelijke schade aan gebouwen t.g.v. herhaald kortdurende trillingen door rijdende vrachtwagens. Overal in de binnenstad werden te hoge trillingswaarden gemeten. Deze zouden te wijten zijn aan afwijkingen van de normsituatie: een constante snelheid op een rechte gladde weg zonder hobbels. Afwijkingen van deze norm zoals boomwortels, regenwaterputjes, stoeprandjes, remmen en optrekken, manoeuvreren in bochten en langs de obstakels in de nauwe grachten en straten, kortom aan afwijkingen van de normsituatie, komen overal in de binnenstad voor. Het zijn juist de afwijkingen van de normsituatie die de schade aan kades en gebouwen veroorzaken (Zie bijlage A. verkeerstrillingen en krachten).</p> <p>Technisch gesproken is er alle aanleiding het risico op trillingsschade door zwaar verkeer serieus en voortvarend verder te onderzoeken. In de ontwerpnota wordt deze argumentatie echter niet gevolgd.</p>		
<b>B.3</b>	<p><i>Voorstel voor verder trillingsonderzoek.</i></p> <p>We vragen daarom aan de gemeente ernst te maken met haar zorgplicht voor de bewoners en het risico van trillingsschade door vrachtwagens voortvarend aan te pakken met een vervolg op het indicatieve trillingsonderzoek van 2019. Alleen op deze manier kan een technisch onderbouwde motivering voor noodzakelijke gewichtsbepalingen onomstotelijk vastgesteld worden.</p> <p>We stellen voor een trillingsonderzoek te doen in de hele binnenstad: een combinatie van beperkte meting in de meeste</p>	<p>We begrijpen uw zorgen en volgen uw zienswijzen dat het vorige trillingsonderzoek uit 2019 uitgebreider kan, zodat op basis van een vollediger technische motivering beleid gemaakt kan worden. We gaan dan ook opnieuw trillingsonderzoek uit laten voeren in de binnenstad om te bepalen of de invoering van de lengte en gewichtsbepaling in combinatie met de af te geven ontheffingen voldoende effectief is. Dit kan tot nieuwe inzichten en extra maatregelen leiden die nog niet in deze nota zijn voorzien. Daar zal te zijner tijd opnieuw besluitvorming over plaats moeten vinden.</p>	<p>Deze zienswijze leidt tot een aanvulling in de voorgestelde maatregelen. De nota wordt hierop aangepast. Aanvullend trillingsonderzoek wordt opgenomen als maatregel.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	punten met op een aantal geselecteerde punten een uitgebreide meting. Zie voor details Bijlage E.	Op basis van de huidige inzichten en de urgentie voor maatregelen in het kader van de draagkracht van de kademuren, stellen we nu wel al binnenstad-breed een gewichts- en lengtebeperking van 20 ton en 10 meter in. De evaluatie van deze maatregel dient uit te wijzen of aanvullende maatregelen / verdere beperkingen nodig zijn. We zullen dit dan ook in de nota opnemen als te volgen koers.	
<b>B.4</b>	<p><i>Schade t.g.v. trillingen in gebouwen door zwaar verkeer.</i> Gebouwen en kades in de binnenstad van Gouda hebben al eeuwenlang schade opgelopen doordat ze veelal op staal gefundeerd zijn op een zakkende bodem. Zware Gebouwen zakken door hun gewicht iets sneller dan lichtere. De wegen zakken nog minder snel doordat ze minder druk uitoefen op de ondergrond. Door de ongelijke gewichten is de snelheid van zakken niet overal hetzelfde. De relatief kleine verschillen hebben tot gevolg dat er zich over de decades scheuren vormen in gebouwen.</p> <p>Toen de binnenstad in de tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw toegankelijk gemaakt werd voor (zwaar) vrachtwagenverkeer kwam daar scheurvorming door verkeerstrillingen bij. Het schadebeeld daarvan is nauwelijks te onderscheiden van dat van ongelijkmatige zakking. Omdat ook trillingsschade zich pas in de loop der tijd ontwikkeld is het heel moeilijk te bepalen wat nu precies de schade is die louter door verkeerstrillingen wordt veroorzaakt. Om die redenen is het ook uiterst moeilijk schadeclaims bij de rechter gehonoreerd te krijgen. Alleen als de oorzaak van de trillingsschade onomstotelijk aan een trillingsbron toegewezen kan worden. In het geval van resonantie, lukt het waarschijnlijk wel.</p> <p>Trillingen in gebouwen door langsrijdend vrachtverkeer zijn echter wel direct te meten met geschikte apparatuur. Er bestaan normen waarmee aan de hand van de gemeten trillingen het schade-risico bepaald kan worden, afhankelijk van het constructietype van het gebouw.</p> <p>In het indicatieve trillingsonderzoek uit 2019 plaatste men aan een aantal gebouwen slechts één trillingsmeter aan de straatkant in de fundering. Om de gevolgen van trilling in de rest van het betreffende gebouw te bepalen dient men echter ook</p>	<p>We begrijpen uw zorgen. Het college stelt daarom ook juist voor om op korte termijn beperkingen in te stellen aan gewicht en lengte in de gehele binnenstad. Daarnaast worden de straten in de binnenstad stuk voor stuk opnieuw ingericht, en gaan we aanvullend uitgebreider onderzoek doen naar trillingen en schade door zwaar verkeer in de binnenstad.</p> <p>Zie verder ook onze reactie op B.3</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>trillingsmeters op hoger gelegen etages en aan de achterkant van het gebouw te plaatsen. Het is namelijk heel goed mogelijk dat de trilling elders in het gebouw grotere uitwijkingen in de constructie verzaken (kwispeleffecten) en dus het schaderisico groter is.</p> <p>In de tweede helft van de vorige eeuw zijn in veel huizen muren op de begane grond verwijderd en vervangen door een stalen balk. Staal is niet alleen veel sterker dan steen, het buigt bij belasting veel meer door dan stijve steenconstructies; stalen balken gedragen zich als een veer. De meeste huizen in de binnenstad waren door hun traditionele stijve steenconstructie al gevoelig voor trillingsschade. Door het aanbrengen van stalen balken in de constructie werden de vervormingen t.g.v. van trillingen in de stijve muren aanzienlijk groter en daar kan steen, in tegenstelling tot staal, niet tegen. Stenen huizen met stalen balken werd dus nog gevoeliger voor trillingsschade dan ze al waren.</p> <p>Veel binnenstadbewoners voelen mede daardoor hun huizen trillen en horen ze kraken als er een vrachtwagen langsrijdt. Vooral resonantie, de almaar toenemende uitwijkingen door trilling, zijn berucht vanwege de schade die ze kunnen aanrichten.</p>		
<b>B.5</b>	<p><i>Schade door resonantie.</i> Stalen balken zijn veel sterker en kunnen veel makkelijker vervormingen doorstaan dan stijve stenen muren. Ze gedragen zich veel meer als een veer en gaan trillen als ze even heel kort belast en daarna plots weer losgelaten worden. Dat doen ze met een bepaalde frequente (aantal trillingen per seconde) waarna de trilling langzaam uit dempt. Deze frequentie, de eigenfrequentie, is afhankelijk van de buigeigenschappen van de balk en de permanente belasting die erop rust. Wordt de balk echter onderworpen aan een door vrachtwagens opgeroepen trilling waarvan de frequentie heel dicht bij de eigenfrequentie ligt dan ontstaat er resonantie: de uitwijkingen worden steeds groter (Zoals een schommel die elke keer bij een duwtje op het juiste moment weer hoger zwaait).</p>	Zie reactie op B.3	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Er is ons een geval van resonantie bekend. De bewoners voelden de trilling in bed (op de bovenste verdieping en aan de achterkant) en hoorde een steeds luider wordend ritmisch herhaalde dreun, ongeveer als mokerslagen, die pas langzaam uitdoofde nadat de vrachtwagen ruim voorbij het huis was gereden. De schade t.g.v. deze resonantie kan alleen aan de langsrijdende vrachtwagen toegewezen worden. Dit soort trillingsfrequenties kwamen voor het toelaten van zwaar vrachtwagenverkeer in de binnenstad niet voor.</p> <p>De schade in het onderhavige geval, scheuren in de achterwand die deels van het huis losgetrild was, is inmiddels hersteld en de balk verzwaaard waardoor resonantie niet meer optreedt.</p> <p>Meestal wordt resonantie niet door de bewoners herkend en brengt men een extra steunpunt onder de stalen balk aan: een gedeeltelijke muur of een of meerdere kolommen.</p>		
<b>B.6</b>	<p><i>Schade aan kademuren.</i></p> <p>De meeste kademuren in de binnenstad staan op kleefpalen en zijn gebouwd ergens rond 1900. Daardoor zakken ze nagenoeg even snel als het maaiveld (zie bijlage B). Nadat er zwaar vrachtverkeer toegelaten was in de binnenstad werd de ondergrond onder de weg regelmatig extra belast. Hierdoor ontstonden extra horizontale krachten op de kademuren waardoor de kleefpalen aan de waterkant extra belast werden. Die zakten daardoor iets sneller dan de andere kleefpalen met als gevolg dat de kademuren steeds een heel klein beetje meer overhielden naar de waterkant. Dit verschijnsel is goed te zien aan de kademuren langs de Turfmarkt die op sommige plaatsen inmiddels een à twee decimeters uitwijken. Met het blote oog te zien als men erlangs kijkt.</p>	<p>De schade aan kademuren is ons bekend. Om die reden wordt nu de gewichts- en lengtebeperking die in enkele straten geldt, uitgebreid naar de gehele binnenstad. Tevens worden op korte termijn parkeerplaatsen langs de Lage Gouwe opgeheven. Hier is het risico op verdere schade aan de kademuren het grootst. Tegelijkertijd zijn we bezig onderzoek te doen naar de draagkracht en status van andere kademuren in de binnenstad van Gouda. Hiervoor wordt grondonderzoek gedaan, wordt de bodemopbouw aan de grondzijde vastgesteld en worden verificatieberekeningen uitgevoerd. Daarmee krijgen we een beeld van de opbouw, stabiliteit en sterkte van de kademuren om vast te kunnen stellen of kademuren vervanging, versterking of onderhoud behoeven. Zodra we hier de bevindingen van hebben zullen wij dit kenbaar maken.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
<b>C</b>	<p><i>Deze zienswijze is identiek aan zienswijze B. Voor de inhoud en de reactie wordt derhalve verwezen naar zienswijze B.</i></p>		
<b>D</b>	<p><i>Deze zienswijze is ingediend bij het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad (nummer 15), maar gaat over de nota Grote en Zware Voertuigen en is daarom in deze reactienota opgenomen.</i></p>		
<b>D.1</b>	<p>Ik schrijf u deze email namens het bestuur van de Markten in Gouda. Wij hebben het (ontwerp) Nota grote en zware voertuigen Gouda gelezen en het valt ons op de ambulante handel in het stuk niet is meegenomen. Op donderdag en zaterdag wordt er markt gehouden in het centrum van Gouda. De markt is voor de Stad Gouda een belangrijke voorziening en</p>	<p>U en collega Markt-verkopers kunnen een ontheffing van de verkeersregels aanvragen. Dat is voor een deel van de voertuigen van de Warenmarkt nu ook al nodig omdat deze langer zijn dan 12 meter. De huidige wijze van ontheffen blijft gehandhaafd. Wel zullen de regels aangepast worden naar 10 meter en uitgebreid worden</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>een toeristische trekpleister. Ruim 70 ondernemers bieden een gevarieerd aanbod van food en non-food producten die worden uitgestald in kramen en verkoopwagens. Ongeveer de helft van deze ondernemers gebruikt een verkoopwagen als "winkel". Wij maken ons niet zozeer zorgen over de gewichtsbepanking. Geen enkele combinatie van verkoopwagen + vrachtwagen weegt meer dan 20 ton, echter de lengtebepanking daar zit voor ons een groot probleem. Allereerst rijden een paar ondernemers met een vrachtwagen die langer is dan 10 meter (10 meter en 50 centimeter is de langste) en verder wordt elke verkoopwagen de binnenstad in getrokken door een bestelbus/ vrachtwagen die als combinatie minimaal 10 en maximaal 20 meter is. Er zijn in uw plan een aantal uitzonderingen genoemd, waaronder bijvoorbeeld de vuilniswagens. Is het mogelijk om de ambulante handelaren ook een ontheffing te geven voor wat betreft de lengtebepanking?</p>	<p>voor ontheffingen van de gewichtsbepanking (zwaarder dan 20 ton). Voor het krijgen van een ontheffing dient aangetoond te worden dat het noodzakelijk is om met een zwaar of lang voertuig in de binnenstad te komen.</p>	
<b>E</b>	<p><i>Deze zienswijze is ingediend bij het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad (nummer 21), maar gaat gedeeltelijk ook over de nota Grote en Zware Voertuigen. Die onderdelen zijn daarom in deze reactienota opgenomen.</i></p>		
<b>E.1</b>	<p><i>Zwaar verkeer</i></p> <p>In de zienswijze krijgt Cyclus vrijstelling om zonder enige gewichtsbepanking, veelal te hard te kunnen blijven rijden in de binnenstad dus ook in onze straat. En het is niet alleen Cyclus dat te hard rijdt. Ook BR-containers om er nog maar één te noemen. Er wordt nog steeds niet gehandhaafd omdat er te weinig mensen zijn om te handhaven.</p> <p>Er wordt gesproken over de belasting aan kademuren aan de Lage Gouwe, Hoge Gouwe, Turfmarkt, Oost- en Westhaven maar de problematiek van het zware verkeer en te hard rijden (boven de 30Km/u) door bijvoorbeeld een Cyclus op de Nieuwehaven, waar wij als bewoners van de Nieuwehaven heel veel last van ondervinden, zien wij niet terug in de zienswijze.</p> <p>De verwachting is, nu de Kattensingel autoluw wordt, dat de Nieuwehaven nog vaker gebruikt gaat worden als sluiproute (zoals naar Korte Akkeren, Westergouwe, Moordrecht of Rotterdam) en de belasting qua verkeersbewegingen en trillingen nog hoger gaan worden. Ook de belasting door andere bewoners en bezorgdiensten uit de binnenstad b.v. singelbewoners zullen meer gebruik gaan maken van de Nieuwehaven. Nog meer verkeer, zonder verkeersaanpassingen op de Nieuwehaven!) Terwijl de gemeente de gehele binnenstad autoluw wil krijgen.</p>	<p>De ontheffing voor de afvalinzameling door Cyclus is nodig om de afvalinzameling te waarborgen. Er wordt echter gewerkt aan een alternatief afvalinzamelingsplan met als doel de leefbaarheid te verbeteren door de huidige wijze van afvalinzameling in de binnenstad aan te passen. Daarbij kijken we naar andere manieren van inzameling met kleinere voertuigen.</p> <p>Onderzoek naar de rijsnelheid in de binnenstad op basis van floating-car-data (zie pagina 20 in het bijlagerapport wijkmobiliteitsplan binnenstad) laat zien dat de rijsnelheid van de meeste weggebruikers op veel straten onder de 30 km/u ligt. Op een klein stuk van de Nieuwehaven ligt die snelheid met 33km/uur iets hoger. De data laat echter niet zien hoe hard die andere weggebruikers rijden. Handhaven op snelheid is een taak van de politie en het openbaar ministerie. Als gemeente hebben we daar geen directe invloed op. Controleren op snelheid is ook arbeidsintensief, waardoor de politie maar beperkt kan handhaven en daarbij wegen uit kiest met de grootste snelheidsproblemen. Snelheidscontroles op wegen met 30 km/u hebben dan ook geen prioriteit bij de politie.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Je moet (als bewoner van de Nieuwehaven) er niet aan denken aan een toekomstige afsluiting van de Kattensingel. En die kans is aanwezig.</p> <p>Nog meer toenemend vrachtverkeer op de Nieuwehaven. Wij hebben nu al zoveel overlast van trillende panden, met schade aan de panden, door het zware verkeer! En Cyclus mag gewoon blijven rijden met dezelfde wagens en onder dezelfde condities.</p>	<p>Met de herinrichting van straten wordt ingezet op het op natuurlijke wijze remmen van de snelheid. Weggebruikers moeten uit zichzelf nog meer de gepaste snelheid gaan rijden.</p> <p>De gemeente zal met Cyclus het rijgedrag in de binnenstad afstemmen en nagaan of dit verbeterd kan worden.</p> <p>De herinrichting van het Kleiwegplein en de afsluiting van de Kattensingel zijn onderdeel van het VCP (en maakt dus geen onderdeel uit van het wijkmobiliteitsplan Binnenstad). Bij de nadere uitwerking van de herinrichting Kleiwegplein wordt zeker ook gekeken naar mogelijke sluiproutes, en indien nodig worden hier maatregelen getroffen. De herinrichting van het Kleiwegplein staat pas gepland voor de 2<sup>e</sup> tranche, dit betreft de periode 2028-2032. Ook is in het maatregelpakket een onderzoek naar selectieve toegang opgenomen; hiermee wordt met camera's aan de rand van de binnenstad het doorgaande/sluiptverkeer geweerd.</p>	
<b>E.2</b>	<p><i>Trillingsonderzoek</i></p> <p>Destijds is er een trillingsonderzoek en een onderzoek naar het aantal wegbewegingen in de straat door het verkeer. Hierdoor is er een verkeerd beeld geschetst van de Nieuwehaven.</p> <p>De trillingsmeters zijn destijds niet geplaatst aan de woningen die hinder van het zware verkeer ondervonden. Ik heb dat toen aangegeven om dit wel te doen. Ook aan onze woning. Maar dat heeft de Gemeente naast zich neergelegd.</p> <p>Ook bij het onderzoek naar het aantal wegbewegingen in de straat heeft de Gemeente voor mij steken laten vallen. Waarom heeft de Gemeente besloten om dit onderzoek uit te voeren in een Paasweekend en paasvakantie -week. Een leek kan wel bedenken wat de uitslag hiervan was.</p>	<p>Het trillingsonderzoek uit 2019 geeft al goede inzichten in de trillingsproblematiek in de binnenstad. Hierop hebben wij reeds maatregelen getroffen op de Turfmarkt, Naaiersstraat en Achter de Vismarkt. Aanvullend stellen wij nu ook een binnenstadbrede gewichts- en lengtebeperking op. Wel zien wij uw blijvende zorgen en gaan daarom aanvullend onderzoek laten doen naar de trillingsproblematiek in de binnenstad. (Zie ook onze reactie op B.3)</p> <p>De gemeente voert periodiek verkeerstellingen uit. Voor het VCP en Wijkmobiliteitsplan zijn tellingen uit representatieve periodes gebruikt (dus niet tijdens feestdagen of in vakantieperiodes). Het doel van de verkeerstelling in het paasweekend is ons onbekend. Deze is dus ook niet gebruikt voor dit plan.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
<b>E.3</b>	<p><i>Distributiehub</i>  Er moet een oplossing komen voor het zware verkeer dat zich niet aan de snelheid, gewicht, lengte en veiligheid houdt in de binnenstad. Maar deze oplossing moet financieel niet afgewenteld worden op de ondernemers in de binnenstad, Ik, als kleine ondernemer, kan deze distributiekosten absoluut niet dragen. Dat mag niet afgewenteld worden op de (kleine) ondernemer! Het is onmogelijk in mijn branche om een opslag door te berekenen naar mijn klanten. Dan kan ik mijn winkel wel sluiten. Mijn klanten wijken dan uit naar andere steden, zoals Zoetermeer, een Alexandrium waar men gratis kan parkeren en waar de distributiekosten niet op de schouders van de ondernemers rust.</p> <p>Ten slotte zal er een goede (lees: gratis) oplossing moeten komen voor de distributie in de binnenstad. Dat als de vrachtwagens moeten verdwijnen uit de binnenstad dat voor iedere onderneming geldt. Dus ook de grote jongens zoals bijvoorbeeld een Albert Heijn die zelfs ook nog toestemming heeft gekregen om uit te breiden aan de Markt!) en een Cyclus! Beide met een vergunning/ontheffing kunnen blijven rijden! En in de toekomst zelfs nog met zwaardere 24 ton !)wagens. En zegt AH: "Dat kan de verduurzaming van het wagenpark bemoeilijken". En ik zeg op mijn beurt: De verduurzaming van mijn wagenpark wordt ook bemoeilijkt, door te weinig oplaadpunten onderweg, lage actieradius (niet dat ik op mijn vakantieadres meteen weer naar Nederland moet rijden omdat mijn vakantie voorbij is), geen merk en model wat mij aanstaat (VW Transporter, maar wordt nog niet geproduceerd) en te dure aanschafwaarde.  Gelijke monniken, gelijke kappen.</p>	<p>Op dit moment wordt de haalbaarheid van een distributiehub / overslagpunt onderzocht. Daar hoort ook de haalbaarheid voor (kleine) ondernemers bij, maar ook de gebruiksmogelijkheden voor de supermarkten in de binnenstad. De financiële consequenties van een dergelijke concept zijn nadrukkelijk onderdeel van dit onderzoek, en bepalen in belangrijke mate of een dergelijke concept levensvatbaar is.</p> <p>Op het moment dat er een distributiehub is, is er geen reden meer om ontheffingen te verlenen, alleen in uitzonderlijke gevallen.</p> <p>Met Cyclus zijn we op dit moment al aan het verkennen hoe de afvalinzameling kan worden aangepast, om de trillingshinder in de binnenstad te verminderen.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
<b>F</b>	Indiener wil graag hun zienswijze met u delen en verzoeken u dit mee te nemen bij uw beraadslagingen rond het onderwerp Grote en zware voertuigen in de binnenstad van Gouda.		
<b>F.1</b>	Wees terughoudend met het geven van ontheffing aan ondernemers. Inzet moet zijn dat er wordt overgeschakeld naar lichtere en kleinere vrachtwagens. Voorwaardelijk is dat er dan wel eerst een (regionale) distributiehub is gerealiseerd! We vragen dus om een actieve houding vanuit de gemeente om die hub te realiseren. Daar waar zwaar verkeer nog (tijdelijk) noodzakelijk is, is het van belang om voor bevoorrading naar	Wij delen uw mening dat een distributiehub / overslagpunt randvoorwaardelijk is voor het verder beperken van de lengte- en gewichtsbependingen in de binnenstad. En wij delen uw mening dat in dat geval ontheffingen alleen bij hoge uitzondering moeten worden verstrekt. Om die reden verkennen wij bijvoorbeeld op dit moment met Cyclus hoe de afvalinzameling kan worden vormgegeven, rekening	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	alternatieve aanrijdlocaties te kijken om met name de kwetsbare kades zoveel mogelijk te ontzien.	houdend met verdere beperkingen. Ook loopt momenteel onderzoek naar de realisatie van een of meerdere distributiehubs in de regio. Wel willen we ook benadrukken dat de binnenstad functioneel en economisch vitaal moet zijn, een goed ondernemersklimaat is daarvoor essentieel.	
<b>F.2</b>	Toegangsweg via Kleiweg behouden is een goede keuze. Anders wordt de druk op de andere toegangswegen te groot. Dit zijn met name de toegangen via de Oost- en Westhaven (zwakke kades).	Fijn dat u ons voornemen om, in afwijking op de koers uit het VCP, de toegang tot de binnenstad via het Kleiwegplein als hoofdroute te behouden, onderschrijft.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
<b>F.3</b>	Bij afvalinzameling (pagina 21) wordt gesproken over optimale samenwerking met Gouda Schoon. Vanaf 1 januari 2023 is deze organisatie niet meer actief. Verwijzing dus aanpassen naar bijvoorbeeld: optimale samenwerking met afvalophaaldiensten in de binnenstad. We zouden voor scenario 5 ook meer ambitie willen zien. Er wordt door SBG op dit moment al actief ingezet op duurzame afval inzameling. Er kan gestuurd worden op het weren van vuilniswagens, waardoor er bijvoorbeeld meer per bakfiets opgehaald kan worden.	De verwijzing op pagina 21 gaat over een al afgeronde verkenning van scenario's, die was met Gouda Schoon, deze tekst passen we daarom niet aan. Dat Stichting Gouda Schoon is gestopt, heeft wel consequenties, aangezien ondernemers zelf verantwoordelijk zijn voor het afvoeren van hun bedrijfsafval. Om duurzame vormen van afvalinzameling te stimuleren heeft de gemeente ruimte beschikbaar gesteld op het parkeerterrein Vossenburchkade om afval, opgehaald met elektrische bakfietsen, gescheiden in de daar geplaatste containers te kunnen storten. Deze oplossing is tijdelijk, er wordt nog gezocht naar een permanente locatie.  Met Cyclus wordt daarnaast gewerkt aan een afvalinzamelingsplan met als doel om de huidige wijze aan te passen (zie pagina 29). Een alternatief inzamelingsplan is een scenario met kleinere vuilniswagens. Nadere uitwerking moet uitwijzen of dit haalbaar is en wat bijkomende effecten zijn.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
<b>G</b>	Indiener heeft goede nota genomen van uw voorstellen voor het Verkeerscirculatieplan, van de wijkmobiliteitsplannen en van de actualisatie Nota zwaar verkeer, de Nota grote en zware voertuigen. Graag delen wij onze zienswijze met u. Uiteraard ondersteunen wij uw doelstellingen; een aantrekkelijk, toegankelijk en ook veilig Gouda wensen wij alle inwoners en bezoekers toe. In het VCP en de wijkmobiliteitsplannen wordt onze dienst niet met name genoemd en gaat het dus niet over de afvalinzameling, reiniging en gladheidsbestrijding. U weet		

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>natuurlijk dat het voor ons onmogelijk zou zijn om onze diensten te verlenen zoals met u afgesproken als wij alleen van de hoofdinfrastructuur gebruik zouden mogen maken. In de Nota grote en zware voertuigen staat ook dat voor vuilniswagens een aparte studie is uitgevoerd.</p> <p>Wij willen graag de volgende opmerkingen maken:</p>		
<b>G.1</b>	<p>Hoewel het VCP dus niet op ons ziet, staan daar wel maatregelen in die voor ons gevolgen zouden kunnen hebben. Aanpassing van infrastructuur (bijvoorbeeld versmalling van wegen of het instellen van eenrichtingverkeer) kan ons werk belemmeren. Wij ervaren tot nu toe dat wij over het algemeen goed betrokken worden bij de voorbereiding van dergelijke ingrepen. Wij nemen aan dat u voornemens bent dat ook nu te doen en rekening te houden met onze eisen en wensen voor een goede en veilige dienstuitvoering.</p>	<p>Afvalinzameling is een basisvoorwaarde voor het functioneren van onze stad. Wij zullen daarom altijd rekening houden met uw wensen en eisen. Dat doen we ook vanuit andere invalshoeken, in een integrale belangenafweging. Om die reden werken wij op dit moment gezamenlijk aan een plan om de huidige wijze van afvalinzameling in de binnenstad aan te passen. Dit kan mogelijk in de toekomst vaker, en in andere delen van de stad, gaan gebeuren.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
<b>G.2</b>	<p>In de Nota gaat het over vuilniswagens. Wij brengen graag onder uw aandacht dat wij ook andere zware/grote voertuigen inzetten, zoals bijvoorbeeld de waswagens die ondergrondse containers reinigen of de wagen die de Mobiele Milieustraat plaatst. Wij nemen aan dat u met de term vuilniswagens dus ook al het andere materieel dat bij de inzet voor een schone stad wordt ingezet, bedoelt.</p>	<p>Uw aannahme is correct, bij afvalverzameling worden alle activiteiten bedoeld die daarmee samenhangen. Dit maakt onderdeel uit van het plan waar wij gezamenlijk aan werken (zie ook reactie G.1). Tot het moment dat aanpassingen mogelijk zijn, zullen vuilniswagens en aanverwante voertuigen toegang blijven houden.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
<b>G.3</b>	<p>Er is inderdaad studie verricht naar hoe de impact van onze voertuigen op de binnenstad kan worden beperkt. Deze studie heeft echter nog niet tot concrete en uitvoerbare plannen geleid, wij zijn daarover nog met uw gemeente in gesprek. Elektrificering van het wagenpark zal de impact verminderen, maar leidt op zich niet tot minder grote en minder zware wagens in de binnenstad. Het is nog een behoorlijke uitdaging een goed plan te maken voor de hoeveelheid afval/grondstoffen die de binnenstad uit moeten worden gehaald zonder de inzet van grote en zware wagens. Wij willen er uiteraard alles aan doen om samen met u tot een goede oplossing te komen, maar voor de goede orde menen wij dit toch in deze zienswijze te moeten vermelden.</p>	<p>Wij werken inderdaad gezamenlijk aan een afvalinzamelingsplan om de huidige wijze van afvalinzameling in de binnenstad aan te passen waarbij enerzijds wordt voldaan aan de vereisten rondom de in te stellen zero-emissiezone en anderzijds aan de gewichts- en lengtebeperking. Dat leidt tot uitdagingen, maar wij zijn vol vertrouwen dat wij hier samen tot een oplossing in komen. Daarbij realiseren wij ons dat die oplossing mogelijk nog niet (volledig) operationeel is op het moment dat de zero-emissiezone en/of de gewichts- en lengtebeperking van kracht worden. Zoals in de nota is benoemd zal dan ter overbrugging een ontheffing worden verleend om de afvalinzameling niet in gevaar te brengen.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>



### 3 Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Binnenstad

Voor het WMP Binnenstad zijn 27 zienswijzen ingediend. 2 hiervan hebben (deels) betrekking op de Nota grote en zware voertuigen en zijn in hoofdstuk 2 aan de orde gekomen.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
1.1	<p><i>Aandacht voor het Dynamische Parkeerverwijssysteem (PRIS)</i> De kortetermijnmaatregelen in het wijkmobiliteitsplan zijn o.a. gericht op het reduceren van autoparkeerders en het opheffen van parkeerplaatsen. Enerzijds past dit bij de constatering uit het VCP dat de bestaande parkeervoorzieningen in de binnenstad voldoende capaciteit bieden en de ambitie om meer te vergroenen. Zonder aanvullende maatregelen kan dit echter wel tot ongewenste knelpunten leiden.</p> <p>In de eerste plaats zouden maatregelen om tot een betere benutting van de huidige parkeercapaciteit te daarom voorop moeten staan. Om die reden was het realiseren van een dynamisch parkeerverwijssysteem (PRIS) overigens ook opgenomen in – de eerste tranche van – het VCP. Door het realiseren van een PRIS nu als basismaatregel op te nemen, lijkt de maatregel te worden verschoven naar de tweede tranche en is de kans op afstel aanwezig. Dit terwijl er geen alternatief is opgenomen om in de huidige situatie tot een betere benutting van de parkeercapaciteit en een verbetering van de waardering van parkeervoorzieningen te komen, terwijl er wel wordt afgeschaald voor wat betreft het aantal parkeerplaatsen.</p> <p>Het benoemen als basismaatregel heeft mogelijk o.a. te maken met het feit dat goede alternatieven nog niet bestaan. Hoewel over een aantal jaren een goede parkeerverwijzing waarschijnlijk òòk digitaal kan plaatsvinden, is een goede technologie hiervoor nu nog niet voorhanden. En hoewel de effectiviteit van parkeerverwijssystemen inderdaad door sommigen wordt betwist, is duidelijk dat een significant deel van bezoekers zijn/haar gedrag wèl door parkeerverwijssystemen laat beïnvloeden. Vaak voldoende om op piekmomenten de grootste problemen te voorkomen. Om die reden is er recent bijvoorbeeld nog in Leiden in een dynamisch PRIS geïnvesteerd en zal dit op korte termijn ook op de TU Delft Campus gebeuren.</p> <p>Kijkend naar de situatie in Gouda is het realiseren van dynamische parkeerverwijzing in de eerste tranche naar onze mening noodzakelijk. Niet alleen vanwege de huidige problematiek op piekmomenten, maar ook omdat de nu opgenomen basis/ korte termijn maatregelen de druk op de parkeercapaciteit in de binnenstad gaan vergroten. Met de nu opgenomen</p>	<p>Voor de positionering van maatregelen in de diverse pakketten van minimum, basis en luxe heeft een zorgvuldige afweging plaatsgevonden. Voor deze afweging zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd: Voor het minimumpakket geldt dat deze maatregelen beslist nodig zijn om de doelen te behalen. Maatregelen uit basis- en luxepakket kunnen naast het minimumpakket worden uitgevoerd. Dit is afhankelijk van de effectiviteit van het minimumpakket en de benodigde financiële middelen. Aangezien de effectiviteit van PRIS wordt betwist en dit systeem aanmerkelijke investeringen vraagt, is er voor gekozen prioriteit te geven aan maatregelen waarvan de effectiviteit overtuigender is.</p> <p>De parkeervraag kan in de garages en op de terreinen inderdaad toenemen als gevolg van de minimummaatregelen zoals het prijsbeleid van parkeervergunningen. Cijfers tonen aan dat deze toename nog grotendeels op te vangen is binnen de bestaande capaciteit van deze locaties. Het is echter niet gegeven dat de beoogde afname van 300 binnenstadsparkeerders ook zal leiden tot een toename van 300 parkeerders in garages en op terreinen. Monitoring moet uitwijzen of de minimummaatregelen voor de korte termijn daadwerkelijk een verdere capaciteitsuitbreiding vereisen. Omdat PRIS op korte termijn wel van betekenis kan zijn in het beter benutten</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>maatregelen wordt immers gestuurd op het onttrekken van 300 parkeerplaatsen uit het straatbeeld en het accommoderen van die parkeerders in de garages c.q. op de terreinen. Daarmee wordt de druk op nu al overbelaste locaties (zoals Klein Amerika) nog groter, terwijl capaciteitsuitbreiding op die locaties op z'n vroegst in de tweede tranche plaatsvindt. En dan – met het gereserveerde budget à € 4 mln. (zie VCP) – waarschijnlijk niet eens in de mate waarmee komende jaren capaciteit uit de straten zal worden onttrokken. (volgens begroting op pagina 20 van het wijkmobiliteitsplan zijn voor dit budget ca. 200 parkeerplaatsen te realiseren). Kortom, investeren in een dynamisch parkeerverwijssysteem is niet alleen een must om de huidige situatie (op met name piekmomenten) te verbeteren, maar ook voor het voorkomen van grote(re) problemen als gevolg van de nu opgenomen kortetermijnmaatregelen.</p> <p>In het VCP was voor de brug ter hoogte van Klein Amerika een budget van € 400.000,- opgenomen. Wellicht kan dit bedrag de € 400.000,- worden benut voor (het grotendeels financieren van) het dynamisch parkeerverwijssysteem waar – in het VCP – al € 500.000,- (uitvoering eerste tranche) was begroot.</p>	<p>van de bestaande parkeercapaciteit, is deze maatregel als basismaatregel voor de korte termijn opgenomen. De intentie is daarmee nog steeds om deze maatregel op korte termijn in te voeren, mits hiervoor aanvullende middelen beschikbaar worden gesteld. Het budget voor de brug voor Klein Amerika wordt meegenomen in de financiële dekking van de maatregelen uit het minimum- en basispakket.</p>	
1.2	<p><i>Extra brug ter hoogte van Klein Amerika is onwenselijk</i></p> <p>De extra brug ter hoogte van Klein Amerika wordt nu als luxe maatregel gezien en niet meer expliciet als wens genoemd. De indiener hecht eraan om op te merken dat deze brug ronduit onwenselijk is en de gewenste bezoekersstroom via de Lange Tiendeweg onder druk zal zetten.</p>	<p>De extra brug tussen de Fluwelensingel en Koepoort is niet opgenomen als luxe maatregel. Het bijlagenrapport bij het wijkmobiliteitsplan binnenstad stelt dat deze nieuwe brug vanwege de bestaande verbindingen van onvoldoende meerwaarde is in relatie tot de investeringskosten.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
1.3	<p><i>Inzet pendeldienst naar de binnenstad</i></p> <p>Er worden diverse mogelijkheden genoemd om de parkeercapaciteit in de binnenstad te vergroten. De indiener wil erop wijzen dat een parkeervoorziening aan de rand(en) van de stad met een pendeldienst naar de binnenstad ook een alternatief is dat nader op haalbaarheid zou moeten worden onderzocht. Dat verlicht de druk op het aantal bezoekers dat in de binnenstad wil parkeren en geeft tevens extra capaciteit voor de inwoners van de binnenstad. Op dit moment wordt deze optie als niet haalbaar bestempeld, omdat de ondernemers van de binnenstad hieraan niet financieel willen bijdragen. Onze oproep is om naar alternatieve manieren van financieren te zoeken.</p>	<p>Het bijlagenrapport bij het wijkmobiliteitsplan binnenstad stelt dat een systeem van parkeren op afstand i.c.m. een pendeldienst leidt tot hoge exploitatiekosten zonder opbrengsten. Aangezien ondernemers hier financieel niet aan willen bijdragen acht het college de kansen voor het vinden van een alternatieve financiering te gering.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
1.4	<p><i>Fietser te gast</i></p> <p>De indiener opteert voor het gebied binnen de huidige zakpalen, waarbij tussen 11.00 en 18.00 niet gefietst mag worden.</p>	<p>Om de binnenstad tijdens winkelopeningstijden enigszins doorwaadbaar te houden voor fietsers is er voor gekozen niet het gehele zakpalengebied tussen 11.00 en 18.00 uur</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		te verbieden voor fietsers. Deze regel blijft bewust beperkt tot de locaties waar het in deze periode te druk wordt om voetgangers en fietsers veilig/prettig te combineren (de drukke winkelstraten).	
1.5	<i>Fietsparkeerdruk binnenstad</i> De indiener opteert nadrukkelijk voor (bewaakte) overdekte fietsenstallingen inclusief toiletvoorzieningen en kluisjes.	Het wijkmobiliteitsplan binnenstad is opgesteld in samenhang met het Fietsparkeerplan uit 2022. Daarin staat dat de komende jaren (2022-2025) meer onderzoek gedaan naar (leegstaande) panden die mogelijk kunnen dienen als gratis, bewaakte fietsenstalling. Hierbij wordt tevens gekeken naar de mogelijkheid voor (gratis) openbare toiletten, kluisjes en elektrische oplaadpunten voor elektrische fietsen.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
1.6	<i>Zero-emissie stadslogistiek:</i> een (regionale) distributiehuis is een belangrijke maatregel om te komen tot minder verkeersbewegingen in de binnenstad. Daarbij dient goed gelet te worden op het gewenste gewicht van de elektrische vrachtwagens om belasting van de bestrating beheersbaar te houden en trillingshinder zoveel mogelijk tegen te gaan. Beoordelen op basis van "aslast" kan soulaas bieden om de zwaardere elektrische voertuigen toch toegang te verlenen. De indiener is voorstander van dit uitgangspunt, mits de totale last niet leidt tot extra belasting van de bestrating en geen extra trillingshinder oplevert.	Er is gekozen voor de maat 'totaalgewicht' om aan te sluiten bij de bevindingen uit het trillingsonderzoek. In het bijlagenrapport is uitgewerkt waarom de gemeente kiest voor het sturen op totaalgewicht.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
1.7	<i>Selectieve toegang motorvoertuigen:</i> belangrijk is om het om voor ondernemers het eenvoudig mogelijk te laten blijven om klanten bij de winkel goederen te laten inladen. Wat de indiener betreft geldt daarom deze selectieve toegang alleen voor het gebied binnen de huidige zakpalen.	In de huidige situatie is er al sprake van selectieve toegang voor het zakpalengebied; alleen binnen venstertijden of met een ontheffing is inrijden mogelijk. Wanneer de voorgestelde selectieve toegang alleen voor het zakpalengebied wordt ingesteld is de bijdrage van deze maatregel aan een autoluwere binnenstad nihil. Om meer effect te sorteren is het nodig selectieve toegang voor een groter gebied in te stellen, zij het met een ruimhartig en laagdrempelig beleid. Alleen zo kan het aantal autobewegingen in de binnenstad met selectieve toegang worden verminderd. Op de korte termijn wordt	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		onderzoek gedaan hoe selectieve toegang het beste kan worden ingericht zodat de maatregel bijdraagt aan een afname van het aantal verkeersbewegingen én Gouda gastvrij blijft.	
1.8	<p><i>Extra parkeerdek Parkeerterrein Schouwburgplein:</i> op welke wijze gaat voorkomen worden dat door extra afslaand verkeer op de singel de doorstroom bij groen licht nog meer wordt belemmerd. Wordt er straks apart groen licht gegeven vanaf noordzijde en zuidzijde?</p>	Er wordt op korte termijn een onderzoek gestart naar de mogelijkheden om parkeercapaciteit toe te voegen rond de binnenstad. Daarbij gaat het niet alleen om de financiën, maar zeker ook om de neveneffecten van een eventuele parkeervoorziening voor de omgeving, zoals ruimtelijke inpassing en extra verkeersbewegingen. Op basis van dit onderzoek kan worden afgewogen of en zo ja welke uitbreiding van de parkeercapaciteit gewenst is.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
1.9	<p><i>Selectieve toegang:</i> Het gaat hier om dure maatregel, zowel voor wat betreft invoeringskosten als uitvoeringskosten. a. Deze kosten staan in geen verhouding tot het verwachte effect en de te verwachten negatieve impact (veel administratief gedoe). b. Deze maatregel leidt naar verwachting tot veel minder verkeer in de binnenstad. c. Bij de uitvoering zullen er allerlei maatregelen genomen moeten worden. Een ingewikkeld vergunningensysteem en ontheffingen voor ondernemers en bezoekers/klanten. d. Gelet op de beperkte wijze waarop Amersfoort en Delft de maatregelen hebben ingevoerd gaat dit plan echt veel te ver en heeft het te grote nadelige consequenties. e. Maatregelen dienen beperkt te blijven tot het huidige kernwinkelgebied, wat zich bevindt binnen de zakpalen.</p>	We delen uw zorg over de invoerings- en uitvoeringskosten van een systeem met selectieve toegang. Om die reden is de invoering hiervan gepositioneerd als basismaatregel voor de middellange termijn en zijn er voorwaarden verbonden aan de invoering hiervan. Zo moet uit monitoring en evaluatie blijken dat de uitvoering van het VCP en dit wijkmobiliteitsplan onvoldoende bijdragen aan een autoluwere binnenstad. De gemeente wil nader onderzoeken onder welke voorwaarden het mogelijk is om de selectieve toegang in samenhang met ZES in te voeren. Waarom selectieve toegang niet alleen voor het zakpalengebied is beoogt is benoemd in het antwoord op zienswijze 1.7.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
1.10	<p><i>Bezoekersparkeren opheffen binnenstad</i> Mogelijk ontmoedigen en zelfs mogelijkheid van opheffen van bezoekers parkeren in de binnenstad: deze maatregel omschrijft zoveel nadelen dat ons dringend advies is om dit idee niet uit te voeren! a. De gevolgen van een (gehele of gedeeltelijke) opheffing van bezoekersparkeren zijn te groot voor de ondernemers. Het opheffen is in alle</p>	De nadelen van het opheffen van bezoekersparkeren in de binnenstad onderschrijven we. Dat is tevens de reden waarom deze maatregel pas voor de lange termijn als basismaatregel is opgenomen. Deze maatregel wordt pas ingevoerd	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>gevallen nadelig voor de winkeliers en de horeca. Vooral het zuidelijk deel van de binnenstad wordt dan (zeker voor minder valide mensen) slecht bereikbaar. Daarnaast heeft het effect op de beschikbare plaatsen op de parkeerterreinen wat ook weer gevolgen heeft voor de bezoekers aan onze stad.</p> <p>b. Willen we aantrekkelijk blijven voor bezoekers dan moet het niet zo zijn dat we met allerlei (complexe) maatregelen de bezoekers de stad uit jagen. Sterker nog het gevolg kan zijn, zoals in het memo staat, zijn dat bezoekers Gouda gaan mijden. Er zijn nota bene 450 tot 650 parkeeracties per dag! Gouda kan zich dat risico niet permitteren en moet dan ook gewoon niet willen.</p> <p>c. Tenslotte nog dit: Als input bij het opstellen van het VCP heeft de SOG destijds een grof toetsingskader meegegeven aan de Gemeente Gouda: Economische vitaliteit van de binnenstad voor ondernemers en bezoekers evenals een optimale bereikbaarheid. Het opheffen van bezoekersparkeren staat haaks op deze doelstelling.</p>	<p>wanneer uit monitoring en evaluatie blijkt dat de andere maatregelen uit het VCP en het wijkmobiliteitsplan onvoldoende effect hebben. Bovendien is er met de huidige parkeercapaciteit in garages en op terreinen onvoldoende capaciteit beschikbaar om deze maatregel op korte of middellange termijn al in te voeren.</p>	
1.11	<p><i>Monitoring effecten van maatregelen</i> Graag ziet de indiener een periodieke monitoring van de effecten van de maatregelen op de omzet van de ondernemers expliciet opgenomen in de plannen, zodat tijdig kan worden bijgestuurd wanneer deze tot ongewenste effecten leiden. Daarbij zijn enkel passanten tellingen of 3-jaarlijkse provinciale koopstroomcijfers o.i. ontoereikend. Een zogenaamde 0-meting voorafgaande aan de invoering dient daarbij het uitgangspunt te zijn.</p>	<p>De monitoring van de omzetgegevens van ondernemers in de binnenstad zal worden meegenomen het monitorings- en evaluatieplan van het VCP (zie ook 2.4 en 2.10). Overigens is de relatie tussen verkeersmaatregelen en omzetgegevens niet direct aanwezig. Diverse andere invloeden kunnen van invloed zijn op de omzet. Een nul meting is het vertrekpunt van de monitoring en evaluatie.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
2.1	<p><i>Procedure</i> In onze reactie willen we in de eerste plaats opmerken dat de openbare publicatie van de diverse ontwerp-plannen een week na de start van de inspraaktermijn plaatsvond, terwijl er ook nog eens sprake is van een kerstreces in deze inspraakperiode. Niet voor het eerst krijgen we het gevoel dat de ruimte voor inspraak onvoldoende aandacht krijgt in de aanloop naar besluitvorming door de gemeenteraad. Graag verzoeken wij u om in toekomstige procedures meer tijd te reserveren voor inspraak en voorafgaand aan de openbare publicatie van ontwerp-plannen al de betreffende documenten met belanghebbenden te delen. Op die manier kan de inspraakperiode door belanghebbenden beter worden benut.</p>	<p>De ontwerp-plannen zijn uitgebreid afgestemd met diverse stakeholders. De zienswijzeprocedure is volgens de wettelijke termijn van zes weken ingevuld.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
2.2	<p><i>Verzoek om beantwoording reactie d.d. 25 oktober</i> Wij zijn ervan overtuigd dat een zorgvuldig participatieproces leidt tot betere plannen, snellere besluitvorming en mogelijk minder bezwaar- en</p>	<p>De op 25 oktober ingebrachte punten zijn opgenomen in deze zienswijzenota onder de punten 2.10 – 2.17.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>beroepsprocedures achteraf. In de participatiestrategie voor de fysieke leefomgeving heeft u dit ook onderkend.</p> <p>In lijn met de genoemde strategie kunnen wij tevreden vaststellen dat een eerder concept ook met belanghebbenden – waaronder de mobiliteitscommissie van de indiener – is gedeeld. Naar aanleiding hiervan heeft de indiener, in samenspraak met Roots Beleidsadvies, al eerder een reactie opgesteld welke op 25 oktober jl. met de projectleider is gedeeld. Deze uitgebreide reactie hebben wij als bijlage aan deze zienswijze toegevoegd. Wij verzoeken u om op de toen (red. 25 oktober jl.) ingebrachte punten te reageren en per punt aan te geven of deze aanleiding vormen voor wijzigingen in het OWBG. Vergelijking van het eerdere concept en het nu voorliggende ontwerp leert in ieder geval dat onze reactie slechts in zeer beperkte mate tot wijzigingen heeft geleid. Ons is nu niet duidelijk of dit heeft te maken met onvoldoende tijd in het proces tot vaststelling in het College van B&amp;W of dat bewust is gekozen om reacties niet over te nemen. Omdat wij eerder geen reactie op de door ons ingebrachte punten hebben ontvangen, zien wij graag alsnog een reactie per punt in de Nota Zienswijzen.</p>		
2.3	<p><i>Status maatregelen wijkmobiliteitsplan</i></p> <p>Ter begeleiding van de ontwerpplannen was ook het raadsmemo gevoegd waarin de volgende zinsnede is opgenomen: 'Het college heeft het voornemen om de beschreven maatregelen uit het minimum- en basispakket van de wijkmobiliteitsplannen uit te voeren'. Deze zin roept de vraag op of bij instemming van de gemeenteraad met de verschillende mobiliteitsplannen, de beschreven maatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. Onduidelijk is waarom het college dit voorbehoud maakt.</p> <p>Wij verzoeken u in elk geval om richting besluitvorming over de wijkmobiliteitsplannen specifiek aan te geven welke minimum-, basis- en eventueel ook luxe-maatregelen u op korte termijn (d.w.z. 2023-2027) wil treffen en dus middelen reserveert.</p>	De maatregelen in het wijkmobiliteitsplan zijn opgedeeld in een minimum, basis en luxepakket. Het college zal aan de gemeenteraad voorstellen het minimum- en basispakket te financieren en uit te voeren. Voor de uitvoeringstermijn wordt net als bij het VCP aangesloten op de verschillende tranches (1 <sup>e</sup> tranche is korte termijn 2022-2027).	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
2.4	<p><i>Economische effecten</i></p> <p>Bij de totstandkoming van het VCP heeft de indiener er met succes voor gepleit om bij voorgestelde maatregelen ook de economische effecten in de uitvoering te betrekken. Bereikbaarheid per auto is daarbij een belangrijk aspect. Eén van de grafieken op pagina 9 van het OWBG toont de diverse waarderingsaspecten van de binnenstad op basis van het Koop Stroom Onderzoek (KSO) van 2021. De bereikbaarheid per auto scoort hierin 3,5 terwijl de Benchmark een cijfer van 7,4 laat zien. Nadere check van het KSO 2021 laat zien dat deze score niet 3,5 maar 6,4 moet zijn maar het neemt niet weg dat dit nog steeds laag is in vergelijking met andere binnensteden. Ondanks het voornemen de economische aspecten te betrekken bij de uitvoeringsmaatregelen van het VCP wordt in het OWBG niet of nauwelijks</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.11	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>aandacht gegeven aan de mogelijke economische impact van de voorgestelde maatregelen. Het is verre vanzelfsprekend dat in een binnenstad waar volop ruimte is voor de voetganger, fietser en groenbeleving, dit ook betekent dat het vestigingsklimaat voor winkels daarbij gebaat is. Toegang per auto tot voldoende parkeergelegenheid aan de randen (lees: net buiten de singels) van de stad is cruciaal om een aantrekkelijk winkelaanbod blijvend te stimuleren.</p> <p>Wij verzoeken u derhalve om in het definitieve wijkmobiliteitsplan ook specifiek aandacht te schenken aan de verwachte economische effecten van voorgestelde maatregelen en te verduidelijken of/hoe economische effecten zijn betrokken in de afweging tussen de uitvoering van verschillende maatregelen.</p>		
2.5	<p><i>Parkeercapaciteit</i></p> <p>Met betrekking tot het economische functioneren van de binnenstad is eerder door Roots Beleidsadvies gesignaleerd dat voldoende en effectief gebruik van de parkeercapaciteit cruciaal is. Daarbij is aangesloten bij voor het VCP uitgevoerde analyses die aangegeven dat er op piekmomenten al weinig (rest)capaciteit aanwezig is. Zo bleek uit die analyses dat op een gemiddelde zaterdagmiddag de Nieuwe Marktgarage volledig is bezet en de bezettingsgraad op Klein Amerika zo'n 90% bedraagt. Ook op het Schouwburgplein is de bezetting met meer dan 70% hoog.</p> <p>In het OWBG (pagina 17) wordt echter aangegeven dat het op dit moment nog niet te voorspellen is of het op de (midden)lange termijn nodig zal zijn om de parkeercapaciteit buiten de binnenstad op te vangen. Deze conclusie is strijdig met de analyses die eerder in het kader van het VCP zijn uitgevoerd; zeker gezien het voornemen om de huidige parkeercapaciteit te benutten bij het 'afbouwen' van het aantal parkeervergunningen (minimaal 300 stuks) in de binnenstad.</p> <p>Wij verzoeken u derhalve om te verduidelijken waarop de conclusie is gebaseerd dat er op korte termijn voldoende ruimte is om parkeerders uit de binnenstad op te vangen en het niet te voorspellen is of het op (middel)lange termijn nodig zal zijn om parkeercapaciteit buiten de binnenstad toe te voegen.</p>	<p>De parkeervraag kan in de garages en op de terreinen inderdaad toenemen als gevolg van de minimummaatregelen zoals het prijsbeleid van parkeervergunningen. Cijfers tonen aan dat deze toename nog grotendeels op te vangen is binnen de bestaande capaciteit van deze locaties. Op de zaterdagmiddag (het drukste moment van de week) is in garages en op terreinen 70% van het totaal aantal parkeerplaatsen bezet.</p> <p>Omdat er meerdere maatregelen tegelijk worden genomen is onzeker of de beoogde afname van 300 binnenstadparkeerders ook daadwerkelijk zal leiden tot een toename van 300 parkeerders in garages en op terreinen. Prijsbeleid en het aanbod van alternatieven voor de auto kan bewoners en bezoekers immers verleiden anders om te gaan met hun autobezit. Ook zal er voor elk van de alternatieve parkeerlocaties een bewonersplafond worden ingesteld waardoor er voldoende capaciteit voor bezoekers overblijft. Monitoring moet uitwijzen of de maatregelen voor de korte termijn daadwerkelijk een verdere capaciteitsuitbreiding vereisen.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
2.6	<p><i>Onderzoek naar uitbreidingsmogelijkheden parkeren</i>  Het OWBG geeft over onderzoek naar uitbreidingsmogelijkheden aan dat hierin niet alleen zal worden gekeken naar financiën, maar ook naar de neveneffecten van een eventuele parkeervoorziening voor de omgeving, zoals ruimtelijke inpassing en extra verkeersbewegingen. Vervolgens geeft het OWBG aan dat op basis van dit onderzoek kan worden afgewogen of en zo ja, welke uitbreiding van de parkeercapaciteit gewenst is.  Wij verzoeken u om in het betreffende onderzoek naar uitbreidingsmogelijkheden niet alleen naar financiën en (ruimtelijke) omgevingseffecten te kijken, maar nadrukkelijk ook naar verwachte economische effecten. Gegeven eerdere onderzoeken en conclusies van het VCP verzoeken wij u bovendien een handelingsperspectief te bieden voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit en dus de basismaatregel 'parkeercapaciteit uitbreiden' voor de middellange termijn niet meer van een vraagteken te voorzien.</p>	<p>Het uitbreiden van de parkeercapaciteit met een nieuwe of grotere parkeervoorziening aan de rand van de binnenstad is zeer kostbare maatregel. Deze investeringen zijn alleen te rechtvaardigen wanneer er een aantoonbare noodzaak is en de neveneffecten inzichtelijk zijn. De noodzaak ontbreekt op dit moment en het is onzeker of de noodzaak in de toekomst zal ontstaan omdat het VCP en het wijkmobiliteitsplan binnenstad inzetten op ander mobiliteitsgedrag: het stimuleren van lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelvervoer. Deze onzekerheid is de reden dat het bouwen van parkeercapaciteit een basismaatregel is voor de middellange termijn. Als de noodzaak tot uitbreiding zich voordoet willen we hier op voorbereid zijn. Daarom wordt op korte termijn een onderzoek opgestart naar de mogelijkheden om parkeercapaciteit uit te breiden. Zie ook antwoord zienswijze 1.8.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
2.7	<p><i>Toevoegen uitbreidingsoptie 'Parkeerdek Klein Amerika'</i>  In de economische effectanalyse van Roots is reeds geadviseerd om op dit punt ook te kijken naar de samenhang met het detailhandelsbeleid zoals dit in de Winkelvisie 2017-2026 is geformuleerd.<sup>5</sup> Belangrijkste is dat wordt voorkomen dat op termijn de parkeercapaciteit in/rondom de binnenstad ontoereikend is en de waardering van parkeervoorzieningen (verder) afneemt. Het OWBG geeft in ieder geval aan dat capaciteitsuitbreiding van parkeerplaatsen kan gevonden worden in de vorm van het bouwen van extra parkeerdekken op de bestaande parkeerplaatsen Klein Amerika en Schouwburgplein. In het Concept-Wijkmobiliteits-plan Binnenstad van 12 oktober 2022 waren deze opties met de waardering 'Naar verwachting haalbaar' opgenomen in het overzichtsdigram. Vreemd genoeg is de optie 'Parkeerdek Klein Amerika' met een uitbreiding van 100 plaatsen en een kostenindicatie van € 1,6 miljoen 'geschrapt' en komt deze ondanks de verwachte haalbaarheid, zonder enige toelichting, niet meer in het voorliggende OWBG terug. Zoals eerder aangegeven, wordt in het OWBG op</p>	<p>Een parkeerdek op Klein Amerika is inderdaad niet opgenomen in het ontwerp-wijkmobiliteitsplan. De reden hiervoor is dat er geen bestuurlijk draagvlak is voor deze oplossing.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>korte termijn wel een onderzoek naar de mogelijkheden om parkeercapaciteit toe te voegen aan de binnenstad voorgesteld. Vraag hierbij is of bovengenoemde optie met een parkeerdek op Klein Amerika onderdeel blijft uitmaken van dit onderzoek.</p> <p>Wij verzoeken u in ieder geval om in het betreffende onderzoek naar uitbreidingsmogelijkheden ook de optie 'Parkeerdek Klein Amerika' met 100 parkeerplaatsen en een kostenindicatie van € 1,6 miljoen toe te voegen.</p>		
2.8	<p><i>Dynamische Parkeerverwijssystem (PRIS)</i></p> <p>Dit brengt ons op het Dynamische Parkeerverwijssystem (PRIS). In de eerste plaats zouden maatregelen om tot een betere benutting van de huidige parkeercapaciteit te komen (en daarmee het verhogen van de waardering van bezoekers voor parkeervoorzieningen) voorop moeten staan. Ook gezien de gemeten capaciteitsbenutting op piekmomenten op zaterdag lijkt een PRIS een must. Om die reden is het realiseren van een dynamisch parkeerverwijssystem ook als maatregel in de eerste tranche van het VCP opgenomen.</p> <p>De invoering van deze maatregel wordt nu in het OWBG, op basis van 'betwiste effectiviteit' en 'hoge kosten' gepositioneerd als basismaatregel en ook nog eens gekoppeld aan de herinrichting van het Kleiwegplein. Dit is in tegenspraak met het VCP waarin het PRIS als randvoorwaarde voor de herinrichting van het Kleiwegplein is opgenomen in plaats van als afgeleide. Wij verzoeken u daarom om het OWBG in lijn te brengen met het VCP en de realisatie van een dynamisch parkeerverwijssystem (PRIS) als minimummaatregel in het wijkmobiliteitsplan op te nemen.</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
2.9	<p><i>Waarborging aanrijdroutes nood- en hulpdiensten</i></p> <p>Wij hebben onszelf in deze zienswijze met name gericht op het onderwerp parkeren en niet zo zeer op de overige onderwerpen van het OWBG. Deze zienswijze sluit aan en is afgestemd met zienswijze nummer 1 die wij ook van harte onderschrijven.</p> <p>Daarnaast verwijzen wij voor het onderwerp 'Selectieve toegang' naar onze zienswijze op de 'Nota grote en zware voertuigen', die wij separaat maar gelijktijdig aan u zullen aanbieden. Apart aandachtspunt daarbij betreft wel de toegang van de binnenstad voor nood- en hulpdiensten. We gaan er daarbij vanuit dat het OWBG ook de in de nota grote en zware voertuigen benoemde hoofd- en ontsluitingsroutes voor nood- en hulpdiensten faciliteert.</p> <p>Wij verzoeken u in uw reactie op onze zienswijze duidelijkheid te scheppen en aan te geven of de huidige hoofd- en ontsluitingsroutes van nood- en hulpdiensten als (goed functionerende) aanrijdroutes voor deze diensten blijven behouden.</p>	Het wijkmobiliteitsplan van de binnenstad stelt geen circulatiemaatregelen voor die nadelig zouden kunnen zijn voor nood- en hulpdiensten. Daarnaast dient bij de herinrichting van straten conform het kwaliteitsplan openbare ruimte ook rekening gehouden te worden met de aanrijdroutes en -tijden van nood- en hulpdiensten.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
2.10	<p><i>Beoordeling vanuit Economische effecten VCP Gouda</i></p> <p>Misschien goed om bij deze genoemde documenten in de bijlagen eerst stil te</p>	Zie antwoord op zienswijzen 1.11, 2.4 en 2.6.	Deze zienswijze leidt niet tot een

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>staan. In onze beoordeling van het (concept) VCP hebben wij aangegeven dat het maatregelencluster 10 (verbeteren verblijfskwaliteit binnenstad) in potentie positieve spin-off genereert, maar tegelijkertijd belangrijke aandachtspunten kent. Vooral de maatregelen 35 (herinrichten openbare ruimte met meer groen, verblijfsruimte, etc.) en 40 (dynamisch parkeerverwijssysteem) beoordeelden we positief, terwijl wij voor wat betreft de maatregelen 36, 37 en 41 aanbevelen om een handelingsperspectief toe te voegen voor het creëren van extra parkeercapaciteit. In de definitieve versie van het VCP werd voor dit laatste een stelpost van € 4 miljoen opgenomen. Met betrekking tot de maatregelen 38 (wandelpad t.h.v. Klein Amerika) en 39 (ZES) waren we wat kritisch, al zijn we op laatstgenoemde niet diep ingegaan vanwege het andere besluitvormingstraject.</p>		wijziging in de stukken.
2.11	<p><i>Wijkmobiliteitsplan primair gericht op voetgangers en fietsers</i>  Kijkend naar het nu voorliggende wijkmobiliteitsplan voor de binnenstad zien we in eerste instantie dat deze zich ook primair richt op de maatregelen uit het maatregelencluster 10 van het VCP. De maatregelen voor de Nieuwe Veerstal, Kleiwegplein en Blekersingel-Fluwelensingel worden weliswaar genoemd, maar blijven in het plan verder buiten beschouwing. Wat vervolgens opvalt, is dat het wijkmobiliteitsplan zich primair op voetgangers en fietsers richt. Geredeneerd vanuit het VCP kan dit als het plan vooral een uitwerking van maatregel 35 betreft. Maar het maatregelencluster voor de binnenstad was nadrukkelijk breder en vooral ook op het creëren van parkeeroplossingen gericht. Hierover gingen immers de maatregelen 36, 37, 40 en 41. Als je dan kijkt naar de aandacht voor parkeren, dan is dat in dit wijkmobiliteitsplan redelijk summier.  Maar nog belangrijker: de kortetermijnmaatregelen in het betreffende deel van het wijkmobiliteitsplan lijken nu vooral te zijn gericht op het reduceren van autoparkeerders en het opheffen van parkeerplaatsen. Enerzijds past dit bij de constatering uit het VCP dat de bestaande parkeervoorzieningen in de binnenstad voldoende capaciteit bieden. Anderzijds past het niet bij de constatering uit het VCP dat deze voorzieningen niet efficiënt worden gebruikt. Bovendien lieten de voor het VCP uitgevoerde analyses zien dat er op piekmomenten (zaterdagmiddag) al te weinig parkeercapaciteit aanwezig is.</p>	<p>Het wijkmobiliteitsplan richt zich niet primair op voetgangers en fietsers. Wel is dit een belangrijke doelgroep waarvoor de voorzieningen op orde moeten zijn, juist ook als alternatief voor de auto. Tegelijk is er in het plan net zo goed aandacht besteed aan autotoegankelijkheid en parkeren. De maatregelen uit het VCP die u noemt hebben allen een plek gekregen in de wijkmobiliteitsplannen van de binnenstad, Korte Akkeren en Kort-Haarlem. Het is ook opgenomen in het programmaplan (inclusief de monitoring- en evaluatie) van het VCP (zie ook <a href="https://gouda.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/e487f5d5-86ee-46fa-9c60-2c33533332b2">https://gouda.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/e487f5d5-86ee-46fa-9c60-2c33533332b2</a> ).</p> <p>Voor wat betreft het reduceren van autoparkeerders en het opheffen van parkeerplaatsen verwijzen we u naar de antwoorden op zienswijze 2.5 en 2.6</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
2.12	<p><i>Aandacht voor het Dynamische Parkeerverwijssysteem (PRIS)</i>  Met betrekking tot het parkeren kent het wijkmobiliteitsplan dan ook belangrijke aandachtspunten. In de eerste plaats zouden maatregelen om tot een betere benutting van de huidige parkeercapaciteit te komen (en daarmee het verhogen van de waardering van bezoekers voor parkeervoorzieningen)</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1</p> <p>De parkeermaatregelen voor de korte termijn zullen een geleidelijke verschuiving van de parkeerdruk naar de</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>voorop moeten staan. Om die reden was het realiseren van een dynamisch parkeerverwijssysteem (PRIS) overigens ook opgenomen in – de eerste tranche van – het VCP. Door het realiseren van een PRIS nu als mediummaatregel op te nemen, lijkt de maatregel al verschoven naar de tweede tranche en is de kans op afstel groot. Dit terwijl er geen alternatief is opgenomen om in de huidige situatie tot een betere benutting van de parkeercapaciteit en een verbetering van de waardering van parkeervoorzieningen te komen.</p> <p>Dit laatste heeft ongetwijfeld ook te maken met het feit dat goede alternatieven nog niet bestaan. Hoewel over een aantal jaren een goede parkeerverwijzing waarschijnlijk ook digitaal kan plaatsvinden, is een goede technologie hiervoor nu nog niet voorhanden. En hoewel de effectiviteit van parkeerverwijssystemen inderdaad door sommigen wordt betwist, is duidelijk dat een significant deel van bezoekers zijn/haar gedrag wel door parkeerverwijssystemen laat beïnvloeden. Vaak voldoende om op piekmomenten de grootste problemen te voorkomen. Om die reden is er recent bijvoorbeeld nog in Leiden in een dynamisch PRIS geïnvesteerd en zal dit op korte termijn ook op (nota bene) de TU Delft Campus gebeuren. Kijkend naar de situatie in Gouda is het realiseren van dynamische parkeerverwijzing tevens gewenst. Niet alleen vanwege de huidige problematiek op piekmomenten, maar ook omdat de nu opgenomen basis / korte termijnmaatregelen vooral de druk op de parkeercapaciteit in de binnenstad vergroten. Met de nu opgenomen maatregelen wordt immers gestuurd op het onttrekken van 300 parkeerplaatsen uit het straatbeeld en het accommoderen van die parkeerders in de garages c.q. op de terreinen. Daarmee wordt de druk op nu al overbelaste locaties (zoals Klein Amerika) nog groter, terwijl capaciteitsuitbreiding op die locaties op z'n vroegst in de tweede tranche plaatsvindt. En dan – met het gereserveerde budget à € 4 mln. (zie VCP) – waarschijnlijk niet eens in de mate waarmee komende jaren capaciteit uit de straten zal worden onttrokken. (volgens begroting op pagina 20 van het wijkmobiliteitsplan zijn voor dit budget ca. 200 parkeerplaatsen te realiseren)</p> <p>Kortom, investeren in een dynamisch parkeerverwijssysteem is niet alleen een must om de huidige situatie (op met name piekmomenten) te verbeteren, maar ook voor het voorkomen van grote(re) problemen als gevolg van de nu opgenomen kortetermijnmaatregelen. Illustratief wat dat betreft zijn ook de passages over de mogelijke consequenties van prijsbeleid voor bezoekersparkeren op straat. Dit wordt onverstandig bevonden, "omdat dit kan leiden tot een hogere parkeerdruk op de terreinen en garages op de momenten dat deze al grotendeels bezet zijn." (zie pagina 20 van het wijkmobiliteitsplan). Overigens ontbreekt hierbij het bezoekersperspectief en</p>	<p>terrein en garages tot gevolg hebben. Monitoring kan dus uitwijzen of een PRIS noodzakelijk is of dat bezoekers de beschikbare plekken weten te vinden, ofwel door informatie op hun smartphone ofwel uit ervaring. Prijsbeleid voor bezoekers vinden wij onverstandig omdat dit niet zal leiden tot een geleidelijke verandering van parkeerlocatie, los van andere effecten (zie memo bezoekersparkeren binnenstad opheffen, bijlage 3 bij het wijkmobiliteitsplan).</p>	

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	een verwijzing naar de nu al achterblijvende waardering van bezoekers voor parkeervoorzieningen in de stad. Iets dat door hoge beprijzing en onduidelijkheid niet zal wijzigen.		
2.13	<p><i>Kwaliteitsplan openbare ruimte</i>  Maatregel 35 uit het VCP (herinrichten openbare ruimte met meer groen, verblijfsruimte, etc.) is eigenlijk uitgewerkt in het deel van het wijkmobiliteitsplan dat is gericht op 'voetganger op één', 'fietser te gast' en 'fietsparkeren'. Kijkend naar de maatregelen in dit deel van het plan gaat uitsluitend "aanpassen inrichting straten conform 'Kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad'" duidelijk over de in het VCP beschreven kwaliteitsimpuls. In onze beoordeling van die maatregel hebben we toentertijd gevraagd om nadere toelichting en het betrekken van een brede groep van ondernemers bij de uitwerking. De vraag is of dit laatste voldoende is gebeurd, maar in ieder geval is met dit wijkmobiliteitsplan nog niet duidelijk of de maatregelen in de openbare ruimte daadwerkelijk de economische effecten genereren die in het VCP zijn gesuggereerd.</p>	Het concept-kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad is voorgelegd aan diverse stakeholders waaronder de Samenwerkende Binnenstadondernemers Gouda (SBG). Dit plan wordt momenteel afgerond en naar verwachting voor de zomer 2023 aan de gemeenteraad worden voorgelegd. De ontwerpen van de herinrichting van de verschillende straten zullen aan de direct betrokkenen voor inspraak worden voorgelegd.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
2.14	<p><i>Bruggen</i>  De brug die in het VCP was opgenomen ter hoogte van Klein Amerika is nu als luxe maatregel voor de lange termijn bestempeld met bovendien allerlei kanttekeningen. In het VCP was hiervoor een budget van € 400.000,- opgenomen. De vraag is nu of dit bedrag vrijkomt voor de beschreven aanpassing van de Kazernebrug (die overigens niet in het VCP stond) of dat de aanpassing van de Kazernebrug in relatie tot de herinrichting van de Agnietenstraat wordt gefinancierd. In het geval van het laatste zou de € 400.000,- wellicht kunnen vrijkomen en kunnen worden benut voor het dynamisch parkeerverwijssystem waar – in het VCP – al € 500.000,- (uitvoering eerste tranche) was begroot. Misschien goed om een dergelijke financieringsmogelijkheid van het dynamisch parkeerverwijssystem onder de aandacht te brengen?</p>	Zie antwoord op zienswijzen 1.1 en 2.12	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
2.15	<p><i>Selectieve toegang:</i>  In onze eerdere beoordeling van het VCP hebben we op dit punt gewaarschuwd voor mogelijke negatieve effecten op bezoekersstromen en bestedingen (zie bijlage). Deze zorgen zijn met dit wijkmobiliteitsplan niet weggenomen. Uiteindelijk zal uit het voorgestelde onderzoek naar de invulling van de selectieve toegang moeten blijken welke maatregelen worden getroffen. Passend bij onze eerdere aanbeveling lijkt het ons goed om bij dit onderzoek ondernemers actief te betrekken, zodat het perspectief 'gastvrij voor bezoekers' ook voldoende wordt meegewogen.</p>	De ondernemers zullen via de SBG en Gouda Onderneemt bij het nadere onderzoek naar invoering selectieve toegang worden betrokken.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
2.16	<p><i>Volledig autoluw herinrichten Nieuwe Veerstal</i>  Volledig autoluw herinrichten Nieuwe Veerstal wordt genoemd als een basismaatregel voor de lange termijn. Hoewel in de tekst wordt gerefereerd</p>	De herinrichting van de Nieuwe Veerstal valt buiten de scope van het wijkmobiliteitsplan van de binnenstad.	Deze zienswijze leidt niet tot een



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	aan de daarvoor benodigde randvoorwaarden, vallen deze in de tabel weg. Het zou goed zijn als ook hier aan de randvoorwaarden wordt gerefereerd, bijvoorbeeld door aan te geven "Bij invulling randvoorwaarden autoluw herinrichten Nieuwe Veerstaal".		wijziging in de stukken.
2.17	<i>Verwijzing nota Grote en Zware voertuigen</i> Bij selectieve toegang wordt verwezen naar de concept nota Grote en Zware voertuigen en dan in het bijzonder de voorgestelde gewichts- en lengtebeperking naar resp. 20 ton en 10 meter. Dit terwijl hierover nog discussie bestaat en – nog belangrijker – besluitvorming moet plaatsvinden. Het lijkt mij goed als het wijkmobiliteitsplan hierop niet voorsorteert.	De nota Grote en Zware voertuigen wordt in samenhang met het wijkmobiliteitsplan binnenstad vastgesteld. Beide documenten sluiten daarom inhoudelijk op elkaar aan.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
3.1	Onze zienswijze betreft de 'Opgaven m.b.t. lopen & fietsen (2)' uit het bijlagenrapport pagina 12. De belangrijkste opgaven uit het kaartje zijn helaas niet uitgewerkt in het ontwerp wijkmobiliteitsplan en wij vragen u om dat alsnog op te nemen. Het betreft de aanpassing van de Kazernebrug (bovenste rode rondje) en de missende oost-westverbinding (gele pijl).	Zie antwoorden op zienswijzen 3.2 en 3.3.	Zie zienswijze 3.2 en 3.3.
3.2	<i>Aanpassing Kazernebrug</i> De Kazernebrug en de aansluiting op de Agnietenstraat is een belangrijke schakel in de fietsroute tussen Gouda-Noord en de Binnenstad via het 'gele' spoortunneltje. De brug bedient tevens het voetgangersverkeer tussen de Binnenstad en de Schouwburg P. De menging van fietsers en voetgangers op de smalle Kazernebrug is conflictueus en dat kan worden opgelost door beide brughoofden van een ruime hoek te voorzien waardoor de brug beter aansluit op de onderliggende infrastructuur. Voor de voetgangers is dat de VRI-oversteek over de Blekerssingel en voor de fietsers het fietspad naar de Agnietenstraat. Dit kan ons inziens goed worden meegenomen in de aanstaande herinrichting en vervanging van het riool in de Agnietenstraat, Kazernestraat en Korte Vest. In de DO toetsing voor dat project hebben wij een schets daarvoor ingediend.	De aansluiting van de Kazernebrug zijde Blekerssingel wordt meegenomen in het ontwerp voor de Blekerssingel. Bij de aansluiting Kazernebrug op de Agnietenstraat houdt de gemeenten vast aan het bestaande DO Agnietenstraat. Er is voldoende zicht vanuit de Agnietenstraat op de fietsers Kazernebrug. De kruising veel groter maken zal leiden tot grotere rijnsnelheden voor de fietsers en een mogelijke grotere verkeersonveiligheid voor voetgangers-fietsers en automobilisten in het nieuwe shared-spacegebied Agnietenstraat.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
3.3	<i>Missende oost-westverbinding</i> Ook tussen 11:00 en 18:00 is het van belang dat er kan worden gefietst tussen de winkelvoorzieningen op de Nieuwe Markt, de Lange Groenendaal en de Lange Tiendeweg en vice versa. Gewoon om aansluitend boodschappen te doen en de bieb in de Chocoladefabriek te bezoeken of het cultuurhuis Garensinnerij. Dat is in de methodiek van het wijkmobiliteitsplan goed mogelijk door de verbinding St Anthoniestraat-Turfmarkt en het stukje Lange Tiendeweg-Achter de Kerk fietsbaar te maken in het nieuwe regime 'fietsers te gast'. Voor de Lange Groenendaal bent u voornemens om de toegang voor fietsers te verbieden. Wij erkennen dat de huidige situatie voor verbetering vatbaar is maar dan moet eerst de alternatieve fietsroute Achter de Vismarkt-Lage	We onderschrijven het belang van een goed doorwaadbare binnenstad voor de fiets. Om die reden geldt voor een groot deel van het voetgangersgebied 'fietsers te gast'. Echter dient daarbij aandacht te zijn voor de combinatie tussen voetgangers en fietsers op drukke tijden en locaties. Het zuidelijk deel van de Lange Tiendeweg valt onder deze drukke locaties. Een regime met een fietsverbod tussen 11:00 en 18:00 uur past daarbij. Voor de verbinding St Anthoniestraat-Turfmarkt geldt dat	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Gouwe-St Joostbrug worden opgewaardeerd, in beide rijrichtingen. Het knelpunt daarvoor ligt op het stukje Lage Gouwe tussen de St Joostbrug en Achter de Vismarkt. Hier moet ruimte worden geschapen voor tweerichtingen-fietsverkeer met voorrang voor fietsers van en naar Achter de Vismarkt, analoog aan de inrichting van de Hoge Gouwe tussen de St Joostbrug en de Aaltje Bakstraat. Tot dat is gerealiseerd moet op de Lange Groenendaal het regime 'fietsers te gast' gelden.</p>	<p>deze in de praktijk moeilijk te realiseren is. Deze verbinding vormt een chicane die deels over de Kleiweg loopt. De Kleiweg dient als drukke winkelstraat tussen 11:00 en 18:00 voor fietsers verboden te blijven om voetgangers voldoende ruimte te geven. Het uitzonderen van dit deel van de Kleiweg op deze regel levert een onduidelijke situatie op en is moeilijk met borden aan te duiden. Bovendien is de afstand waarop fietsers in het genoemde tijdvenster moeten afstappen beperkt tot circa 100 meter.</p>	
4.1	<p><i>Algemeen</i></p> <p>Het wijkmobiliteitsplan Binnenstad bevat veel elementen die wij van harte ondersteunen zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de insteek om in de binnenstad de voetganger voorop te stellen en de fietser te gast;</li> <li>• uitbreiden van fietsparkeer capaciteit, ook inpandig;</li> <li>• vergroten van de parkeercapaciteit op Klein Amerika door de touringcars en overnachting van campers te verplaatsen;</li> <li>• uitbreiden reguleringstijden voor betaald parkeren in de binnenstad naar 09:00-24:00 uur;</li> <li>• vereenvoudigd en duidelijk fietsverbod in kernwinkelgebied van 11:00-18:00;</li> <li>• vereenvoudiging van de venstertijden voor laden/lossen in het voetgangersgebied;</li> <li>• het bevorderen en faciliteren van deelauto's door de gemeente;</li> <li>• verbeteren van de toegang voor fietsers tot de Kazernebrug;</li> <li>• selectieve toegang tot de binnenstad.</li> </ul>	<p>Fijn dat u veel voorgestelde maatregelen ondersteunt.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
4.2	<p><i>Vergunningenplafond</i></p> <p>Het is duidelijk dat het aantal parkeervergunningen zal moeten verminderen omdat dit nu niet in balans is met het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Maar wij zijn van mening dat voor dit plan onvoldoende is onderzocht wat hiervan de effecten op de woningmarkt en op de bevolkingssamenstelling in de binnenstad zal zijn. Het is ons inziens noodzakelijk dat hier onderzoek naar gedaan wordt zodat alle consequenties meegenomen kunnen worden in de beslissingen over dit plan.</p>	<p>.De parkeersituatie is één van de vele aspecten die meewegen in het huren en kopen van woningen. Het afzonderlijke effect van een vergunningenplafond op de woningmarkt en bevolkingssamenstelling is niet te bepalen. Bij de monitoring en evaluatie van het VCP zal wel meegenomen worden of er feitelijke wijzigingen hierin worden geconstateerd.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Het stoppen met de uitgifte van vergunningen betekent niet dat nieuwe bewoners ook geen auto meer bezitten. Die kunnen ze dan alleen niet in de binnenstad parkeren.</p> <p>Wel zal het aantal parkeerplaatsen per woning dalen. Wij vinden dit een benadeling van de bewoners van de binnenstad t.o.v. andere wijken en een vermindering van leefbaarheid voor bestaande en nieuwe bewoners.</p> <p>Wij vinden het niet acceptabel dat het totaal aantal beschikbare parkeerplekken voor vergunninghouders minder wordt dan het huidige aantal vergunningen: 1.400. Het ligt voor de hand dat met een vergunningplafond het aantal aanvragen voor een gehandicaptenparkeervergunning en vaste parkeerplaatsen zal toenemen. Tevens is er nu al parkeerruimte getransformeerd tot oplaad-plekken, waarop niet geparkeerd mag worden. Deze kun je dus niet 100% meetellen als parkeerplek zoals nu gedaan wordt. Het is duidelijk dat het voorstel tot een plafond per parkeerlocatie een administratieve uitdaging wordt, want het zijn nu 6 locaties, die flink verschillen in bereikbaarheid en prijs: Binnenstad, Bolwerkgarage, Marktgarage, P&amp;R-garage, Klein Amerika en Vossenburchkade.</p> <p>Wij pleiten ervoor om dit als volgt uit te voeren: per locatie een aparte wachtlijst;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de mogelijkheid om op meerdere wachtlijsten te staan;</li> <li>• de mogelijkheid om met voorrang van vergunning te wisselen;</li> <li>• alleen de aanvraagdatum is leidend in volgorde op de wachtlijst voor een vergunning;</li> <li>• (Enige) uitzondering: mensen met een fysieke beperking die hun eigen auto besturen.</li> </ul>	<p>Het vergunningenplafond is een middel om in de binnenstad meer ruimte te maken voor groen en verblijven zodat het leef- en verblijfsklimaat voor alle bewoners verbetert. Daarnaast geeft het richting nieuwe bewoners het signaal dat bij wonen in de binnenstad van Gouda andere mobiliteitskeuzes horen dan bij wonen in bijvoorbeeld Gouda Goverwelle. Indien het vergunningenplafond leidt tot een wachtlijst, kan dit nieuwe bewoners aanmoedigen geen auto te kopen of hun huidige auto te verkopen en over te stappen op een alternatief vervoermiddel. Indien het bezit van een auto echt noodzakelijk is zijn er voldoende alternatieve parkeerlocaties vlakbij de binnenstad aanwezig.</p> <p>Dat het aantal parkeerplaatsen per woning daalt is een correcte stelling wanneer slechts naar de parkeercapaciteit van de binnenstad op straat wordt gekeken. Echter, door een vergunningenplafond in combinatie met prijsbeleid wordt het gebruik van garages en terreinen aantrekkelijker. De capaciteit op deze locaties vormt een alternatief voor de afname van straatparkeerplaatsen in de binnenstad.</p> <p>Er komt per locatie een plafond. Mocht het plafond voor een specifieke locatie bereikt zijn dan kan men zich op een wachtlijst laten plaatsen. Dit mag ook voor meerdere locaties. Er wordt maximaal 1 vergunning/abonnement per adres afgegeven.</p> <p>Mensen met een fysieke beperking en in het bezit van een Gehandicapten Parkeer Kaart (GPK) kunnen overal vrij parkeren, gelijk aan de huidige regeling.</p>	

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
4.3	<p><i>Extra parkeergelegenheid in de Zuid-West hoek</i>            In het stuk over 'opheffen bezoeker parkeren' staat dat dit geen goed idee is omdat bezoekers overal binnen 500 meter van een parkeergelegenheid kunnen komen. Dat geldt uiteraard ook voor de eigen inwoners van de binnenstad! De conclusie dat een parkeergarage op het terrein van Cargill alleen voor bewoners zou zijn bestrijden wij. Er is geen rekening gehouden met de enorme groei van Westergouwe. Noch is toename van toerisme en de ontwikkeling van de Nieuwe Veerstal-IJsselkade meegenomen. Wij verwachten dat een parkeergarage op deze locatie er ook voor zorgt dat er meer ruimte voor bezoekers op de andere terreinen zal zijn. Alle reden om deze investering toch te doen.</p>	<p>Het zwaartepunt van bestemmingen voor bezoekers van de binnenstad bevindt zich in de noordelijke helft van de binnenstad. Deze worden binnen redelijke afstand bediend door de Bolwerkgarage, Nieuwe Marktgarage en het parkeerterrein Klein Amerika. Deze locaties zullen voor de meeste bezoekers de voorkeur genieten boven een garage aan de zuidzijde van de binnenstad. De ontwikkeling van bezoekersfuncties in het zuiden van de binnenstad kan de aantrekkelijkheid van een garage in dit gebied voor bezoekers vergroten. Echter, los van de potentiële gebruikers van een zuidelijke parkeervoorziening zijn er diverse andere zaken die deze oplossing minder kansrijk maken. Zo blijkt uit overleg met Cargill dat deze partij niet bereid is om het eigen parkeerterrein beschikbaar te stellen voor parkeren door bewoners. Een parkeergarage onder de Museumhaven is vanwege de hoge investeringskosten en onzekerheid over het gebruik qua business case zeer ongunstig.            Zie ook antwoord zienswijzen 1.8 en 2.6.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
4.4	<p><i>Verplaatsing Campers en Touringcars</i>            Zoals in het stuk al staat: "In dit voorstel bieden geen van de parkeerterreinen nog ruimte om campers te laten overnachten." Dus zal daar eerst een oplossing voor gevonden moeten worden en dat kan dus niet op de Vossenburchkade.</p>	<p>Er wordt een onderzoek opgestart naar de mogelijkheden om een alternatieve locatie in te richten als (exclusieve) overnachtingsplaats voor campers. Dit staat los van het parkeren. Camperparkeren blijft overal mogelijk mits een camper niet langer is dan 6 meter. Op de Vossenburchkade worden plaatsen ingericht voor campers langer dan 6 meter; alleen om te parkeren.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
4.5	<p><i>Vergunningenplafond geldt voor ALLE parkeervergunningen</i>            In het Verdiepingsmemo 'Vergunningenplafond' wordt een uitzondering gemaakt voor bedrijfsvergunningen voor de binnenstad (nu 217). En in dit</p>	<p>Een plafond op bedrijfsvergunningen is voornamelijk niet nodig omdat het aantal bedrijfsvergunningen zeer beperkt is en de</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>plan worden alleen de vergunningen voor bewoners genoemd. Dat is meten met twee maten. Wij zijn van mening dat ook ondernemers hun auto op de terreinen kunnen stallen en verwachten dat het vergunningenplafond voor ALLE vergunningen om in de binnenstad op straat te parkeren geldt!</p>	<p>bedrijfsvergunninghouders met name overdag parkeren. De hoge parkeerdruk in de binnenstad treedt echter met name 's avonds op. Indien de parkeerdruk na de uitvoering van de voorgestelde maatregelen (te) hoog blijft zal worden bezien of ook voor de bedrijven een vergunningenplafond moet worden ingesteld en wat de consequenties daarvan zijn</p>	<p>wijziging in de stukken.</p>
4.6	<p><i>Prijsbeleid parkeervergunningen</i>  Het verdiepingsmemo 'Vergunningenplafond tbv wijkmobiliteitsplan Binnenstad' laat ons zien wat de voorgestelde tariefwijzigingen om die "meer in balans" te brengen.  De huidige plannen om de kosten van de "straatvergunning" voor binnenstadbewoners binnen 2 jaar te verdubbelen zijn niet acceptabel. Dan bepaalt je inkomen of je deze woonvoorziening nog kunt bekostigen. Ook wordt er zo onderscheid gemaakt in tarieven per wijk, want nu zijn die nog gelijk voor alle parkeerzones van de gemeente. Dat is meten met twee maten. Gelukkig zien we nu letterlijk in de huidige versie van het wijkmobiliteitsplan staan (pag.17 onderaan): "Door een terreinvergunning even duur of zelfs goedkoper te laten zijn dan een bewonersvergunning voor de binnenstad, worden bewoners verleid buiten de binnenstad te parkeren. Door ook het prijsverschil met een abonnement voor een parkeergarage te verkleinen, worden ook deze locaties voor bewoners een aantrekkelijker alternatief." Daar houden we de gemeente aan.  Wij stellen voor om het parkeren op de terreinen al op korte termijn flink goedkoper te maken, bijvoorbeeld 50 euro per jaar. Als de gemeente nu al de gelegenheid geeft om een straatvergunning hier naartoe om te zetten, zal dit de transitie alleen maar versnellen.</p>	<p>De memo in het bijlagenrapport betreft een indicatieve uitwerking van het vergunningenplafond met bijbehorende tarieven. Voor een terreinvergunning is een tarief van voornamelijk €150 aangegeven, de helft van het tarief voor een vergunning voor straatparkeren in de binnenstad.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
4.7	<p><i>Gezamenlijke parkeergelegenheid bij Cargill</i>  Opnieuw dringen wij er met klem op aan dat het college met Cargill in gesprek gaat over een gezamenlijke parkeergelegenheid. Dit bij voorkeur in samenwerking met Gouda Onderneemt, daar ook voor bezoekers parkeermogelijkheid aan die kant van de binnenstad van belang is. De gemeente heeft ook wat te bieden aan Cargill, b.v. een parkeerterrein op het deel van de Bosweg tussen de P.C. Hoofdstraat en Schielands Hoge Zeedijk.</p>	<p>De gemeente is reeds in overleg getreden met Cargill over de mogelijkheden van een gezamenlijke parkeergelegenheid. Deze partij geeft aan niet bereid is om het eigen parkeerterrein beschikbaar te stellen voor parkeren door bewoners.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
4.8	<p><i>Parkeergelegenheid aan zuidwestelijke kant van de binnenstad</i>  Het creëren van extra parkeergelegenheid aan de zuidwestelijke kant van de binnenstad zien wij als een BASISVOORWAARDE voor het slagen van het Wijkmobiliteitsplan binnenstad.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 4.3.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
4.9	<p><i>Gefaseerd straatparkeerplaatsen opheffen</i>  Uiteraard zijn wij van mening dat er eerst goede en betaalbare alternatieven voor binnenstadbewoners (die niet meer in de binnenstad mogen parkeren) gerealiseerd moeten zijn voordat je begint met het opheffen van parkeerplekken.  Maar daarnaast zou in het wijkmobiliteitsplan de voorwaarde opgenomen moet worden dat er eerst een plan gemaakt moet worden over de herinrichting van een (deel) van de grachten voordat er daar parkeerplaatsen opgeheven mogen worden. Dus alleen tegelijkertijd met een herinrichting kan een parkeerplek opgeheven worden.  Dit om te voorkomen dat de straat als racebaan gebruikt gaat worden omdat er, door het opheffen van parkeerplaatsen, een nog ruimere straat ontstaat als deze niet direct ook heringericht wordt.</p>	<p>We heffen alleen parkeerplaatsen op wanneer de parkeerdruk in de binnenstad dit toelaat en er reden is om met de vrij te spelen ruimte meerwaarde te creëren voor de openbare ruimte van de binnenstad.  Dat betekent dat de ruimte van parkeerplaatsen wordt benut voor bijvoorbeeld een aantrekkelijker verblijfsgebied, meer groen of fietsparkeren, afhankelijk van de locatie.  Het heeft ook onze voorkeur om dit te koppelen aan herinrichting van straten conform het kwaliteitsplan openbare ruimte. In ieder geval wordt altijd een alternatieve invulling gegeven aan de vrijgekomen ruimte. Zo wordt zo veel mogelijk voorkomen dat het straatprofiel uitnodigt tot hardrijden.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
4.10	<p><i>Gewichts- en lengtebeperking naar 10 meter en 20 ton</i>  De voorgestelde beperking zal voor binnenstad bewoners nauwelijks enige verlichting geven. Deze is volstrekt onvoldoende om te voorkomen dat de trillingen onze huizen verder beschadigen.  Wij zijn (en blijven) van mening dat er veel hogere restricties aan lengte en gewicht in dit plan opgenomen moeten worden, zoals die momenteel al in andere binnensteden gelden: Utrecht heeft diverse zones met lengte beperkingen van 2,2 of 9 meter en aslastbeperkingen van 3,5-4-5 en 8 ton. In Delft geldt zelfs een inrijverbod voor vrachtwagen boven de 3.500 kg. De meeste leveranciers leveren ook aan die steden.</p>	<p>Het wijkmobiliteitsplan bevat voor de korte termijn de basismaatregel om de gewichts- en lengtebeperking verder aan te scherpen. Als bij de evaluatie in 2025 blijkt dat de overlast (trillingshinder, verzakkingen en schade aan kademuren) onvoldoende is afgenomen, kan overwogen worden om het maximale tonnage aan te scherpen. In dat geval is een overslagpunt noodzakelijk om goederenstromen te kunnen opvangen die vervolgens gebundeld, op de gewenste tijd en met kleine en lichte voertuigen naar de binnenstad gebracht worden. Ook zal eerst de huidige wijze van afvalinzameling in de binnenstad moeten zijn aangepast.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
4.11	<p><i>Selectieve toegang tot de binnenstad</i>  Het collega heeft aangegeven hier een groot voorstander van te zijn en dit zelfs naar voren te willen halen. Nu nog staat in dit mobiliteitsplan dat er "een ruimhartig en laagdrempelig ontheffingsbeleid" zal zijn. Maar ook dat dit</p>	<p>Voor de invoering van selectieve toegang is nader onderzoek nodig. Van belang is te bepalen of andere maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan zorgen voor een autoluwe binnenstad. Het effect van een</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>nauwelijks enig effect zal hebben op het aantal verkeersbewegingen in de stad.</p> <p>Dit betekent ook dat iedere bezoeker een vergunning moet hebben om iets in de binnenstad op te halen.</p> <p>Wij verwachten dat in dit mobiliteitsplan aangegeven wordt hoe men autoluw daarmee bevordert en ook welke groepen beperkt zullen worden om de binnenstad in te gaan als het ruimhartige beleid strenger moet worden. Zijn dat de bewoners, ondernemers, bezorgers of bezoekers? Dit hoort in het plan te staan voordat je besluit te investeren in camera's, software en opzetten van een vergunningen administratie.</p>	<p>dergelijk systeem is ook afhankelijk op welke wijze ontheffingen worden verstrekt. Weinig voorbeelden van in Nederland. Dit onderzoek wordt op korte termijn uitgevoerd voordat investeringen in camera's/software en vergunningen administratie worden gedaan .</p>	
4.12	<p><i>Reguleringsstijden parkeren op zondag van 13:00-24:00</i></p> <p>Wij begrijpen niet waarom de reguleringstijden niet de hele week gelijk kunnen zijn. Dat is veel duidelijker. Er is geen reden voor uitzondering op zondag gegeven. Wij zien het verschil niet met de andere dagen van de week, zeker niet nu er geen zondagsluiting voor de winkels meer is. Eén regime is ook veel simpeler en duidelijker te communiceren en de keuze hiervoor dient ook duidelijk in het mobiliteitsplan te staan.</p>	<p>Door het besluit om winkelen op zondag mogelijk te maken (raad, 21 december 2022) kan de parkeeroverlast toenemen op de zondagmiddag. Daarom wordt betaald parkeren op straat in de binnenstad van 12.00 tot 0.00 uur ingevoerd.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken. Wel wordt een ambtshalve wijziging doorgevoerd voor de maatregel betaald parkeren op zondag.</p>
5.1	<p><i>Verzoekschrift ophef twee parkeerplaatsen Keizerstraat</i></p> <p>De bewoners aan de Keizerstraat stellen het volgende: wij hebben op 20 juni 2021 een verzoekschrift ingediend voor het opheffen van de twee parkeerplaatsen voor hun deuren en voor toestemming tot het plaatsen van plantenbakken. Dat verzoekschrift is afgewezen met verwijzing naar het geldende verkeersplan. Vervolgens hebben wij op 14 januari 2022 een bezwaarschrift ingediend, omdat wij van mening zijn dat wij zwaarwegende argumenten hebben voor het opheffen van deze twee parkeerplaatsen. Wij voegen het bezwaarschrift ter informatie als bijlage bij. Overigens zijn bewoners van de Keizerstraat al sinds 2017 bezig aandacht te vragen voor de onveiligheid in de straat bij onze woningen. Ambulances en brandweerwagens kunnen er niet of niet goed door als er auto's geparkeerd staan.</p> <p>Wij hebben na het indienen van ons bezwaarschrift een paar maal contact gehad met de heer Rausch en met mevrouw Van Dee, die ons beiden te kennen hebben gegeven dat er een nieuw wijkmobiliteitsplan zou komen, dat daarbij rekening zou worden gehouden met de wensen van burgers en dat we zo nodig een zienswijze konden indienen. In overleg met mevrouw Van Dee hebben we ons bezwaarschrift tijdelijk bevroren.</p> <p>Wij hebben op de site van de gemeente Gouda gezien dat het ontwerp-wijkmobiliteitsplan nu ter inzage ligt. Wij hebben het bekeken en we vinden</p>	<p>Gemeente ziet op dit moment geen aanleiding om deze 2 parkeerplaatsen in de Keizerstraat op te heffen. Het heeft de voorkeur parkeerplaatsen het eerst te verminderen en te herinrichten op locaties die de grootste meerwaarde voor de stad opleveren zoals langs de Hoge en Lage Gouwe, de Oost- en Westhaven, de Turfmarkt en in groene/ klimaatadaptieve aandachtsgebieden.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>het een mooi plan. Wij onderschrijven de uitgangspunten van harte. We zijn ook hoopvol gestemd wat betreft ons verzoek om opheffing van twee parkeerplaatsen: het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad wordt verlaagd, er komt meer ruimte voor voetgangers en fietsers en voor groen, en er is aandacht voor de cultuurhistorische uitstraling van de binnenstad. Dat zijn allemaal zaken die wij in ons bezwaarschrift ook naar voren hebben gebracht, naast andere minstens zo belangrijke punten als de veiligheid. In het plan lezen wij ook dat rekening is gehouden met klachten van bewoners.</p> <p>De grachten worden apart genoemd als straten waar parkeerplaatsen gaan verdwijnen, omdat "het water en de grachten minder goed beleefd worden". Dat is een prima argument, en een variant daarop achten wij bij ons van toepassing: de parkeerplaatsen maken dat "de cultuurhistorische uitstraling minder goed kan worden beleefd".</p> <p>Onze woningen bevinden zich in wat voorheen de Sint-Barbarakapel was, gebouwd in 1505. Zoals bekend staat de fraaie Sint-Barbaratoren nog trots overeind. De huizen dateren van 1690. Er zijn van de kapel onder meer nog spitsbogen aan de binnenkant en steunberen aan de buitenkant bewaard gebleven. Het gaat dus om historische pandjes, die een groot deel van de tijd helaas voor een deel aan het oog worden onttrokken omdat er, vaak erg grote, auto's voor staan geparkeerd.</p> <p>Wij hebben gezien dat de straten worden heringericht als de riolering wordt aangepakt. De straatparkeerplaatsen worden gefaseerd opgeheven. Dat gaat wel even duren, want er is sprake van een korte termijn (2023-2027), een middellange termijn (2028-2033) en een lange termijn (2033 en verder). Op welke termijn onze straat aan de beurt komt is niet aangegeven, en evenmin of de parkeerplaatsen bij ons voor de deur op de nominatie staan om te worden opgeheven.</p> <p>We hebben wel gelezen dat vooruitlopend op de herinrichting parkeerplaatsen al kunnen worden opgeheven. In ons geval is dat uitermate gemakkelijk: we kunnen een paar plantenbakken neerzetten, waarmee we meteen voor meer groen zorgen.</p> <p>We hebben ook gelezen dat de minimale breedte van een straat met eenrichtingverkeer 3.40 meter moet zijn. De straat bij onze woningen, gemeten van de buitenkant van de parkeerplaatsen tot het (smalle!) trottoir aan de overkant, meet slechts 2.50 meter. Bovendien staan de geparkeerde auto's vaak gedeeltelijk buiten het parkeervak, waardoor de doorgang nog smaller wordt. Het autoverkeer moet regelmatig zijn toevlucht nemen tot het trottoir aan de overkant. Uiteraard is dat een zeer onwenselijke situatie. Het trottoir is bestemd voor voetgangers, en niet voor autoverkeer.</p> <p>Samengevat luidt onze zienswijze als volgt:</p>		

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>1. Wij bepleiten het opheffen van de twee parkeerplaatsen voor de woningen Keizerstraat 104, 102 en 100.</p> <p>2. Wij bepleiten daarmee niet te wachten tot de herinrichting van de Keizerstraat aan de beurt is.</p> <p>3. Wij verzoeken om toestemming om op korte termijn al plantenbakken te plaatsen op de twee parkeerplaatsen.</p>		
6.1	<p>Wij ondersteunen bij deze mail de argumenten die door de indiener van zienswijze 4 zijn ingediend. Met name ook de wijzigingen van de toegankelijkheid van het vrachtverkeer binnenstad zal grote gevolgen hebben voor b.v. de verbouwingen die noodzakelijk zijn om de binnenstad in goede staat te houden. Met name de werkzaamheden voor de energietransitie via verbouwingen en isolatie van de panden zal te lijden hebben onder deze maatregelen. Ook de veranderingen van het straat parkeren heeft de voorkeur dat deze gefaseerd ingevoerd worden. Het idee dat de binnenstad nog minder toegankelijk moet zijn voor auto verkeer om het aantrekkelijker te maken voor toerisme is een fictie die met name door bureaucraten en andere vrijgestelden -die leven van het overheids rondpomp geld- gedeeld wordt maar in de praktijk geen of weinig voordelen biedt voor de middenstands-economie waaruit deze personen betaald worden.</p>	Zie antwoord op zienswijze 4.10, 4.11 en 7.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
7.1	<p>Prima dat alles beter en mooier wordt gemaakt. Maar het straffen van de binnenstadbewoner is belachelijk. Het goedkoper maken van parkeerplaatsen op klein amerika is uiteraard een goed idee. Maar het onbetaalbaar maken van parkeren bij je eigen deur is belachelijk. Wij hebben een prachtige woning maar kunnen straks bijna geen visite meer krijgen, verhuizen of boodschappen doen of laten bezorgen. Waarom moet alles beter voor de bezoeker en slechter voor de bewoner die zich al scheel betaald? Ik kan al niet goed lopen maar ach straks lekker 350 euro laten betalen om dichtbij te mogen parkeren. Het is te belachelijk voor woorden en niet eerlijk en zeker niet normaal. Ik moet dus aan de kant om een bezoeker ruimte te geven zodat jullie meer geld krijgen?!? Idioterie! Het is werkelijk te zot voor woorden. Er is verdomme nog nooit wat voor de binnenstadbewoners gedaan. Ga lekker iemand anders wegpesten.</p>	<p>Het aanpassen van de tarieven, het invoeren van een parkeervergunningenplafond en het opheffen van enkele parkeerplaatsen zorgt voor een autoluwe binnenstad en een aantrekkelijk verblijfsklimaat. Bezoekersparkeren op straat en het in- en uitstappen nabij de woning blijft mogelijk. Er komen niet meer parkeerplaatsen voor bezoekers in de binnenstad. Bewoners kunnen net buiten de binnenstad voordelig parkeren. De loopafstand kan iets toenemen. Mensen met een fysieke beperking en in het bezit van een Gehandicapten Parkeer Kaart (GPK) kunnen overal vrij parkeren, gelijk aan de huidige regeling. Zie ook antwoord zienswijze 4.2</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
8.1	<p><i>Autoluwe binnenstad</i> Zoals bekend is de indiener vanaf het begin van zijn bestaan voorstander van een autoluwe binnenstad. Dat betekent voor ons dat gekeken wordt naar</p>	Als basismaatregel is een Dynamisch Parkeerverwijssystem (PRIS)	Deze zienswijze leidt niet tot een

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>maatregelen die het autoverkeer in de binnenstad tegengaan. De meeste winst valt volgens ons te halen uit maatregelen die het zoekende winkelende en toeristische publiek direct doorsturen naar de parkeerterreinen en parkeergarages. Uit ervaring is bekend dat bij veel bezoekers niet bekend is dat het parkeren in de garages goedkoper is dan op straat en op de parkeerterreinen zelfs nog goedkoper. Wij verzoeken u de voorlichting op verkeersborden en bij betaalgelegenheden te verbeteren.</p> <p>De indiener is groot voorstander van het opheffen van parkeerplaatsen langs de grachten. Wij hebben verzocht om daarbij een looproute direct langs het water te creëren. Het zicht op water geeft een mooie impuls aan de beleving van de binnenstad.</p>	<p>opgenomen voor de korte termijn. Deze maatregel moet er aan bijdragen dat bezoekers van de binnenstad eenvoudiger de parkeergarages en terreinen weten te vinden. De communicatie van de prijzen per parkeerlocatie op parkeerborden is moeilijk te realiseren. Bij betaalgelegenheden staat de prijs op de automaat vermeld.</p>	<p>wijziging in de stukken.</p>
8.2	<p><i>Opheffen parkeerplaatsen bewoners</i></p> <p>Belangrijk is om in het oog te houden dat de belangen van bewoners, zowel de huidige als toekomstige in de afweging worden meegenomen. Maak een vervangende oplossing mogelijk. Wellicht wordt dat wat duurder dan op straat maar een plek in een parkeergarage heeft ook enorme voordelen. Voordat de Parkeergarage Bolwerk werd gebouwd heeft de indiener een enquête gehouden onder binnenstadbewoners. Die wees uit dat er zeker belangstelling bestaat voor een plek in de parkeergarage mits tegen een redelijke prijs. Nader onderzoek naar wat men als redelijk ervaart moet dan worden gedaan. Een parkeervoorziening aan de zuidzijde van de stad is dringend gewenst.</p>	<p>Het wijkmobiliteitsplan van de binnenstad beoogt om met prijsbeleid het prijsverschil tussen een abonnement voor een parkeergarage en die van een straat/terreinvergunning te verkleinen, worden ook deze locaties voor bewoners een aantrekkelijker alternatief vormen. Parkeren in een garage heeft immers ook voordeel: de auto staat in een veilige en comfortabele ruimte en een parkeerplaats is vaak sneller gevonden. Voor een parkeervoorziening aan de zuidzijde van de stad verwijzen we u naar het antwoord op zienswijze 4.3</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
8.3	<p><i>Deelvoorzieningen</i></p> <p>De indiener is voorstander van deelauto's. Ook die kunnen een oplossing zijn voor het niet langer nodig hebben van een eigen parkeervergunning. Voor wat betreft deelfietsen en scooters hebben wij opgemerkt dat we geen voorstander zijn van deelscooters. Wel van deelfietsen waar dan wel voorzieningen voor moeten worden getroffen waar men deze kwijt kan in de binnenstad. Bij voorkeur niet op straat. Plus een zodanig regime dat men na gebruik de deelfiets niet kan achterlaten in het openbaar gebied.</p>	<p>De gemeente wil het deelvervoer stimuleren. In het ontwerp-Beleidskader Deelvervoer wordt voorgesteld om alleen een vergunning af te geven voor deelscooters en deelfietsen als de mogelijke overlast in de openbare ruimte beperkt wordt. Voor de binnenstad is alleen stalling in hubs mogelijk. Zie ook antwoord zienswijze 2.6</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
8.4	<p><i>Parkeren op bruggen</i></p> <p>Met name in de Zeugstraat, maar ook in de Peperstraat worden meerdere bruggen gebruikt als parkeerplaats voor auto's en stalling voor afvalcontainers. Dat verstoort de zichtlijn over de grachten en is ontsierend. Het gaat hier met name om particuliere bruggen die over gemeentelijk water zijn gesitueerd. Daar het water onder de bruggen geen particulier eigendom is maar gemeentelijk kan de gemeente hier eisen aan stellen. Wij vragen u om</p>	<p>Met dit wijkmobiliteitsplan kan de gemeente niet een bepaald gebruik van particuliere bruggen afdwingen.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>in het kader van het parkeren in het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad hier actie op te ondernemen. In de toelichting bij het huidige bestemmingsplan staat hierover het volgende:</p> <p><i>"In het plangebied zijn de bruggen een punt van aandacht. De bruggen moeten als zodanig herkenbaar zijn en mogen geen brede overkluizing worden. Dit wordt conform het geldende beleid vastgelegd in het bestemmingsplan door uitsluitend bruggen en/of overkluizingen toe te laten daar waar de aanduiding 'brug' is opgenomen. Alleen via een afwijkingsprocedure kunnen op andere plaatsen bruggen worden aangelegd. Achtergrachten hebben een smal asymmetrisch profiel. Er staan weinig bomen en de watergang heeft meestal aan weerszijden stenen kades. Aan één zijde van de watergang is een weg aanwezig die onder andere gebruikt wordt voor het bevoorraden van winkels en bedrijven. De andere zijde bestaat deels uit verharding en deels uit stadstuinen. Omdat deze grachten aan de achterkant gesitueerd zijn, bestaat het gevaar dat ze verwaarloosd raken waardoor een armoedig karakter kan ontstaan. De na te streven situatie is dat de achtergrachten herkenbare structuren zijn in de stad. Dit kan worden gerealiseerd door het karakter en de herkenbaarheid te behouden en verwaarlozing te voorkomen."</i></p> <p>Verder speelt zich in het plangebied de discussie omtrent autobruggen. Het is gewenst om het aantal bruggen, de breedte van de bruggen en de afstand tussen de bruggen te regelen. Dit om te voorkomen dat een wildgroei aan bruggen in de binnenstad ontstaat. Om waterbeheer in combinatie met andere belangen in de binnenstad zo goed mogelijk te combineren worden voor de komende periode de volgende maatregelen uitgewerkt:</p> <p>Uit huidig bestemmingsplan binnenstad oost:</p> <p><i>13.2.3 Bruggen Op de gronden met de aanduiding 'brug' geldt dat: a. de hoogte van de brug niet meer mag bedragen dan 5 m; b. bouwwerken niet zijn toegestaan indien daardoor niet meer zou kunnen worden voldaan aan de voor een goede waterhuishouding nodige vrije waterspiegel en een minimum doorvaarhoogte van 1.25 m.</i></p>		
8.5	<p><i>Vervoer over water</i></p> <p>Op de grachten in de binnenstad van Gouda wordt steeds meer gevaren. Dat geeft een levendig beeld. Daarnaast wordt voor (grond)werkzaamheden ook het water gebruikt om dichtbij de locatie te komen waar wordt gewerkt. Als voorbeeld noemen wij het verhogen met grond van het plantsoen in het Arie Kerssensteegje. Grond hiervoor is aangevoerd naar de Turfmarktgracht. Dit om te voorkomen dat de Turfmarkt moest worden afgesloten gedurende de werkzaamheden. Een mooie oplossing en goed gebruik van het water. De indiener pleit ervoor de bevaarbaarheid van de Turfmarkt- en Zeugstraatgracht te behouden als de peilverlaging wordt doorgezet.</p>	De gemeente sluit met dit wijkmobiliteitsplan aan op afspraken die in het kaderplan bodemdaling en het waterfonds zijn gemaakt (zie ook raadsvergadering van 8 februari 2023)	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
8.6	<p><i>Zijlen, poorten en stegen</i></p> <p>Voor het beschermd stadsgezicht van de binnenstad is de openbare toegankelijkheid van het weefsel van de zijlen en stegen van groot belang. Voorkomen moet worden dat de zijlen en stegen langzaam dichtslippen en particulier terrein worden. Een en ander is verwoordt in de beleidsnotitie 'Openbaarheid plaatsen in de binnenstad' van 22 oktober 1996, alsmede in de stedenbouwkundige visie en het daarbij behorende beeldkwaliteitsplan uit 2005 (zie paragraaf 3.1.3.2). Daarin is beschreven dat de binnenstad wordt gekenmerkt door een fijnmazig stratenpatroon met een diversiteit aan ruimtetypes binnen een continu stelsel (zoals: plein, gracht, straat, steeg en hof). De beleidsnotitie is destijds door het college vastgesteld om te bepalen hoe moest worden omgegaan met verzoeken om de zijlen en stegen af te sluiten. Daaruit vloeien de volgende aandachtspunten voor dit bestemmingsplan voort:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stegen mogen niet worden bebouwd door ze bij het naastgelegen pand te trekken.</li> <li>2. Afgesloten stegen moeten zoveel mogelijk worden opengemaakt (in ieder geval overdag).</li> </ol> <p>De zijlen en stegen zijn in dit bestemmingsplan voorzien van de bestemming 'Verkeer - Verblijf', teneinde het openbare karakter te benadrukken. Zijlen en stegen die reeds in het verleden zijn betrokken bij particuliere tuinen hebben een bestemming 'Tuin' of 'Tuin-Erf' gekregen, in overeenstemming met de bestemmingen in het voorgaande bestemmingsplan. Deze bestemming laten ook paden toe, zodat het bestemmingsplan het weer open maken van deze zijlen en stegen niet in de weg staat. Wij vragen u om in het Wijkmobiliteitsplan voor de binnenstad aandacht te geven aan het ondernemen van actie die leidt tot het weer openbaar maken van alle zijlen, stegen en poorten.</p>	<p>Uw aandachtspunt komt aan de orde in het kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad. Dit plan wordt momenteel afgerond en naar verwachting voor de zomer 2023 aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Zie ook antwoord zienswijze 2.13.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
8.7	<p><i>Parkeergelegenheden op erf en tuin</i></p> <p>Wij vragen aandacht voor de particuliere parkeerterreinen in de binnenstad zoals achter de Herpstraat en bij de Slapperdel. Deze zien er onaantrekkelijk uit terwijl ze toch zichtbaar zijn vanaf de openbare weg. Kan hier ook de eis aan worden gesteld dat deze terreinen met de 15% groen worden aangekleed zoals in de groenstructuurvisie wordt gesteld? In het kader van het project Grijs wordt Groen kunnen B&amp;W het planten van bomen subsidiëren. (Deze nemen weinig plaats in en geven in de zomer schaduw aan parkeerders.) Een groot verdriet voor de indiener is de omzetting van de tuin achter het pand van de Reünie aan de Oosthaven. Voordien een groot terrein met bomen en groen en nu een grote kale plek. Hoe heeft dit kunnen gebeuren? Wij stellen voor dat bij de herziening van het bestemmingsplan een gedeelte van het</p>	<p>Dit wijkmobiliteitsplan heeft betrekking op maatregelen voor de openbare ruimte. Wij zullen uw punt onder de aandacht brengen bij de herziening van het bestemmingsplan en de uitvoering van de groenstructuurvisie.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	terrein de bestemming Openbaar Groen of Park krijgt. De gemeente kan deze grond aankopen en inrichten tot een kleinschalig stadspark.		
9.1	<p><i>Tarieven parkeervergunningen</i> Is het de gemeente bekend dat wij leven in een tijd waar we niet meer met paard en wagen ons voort bewegen, maar dat we dit al decennia met auto's doen. Voordat het wijk mobiliteitsplan Binnenstad uitgevoerd kan worden, moeten eerst de juiste stappen gezet worden. Bewoners van de binnenstad moeten hier niet de dupe van worden. Moeten eerder gecompenseerd worden dan gestraft worden met duurdere parkeervergunningen.</p> <p>Wij zijn tegen verhoging van vergunningen van bewoners. Daarentegen zou het vergunning beleid voor winkeliers gecontroleerd en aangepast moeten worden. Waarom parkeren in de binnenstad? Er zijn nog teveel vergunningen bij winkeliers. Is hier al eens onderzoek naar gedaan, wat is de uitkomst en wat is hier mee gedaan?</p> <p>Gemeente Gouda heeft altijd aangegeven dat de binnenstad van Gouda bewoonbaar moet zijn. Feit is dat ook deze bewoners auto's hebben en niet anders beschouwd mogen worden dan andere bewoners van Gouda. Dus is een verhoging van o.a. de vergunning absoluut niet terecht.</p> <p>In andere steden is er mogelijkheid voor goedkoper tarief/ knokpartij voor visite. Is hier ook naar gekeken en wat is het voorstel voor bewoners van de binnenstad. ( bijvoorbeeld bezoek wat moeilijk ter been is, maar geen gebruik kan maken van een gehandicapte plek).</p>	De historische binnenstad is niet ingericht voor de auto. De gemeente wil meer ruimte bieden voor lopen en fietsen en komen tot een autoluwere binnenstad. Bezoekers / visite kunnen kiezen voor duurdere parkeerplaatsen op straat en in de P-garages of goedkoper parkeren op de parkeerterreinen buiten de binnenstad. Bewoners kunnen ook gebruik maken van de verschillende parkeerlocaties met verschillende tarieven. Zie ook antwoord zienswijzen 4.5 en 7.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
9.2	<p><i>Gefaseerd straatparkeerplaatsen opheffen:</i> Er moet eerst goede en betaalbare alternatieven voor binnenstadbewoners ( die niet meer in de binnenstad mogen parkeren) gerealiseerd zijn voordat er begonnen wordt met het opheffen van parkeerplekken.</p> <p>En er zou in het wijkmobiliteitsplan de voorwaarde opgenomen moeten worden dat er eerst een plan gemaakt moet worden over de herinrichting van een (deel) van de grachten voordat er daar parkeerplaatsen opgeheven mogen worden. Dus alleen tegelijkertijd met een herinrichting kan een parkeerplek opgeheven worden.</p>	Met de maatregelen in het wijkmobiliteitsplan wordt beoogt om binnenstadbewoners door het aanbod van aantrekkelijke alternatieven voor parkeren op straat te verleiden tot ander parkeergedrag. Zie voor het opheffen van parkeerplaatsen het antwoord op zienswijze 4.9.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
10.1	<p><i>Aansluiten bij zienswijze 4</i> Als eerste sluiten wij ons geheel aan bij de indiener die zienswijze 4 heeft opgesteld en ingediend. Op deze zienswijze hebben wij nog een aanvulling ten aanzien van het vergunningenplafond.</p>	Zie antwoorden zienswijzen 4.1 - 4.12	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
10.2	<p><i>Verstrekken parkeervergunningen</i> Jaren geleden heeft de gemeente Gouda de regel ingesteld dat indien er eigen parkeergelegenheid is/wordt gerealiseerd (bij bijv nieuwbouw), dat de betreffende bewoners GEEN parkeervergunning kunnen verkrijgen. Helaas</p>	Adressen met eigen parkeergelegenheid hebben geen recht op een parkeervergunning.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>wordt deze regel al jaren niet (meer) nageleefd door de gemeente Gouda. Het verzoek is dan ook om de regel correct toe te passen.</p> <p>Het zou goed zijn om de regel binnenstad breed te trekken: elke bewoner die een eigen parkeerplaats heeft in de binnenstad, GEEN parkeervergunning meer toe te kennen. Dit zal een verlaging van de parkeerdruk teweeg brengen op straat en dus ten goede komen aan het verlagen van het vergunningenplafond.</p>		
11.1	<p><i>Trillingsoverlast Hoge Gouwe</i></p> <p>Van bepaalde gebieden wordt aangegeven dat er trillingsoverlast is. De Hoge Gouwe staat hier niet bij, terwijl trillingen in veel huizen (volgens onze burens) dagelijks voelbaar zijn. Hier is in het verleden ook melding van gedaan bij de gemeente. Waarom wordt de Hoge Gouwe niet als gebied gezien waar trillingsoverlast is?</p>	<p>De nota grote en zware voertuigen stelt het volgende: "Voor het opstellen van deze Nota is hinder opnieuw geïnterviewd. In de binnenstad is in meer straten hinder ervaren door grote en zware voertuigen, dan de drie straten met een beperking voor voertuigen langer dan 10 meter of zwaarder dan 20 ton. Grote en zware voertuigen tasten kades en historische panden aan. Zo wordt hinder ervaren door het gewicht van de voertuigen dat in combinatie met de zachte veenbodem kades laat verzakken." Deze tekst heeft betrekking op de locaties in de gehele binnenstad. Dit aandachtspunt geldt dus ook voor de Hoge en Lage Gouwe.</p>	<p>De Hoge en Lage Gouwe wordt toegevoegd op de kaart van pagina 20 van de Nota Grote en Zware Voertuigen.</p>
11.2	<p><i>Hoofdroute zwaar verkeer</i></p> <p>Er wordt in het plan aangegeven dat een maatregel is om de hoofdroute voor zwaar verkeer beter aan te geven. Het lijkt erop dat de hoofdroute over de Hoge Gouwe blijft lopen. Is dit een correcte aanname?</p>	<p>De gedefinieerde hoofdroutes beperken zich tot het gebied buiten de binnenstad en worden getoond op pagina 26 van de Nota Grote en Zware Voertuigen. In het VCP zijn geen specifieke routes voor de binnenstad opgenomen. Daarom is uitgegaan van de huidige bevoorradingsroutes, zoals zijn weergegeven op pagina 17 van de nota. De Hoge Gouwe is onderdeel van deze bevoorradingsroutes. Echter beoogt de Nota Grote en Zware Voertuigen dat de binnenstad te bevoorraden blijft vanuit alle windrichtingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kleiwegplein (eenrichting in)</li> <li>• Lange Tiendeweg (eenrichting uit)</li> <li>• Nieuwe Veerstaal</li> </ul>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Pottersplein</li> </ul>	
11.3	<p><i>Emissievrij zwaar verkeer</i> Er wordt vooral ingezet op emissievrij zwaar verkeer in de binnenstad. Maar ik zie niet welke maatregelen er komen om de trillingen op de Hoge Gouwe weg te nemen. Kunt u aangeven of hier ook wat aan gedaan wordt? En zo ja, wat zijn de maatregelen?</p>	Een maatregel uit de Nota Grote en Zware Voertuigen die is overgenomen in het wijkmobiliteitsplan voor de binnenstad is het instellen van een lengte- en gewichtsbeperving van voertuigen voor de gehele binnenstad. Deze maatregel waarbij een maximale lengte van 10 meter en maximaal gewicht van 20 ton gaat gelden moet de aantasting, schade, hinder en verkeersonveiligheid in de binnenstad, (waaronder de Hoge Gouwe) beperken.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
12.1	<p><i>Vergunningenplafond</i> Vergunningenplafond instellen wanneer er (betaalbare) alternatieve parkeermogelijkheden zijn. Het totaal aantal vergunningen over alle beschikbare plaatsen (parkeerterreinen, - garages en op straat) moet gelijk zijn (blijven) aan het huidige aantal van 1400.</p>	Zie antwoord op zienswijze 4.2	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
12.2	<p><i>Vergunningtarieven</i> De tarieven voor de vergunningen moeten betaalbaar blijven en niet hoger zijn dan in andere delen van Gouda</p>	Antwoord gemeente op prijsbeleid. Zie 7.1 en 9.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
12.3	<p><i>Herinrichtingsplan voor ophef parkeerplaatsen</i> De voorwaarde dat er eerst een herinrichtingsplan gemaakt moet worden voordat er parkeerplaatsen verwijderd worden dient opgenomen te worden in dit plan.</p>	Zie het antwoord op zienswijze 4.9.	
12.4	<p><i>Gewichtsbeperving</i> De gewichtsbeperving van 20 ton is onvoldoende om trillingvrij te wonen en moet verder omlaag gebracht worden.</p>	Zie antwoord op zienswijze 4.10	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
12.5	<p><i>Overlast vrachtverkeer en werkmaterieel</i> De afgelopen jaren heb ik meermaals meldingen gedaan bij jullie voor zeer zware overlast van vrachtverkeer en werkmaterieel. Ons huis staat soms zo te trillen, dat mijn stucplafond deeltjes loslaat, er scheuren ontstaan in wanden en plafond en zelfs een waterleiding (koppeling) is losgetrild. Ik zie nergens in de plannen dat de Hoge Gouwe nu eens ontlast gaat worden. Sterker nog, deze wordt als hoofdroute gezien en ook nergens is de Hoge Gouwe opgenomen in het gebied dat overlast ervaart. Dit is ongewenst resp. onwaar. Ik heb tientallen foto's en filmpjes vanuit mijn huis, waarop 40- tot 50 tons vrachtwagens e.d. rijden. Zelfs een dieplader heb ik meermaals voorbij zien komen. Het kan juist zo niet langer, laat staan dat dit gestimuleerd wordt.</p>	<p>De bevoorradingsroutes zijn gericht op het winkelhart van de binnenstad. Een route via het Raam is voor deze bestemmingen niet geschikt.</p> <p>Zie verder het antwoord op zienswijzen 11.2 en 11.3.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	Kan zwaar verkeer niet via het Raam i.p.v. langs de kwetsbare Gouwe? Wat is de afweging geweest om te kiezen voor de route langs de Gouwe?		
12.6	<p><i>Niet-bestemmingsverkeer</i></p> <p>Overig niet-bestemmingsverkeer: hoe wordt dit tegengegaan? Zwaar materieel van bijvoorbeeld Nederhof rijdt meermaals per week 'zomaar' over de Hoge Gouwe, de Westhaven op en de stad uit. Volgens hetgeen jullie mij vertellen, kan alleen Handhaving optreden, echter zij beginnen om 09.00 en het vrachtverkeer start vanaf 06.30. Is het bedoeling dat zulke routes nu gestimuleerd worden in dit plan? Zo ja, waarom? Zo nee, hoe wordt voorkomen?</p>	<p>Slechts 2% van het verkeer in de binnenstad betreft vrachtverkeer. Voor het overgrote deel van het verkeer in de binnenstad geldt dat deze hier ook daadwerkelijk een bestemming hebben. Voor dit verkeer zijn de bevoorradingsroutes van pagina 17 van de Nota Grote en Zware Voertuigen het meest geschikt. Het is niet gewenst dat deze routes worden gebruikt voor vrachtverkeer dat geen bestemming heeft in de binnenstad. Met de inrichting van de Zero-emissiezone Stadslogistiek (ZES) en invoering van lengte- en gewichtsbepaling 10meter en 20 ton zal het vrachtverkeer verder beperkt worden. Zie ook antwoorden zienswijzen 4.10 en 11.1</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
12.7	<p><i>Zero emissie vrachtverkeer</i></p> <p>En v.w.b. het emissieloze vrachtverkeer: hier moet een maximum gewicht aan gehangen worden. Is dit voorzien? De nieuwe vrachtwagens van bijv. AH zijn emissieloos maar m.i. zwaarder dan een normale vrachtwagen i.v.m. de accu, of de trillingen verplaatsen zich anders. Is er onderzoek gedaan naar met kleinere wagens rijden maar dan vaker bevoorraden? Welke afweging is gemaakt om te kiezen voor zwaar emissieloos vrachtverkeer?</p>	<p>Over het algemeen zijn voertuigen in elektrische vorm inderdaad zwaarder dan dezelfde voertuigen op fossiele brandstoffen. In dit kader onderzoeken de regionale ondernemersverenigingen momenteel of het ontwikkelen van één of meerdere commercieel geëxploiteerde stadsdistributiehubs hier een rol in kan spelen. Zie ook de zienswijzennota behorend bij de Nota Grote en Zware Voertuigen (met name antwoord op zienswijze A6)</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
13.1	<p><i>Ophef parkeerplaatsen</i></p> <p>In het hoofdrapport van het Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Binnenstad staat op pagina 17 dat er gepoogd wordt parkeerplaatsen rond de grachten op te heffen en deze in te zetten voor o.a. groen en verblijven. Juist dit laatste baart ons grote zorgen aangezien wij aan de Hoge Gouwe wonen en er nu al in de Aaltje Bakstraat, vanwege gemis van het terras bij het theehuis, veelal op straat wordt gehangen en soms ook al aan de gracht wordt gezeten. Dit hangen zorgt voor overlast en wanneer er meer verblijfplaatsen in de nabijheid van het theehuis komen om te zitten zal dit</p>	<p>Om burgers meer gevoel van veiligheid te geven, is het belangrijk dat er voldoende ogen aanwezig zijn op straat. Aanwezigheid van andere burgers op openbare plekken zorgt ervoor dat mensen zich veiliger voelen en werkt preventief op criminaliteit en overlast. Door in te zetten op meer ruimte voor verblijven en groen wil de gemeente de</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>voor meer (geluids)overlast zorgen en een onveilig gevoel aan bewoners, voorbijgangers en bezoekers geven. (Wij hebben enkel glas wat geen dubbel glas mag worden en dat betekent dat als er voor ons huis gezeten kan worden wij nog meer geluidsoverlast zullen krijgen. Er wordt nu al in het raam van de tandarts gehangen en bij meer groen en ruimte zullen er ook meer mensen komen zitten daar.) Is het een idee om de parkeerplaatsen hier alleen voor vergunninghouders beschikbaar te maken?</p>	<p>levendigheid op straat vergroten zodat het fijn wonen en verblijven is voor iedereen. Door goed na te denken over de inrichting van opgeheven parkeerplaatsen op verschillende locaties wordt zo veel mogelijk voorkomen dat deze plekken leiden tot meer overlast.</p> <p>Voor het wijkmobiliteitsplan is onderzocht of parkeerplaatsen alleen beschikbaar gemaakt kunnen worden voor vergunninghouders. Echter, kleven hieraan verschillende nadelen. Meer informatie hierover is te vinden in het bijlagenrapport bij het wijkmobiliteitsplan binnenstad op pagina 104 en 105. Zie ook antwoord zienswijze 1.10</p>	
13.2	<p><i>Maximaal tonnage</i> Op pagina 21 lees ik dat het gewicht van een voertuig maximaal 20 ton mag zijn. Dit geeft alsnog overlast en trillingen in de huizen aan de Hoge Gouwe. Het is nu zo dat bij voertuigen met een zwaar gewicht soms een barst in de ruit springt. (Wij hebben een aantal barsten in de ruiten.) Graag zouden wij zien dat het tonnage nu al verlaagd kan worden.</p>	Zie antwoord op zienswijzen 4.10, 11.1 en 12.6	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
14.1	<p>Wij begrijpen heel goed dat de stad mee moet bewegen met haar tijd; minder ruimte voor het verkeer, zeker voor vrachtverkeer en meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Meer groen. Meer bomen. Dat gaat zeker om luchtkwaliteit en aantrekkelijkheid! En ook leefbaarheid! Maar hierbij samengevat onze voornaamste bedenkingen, want leefbaarheid betekent in onze opinie tevens dat de stad goed bereikbaar moet zijn.</p>	Het wijkmobiliteitsplan moet inderdaad zorgen voor een aantrekkelijke binnenstad.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
14.2	<p><i>Parkeervergunning bewoners.</i> Nu hebben wij als huidige bewoner wel een parkeervergunning en die mogen wij ook behouden. Hopelijk blijven voor inwoners van de binnenstad voldoende parkeerplaatsen beschikbaar en daar hebben wij, bij de huidige plannen, onze twijfels bij. En wij vragen ons ondertussen wel af of wij de vergunning ook mogen behouden als wij binnen het centrum zouden verhuizen!</p>	De parkeermaatregelen zoals deze in het wijkmobiliteitsplan voor de binnenstad zijn opgenomen worden genomen op basis van goede monitoring en evaluatie. Dit betekent dat veel maatregelen alleen worden genomen op het moment dat dit ook nodig/mogelijk is. Bij het instellen van het vergunningenplafond zullen nadere regels omtrent bijvoorbeeld bij het verhuizen in de binnenstad worden bepaald.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
14.3	<p><i>Parkeergelegenheid zuidwest zijde binnenstad.</i></p> <p>Er is, zoals ook in het plan staat aangegeven, volstrekt onvoldoende parkeergelegenheid aan de zuidwestzijde van de stad. Gedacht wordt hierbij aan Goud-Asfalt en Cargill (Unichema). Ik opperde eerder een ondergrondse parkeervoorziening op de Raam, onder de parkeerstrook of onder de Museumhaven. Dat is beslist aantrekkelijker om lopend het centrum goed en veilig te kunnen bereiken. Als er een parkeervoorziening op Goud-Asfalt zou komen, dan zou ook aan een loopbrug gedacht moeten worden. En voor een voorziening bij Cargill is de loopafstand en de (verkeers)veiligheid in het geding.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijzen 1.8, 2.6 en 4.3.</p> <p>De parkeervoorziening onder Raam is niet eerder aan de orde gekomen. Onder het noordelijke deel is de kansrijkheid beperkt vanwege aanwezigheid Bolwerk. Onder het zuidelijke deel zal de businesscase vergelijkbaar zijn met die van een garage onder Museumhaven.</p> <p>Een parkeervoorziening bij Goud-Asfalt wordt niet als haalbare oplossing. De bereikbaarheid middels het pontje is niet afdoende. Een eventuele voetgangersbrug is erg kostbaar.</p> <p>De genoemde locaties zullen in het onderzoek naar uitbreiding parkeercapaciteit worden meegenomen.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
14.4	<p><i>Bezoekers van bewoners.</i></p> <p>Nogmaals aandacht voor bezoekers van bewoners. Het wordt, vooral voor ouderen en gezinnen met kleine kinderen, een welhaast onneembaar probleem om als bezoeker de binnenstad in te mogen met de auto om het te bezoeken adres te kunnen bereiken. Of wellicht zelfs door een begeleider met een auto voor de deur bij iemand te worden afgezet. Zo wordt het wel extra onaantrekkelijk om in de binnenstad op bezoek te gaan! Wij wonen in de Peperstraat. Nu is het voor genoemde groepen (ouderen en gezinnen met kleine kinderen) reeds een probleem om ver te moeten lopen vanaf garage Bolwerk of parkeerplaats Klein Amerika. Te ver!</p>	<p>Bij de invoering van maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan is de toegankelijkheid van de binnenstad voor bezoekers een belangrijk aandachtspunt. Omdat ondernemers ook gebaat zijn bij goede voorzieningen voor bezoekers, worden ingrepen die invloed hebben op bezoekers zorgvuldig afgewogen. Zie ook zienswijze 1.10.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
14.5	<p><i>Wonen in de binnenstad.</i></p> <p>Ook vragen wij ons af wat het zal doen met de aantrekkelijkheid om in de binnenstad te gaan wonen als er geen parkeervergunningen meer worden verstrekt, zeker als er geen parkeermogelijkheid is in de directe omgeving! Dus wat ons betreft: eerst de voorzieningen en dan pas het beleid aanscherpen!</p>	<p>Zie de antwoorden op zienswijze 2.6 en 4.2.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
14.6	<p><i>Waarde (historische) panden binnenstad.</i></p> <p>In relatie tot punt 4 is dan tevens de vraag wat een en ander met de waarde van de huizen in de binnenstad gaat doen. Die zullen wel eens kunnen gaan kelderen als er geen redelijke parkeervoorzieningen zullen zijn!</p> <p>Wij wensen u wijsheid in uw afwegingen en een warm hart om de binnenstad goed bereikbaar te houden, voor alle groepen! Dat komt de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de binnenstad zeer zeker ten goede!</p>	<p>Zie ook antwoord zienswijze 4.2.</p> <p>Voor het VCP is er juridisch advies ingewonnen omtrent de waarde van woningen en parkeren (zie achtergrondrapport VCP blz 140; <a href="https://webdav.goudappel.nl/fsdownload/LDSXNRz3D/Juridisch%20advies%20inzake%20nadeelcompensatie">https://webdav.goudappel.nl/fsdownload/LDSXNRz3D/Juridisch%20advies%20inzake%20nadeelcompensatie</a> )</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
15.1	<p>Ik schrijf u deze email namens het bestuur van de Markten in Gouda. Wij hebben het (ontwerp) Nota grote en zware voertuigen Gouda gelezen en het valt ons op de ambulante handel in het stuk niet is meegenomen. Op donderdag en zaterdag wordt er markt gehouden in het centrum van Gouda. De markt is voor de Stad Gouda een belangrijke voorziening en een toeristische trekpleister. Ruim 70 ondernemers bieden een gevarieerd aanbod van food en non-food producten die worden uitgesteld in kramen en verkoopwagens. Ongeveer de helft van deze ondernemers gebruikt een verkoopwagen als "winkel". Wij maken ons niet zozeer zorgen over de gewichtsbepijking. Geen enkele combinatie van verkoopwagen + vrachtwagen weegt meer dan 20 ton, echter de lengtebepijking daar zit voor ons een groot probleem. Allereerst rijden een paar ondernemers met een vrachtwagen die langer is dan 10 meter (10 meter en 50 centimeter is de langste) en verder wordt elke verkoopwagen de binnenstad in getrokken door een bestelbus/ vrachtwagen die als combinatie minimaal 10 en maximaal 20 meter is. Er zijn in uw plan een aantal uitzonderingen genoemd, waaronder bijvoorbeeld de vuilniswagens. Is het mogelijk om de ambulante handelaren ook een ontheffing te geven voor wat betreft de lengtebepijking?</p>	<p>Deze zienswijze wordt beantwoord in zienwijzenota behorend bij de Nota Grote en Zware Voertuigen (zienswijze D)</p>	
16.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• de insteek om in de binnenstad de voetganger voorop te stellen en de fietser te gast;</li> <li>• uitbreiden van fietsparkeer capaciteit, ook inpandig;</li> <li>• vergroten van de parkeercapaciteit op Klein Amerika door de touringcars en overnachting van campers te verplaatsen;</li> <li>• uitbreiden reguleringstijden voor betaald parkeren in de binnenstad naar 09:00-24:00 uur;</li> <li>• vereenvoudigd en duidelijk fietsverbod in kernwinkelgebied van 11:00-18:00;</li> <li>• vereenvoudiging van de venstertijden voor laden/lossen in het voetgangersgebied;</li> <li>• het bevorderen en faciliteren van deelauto's door de gemeente;</li> <li>• verbeteren van de toegang voor fietsers tot de Kazernebrug;</li> <li>• selectieve toegang tot de binnenstad.</li> </ul>	<p>Geen reactie nodig.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
17.1	<p><i>Autoluwe binnenstad</i>  We bewonen een oud monument en zijn bezorgd over de verkeersdruk, rijsnelheid en toestand van de kades.  Ook zien we ongewenst parkeergedrag waarop slecht wordt gehandhaafd, met name einde middag /begin avond (bezoekers coffeeshop)</p>	<p>Met de inzet van de scanauto wordt er vaker gehandhaafd op foutparkeren in de binnenstad. We kunnen niet garanderen dat hiermee de ervaren overlast van bezoekers coffeeshop wordt opgelost.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Autoluw: Minder bewegingen en rustiger De gedachte dat het beperken van parkeerplekken leidt tot minder verkeersbewegingen vinden wij niet logisch: De schaarsere overgebleven plekken zullen extra zoekgedrag en rijbewegingen tot gevolg hebben. Mensen blijven het namelijk gewoon proberen, zeker als ze onbekend zijn met onze stad. Het voorgestelde beleid (minder vergunningen) verergert de situatie doordat de 'rustige' bewoners naar de parkeergarage worden gestuurd en de 'jachtige' kortparkeerders juist in de kaart worden gespeeld! Hoe dan beperken? Het vergroten van de onduidelijkheid gaat de binnenstad niet autolouwer maken. Het is beter duidelijke keuzes te maken, al zullen die niet bij iedereen in goede aarde vallen. Het mag duidelijk zijn dat wij het liefst alleen vergunninghouders zouden willen zien, maar als dat niet haalbaar is, dan moet er een hoge en beruchte prijs staan op het bezoekersparkeren in de binnenstad. We denken dan aan de standaard dagkaart + goede handhaving. Daar valt dan veel op te verdienen.</p> <p>Praktijkvoorbeeld: Wij zien de gemiddelde bezoeker van coffeeshop Oja steevast met een auto of werkbuss komen, vaak einde middag / begin van de avond. Als er niet direct om de hoek geparkeerd kan worden, wordt de auto dubbel geparkeerd, op de brug gezet of op de stoep of oprit van bewoners. Van betalen lijkt geen sprake, de bezoeken zijn hooguit een kwartier. Het verminderen van het aantal parkeerplekken gaat er niet toe leiden dat deze mensen ineens hun fiets gaan opknappen... Het enige dat volgens ons werkt is handhaving en een stevige financiële prikkel.</p>	<p>Het wijkmobiliteitsplan zet inderdaad in op een vermindering van de parkeerdruk en het aantal binnenstadparkeerders door het instellen van een vergunningenplafond. De parkeerdruk door bewoners is het hoogst in de avond- en nachturen. Zoekverkeer kan het beste verminderd worden door de parkeerdruk op in deze uren te verlagen.</p> <p>Voor het wijkmobiliteitsplan is onderzocht of parkeerplaatsen alleen beschikbaar gemaakt kunnen worden voor vergunninghouders. Echter, kleven hieraan verschillende nadelen. Deze zijn nader beschreven in zienswijze 1.10 en het antwoord daarop. Meer informatie hierover is te vinden in het bijlagenrapport bij het wijkmobiliteitsplan binnenstad op pagina 104 en 105.</p>	
17.2	<p><i>Willen bewoners inschikken?</i> Zelf zijn wij bereid een plek in de parkeergarage te accepteren, mits niet veel duurder en als elektrisch laden mogelijk is. U geeft ook aan autodelen te willen stimuleren, onze vraag is of u ook particuliere initiatieven daartoe ondersteunt en zoja, hoe.</p>	<p>In het plan is een maatregel opgenomen om met korting in de Bolwerk-garage te parkeren. De gemeente wil het deelvervoer stimuleren. Hiertoe zullen ook particuliere initiatieven worden gesteund. Zie ook antwoord zienswijzen 2.6 en 8.3.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
18.1	<p><i>Parkeercapaciteit Schouwborgplein</i> In het kader van de plannen omtrent de aanpassing parkeertarieven en uitbreiding -capaciteit parkeerterrein Schouwborgplein, wil ik graag opmerken dat een aanpassing zoals voorgenomen wordt gewaardeerd en een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen eveneens. Daarbij wil ik wel opmerken dat bij de uitgevoerde parkeerdrukmetingen niet speciaal een telling is gedaan tijdens de avonden 'met een activiteit in de Schouwborg'. Het komt bij</p>	<p>Dank voor uw opmerking. Het is bij de gemeente bekend dat er sprake is van een hoge parkeerdruk op beide locaties bij activiteiten in de Schouwborg. De gemeente houdt oog voor deze piekmomenten en beziet de parkeerdruk</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	herhaling voor dat, met name op vrijdagavonden, zowel op het parkeerterrein achter de Goudse Schouwburg als Klein Amerika geen enkele vrije parkeerplek meer te vinden is. Graag wil ik u als parkeervergunninghouder binnenstad hier uw aandacht voor vragen.	dan ook over de verschillende parkeerlocaties heen.	
19.1	<p><i>Trillingsoverlast Hoge Gouwe</i></p> <p>Ik woon op de Hoge Gouwe en maak mij erg zorgen over het zware verkeer wat regelmatig langs mijn huis komt. Het hele huis staat dan te schudden en te trillen. Nu de AH is uitgebreid wordt het alleen maar erger! Ze maken op hun vrachtwagens reclame dat ze over gaan op elektrisch, maar dat heeft geen invloed op het gewicht. Waarom wordt b.v. net als in Delft de maximale asbelasting 3 ton, zodat ze met kleine distributie elektrische wagens komen bevoorraden. Ik dacht dat Gouda zo trots was op hun binnenstad. Wij als bewoner doen er alles aan om ons pand in topconditie te houden, maar door dat toenemende zware verkeer gaat het helemaal de verkeerde kant op.</p>	Zie antwoord op 11.2, 11.3 en 12.7.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
20.1	<p><i>Voorstander vergroening</i></p> <p>Prima plan. Hoe minder auto's in en rond de binnenstad hoe beter. Ik ben groot voorstander van groenere binnenstad en vergroening en autovrij IJsselkade thv veerstal en molen.</p>	Bedankt voor uw zienswijze.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
21.1	<p><i>Onderwerpen m.b.t. nota grote en zware voertuigen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zwaar verkeer</li> <li>- Trillingsonderzoek</li> <li>- Distributiehuis</li> </ul>	Onderwerpen uit deze zienswijze met betrekking op de Note Grote en Zware voertuigen zijn opgenomen in desbetreffende zienswijzenota (Zienswijze E).	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
21.2	<p><i>Onveilige situaties Nieuwehaven - Herpstraat</i></p> <p>Toenemende onveilige situaties voor fietsers, fietsende (school) kinderen (Herpstraat), voetgangers die tussen de geparkeerde auto's door over moeten steken in onze straat. Parkeerders die achteruit rijden (uitparkeren), geen overzicht hebben op de weggebruikers die voorbij rijden. Kans op schade omdat auto- en vrachtwagengebruikers te hard rijden, geen geduld hebben voor de situatie en dan kans zien over de stoep te rijden.</p> <p>In de bomengroep heb ik dit probleem jaren aangegeven maar er wordt niets aan de situatie veranderd, zelfs niet nu de Nieuwehaven wordt heringericht. Geen verkeersveilige inrichting voor de Nieuwehaven!</p> <p>De gemeente geeft aan om bijtijds via borden te verwijzen richting de Tunnel en dan via de Jamessingel om naar de korte Akkeren, Westengouwe etc. te rijden. Inderdaad de weggebruikers die Gouda niet kennen zullen de bewegwijzering wel volgen. Maar als men nu bekend is in Gouda en de wegen goed kent, het stratenplan kent dan zoekt men toch een andere, kortere weg? Juist ja, via de Nieuwehaven.</p> <p>Er is zelfs gesproken over een totale afsluiting van verkeer over de Kattensingel in de nabije toekomst. Daar moeten wij als bewoners van de</p>	Onderzoek naar de rijsnelheid in de binnenstad op basis van floating-car-data (zie pagina 20 in het bijlagerapport wijkmobiliteitsplan binnenstad) laat zien dat de rijsnelheid van de meeste weggebruikers op veel straten onder de 30 km/u ligt. Op een klein stuk van de Nieuwehaven ligt die snelheid met 33km/uur iets hoger. De data laat echter niet zien hoe hard die andere weggebruikers rijden. Handhaven op snelheid is een taak van de politie en het openbaar ministerie. Als gemeente hebben we daar geen directe invloed op. Controleren op snelheid is ook arbeidsintensief, waardoor de politie maar beperkt kan handhaven en daarbij wegen	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Nieuwehaven toch niet aan denken? Maar het doel van de Gemeente is toch de gehele binnenstad, waar de Nieuwehaven als straat bij hoort autoluw te maken?</p> <p>De huidige inrichting van de Nieuwehaven is ingegeven door de aanwezigheid van de brandweer die destijds (1996) nog op de Nieuwehaven was gevestigd. Een begrijpelijk argument en destijds volledig geaccepteerd.</p> <p>Gevolg is echter wel geweest dat de straat gebruikt wordt als racebaan en daardoor wordt er veelvuldig veel te hard gereden door de straat. Dat geeft veel overlast in de zin van verkeersveiligheid, van trillingen in de panden en de veiligheid van fietsers en voetgangers.</p> <p>Deze overlast zal nog meer toenemen zodra de Kattensingel autoluw wordt gemaakt. De bewoners van het gebied B. van IJzendoornpark hebben dit ook al aangekaart bij de gemeente omdat zij ook veel grotere verkeersbewegingen verwachten.</p> <p>Nu de Nieuwehaven heringericht gaat worden, willen wij dat er aandacht aan de verkeersveiligheid geschonken gaat worden. Dit is voor ons het moment om terug te grijpen op de toezegging in 1996 dat als de brandweer niet meer in de straat gevestigd was er bij werkzaamheden wel gekeken zou worden naar een verkeersvriendelijker inrichting van de Nieuwehaven.</p> <p>Wij doen hierbij nogmaals een beroep op de gemeente om met oplossingen te komen om van deze racebaan af te komen.</p>	<p>uit kiest met de grootste snelheidsproblemen. Snelheidscontroles op wegen met 30 km/u hebben dan ook geen prioriteit bij de politie.</p> <p>Met de herinrichting van straten wordt ingezet op het op natuurlijke wijze remmen van de snelheid. Weggebruikers moeten uit zichzelf nog meer de gepaste snelheid gaan rijden. In overleg met de omwonenden is bepaald dat het haaksparkeren gehandhaafd blijft. Er zal dan ook in de nieuwe situatie sprake zijn van achteruitrijden.</p> <p>De afsluiting van de Kattensingel is een maatregel die buiten de scope valt van het wijkmobiliteitsplan voor de binnenstad. De effecten en aandachtspunten die horen bij deze maatregel zijn nader uitgewerkt in het VCP (<a href="https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/verkeerscirculatieplan/">https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/verkeerscirculatieplan/</a>). Bij de nadere uitwerking van de herinrichting Kleiwegplein wordt zeker ook gekeken naar mogelijke sluiproutes, en indien nodig worden hier maatregelen getroffen. De herinrichting van het Kleiwegplein staat pas gepland voor de 2e tranche, dit betreft de periode 2028-2032. Ook is in het maatregelpakket een onderzoek naar selectieve toegang opgenomen; hiermee wordt met camera's aan de rand van de binnenstad het doorgaande/sluijverkeer geweerd.</p>	
21.3	<p><i>De Gemeente heeft in de bomengroep gevraagd om verkeersoplossingen</i></p> <p>Om het sluijverkeer (vracht/auto) dat oorspronkelijk over de Kattensingel zou rijden niet de mogelijkheid te geven om via de Nieuwehaven richting Bolwerk te rijden, willen wij ervoor pleiten of er een mogelijkheid bestaat de Nieuwehaven en zijstraten niet bereikbaar te laten zijn via de Kleiwegbrug maar via de Nieuwehavenbrug. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een verbodsbord (verboden in te rijden) op de hoek Regentesseplantsoen /</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 21.2.</p> <p>Uw punten ten aanzien van het ontwerp van de Nieuwehaven en de Herpstraat zullen worden afgewogen in dit project.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Herpstraat. Hierdoor blijven de Nieuwehaven en straten zoals, de Herpstraat en Regentesseplantsoen bereikbaar. Omdat de inrichting van het Regentesseplantsoen zich niet leent om er hard te rijden zal het sluijverkeer deze route niet nemen.</p> <p>Wij pleiten niet voor een éénrichtingsverkeer op de Nieuwehaven omdat hierdoor de Regentesseplantsoen te zwaar wordt belast. De nadruk moet liggen op bestemmingsverkeer dan doorgaand verkeer!</p> <p>Een andere mogelijkheid: Er zou gekeken kunnen worden de voorrangsregels op de Nieuwehaven aan te passen. Verkeersdeelnemers welke op de Nieuwehaven rijden zullen meer moet gaan opletten omdat ze voorrang moeten gaan verlenen. Tevens zou men nu de Nieuwehaven toch opnieuw ingericht wordt, kunnen kijken of er een mogelijkheid bestaat om de parkeervakken die nu aan één zijde van de Nieuwehaven liggen te verdelen over beide zijden van de Nieuwehaven. (hierdoor ook een betere verdeling van groenbepanting). De weggebruiker zou meer moeten gaan opletten op (wegrijdende) geparkeerde auto's aan beide zijden van de straat i.p.v. één zijde. Er ontstaat een illusie van een bochten-wegdek. Mede hierdoor zal er ook rustiger gereden worden. Er zou ook nagedacht kunnen worden over een eenvoudige, kostenbesparende oplossing. Als belangrijkste (omdat hier het verkeer de hoogste snelheid heeft): Een zebrapad ter hoogte van Lange-Dwarsstraat / Korte Dwarsstraat (hier lopen veel voetgangers over vanuit de Lange Groenedaal, Turfmarkt en Lange-Dwarsstraat, Nieuwehaven, korte-Dwarsstraat naar het Regentesseplantsoen en visa versa). En dat zou ik zeker aanraden op de Nieuwehaven met de hardrijdende (vracht) wagens!</p> <p>De heer S. van Jaarsveld gaf aan geen zebrapad te willen omdat "dit schijnveiligheid in de hand werkt en het voor de overstekende verkeersdeelnemer veiliger is om het gemotoriseerde verkeer voor te laten gaan". (Alsof de voetganger zonder te kijken het zebrapad zal oversteken. Een ieder kijkt toch zeker of het veilig is? Een zebrapad wordt toch niet geplaatst op een plaats waar geen of nauwelijks verkeer is???)</p> <p>In de laatste maanden zijn er een aantal zebrapaden geplaatst op de Kattensingel. Zijn dat dan veilige oversteekplaatsen met dat vele verkeer? Als dit de gedachtegang is van de gemeente dan wil ik zeggen: doe iets aan de zeer gevaarlijke situaties veroorzaakt door de chauffeurs van auto's en vrachtwagens aan de Nieuwehaven en maak er een verkeersveilige straat van!</p> <p>En worden zebrapaden niet geplaatst in een 30km. zone? Waarom liggen deze dan wel aan het eind van de Wijdstraat, bij het ING-pand? En Hoge Gouwe, tevens ter hoogte van de achterzijde ING-pand? Tevens 30- Km. zones. "Een zebrapad moet gezien worden als hulp voor voetgangers bij oversteken op drukke plekken". Prima, deze hulp voor voetgangers kunnen wij op de</p>		

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Nieuwehaven goed gebruiken. Een ingekleurd straatbeeld (om het rijgedrag te beïnvloeden) aan de Nieuwehaven geeft geen oplossing. Alleen voor een bezoeker die voor het eerst de Nieuwehaven bezoekt zal dit werken. Wij, bewoners is gevraagd om met ideeën te komen. Prima, maar dan mogen wij toch van de gemeente verwachten dat ook zij meedenken met ons zodat wij met elkaar, de gemeente en bewoners Nieuwehaven, tot een gedegen oplossing komen.</p>		
21.4	<p><i>Handhaven</i>  Het lukt nu al niet om de vrachtwagens de maximale snelheid van 30 km./u te laten rijden op de Nieuwehaven. Hoe denkt de Gemeente dit in de nabije toekomst aan te pakken als de Gemeente niet gaat handhaven en het weer aan de chauffeurs over gaat laten. Het zal namelijk niet lukken om deze chauffeurs Max. 30km./u te laten rijden. Dit is namelijk de enige manier om deze zware wagens zonder schade zoals scheuren te berokkenen aan onze panden, kunnen rijden.  Het gevolg: verzakkingen van de woningen, scheuren in de gevels, verzakkingen in het wegdek en zeer gevaarlijke situaties voor andere weg- en straatgebruikers.  Een plan om vrachtwagens toe te laten met een max van 20 ton en een geringere lengte heeft alleen een positieve uitwerking aan de panden als er ook daadwerkelijk max. 30 km./u wordt gereden en dan nog zal dit in bepaalde straten te hoog zijn. Er zal gehandhaafd moeten worden door de gemeente. De problemen (scheuring) aan de woningen zullen anders blijven ontstaan!  M.a.w. Gemeente: Ga handhaven, hoe dan ook!  Tevens zullen, als de (toekomst)plannen doorgaan, nog veel meer verkeersbewegingen komen dan nu het geval is. (de aanbieders die afval komen ophalen met hun lagere ophaalcapaciteit en zware accu's, de pakkettenpost die met kleinere materieel moeten gaan rijden) Dus ook nog veel meer verkeersbewegingen en als de gemeente niets doet aan het sluipverkeer veel meer schade aan woningen en minder verkeersveiligheid in onze straat.</p>	Zie antwoord op zienswijze 21.2.	
21.5	<p><i>Zero Emissiezone</i>  Ik ben in het bezit van een "vuile" VW diesel bus.  Deze is bijna 23 jaar oud, heeft 300.000 km. op de teller staan en betaalt een fijnstof-toeslag. Deze bus wordt hoofdzakelijk gebruikt om zware goederen, in dit geval kachels en schouwen, naar klanten (meer dan 99% wonende buiten de Goudse binnenstad en 95% buiten Gouda) te brengen. Mijn andere klanten komen de producten ophalen in de showroom aan de Nieuwehaven. Tevens ben ik met mijn VW bus snel van de Nieuwehaven via het Bolwerk uit de binnenstad. Het zal een 300 meter zijn. Zoals het er nu uitziet betekent dit</p>	Vanaf 2025 is het door de invoering van de Zero-Emissiezone inderdaad verplicht voor vracht- en bestelauto's in de binnenstad een emissievrije aandrijving te hebben. Het principebesluit voor de invoering hiervan is op 14 april 2021 door de gemeente genomen. Deze maatregel kan tot gevolg hebben dat uw VW-bus	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>dat ik met mijn bus, welke ik ook voor prive-gebruik, niet meer de Nieuwehaven op mag rijden om te laden en te lossen. Het gebruik is minimaal omdat, zoals ik al eerder schreef, mijn klanten de producten veelal komen ophalen in mijn winkel. Prive gebruik ik de VWbus voor vakanties. Vliegen vinden wij zeer slecht voor het milieu. Mijn boodschappen haal ik veelal in de binnenstad, lopend of met de fiets.</p>	<p>geen toegang krijgt tot de Zero-Emissiezone.</p> <p>De exacte omvang van de zero-emissiezone en de wijze van ontheffingverlening wordt definitief vastgesteld bij de publicatie van het verkeersbesluit medio 2023.</p>	
21.6	<p><i>Selectieve toegang tot de binnenstad</i></p> <p>Er staat in het mobiliteitsplan dat er "een ruimhartig en laagdrempelig ontheffingsbeleid" zal zijn. Voor wie geldt dit? Ik als bewoner met een vuile VW-dieselbus, ik als ondernemer met een vuile VWdiesel bus, mijn klanten die een product (vaak zwaar in gewicht) komen ophalen of brengen (reparaties)? Klanten die moeilijk ter been zijn en afhankelijk van de auto en geen invalidenkaart hebben? Het sluijverkeer dat niet wil omrijden (zo voelt het wel voor velen), de binnenstad bewoner?</p> <p>Wij weten inmiddels voor wie dat wel geldt: AH, Cyclus en touringcars. De bezoeker, dus ook mijn klant, zal een vrijstelling/vergunning moeten hebben om iets bij mij op te halen? En op gepaste tijden? Misschien kan de klant niet op deze tijden.</p> <p>Moet I voor de klant een vergunning aanvragen? Moet ik hiervan een administratie bijhouden?</p> <p>Dit betekent dat ik voordat de klant van huis weggrijdt een vrijstelling/vergunning moet aanvragen. Hij/zij zal dan moeten aangeven hoe laat ze hier zijn.</p> <p>Misschien ben ik op dat moment wel klanten aan het helpen!)</p> <p>Dit alles is toch echt niet klantvriendelijk! Klanten willen toch niet gedwongen worden, op welke manier dan ook? Dat betekent dus dat mijn klanten gaan uitwijken naar con-collega's. Is dat de bedoeling wat de Gemeente voor ogen heeft? Speciaalzaak- Ondernemers weggagen uit de binnenstad?</p> <p>Gouda wil toch meer bezoekers, in de breedste zin van het woord, trekken? Of alleen toeristen?</p> <p>Ik pleit voor een ingestelde max. tijd parkeren op de NH zodat winkelbezoekers (a.a. v.d. Nieuwehaven) ook goederen kunnen komen ophalen en reparaties kunnen brengen.</p> <p>Het voormalige pand van Verzijl aan de Nieuwehaven, ook wel bekend als het FLINK-pand is verkocht.</p> <p>Er loopt op dit moment een aanvraag om het bedrijfspand te wijzigen in een woonpand.</p> <p>Ik heb vernomen dat er een kans bestaat dat gehandicapten er gaan wonen. Prima idee, maar hoe kijkt de gemeente dan naar de belasting van</p>	<p>De invoering van selectieve toegang is een maatregel waarvoor een nadere uitwerking nodig is om uw vragen goed te kunnen beantwoorden. Daarom is als onderdeel van het wijkmobiliteitsplan een onderzoek opgenomen waarin op korte termijn wordt onderzocht hoe selectieve toegang het beste kan worden ingericht, zodat de maatregel bijdraagt aan een afname van het aantal verkeersbewegingen én Gouda gastvrij blijft. Dit vraagt een gedetailleerde uitwerking van het ontheffingenbeleid inclusief een duiding van de effecten en consequenties. Voor de ontheffingen van de Zero-emissiezone Stadslogistiek (ZES) wordt aangesloten op de landelijke regels. Hierover wordt eind 2023 meer duidelijkheid verwacht.</p> <p>Zie ook zienswijze 1.9.</p> <p>Het VCP, het wijkmobiliteitsplan en het kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad geven de kaders aan voor een nadere uitwerking op straatniveau zoals de Nieuwehaven</p> <p>Ten aanzien van touringcars: bij Best Western halteren inderdaad met regelmaat touringcars. Dit is nu al niet toegestaan vanwege de huidige lengtebeperking (12 meter) die ingaat vanaf de Pottersbrug. Deze gedoogsituatie is niet te reguleren, omdat er onvoldoende</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>parkeerplekken en verkeersbewegingen op de Nieuwehaven? Er komen dan personenvervoer-busjes die deze bewoners gaan bedienen.  Er zijn nu al veel PostNL busjes die gebruikmaken van een PostNL punt aan de NH. Al met al veel verkeersbewegingen op de Nieuwehaven.  Er zijn nog heel veel onduidelijkheden in het gehele plan van de Gemeente. En wat betekent het plan voor de NH? Ik lees hier weinig over.  Het plan zal veel duidelijker moeten worden, zodat een ieder weet waar hij/zij aan toe is. Wat is autoluw? Er is al eens gezegd: "dit is een breed begrip"  Gemeente de tijd gaat dringen !  Zoals ik begrijp van de heer Rob Ogink moet ik vanaf 2025, als ik de Nieuwehaven op wil rijden, om bij mijn winkel/huisadres te komen, de bus op "particulier-bezit" over laten zetten. Dit omdat een particulier met een oude dieselauto, wel de Nieuwehaven mag inrijden maar een oude diesel bedrijfsbus niet. Sorry, ik zie geen verschil.  Zowel de particuliere oude diesel -autobezitter als de eigenaar van een zakelijke bus (welke ik ook prive gebruik) betaalt vanaf 2020 een fijnstoftoeslag.  Ik heb deze week geïnformeerd bij de Belastingdienst. Voor mijn bus geldt: Het kenteken blijft hetzelfde, het enige verschil is dat ik bijna 4x!) keer meer belasting ga betalen.  Als ik mijn VWbus op particulier/prive laat overzetten krijgt mijn bus geen ander kenteken.  Mijn vraag aan u: Is dit het beleid van de Gemeente? Meer belasting laten betalen door een ZZP'er? Ik hoop dat ik kan rekenen op een "een ruimhartig en laagdrempelig ontheffingsbeleid"  Een touringcar die bij de Potterspoort/ Bolwerk op een zeer druk punt toeristen mag laten in/uitstappen ! Ook zeer gevaarlijk! De gemeente ziet geen andere oplossing.  De touringcar zou toch in zijn achteruit kunnen rijden tot voorbij de ingang van de parkeergarage aan de Turfsingel en de toeristen daar kunnen laten in/uitstappen? Dat is veel veiliger doordat er door dat gedeelte van de straat nauwelijks verkeer komt.</p>	<p>ruimte beschikbaar is om nabij het hotel een veilige halteerlocatie in te richten. De gedoogsituatie zal dus in stand blijven, zo nodig met handhaving op onveilige situaties (zie bijlagenrapport pagina 89).</p>	
21.7	<p><i>Plantenbakken Nieuwehaven</i>  In het plan "inrichting Nieuwehaven" is het de bedoeling dat er nieuwe plantenbakken worden her- en geplaatst. Aan de noordzijde van de straat, de zijde waar de parkeervakken zijn worden deze bakken ook geplaatst.  Nadeel: Door deze bakken te plaatsen wordt het voor veel automobilisten erg moeilijk gemaakt goederen in/uit de kofferbak of achterdeuren te halen. Hier is dan geen ruimte voor. De auto of bus zal op dat moment naar voren gereden moeten worden om hierbij te kunnen.  Voordeel: Men kan snel wegrijden. Er is voldoende overzicht.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 21.3</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Voordeel: Als men de auto er met de neus inparkeert kan men de goederen eenvoudig er uitnemen of inzetten.</p> <p>Nadeel: Men zal achteruit moeten rijden, zonder overzicht (als je geen hulp hebt) te hebben op wat er op de straat voorbijrijdt. En men rijdt snel op de Nieuwehaven. Dit zorgt voor zeer gevaarlijke situaties.</p> <p>Een voorbeeld: afgelopen zomer is er hierdoor een ongeluk gebeurd. Gelukkig geen lichamelijk letsel.</p>		
21.8	<p>Graag wil ik u delen uit onderstaande brief onder de aandacht brengen. Brief 22-2-2022 afdeling Openbare Ruimte. Contactpersoon S. van Jaarsveld en brief ondertekend door (teen) Wethouder M. Klijmij- Van der Laan Duurzaamheid, mobiliteit, Openbare Ruimte en Participatie. naar aanleiding van herinrichting Nieuwehaven Gouda- verkeersveiligheid. Onderwerp "voorlopig ontwerp Nieuwehaven" Gemeente: Basis voor dit ontwerp is een Duurzaam Veilige inrichting van een 30 km/uur-zone. Het zal een positieve invloed hebben op de gereden snelheid. Maar de Nieuwehaven is zeker al 23 jaar een 30Km/uur straat! Onderwerp "Sluipverkeer" Gemeente: het aanpassen van Kleiwegplein/Kattensingel uit het VCP-plan hebben als doel het doorgaande autoverkeer uit de stad te halen. Met de maatregelen voor de autoluwe binnenstad meet ook eventueel sluipverkeer door de binnenstad ( via o.a. de Nieuwehaven) worden tegengegaan. Hier gaan wij de gemeente aan houden. Onderwerp "Vrachtverkeer" Gemeente: Nota zwaar Verkeer opgesteld, waarin de trillingsproblematiek een onderdeel is. Er zal worden bekeken of er nieuwe of aanvullende trillingsmeting in de (binnen) stad noodzakelijk is en of er verdere beperkingen moeten worden opgelegd voor het vrachtverkeer in de binnenstad/ Nieuwehaven. Wij wachten dit met belangstelling af. Onderwerp "Veiligheid-handhaving en geldautomaat". Gemeente: Uw verzoek met betrekking tot het verplaatsen van een camera hebben wij onder de aandacht gebracht van Stadstoezicht en wordt bekeken. Wij willen graag weten of hier AL ( februari 2022) iets van bekend is. Het verplaatsen van deze camera naar de "oude" plek waar deze destijds zonder overleg met de ondernemers is weggehaald zou voor ons als ondernemers zeer op prijs gesteld worden. Het gaat ons ook om het deel van de straat waar wij onze winkels hebben en hierdoor veiliger voelen. Gemeente: geldautomaat.</p>	Zie antwoord op zienswijze 21.3	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Het gaat hier niet om een geldautomaat maar over een betaalautomaat bestemd voor betaald parkeren.</p> <p>Deze automaat heeft altijd op het punt Korte-Dwarsstraat/ Nieuwehaven gestaan is wederom zonder overleg weggehaald en verplaatst naar een ander deel van de NH waar op korte afstand al een andere automaat staat.</p> <p>Halverwege de Nieuwehaven zijn er winkels, zoals mijn winkel, waarbij veel oudere mensen nu een eind moeten lopen voordat ze bij een automaat kunnen betalen. Graag zien wij de automaat weer teruggeplaatst op de "oude" plek.</p>		
22.1	<p>Ik wil een paar verwachtingen schetsen die een 'must' zijn voor een gezonde ondernemende binnenstad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De binnenstad moet bereikbaar blijven voor alle bezoek, ook per auto.</li> </ul>	<p>De maatregelen in het wijkmobiliteitsplan dienen bij te dragen aan een aantrekkelijke en leefbare binnenstad. Bereikbaarheid is daarin een belangrijk onderwerp, maar dit is niet het enige dat meeweegt. Er is ook behoefte aan meer ruimte voor lopen en fietsen, ruimte voor verblijven en groen en een beperking van de overlast van verkeer. Om tegemoet te komen aan deze verschillende behoeften vormt het wijkmobiliteitsplan een stapsgewijze en geleidelijke aanpak. Zo kan de noodzaak van verschillende maatregelen zoals Selectieve toegang en het beperken van bezoekersparkeren op straat op de langere termijn beter worden ingeschat. Effecten en risico's van maatregelen blijven zo beheersbaar. Het gaat immers niet alleen om financiële risico's, maar bijvoorbeeld ook om effecten op het ondernemersklimaat, de parkeerdruk op verschillende locaties en de mate waarin inwoners en bezoekers Gouda als aantrekkelijke binnenstad blijven beoordelen.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
22.2	<p>- Wandelgebied moet geen fietsgebied worden, dus handhaven boven toelaten. En gewoon na 12u voetgangersgebied.</p>	<p>Het toestaan van fietsen in drukke winkelstraten voor 11:00 uur en na 18:00 uur is het resultaat van een zorgvuldige afweging van meerdere belangen. Er is daarvoor gekeken naar de drukte van voetgangers op verschillende momenten van de dag. Met deze maatregel komen</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		we tegemoet aan bezoekers van de binnenstad die per fiets komen en waarborgen we tegelijkertijd de veiligheid op momenten dat er veel voetgangers zijn.	
22.3	- Veerstal moet volledig open blijven in alle richtingen, ook voor autoverkeer.	Maatregelen ten aanzien van de Nieuwe Veerstal vormen geen onderdeel van het wijkmobiliteitsplan binnenstad. Meer details hierover vindt u hier: <a href="https://gouda.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/827a278c-f5ac-46e5-9504-0f57274f9b9f">https://gouda.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/827a278c-f5ac-46e5-9504-0f57274f9b9f</a>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
22.4	- Er moeten echt z.g. uitzonderingen komen voor oudere voertuigen voor bedrijven en bewoners.	De gemeente moet het ontheffingenbeleid ten aanzien van de Zero-emissiezone nog nader uitwerken. Vanzelfsprekend kan de gemeente niet iedereen van een ontheffing voorzien omdat dit voorbij gaat aan het doel van de zero-emissiezone: minder uitstoot in de binnenstad. Zie antwoord op zienswijze 21.6	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
22.5	- Om grotere wagens te weren is er een hub mogelijk voor 90% van alle vervoerders en vuilophalers als er zaken wordt gedaan met slechts 1 partij en dat consumenten pakketten buiten de binnenstad afgehaald worden door de consument. Bezorging kan via een Hub als met Bezorging zonder zorgen op de fiets. Afval kan via inzamelhelden met de fiets, of haal de banden met cyclus weer aan voor een totaal plan. Misschien raar dat ik de punten opschrijf die van belang zijn en niet de punten die niet goed zijn, maar dan kan ik er nor meer 4-viertjes aan toevoegen. Dus ik hoop dat deze belangen nu wel behartigd worden in de toekomstplannen voor de binnenstad. Om de binnen stad van zijn regiofunctie te behouden en levendig te houden.	De regionale ondernemersverenigingen onderzoeken momenteel of het ontwikkelen van één of meerdere commercieel geëxploiteerde stadsdistributiehubs sneller kan door nieuwe activiteiten aan te trekken of bestaande activiteiten in de regio uit te breiden.  In het geval van verdere aanscherping van de gewichtsbepanking van maximaal 20 ton, zal een logistiek overslagpunt (vergelijkbaar met wat u noemt) noodzakelijk zijn.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
23.1	De bewoners van de tweeling omgeving Geuzenstraat/Groeneweg mogen al enkele jaren met hun vergunning parkeren op klein Amerika. dit is destijds toegezegd. Maar er is totaal geen rekening gehouden met het feit dat er campers en bussen staan. De capaciteit is totaal niet voldoende. Hoe kan er in het plan staan dat er geparkeerd kan worden maar er is geen plek genoeg! Wanneer woont er een alternatieve plek voor campers en bussen?	Op Klein Amerika zijn 29 overnachtingsplaatsen voor campers op 104 autoparkeerplaatsen. Deze overnachtingsplaatsen beperken dus de parkeercapaciteit voor bezoekers en bewoners met een auto. Door deze overnachtingsplaatsen te verplaatsen	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Eerst moet er een definitieve plek (buiten de binnenstad) worden geregeld voor campers en bussen, ( campers hebben vaak zelf fietsen bij zich). Dan kunnen de eigen binnenstad bewoners ook gebruik gaan maken van deze parkeerplaatsen.</p> <p>In het plan wordt niets gemeld hierover . Dit moet wel in het plan gemeld worden: waar en miv wanneer en wat is de capaciteit. En is hier al onderzoek naar gedaan? Zo nodig moet er een 2e ruime plek aangewezen worden (Heuvellaan?).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- heeft de gemeente ook onderzoek gedaan bij andere gemeentes? Bijvoorbeeld in De Bosch?( grote parkeergarage met zeer grote capaciteit.).</li> <li>- in steden in directe omgeving; eerste 2 uur gratis parkeren voor winkelend publiek (Waddinxveen, Zoetermeer, Alphen .... ).is dit ook onderzocht voor Gouda?</li> </ul> <p>Wat is de mening van de winkeliers van Gouda?</p>	<p>ontstaat er meer plek voor bezoekers en bewoners op Klein Amerika. Op korte termijn start daarom een onderzoek naar de mogelijkheden om het overnachten naar een alternatieve locatie in de omgeving te verplaatsen. In het bijlagenrapport bij het wijkmobiliteitsplan is dit onderwerp op pagina 84-87 nader uitgewerkt.</p> <p>Voor het wijkmobiliteitsplan van de binnenstad is voor verschillende onderwerpen gekeken naar oplossingen in andere steden. Zie bijvoorbeeld het bijlagenrapport de pagina's 100, 108 en 114-118. Hierbij moet opgemerkt worden dat oplossingen in andere steden meestal locatie specifiek zijn en daardoor niet één-op-één toepasbaar op Gouda.</p> <p>Het gratis maken van de eerste 2 uur parkeren voor bezoekers is besproken. Voor de gemeente heeft dit grote financiële impact. Binnenstadondernemers hebben aangegeven in de financiering hiervan geen rol te willen spelen.</p> <p>Zie voor de mening van winkeliers de zienswijze 1 en 2.</p>	
24.1	<p><i>Ruimte voor verblijven en green</i></p> <p>Onder de noemer 'van verkeersruimte naar verblijfsruimte' formuleert het Wijkmobiliteits-plan de doelstelling om de ruimte voor het parkeren van auto's terug te dringen. Genoemd wordt het opheffen van parkeerplaatsen langs de grachten (pag. 17). Dit past bij de doelstelling van de Structuurvisie Groen om meer openbaar green te realiseren in dicht bebouwde wijken. Het plan formuleert maatregelen daartoe onder de noemer parkeerstrategie. Maar het plan stelt ook dat de effectiviteit van de maatregelen sterk afhangt van de mate waarin de parkeerders hun gedrag aanpassen (pag. 19).</p> <p>Wij onderschrijven de doelstelling, maar vinden het beleid te weinig concreet en toetsbaar. In de geleidelijke aanpak (pag. 10 en 26) mag een 'taakstelling voor parkeerplaatsen' niet ontbreken. In bijlage 4 staat een tabel met het</p>	<p>Het wijkmobiliteitsplan draagt bij aan het vrijspelen van ruimte ten behoeve van o.a. groen. De locaties hiervoor zijn nog niet bepaald. Er zijn wel enkele voorkeurslocaties benoemd zoals langs de grachten.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>vergunningenplafond tot 2025. In lijn met de algemene programmering is minimaal een programma tot 2027 (de korte termijn) nodig over aantal parkeerplaatsen op straat en aantal in geconcentreerde voorzieningen. Daarmee kan het parkeren op straat worden verschoven naar terreinen en garages. En ruimte gewonnen. Voor de realisering kan B&amp;W maatregelen toepassen die het gedrag sterk sturen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• selectieve toegang voor bezoekers (beboeten van parkeren langer dan 1 uur) in combinatie met de zero emissie stadslogistiek vanaf 2025 en</li> <li>• verdeling per jaar van het aantal parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven (werkenden) over de verschillende locaties (invullen van tabel in bijlage 4).</li> </ul> <p>Hiermee draagt het wijkmobiliteitsplan bij aan een 'programma green' voor de binnenstad. Daarbij is leidend het programma voor herinrichting van straten, inspelend op werken voor riolering, gas, elektra en voor herstel van kademuren.</p> <p>Wij vinden het niet wenselijk om een 'vergroening' van de binnenstad te beperken tot de grachten. Ook in andere buurten is er behoefte aan meer green en verblijfsruimte.</p>		
24.2	<p><i>Parkeergarages en ruimtegebruik</i></p> <p>Het wijkmobiliteitsplan is vaag over de programmering van parkeergarages aan de rand van de binnenstad. Zo worden de opties op hun 'business case' beoordeeld (pag. 20 ). Terwijl men een parkeergarage ook als een maatschappelijke voorziening kan zien.</p> <p>In ieder geval is een parkeergarage een concentratie van parkeren of een vorm van 'slim' ruimtegebruik. Gezien de kleinschalige ruimtelijke structuur van de binnenstad (en haar randen) zijn 'tools' voor slim ruimtegebruik uit de Omgevingsvisie (pag. 25) toe te passen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• efficiënt ruimtegebruik (intensiveren): parkeren stapelen in meerdere lagen;</li> <li>• meervoudig (multifunctioneel) ruimtegebruik: green op en aan garages, green (vooral bomen) op terreinen.</li> </ul> <p>Daarmee kan men de ruimtelijke kwaliteit verhogen. Dit vraagt hogere kosten, maar levert maatschappelijke baten op in de sfeer van leefbaarheid en aantrekkelijkheid.</p>	<p>We onderschrijven de voordelen die een geclusterde en gestapelde parkeervoorziening heeft in het ruimtegebruik. Echter, deze voordelen moeten opwegen tegen de aanzienlijke investeringen die nodig zijn voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit met een nieuwe of grotere parkeervoorziening aan de rand van de binnenstad. Omdat onzeker is of de noodzaak voor uitbreiding in de toekomst zal ontstaan is uitbreiding van de parkeercapaciteit als basismaatregel voor de middellange termijn opgenomen. De maatregelen uit het VCP en het wijkmobiliteitsplan binnenstad zetten immers in op ander mobiliteitsgedrag: het stimuleren lopen, fietsen en openbaar vervoer. Als de noodzaak tot uitbreiding zich voordoet willen we hier op voorbereid zijn. Daarom wordt op korte termijn een onderzoek opgestart naar de mogelijkheden om parkeercapaciteit uit te breiden.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		Zie ook zienswijze 1.8, 2.6, 4.3 en 14.3.	
24.3	<p><i>Gezonde levensstijl en bruggen</i>  De Omgevingsvisie wil een leefomgeving realiseren die een gezonde levensstijl bevordert. O.a. in de vorm van verbindingen naar groengebieden (pag. 40), zoals de Krimpenerwaard in het zicht van de binnenstad. En ook via een fijnmazig netwerk van loop- en fietsroutes, dat uitnodigt tot bewegen (pag. 43). Dit zijn ook voorzieningen voor het genieten van natuur en landschap, wat ook de gezondheid bevordert.</p> <p>In het wijkmobiliteitsplan is geen analyse gemaakt van recreatieve verbindingen en van fijnmazige looproutes. Ook zijn geen voorstellen ontwikkeld om barrières en omwegen voor de wandelaar op te heffen. (Zoals bijv. doodlopende of afgesloten stegen en zijlen. Deze zeer smalle wegen zijn bij uitstek een infrastructuur om een historische binnenstad actief te beleven.) Wel zijn afwegingen gemaakt over het realiseren van nieuwe bruggen over de singels rond de binnenstad. (Niet naar de Krimpenerwaard.) Maar in bijna alle gevallen is de conclusie dat dit 'luxemaatregelen' zijn voor de lange termijn. Volgens ons is onvoldoende meegewogen dat bruggen voor wandelen en fietsen (ter vermijding van omwegen en ontkoppeld van autoverkeer) belangrijke voorzieningen zijn voor een dagelijkse leefomgeving die uitnodigt tot bewegen.</p>	<p>Wij onderschrijven dat een fijnmazig netwerk van loop- en fietsroutes uitnodigt tot bewegen. Het wijkmobiliteitsplan zet daarom de voetganger op één.</p> <p>In de afweging van nieuwe brugverbindingen in/naar de binnenstad zijn de kosten en baten kwalitatief afgewogen. De pagina's 34-44 van het bijlagenrapport tonen hiervan een nadere uitwerking. Het beoogde effect van deze verbindingen is het verbeteren van de toegankelijkheid van de binnenstad voor fietsers en voetgangers. Indirect effect hierop is dat dit uitnodigt tot het gebruiken van gezonde vervoerswijzen. Omdat in de afweging zowel de voordelen voor de voetganger/fietsers als de kosten, landschappelijke inpassing en afstandswinst zijn meegewogen, blijkt dat de meeste bruggen niet haalbaar zijn of onvoldoende noodzakelijk zijn om als minimum- of basismaatregel op te nemen. Zie ook zienswijze 1.2 en 8.6.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
25.1	<p>Hierbij een voorstel i.v.m. een zienswijze over het Ontwerp-wijkmobiliteitsplan binnenstad: kan de gemeente een haalbaarheidsonderzoek (laten) doen naar een mogelijke ondergrondse fietsenstalling, bijv. Achter de Waag of bij de Nieuwe Markt?</p> <p>Dit gezien een voorbeeld dat ik in september jl. aantrof in Leuven in België, een goed met Gouda vergelijkbare stad (o.m. inzake de herontwikkeling en herbestemming van het historische stadhuis); zie bijgaande foto's.</p>	<p>De maatregelen die u voorstelt zijn onderdeel van het Fietsparkeerplan dat in 2022 is opgesteld. Deze bevat zowel een onderzoek naar de haalbaarheid van een inpandige fietsenstalling in de buurt van de Markt als de inzet van fietscoaches op piekmomenten.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
25.2	<p>Nog een tweede overweging: in de binnenstad van Groningen waren vriendelijke fietsstewards die vroegen of mijn vrouw en ik verkeerd op de Grote Markt geparkeerde fietsen wilden neerzetten op een andere plek waar dit wel is toegestaan. Is dit ook voor Gouda te overwegen?</p>	Zie antwoord zienswijze 25.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	Is ook goed voor werkgelegenheid en evt. verkleining van de afstand tot de arbeidsmarkt.		
26.1	<p><i>Prijsstelling voor alternatieve parkeergelegenheid</i></p> <p>Als bewoners zijn wij blij dat de gemeente zich inspant voor de bereikbaarheid van de binnenstad en groen in de binnenstad. Daarnaast willen wij reageren op onderstaande voornemens van de gemeente in het wijkmobiliteitsplan voor de binnenstad en de Nota Grote en zware voertuigen.</p> <p>Zolang er geen zicht is op de uitvoerbaarheid van de prijsstelling voor alternatieve parkeergelegenheid kan (nog) niet besloten worden tot het opheffen van straatparkeerplaatsen.</p> <p>In het wijkmobiliteitsplan wordt een parkeerstrategie gepresenteerd waarbij door middel van prijsstelling van parkeervergunningen en -abonnementen de parkeerterreinen en -garages een "aantrekkelijk alternatief" voor het straatparkeren moeten gaan vormen (blz. 17). In het wijkmobiliteitsplan wordt de prijsstelling niet geconcretiseerd. Er doet een zogenaamd gemeentelijk verdiepingsmemo 'Vergunningenplafond t. b. v. wijkmobiliteitsplan' de ronde, dat overigens niet opgenomen lijkt te zijn in het wijkmobiliteitsplan. Hierin staat dat parkeren in de dichtstbijzijnde alternatieve parkeergelegenheid voor bewoners van de Lage Gouwe, parkeergarage Bolwerk, €500,- per jaar zou gaan kosten. Er is geen sprake van een aantrekkelijk alternatief voor straatparkeren, want een bewonersvergunning voor het parkeren langs de Lage Gouwe kost op dit moment €150,- per jaar. Het wijkmobiliteitsplan vinden wij (nog) niet voldoende uitgewerkt, omdat er geen zicht is op de uitvoerbaarheid van de aantrekkelijke prijsstelling voor alternatieven voor straatparkeren.</p>	<p>De verdiepingsmemo 'Vergunningenplafond t.b.v. het wijkmobiliteitsplan' is opgenomen in het ontwerp-bijlagenrapport van het wijkmobiliteitsplan binnenstad op pagina 127.</p> <p>De memo in het bijlagenrapport betreft een indicatieve uitwerking van het vergunningenplafond met bijbehorende tarieven. Voor een terreinvergunning is een tarief van voornemens €150 aangegeven, de helft van het tarief voor een vergunning voor straatparkeren in de binnenstad.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
26.2	<p><i>Versneld invoeren van selectieve toegang</i></p> <p>Naast de plannen voor het opheffen van straatparkeerplaatsen bevat het wijkmobiliteitsplan ook het voornemen om motorvoertuigen grotendeels te weren uit de binnenstad en ruimhartig ontheffingen daarvan uit te delen. Tegelijkertijd blijkt er nu al de wens bij de gemeente te zijn om sneller daarna de selectieve toegang tot de binnenstad aan te scherpen (blz. 24). Wij vinden dat er duidelijkheid moet zijn over uiteindelijke voorwaarden voor de ontheffing voordat tot selectieve toegang tot de binnenstad wordt besloten.</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.9.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
26.3	<p>Als de gemeente genoodzaakt is maatregelen te nemen voor de stabiliteit van de kademuren, moet de gewichtsbeperving tot 7,5 ton niet op de plank blijven liggen.</p> <p>In de Nota Grote en zware voertuigen Gouda wordt terecht geconstateerd dat de betreffende voertuigen onveilige verkeerssituaties veroorzaken, zoals gevallen waarbij voetgangers geraakt worden door een vrachtauto of fietsers verdrukt worden tussen een vrachtauto en de stoep. De nota gaat nog niet in op de trillingshinder die vrachtauto's veroorzaken bij de historische huizen</p>	Zie antwoord op zienswijze 4.10, 11.1 en de zienswijzenota behorend bij de Nota Grote en Zware Voertuigen.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>aan de Lage Gouwe. De Lage Gouwe is de smalste route door het centrum en de huizen staan nergens zo dicht op de route van vrachtauto's. Dat maakt deze straat weer anders dan andere straten.</p> <p>Wij onderschrijven de noodzaak van gewichts- en lengtebeperking. De nota geeft aan dat het de bestuurlijke wens is om een gewichtsbeperving tot 7,5 ton in te voeren (blz. 28), echter spreekt de nota en het wijkmobiliteitsplan over de invoering van een gewichtsbeperving tot 20 ton (resp. blz. 28 en blz. 21 ). De gemeente heeft eerder aangegeven dat de kademuren langs de Lage Gouwe niet stabiel zijn en de houdbaarheid van parkeerplaatsen langs de kademuur te bekijken. Helemaal in dat kader is het onwenselijk om te wachten met een gewichtsbeperving tot 7,5 ton die te allen tijde iets zal bijdragen aan minder trillingen bij de kademuur en bij de veelal monumentale huizen langs de Lage Gouwe, naast de verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers, scootmobielen en voetgangers. Ook omdat Gouda anders achter zou blijven t.o.v. historische binnensteden als Delft en Utrecht. Wat overigens laat zien dat een gewichtsbeperving tot 7,5 ton - wat onze wens en ook de wens van het gemeentebestuur is - uit te voeren is.</p>		
27.1	<p>Het voornemen om het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad zo rigoures en op zo'n korte termijn terug te dringen is ons inziens absurd. Wij worden als huiseigenaar en binnenstadbewoner (in het ZWdeel) zo onevenredig hard benadeeld t.o.v. andere bewoners van Gouda.</p> <p>Wij zijn dan ook voor het handhaven van het aantal beschikbare plaatsen in de binnenstad en randen.</p>	<p>Het wijkmobiliteitsplan is een uitwerking van het verkeerscirculatieplan (VCP). Met het VCP is al besloten dat de verblijfskwaliteit van de binnenstad moet worden verbeterd door onder meer parkeerplaatsen op te heffen.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
27.2	<p>De leefbaarheid van de stad voor bestaande en nieuwe bewoners krijgt in het nieuwe plan een enorme dreun.</p>	<p>Het wijkmobiliteitsplan streeft juist naar een verbetering van de leefbaarheid van de binnenstad. Dit moet gelden voor zowel bewoners als ondernemers en bezoekers.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
27.3	<p>In het gehele plan wordt geen enkele oplossing voor het parkeerprobleem geboden. Door chaos te creëren denkt men de problemen te verminderen, het is een utopie te denken dat veel bewoners afstand van hun auto zullen doen.</p>	<p>In dit plan wordt nadrukkelijk gekozen voor een stapsgewijze en geleidelijke aanpak. Dit betekent dat niet alle maatregelen tegelijk worden genomen, maar zijn verdeeld over verschillende termijnen. Voor elke nieuwe termijn wordt opnieuw afgewogen of er voldoende aanleiding is en middelen beschikbaar zijn om de voorgestelde maatregelen te nemen. Effecten en risico's van maatregelen blijven zo beheersbaar. Het gaat immers niet alleen om financiële risico's, maar bijvoorbeeld ook om</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		<p>effecten op het ondernemersklimaat, de parkeerdruk op verschillende locaties en de mate waarin inwoners en bezoekers Gouda als aantrekkelijke binnenstad blijven beoordelen.</p> <p>Zie ook het antwoord op zienswijze 22.1.</p>	
27.4	<p>Als bewoner van het zuidwestelijke deel van de stad ondervinden wij een groot nadeel in het parkeren op de openbare voorzieningen, deze liggen eigenlijk allemaal aan de andere kant van de binnenstad. Wij zijn best bereid om verder te lopen naar onze auto, maar er wordt ons nu totaal geen alternatief geboden. Er wordt ook niet gesproken over een parkeerterrein op bv Goud Asphalt, met een nieuwe brug, terwijl daar ruimte genoeg is naast de bestaande sociale evenementen.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 4.3 en 14.3.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
27.5	<p>Daarnaast zijn de geboden alternatieven wel heel matig qua aanbod, en ook heel divers van prijs/tarief. Wij voorzien een ongelofelijk tekort aan parkeerplaatsen aan deze zuidwestelijke kant van de stad en zouden graag zien dat de beschikbare plaatsen per deel van de stad worden opgedeeld. Ook zouden de tarieven van de verschillende parkeervormen dichter bij elkaar moeten liggen.</p>	<p>Er worden bewust diverse parkeermogelijkheden aangeboden met verschillen in locatie en prijs. Hiermee wordt gestimuleerd om gebruik te maken van alternatieven voor het straatparkeren in de binnenstad.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
27.6	<p>Wij zijn nu nog in de gelegenheid om een eind te lopen naar onze auto. Straks op leeftijd zijn wij verplicht om te verhuizen omdat de binnenstad voor oudere bewoners onleefbaar wordt.</p>	<p>Bestaande vergunningen worden niet ingetrokken en voor mensen met een fysieke beperking en in bezit van een GPK blijft parkeren in de binnenstad altijd mogelijk</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
27.7	<p>Nu al ondervindt ons (oudere) bezoek veel hinder van de geringe beschikbare parkeerplaatsen. In een aantal gevallen komen ze al niet meer naar Gouda. Na invoering van deze plannen is bezoek bijna onmogelijk. Hoe moeten we onze familie en vrienden nog gaan ontvangen?</p>	<p>Doordat er minder bewonersvergunningen worden uitgegeven ontstaat er ook meer ruimte bezoekers. De binnenstad blijft tot de middellange termijn open voor bezoekersparkeren op straat. Het beperken van bezoekersparkeren op straat is een maatregel die alleen op lange termijn ingevoerd kan worden mits andere maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan onvoldoende effect sorteren. We onderschrijven dat aan deze maatregel verschillende nadelen kleven (zie ook zienswijze 1.10). Deze zijn tevens nader uitgewerkt in het bijlagendocument op pagina 104-106.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		Ook aan de maatregel 'selectieve toegang' die effect kan hebben op de toegankelijkheid van de binnenstad voor bezoekers zijn diverse voorwaarden verbonden. Zie ook zienswijze 1.9.	
27.8	Zelfs de enige dag waarop bezoek nog wel 'gratis' op bezoek kan komen, de zondag, zal worden geschrapt in het plan. Komt er een gereduceerd tarief voor het bezoek van de binnenstad bewoners?	Antwoord gemeente over prijsbeleid. Zie ook 7.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
27.9	Daarnaast wordt er compleet voorbijgegaan aan de waardedaling van ons woonhuis; voor de volgende bewoner zal er immers geen parkeervergunning beschikbaar zijn. Dit maakt dat wonen in de binnenstad niet zo gemakkelijk en nog minder comfortabel zal zijn.	Antwoord gemeente. Zie ook zienswijze 4.2 en 14.6.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
27.10	Het creëren van extra parkeergelegenheid aan de zuidwestelijke kant van de binnenstad zien wij als een basisvoorwaarde voor het slagen van het Wijkmobiliteitsplan binnenstad.	Zie antwoord op zienswijze 4.3	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
27.11	Een stad is pas een prettige en leefbare stad als de panden zijn bewoond, de winkels zijn bezet en de straten levendig zijn!	Een aantrekkelijke en leefbare binnenstad is waar het wijkmobiliteitsplan aan moet bijdragen.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

### **Ambtshalve wijziging wijkmobiliteitsplan binnenstad**

In het ontwerp-wijkmobiliteitsplan binnenstad is opgenomen dat "parkeren op zondag" net als voor op de andere dagen betaald parkeren op straat van 9.00 uur tot 0.00 uur zou worden ingevoerd. In het definitieve wijkmobiliteitsplan is deze maatregel aangepast naar het tijdstip 12.00 uur tot 0.00 uur.

#### **4 Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren**

Op het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren zijn 13 zienswijzen ingediend.

##### **Bevoorradingroute Plus Korte Akkeren**

Bij de ingediende zienswijzen valt op dat de meeste reacties (6 van de 13) gaan over de voorgestelde nieuwe bevoorradingroute voor de Plus. In deze reacties wordt onder andere aangegeven dat de huidige inrichting van de Bosweg en Roemer Visscherstraat op dit moment niet geschikt is voor het vrachtverkeer dat de Plus bevoorraadt. Ook is in de reacties de staat van de fundering van de aanliggende woningen aangegeven als reden waarom de voorgestelde route niet geschikt is.

Het is inderdaad juist dat de voorgestelde route op dit moment niet geschikt is voor het vrachtverkeer dat de Plus bevoorraadt. Daarom zijn aanpassingen aan de Bosweg en Roemer Visscherstraat onderdeel van maatregel 9b in het ontwerp-wijkmobiliteitsplan. Dit om de route geschikt te maken voor vrachtverkeer van de Plus, tot een lengte van maximaal 14 meter. Met name bij de bochten in de route moet meer ruimte worden gemaakt voor het vrachtverkeer, zoals ook te zien is op de in het ontwerp-wijkmobiliteitsplan opgenomen tekening met de rijcurve van een trekker-oplegger combinatie van maximaal 14 meter. Trottoirs moeten aangepast worden, lantaarnpalen verplaatst en mogelijk vervallen er enkele parkeervakken. Hierbij wordt ook gekeken naar de inrichting van de straat zelf, zodat daar ook voldoende ruimte voor de vrachtwagen is.

Het veiliger maken van de bevoorradingroute van de Plus is de belangrijkste reden om deze route voor te stellen. In de huidige situatie moet vrachtverkeer achteruit rijden ter hoogte van de Herenstraat, een plek met veel schoolgaand (fiets) verkeer. Met achteruitrijdend vrachtverkeer is het risico op een aanrijding aanzienlijk groter dan wanneer het vrachtverkeer vooruit kan blijven rijden. Het aantal fietsers op de Herenstraat zal toenemen doordat hier een fietsstraat wordt gerealiseerd (vastgesteld in het Verkeerscirculatieplan). De Herenstraat maakt deel uit van de hoofdfietsroute die Westergouwe met het centrum van Gouda verbindt. Voor fietsroutes is het wenselijk om de meest directe route te kiezen omdat een langere route ook voor een langere reistijd zorgt. Om deze redenen is in het ontwerp-wijkmobiliteitsplan gezocht naar een route voor het vrachtverkeer waarbij het vrachtverkeer niet achteruitrijdend de hoofdfietsroute over de Herenstraat kruist.

Op basis van de ingediende zienswijzen is maatregel 9b in het voorliggende wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren aangevuld met het betrekken van de kwaliteit van de fundering van de woningen aan de voorkeursroute in de onderzoeken naar de benodigde infrastructurele aanpassingen. Na dit onderzoek is bekend of hierdoor knelpunten ontstaan en of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Mocht blijken dat de voorgestelde route niet haalbaar is voor het vrachtverkeer, dan nemen we de suggestie uit een zienswijze mee om het achteruitrijden op de huidige route veiliger te maken door verkeersregelaars van de Plus in te zetten.

##### **Invoeren parkeerregulering in de wijk**

We willen de schaarse openbare ruimte, die van ons allemaal is, zo eerlijk mogelijk verdelen over de functies die in een leefbare woonwijk nodig zijn. Denk aan groen voor onder andere het voorkomen van hittestress, speelplekken voor kinderen, huisvuilverzamel punten, trottoirs, straten, fietsverbindingen en parkeerplaatsen. Er worden parkeerknelpunten in de wijk ervaren door onder andere toenemend autobezit, grotere auto's en geparkeerde bedrijfsbusjes voor ramen in de van oudsher smalle straten in de wijk Korte Akkeren. De openbare ruimte kon niet meegroeien met de toename van het verkeer. Alleen het instellen van eenrichtingsverkeer is onvoldoende om het ruimtegebruik van voertuigen op de openbare ruimte in Korte Akkeren te verminderen. De parkeerdruk in de wijk zal verder toenemen met de voorgestelde plannen voor het autoluw maken van de Binnenstad. Om de schaarse openbare ruimte zo goed mogelijk te benutten willen we parkeerregulering (betaald parkeren en vergunning parkeren) invoeren in de hele wijk. Met de invoering van parkeerregulering voorzien we een verbetering in de parkeersituatie. En daarmee ook een verbetering van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte in de wijken. Het verhoogt de kans dat mensen in de buurt van hun huis kunnen (blijven) parkeren. Het invoeren van parkeerregulering is daarbij onderdeel van het maatregelpakket in de

wijkmobiliteitsplannen om de doelen uit het VCP te behalen. Andere onderdelen van het maatregelpakket zijn onder andere het instellen van eenrichtingsverkeer en aanbrengen van hubs voor deelvervoer (deelauto's, deelfietsen).

Gezien de noodzaak blijft het college bij het voorstel om het gebied met parkeerregulering uit te breiden. Voorafgaand aan het invoeren van parkeerregulering werken we verschillende scenario's uit. Bijvoorbeeld over kosten voor bezoekers en bewoners, waarbij een substantieel lager tarief dan het huidige in de Binnenstad voor bewoners een scenario zal zijn. Een aparte regeling voor mantelzorgers is ook onderdeel van de scenario's. Ook de tijden waarop de parkeerregulering geldt komen in de scenario's aan bod. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden om bewoners zoveel mogelijk binnen hun eigen wijk te laten parkeren. De scenario's worden, na goedkeuring door de raad, voorgelegd aan bewoners en ondernemers in de wijk. Het scenario waar het meeste draagvlak voor is, wordt ingevoerd. Hierbij maken we geen onderscheid naar verschillende deelgebieden binnen de wijk. Door de scenario's voor te leggen nemen we de meningen en standpunten van de bewoners mee in de afweging over de vorm van parkeerregulering.

### **Voetgangersbrug in het verlengde van de Kerkhoflaan**

In het ontwerp-wijkmobiliteitsplan stelden wij voor om een extra voetgangersbrug te realiseren in het verlengde van de Kerkhoflaan (maatregel 20). Hiermee wordt de verbinding tussen Korte Akkeren en de binnenstad van Gouda versterkt. Echter blijkt uit een ingediende zienswijze dat een dergelijke voetgangersbrug nadelige gevolgen heeft voor de Museumhaven en de veiligheid op het water. Voorafgaand aan realisatie zal op basis van de zienswijze meer onderzoek nodig zijn. Daar kiezen we nu niet voor. De voetgangersroutes via de bestaande bruggen tussen Korte Akkeren en de Binnenstad zullen worden versterkt. Maatregel 20 uit het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren komt te vervallen.

### **Ambtshalve wijziging**

De deelgebieden voor scenario's van parkeerregulering uit het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren komen te vervallen. Dit om te voorkomen dat er straks meerdere tijden / tarieven gelden in één wijk en de grenzen voor andere tijden / tarieven niet duidelijk zijn voor inwoners en bezoekers. Het aanwijzen van grotere gebieden met dezelfde regulering biedt ook de mogelijkheid om lagere tarieven voor de vergunningen te hanteren.

### **Aanpassingen in Wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren ten opzichte van het Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren**

- Maatregel 6a: Bij de invoering van gereguleerd parkeren in de wijk wordt geen onderscheid gemaakt tussen deelgebieden.
- Maatregel 9b: Er wordt onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de funderingen van de woningen langs de voorkeursroute bevoorrading Plus.
- Maatregel 20: Vervalt.

<b>Nr.</b>	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>standpunt college</b>	<b>voorstel</b>
1.1	Ik lees dat het voorstel is om Onder de Boompjes eenrichtingsverkeer te maken (uitgezonderd fietsers), rijrichting van Wachtelstraat naar Koningin Wilhelminaweg.  Zoals in het wijkmobiliteitsplan genoemd zou dit in zich zelf de problemen niet oplossen, waarbij snelheidsremmers wordt aanbevelen. Zoals elders in het plan wordt vastgesteld is er zware vrachtverkeer in Onder de Boompjes vanwege Veevoederfabriek C. Kruij en takelwagens vanwege het autobedrijf Dima.	Een belangrijke doelstelling voor de herinrichting van Onder de Boompjes is dat de verkeersveiligheid op deze straat en de aanliggende kruispunten verbeterd wordt. Het weghalen van voorzieningen is geen onderdeel van de aanpak van deze weg. Dit betekent dat de weg ook gebruikt zal worden door bestemmings- vrachtverkeer.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Ik maak me zorgen dat de aanwezigheid van zware vrachtverkeer zou betekenen dat eenrichtingsverkeer ingevoerd zou worden zonder effectieve snelheidsremmers, omdat snelheidsremmers die bij zware vrachtverkeer zouden passen zouden onvoldoende zijn om een veilig situatie hier te kunnen creëren.</p> <p>In 2022 is eenrichtingsverkeer meerdere keer ingevoerd vanwege rioleringswerkzaamheden aan de Kon. Wilhelminaweg. In die weken is Onder de Boompjes een gevaarlijke racebaan geworden, met veel sluipverkeer, en uiteindelijk was de enige optie om de weg af te sluiten voor doorgaande verkeer. In juni 2022 is onze geparkeerde auto zelfs aangereden door iemand die te hard reed en uit de bocht vloog.</p> <p>Om eenrichtingsverkeer veilig te maken, is er eigenlijk maar een optie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- eerst zware vrachtverkeer verboden (waardoor de weg smaller gemaakt kan worden, en waardoor het veevoederfabriek weg moet) en pas daarnaar effectieve snelheidsremmers aanbrengen. Zolang zware vrachtverkeer blijft, zou effectieve snelheidsremmers niet mogelijk zijn en ik vermoed dat deze maatregel alleen maar halfbakken zou worden.</li> </ul> <p>Ik zou liever dat Onder de Boompjes een fietsstraat wordt, bij voorkeur met parkeren op de stoep in plaats van op de wegdek om de snelheid ook laag te houden overdag wanneer er weinig auto's geparkeerd zijn. Waar eenrichtingsverkeer toch ingevoerd wordt, zou ik liever schuinparkeren zien om de breedte van de weg op bepaalde locaties nog smaller te maken, om te voorkomen dat er met gevaarlijke snelheden wordt gereden.</p> <p>Als het wenselijk is, zou ik graag deze verder willen uitleggen in een persoonlijk gesprek, of deze situatie in detail op locatie te bespreken om een beeld te geven hoe de situatie hier in realiteit is.</p>	<p>U geeft terecht dat een herinrichting van de straat noodzakelijk is om te zorgen dat verkeer veilig en met een passende snelheid rijdt. Na de optimalisatie oogt Onder de Boompjes smaller doordat met markering duidelijk wordt aangegeven wat parkeervakken zijn en waar de rijbaan loopt. Bij de snelheidsremmers wordt met name gekeken naar mogelijkheden om de snelheid van het autoverkeer te verminderen, maar waar vrachtverkeer minder last van heeft, bijvoorbeeld met 'busdrempels'. De bredere vrachtwagens kunnen deze drempels passeren met weinig hinder, terwijl auto's er wel overheen moeten rijden met twee wielen en daardoor effectief met een lagere snelheid rijden.</p> <p>Het parkeren van auto's zal na de herinrichting inderdaad niet meer op de rijbaan worden toegestaan, maar in gemarkeerde parkeervakken. Zoals aangegeven in het Wijkmobiliteitsplan worden bij grootschalig onderhoud of herinrichting van elke straat in de wijk parkeerplaatsen gemarkeerd.</p> <p>Het realiseren van een fietsstraat in combinatie met eenrichtingsverkeer voor het gemotoriseerd verkeer brengt verkeersveiligheidsrisico's met zich mee. Het is in deze situatie namelijk lastig om een dergelijke fietsstraat herkenbaar in te richten voor alle weggebruikers. Een inrichting met fietsstroken is herkenbaarder. Bij het nader uitwerken van de herinrichting van Onder de Boompjes zullen de mogelijke inrichtingsvarianten nader worden uitgewerkt.</p>	

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
2.1	<p>Punt 9b (verkeersroute bevoorrading Plus).</p> <p>Jullie plan om vrachtwagens door de straat heen te laten rijden is echt onacceptabel !!! Er zijn huizen in de straat die vanavond echt letterlijk en figuurlijk trilde toen de vrachtwagen langs reed (stapvoets) Ik heb vandaag 5 grote vrachtwagens (type trekker oplegger) in de straat gezien. Als deze in de toekomst door de straat heen moeten volgens jullie gaat dit serieuze gevolgen hebben voor de fundering van de woningen in de bosweg met alle gevolgen van dien. De straat is hier niet op ingericht en dat zal ook nooit kunnen!</p> <p>Er zijn de afgelopen 2 weken 2 auto's Total los gereden door vrachtwagens. Vanavond kwam er weer een vrachtwagen door de straat wat resulteerde in bewoners die bang zijn voor schade aan hun auto maar ook bewoners die hun autos weg moeten halen van normale parkeerplekken omdat er andere meerdere auto's beschadigd waren.</p> <p>Jullie plan om vrachtwagens door de straat heen te laten rijden is echt onacceptabel !!! Er zijn huizen in de straat die vanavond echt letterlijk en figuurlijk trilde toen de vrachtwagen langs reed (stapvoets) Ik heb vandaag 5 van dit soort vrachtwagens in de straat gezien (zie bijlage) Als deze in de toekomst door de straat heen moeten volgens jullie gaat dit serieuze gevolgen hebben voor de fundering van de woningen in de bosweg en bij deze stel ik jullie nu al aansprakelijk voor schade aan de fundering van mijn woning!</p> <p>Kortom dit moet dus anders!!! Een andere optie is er niet! De straat is niet gemaakt voor deze vrachtwagens en dat zal ook nooit kunnen!</p>	<p>Het is inderdaad juist dat de voorgestelde route op dit moment niet geschikt is voor het vrachtverkeer dat de Plus bevoorraadt. Daarom zijn aanpassingen aan de Bosweg en Roemer Visscherstraat onderdeel van maatregel 9b in het ontwerp-wijkmobiliteitsplan. Dit om de route geschikt te maken voor vrachtverkeer van de Plus, tot een lengte van maximaal 14 meter. Met name bij de bochten in de route moet meer ruimte worden gemaakt voor het vrachtverkeer, zoals ook te zien is op de in het ontwerp-wijkmobiliteitsplan opgenomen tekening met de rijcurve van een trekker-oplegger combinatie van maximaal 14 meter. Trottoirs moeten aangepast worden, lantaarnpalen verplaatst en mogelijk vervallen er enkele parkeervakken. Hierbij wordt ook gekeken naar de inrichting van de straat zelf, zodat daar ook voldoende ruimte voor de vrachtwagen is.</p> <p>Het veiliger maken van de bevoorradingroute van de Plus is de belangrijkste reden om deze route voor te stellen. In de huidige situatie moet vrachtverkeer achteruit rijden ter hoogte van de Herenstraat, een plek met veel schoolgaand (fiets) verkeer. Met achteruitrijdend vrachtverkeer is het risico op een aanrijding aanzienlijk groter dan wanneer het vrachtverkeer vooruit kan blijven rijden. Het aantal fietsers op de Herenstraat zal toenemen doordat hier een fietsstraat wordt gerealiseerd (vastgesteld in het Verkeerscirculatieplan). De Herenstraat maakt deel uit van de hoofdfietsroute die Westergouwe met het centrum van Gouda verbindt. Voor</p>	<p>Naar aanleiding van deze zienswijze wordt aan maatregel 9b toegevoegd dat er ook onderzoek wordt gedaan naar de kwaliteit van de fundering van de woningen aan de voorkeursroute voor het vrachtverkeer van de Plus.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		<p>fietsroutes is het wenselijk om de meest directe route te kiezen omdat een langere route ook voor een langere reistijd zorgt. Om deze redenen is in het ontwerp-wijkmobiliteitsplan gezocht naar een route voor het vrachtverkeer waarbij het vrachtverkeer niet achteruitrijdend de hoofdfietsroute over de Herenstraat kruist.</p> <p>Op basis van de ingediende zienswijzen is maatregel 9b in het voorliggende wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren aangevuld met het betrekken van de kwaliteit van de fundering van de woningen aan de voorkeursroute in de onderzoeken naar de benodigde infrastructurale aanpassingen. Na dit onderzoek is bekend of hierdoor knelpunten ontstaan en of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Mocht blijken dat de voorgestelde route niet haalbaar is voor het vrachtverkeer, dan nemen we de suggestie uit een zienswijze mee om het achteruitrijden op de huidige route veiliger te maken door verkeersregelaars van de Plus in te zetten.</p>	
3.1	<p>De Plus lost al 25 jaar via de Bosweg. Ja dit zijn grote lange vrachtwagens maar in die 25 jaar is er gelukkig nog nooit iets voorgevallen buiten blikshade. Nu is het plan van de gemeente om de wegrij route door de Bosweg en de roemer vischersstraat te laten lopen. Op het moment dat onze chauffeurs niet weten dat ze terug moeten op de bosweg na het lossen rijden ze zich nu al vast via deze route. Het is smal, er wordt veel dubbel geparkeerd en ook gelost omdat er kleine winkels zitten. Het is vragen om problemen, agressie, frustratie als dit plan waarheid wordt. Ik denk dat er een andere oplossing gevonden moet worden. Zoals al eerder door mij aangegeven. De fietsroute juist door de Herenstraat te laten lopen (ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat dit ermee te maken heeft) waar nu de vrachtwagen doorheen rijdt om te lossen, is allesbehalve veilig en slim bedacht. Verplaats die route iets en zorg voor een goede oplossing (stopborden bij de</p>	Zie antwoord op zienswijze 2.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	Herenstraat is al geopperd). Daarmee maak je het veiliger en beter voor de wijk zonder heel veel commentaar.		
4.1	<p>In het wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren staat een aanpassing met betrekking tot de route van het vrachtverkeer dat de Plus supermarkt (Constantijn Huygensstraat) bevoorraadt. De bevoorradingsingang is aan de achterkant van het pand, aan de Bosweg. In de huidige situatie rijdt de vrachtwagen, na het lossen, achteruit terug, richting de C. Huygensstraat. Dat veroorzaakt soms gevaarlijke situaties ter hoogte van de Herenstraat.</p> <p>Volgens het nieuwe plan rijdt de vrachtwagen over de Bosweg door, gaat rechtsaf de Roemer Visscherstraat in en verlaat vervolgens via de C. Huygenstraat de wijk.</p> <p>Deze route zal ook overlast en gevaarlijke situaties opleveren. De vrachtwagens zijn veel te groot voor deze smalle en drukke straten. Als een dergelijke grote vrachtauto de bocht naar de Roemer Visscherstraat neemt, heeft hij daar niet voldoende ruimte. De straat is ongeschikt voor dergelijk zwaar verkeer. Met moeite zal hij de bocht kunnen nemen; zo'n auto rijdt bijna bij huisnummer 7 naar binnen. Als er tegemoetkomend verkeer is, wat vaak het geval zal zijn, moet dit verkeer vervolgens achteruit rijden. Daar ontstaan dus ook gevaarlijke situaties en er is kans op schade aan de (vele) geparkeerde auto's.</p> <p>Eigenlijk wordt het probleem in de nieuwe situatie groter - en verschoven naar een andere plek. Het zou beter zijn een oplossing te zoeken die minder hinder en gevaar oplevert.</p> <p>De supermarkt is in de loop der jaren veel groter geworden dan in het begin was voorzien.</p> <p>Ik wil graag een suggestie doen voor een andere oplossing, nl: enkele medewerkers (bijvoorbeeld magazijnmedewerkers) van de supermarkt opleiden tot verkeersregelaar. Zij zouden dan de vrachtauto bij het achteruitrijden kunnen begeleiden. Op deze manier werkt de supermarkt zelf mee aan de oplossing en wordt het probleem niet alleen maar verschoven en wellicht groter dan nu.</p> <p>In de bijlage stuur ik foto's mee die ik vorige week heb genomen toen er toevallig een grote vrachtauto de Roemer Visscherstraat binnenreed vanaf de Bosweg.</p>	Zie antwoord op zienswijze 2.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
5.1	Fietsers, die vanuit de Nachtegaalstraat de Koning Wilhelminaweg oprijden zien aan de overzijde een bordje voor fietsers staan, maar de oversteek is niet	In het wijkmobiliteitsplan is aangegeven dat de huidige fietsstructuur op en bij het Oranjeplein niet logisch is. Onderdeel van	Deze zienswijze leidt niet tot een



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>beveiligd met Haaie tanden. Mijn inziens kan een halve rotonde een de oversteek veiliger maken.</p>	<p>VCP-project 10, de afwaardering van de Koningin Wilhelminaweg naar GOW30, is dat ook gekeken wordt naar mogelijke maatregelen om het Oranjeplein veiliger en overzichtelijker in te richten. Het verkennen van het aanpassen van de voorrangssituatie of kruispuntvorm (wellicht een rotonde) past hier ook bij.</p>	<p>wijziging in de stukken.</p>
6.1	<p>Een moskee heeft kennisgenomen van het ontwerp Wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren. Naar aanleiding hiervan wil het bestuur het volgende meegeven.</p> <p>De moskee heeft ruim 300 leden. Het merendeel van onze leden komt uit de wijk Korte Akkeren. Onze Moskee wordt dagelijks meerdere malen bezocht voor het verrichten van de gebeden. Een aantal Moskeebezoekers uit Korte Akkeren geeft in een brainstorm sessie aan niet tevreden te zijn met het plan van de gemeente Gouda om parkeren in Korte Akkeren te reguleren en wellicht parkeervergunningen in te voeren.</p> <p>Dit om de volgende redenen:  Onze bezoekers die in de wijk Korte Akkeren wonen zijn voor het grootste deel oudere mensen met grote gezinnen en kleinkinderen. De families/ kinderen/ kleinkinderen uit Gouda maar ook van buiten Gouda komen vaak op bezoek om in het ouderlijk huis bij elkaar te komen en elkaar te ontmoeten. Ook zijn er oudere mensen die afhankelijk zijn van mantelzorg door hun familieleden vanwege hun gezondheid. Deze gezinnen hebben hun angsten, onzekerheden en ontevredenheid geuit richting het bestuur van de Moskee. De komst van het mobiliteitsplan zal grote gevolgen met zich meebrengen voor deze doelgroep. Met name het niet kunnen bekostigen van parkeerkosten, angst voor het isolement, minder bezoek van familie, afname van familiebanden en mogelijk uitval van mantelzorg. Daarnaast is de financiële situatie van veel van deze gezinnen in de wijk Korte Akkeren niet rooskleurig waardoor ze niet in staat zijn om extra kosten te maken voor een parkeervergunning.</p> <p>Mensen hebben wel begrip voor het beoogde doel van het plan, maar dit heeft ook een keerzijde zoals hierboven is genoemd. Onze bezoekers die in Korte Akkeren wonen hopen dat de gemeente Gouda andere oplossingen onderzoekt en bedenkt die minder nadelig uitpakken voor hen.</p>	<p>We willen de schaarse openbare ruimte, die van ons allemaal is, zo eerlijk mogelijk verdelen over de functies die in een leefbare woonwijk nodig zijn. Denk aan groen voor onder andere het voorkomen van hittestres, speelplekken voor kinderen, huisvuilverzamelpunten, trottoirs, straten, fietsverbindingen en parkeerplaatsen. Er worden parkeerklunpunten in de wijk ervaren door onder andere toenemend autobezit, grotere auto's en geparkeerde bedrijfsbusjes voor ramen in de van oudsher smalle straten in de wijk Korte Akkeren. De openbare ruimte kon niet meegroeien met de toename van het verkeer. Alleen het instellen van eenrichtingsverkeer is onvoldoende om het ruimtegebruik van voertuigen op de openbare ruimte in Korte Akkeren te verminderen. De parkeerdruk in de wijk zal verder toenemen met de voorgestelde plannen voor het autoluw maken van de Binnenstad. Om de schaarse openbare ruimte zo goed mogelijk te benutten willen we parkeerregulering (betaald parkeren en vergunning parkeren) invoeren in de hele wijk. Met de invoering van parkeerregulering voorzien we een verbetering in de parkeersituatie. En daarmee ook een verbetering van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		<p>kwaliiteit van de openbare ruimte in de wijk. Het verhoogt de kans dat mensen in de buurt van hun huis kunnen (blijven) parkeren. Het invoeren van parkeerregulering is daarbij onderdeel van het maatregelpakket in het wijkmobiliteitsplan om de doelen uit het VCP te behalen. Andere onderdelen van het maatregelpakket zijn onder andere het instellen van eenrichtingsverkeer en aanbrengen van hubs voor deelvervoer (deelauto's, deelfietsen).</p> <p>Gezien de noodzaak blijft het college bij het voorstel om het gebied met parkeerregulering uit te breiden. Voorafgaand aan het invoeren van parkeerregulering werken we verschillende scenario's uit. Bijvoorbeeld over kosten voor bezoekers en bewoners, waarbij een substantieel lager tarief dan het huidige in de Binnenstad voor bewoners een scenario zal zijn. Een aparte regeling voor mantelzorgers is ook onderdeel van de scenario's. Ook de tijden waarop de parkeerregulering geldt komen in de scenario's aan bod. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden om bewoners zoveel mogelijk binnen hun eigen wijk te laten parkeren. De scenario's worden, na goedkeuring door de raad, voorgelegd aan bewoners en ondernemers in de wijk. Het scenario waar het meeste draagvlak voor is, wordt ingevoerd. Hierbij maken we geen onderscheid naar verschillende deelgebieden binnen de wijk. Door de scenario's voor te leggen nemen we de meningen en standpunten van de bewoners mee in de afweging over de vorm van parkeerregulering.</p>	

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		<p>Bij het uitwerken van deze scenario's houden we rekening met de aandachtspunten die u benoemt in uw zienswijze. Het is belangrijk dat de wijk Korte Akkeren bereikbaar en toegankelijk blijft voor mantelzorg en (familie)bezoek. Met het invoeren van parkeerregulering voorzien we een verbetering in de parkeersituatie en daarmee ook in de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de wijk. Het kan er bovendien voor zorgen dat bewoners en bezoekers dichterbij hun bestemming in de wijk kunnen parkeren, omdat de kans op parkeerders gerelateerd aan andere bestemmingen (zoals de binnenstad) afneemt.</p>	
6.2	<p>Het ontwerp- wijkmobiliteitsplan is schriftelijk gecommuniceerd met wijkbewoners met de mededeling dat mensen digitaal konden reageren op het ontwerp en inloopdagen konden bijwoonden. Echter geven veel van onze aan deze informatie niet te hebben ontvangen, waarop ze helaas geen actie eerder konden ondernemen.</p> <p>Ter kennisgeving aan de gemeente wil het bestuur van Moskee aangeven dat een grote groep van onze bezoekers onvoldoende in staat is om deze brieven te lezen en laat staan digitaal te reageren. Ons advies aan de gemeente Gouda is om in het vervolg Moskeeën en sleutelfiguren te betrekken en mee te nemen in een dergelijk proces zodat zij hun maatschappelijke rol kunnen vervullen om hun achterbannen en netwerken te voorzien van informatie. Wijkbewoners willen graag beter en actief betrokken worden bij ontwikkelingen in hun wijk.</p> <p>Wij gaan ervan uit dat u onze zienswijze meeneemt in het proces om tot een breder gedragen plan te komen</p>	<p>Tijdens de beginfase van het opstellen van het wijkmobiliteitsplan hebben alle bewoners en ondernemers van de wijk een 'huis-aan-huis' brief ontvangen van de gemeente. In deze brief zijn de bewoners geïnformeerd dat er werd gewerkt aan een wijkmobiliteitsplan voor Korte Akkeren en zijn zij uitgenodigd om hun wensen en knelpunten op het gebied van verkeer te delen met de gemeente. Dit kon zowel via inloopmomenten op het Huis van de Stad, als op een online website. Uw suggestie om Moskeeën en sleutelfiguren te betrekken in dit soort participatie-trajecten nemen we graag over. Door samen op te trekken hopen we meer mensen te bereiken bij ontwikkelingen in hun leefomgeving.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
7.1	<p>Bij deze wil ik onze zienswijze op het mobiliteitsplan indienen; Ik ben pertinent tegen de volgende nummers uit de lijst van Royal HaskoningDHV</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 6a peiling momenten betaald parkeren</li> <li>- 6e invoer betaald parkeer</li> </ul>	<p>Zie antwoord op zienswijze 6.1</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	Ik vind dit totaal onnodig		
7.2	<p>en tevens wil ik de terugkoppeling geven dat ik niet erg gecharmeerd ben van de communicatie hierover. Het is dat iemand mij over dit onderwerp tipte maar ik heb dit verder nergens langs zien komen. Wij zouden minimaal mogen verwachten dat er over dit soort grote onderwerpen schriftelijke correspondentie is met de wijkbewoners. Zeker als wij inspraak hierop hebben</p>	<p>Tijdens de beginfase van het opstellen van het wijkmobiliteitsplan hebben alle bewoners en ondernemers van de wijk een 'huis-aan-huis' brief ontvangen van de gemeente. In deze brief zijn de bewoners geïnformeerd dat er werd gewerkt aan een wijkmobiliteitsplan voor Korte Akkeren en zijn zij uitgenodigd om hun wensen en knelpunten op het gebied van verkeer te delen met de gemeente. Dit kon zowel via inloopmomenten op het Huis van de Stad, als op een online website.</p> <p>Het proces van de totstandkoming van het wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren kon gevolgd worden op de website.</p> <p>De inspraak heeft conform de Algemene inspraak- en participatieverordening Gouda plaatsgevonden. Op de websites van de wijkmobiliteitsplannen waren de stukken op 14 december gepubliceerd, na het collegebesluit op 13 december. Per abuis is de officiële bekendmaking pas op 20 december gepubliceerd. Dit heeft plaatsgevonden op de gebruikelijke wijze via een officiële bekendmaking in het Gemeenteblad van Gouda. Meer informatie over officiële bekendmakingen van de gemeente Gouda is te vinden op de website: <a href="http://www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen">www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen</a>. Aanvullend op de gebruikelijke communicatie over officiële bekendmakingen is op 11 januari een extra nieuwsbericht op de website van de gemeente Gouda geplaatst. Dit nieuwsbericht is ook meegezonden aan de geabonneerden op de Nieuwsbrief van die week.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
7.3	<p>- Graag extra aandacht voor de kruising walvisstraat, reigerstraat t/m zebra. Hier wordt enorm hard gereden en is een levensgevaarlijke situatie voor (school)kinderen.</p>	<p>Voor het gebied Walvisstraat, Reigerstraat is aandacht binnen de herinrichting van de Reigerstraat naar GOW30. Het verlagen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het realiseren van veilige oversteeklocaties op deze weg is een belangrijk onderdeel van de herinrichting.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
8.1	<p>Bij deze geeft bewonersorganisatie haar zienswijze op het ontwerp-Wijkmobiliteitsplan voor de wijk Korte Akkeren. Wij deden u deze tekst in grote lijnen eerder toekomen op 30 oktober als reactie op het concept-wijk mobiliteitsplan maar tot onze teleurstelling constateren wij dat niets daarvan is verwerkt in het ontwerp-wijk mobiliteitsplan.</p> <p>Met frisse moed doen wij daarom een poging om nu wel gehoord te worden.</p> <p>Reactie algemeen: Graag willen wij u als reactie meegeven dat het tranches-verhaal met de daarbij behorende jaarvakken en basis en luxeverschuiving door ons als zeer verwarrend wordt ervaren. Voor een breder begrip van uw rapportages vragen wij u om dit in het vervolg helderder te verwoorden. Wij stellen voor om iedere keer bij de vermelding van een tranche het daarbij behorende jaarvak b.v. (2028-2032) te vermelden. Verder geven wij u de suggestie om de voor velen moeilijk te plaatsen termen 'basis' en 'luXe' te vervangen door 'standaard VCP' en 'mogelijke versnelling VCP', of deze vermelding toe te voegen.</p>	<p>De termen 'basis' en 'luXe' worden in alle wijkmobiliteitsplannen voor Gouda gebruikt. Voor de eenduidigheid tussen de verschillende wijkmobiliteitsplannen willen we deze termen blijven gebruiken. Ter verduidelijking zal ik de tekst wel bij elke vermelding van een tranche worden vermeld binnen welke jaren deze valt.</p>	<p>Deze zienswijze leidt tot tekstuele aanpassingen in het Wijkmobiliteitsplan. Deze wijziging heeft geen verdere inhoudelijke consequenties.</p>
8.2	<p>Reacties inhoudelijk: Vanwege het nijpende tekort aan ommetjes voor voetgangers om te kunnen wandelen door 'groen' en het liefst ook langs het water in en rond de wijk Korte Akkeren, delen wij ten eerste onze reactie op onderstaand onderdeel door uw team benoemd in het hoofdstuk 'Wandelen en ontspannen' en vervolgens ook op andere onderdelen uit bijlage 3 - Aanzet maatregelen WMIP Korte Akkeren, in willekeurige volgorde.</p>	<p>In het wijkmobiliteitsplan heeft het oplossen van concrete mobiliteitsknelpunten de hoogste prioriteit gekregen. Het verbeteren van de mogelijkheden voor voetgangers om ommetjes in en rond de wijk te lopen lost geen mobiliteitsknelpunt op. Daarom vallen deze maatregelen onder het luXe-pakket. Wel hebben wij uw verzoeken doorgezet naar de afdeling recreatie, wat ook kansen kan geven om deze ommetjes te verbeteren.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
8.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realiseren wandelroute via de Goudkade, mogelijk in combinatie met VCP-project 43, al is dit project pas in de 4e tranche voorzien. Hierdoor zijn meer omme(jes mogelijk Basis, waarbij de planning één tranche naar voren wordt gehaald. Wanneer de planning twee tranches naar voren wordt gehaald, dan luxe (aanpassen planning VCP = luxe)</li> </ul> <p>Het onderdeel; wandelroute via de Goudkade (het 'Rondje Goudkade') is duidelijk niet goed begrepen door u en uw collega's. Het rondje Goudkade heeft namelijk totaal niets te maken met VCP-project 43: 2e Fietsverbinding Westergouwe-Gouda. De opmerking in het stuk; 'Conceptcontour wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren' onder 'Eerste aandachtspunten in de wijk' dat het na de schouw onduidelijk was welk rondje precies wordt bedoeld ('nagaan bij bewonersvertegenwoordiging') wat niet is gebeurd, maakt dit misverstand ook duidelijk.</p> <p>De aanvraag van het Rondje Goudkade, dat sinds 2016 bekend is bij de gemeente Gouda, heeft tot nu toe geresulteerd in toezegging van de aanleg van het Vrijheidspad in het verlengde van het Ruige Weteringpad tot aan de noordelijke punt van bedrijventerrein Kromme Gouwe bij windmolen 'De Gouwevogel'. Tevens wordt bij het verlengen van de Goudkade over het Ecopark rekening gehouden met de mogelijkheid om (in de berm?) te kunnen wandelen tot aan windmolen de Gouwevogel. Om het Rondje Goudkade te kunnen completeren ontbreken slechts enkele stukken trottoir om veilig te kunnen wandelen langs de Goudkade. Voor alle duidelijkheid voegen wij een kaartje toe van het (wandel)Rondje Goudkade.</p> <p>Het 'Rondje Goudkade' staat vermeld op de kaart 'Wensbeeld wandelen' op pagina 18 van het VCP. Daar het Rondje Goudkade niet vermeld staat als apart project in de projectenlijst Verkeerscirculatieplan Gouda en het belang dat wij hier aan hechten voor de wijk en haar bewoners en het weinige resterende werk om het rondje rond te maken, zijn wij van mening dat het Rondje Goudkade als 'basis' / standaard VCP dient te worden vermeld in de eerste tranche van het VCP (2022-2027). Hierbij kan een verbinding gelegd worden met project nr. 10; het herinrichten (c.q. verbeteren van de oversteekbaarheid) van de KWweg waarmee de wandelroute langs het Gouwekanaal beter bereikbaar kan worden gemaakt vanuit de wijk. Projectnr. 18; het herinrichten van het kruispunt Goudkade-Industriestraat, met verkeerslichten kan in dat kader hetzelfde doel dienen.</p>	<p>Het tracé voor de wandelroute via de Goudkade is bekend. Het wensbeeld voor de voetganger, waarop deze route inderdaad staat aangegeven, is ook opgenomen onder de kaders voor het wijkmobiliteitsplan.</p> <p>Voor het realiseren van onderdelen van de wandelroute Goudkade is een koppeling met verschillende VCP-projecten, zoals project 10 en de ontwikkelingen rond het Ecopark mogelijk. Deze projecten zijn voor de latere tranches ingedeeld, waardoor deze wandelroute ook binnen het Wijkmobiliteitsplan in een latere tranche is gezet.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
8.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen voetpaden langs Rotterdamseweg, deel ten oosten van aansluiting Bosweg en over de brug bij Nieuwe Veerstal. Ruimte voor voetpaden lijkt er niet te zijn. Alternatieve route voor voetgangers. Luxe</li> </ul> <p>De Schielands Hoge Zeedijk door de Kaarsenfabriek was oorspronkelijk een prettige wandelverbinding tussen de Korte Akkeren, de binnenstad en Gouda Oost. Toen het fietsverkeer, door het hier alsmear toenemende autoverkeer, gedwongen werd gebruik te maken van de voetpaden kwam de voetganger in de verdrinking. Dit maakte het een onveilige wandelroute die zeker door ouderen en ouders met kinderen werd en wordt gemeden.</p> <p>Wij zijn van mening dat met het afnemende autoverkeer bij herinrichting naar een autoluwe Nieuwe Veerstal (tweede tranche VCP 2028-2032) de voetganger op die route weer dient te kunnen beschikken over eigen verkeersruimte. Vanwege de grote omweg om de Kaarsenfabriek / Cargill heen vinden wij een alternatieve route voor voetgangers over een mogelijke brug t.h.v. de Kerkhoflaan geen goed alternatief. Wij zijn van mening dat onderstaand profiel, dat wordt overwogen voor de herinrichting van de Nieuwe Veerstal, ook van toepassing kan zijn op het 30-kilometergedeelte van de Schielands hoge Zeedijk tussen de Bosweg en het Buurtje.  INTENSITEIT: tot 8.000 (10.000) mvt / etmaal  WEGCATEGORISERING: GOW 30  MAATGEVEND SITUATIE: F + V + V + F of FF + A + A + FF  Figuur 52: mogelijk profiel Nieuwe Veerstal bij 8.000 - 10.000 mvt/etm</p> <p>Ten opzichte van de beschikbare breedte van 12.60 m' ter hoogte van de monumentale 'Paardenstal' (kad. E.6083), minus de benodigde auto- en fietsverkeersruimte van 8.80 m', resteert ruimte voor een trottoir aan beide zijden van de weg van 1.90 m' breed. De beschikbare breedte ter hoogte van het meest oostelijke gebouw; de Turbinehal is weliswaar 50 cm. minder. Dit gebouw staat echter op de nominatie om gesloopt te worden. Gezien de kadastrale breedte van het gemeentelijk eigendom over de gehele breedte van de route door de Kaarsenfabriek / Cargill van 13.70 tot 14.60 m' zien wij onderhandelingsruimte om na sloop van de Turbinehal ook op die hoogte een beschikbare verkeersbreedte van 12.60 m' te kunnen realiseren. Dat de (ontbrekende) voetpaden langs de Schielands Hoge Zeedijk tussen Bosweg en Nieuwe Veerstal, als luxe (mogelijke versnelling VCP) worden bestempeld, waarmee de uitvoering mogelijk van de tweede tranche naar de eerste</p>	<p>Dank voor de uitwerking van een mogelijk alternatief met trottoirs langs de Schielands Hoge Zeedijk. De invoering van een GOW30 op dit weggedeelte in combinatie met het autoluw maken van de Nieuwe Veerstal zorgt inderdaad voor kansen om de weg anders in te richten. Bij het onderzoek naar mogelijke varianten nemen we uw suggestie mee.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>tranche van het VCP kan worden gebracht, juichen wij toe. Dit mag o.i. echter niet ten koste gaan van het creëren van voetpaden langs die route.</p> <p>Mochten de plannen om een twee-richting doorfietspad aan te leggen aan de rivierzijde van de Schielands Hoge Zeedijk door de Kaarsenfabriek, echter doorgang vinden dan stellen wij voor om aan de andere zijde van de weg; de muur/noordzijde te een volwaardig voetpad/trottoir aan te leggen dat alleen door voetgangers gebruikt mag worden.</p>		
8.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>De voetpaden langs Buurtje houden op bij kruising Schielands Hoge Zeedijk Voetgangers moeten over de fietspaden lopen. Voor voetgangers richting de binnenstad; is de voetgangersroute via het sluisje goed toegankelijk? Anders mist er een goede voetgangersroute. Mogelijk nieuwe voetgangersbrug realiseren, bijvoorbeeld in het verlengde van de Kerkhoflaan. Luxe (2037-2042)</li> </ul> <p>Dat voetgangers bij de Mallegatbrug over de fietspaden moeten lopen is een verdraaiing van de feiten; fietsers zijn hier in het verleden verplicht om gebruik te gaan maken van de oorspronkelijke in 1942 aangelegde voetpaden. Ook hier dient de voetganger op één of andere manier een veilige verkeersruimte terug te krijgen. Het toepassen van 'shared space' / gedeelde verkeersruimte, dat wordt overwogen voor de herinrichting van een verkeersluwe Nieuwe Veerstal, is hier mogelijk de oplossing. Wij stellen voor deze inrichting toe te passen vanaf het kruispunt met het Buurtje en de voorkeursrichting voor het autoverkeer af te buigen van de Schielands Hoge Zeedijk naar het Buurtje. Naast de Mallegatbrug is het door de Kaarsenfabriek geschonken smalle voetgangersbruggetje over de andere zijde van de Mallegatsluis, een leuke extra route. Het is ons inziens echter ondenkbaar en onacceptabel dat de voetgangers langs de rivier van de Mallegatbrug geweerd zullen gaan worden. Het realiseren van een nieuwe voetgangersbrug, bijvoorbeeld in het verlengde van de Kerkhoflaan, vinden wij geen goede oplossing.</p>	<p>De invoering van een GOW30 op dit weggedeelte van de Schielands Hoge Zeedijk in combinatie met het autoluw maken van de Nieuwe Veerstal zorgt inderdaad voor kansen om de weg anders in te richten. Bij het onderzoek naar mogelijke varianten nemen we uw suggestie voor een inrichting met gedeelde verkeersruimte voor fietsers en voetgangers mee. We kijken echter ook naar varianten waar wel een aparte ruimte is voor fietsers en voetgangers. Maatregel 20 (realiseren voetgangersbrug in het verlengde van de Kerkhoflaan) is komen te vervallen.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
8.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>VCP-project 23. Realiseren verbinding voor voetgangers tussen Dotterplantsoen en Bosboom Toussaintsingel. Hierdoor zijn meer omme(jes mogelijk Basis</li> </ul> <p>In het kader van het nijpende tekort aan ommetjes om te kunnen wandelen door 'groen' in en rond de wijk, pleiten wij ervoor om de verbinding voor voetgangers tussen het Dotterplantsoen en Bosboom Toussaintsingel zo</p>	<p>Deze maatregel staat gepland voor de 2e tranche (2028-2032). Het verder naar voren halen in de tijd van dit project is niet mogelijk.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	mogelijk een tranche naar voren te halen en te bestempelen als Luxe / mogelijke versnelling VCP.		
8.7	<p>Parkeren • De zogenaamde bedrijfsbussen leiden tot extra parkeeroverlast en zichtgerelateerde knelpunten. Opzetten van een pilot met een parkeerterrein in de wijk, specifiek voor bedrijfsbussen. Hierbij specifiek aandacht voor veiligheid. Een geschikt terrein nog te bepalen. Dit kan een (deel van een) bestaand parkeerterrein zijn, bijvoorbeeld ten noorden van de Herenstraat. Basis: Eén pilot, kan ook in Kort Haarlem. Dus keuze uit twee wijken voor één pilot. Luxe: in beide wijken één pilot</p> <p>Een geschikt terrein voor het parkeren van bedrijfsbusjes en -bussen is ook te vinden op het meest noordelijke deel van de Bosweg, waarbij dan direct langs het gemaal een route voor langzaam verkeer aangelegd dient te worden. Op initiatief van de Kaarsenfabriek! Croda hebben wij eerder overleg gehad over deze optie. De Kaarsenfabriek had (heeft?) namelijk zelf ook interesse om gebruik te maken van een dergelijk terrein voor haar eigen onderaannemers. In dat geval zou het terrein voorzien worden van camerabewaking wat het voor gebruikers uit de wijk zeer aantrekkelijk maakt om hun bedrijfswagen niet in de directe omgeving van hun woning te hoeven parkeren.</p> <p>Tot dusver onze reactie die wij desgewenst graag aan u willen toelichten.</p>	Dank voor uw suggestie voor een locatie voor de pilot met een parkeerlocatie voor bedrijfsbussen in de wijk Korte Akkeren. We nemen deze suggestie mee in de voorbereiding / nadere uitwerking van de pilot(s).	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
9.1	Er wordt veelste hard gereden in de Constantijn Huygensstraat. Mogelijk dat er een bord geplaatst kan worden met max. 30 of dat er drempels geplaatst kunnen worden.	Op basis van continue metingen (uitgevoerd door een extern bedrijf op basis van telefoondata) is de snelheid in de Constantijn Huygensstraat een aandachtspunt maar nog niet te hoog. We rekenen binnen de verkeerskunde met de V85. Dat is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet en door 15% wel wordt overschreden. Dit wordt gedaan om "extremen" uit de meting te halen. Er zijn altijd weggebruikers die ondanks de weginrichting te hard (willen) rijden. Deze weggebruikers geven geen reëel beeld van de daadwerkelijke verkeerssituatie. De V85-regel weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig ervaart. Zodra de V85 de	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		<p>maximumsnelheid benadert (of er iets boven ligt tot maximaal 10 km/h) kan worden aangenomen dat de betreffende weg goed ingericht is en dat geen aanvullende verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn. Blijkt echter dat de V85 meer dan 10 km/h boven de toegestane maximumsnelheid ligt, dan is de weg niet goed ingericht. Zoals in het ontwerp-wijkmobiliteitsplan aangegeven, blijven de huidige 'punaises' (de ronde verhogingen) liggen. In combinatie met het verbod voor grote en zware voertuigen zou dit voldoende moeten zijn om de gereden snelheid (de V85) nagenoeg gelijk te laten zijn aan de geldende maximum snelheid van 30 kilometer per uur. Blijkt dat de gereden snelheid in de metingen toeneemt, dan kunnen er aanvullende snelheidsremmende maatregelen volgen (luxe pakket)</p>	
9.2	<p>Er rijden veel vrachtwagens langs ivm de supermarketen, de straat gaat hier kapot van, woningen trillen en mensen hebben hier last van.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 2.1.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
10.1	<p>Namens mijzelf en mijn burens wil ik op het wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren reageren.</p> <p>Het voornemen om de snelheid op de KW-weg te verminderen tot 30KM/u is positief, evenals meerdere andere voorgenomen maatregelen om de fietser voorrang te geven op het autoverkeer.</p> <p>Ook het intekenen van parkeervakken om zo parkeren buiten de vakken, zoals op hoeken van straten waar opgangen voor mindervaliden en kinderwagens zijn, te voorkomen is positief. Wij zijn wel benieuwd of en hoe een dergelijke maatregel wordt gehandhaafd gezien de situatie in onze straat de afgelopen jaren.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 2.1.</p> <p>In het wijkmobiliteitsplan is inderdaad opgenomen dat er een gewichts- en lengtelimiet van 20 ton, resp. 10 meter komt voor vrachtverkeer. Voor bestemmingsvrachtverkeer kan hierop echter een uitzondering worden gemaakt door een ontheffing te verlenen.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>De door u voorgestelde maatregel om vrachtverkeer voor de Plus-supermarkt aan te laten komen via het korte deel van de Herenstraat en de afvoer te laten plaatsvinden via de Bosweg, respectievelijk de Roemer Visscherstraat, baart ons grote zorgen.</p> <p>Het plan lijkt een gewichts- en lengtelimiet van 20 ton, resp. 10 meter te suggereren. Klopt dit?</p> <p>Onze zorgen en mogelijke denkrichtingen voor een betere oplossing waar wij graag uw reactie op ontvangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zowel de Bosweg als de R. Visscherstraat zijn smalle straten met veelal huizen die bijna een eeuw oud zijn. De trillingen die vrachtverkeer veroorzaken kunnen van grote invloed zijn op onze funderingen en, als sprake is van fundering op staal, ook direct op onze muren.</li> <li>- Tijdens de herinrichting van de Thijsselaan werd vrachtverkeer omgeleid via onze straat. Dit heeft tot veel (verkeers)hinder geleid. Onder andere in de vorm van groot en zwaar verkeer dat de smalle straten koos waar geen ruimte is om elkaar te passeren. Laten we dit niet permanent maken.</li> <li>- De ruimte die vrachtwagens hebben om door de Bosweg te navigeren, waar veel kleine ondernemers zijn gevestigd die ook veel bevoorrading hebben gedurende de dag, is miniem.</li> <li>- Op de Roemer Visscherstraat is wel een beetje ruimte, zij het niet dat grote vrachtwagens van bijvoorbeeld 20 ton en 10 meter lang de bocht niet of amper kunnen maken. Recent reed een vrachtwagen vanuit de Bosweg bijna een huis binnen op de Roemer Visscherstraat. Daargelaten de trillingen die deze vrachtwagens die meermaals per dag de supermarkt bevoorraden.</li> <li>- In de binnenstad worden ondernemers gedwongen met veel lichtere en kleinere vrachtwagens te rijden ivm mogelijke schade aan panden. Waarom geldt dit niet Korte Akkeren met panden van meer dan een eeuw oud? Immers:</li> </ul> <p>Kortom, wij vragen u om deze keuze te heroverwegen en geven u daarom ter overweging mee, op volgorde van prioriteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Herzie de herroutering. De route voor de Plus kan en mag niet via de Bosweg en Roemer Visscherstraat plaatsvinden, althans, niet met de huidige lange en zware vrachtwagens;</li> <li>- Zorg dat de Plus, en andere partijen, veel kleinere en lichtere vrachtwagens laten rijden om de gevaarstelling voor alle inwoners in de wijk terug te brengen;</li> <li>- Los het al langer bestaande bevoorradings-, logistieke en afnemersvraagstuk voor de kleine ondernemers aan de Bosweg op.</li> </ul>		

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>- Besteed ook aandacht aan het al langer bestaande probleem van de vrachtwagens van Cyclus die ook nu al grote moeite hebben met de bocht Bosweg / Roemer Visscherstraat vv.</p>		
11.1	<p>Met dit schrijven willen wij gebruik maken van de mogelijkheid tot het geven van een reactie binnen de periode die voor belanghebbenden tot en met 25 januari 2023 gebruikt kan worden.</p> <p>Procedure In onze reactie willen we in de eerste plaats opmerken dat de openbare publicatie van de diverse ontwerp-plannen een week na de start van de inspraaktermijn plaatsvond, terwijl er ook nog eens sprake is van een kerstreces in deze inspraakperiode. Niet voor het eerst krijgen wij het gevoel dat de ruimte voor inspraak onvoldoende aandacht krijgt in de aanloop naar besluitvorming door de gemeenteraad. Dit geldt in het bijzonder voor de wijkmobiliteitsplannen Korte Akkeren en Kort Haarlem waarop belanghebbenden nu voor het eerst schriftelijk kunnen reageren.</p> <p>Graag verzoeken wij u om in toekomstige procedures meer tijd te reserveren voor inspraak en voorafgaand aan de openbare publicatie van ontwerp-plannen al de betreffende documenten met belanghebbenden te delen. Op die manier kan de inspraakperiode door belanghebbenden beter worden benut.</p> <p>Wij zijn ervan overtuigd dat een zorgvuldig participatieproces leidt tot betere plannen, snellere besluitvorming en mogelijk minder bezwaar- en beroepsprocedures achteraf. In de participatiestrategie voor de fysieke leefomgeving heeft u dit ook onderkend.</p>	<p>De inspraak-periode is conform Algemene inspraak- en participatieverordening Gouda 6 weken geweest. Op de websites van de wijkmobiliteitsplannen waren de stukken op 14 december gepubliceerd, na het collegebesluit op 13 december. Per abuis is de officiële bekendmaking pas op 20 december gepubliceerd. De termijn was toen al via andere kanalen gecommuniceerd en is op 25 januari (6 weken) blijven staan. Dit heeft plaatsgevonden op de gebruikelijke wijze via een officiële bekendmaking in het Gemeenteblad van Gouda. Meer informatie over officiële bekendmakingen van de gemeente Gouda is te vinden op de website: <a href="http://www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen">www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen</a>. Aanvullend op de gebruikelijke communicatie over officiële bekendmakingen is op 11 januari een extra nieuwsbericht op de website van de gemeente Gouda geplaatst. Dit nieuwsbericht is ook meegezonden aan de geabonneerden op de Nieuwsbrief van die week. Vanwege landelijke ICT-storingen op de laatste dag van de termijn, is coulant omgegaan met zienswijzen die op 26 en 27 januari nog zijn binnengekomen. Het is vanwege het besluitvormingstraject niet mogelijk om stukken voorafgaand aan het B&amp;W-besluit te verstrekken aan belanghebbenden.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
11.2	<p>Inhoudelijke beoordeling Met betrekking tot het OWKA en OWKH geldt dat de organisatie zich in het voor-traject niet actief heeft bemoeid bij de totstandkoming. De beide wijkmobiliteitsplannen zijn weliswaar kort geadresseerd in het kwartaaloverleg</p>	<p>Voor de maatregelen in het basispakket in de eerste tranche (2023-2027) is het voornemen van het college om deze maatregelen te realiseren op de korte</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>over de uitvoering van het VCP, maar bij specifieke sessies over het OWKA en OWKH is de organisatie niet geweest. De betrokkenheid van de mobiliteitscommissie van organisatie bij het VCP is primair gericht op het economisch functioneren van de werklocaties in de stad en het waarborgen van de bereikbaarheid hiervan. Daarbij gaat in het bijzonder om de binnenstad en bedrijfsterreinen, maar ook de wijkwinkelcentra en de winkelstrips in de overige wijken hebben onze aandacht. Dit geldt eveneens voor de doorstroming op hoofdroutes en de verkeersveiligheid in de stad. De opmerkingen die wij in deze zienswijze bij het OWKA en OWKH plaatsen hebben primair betrekking op bovengenoemde aspecten.</p> <p>Status maatregelen wijkmobiliteitsplan  Vooruitlopend op onze inhoudelijke reactie op het OWKA en OWKH vragen wij eerst aandacht voor de status van de maatregelen die hierin zijn opgenomen. Aanleiding vormt het raadsmemo die ter begeleiding bij de ontwerpplannen was gevoegd. Hierin is de volgende zinsnede opgenomen: 'Het college heeft het voornemen om de beschreven maatregelen uit het minimum- en basispakket van de wijkmobiliteitsplannen uit te voeren'. Deze zin roept de vraag op of bij instemming van de gemeenteraad met de verschillende mobiliteitsplannen, de beschreven maatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. Onduidelijk is waarom het college dit voorbehoud maakt.</p> <p>Wij verzoeken u in elk geval om richting besluitvorming over de wijkmobiliteits-plannen specifiek aan te geven welke maatregelen u op korte termijn (d.w.z. 2023-2027) wil treffen en dus middelen reserveert.</p>	<p>termijn. In het voorstel aan de raad wordt gevraagd om hiervoor middelen te reserveren.</p>	
11.3	<p>Ontwerp Wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren (OWKA) maatregelen  Voor wat betreft de inhoud van de wijkmobiliteitsplannen gaan wij in de eerste plaats in op de maatregelen van het OWKA voor de Industriestraat. In het VCP is deze straat in het wensbeeld auto aangeduid als hoofdweg en tevens opgenomen als onderdeel van de hoofdroute voor grote en zware voertuigen. Dit laatste is in de ontwerp Nota grote en zware voertuigen overgenomen.</p> <p>Het OWKA stelt voor om langs de gehele Industriestraat vrijliggende eenrichtings-fietspaden te realiseren en ter hoogte van de kruising met de Nijverheidsstraat een oversteekvoorziening met middeneiland voor fietsers en voetgangers te ontwikkelen. Wij betwijfelen ten eerste of deze maatregelen – zeker in combinatie met elkaar – kunnen samengaan met de belangrijke functie van de Industriestraat voor grote en zware voertuigen.</p>	<p>De Industriestraat is zowel een hoofdroute voor het auto- en vrachtverkeer als voor het fietsverkeer. Daarom is het wenselijk om de weg voor al deze vervoerswijzen goed en veilig in te richten. Een veilige weginrichting draagt er namelijk ook aan bij dat de bedrijven op Industrieterrein Kromme Gouwe goed bereikbaar blijven.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Wij verzoeken u derhalve om na te gaan of bij het treffen van de genoemde maatregelen voldoende breedte voor grote en zware voertuigen resteert en het voorstel voor maatregelen eventueel daarop aan te passen. Belangrijk daarbij is dat de Industriestraat haar belangrijke functie voor grote en zware voertuigen kan behouden en (logistieke) bedrijven op industrieterrein Kromme Gouwe goed bereikbaar blijven voor vrachtverkeer.</p>		
11.4	<p>Hoewel de Koningin Wilhelminaweg in het wensbeeld auto van het VCP niet als hoofdweg is aangemerkt, wordt deze weg intensief benut (13.000 tot 15.000 motorvoertuigen per dag). Als gevolg van de maatregelen in het VCP neemt de verkeersintensiteit met 5 tot 10% toe ondanks de voorziene herinrichting van de Koningin Wilhelminaweg naar GOW30.</p> <p>Het OWKA stelt voor om bij de herinrichting van de Koningin Wilhelminaweg het wegprofiel en de inrichting aan te passen met snelheidsremmers en brede(re) fietsstroken in combinatie met oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers.</p> <p>Wij verzoeken u om bij de herinrichting van de Koningin Wilhelminaweg naar GOW30 rekening te houden met de verwachte verkeersintensiteiten en deze ook te faciliteren. Ter stimulering van de verkeersveiligheid bevelen wij aan om te werken met zogenaamde attentieverhogende maatregelen; niet alleen voor (vracht)autogebruikers maar ook voor fietsers en voetgangers.</p>	<p>De exacte inrichting van wegen die als GOW30 worden gecategoriseerd is op dit moment nog niet duidelijk. Landelijk wordt gewerkt aan een inrichtingsprofiel voor dit nieuwe type weg. Voor de interpretatie van een mogelijke inrichting voor GOW30-wegen in Gouda is onder de Kaders voor het Wijkmobiliteitsplan een toelichting beschreven. Een GOW30 zal er qua inrichting anders uit gaan zien dan een ETW30 (erftoegangsweg 30 km/u).</p> <p>Bij de herinrichting van de Koningin Wilhelminaweg wordt rekening gehouden met de verwachte verkeersintensiteiten op de weg. Binnen dit project moet een goede balans worden gevonden tussen het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid en het in stand houden van de bereikbaarheid, waarbij verkeer met een passende snelheid op de weg rijdt.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
11.5	<p>Wat betreft de oversteekbaarheid voor fietsers stellen wij voor om deze te concentreren op de plek van de hoofdfietsroute, oftewel daar waar de Jacob van Lennepkade de Koningin Wilhelminaweg kruist. Deze kruising inrichten als duidelijk fietsoversteekplek met ruim middeneiland komt de veiligheid ten goede en zal fietsers uitnodigen om juist op deze plek over te steken. Een duidelijk gemarkeerde fietsoversteekplek zal daarnaast een snelheid remmende factor hebben.</p> <p>Wij verzoeken u daarom de oversteekbaarheid van de Koningin Wilhelminaweg te concentreren op de kruising met de Jacob van Lennepkade.</p>	U merkt terecht op dat de kruising Koningin Wilhelminaweg – Jacob van Lennepkade de belangrijkste oversteeklocatie is voor fietsers, omdat de Jacob van Lennepkade onderdeel is van een hoofdfietsroute. Echter vinden wij het belangrijk om ook op andere locaties op de Koningin Wilhelminaweg te zorgen voor veilige oversteken voor fietsers en voetgangers. Dit zorgt er namelijk voor dat fietsers en voetgangers via zo direct	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		mogelijke routes kunnen reizen en veilig de weg oversteken.	
11.6	<p>Het Oranjeplein maakt ook deel uit van de doorgaande route Koningin Wilhelminaweg – Industriestraat. Het OWKA stelt voor om voor dit verkeersplein – dat nu een onlogische structuur vertoont – een aantal verbetervarianten op te stellen. Hoewel wij dit op zich-zelf ondersteunen, zien wij weinig ruimte voor een aanpassing naar een rotonde waarbij ook vrachtverkeer goed wordt gefaciliteerd.</p> <p>Wij verzoeken u daarom bij de optimalisatie van het Oranjeplein de optie voor een rotonde niet mee te nemen in de verkenning naar een alternatief kruispunt-vorm. Of in ieder geval het ruimtelijk faciliteren van grote en zware voertuigen als uitgangspunt te nemen in het onderzoek naar verbetervarianten. Daarbij is het tevens van belang dat via de route Industriestraat-Koningin Wilhelminaweg-Reigerstraat-Wachteldstraat ook de binnenstad kan blijven worden bevoorraad.</p>	<p>Het Oranjeplein is geen onderdeel van een hoofdroute voor vrachtverkeer. Deze kruising zal echter wel gebruikt worden door bestemmingsvrachtverkeer. Daarom wordt in de verkenning van alternatieve kruispuntvormen er rekening mee gehouden dat deze goed bereikbaar blijft voor alle vervoerswijzen. Uit de verkenning moet blijken of een rotonde inpasbaar is op deze locatie en welke oplossing uiteindelijk zorgt voor de meest veilige verkeerssituatie.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
11.7	<p>VCP-project 23 voorziet in de aanpak van de Rotterdamseweg. Het OWKA kondigt wat dat betreft een onderzoek naar de herinrichting van het kruispunt Rotterdamseweg/ Bosweg/Schielandse Hoge Zeedijk aan. Hierbij wordt echter de relatie gelegd met de autoluwe herinrichting van de Nieuwe Veerstal. Wij wijzen er met klem op dat de huidige situatie, los van eventuele aanpassingen aan de Nieuwe Veerstal, al om de nodige aandacht vraagt vanwege onveilige verkeersbewegingen van vrachtverkeer die een zeer scherpe bocht moeten maken om vanaf de Schielandse Hoge Zeedijk op de Rotterdamseweg richting de N207 te komen.</p> <p>Wij verzoeken u daarom een op zichzelf staand onderzoek naar de herinrichting van de kruising Rotterdamseweg/Bosweg/Schielandse Hoge Zeedijk uit te voeren en e.e.a. niet zo zeer te relateren aan een eventuele autoluwe Nieuwe Veerstal. Op basis van het onderzoek zien wij graag concrete voorstellen voor een verbetering van de bestaande situatie.</p>	<p>Wij herkennen de problematiek op de kruising Rotterdamseweg/ Bosweg/ Schielandse Hoge Zeedijk. Bij vinden van een goede oplossing voor dit knelpunt is het van belang om goed rekening te houden met de toekomstige verkeersstromen. Het autoluw maken van de Nieuwe Veerstal zorgt voor een aanpassing van de verkeersstromen in Gouda. Dit willen we direct goed verwerken in de nieuwe situatie op de Rotterdamseweg, zodat niet een recent opnieuw aangelegde kruising weer aangepast moet worden.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
11.8	<p>Tenslotte wordt in het OWKA gerefereerd aan de nota grote en zware voertuigen. Het OWKA gaat op dit punt echter verder dan de ontwerp Nota grote en zware voertuigen zoals deze nu ter inzage is gelegd. Het OWKA sorteert immers voor op het instellen van een vrachtwagenverbod voor grote (langer dan 10 meter) en zware (zwaarder dan 20 ton) voertuigen, terwijl dit in de ontwerp Nota grote en zware voertuigen pas aan de orde kan komen na evaluatie van de betreffende maatregelen in de binnenstad.</p>	<p>Binnen de wijk Korte Akkeren zijn naast de supermarkten vrijwel geen voorzieningen waar structureel grote en zware voertuigen naar toe moeten voor bevoorrading. Dit is een verschil met de binnenstad, waar veel meer van dergelijke voorzieningen zijn gevestigd. Daarom</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Wij verzoeken u om een lengte- en gewichtsbeperking pas door te voeren zodra nut en noodzaak zijn aangetoond en verwijzen op dit punt verder graag naar onze zienswijze op de ontwerp Nota grote en zware voertuigen.</p>	<p>wordt in het Wijkmobiliteitsplan een stap verder gegaan door nu al maatregelen om grote en zware voertuigen te weren binnen de wijk. Voor bestemmingsvrachtverkeer kan een ontheffing worden aangevraagd.</p>	
11.9	<p>Tenslotte Het is ons opgevallen dat in beide wijkmobiliteitsplannen geen aandacht wordt besteed aan de bereikbaarheid van de wijken voor nood- en hulpdiensten. Dit in tegenstelling tot de nota grote en zware voertuigen waarin wordt aangegeven dat de huidige hoofd- en ontsluitingsroutes van nood- en hulpdiensten blijven behouden. Dit betekent dat bijvoorbeeld ook de Koningin Wilhelminaweg en singels hoofdroute van nood- en hulpdiensten blijven en goede aanrijdtijden moeten kunnen blijven faciliteren.</p> <p>Wij verzoeken u in uw reactie op onze zienswijze te verduidelijken of ook de wijkmobiliteitsplannen voor Korte Akkeren en Kort Haarlem de huidige hoofd- en ontsluitingsroutes van nood- en hulpdiensten faciliteren.</p> <p>Wij zien uit naar de nota van beantwoording en zijn altijd bereid onze zienswijze nader toe te lichten. Voorts verzoeken wij u deze zienswijze toe te voegen aan de stukken die aan de gemeenteraad beschikbaar worden gesteld."</p>	<p>De bereikbaarheid van de wijken in Gouda voor nood- en hulpdiensten is wijk overstijgend. Daarom zijn de uitgangspunten voor deze bereikbaarheid vastgelegd binnen het verkeerscirculatieplan voor Gouda (VCP). In dit plan is ook de gewenste wegencategorisering voor de hoofdroutes van de nood- en hulpdiensten vastgelegd.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
12.1	<p>Een reizigersvereniging ziet openbaar vervoer als nutsvoorziening. Enerzijds ten behoeve van bewuste kiezers voor duurzaam vervoer en anderzijds voor de mobiliteit van diegenen die door hun levenssituatie afhankelijk zijn door anderen te worden vervoerd.</p> <p>Alle instanties zetten de Reiziger op één, maar bestuurlijk en uitvoerend ontbreekt het aan doelmatige samenwerking. De provincie is baas over het OV, gemeenten over de regiotaxi en particulieren beheren vervoer zoals Vervoerspunt Gouda en Automaatje. reizigersvereniging wil versterkte samenwerking tussen en ontschotting van middelen voor alle partijen.</p> <p>De Gemeente Gouda belijdt met de mond en in beleidsnota's het openbaar vervoer te stimuleren, maar wat dat in de praktijk inhoudt blijft meestal onduidelijk. Ook het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren komt niet verder dan het aanhalen van het 'wensbeeld openbaar vervoer'. De 'transfer-hubs' zijn indicatief en naar de lange termijn geschoven. reizigersvereniging neemt waar dat ""Gouda fietsstad nummer één"", Gouda sterk aan de IJssel',</p>	<p>De bereikbaarheid van de wijken in Gouda voor openbaar vervoer is wijk overstijgend. Daarom zijn de uitgangspunten voor deze bereikbaarheid vastgelegd binnen het verkeerscirculatieplan voor Gouda (VCP). In dit plan is ook de gewenste wegencategorisering voor de busroutes vastgelegd en de maatregelen die nodig zijn om het gewenste netwerk voor openbaar vervoer te realiseren.</p> <p>Het uitwerken van halteplaatsen en dergelijke, zoals door u beschreven, valt buiten de scope van het mobiliteitsplan en wordt elders opgepakt. Daardoor is er</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>het 'nieuwe 30' en het versmallen van wegdek tot groen de bereikbaarheid, snelheid en doorstroom van grotere bussen inperken. Mede hierdoor rijdt het stadsvervoer met lege bussen rond. Door minder reizigers staat de exploitatie onder druk en vermindert de vervoerder de frequentie. Met welk materieel de toekomstige vervoerder de Goudse vergrijzing opvangt is ook onduidelijk. Evenmin wat de wegbeheerder verwacht wettelijk te moeten faciliteren. Geef in alle mobiliteitsplannen aan hoe de gemeente deze negatieve spiraal in samenwerking met eerder genoemde en andere stakeholders wil doorbreken. Bijvoorbeeld door flexibeler openbaar vervoer met kleinere bussen ook voor de binnenstad, op bepaalde tijden vraagafhankelijk. Het is thans het juiste moment, omdat de Provincie de nieuwe concessie Zuid Holland Noord aanbesteedt en de vervoerder die wordt gegund, meestal aanpassingen wenst.</p> <p>Tijdens het participatieproces VCP zocht reizigersvereniging "".. steun voor een gering aantal busvriendelijke op doorstroom ingerichte routes die bewoners in woongebieden in de regio en wijken van Gouda, niet achter de geraniums doen verdwijnen. We komen op voor reële loopafstanden tussen huis en halte voor medemensen op weg naar werk, winkel of die meer tijd inruimen voor familie, cultuur en natuur."" Inmiddels leidt de implementatie van het VCP tot opheffing van een halte waardoor de loopafstand tussen de verste huizen en een halte de kans vergroot op nog minder reizigers. Het rapport Toekomstbestendig Busvervoer biedt ruimte voor een vervolgesprek over de onderzochte routes door de stad. Rover stelt op grond van de uitkomsten van het VCP nieuwe routes voor met herverkaveling van halteplaatsen. Scheiding van routes voor fiets en OV en waar dat niet kan gescheiden rijbanen. Ons plan resulteert in meer gebiedsdekking met 25% minder halteplaatsen. Op grond van eigen Gouds onderzoek naar loopafstand, de afstandsvervalfunctie van CROW, hanteert Rover drie uitgangspunten voor locaties van haltes.</p> <p>1 de samenhang en reizigerspotentie in de omgeving (scholen, winkel- en zorgcentra, kantoren en bedrijven)</p> <p>2 de plek die via de kortst te belopen route door sloppen, over bruggen, onder tunnels of via straten, die haaks uitkomt op de weg waar het voertuig halteert</p> <p>3 stralen van 350 meter om de halte die uitgezet met de andere haltecirkels het stedelijk gebied evenwichtig overlappen.</p> <p>Met betrekking tot Korte Akkeren wenst reizigersvereniging dat de route over Rotterdamseweg en Nieuw Veerstal vervalst, dat vanaf de Sluizen de drie regionale lijnen met minder halteren versnellen en dat het hart van de wijk rechtstreeks wordt verbonden met Politiebureau, Kleiwegbrug, Station,</p>	<p>binnen het wijkmobiliteitsplan beperkte aandacht gegeven aan de uitwerking van maatregelen gerelateerd aan het openbaar vervoer. Wij danken u voor het opnieuw meedenken over de kansen voor het openbaar in en om Gouda te versterken.</p>	

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Ziekenhuis, Goudse Poort, Zwembad, winkelcentrum Bloemendaal en Mammoet.</p> <p>Voor meer bewoners volstaan vijf halteplaatsen om de loopafstanden tussen huis en halte te bekorten.</p> <p>1 haltes Koningin Wilhelminaweg (blijven voor drie regionale lijnen, w.o. de lijn door Westergouwe).</p> <p>2 Voeg samen de haltes Jacob Van Lennepkade, Oranjeplein en St Jobsstraat ter hoogte van CVU Uitvaartzorg en Yarden (overstaphalte).</p> <p>3 nieuwe halte Constantijn Huygensstraat in het hart van Korte Akkeren met acht personenbus te rijden via de route Jacob van Lennepkade – Tollensstraat – Da Costakade of Vossiusstraat – Constantijn Huygensstraat - Jacob van Lennepkade.</p> <p>4 nieuwe halte Koekoeksplein (stadslijn t.b.v. zorgcentrum, woningen, winkels, bedrijven)</p> <p>5 nieuwe halte Steve Bikobrug (stadslijn t.b.v. Politiebureau, bedrijven, supermarkt en scholen).</p>		
13.1	<p>Situatie Museumhaven Gouda</p> <p>Een stichting beheert de Museumhaven Gouda en biedt ligplaatsen aan varende bewoonde historische schepen vanaf de Mallegatsluis tot en met de kade bij Molen de Rode Leeuw en één ligplaats ter hoogte van het parkeerterrein van club Animo. De Museumhaven Gouda biedt aan 18 schepen ligplaats. Verdere uitbreiding van het aantal ligplaatsen richting de Guldenbrug is eerder onderzocht, maar is vanwege de zichtbeperking voor de walbewoners niet mogelijk.</p> <p>Impact op de Museumhaven van een brug Kerkhoflaan – Kade Molen de Rode Leeuw (maatregel 20 - voetgangersbrug ter hoogte Kerkhoflaan en de molen de Roode Leeuw)</p> <p>Een brug die de Kerkhoflaan met de kade bij de molen de Rode Leeuw verbindt gaat op diverse wijzen ten koste van Museumhaven:</p> <p>1. Een brug kost naar schatting 8 ligplaatsen (ongeveer 200 meter ligplaatslengte), namelijk vanwege de brug zelf en om het varen door de turfsingel mogelijk te houden. Als volgt:</p> <p>a. vanwege de brug zelf en de voor een brug benodigde remmingwerken. Als het brugdek een breedte heeft van 3 meter en aan weerszijde een remminglengte heeft van 4 meter schatten wij het directe ruimtegebruik op 11 meter per oever (4 + 3 + 4 meter).</p> <p>b. om doorvaart mogelijk te maken. Vanaf de remmingen zullen beide oevers aan weerszijde van de brug over een lengte van ongeveer 40 meter (1 ruime scheepslengte) vrijgemaakt moeten worden om passage van schepen die aan</p>	<p>Het belangrijkste doel van VCP-maatregel 20 is inderdaad om de verbinding tussen Korte Akkeren en de binnenstad voor voetgangers te versterken. U geeft in de zienswijze aan dat een dergelijke voetgangersbrug grote impact heeft op de Museumhaven en de veiligheid op het water. Hier is meer onderzoek voor nodig en daar kiezen we nu niet voor. De voetgangersroutes via de bestaande bruggen tussen Korte Akkeren en de Binnenstad zullen worden versterkt. Hierbij is uw suggestie een van de mogelijkheden. Naar aanleiding van deze zienswijze vervalt maatregel 20 uit het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren.</p>	<p>Naar aanleiding van deze zienswijze vervalt maatregel 20.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>weerszijde voor de brug wachten mogelijk te maken. De genoemde 40 meter vanaf het uiteinde van de remming is één scheeps lengte en wat minimale manoeuvreer-lengte. De waterbreedte ter hoogte van de Kerkhoflaan is beperkt en laat bij passage van de grote museumschepen aan weerszijde 1 meter ruimte met de afgemeerde schepen.</p> <p>2. Een brug schaadt de nautische veiligheid en de woonomstandigheden voor de schepen. Tegenvaart is in de bestaande situatie al niet mogelijk. Een extra brug doorbreekt de zichtlijnen waardoor schepen wel degelijk elkaar tegemoet zullen varen en een onveilige situatie ontstaat. Tegenvaart zal terug moeten naar ruimer water: de kom, danwel terug richting de Guldenbrug waar geen schepen meer liggen. Voor de grote museumschepen geldt dat het onmogelijk is een dergelijke afstand achteruit te varen. Betreft dit kleine schepen dan zullen die bij handhaving van ligplaatsen zeer dicht tegen de museumschepen moeten komen, met inbreuk op privacy voor de bewoners en een hoog schaderisico als gevolg. Zeker in de zomermaanden is schade, onveiligheid en verlies aan privacy onvermijdelijk.</p> <p>3. Bestaande woonrechten van schepen zullen opengebroken moeten worden met alle conflict en dus kosten van dien.</p> <p>4. Een brug splits de Museumhaven en schaadt de sociale cohesie .</p> <p>Conclusie Naar verwachting zal een brug in het verlengde van de Kerkhoflaan het huidige concept van de Museumhaven Gouda ernstig schaden.</p> <p>Alternatief voor verbetering van de entree naar de binnenstad voor voetgangers De voetgangersbrug over de Turfsingel ter hoogte van de Kerkhoflaan komt voort uit vraag van Korte Akkenaren voor een betere verbinding tussen de binnenstad en de wijk Korte Akkeren.</p> <p>De Stichting denkt dat deze verbinding ook kan ontstaan door de weg vanaf de Garensponnerij tot aan de ingang van Croda 'Auto te Gast' te maken. Dat biedt voetgangers een verkeersluwer route naar de voetbrug over de Mallegatsluis. Zodat ook bezoekers van de Museumhaven veilig kunnen lopen langs de haven. Het pompstation blijft bereikbaar. Ook voor bevoorrading. En tevens wordt gestimuleerd dat auto's via een andere route de wijk verlaten en binnenkomen. Daardoor wordt het een te vermijden route voor routeplanners. Wandelen wordt daarmee weer wel mogelijk waardoor de noodzaak voor de voetbrug vervalt.</p>		

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	Door deze verkeersluwer route aan te sluiten op de Veerstal zal dit het aldaar eveneens gewenste/ geplande autoluwe karakter versterken. Hetgeen in lijn is met het huidige beleid van de gemeente.		

## **5 Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem**

Op het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem zijn 185 zienswijzen ingediend.

Bij de ingediende zienswijzen valt op enkele opmerkingen en vragen regelmatig terugkeren. Zo zijn er veel zienswijzen ingediend over de maatregel om gereguleerd parkeren in de hele wijk in te voeren. Daarnaast zijn er ook vragen gesteld over de mogelijkheden om te participeren en het proces van de inspraak voor het wijkmobiliteitsplan. In dit hoofdstuk zijn de antwoorden beschreven op deze reacties.

### **Proces participatie Wijkmobiliteitsplan**

Bij de start van de werkzaamheden om het wijkmobiliteitsplan te maken hebben alle inwoners van de wijk een brief ontvangen. In deze brief is aangegeven dat bewoners hun wensen en knelpunten kunnen delen op het gebied van mobiliteit op een online kaart of tijdens inloopuren op het Huis van de Stad. Daarnaast is in deze brief verwezen naar de gemeentelijke website, waar regelmatig berichten zijn geplaatst over de voortgang van het wijkmobiliteitsplan. Tijdens het opstellen van het wijkmobiliteitsplan zijn georganiseerde stakeholders enkele malen gevraagd om mee te denken met het wijkmobiliteitsplan. Tijdens een webinar is het concept wijkmobiliteitsplan gepresenteerd en zijn na afloop van de presentatie vragen van bewoners beantwoord.

### **Proces inspraak**

De inspraak heeft conform de Algemene inspraak- en participatieverordening Gouda plaatsgevonden. Op de websites van de wijkmobiliteitsplannen waren de stukken op 14 december gepubliceerd, na het collegebesluit op 13 december. Per abuis is de officiële bekendmaking pas op 20 december gepubliceerd. Dit heeft plaatsgevonden op de gebruikelijke wijze via een officiële bekendmaking in het Gemeenteblad van Gouda. Meer informatie over officiële bekendmakingen van de gemeente Gouda is te vinden op de website: [www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen](http://www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen). Aanvullend op de gebruikelijke communicatie over officiële bekendmakingen is op 11 januari een extra nieuwsbericht op de website van de gemeente Gouda geplaatst. Dit nieuwsbericht is ook meegezonden aan de geabonneerden op de Nieuwsbrief van die week.

### **Invoering gereguleerd parkeren**

In de reacties op de inventarisatie van knelpunten voor het wijkmobiliteitsplan onder bewoners is het thema parkeren het vaakst genoemd. Hieruit blijkt voor ons dat parkeren in Kort Haarlem bij diverse bewoners gevoelig ligt.

We willen de schaarse openbare ruimte, die van ons allemaal is, zo eerlijk mogelijk verdelen over de functies die in een leefbare woonwijk nodig zijn. Denk aan groen voor onder andere het voorkomen van hittestress, speelplekken voor kinderen, huisvuilverzamelpunten, trottoirs, straten, fietsverbindingen en parkeerplaatsen. Er worden parkeerknelpunten in de wijk ervaren door onder andere toenemend autobezit, grotere auto's en geparkeerde bedrijfsbusjes voor ramen in de van oudsher smalle straten in de wijk Kort Haarlem. De openbare ruimte kon niet meegroeien met de toename van het verkeer. Alleen het instellen van eenrichtingsverkeer is onvoldoende om het ruimtegebruik van voertuigen op de openbare ruimte in Kort Haarlem te verminderen. De parkeerdruk in de wijk zal verder toenemen met de voorgestelde plannen voor het autoluw maken van de Binnenstad. Om de schaarse openbare ruimte zo goed mogelijk te benutten willen we parkeerregulering (betaald parkeren en vergunning parkeren) invoeren in de hele wijk. Ter illustratie voor het oplossen van knelpunten: In de Kadenbuurt is er nu deels parkeerregulering en deels vrij parkeren. Een eerder gehouden onderzoek in deze buurt laat zien dat de parkeersituatie in het gereguleerde gedeelte goed is, maar in het vrij parkeren-deel niet. Hier staan meer auto's geparkeerd dan er parkeerplaatsen zijn. Met de invoering van parkeerregulering in heel Kort Haarlem voorzien we een verbetering in de parkeersituatie. En daarmee ook een verbetering van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte in de wijk. Het verhoogt de kans dat mensen in de buurt van hun huis kunnen (blijven) parkeren. Het invoeren van parkeerregulering is daarbij onderdeel van het maatregelenpakket in het wijkmobiliteitsplan om de doelen uit het VCP te behalen. Andere onderdelen van het maatregelenpakket zijn onder andere het instellen van eenrichtingsverkeer en aanbrenge van hubs voor deelvervoer (deelauto's, deelfietsen).



Gezien de noodzaak blijft het college bij het voorstel om het gebied met parkeerregulering uit te breiden. Voorafgaand aan het invoeren van parkeerregulering werken we verschillende scenario's uit. Bijvoorbeeld over kosten voor bezoekers en bewoners, waarbij een substantieel lager tarief dan het huidige in de Binnenstad voor bewoners een scenario zal zijn. Een aparte regeling voor mantelzorgers is ook onderdeel van de scenario's. Ook de tijden waarop de parkeerregulering geldt komen in de scenario's aan bod. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden om bewoners zoveel mogelijk binnen hun eigen wijk te laten parkeren. De scenario's worden, na goedkeuring door de raad, voorgelegd aan bewoners en ondernemers in de wijk. Het scenario waar het meeste draagvlak voor is wordt ingevoerd. Hierbij maken we geen onderscheid naar verschillende deelgebieden binnen de wijk. Door de scenario's voor te leggen nemen we de meningen en standpunten van de bewoners mee in de afweging over de vorm van parkeerregulering.

### Ambtshalve wijziging

De deelgebieden voor scenario's van parkeerregulering uit het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren komen te vervallen. Dit om te voorkomen dat er straks meerdere tijden / tarieven gelden in één wijk en de grenzen voor andere tijden / tarieven niet duidelijk zijn voor inwoners en bezoekers. Het aanwijzen van grotere gebieden met dezelfde regulering biedt ook de mogelijkheid om lagere tarieven voor de vergunningen te hanteren.

### Aanpassingen in Wijkmobiliteitsplan

- Maatregel 1e: Bij de invoering van gereguleerd parkeren in de wijk wordt geen onderscheid gemaakt tussen deelgebieden.

### Binnengekomen zienswijzen voorzien van een reactie

In de navolgende tabel zijn alle zienswijzen op het Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem weergegeven. Voor de leesbaarheid zijn gelijksoortige zienswijzen bij elkaar weergegeven en wordt in de reactie verwezen naar het eensluidende antwoord.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
1.1	<p>Hierbij laat ik u weten dat ik tegen!!!! de invoering van het betaald parkeren ben.</p> <p>Het is een verplaatsing van het probleem en ook geen garantie dat je altijd een parkeerplekje voor je huis hebt. Van mij hoeft het niet. Bovendien vind ik het veel geld.</p>	<p>In de reacties op de inventarisatie van knelpunten voor het wijkmobiliteitsplan onder bewoners is het thema parkeren het vaakst genoemd. Hieruit blijkt voor ons dat parkeren in Kort Haarlem bij diverse bewoners gevoelig ligt.</p> <p>We willen de schaarse openbare ruimte, die van ons allemaal is, zo eerlijk mogelijk verdelen over de functies die in een leefbare woonwijk nodig zijn. Denk aan groen voor onder andere het voorkomen van hittestress, speelplekken voor kinderen, huisvuilverzamelpunten, trottoirs, straten, fietsverbindingen en parkeerplaatsen. Er worden parkeerknelpunten in de wijk ervaren door onder andere toenemend autobezit,</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		<p>grotere auto's en geparkeerde bedrijfsbusjes voor ramen in de van oudsher smalle straten in de wijk Kort Haarlem. De openbare ruimte kon niet meegroeien met de toename van het verkeer. Alleen het instellen van eenrichtingsverkeer is onvoldoende om het ruimtegebruik van voertuigen op de openbare ruimte in Kort Haarlem te verminderen. De parkeerdruk in de wijk zal verder toenemen met de voorgestelde plannen voor het autoluw maken van de Binnenstad. Om de schaarse openbare ruimte zo goed mogelijk te benutten willen we parkeerregulering (betaald parkeren en vergunning parkeren) invoeren in de hele wijk. Ter illustratie voor het oplossen van knelpunten: In de Kadenbuurt is er nu deels parkeerregulering en deels vrij parkeren. Een eerder gehouden onderzoek in deze buurt laat zien dat de parkeersituatie in het gereguleerde gedeelte goed is, maar in het vrij parkeren-deel niet. Hier staan meer auto's geparkeerd dan er parkeerplaatsen zijn. Met de invoering van parkeerregulering in heel Kort Haarlem voorzien we een verbetering in de parkeersituatie. En daarmee ook een verbetering van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte in de wijk. Het verhoogt de kans dat mensen in de buurt van hun huis kunnen (blijven) parkeren. Het invoeren van parkeerregulering is daarbij onderdeel van het maatregelpakket in het wijkmobiliteitsplan om de doelen uit het VCP te behalen. Andere onderdelen van het maatregelpakket zijn onder andere het instellen van eenrichtingsverkeer en</p>	

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		<p>aanbrengen van hubs voor deelvervoer (deelauto's, deelfietsen).</p> <p>Gezien de noodzaak blijft het college bij het voorstel om het gebied met parkeerregulering uit te breiden. Voorafgaand aan het invoeren van parkeerregulering werken we verschillende scenario's uit. Bijvoorbeeld over kosten voor bezoekers en bewoners, waarbij een substantieel lager tarief dan het huidige in de Binnenstad voor bewoners een scenario zal zijn. Een aparte regeling voor mantelzorgers is ook onderdeel van de scenario's. Ook de tijden waarop de parkeerregulering geldt komen in de scenario's aan bod. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden om bewoners zoveel mogelijk binnen hun eigen wijk te laten parkeren. De scenario's worden, na goedkeuring door de raad, voorgelegd aan bewoners en ondernemers in de wijk. Het scenario waar het meeste draagvlak voor is wordt ingevoerd. Hierbij maken we geen onderscheid naar verschillende deelgebieden binnen de wijk. Door de scenario's voor te leggen nemen we de meningen en standpunten van de bewoners mee in de afweging over de vorm van parkeerregulering.</p>	
2.1	<p>Wat betreft de zienswijze ontwerp wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem :stem ik tegen dit plan .</p> <p>Mijn inziens lost het betaald parkeren niets op , gezien het vele eigen autobezit van de bewoners . De capaciteit van de auto's zal dus niet minder worden door het invoeren van betaald parkeren.</p> <p>Hoop op begrip .</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
3.1	<p>Ik wil graag melden dat ik tegen het betaald parkeren in de Krugerlaan ben. Volgens mij gaat het niets oplossen omdat de meeste problemen zich in de avond voordoen dus auto's van bewoners. Het zou alleen tot meer kosten voor bewoners leiden en moeite voor bezoekers.</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
4.1	Ik heb vandaag via de site van de gemeente Gouda het Wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem gelezen. Onder het kopje Parkeren heb ik kunnen lezen dat, om de parkeerdruk te verlagen, parkeerregulering in de wijk wordt ingevoerd. Het is mij niet geheel duidelijk of dit een maatregel is die in ogenschouw wordt genomen of dat daadwerkelijk er sprake is van het invoeren van een vorm van regulering. Ik woon namelijk in de Krugerlaan en herken mij namelijk totaal niet in de geschetste verkeersproblematiek. Het verbaast mij namelijk des te meer omdat uit een vorig jaar gehouden bewonersenquête is gebleken dat een vorm van regulering niet bijdraagt aan het verminderen van eventuele parkeerdruk omdat het hier om voertuigen gaat die toebehoren aan de bewoners van de Krugerlaan, zelf	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
5.1	Het blijft een nee tegen betaald parkeren Dit is alleen maar om belasting geld binnen te harken met als de woz elk jaar dik omhoog ! Dus nee tegen betaald parkeren er veranderd niets mee er is nu al veel te weinig parkeerplaatsen!	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
6.1	Hierbij reageer ik op het voornemen om over te gaan op betaald parkeren in Kort Haarlem en in het bijzonder de Joubertstraat , waar ik zelf woon. Ik ben tegen dit voornemen . Ik zie dit niet als oplossing van de hoevellheid auto's in de straat en allen als inkomstenbron van de gemeente. Alleen als bewoners een gratis kaart ontvangen kan ik akkoord gaan met dit plan. Dus..... TEGEN	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
7.1	Hierbij wil ik aangeven dat ik na het lezen van het mobiliteitaplan voor Kort Haarlem, bezwaar wil maken tegen het invoeren van betaald parkeren. Ik ga ervanuit dat u mijn bezwaar gaat meenemen in de afweging of dit plan zoals beschreven moet doorgaan.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
8.1	Hierbij nogmaals onze mening over de invoering van het betaald parkeren in onze wijk. Wij zijn er geen voorstander van. Het lost naar onze mening niet op.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
9.1	Ik ben tegen het plan om parkeren betaald te maken in de wijk Kort Haarlem.  GEEN betaald parkeren in de wijk Kort Haarlem.  In mijn optiek zal betaald parkeren geen verschil teweegbrengen, behalve inkomsten voor de gemeente.  Dus, GEEN betaald parkeren in de wijk Kort Haarlem!!	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
10.1	Ik ben op de hoogte gebracht van het mobiliteitsplan in onze wijk. En destijds meegedaan aan een onderzoek uitgevoerd door buurtbewoners over Betaald	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Parkeren in onze wijk.</p> <p>Ik ben tegen het Betaald Parkeren. Ik woon aan de Van Itersonlaan en ik heb nog nooit problemen gehad met parkeren in mijn straat. Zeker sinds de coronaperiode is het veel rustiger bij ons in de straat en kan ik mijn auto gewoon altijd kwijt voor de deur. Dus ik zie niet waarom ik daar ineens voor zou moeten gaan betalen. Ik beschouw het als een extra belasting van de gemeente.</p> <p>Ik ben juist uit de binnenstad weggegaan om van dit soort extra lasten af te zijn. Zolang ik gewoon iedere dag mijn auto voor de deur kwijt kan, wens ik daar niet voor te hoeven betalen.</p> <p>Ik hoor het graag van u terug</p>		wijziging in de stukken.
11.1	<p>Namens de bewoners van Hertzogstraat maakt ik bezwaar tegen betaald parkeren in de Hertzogstraat.</p> <p>Deze maatregel draagt niet bij tot verbetering van het wijkmobiliteitsplan.</p> <p>Er zijn in deze straat geen problemen met parkeren. Ik verzoek de gemeente deze maatregel te schrappen uit het wijkmobiliteitsplan.</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
12.1	<p>Ik maak grote bezwaar tegen het voornemen. Plan is tegen voorstel en mening bewoners Lost probleem niet op Lijkt meer op extra belasting inkomsten gemeente Plan is niet doordacht en is gedoemd te mislukken Met welke reden is dit plan eigenlijk voorgesteld?</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
13.1	<p>Wij hebben kennis genomen van het ontwerp wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem, en wilde daarom graag onze zienswijze kenbaar maken omtrent de mogelijke invoer van betaald parkeren.</p> <p>Wij wonen in de Hertzogstraat en ervaren geen of minimale parkeer druk in de huidige situatie, dus niet betaald parkeren. Wij wonen hier al 20 jaar en hebben zelf 2 auto's. Wij kunnen vrijwel altijd een parkeerplek in de straat vinden dan wel op de joubertstraat.</p> <p>in onze ogen levert betaald parkeren ons daarom geen voordelen op, enkel de nadelen van de extra kosten en t spekken van de gemeente kas.</p> <p>De enige keren dat er wel parkeer druk is, is als er aan straten wordt gewerkt en er straten zijn afgezet.</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	Wij zijn daarom tegen de invoering van betaald parkeren.		
14.1	Ik ben tegen betaald parkeren in onze Joubertstraat. Ik zie geen forenzen die de plekjes innemen , de capaciteit wordt niet vergroot.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
15.1	<p>Via deze mail willen wij bezwaar maken tegen de voorgenomen plannen om betaald parkeren in te voeren.</p> <p>De bewoners van Kort Haarlem hebben via een enquête duidelijk aangegeven dat men over het algemeen tegen het invoeren van betaald parkeren is. Onze stelling is: betaald parkeren is prima als het iets oplost, echter door het vele eigen auto bezit wordt de capaciteit niet anders door betaald parkeren en kan het e.e.a. gezien worden als een verkapte belastingmaatregel.</p> <p>Graag ontvangen wij een bevestiging dat u mijn bezwaar in goede orde heeft ontvangen</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
16.1	<p>Bij deze laat ik u weten dat ik op de hoogte ben van de plannen van de gemeente om ondanks de meerderheid van de mening van de bewoners van Kort Haarlem, waaronder wij, betaald parkeren in te gaan voeren in de wijk.</p> <p>Bij deze laat ik u weten dat wij betaald parkeren niet nodig achten en zelfs zeer onwenselijk. Hoewel er veel geparkeerd wordt in de wijk, hebben wij nooit moeite een eigen plek te vinden op korte loopafstand.</p> <p>Betaald parkeren lost niets op in de wijk omdat veel bewoners hun eigen auto in de wijk parkeren.</p> <p>Wij ervaren geen overlast. Hoewel het parkeren in de loop der jaren is toegenomen omdat steeds meer bewoners twee auto's hebben, is er toch nog steeds genoeg ruimte. Er is een balans.</p> <p>Verzoek is bij deze om het Betaald parkeren niet door te voeren. Dat zouden wij als een grote belasting ervaren in een mooie wijk waar wij sinds 1994 wonen.</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
17.1	<p>We hebben via via begrepen dat er plannen zijn om ook in onze straat betaald parkeren door te voeren.</p> <p>Wij zijn hier met klem op tegen omdat dit niets oplost, ten eerste geeft dit voor ons geen verschil, is ook een verplaatsing van het probleem, en hebben we in de 20 jaar dat we er wonen geen parkeerproblemen gehad, en zouden</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	we eerder willen zien dat de gehele kadebuurt vrij van betaald parkeren wordt, zodat iedereen in zijn eigen buurt gaat parkeren. Mocht dit toch doorgaan krijgen dan zullen we hiertegen in bezwaar gaan		
18.1	Wij wonen op de Adriaen Gerridsz de Vrijestraat. Wij willen geen betaald parkeren in onze wijk.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
19.1	Destijds is er een enquête gehouden omtrent het betaald parkeren in Kort Haarlem. Het tekort aan parkeerplaatsen zal niets oplossen. Als inwoner van Krugerlaan deel ik met nog 4 burens één parkeerplaats vanwege de bushalte en een boom die voor onze huizen is geplant. Dus 4 van onze auto's moeten nu al elders een plek zoeken. Onze burens hebben gelukkig allemaal maar één auto. Betaald parkeren gaat niets oplossen. We zullen al moeten blijven zoeken naar een plekje elders. Het is voor mij een grote uitzondering om mijn auto voor de deur te parkeren. U snapt dat ik bij deze groot bezwaar maakt tegen betaald parkeren in de Krugerlaan en de Bothastraat.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
20.1	Ik maak bezwaar tegen het invoeren van betaald parkeren in de Krugerlaan. Door het vele eigen auto bezit hier wordt het met betaald parkeren met beter en is het een vorm van verkapte belasting. Graag dus een wijziging in deze mogelijke plannen	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
21.1	Graag wil ik reageren op het voorstel voor het invoeren van betaald parkeren in de Joubertstraat. Mijns inziens is er voldoende parkeergelegenheid in de straat. Vrijwel alle bewoners van deze straat zijn in het bezit van een of twee auto's, deze blijven ook als er betaald parkeren wordt ingevoerd. Daarnaast worden de parkeervakken gebruikt door bezoekers van de woningen, ook deze zullen blijven komen. Het invoeren van betaald parkeren lost dus niets op in het aantal auto's dat gebruik maakt van de parkeermogelijkheid. Daarmee is deze invoering een verkapte belastingmaatregel. Dat is onwenselijk en niet de bedoeling van een wijkmobilisatieplan. Dus graag deze maatregel uit het plan schrappen!	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
22.1	Het is naar onze stellige overtuiging niet een verbetering te noemen als er pakeergelden zullen worden geheven voor de Joubertstraat. Bijna nooit wordt er op de Joubertstraat geparkeerd door mensen die de stad bezoeken. De auto's die er staat zijn van de bewoners zelf. Heel vaak - vooral aan het einde van de dag, in de avond, als de eventuele stadsbezoekers weer naar huis zijn - is er geen plaats om te parkeren, omdat het eigen wagen bezit is toegenomen. En dan zetten we onze auto in de Krugerlaan, de Sportlaan of de Nansenstraat. Daaraan zal niets veranderen als er voor een parkeerplaats geld zal worden geheven. Er is immers geen eigen plaats te claimen. Wij zien de maatregel, zoals die nu voorligt, als een verkapte	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	belastingmaatregel. Wel betalen voor een parkeerplek en dan 's avonds steeds ervaren dat je je auto niet kwijt kunt. Dat lijkt ons geen verbetering.		
23.1	Zienswijze wij kmobiliteitsplan Kort Haarlem ben erop tegen	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
24.1	Wij als bewoners van Dr. Leydsstraat zijn tegen het betaald parkeren binnen het mobiliteitsplan. In deze kwestie wordt de mening van de bewoners compleet genegeerd. Betaald parkeren is prima als het iets oplost. Echter, door het vele autobezit wordt de capaciteit niet anders door betaald parkeren en kan het worden gezien als een verkapte belastingmaatregel.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
25.1	Wij als bewoners van Dr. Leydsstraat zijn tegen het betaald parkeren binnen het mobiliteitsplan. In deze kwestie wordt de mening van de bewoners compleet genegeerd. Betaald parkeren is prima als het iets oplost. Echter, door het vele autobezit wordt de capaciteit met anders door betaald parkeren en kan het worden gezien als een verkapte belastingmaatregel.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
26.1	Wij als bewoners van Dr. Leydsstraat zijn tegen het betaald parkeren binnen het mobiliteitsplan. In deze kwestie wordt de mening van de bewoners compleet genegeerd. Betaald parkeren is prima als het iets oplost. Echter, door het vele autobezit wordt de capaciteit niet anders door betaald parkeren en kan het worden gezien als een verkapte belastingmaatregel.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
27.1	Wij als bewoners van Dr. Leydsstraat zijn tegen het betaald parkeren binnen het mobiliteitsplan. In deze kwestie wordt de mening van de bewoners compleet genegeerd. Betaald parkeren is prima als het iets oplost. Echter, door het vele autobezit wordt de capaciteit niet anders door betaald parkeren en kan het worden gezien als een verkapte belastingmaatregel.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
28.1	Wij als bewoners van Dr. Leydsstraat zijn tegen het betaald parkeren binnen het mobiliteitsplan. In deze kwestie wordt de mening van de bewoners compleet genegeerd. Betaald parkeren is prima als het iets oplost. Echter, door het vele autobezit wordt de capaciteit niet anders door betaald parkeren en kan het worden gezien als een verkapte belastingmaatregel.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
29.1	Ik wil aangeven dat ik TEGEN betaald parkeren ben in mijn wijk. Ik vind het een vreemd besluit. Ik heb altijd een parkeerplek in de buurt en het is nooit te druk met parkeren. Daarnaast kan ik dat niet betalen, als ik voor mijn parkeerplek moet betalen. Ik hoop dat het niet doorgaat.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
30.1	Ik kan het nut van betaald parkeren in Kort Haarlem invoeren echt niet zien. Hoe zou dit de parkeer-problematiek op kunnen lossen ? Het wordt in mijn ogen extra papierwerk voor zowel de gemeente als bewoners, en kost overigens geld voor de bewoners. In mijn optiek is dit een plan van de gemeente om nog meer parkeergeld te innen, want een oplossing is dit zeker niet.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
31.1	Hierbij wil ik aangeven dat maatregel 1e: Invoeren betaald en vergunningen parkeren in tegenspraak is met de uitkomst van een enquête op initiatief van een groep bewoners uit de Krugerlaan. Daarin kwam naar voren dat over het algemeen men tegen betaald parkeren was.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
32.1	Ik woon zelf in de wijk korthaarlem op de cronjestraat ik zit er niet op de wachten dat ik dalijk moet betalen en geen plek kan vinden! Iedereen in deze straat heeft bijna 2 autos dus betaald parkeren heeft geen zin der zal veel ophef komen als het toch gebeurt!	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
33.1	Ik, bewoner van Cronjestraat in Gouda ben tegen het invoeren van een parkeervergunning. Betaald parkeren prima als het iets oplost, echter door het eigen autobezit van bewoners wordt de capaciteit niet anders. Het zijn allemaal bewoners die hun auto in de straat parkeren, zie hier geen buitenstaanders die parkeergeld ontwijken. Ik zie deze maatregel dan ook als een verkapte belastingmaatregel en ben hier op tegen.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
34.1	In het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem is een onderdeel van de planvorming om te komen tot betaald parkeren in de wijk. Ik woon inmiddels ruim 30 jaar in de wijk. Ik ervaar geen grote problemen om mijn auto in de wijk kwijt te raken. Ik ben dan ook tegen het invoeren van betaald parkeren omdat ik dat als een oplossing zie van een niet bestaand probleem. Ik ervaar deze voorgenomen maatregel als een verkapte belastingmaatregel.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
35.1	Ik ben een bewoner van de wijk Kort Haarlem en ik wou mijn mening in deze brief meedelen, om meer specifiek te zijn wou ik het hebben over het betaald parkeren. Ik ben tegen het betaald parkeren dat in de wijkmobiliteitsplannen staat, omdat het in tijden van crisis en stijgende inflatie grote materiële problemen zal veroorzaken voor veel gezinnen en frustratie bij bewoners, dit zal veranderen in woede tegen de gemeentelijke autoriteiten, die we zullen onthouden bij de volgende verkiezingen. Het gemeentebestuur gedraagt zich als een parasiet die zijn gastheer gebruikt door extra belasting naar hun te smijten in zon moeilijke tijd waarin velen van ons steeds meer in de financiële problemen komen.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
36.1	Ik ben een bewoner van de wijk Kort Haarlem (Straat: Dr. Leydsstraat) en ik wou mijn mening in deze brief meedelen, om meer specifiek te zijn wou ik het hebben over het betaald parkeren. Ik ben tegen het betaald parkeren dat in de wijkmobiliteitsplannen staat, een grote deel van de bewoners van de wijk	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	vinden dit ook. Mijn burens hebben meerdere auto's, maar die krijgen geen parkeervergunning voor ze allemaal, hoe ligt dat? Het is toch oneerlijk als een bewoner voor een parkeerplaats moet betalen?		
37.1	Hierbij de mening van mij dat ik niet eens ben met betaald parkeren in de buurt Kort Haarlem	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
38.1	Middels deze weg wil ik, bewoonster van Cronjestraat te Gouda (Kort-Haarlem) kenbaar maken Dat ik het niet eens ben met het voornemen Van de Gemeente Gouda om betaald parkeren in te voeren in onze wijk. Ik ervaar geen parkeerproblematiek	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
39.1	Wij hebben kennis genomen van het mobiliteitsplan Kort Haarlem. Als bewoners van de Joubertstraat zijn wij het oneens met de zienswijze dat de Joubertstraat betaald parkeren zou moeten worden ingevoerd teneinde de parkeerdruk te verlagen. Wij ervaren al in de 25 jaar die wij hier wonen geen parkeerdruk op de Joubertstraat en kunnen te allen tijde onze auto zeer dicht bij ons woonhuis parkeren. Wij zien het invoeren van betaald parkeren als een onnodige maatregel die ook nog kostenverhogend werkt voor ons. Wij spreken ons uit tegen het invoeren van deze maatregel in de volle breedte.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
40.1	Bij dede een reactie van bewoner Pretoriaplein Ik ben TEGEN het invoeren van betaald parkeren in onze straat. Het probleem zal door een vergunning systeem niet opgelost worden denk ik. Extra kosten en uitbreiding van het wezenlijke probleem.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
41.1	Bij deze een reactie van bewoner Pretoriaplein. Ik ben TEGEN het invoeren van betaald parkeren in onze straat. Het probleem zal door een vergunning systeem niet opgelost worden. Extra kosten en uitbreiding van het wezenlijk probleem.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
42.1	Naar aanleiding van uw voorstel in het Ontwerp-mobiliteitsplan Kort Haarlem om het betaald parkeren verder in de wijk in te voeren deel ik u mede dat ik tegen dit voorstel ben. Het lost niets op. Door het zeer hoge percentage eigen autobezit wordt de capaciteit van het gebied niet anders door het betaald parkeren. Het is voor veruit de meeste bewoners een verkapt belastingmaatregel.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
43.1	Wij willen graag kenbaar maken <b>tegen</b> het invoeren van betaald parkeren te zijn in wijk Kort Haarlem.  Hopelijk wordt deze mening mee genomen tezamen met die van andere bewoners, aangezien vrijwel alle bewoners deze mening delen.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
44.1	Hierbij een reactie op het parkeerbeleid Kort Haarlem. Zoals ik een beetje begrijp, lijkt het erop dat er betaald parkeren op de Krugerlaan komt.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Bij deze dus, zoals de meeste bewoners zijn wij hier in ons huishouden, krugerlaan op TEGEN. Ik hoop dat dit wordt meegenomen in jullie besluitvorming.</p>		wijziging in de stukken.
45.1	<p>Betaald parkeren in de Joubertstraat / Sportlaan / Krugerlaan en omgeving door middel van het invoeren van een vergunningstelsel voor bewoners biedt geen oplossing. Er komen door deze maatregel naar verwachting geen parkeerplaatsen bij. Het is slechts een verkapte belastingmaatregel die alleen voordeel biedt voor de gemeente, niet voor de bewoners. De huidige parkeerdrukke in de omgeving Joubertstraat / Sportlaan / Krugerlaan wordt veroorzaakt door het autobezit van de bewoners, met door mensen die de binnenstad gaan bezoeken. Overigens is er vrijwel altijd nog wel een parkeerplaats te vinden op loopafstand. Betaald (vergunning)parkeren is dus niet nodig, het is geen oplossing en jaagt de bewoners alleen maar op kosten.</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
46.1	<p>Ik wil hierbij graag reageren op de bovenstaande zienswijze.</p> <p>Als ik in het dashboard kijk naar de 'Resultaten inventarisatie wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem' op het thema 'Parkeren', dan valt mij op dat er voornamelijk gesproken wordt over fietsveiligheid, auto's op de stoep, onveilige parkeersituaties bij snackbar, te smalle parkeerplekken, ideeën voor extra parkeerplekken, toegenomen drukte, enz. Er wordt nauwelijks gesproken over parkeeroverlast door nietomwonenden. Parkeerdruk wordt mijn inziens voornamelijk door de (autorijke) bewoners zelf veroorzaakt, Ik zie dan ook niet in welke toegevoegde waarde de invoering van betaald parkeren voor de hele wijk Kort Haarlem gaat hebben.</p> <p>Ik ben hierom dan ook tegen de invoering van betaald parkeren in de hele wijk Kort Haarlem.</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
47.1	<p>Langs deze weg wil ik aangeven dat ik tegen de invoering van betaald parkeren in Kort Haarlem ben.</p> <p>In deze wijk is er geen overlast van bezoekers van het centrum. Als die er al zijn, zijn die er overdag en is er voldoende parkeerruimte.</p> <p>Krapte ontstaat in de avond, als bewoners weer thuis komen.</p> <p>Betaald parkeren is een niet werkende oplossing voor een niet bestaand probleem.</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
48.1	<p>Bij deze wil ik aangeven dat ik, zoals we hebben aangegeven in de enquête, tegen het betaald parkeren in Kort Haarlem ben.</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
			wijziging in de stukken.
49.1	Als inwoner van Kort Haarlem wil ik graag het volgende kenbaar maken. Mijn zienswijze is dat betaald parkeren in de wijk niet wenselijk is. Ik ben dan ook tegen het voorstel om betaald parkeren te introduceren in onze wijk.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
50.1	Hierbij willen wij aangeven dat wij tegen het plan zijn om betaald parkeren in te voeren. Wij zijn van mening dat het plan het parkeerprobleem niets oplost.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
51.1	Via deze weg wil ik laten weten dat ik tegen betaald parkeren ben voor de wijk kort Haarlem. Ben zelf bewoner op de Joubertstraat.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
52.1	Hierdoor teken ik bezwaar tegen de plannen om betaald parkeren in te voeren in Kort Haarlem. De reden hiervan is dat de noodzaak mij volledig ontgaat en dat de burger hierdoor nog meer op kosten wordt gejaagd.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
53.1	<p>In de voorstellen voor het VCP zie ik tot mijn verbazing dat de Joubertstraat is opgenomen in de zone voor betaald parkeren. Ik kan mij niet voorstellen dat de meerderheid van de bewoners van deze straat hier voor gekozen heeft, en denk dan ook dat dit een verkapte poging is om de betaald parkeren zone uit te breiden.</p> <p>Helaas heb ik ervaring met betaald parkeren, omdat ik op de Eerste Kade heb gewoond, en dat is in de praktijk enorm vervelend en belastend voor bewoner en bezoeker.</p> <p>Daarom hoop ik dat jullie de wensen van de bewoners zwaarder laten wegen dan de korte termijn belangen van de gemeente en deze grens verder terug willen leggen in de richting van de binnenstad.</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
54.1	<p>Prachtige plannen worden gemaakt voor de wijk en we verheugen ons op het resultaat!</p> <p>Ik heb wel een opmerking over het onderwerp onderzoeksgebied parkeerregulering 3. Daarin wordt gewag gemaakt om het vergunnings-parkeren uit te breiden. Dat kan een goed plan zijn maar voor de Krugerlaan lost het niets op. Weliswaar komen er auto's met stadsbestemming soms overdag in de laan parkeren maar die zijn 's-avonds weer weg. Dan komen de bewoners weer parkeren en staat het vol. Dat kan een vergunning niet voorkomen. Bovendien gaat het tegen een andere doelstelling in, nl. de sociale cohesie. Het creëert gedoe met bezoekers. Dus bespaar de extra -het doel niet treffende- belasting alsjeblieft.</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
55.1	<p>Hierbij deel ik graag mijn zienswijze mbt het invoeren van betaald parkeren in de wijk Kort Haarlem.</p> <p>Er is onder de bewoners van oa De la Reylaan een verhitte discussie ontstaan (bedankt hiervoor) over het wel of niet invoeren van betaald parkeren. Beide zijden hebben begrijpelijke argumenten. Ik ben niet voor betaald parkeren, maar zie wel dat we er een mogelijk parkeerprobleem mee voorkomen. Lees goed, mogelijk. Naar mijn idee moeten we dit eerst ontdekken voordat we beslissingen maken. Daarbij begrijp ik niet dat er 15 parkeerplaatsen verdwijnen in het nieuwe plan. Dan kijkje hier toch eerst naar ipv een vervolgmaatregel te nemen omdatje plan niet goed is? Of wil de gemeente graag extra belasting ontvangen?</p> <p>Dat gezegd hebbende vind ik het vooral bezwaarlijk datje straks bezoek moet laten betalen om bij je langs te komen. Wij komen oorspronkelijk niet uit Gouda. Veel vrienden en familie komen vanuit heel het land met de auto op bezoek. Het kan niet zo zijn dat het hebben van vrienden straks een elitaire gelegenheid is. Of enkel voor diegene die in Gouda is opgegroeid. Mijn standpunt is dan ook dat als er betaald parkeren wordt ingevoerd, waar ik niet voor ben, dat er dan een regeling moet komen om bezoekers gratis te kunnen laten parkeren. Toonaangevende steden als Den Haag en Utrecht bieden dit al geruime tijd aan aan hun inwoners. En zo hoort het ook, het stadsbestuur is er voor de inwoners. Betaald parkeren invoeren is er voor de inwoners. Zo moet er ook een bezoekersregeling komen voor de inwoners. Tot zover, als jullie hier vragen over hebben dan hoor ik dit graag via de mail.</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
56.1	<p>Als gelukkige bewoners aan de Krugerlaan vinden wij het noodzakelijk om ons uit te spreken tegen het plan van betaald parkeren in de Krugerlaan.</p> <p>De reden is dat dit plan familiebezoek zal gaan belemmeren. In deze straat wonen veel jonge kinderen en zij krijgen geregeld bezoek van grootouders uit de regio. Indien de familieleden van gezinnen parkeerkosten moeten gaan betalen zal dit deze familiebezoeken in de weg staan. Sterker nog, voorjonge ouders die leunen op de oppas van grootouders komt deze oplossing in het geding!</p> <p>Wij zijn niet geholpen met betaald parkeren in de Krugerlaan. Er zijn momenteel geen problemen. Die gaan wel ontstaan na invoering van de regeling.</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
57.1	<p>Beste bewoners van De la Reylaan, Deze week was de winterschilder bij ons. Hij kon 4 dagen gratis parkeren. Als het betaald parkeren geweest zou zijn, had dat ons heel wat gekost. Dat geldt</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	voor ieder bedrijf dat inje huis werkzaamheden komt verrichten. Voor ons een reden om <b>voor gratis parkeren</b> te stemmen.		wijziging in de stukken.
58.1	<p>Al eerder hebben wij via een enquête aangegeven geen voorstander te zijn van betaald parkeren in onze buurt (Burg. Martenssingel). Het is het verschuiven van een probleem en levert geen extra plekken in de wijk op. Het levert slechts meer kosten voor de bewoners op!</p> <p>Inwoners van Gouda zullen altijd oplossingen zoeken om minder te hoeven betalen. Dit hebben wij enkele jaren geleden al mogen ervaren. Bij ons voor de deur houdt nl het betaald parkeren op. Toen destijds in het centrum de tarieven fors stegen voor de (2e) auto, parkeerde men vervolgens de auto (of erger: de bestelbus) direct na de betaalzone en loopt of fietst terug naar het centrum. De pendelfiets hangt hier aan een paal of ligt in onze heg. Kortom, ergernis en volledig zinloos verschuiven van een zelf gecreëerd probleem. Het enige voordeel dat wij kunnen bedenken is het toenemen van de parkeerinkomsten van de gemeente over de ruggen van de bewoners!</p> <p>Nu zijn wij opnieuw gewezen op de plannen voor invoering van parkeerkosten in onze buurt, ondanks de zeer duidelijke uitkomst dat de bewoners tegen zijn. U noemt dit nog "onderzoeksgebied" maar lijkt op daadwerkelijke invoering van betaald parkeren.</p> <p>Momenteel kunnen wij nog steeds goed parkeren in onze buurt, niet altijd voor de deur maar meestal niet verder dan 1 blokje verder. Zo nijpend is het probleem dus niet, de zogeheten "oplossing" is geen oplossing en geeft ons onnodige kosten.</p> <p>Wij verzoeken u dit besluit te herzien en onderzoeksgebied parkeerregulering 2 te annuleren!</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
59.1	<p>Of het zinvol is valt mogelijk aan te twijfelen maar hierbij maak ik van de gelegenheid gebruik om mijn zienswijze, ongenoegen en bezwaar tegen betaald parkeren in onze wijk aan u te melden.</p> <p>Dat parkeergeld in de binnenstad wordt geheven zoals in meerdere steden lijkt meer voor de hand liggend. Ik ben van mening dat betaald parkeren het parkeerprobleem niet en ook niet tijdelijk oplost Wij zullen in Nederland met verkeers-, mobiliteit- en parkeerproblemen gewoon mee omgaan en dat de gemeente Gouda hier een zogenaamde oplossing voor heeft om van haar burgers (nog) meer belasting te willen innen is mij duidelijk!</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>In een woonwijk zoals Kort Haarlem hoort net als speelplekken ook een normaal te parkeren auto en wel zonder dat de burger hier zelfs meer achter zou kunnen denken zoals bijvoorbeeld dat de gemeente Gouda nu een financiële compensatie wil ter verzachting van de onkosten die zij maakte bij de viering van haar 750 jarig bestaan.</p> <p>Stel dat de gemeente Gouda haar plannen inzake betaald parkeren in de wijk Kort Haarlem toch doorvoert dan mag er heel erg goed gekeken worden hoe hoog deze heffing parkeergelden zou moeten worden daar (zelfs) grotere gemeenten niet daarbij naar eigen begroting/budget kijken maar naar de portemonnee van burgers.</p> <p>Ik hoop dat de gemeente Gouda afziet van dit slechte ontwerp-wijkmobiliteitsplan en gèèn betaald parkeren in deze wijk invoert. Het zou de gemeente sieren!</p>		
60.1	<p>In mei 2021 is in onze buurt Kort Haarlem onderzocht of er draagvlak was voor betaald parkeren. Overwegend ontbrak die. Zelf steunden wij het invoeren van betaald parkeren evenmin en dat hebben wij u toen verduidelijkt in ons onderaan aangehechte schrijven.</p> <p>Ook nu nog zijn wij van mening dat met het invoeren van betaald parkeren in Kort Haarlem ten onrechte gesuggereerd wordt om een probleem op te lossen dat in Kort Haarlem niet bestaat: een parkeerprobleem. Want parkeren lukt in onze wijk al jaren op alle tijden van de dag binnen een paar honderd meter van onze woning.</p> <p>Wel wordt er een wens ingewilligd van een minderheid in Kort Haarlem: hun wens om te kunnen parkeren voor hun eigen deur, of althans vlak daarbij, en die bereid en in staat zijn om voor hun wens te betalen. Een luxewens (een aantal van hen vervult hun eigen wens al jaren gratis door dagelijks op de stoep te parkeren). De gemeente zou met betaald parkeren in Kort Haarlem deze buurtbewoners met een luxewens faciliteren, maar lost er geen parkeerprobleem mee op. Want dat is er niet.</p> <p>Er zullen meerdere buurtbewoners zijn (niet de rijkste...) die zullen/moeten besluiten om hun auto dan verderop te parkeren, buiten de nieuwe zone voor betaald parkeren (zoals nu Kort Haarlem de overloop is voor wijken waar voor parkeren betaald moet worden). Een stukje extra lopen is op zich niet verkeerd, maar het is principieel onjuist om dat 'op te leggen' aan de wijkbewoners die bijvoorbeeld geen bedrijf of baan hebben waarop zij hun extra parkeerkosten kunnen afwentelen (zo gaat de verder</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>lopende belastingbetalende buurtbewoner dan indirect zelfs meebetalen aan die wel-parkeerders).</p> <p>Een principiële en algemeen streven van de gemeente om autogebruik en autobezit terug te dringen is prijzenswaard, maar daarvoor zijn andere maatregelen geschikt (en hier en daar ook door de gemeente ingezet).</p> <p>Dan blijft over dat de gemeente via deze omweg stiekem extra geld probeert te ontvangen. Dan daarover graag open kaart. Nu pretendeert de gemeente een probleem op te lossen: maar dat probleem bestaat niet.</p> <p>Met boetes voor het dagelijkse foutparkeren zou overigens ook een aardig bedrag binnengehaald kunnen worden. Maar dan wordt dat geld betaald door de groep autobezitters die daar ook daadwerkelijk geld voor over hebben: degenen met die luxewens.</p> <p>L.S.</p> <p>We wonen sinds 2004 aan de Zoutmanstraat. Daarvoor in Amsterdam. De parkeersituatie hier beschouwen we vanaf het begin als geweldig ten opzichte van wat we gewend waren in Amsterdam. We komen op alle mogelijke momenten thuis en zijn altijd in staat geweest om binnen een paar honderd meter een parkeerplek te vinden. Dat is in de loop der jaren niet veranderd. Direct voor ons huis parkeren we niet vaak. Ons stukje Zoutmanstraat is 's nachts jarenlang met name in het weekend de wandelroute geweest van luidruchtige jongeren uit Oosterwei op weg naar de stad die daarbij wel eens auto's beschadigden (bij ons een keer een steen door de autovoorraad en een keer de ruitenwissers weggebroken). De laatste jaren is die overlast verminderd. Ook hebben buurtgenoten met parkerende pick ups en grote 4WD's wel eens voor schade gezorgd (maar waren daarop niet bepaald aanspreekbaar).</p> <p>Al met al zijn we tevreden met de huidige situatie en zien wij geen reden om over te gaan tot betaald en/of met vergunning parkeren. De parkeerplekken worden efficiënt gebruikt, ook overdag als het werkverkeer vervangen is door ander werkverkeer. Zonde om dat te verminderen, al zal het nieuwe verkeerscirculatieplan automatisch voor wat meer ruimte zorgen.</p> <p>Er zijn wat buurtgenoten die het recht menen te hebben op parkeren voor hun eigen deur. Wat regelmatigere controle zal hun stoepparkeren snel terugbrengen naar incidenteel. Twee of meer (grote) auto's zonder parkeerruimte op eigen terrein zou in elk nieuw systeem stevig belast mogen worden.</p>		
61.1	In het wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem las ik over het invoeren van het betaald parkeren; hier wil ik mijn mening over geven.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Op veel plekken in de wijk Kort Haarlem staan er scholen en kinderdagverblijven. Gouda is een levendige, jonge stad en er wordt veel gebruik gemaakt van deze organisatie. Daarom vind ik het al in eerste instantie geen weloverwogen keuze om dit in te voeren.</p> <p>Wanneer de gemeente overgaat op betaald parkeren zal dit voor veel belemmeringen zorgen. Het zal niet meer makkelijk zijn om je auto even te parken en je kind naar binnen te brengen of op te halen. En in de vroege ochtend of late namiddag nog in de rij staan bij een betaalautomaat is geen ideale situatie.</p> <p>Ook mensen die hun auto bij hun werk parkeren zullen tegen de hoge parkeerkosten aanlopen en dit als belemmering ervaren en wellicht zelfs een andere baan moeten zoeken.</p> <p>Ik als moeder van een kind, dat op een kinderdagverblijf in Kort Haarlem zit, en als medewerker van een school in Kort Haarlem, zie het niet zitten om mij in de ochtenden en in de late namiddagen te moeten bekommeren over het betalen van parkeerkosten. In tegendeel zelfs, het zal voor mij geen aantrekkelijke locatie meer zijn om naartoe te komen.</p> <p>Ik hoop dat u in het bestuursoverleg hier goed over wil nadenken. Ik zie in deze situatie meer nadelen dan voordelen.</p>		wijziging in de stukken.
62.1	<p>Ik ben diep geschokt.....Hoe kan men de drukte uit een straat verminderen? Niet door meer parkeervakken te realiseren maar om de straat juist te ontheffen van alle drukte!! Ik ben al meer dan 20 jaar woonachtig aan de prachtige Joubertstraat en weet als geen ander dat het een drukke weg is. Er wonen veel mensen aan deze straat en de meeste inwoners hebben 2 auto's. Het is nu al een gedoe om je auto voor je deur te kunnen parkeren. Laat staan als er nog meer mensen mogen staan!. Mijn man en ik zijn destijds uit de binnenstad verhuist omdat wij ons ergerden aan het parkeerbeleid.!! De auto's die in onze straat staan zijn grotendeels van bewoners van huizen aan de Joubertstraat. Ik onderschrijf dus de stelling: "betaald parkeren is prima als het iets oplost, echter door het vele eigen auto bezit wordt de capaciteit niet anders door betaald parkeren en kan het een en ander worden gezien als een verkapt belastingmaatregel." Overigens denk ik dat betaald parkeren alleen maar tot meer overlast kan leiden. Want waar moet ik met mijn auto naar toe?? Oosterwei is toch ook geen wijk met veel open parkeervakken? De Joubertstraat is een doorgaande weg hoe meer bedrijvigheid er is hoe drukker het wordt en hoe gevaarlijker het wordt. Laten we het maar gewoon bij het oude houden!!!</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
63.1	<p>Ik stuur deze mail naar aanleiding van het Ontwerp-mobiliteitsplan Kort Haarlem, zoals beschreven op deze website. Zelf ben ik bewoner van de Krugerlaan. In het algemeen ben ik erg blij met de voorgestelde maatregelen. Fijn dat hier aandacht voor is vanuit de gemeente Gouda!</p> <p>Waar ik niet enthousiast over ben is het voornemen om wellicht betaald parkeren in te voeren in de Krugerlaan. Er is eerder onderzoek gedaan onder de bewoners van de buurt om te peilen hoe de mening hierover was. De reacties waren vrij duidelijk: betaald parkeren is prima als het iets oplost, maar door het grote eigen auto bezit en de beperkte parkeerruimte zien we geen oplossing met betaald parkeren.</p> <p>Veel buurtgenoten en ik zelf ook vinden het erg vervelend als bezoek voortaan zou moeten gaan betalen als ze bij ons op bezoek komen. Wij zijn vijfjaar geleden in Gouda komen wonen vanuit Amsterdam, juist het niet meer hebben van betaald parkeren was een van de voordelen van onze verhuizing. Ik hoop echt dat de mening van de bewoners van de wijk serieus wordt meegenomen in de overweging om betaald parkeren in te gaan zetten. Uit het voorgenomen onderzoek naar de parkeerdruk zal ongetwijfeld komen dat deze hoog is. Dit gaat echter niet opgelost worden door betaald parkeren in te voeren. Dat rekensommetje kanje ook maken door te kijken naar het aantal parkeerplekken, het aantal huishoudens en het gemiddeld aantal auto's. Daarmee is de parkeerruimte al meer dan gevuld. Betaald parkeren draagt niet bij aan een oplossing. Dat is mijn mening, en ook die van vele burens. Natuurlijk kunt u contact met mij opnemen om hier verder over te praten. Ik ben bereikbaar via dit mailadres en op</p>	<p>In de reacties op de inventarisatie van knelpunten voor het wijkmobiliteitsplan onder bewoners is het thema parkeren het vaakst genoemd. Hieruit blijkt voor ons dat parkeren in Kort Haarlem bij diverse bewoners gevoelig ligt.</p> <p>We willen de schaarse openbare ruimte, die van ons allemaal is, zo eerlijk mogelijk verdelen over de functies die in een leefbare woonwijk nodig zijn. Denk aan groen voor onder andere het voorkomen van hittestress, speelplekken voor kinderen, huisvuilverzamel punten, trottoirs, straten, fietsverbindingen en parkeerplaatsen. Er worden parkeer knelpunten in de wijk ervaren door onder andere toenemend autobezit, grotere auto's en geparkeerde bedrijfsbusjes voor ramen in de van oudsher smalle straten in de wijk Kort Haarlem. De openbare ruimte kon niet meegroeien met de toename van het verkeer. Alleen het instellen van eenrichtingsverkeer is onvoldoende om het ruimtegebruik van voertuigen op de openbare ruimte in Kort Haarlem te verminderen. De parkeerdruk in de wijk zal verder toenemen met de voorgestelde plannen voor het autoluw maken van de Binnenstad. Om de schaarse openbare ruimte zo goed mogelijk te benutten willen we parkeerregulering (betaald parkeren en vergunning parkeren) invoeren in de hele wijk. Ter illustratie voor het oplossen van knelpunten: In de Kadenbuurt is er nu deels parkeerregulering en deels vrij parkeren. Een eerder gehouden onderzoek in deze buurt laat zien dat de parkeersituatie in het gereguleerde gedeelte goed is, maar in het vrij</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		<p>parkeren-deel niet. Hier staan meer auto's geparkeerd dan er parkeerplaatsen zijn. Met de invoering van parkeerregulering in heel Kort Haarlem voorzien we een verbetering in de parkeersituatie. En daarmee ook een verbetering van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte in de wijk. Het verhoogt de kans dat mensen in de buurt van hun huis kunnen (blijven) parkeren. Het invoeren van parkeerregulering is daarbij onderdeel van het maatregelpakket in het wijkmobiliteitsplan om de doelen uit het VCP te behalen. Andere onderdelen van het maatregelpakket zijn onder andere het instellen van eenrichtingsverkeer en aanbrengen van hubs voor deelvervoer (deelauto's, deelfietsen).</p> <p>Gezien de noodzaak blijft het college bij het voorstel om het gebied met parkeerregulering uit te breiden. Voorafgaand aan het invoeren van parkeerregulering werken we verschillende scenario's uit. Bijvoorbeeld over kosten voor bezoekers en bewoners, waarbij een substantieel lager tarief dan het huidige in de Binnenstad voor bewoners een scenario zal zijn. Een aparte regeling voor mantelzorgers is ook onderdeel van de scenario's. Ook de tijden waarop de parkeerregulering geldt komen in de scenario's aan bod. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden om bewoners zoveel mogelijk binnen hun eigen wijk te laten parkeren. De scenario's worden, na goedkeuring door de raad, voorgelegd aan bewoners en ondernemers in de wijk. Het scenario waar het meeste draagvlak voor is wordt ingevoerd. Hierbij</p>	

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		<p>maken we geen onderscheid naar verschillende deelgebieden binnen de wijk. Door de scenario's voor te leggen nemen we de meningen en standpunten van de bewoners mee in de afweging over de vorm van parkeerregulering.</p> <p>Voor het deel van Kort Haarlem -waar nog geen regulering is ingevoerd- is het draagvlak voor parkeerregulering op basis van huidige tarieven en tijden in 2021 onderzocht en daaruit bleek geen eensluidend beeld. Een peiling door een burgerinitiatief Krugerlaan liet eveneens een wisselend beeld zien in draagvlak voor gelijktijdige invoering in de hele wijk op basis van de huidige tarieven en tijden sector 2. Dit is mede een reden geweest om het beleid tegen het licht te houden.</p>	
64.1	<p>Ik reageer hierbij op het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem voor wat betreft het parkeren. In de plannen is te lezen dat er uitbreiding van betaald parkeren zal komen. Dus ook voor de Joubertstraat.</p> <p>Een tijd geleden is er door een groep bewoners in de wijk (burgerinitiatief) een enquête gehouden om de mening omtrent het parkeren te inventariseren. De reacties waren toen zeer duidelijk en over het algemeen was men tegen betaald parkeren. De stelling: betaald parkeren is prima als het iets oplost, echter door het vele eigen autobezit wordt de capaciteit niet anders door betaald parkeren en kan één en ander worden gezien als een verkapte belastingmaatregel.</p> <p>Langs deze weg wil ik laten weten dat ik deze zienswijze deel en vraag of de mening van de bewoners niet genegeerd zal worden.</p>	Zie antwoord op zienswijze 63.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
65.1	<p>In het ontwerp wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem wordt aangegeven om in de Krugerlaan eveneens betaald parkeren in te gaan voeren. In 2022 is hier een enquête over gehouden onder de bewoners van de Krugerlaan. De uitkomst was dat bewoners tegen betaald parkeren zijn omdat dat het parkeerprobleem niet oplost maar de parkeerdruk verder verplaatst wordt naar Kort Haarlem en de aangrenzende wijk Oosterwei. Dit hebben we al zien gebeuren toen in de Zoutmansstraat betaald parkeren werd ingevoerd. Daar is meer dan voldoende parkeerplek ontstaan omdat veel bewoners hun auto in de</p>	Zie antwoord op zienswijze 63.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Krugerlaan zijn gaan parkeren. Daarnaast zal het autobezit door de maatregel niet afnemen. Gezien het gepubliceerde plan lijkt het erop dat de uitkomst van deze enquête niet meegenomen is in het ontwerp.</p> <p>Via deze mail geef ik nogmaals aan dat ik tegen het invoeren van betaald parkeren ben in de Krugerlaan.</p> <p>Ik ontvang graag een bevestiging van mijn mail.</p>		
66.1	<p>Bij deze wil ik mijn bezwaar indienen over de invoering van betaald parkeren in de wijk Kort-Haarlem nav de zienswijze Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem Er is een enquête gehouden onder de bewoners en was het duidelijk dat de meeste bewoners bezwaar hadden tegen het invoeren van betaald parkeren. Waarom wordt er gevraagd wat de bewoners willen alsof er een keuze te maken valt om vervolgens het toch in te voeren?</p> <p>Overdag staat er een enkele auto in de straten, daar betalen we dan voor? 's Avonds en 's nachts staan de straten vol maar dat is logisch.</p> <p>Hopelijk bedenkt u zich en laat u ons niet betalen voor het parkeren in Kort-Haarlem Grt</p>	Zie antwoord op zienswijze 63.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
67.1	<p>Vorig jaar is vanuit de bewoners van Kort Haarlem aangegeven, dat het invoeren van betaald parkeren voor onze wijk niet gewenst is.</p> <p>Het lijkt erop, dat deze mening wordt genegeerd.</p> <p>Ik vind het rapport niet erg duidelijk, ik hoop van harte dat de plannen toch anders zijn dan wat wij vrezen.</p>	Zie antwoord op zienswijze 63.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
68.1	<p>Bij deze mijn reactie op de plannen tot realisatie vergunninghoudersgebied: Wonende aan de even kant van de Joubertstraat hebben wij totaal GEEN behoefte om hier een vergunningshouders gebied te krijgen. Ook niet betaald parkeren. Een overgrote meerderheid van de bewoners is hier tegen zoals al meerdere malen is gecommuniceerd richting u.</p> <p>De reden: dit zal nl niets veranderen aan de huidige situatie die prima hanteerbaar is en nooit tot grote problemen leidt.</p>	Zie antwoord op zienswijze 63.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
69.1	<p>Het college heeft het ontwerp-mobiliteitsplan Kort Haarlem openbaar gemaakt. Hieruit blijkt dat de gemeente betaald parkeren wil invoeren. Een recent burgennitiatief heeft een enquête gehouden met als heldere uitkomst dat dit niet wordt gewenst.</p> <p>Wij wonen bijna 20 jaar in de Krugerlaan en ondervinden op geen enkel moment van de dag, week of jaar parkeerproblemen. Er is dus geen probleem. En, als er een probleem zou zijn, creëert een verguniingenstelsel / betaald parkeren geen nieuwe parkeerplaatsen. Het invoeren van betaald parkeren is dus niets minder van een verkapte belastingmaatregel zonder enige grond.</p> <p>Wij zijn het dan ook volledig oneens met dit voornemen van de gemeente. Het moet ons trouwens ook van het hart dat de gemeente dit nu voor de</p>	Zie antwoord op zienswijze 63.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>derde keer in de afgelopen jaren probeert. De wijze waarop wordt in de loop van de tijd steeds minder transparant. In eerste instantie werd ons nog de indruk gegeven dat er sprake was van inspraak, een open dialoog. Er werd geluisterd naar de stem van de buurt. Wij kunnen ons echter niet aan de indruk onttrekken dat de inspraak slechts voor de vorm is. Vertrouwende dat deze plannen nu definitief verdwijnen, verblijven wij.</p>		
70.1	<p>Hierbij wil ik nogmaals zoals reeds eerder aangegeven in een enquête op in initiatief bewoners (burgerinitiatief) aangeven tegen betaald parkeren te zijn! De reacties waren toen zeer duidelijk en over het algemeen was men tegen betaald parkeren. In de plannen onder maatregelen staat nu duidelijk het voornemen om toch betaald parkeren in te voeren. Het lijkt er dus op dat onze mening wordt genegeerd. Vandaar nogmaals een reactie van mij als bewoner van de Krugerlaan dat ik tegen dit voornemen ben.</p>	Zie antwoord op zienswijze 63.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
71.1	<p>Ik ben gevestigd aan de Krugerlaan. Ik heb bezwaar tegen het invoeren van betaald parkeren op de Krugerlaan en omgeving. Dit is door meerdere bewoners ook kenbaar gemaakt dmv een enquête die door burgerinitiatief is gehouden. Nu blijkt dat dit totaal genegeerd wordt. In de plannen onder maatregelen staat duidelijk het voornemen om betaald parkeren in te voeren. Dit is tegen de wens van de bewoners in... Ik hoop dat het besluit nog niet definitief is en het nogmaals bekeken wordt en de wens van de bewoners meegewogen wordt.</p>	Zie antwoord op zienswijze 63.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
72.1	<p>Hierbij zienswijze stelling burgerinitiatief:</p> <p>Wij zijn als bewoners van de Pretoriaplein in Kort Haarlem absoluut tegen het betaald parkeren. En meerdere met ons. Het betaald parkeren gaat geen oplossing zijn voor de autocapaciteit die er nu is. Meerendeels van de bewoners zijn in het bezit van 2 auto's. Dus dit gaat simpelweg niet veranderen.</p> <p>Graag het verzoek om dit mee te nemen. En de meningen van de buurt serieus te nemen.</p>	Zie antwoord op zienswijze 63.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
73.1	<p>Helaas heb ik moeten constateren dat de gemeente Gouda de uitslag van de enquête, geïnitieerd door een burgerinitiatief (uitslag: geen betaald parkeren) naast zich neer heeft gelegd. Dit doet het toch als gedaalde vertrouwen in de overheid geen goed. Ik woon ruim 35 jaar in de Krugerlaan en heb nog nooit problemen gehad met parkeren. Ik moet op de meest uitlopende tijden parkeren. Er is altijd wel een plaats te vinden.</p> <p>Met andere woorden ik ben fel tegen het betaald parkeren in de Krugerlaan.</p>	Zie antwoord op zienswijze 63.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
74.1	<p>Met verbazing heb ik vernomen dat eerder gehouden enquête (Burgerinitiatief) door de gemeente Gouda ter zijde is gelegd. Waarom eigenlijk, paste het niet in het door de Gemeente alreeds genomen standpunt?. Het betaald parkeren is geen oplossing om het zgn parkeerprobleem op te lossen. Ik heb over het algemeen geen probleem om mijn auto op redelijke afstand van mijn woning te parkeren. Soms moet ik dan ca.100 mtr lopen. Geen probleem, nog gezond ook Ook hoor ik van bewoners uit mijn omgeving geen enkele klacht. ( Krugerlaan ). Betaald parkeren is daarom helemaal niet nodig. Is het misschien een ordinaire belastingheffing?</p> <p>Conclusie: <b>geen betaald parkeren</b></p>	Zie antwoord op zienswijze 63.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
75.1	<p>Ik ben Tegen Betaald Parkeren in Kort Haarlem!</p> <p>Betaald parkeren lost het probleem in onze wijk niet op! Er moeten gewoon meer plekken gerealiseerd worden Er zijn zelfs plekken verdwenen door E laadpalen. Ook in de enquête van het burgerinitiatief kwam duidelijk naar voren dat de inwoners tegen betaald parkeren zijn! Nergens is terug te lezen wat de gemeente met deze uitslag heeft gedaan! Ik vind dat de gemeente de mening van bewoners links laat liggen. Het hele proces is niet transparant. En er is slecht met de inwoners gecommuniceerd.</p> <p>Ik voel me niet gehoord en ben zeer teleurgesteld in de werkwijze van de gemeente.</p>	Zie antwoord op zienswijze 63.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
76.1	<p>Ik ben een bewoner van de van Itersonlaan te Gouda. Afgelopen jaar hebben we als buurt middels een enquête onze mening kenbaar gemaakt betreffend het invoeren van betaald parkeren in Kort Haarlem, waaronder ook de van Itersonlaan. Wij zijn van mening dat dit niks oplost, het probleem van parkeerders van buiten onze wijk alleen maar opschuift naar een ander wijk, en ons onnodig geld gaat kosten.</p> <p>Voor ons betekent het dat we elk jaar honderden euros moeten betalen om te parkeren waar we al jaren zonder onnodig extra kosten voor onze eigen deur mogen parkeren. Het gaat ook ten koste van gastvrijheid, gezien onze bezoekers ook moeten betalen, of wij voor hen. Hadden we dat gewild, waren we in de binnenstad blijven wonen. We hebben bewust daar niet voor gekozen. Nu wordt het ons opgelegd tegen onze wil.</p> <p>Ik wil graag nogmaals dringend door geven dat wij niet blij zijn met de plannen om betaald parkeren in onze straat in te voeren, en van mening zijn dat onze al eerder geuite wensen door de gemeente genegeerd wordt.</p>	Zie antwoord op zienswijze 63.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Graag zien we dat de plannen aangepast worden en dat het invoeren van betaald parkeren NIET ingevoerd wordt. Ik hoop hier duidelijk genoeg in te zijn.</p>		
77.1	<p>Ik stuur deze mail naar aanleiding van het Ontwerp-mobiliteitsplan Kort Haarlem, zoals beschreven op deze website. Zelf ben ik bewoner van de Krugerlaan, samen met mijn gezin.</p> <p>In het algemeen ben ik erg blij met de voorgestelde maatregelen. Fijn dat hier aandacht voor is vanuit de gemeente Gouda!</p> <p>Waar ik niet enthousiast over ben is het voornemen om wellicht betaald parkeren in te voeren in de Krugerlaan. Er is eerder onderzoek gedaan onder de bewoners van de buurt om te peilen hoe de mening hierover was. De reacties waren vrij duidelijk: betaald parkeren is prima als het iets oplost, maar door het grote eigen auto bezit en de beperkte parkeerruimte zien we geen oplossing met betaald parkeren.</p> <p>Veel buurtgenoten en ik zelf ook vinden het erg vervelend als bezoek voortaan zou moeten gaan betalen als ze bij ons op bezoek komen. Wij zijn vijf jaar geleden in Gouda komen wonen vanuit Amsterdam, juist het niet meer hebben van betaald parkeren was een van de voordelen van onze verhuizing.</p> <p>Ik hoop echt dat de mening van de bewoners van de wijk serieus wordt meegenomen in de overweging om betaald parkeren in te gaan zetten. Uit het voorgenomen onderzoek naar de parkeerdruk zal ongetwijfeld komen dat deze hoog is. Dit gaat echter niet opgelost worden door betaald parkeren in te voeren. Dat rekensommetje kan je ook maken door te kijken naar het aantal parkeerplekken, het aantal huishoudens en het gemiddeld aantal auto's. Daarmee is de parkeerruimte al meer dan gevuld. Betaald parkeren draagt niet bij aan een oplossing. Dat is mijn mening, en ook die van vele burens.</p> <p>Natuurlijk kunt u contact met mij opnemen om hier verder over te praten.</p>	Zie antwoord op zienswijze 63.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
78.1	<p>Langs deze weg wil ik kenbaar maken NIET EENS te zijn mbt Betaald parkeren volgens het huidige voorstel wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem.</p> <p>Met betaald parkeren wordt de capaciteit niet anders.</p> <p>Ben verbaasd dat dit plan nu als zodanig gepresenteerd wordt terwijl overduidelijk was en is, na de enquête van afgelopen zomer, dat de bewoners van Kort Haarlem unaniem waren dat betaald parkeren de capaciteit van parkeren niet veranderd. Sterker nog de leefbaarheid van de wijk neemt juist</p>	Zie antwoord op zienswijze 63.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>af. Ingewikkeld gedoe voor visite, palen in de straat, bekeuringen kortom onvriendelijk.</p> <p>Afsluiten wil ik u dringend verzoeken niet tot Betaald parkeren over te gaan in Kort Haarlem</p>		
79.1	<p>Via deze weg dien ik graag, namens diverse bewoners aan de Van Itersonlaan, een zienswijze in op het Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem.</p> <p>In 2021 heeft de gemeente Gouda het Verkeerscirculatieplan (VCP) vastgesteld. Hierin zijn verschillende maatregelen beschreven die een betere verkeerssituatie als doel hebben. Als onderdeel van het VCP stelt de gemeente Gouda voor de verschillende wijken wijkmobiliteitsplannen op. Dit wijkmobiliteitsplan wordt aangehaald als Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem 2022.</p> <p>Ons bezwaar betreft maatregel nummer 1e (Invoeren betaald en vergunning parkeren, wijkbreed), uit het Overzicht maatregelen Wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem, welke is opgenomen in het basispakket.</p> <p>In 2022 is door een groep bewoners (burgerinitiatief) een enquête gehouden om de mening omtrent het parkeren te inventariseren. De reacties waren toen zeer duidelijk en over het algemeen was men tegen betaald parkeren.</p> <p>Belangrijk argument hiervoor is o.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De hoge parkeerdruk wordt niet veroorzaakt door bezoekers, maar door bewoners zelf die in het bezit zijn van een auto;</li> <li>- Betaald parkeren zal de verkeerssituatie in de wijk hierdoor niet verbeteren;</li> <li>- Veelal zijn de voortuinen niet geschikt voor parkeren op eigen terrein, waardoor parkeren op straat noodzakelijk is;</li> <li>- Bewoners ervaren wel de hoge parkeerdruk, maar geen overlast;</li> <li>- Kort Haarlem betreft geen binnenstad gebied, waardoor je vooraf weet dat hier andere maatregelen gelden;</li> <li>- Er wonen in deze wijk relatief veel ouderen mensen (denk ook aan de Zuidrandflat). Ervaring uit andere steden, zoals Rotterdam, leert dat deze ouderen op lange termijn minder bezoek ontvangen (vereenzamen) wanneer er betaald parkeren nodig is voor bezoekers.</li> </ul> <p>Gezien het feit dat het invoeren van betaald parkeren als maatregel in de tabel is opgenomen, lijkt het erop of de gemeente de mening van haar burgers en de direct omwonenden niet serieus neemt of negeert.</p>	Zie antwoord op zienswijze 63.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Hierbij verzoeken wij u deze maatregel te laten vervallen en geen betaald en vergunning parkeren in te voeren. In afwachting van uw reactie.</p>		
80.1	<p>Langs deze weg willen wij, namens Stichting Exodus én mede namens al onze burens, kenbaar maken dat wij het NIET eens zijn met uw zienswijze om van de wijk Kort Haarlem een gebied te maken waar er betaald zal moeten worden voor het parkeren in deze wijk.</p> <p>Met betaald parkeren zal de huidige capaciteit niet anders worden. Er is vrijwel altijd genoeg plek en er zijn geen winkels / voorzieningen in de directe omgeving die aanleiding geven voor betaald parkeren!</p> <p>Wij zijn, op zijn minst gezegd, verbaasd dat dit plan nu als zodanig gepresenteerd wordt, terwijl overduidelijk was en is, dat, na de enquête van afgelopen zomer, alle bewoners van Kort Haarlem het er unaniem over eens waren dat betaald parkeren de capaciteit van parkeren niet veranderd. Sterker nog, de leefbaarheid van de wijk zal juist afnemen. Voor ons als team van Stichting Exodus én onze deelnemers/bewoners zal het ingewikkeld worden en een hoop 'gedoe' opleveren, evenals voor onze burens ( ambulante deelnemers en andere organisaties die naar ons toekomen, visite, palen in de straat, bekeuringen etc. etc.)</p> <p>Kortom: er zal een onvriendelijke en o.i. zeer onwenselijke situatie ontstaan in een wijk waarin o.i. geen enkele noodzaak is om tot betaald parkeren over te gaan!</p> <p>Daarom willen wij u zeer dringend, doch vriendelijk verzoeken om niet tot betaald parkeren over te gaan in de wijk Kort Haarlem. Het voegt niets toe aan de leefbaarheid, de vriendelijkheid en de bereikbaarheid van de huidige situatie</p>	Zie antwoord op zienswijze 63.1	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
81.1	<p>Hierbij geef ik graag mijn zienswijze op het voorliggende ontwerp wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem. Ik zie daarin dat u betaald parkeren voorstelt. Dit is niet in lijn met de uitkomst van de eerder gehouden enquête. Dat verbaast mij en lijkt erop dat u de enquête deels negeert. Wat is de reden hiervan ?</p> <p>De meeste autos zijn van bewoners en door het uitgeven van vergunningen en invoering van betaald parkeren wijzigt dit aantal en locatie niet. De wijk is een oude wijk waarin uberhaupt beperkte ruimte hiervoor is dat is</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>en blijft zo. Dat hoort er gewoon bij, de capaciteit wijzigt hierdoor niet. Een overweging om bijv op een deel van de krugerlaan e/o Martensingel aan één zijde de stoep e/o grasstrook te versmallen en een aantal schuine parkeervakken aan te brengen zou wel uitbreiding van de capaciteit meebrengen.</p> <p>Uiteraard besef ik mij dat dit ook iet met het straatbeeld doet maar dit voegt capaciteit toe... betaald parkeren heeft daarentegen echt geen bijdrage. Als betaald parkeren uberhaupt effect heeft wordt er mijns inziens alleen iets verschoven qua parkeren door tijdelijke parkeerders die net buiten de stad gratis nog willen parkeren.</p> <p>Dit gedrag zal iets afnemen doordat de rand verder van het centrum en bedrijvigheid af komt te liggen. Mijns inziens is dit slechts voor een heel klein gebied nl de rand tegen centrum een mogelijk voordeel.</p> <p>Dit voordeel weegt totaal niet op tegen de afname van de leefbaarheid door invoering betaald parkeren. Aantal aspecten die de leefbaarheid doen afnemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- toename kosten bewoner in toch al dure tijd</li> <li>- toename papierwinkel en tijdsbesteding bij aanvraag en ook wisseling auto etc</li> <li>- onvriendelijk naar bezoekers. oa de vele ouderen die de wijk op bezoek ontvangt zal het een drempel opwerpen. het komt de gemeenschap en verbinding niet ten goede sterker nog neemt af</li> <li>- Ook de betaalzuilen en borden over betaaldparkeren bederven het straatbeeld en is weer een toename.</li> <li>- Controle en boetes voor bijv bezoek worden als zeer negatief ervaren</li> <li>_ de vele toename van arbeid voor controle, onderhoud en ook uitgifte etc van vergunningen is een onjuiste inzet van gemeente ambtenaren</li> </ul> <p>Het lijkt alsof dat vooraf al besloten was dat dit ingevoerd moest worden, en brengt de indruk dat dit voor de gemeentekas bedoeld is. Als dit nodig is zouden mijns inziens veel beter gewoon de gemeentelijke heffingen verhoogd moeten worden. Dit doordat de signalen, enquette genegeerd lijken te worden. en</p> <p>Kortom ik ben het niet eens met Betaald parkeren volgens het huidige voorstel wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem.</p> <p>Dringend verzoek niet tot Betaald parkeren over te gaan in Kort Haarlem</p>		
82.1	<p>Met verbijstering lees ik in het plan ontwerp-wijkmobiliteit Kort Haarlem, dat de gemeente Gouda het voornemen heeft om betaald parkeren in te voeren in Kort Haarlem.</p> <p>In maart 2021 heeft in opdracht van de gemeente Gouda, Spark-parkeren,</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>een (veel te duur) onderzoek uitgevoerd naar het draagvlak en de mogelijkheden van betaald parkeren in de wijk Kort Haarlem. In een begeleidende brief heeft u als gemeente voorafgaand aan dit onderzoek aan alle bewoners van Kort Haarlem laten weten dat betaald parkeren alleen ingevoerd zou worden bij voldoende draagvlak onder de bewoners.</p> <p>De uitkomst van het onderzoek was als volgt: Uit het onderzoek is duidelijk geworden dat het niet mogelijk is om 1 duidelijk advies over mogelijke parkeerregulering te geven. Er zijn veel verschillen tussen deelgebieden en reacties en oplossingen wisselen sterk.</p> <p>Het college van burgemeester en wethouders heeft vervolgens besloten dat er in kleinere deelgebieden van de wijk onderzocht gaat worden of een meerderheid van de bewoners voor of tegen de invoering van parkeervergunningen is en welke mogelijkheden er zijn om de tarieven voor de aanvraag van een parkeervergunning eventueel te verlagen.</p> <p>Rekening houdend met dit besluit is het voorbarig en zelf ingenomen om betaald parkeren als maatregel in te tekenen in het ontwerp-wijkmobiliteitsplan.</p> <p>Ik verzoek u hiermee om dit voor alsnog uit het ontwerp te schrappen en zich te houden aan het besluit wat het college van burgemeester van wethouders. Dit betekent dat er eerst onderzocht dient te worden welke mogelijkheden er zijn om de tarieven van parkeervergunningen te verlagen en vervolgens in kleinere deelgebieden van de wijk het draagvlak onder de bewoners in kaart te brengen</p> <p>Gemeente Gouda, ik wil u verzoeken om u aan de gemaakte toezegging te houden om betaald parkeren alleen in te voeren bij voldoende draagvlak.</p> <p>Ik zie uw reactie met belangstelling tegemoet.</p>		
83.1	<p>Bij deze wil ik mijn zienswijze delen met u. Er is sprake van een parkeerprobleem in Kort Haarlem, mn de Krugerlaan is nu aan de beurt. Het lijkt dat u een probleem wil aanpakken dat door de bewoners van de Krugerlaan zelf veroorzaakt wordt, nl meerdere auto's op 1 adres en de behoefte aan meer laadpalen, wat betekent inleveren van parkeerruimte. Wat maakt dat u denkt dat betalen deze problemen oplost? Het lijkt nu dat de gemeente een extra bron van inkomsten creëert voor zichzelf en de bewoners nog steeds met het probleem blijven zitten. U wekt de suggestie dat als er</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>betaald parkeren wordt ingevoerd er meer ruimte ontstaat, heeft u dat onderzocht? Is dit een aanname? Zijn bewoners in andere wijken waar het is ingevoerd er op vooruit gegaan? Waar kan ik dat onderzoek vinden?</p> <p>Onder de bewoners van de Krugerlaan is een enquête gehouden, wat heeft u hiermee gedaan</p> <p>Ik hoop van harte dat u het burgerinitiatief pkorthaarlem@gmail.com dat nav de plannen is opgericht een rol wilt geven in de besluitvorming!</p>		
84.1	<p>Van een aantal mede wijkbewoners heb ik begrepen dat de gemeente voornemens is om voor de wijk Kort Haarlem betaald parkeren in te voeren. Ik was verbaasd over deze gang van zaken en de communicatie hieromtrent.</p> <p>De bewoners worden niet goed op de hoogte gebracht van deze plannen en moeten dit van oplettende mede-bewoners vernemen. Daarnaast is er geen mogelijkheid om inspraak te hebben.</p> <p>Voor uw informatie: destijds is door bewoners (burgerinitiatief) een enquête gehouden om de mening omtrent het parkeren te inventariseren. De reacties waren toen zeer duidelijk en over het algemeen was men tegen betaald parkeren. Op dit moment zie ik wonend aan de Krugerlaan geen noodzaak voor betaald parkeren, het lost geen probleem op, aangezien er altijd wel een plek te vinden is. Naar mijn inzien is deze maatregel enkel een verkapte belastingmaatregel.</p> <p>Het lijkt er nu op dat de mening van de bewoners wordt genegeerd en in de plannen staat het voornemen om betaald parkeren in te voeren!</p> <p>De bewoners van Kort-Haarlem zijn over het algemeen tegen de uitvoering van betaald parkeren.</p> <p>Ik verzoek u om op een juiste manier met bewoners in contact te treden d.m.v. een brief met mogelijkheid tot het geven van een reactie.</p> <p>Een aantal bewoners zijn nu bezig iedereen hier attent op te maken. Maar dit is een taak die de gemeente nu nalaat.</p> <p>Geen betaald parkeren in deze wijk!</p>	<p>Bij de start van de werkzaamheden om het wijkmobiliteitsplan te maken hebben alle inwoners van de wijk een brief ontvangen. In deze brief is aangegeven dat bewoners hun wensen en knelpunten kunnen delen op het gebied van mobiliteit op een online kaart of tijdens inloopuren op het Huis van de Stad. Daarnaast is in deze brief verwezen naar de gemeentelijke website, waar regelmatig berichten zijn geplaatst over de voortgang van het wijkmobiliteitsplan. Tijdens het opstellen van het wijkmobiliteitsplan zijn georganiseerde stakeholders enkele malen gevraagd om mee te denken met het wijkmobiliteitsplan. Tijdens een webinar is het concept wijkmobiliteitsplan gepresenteerd en zijn na afloop van de presentatie vragen van bewoners beantwoord.</p> <p>De inspraak heeft conform de Algemene inspraak- en participatieverordening Gouda plaatsgevonden. Op de websites van de wijkmobiliteitsplannen waren de stukken op 14 december gepubliceerd, na het collegebesluit op 13 december. Per abuis is de officiële bekendmaking pas op 20 december gepubliceerd. Dit heeft plaatsgevonden op de gebruikelijke wijze via een officiële bekendmaking in het Gemeenteblad van Gouda. Meer</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		<p>informatie over officiële bekendmakingen van de gemeente Gouda is te vinden op de website: <a href="http://www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen">www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen</a>. Aanvullend op de gebruikelijke communicatie over officiële bekendmakingen is op 11 januari een extra nieuwsbericht op de website van de gemeente Gouda geplaatst. Dit nieuwsbericht is ook meegezonden aan de geabonneerden op de Nieuwsbrief van die week.</p> <p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p>	
85.1	<p>Met enige verbazing vernam ik van een mede wijkbewoner dat de gemeente voornemens is voor de wijk Kort Haarlem betaald parkeren in te voeren. De communicatie met ons als wijkbewoners is ronduit slecht, daar wij niet huis aan huis op de hoogte zijn gebracht voor deze plannen en er geen actieve mogelijkheid wordt geboden om inspraak te hebben. Kennelijk moet men hiervoor goed de kleine lettertjes in Het Kontakt lezen. Voor uw informatie: destijds is door bewoners (burgerinitiatief) een enquête gehouden om de mening omtrent het parkeren te inventariseren.</p> <p>De reacties waren toen ZEER duidelijk en over het algemeen was men TEGEN betaald parkeren. Betaald parkeren is prima als het iets oplost, echter door het vele eigen auto bezit wordt de capaciteit niet anders door betaald parkeren en kan eea worden gezien als een verkapte belastingmaatregel. Het lijkt er nu op dat de mening van de bewoners wordt genegeerd en in de plannen staat het voornemen om betaald parkeren in te voeren! De bewoners van Kort-Haarlem zijn over het algemeen tegen de uitvoering van betaald parkeren. Ik verzoek u om op een juiste manier met bewoners in contact te treden dmv een brief met mogelijkheid tot het geven van een reactie. Een aantal bewoners zijn nu bezig iedereen hier attent op te maken. Maar dit is een taak die de gemeente nu nalaat. Geen betaald parkeren in deze wijk!</p>	<p>Bij de start van de werkzaamheden om het wijkmobiliteitsplan te maken hebben alle inwoners van de wijk een brief ontvangen. In deze brief is aangegeven dat bewoners hun wensen en knelpunten kunnen delen op het gebied van mobiliteit op een online kaart of tijdens inloopuren op het Huis van de Stad. Daarnaast is in deze brief verwezen naar de gemeentelijke website, waar regelmatig berichten zijn geplaatst over de voortgang van het wijkmobiliteitsplan. Tijdens het opstellen van het wijkmobiliteitsplan zijn georganiseerde stakeholders enkele malen gevraagd om mee te denken met het wijkmobiliteitsplan. Tijdens een webinar is het concept wijkmobiliteitsplan gepresenteerd en zijn na afloop van de presentatie vragen van bewoners beantwoord.</p> <p>De inspraak heeft conform de Algemene inspraak- en participatieverordening Gouda plaatsgevonden. Op de websites van de wijkmobiliteitsplannen waren de stukken op 14 december gepubliceerd, na het collegebesluit op 13 december. Per abuis is de officiële bekendmaking pas op</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		<p>20 december gepubliceerd. Dit heeft plaatsgevonden op de gebruikelijke wijze via een officiële bekendmaking in het Gemeenteblad van Gouda. Meer informatie over officiële bekendmakingen van de gemeente Gouda is te vinden op de website: <a href="http://www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen">www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen</a>. Aanvullend op de gebruikelijke communicatie over officiële bekendmakingen is op 11 januari een extra nieuwsbericht op de website van de gemeente Gouda geplaatst. Dit nieuwsbericht is ook meegezonden aan de geabonneerden op de Nieuwsbrief van die week.</p> <p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p>	
86.1	<p>Via een bekende werd ik gewezen op het Ontwerp-wijk kmobiliteitsplan Kort-Haarlem dat bekend is gemaakt. Hoe is het mogelijk dat ik, als hoogopgeleide stadsgenoot, en belanghebbende bij dit plan, (ik woon in deze wijk) niet op de hoogte was dat dit bekend was gemaakt en ook niet dat er slechts nog op zeer korte termijn bezwaar kon worden gemaakt? Zo'n belangrijk plan, wat alle bewoners van deze wijk aangaat, daarvan moet je als gemeente toch zorgen dat het bewoners niet kan ontgaan? Toen ik het plan bestudeerde merkte ik tot mijn stomme verbazing op dat u als gemeente van plan bent betaald parkeren in te voeren in onze wijk. Hierover is een tijd geleden door bewoners van deze wijk uitgebreid onderzoek gedaan, waaruit kwam dat DE MEERDERHEID VAN DE BEWONERS TEGEN BETAALD PARKEREN was. Van de mensen die veel tijd hebben geïnvesteerd in het inventariseren van de meningen omtrent betaald parkeren heb ik destijds te horen gekregen dat er toezeggingen zijn gedaan vanuit de gemeente dat de wens van de meerderheid van de bewoners gerespecteerd zou worden. Hebben de bewoners dan voor niets al die moeite gedaan om bij iedereen langs te gaan en naar hun mening te vragen? Zodat u alles alsnog gewoon naast u neer kunt leggen?</p> <p>Dit is een staaltje plaatselijke niet-democratische politiek wat goed aansluit bij hoe dat in de landelijke politiek ook werkt. Plannen maken, niet luisteren naar wat al eerder door burgers aan wensen hierover is doorgegeven, beloften omtrent het nakomen van die wensen negeren, en dan even hup, hup, besluiten er doorheen proberen te jassen. U moet u diep, heel diep schamen!!</p>	<p>Bij de start van de werkzaamheden om het wijkmobiliteitsplan te maken hebben alle inwoners van de wijk een brief ontvangen. In deze brief is aangegeven dat bewoners hun wensen en knelpunten kunnen delen op het gebied van mobiliteit op een online kaart of tijdens inloopuren op het Huis van de Stad. Daarnaast is in deze brief verwezen naar de gemeentelijke website, waar regelmatig berichten zijn geplaatst over de voortgang van het wijkmobiliteitsplan. Tijdens het opstellen van het wijkmobiliteitsplan zijn georganiseerde stakeholders enkele malen gevraagd om mee te denken met het wijkmobiliteitsplan. Tijdens een webinar is het concept wijkmobiliteitsplan gepresenteerd en zijn na afloop van de presentatie vragen van bewoners beantwoord.</p> <p>De inspraak heeft conform de Algemene inspraak- en participatieverordening Gouda plaatsgevonden. Op de websites</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Dit is niet hoe een democratie hoort te functioneren.</p> <p>Voor alle duidelijkheid wil ik u hierbij nogmaals zeggen dat ik: wonende aan de van Itersonlaan te Gouda, TEGEN BETAALD PARKEREN ben.</p> <p>Ik las ook dat u een-richting-verkeer in de van Itersonlaan wilt instellen, en daar ben ik ook op tegen, omdat al het verkeer dan via de Burgemeester Martenssingel zal moeten gaan, wat dan de belasting daar weer doet toenemen.</p> <p>Ik hoop dat mijn mening meegenomen wordt in uw 'democratische' besluitvorming...Excuses voor de toon van deze brief, maar u zult kunnen begrijpen dat ik mij boos voel omdat mijn mening, welke een meerderheidsmening was/is, genegeerd lijkt te worden.</p>	<p>van de wijkmobiliteitsplannen waren de stukken op 14 december gepubliceerd, na het collegebesluit op 13 december. Per abuis is de officiële bekendmaking pas op 20 december gepubliceerd. Dit heeft plaatsgevonden op de gebruikelijke wijze via een officiële bekendmaking in het Gemeenteblad van Gouda. Meer informatie over officiële bekendmakingen van de gemeente Gouda is te vinden op de website: <a href="http://www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen">www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen</a>. Aanvullend op de gebruikelijke communicatie over officiële bekendmakingen is op 11 januari een extra nieuwsbericht op de website van de gemeente Gouda geplaatst. Dit nieuwsbericht is ook meegezonden aan de geabonneerden op de Nieuwsbrief van die week.</p> <p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>In de huidige situatie staan auto's op de Van Itersonlaan gedeeltelijk op het trottoir geparkeerd. Dit levert knelpunten op voor mensen met een rollator of rolstoel. Door eenrichtingsverkeer in te voeren in deze straat kan er meer ruimte komen voor parkeerplaatsen, zonder dat auto's op de trottoirs staan. In samenhang met de omliggende straten is vervolgens gekeken wat de meest logische rijrichtingen zijn voor de Van Itersonlaan en de De La Reyklaan.</p>	
87.1	<p>Recent zijn wij door een oplettende bewoner geattendeerd op het feit dat het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem openbaar is gemaakt. Hierin komen wat ons betreft veel positieve ontwikkelingen naar voren, <u>echter</u> ook de invoering van <b>Betaald parkeren</b> is opgenomen voor ons gebied (in ons geval, specifiek de Krugerlaan).</p> <p>Destijds hebben wij een enquête gehouden in onze wijk (burgerinitiatief) om</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>Voor het deel van Kort Haarlem -waar nog geen regulering is ingevoerd- is het draagvlak voor parkeerregulering op basis van huidige tarieven en tijden in 2021 onderzocht en daaruit bleek geen</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>vast te stellen wat de gedachten en gevoelens hierbij waren van de inwoners;  - Of men nu het gevoel had dat er daadwerkelijk veel geparkeerd wordt door toeristen/mensen die naar het centrum trekken, of mensen van overige gebieden die uitwijken naar onze straten. Hierin kwam toen overtuigend naar voren dat het merendeel dit niet zo ervaart. Dit is met de gemeente gedeeld en daarom keken wij er nu raar van op dat dit alsnog is doorgedrukt in dit plan. Om voorgaande reden zien wij dit alleen als een verkapte belastingmaatregel en een vorm van regelzucht.</p> <p>Uit voorgaande blijkt al onze mening: Wij zijn dus tegen de invoering van betaald parkeren in Kort-Haarlem. Ten eerste is jullie aanname/voorstel dat sprake is van een "parkeerprobleem", zo lijkt het. Hiermee zijn wij het sowieso al niet eens. Het is soms wel behoorlijk druk met auto's, maar als bovenstaand benoemd is onze ervaring en die van onze enquête dat dit komt uit de schaarste aan parkeerplaatsen voor de reguliere bewoners. Een oplossing is jullie volgens mij ook al eerder aangedragen, namelijk het versmallen/verkleinen van wat stoepjes/drempels, om daarmee meer parkeerplaatsen te winnen.</p> <p>Ik vrees dat voorgaande (het oplossen van eventuele parkeerkrapte bij lokale inwoners) niet het echte doel is en zie de bui dan al hangen. Als het oplossen van parkeerkrapte bij inwoners in Kort Haarlem wel het doel is, dan raad ik alsnog aan met de bril te kijken naar het gebied door de lens van 'parkeerplekken creëren', en dan weet ik dat jullie hier nog wel wat plekken zullen vinden her-en-der. Als het doel is te handelen in de beste interesse van de inwoners dan raad ik aan voorgaande te doen (keuze 1) of de situatie zo te laten (keuze 2). Als het nummer 1 doel is de gemeente pot te verruimen dan weet ik de uitkomst helaas...</p> <p>Hopend jullie hiermee van aanvullende info te hebben voorzien om het plan op gebied van parkeren nog eens tegen het licht te houden - zonder de extra gemeentelijke inkomsten mee te nemen in jullie afweging.</p>	<p>eensluitend beeld. Een peiling door een burgerinitiatief Krugerlaan liet eveneens een wisselend beeld zien in draagvlak voor gelijktijdige invoering in de hele wijk op basis van de huidige tarieven en tijden sector 2. Dit is mede een reden geweest om het beleid tegen het licht te houden.</p>	
88.1	<p>In het wijkmobiliteitsplan Kort – Haarlem is betaald parkeren opgenomen. Als bewoner van deze wijk ben ik hier zwaar op tegen.  Dit lost totaal niets op en is slechts een verzwaring van de toch al hoge gemeentelijke lasten.  In de wijk is het ook absoluut niet nodig. Mogelijk alternatief om onnodig parkeren te voorkomen zou een blauwe zone kunnen zijn.  Met een kosteloze ontheffing voor de bewoners en bedrijven.  Ik wil u er ook op wijzen dat een enquête destijds uitwees dat zeer duidelijk een nee tegen betaald parkeren de uitkomst was en is.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>Voor het deel van Kort Haarlem -waar nog geen regulering is ingevoerd- is het draagvlak voor parkeerregulering op basis van huidige tarieven en tijden in 2021 onderzocht en daaruit bleek geen eensluitend beeld. Een peiling door een burgerinitiatief Krugerlaan liet eveneens</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Als gepensioneerde zie ik de laatste jaren mijn besteedbaar inkomen alleen maar afnemen! Betaald parkeren zou dit nog verder doen afnemen. Het gemiddelde inkomen is in flinke delen van de wijk ook al niet hoog!</p> <p>Kortom geen betaald parkeren in onze wijk!</p>	<p>een wisselend beeld zien in draagvlak voor gelijktijdige invoering in de hele wijk op basis van de huidige tarieven en tijden sector 2. Dit is mede een reden geweest om het beleid tegen het licht te houden.</p>	
89.1	<p>Ik wil hierbij mijn mening over het Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem geven.</p> <p>Ik ben tegen uitbereiding van het betaald parkeren Kort Haarlem. Kortom ik ben tegen betaald parkeren in mijn straat (Burg. Martenssingel). Uit een onderzoek van burgerinitiatief waarin de menig omtrent het parkeren in mijn straat/buurt is geïnventariseerd blijkt dat de reacties van de bewoners tegen betaald parkeren was.</p> <p>Ik zie het uitbreiden van betaal parkeren in Kort Haarlem wijk als een verkapte belastingmaatregel. Ik denk alleen dat hierbij de mensen, die in de duurdere woningen met eigen oprit of garage naast of voor het huis, hier extra voordeel bij hebben. Het is jammer dat juist deze mensen die het over het algemeen financieel al veel beter hebben dan de mensen die in een gewoon rijtjeshuis wonen, geen parkeerkaart hoeven te kopen terwijl ze op straat altijd een parkeerplek gebruiken, namelijk de toegang tot hun oprit. Ik vraag me daarom ook af of het niet mogelijk is de vrije ruimte die nodig is voor de uitritten ook te belasten met een parkeerbelasting. Deze bewoners hebben immers nul last van het parkeerprobleem in Kort Haarlem maar het gaat wel ten koste van een parkeerplek aan de straat.</p> <p>Ik ga ervan uit dat u als gemeente de mening van de bewoners zeer ter harte zult nemen en het betaald parkeren niet door zullen laten gaan.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>Het klopt dat de ruimte op een weg voor opritten, uitritten, etcetera niet gebruikt kan worden om te parkeren. Het is echter niet mogelijk om hier parkeerbelasting op te heffen, omdat een parkeervergunning per auto wordt aangevraagd. Bij deze parkeervergunningen wordt geen onderscheid gemaakt in de kosten op basis van het formaat van de auto, terwijl de ene auto ook groter is dan de andere.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
90.1	<p>Uit het ontwerp 'Wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem' hebben wij begrepen dat de Gemeente Gouda het betaald parkeren in Kort Haarlem toch gaat invoeren ondanks verzet van een groot aantal bewoners. Wij zijn nog steeds van mening dat de door u geschetste parkeeroverlast niet hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door bezoekers en werknemers uit de binnenstad maar door het bezit van langdurig geparkeerde campers en meerdere auto's per gezin (vaak twee of drie!). Eén onbetaalde parkeerplaats per woning is daarom een gerechtvaardigder optie. Wij vinden het daarom onredelijk om door deze groep op kosten te worden gejaagd door de invoering en aanschaf van de parkeervergunning. Wij zijn ervan overtuigd dat een betaalde parkeervergunning slechts de gemeentekas spekt en geen oplossing biedt voor de u gestelde problemen.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
91.1	<p>Verbaasd zien wij in dat ondanks meerdere enquêtes onder buurtbewoners van krugerlaan en Joubertstraat, waarin aangegeven wordt dat het grootste deel van parkeren eigen verbruik is en geen of amper gebruik van verkeer wat naar de stad gaat, dat u in het verkeerscirculatiebeleid kiest voor betaald parkeren ver voorbij de Joubertstraat.</p> <p>Dit is erg onwenselijk voor de bewoners en hun bezoekers en jaagt op onnodige kosten.</p> <p>Het lijkt ons als bewoners van Joubertstraat meer op een nieuwe inkomstenbron van de gemeente dan dat naar de behoefte van de bewoners geluisterd wordt.</p> <p>Dit delen wij graag in onze zienswijze en verwachten dat de gemeente bij het uitvragen van burgers ook een luisterend oor geeft (aan initiatieven parkeer kort Haarlem / parkeer krugerlaan)</p> <p>Daarnaast betalen wij al jaren zelf voor de krakkemikkige riolering en zien wij wel de burgemeester martenssingel vernieuwen (edoch met nodige ellende) en zouden we dit ook graag bij de Joubertstraat zien.</p> <p>Waarvoor dank,</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>Uw opmerking over de wateroverlast is niet voor dit wijkmobiliteitsplan. Uw opmerking is doorgestuurd naar de afdeling Beheer Openbare Ruimte.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
92.1	<p>Met grote zorg heb ik kennis genomen van het wijkmobiliteitsplan kort Haarlem, en met name het plan om betaald parkeren in te voeren op de Joubertstraat, waar ik al sinds 1969 met plezier woon in het huis waar onze vier kinderen zijn opgegroeid.</p> <p>Een van de redenen om destijds in Gouda op de Joubertstraat te komen wonen was de beschikbaarheid van voldoende gratis parkeergelegenheid voor de deur. Zelden of nooit gebeurt het dat ik mijn auto niet kwijt kan. Ik ben 75 jaar oud en erg slecht ter been. Ik beschik over een invalidenkaart. Ik had in principe met groot gemak een invalidenplek voor mijn voordeur kunnen regelen, maar dat heb ik niet gedaan omdat dat simpelweg onnodig is. Ik krijg ook regelmatig bezoek van mijn familie en vrienden, en ook zij kunnen altijd zonder problemen parkeren. Kortom, uw plan lost niets op. Er zijn überhaupt geen parkeer problemen aan de Joubertstraat. Ik ben daarom van mening dat uw plan een verkapte belastingmaatregel is, en niets anders.</p> <p>Met klem wil ik u daarom vragen af te zien van dit heilloze plan.</p> <p>Mocht u uw plan desondanks toch willen doorzetten, wat ik ten strengste afraad, dan heb ik twee harde eisen:</p> <p>1) gratis parkeren voor iedere bewoner (een auto per woning), inclusief een door de gemeente getekende zwart-opwit afspraak dat deze regeling tot 2050 niet zal veranderen.</p> <p>2) twee parkeerkaarten waarmee bezoekers minimaal 4 uur lang gratis bij mij</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>Uw suggesties nemen we mee in de uitwerking van de scenario's.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>voor de deur kunnen parkeren. Verder zal ik in de komende gemeenteraadsverkiezingen alleen stemmen op een partij die tegen betaald parkeeren is. Ik ben graag bereid mijn zienswijze toe te lichten.</p>		
93.1	<p>Uit de media heb ik vernomen dat de gemeente overweegt om het betaald parkeren uit te breiden met onder meer de Burg. Martenssingel. De parkeerdruk is inderdaad hoog maar door het invoeren van betaald parkeren verplaatst het probleem naar andere straten. Op b.v. de Zoutmanstraat en het Zoutmansplein is al jaren geleden betaald parkeren ingevoerd. Op deze straten zijn nu weinig geparkeerd staande auto's te vinden. Bezoekers en wellicht ook bewoners parkeren hun auto op onder meer de Burg. Martenssingel. De parkeerdruk kan verlicht worden door daar het betaald parkeren op te heffen. Het invoeren van betaald parkeren heeft voor mijn kantoor het gevolg dat mijn klanten niet in de buurt van mijn kantoor kunnen parkeren. Hierdoor kan ik economisch schade lijden. Om deze twee redenen maak ik bezwaar tegen de invoering van betaald parkeren op de Burg. Martenssingel.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.  Ook voor bezoekers van uw kantoor wordt het beter mogelijk om dichtbij te parkeren.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
94.1	<p>Bedankt voor de mogelijkheid om te reageren op het ontwerp-WMIP Kort Haarlem. Vanuit mijn werk ben ik zelf regelmatig betrokken bij dit soort inventarisaties vanuit uw positie. Daarom wil ik u succes wensen met het afwegen van alle belangen, zeker gezien de vele reacties die ik zag in het GIS-portaal.</p> <p>Dan mijn zienswijze. Als bewoner van de Joubertstraat ben ik slechts zijdelings betrokken bij dit plan. Het op termijn herinrichten van de Joubertstraat (GOW30) lijkt mij een goed idee, al is dit qua ontwerp nog een hele uitdaging denk ik.</p> <p>Ik heb echter bezwaar tegen het verder invoeren van betaald parkeren. Ik parkeer mijn auto 9 van de 10 keer op de Von Suttnerstraat. Dat is qua parkeerdruk niet ideaal, maar zeker goed te doen. Bij het vergroten van de betaaldparkeerzone richting de Joubertstraat zullen meer mensen hier gaan parkeren (waterbedeffect). Daarom vind ik dit uiteraard geen wenselijke situatie.</p> <p>Daarnaast heeft het mij altijd verbaasd dat Gouda het steeds moeilijker en duurder maakt om in de omgeving van het centrum te parkeren. Ik neem aan dat de gemeente het wenselijk vindt als mensen de stad bezoeken. Op dit</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.  In de huidige situatie is er over het algemeen voldoende capaciteit aan parkeerplaatsen beschikbaar in de parkeergarages Bolwerk of Stationsgarage voor bezoekers om te parkeren.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>moment kiezen bewoners van omliggende dorpen snel voor plaatsen als Zoetermeer (gratis parkeren), Rotterdam (Alexandrium) of Utrecht. Is het in de strijd tegen parkeerdruk in de oude wijken niet beter om (kort) parkeren in het centrum beter beschikbaar en/of goedkoper te maken? Door de lange rijen voor bijvoorbeeld parkeergarage Nieuwe Markt is er vaak ook simpelweg geen alternatief voor het parkeren op straat.</p> <p>Ik hoor graag van u.</p>		
95.1	<p>Allereerst mijn complimenten voor het wijk mobiliteitsplan Kort Haarlem. Als bewoner ben ik blij met veel van de verbeteringen die worden voorgesteld. Alleen van het uitbreiden van de parkeerregulering wordt ik niet zo gelukkig.</p> <p>Naar mijn mening lost dit niets op en verruil je het ene nadeel door een ander nadeel. Voor mijn directe omgeving, Zoutmanstraat nabij kruising Krugerlaan, ervaar ik geen groot nadeel met parkeren. Ja, het is vol, maar dat is op de momenten dat iedereen thuis komt van zijn werk. Door het vele eigen auto bezit zal dit dus ook niet veranderen met betaald parkeren. Er is bij ons in de buurt op eigen initiatief een enquête gehouden waaruit blijkt dat men in de buurt over het algemeen niet zit te wachten op betaald parkeren om deze reden. Naar mijn mening heeft de buurtcommissie niet het juiste sentiment uit de buurt overgebracht.</p> <p>Ook uit ervaring met betaald parkeren in een ander deel van de stad waar ik heb gewoond denk ik niet dat het de oplossing is. Het is als bewoner zeer frustrerend als je moet betalen om te parkeren, maar er geen gegarandeerde parkeerplek is. Dit ontstaat bij bijv. betalen is tot begin van de avond. Ook het aantal auto's van de bewoners wordt dan niet minder.</p> <p>Bij deze wil ik dan ook bezwaar maken op de plannen voor parkeerregulering in onze wijk.</p> <p>Mocht de uitkomst zijn dat er toch parkeerregulering komt, dan vraag ik dat op zijn minst ook een evaluatie van de maatregel wordt gedaan na enige tijd om te beoordelen of de maatregel effect heeft gehad. Met dan ook de optie om de maatregel terug te draaien zodat de bewoners er geen probleem bij hebben gekregen.</p> <p>Om hierboven genoemde redenen ben ik als bewoner ook niet bereid om te betalen voor parkeerregulering. Als het werkelijk om het oplossen van parkeerproblemen gaat zou een vergunning o.i.d. kosteloos moeten zijn voor bewoners. Anders zou een parkeerprobleem worden verruild voor een</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>financieel probleem (en als het niets oplost heb je er dus gewoon een probleem bij).</p> <p>U kunt zien dat ik echt niet blij ben met de plannen voor parkeerregulering. Verder heb ik echt niets te klagen en ben over het algemeen zeer blij om in Gouda, in Kort Haarlem te mogen wonen. Extra compliment voor de manier waarop nu het riool in de wijk wordt vervangen. Ik zie hoe voorzichtig het werk wordt uitgevoerd en vind het speciaal lovenswaardig dat de bewoners real time op de hoogte worden gehouden via de Kort Haarlem app.</p>		
96.1	<p>Hierbij mijn zienswijze op het wijkmobiliteitsplan Kort-Haarlem.</p> <p>Het plan om in de omgeving van de Krugerlaan betaald parkeren in te voeren lijkt mij de verkeerde oplossing bij een beperkt probleem. Het probleem is het tekort aan parkeerplekken op en rond de Krugerlaan. Dat probleem is beperkt in afstand. Ik heb nooit verder dan 300 meter van mijn voordeur hoeven rijden om een parkeerplek te vinden. Dat probleem is ook beperkt in tijd. Alleen 's avonds zijn veel parkeerplekken bezet. Overdag is er zat parkeerruimte.</p> <p>Betaald parkeren zal overdag effect hebben. Maar overdag is er geen probleem. En zelfs als ook 's avonds en 's nachts betaald moet worden, is er geen positief effect. In die uren parkeren immers geen stad-bezoekers in de wijk. Alleen de wijkbewoners staan er dan. En die worden door betaald parkeren niet verjaagd. Het zal, ook met betaald parkeren, dan net zo vol staan als altijd.</p> <p>Met betaald parkeren schiet de bewoner van de Krugerlaan dus niets op. Het is de verkeerde oplossing van een probleem.</p> <p>Een burgerinitiatief van bewoners van de Krugerlaan liet zien dat velen niet begrijpen hoe betaald parkeren een oplossing zou kunnen zijn. Betaald parkeren wordt daarom snel ervaren als 'spekken van de gemeentekas.' De herinrichting van de Krugerlaan biedt wellicht de kans om de wat onhandig ingerichte parkeervakken beter te construeren. Want de enige manier om het 'parkeerprobleem' op de Krugerlaan in de avond op te lossen, is: meer parkeerruimte creëren. Maar misschien moeten de bewoners ook maar aanvaarden dat ze 's avonds soms wat verder van hun voordeur pas een vrije plek vinden. Het is een luxeprobleem.</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
97.1	<p>hierbij reageer ik graag op de 'zienswijze ontwerp-mobiliteitsplan Kort Haarlem'.</p> <p>Als ik de informatie hieromtrent goed begrijp is het voornemen om betaald parkeren in onze wijk verder uit te breiden.</p> <p>Ik ben hier op tegen. Immers, het lost geen enkel parkeerprobleem op. Uitbreiding van parkeerplaatsen lijkt mij interessanter om verder te onderzoeken.</p> <p>Mocht dit onverhoopt toch niet mogelijk zijn, dan liever één parkeervergunning per woonadres, zodat de bewoners de kans hebben om te parkeren bij hen in de straat/buurt.</p> <p>Ik ontvang graag een inhoudelijke reactie op mijn bezwaar.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>Uw suggestie nemen we mee in de uitwerking van de scenario's.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
98.1	<p>Goed dat er nagedacht word om de mobiliteit voor Gouda te verbeteren.</p> <p>Graag wil ik laten weten dat het betaald parkeren geen goede oplossing is en wel heel gemakkelijk bedacht lijkt.</p> <p>Mijn mening: Beter kan er gezorgd worden dat er om de singels goede en betaalbare parkeergarages-plaatsen komen en de toegangswegen direct daarnaartoe gaan, waardoor de wijken in rijden niet meer als vanzelf gaat of aantrekkelijk is (Heeft ook voordeel voor de auto luwe veerstal waar dan automatisch ook minder auto's langs zullen komen)</p> <p>Het is fijn voor de kas vd gemeente de extra inkomsten van parkeren maar het maakt wonen en werken in deze wijken in Gouda " zeer " onaantrekkelijk.</p> <p>Daarnaast zou het fijn zijn als er voor bijv bedrijfswagens mogelijkheid is tot voordelig parkeren op deze te bouwen parkeergarages-plaatsen..</p> <p>Kijk naar Delft en Harderwijk. Die garages zijn goed bereikbaar, betaalbaar en dienen de stad.</p> <p>Het lijkt nu of er gekozen word voor de wijze die geld oplevert ipv geld kost (namelijk bouwen van goede garages en toegangswegen daar naar toe) Jullie maken de wijken nu de grote parkeergarages. want mensen zullen er blijven parkeren zolang er op andere plekken om en in de stad geen plaats is!!</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Daarnaast is betaald parkeren en vergunningen geen garantie voor het voorkomen of verbeteren van parkeerproblemen . Kijk in de binnenstad. Als vergunninghouder of bezoeker ben je daar op een doordeweekse avond zeker 20 minuten op zoek naar een parkeerplek. Uitwijken naar een goede parkeergarage zou dan een optie moeten zijn. Q park is hierbij te duur. Klein America onaantrekkelijk.</p> <p>Dit plan schiet bij bewoners in het verkeerde keelgat en ik verzet mijn ook zeer tegen betaald parkeren in woonwijken. Dit is niet wat bewoners van Gouda willen!</p>		
99.1	<p>Graag wil ik bezwaar maken tegen betaald parkeren in de Krugerlaan. Het is op eenvoudige wijze mogelijk om 24 extra parkeerplaatsen in de Krugerlaan te realiseren, waarmee het parkeerprobleem opgelost is zonder betaald parkeren in te voeren. Dit is de derde keer dat ik dit plan opstuur, beide eerdere keren heb ik bevestiging van ontvangst gekregen met de belofte dat ik een inhoudelijke reactie zou ontvangen. Dat is echter nooit gebeurd.</p> <p>Ik heb het plan in juni 2021 toegezonden aan de toenmalige wethouder Stedelijk beheer en mobiliteit (toen de mogelijkheid van betaald parkeren werd overwogen), Op 22 juli 2021 kreeg ik een mail van adviseur mobiliteit waarin de ontvangst van mijn plan werd bevestigd met de belofte dat ik er na de zomer van 2021 nader bericht over zou ontvangen. Helaas is deze belofte niet nagekomen en heb ik er niets meer over terug gehoord.</p> <p>Op 2 juni 2022 hebben de bewoners in Kort Haarlem een brief ontvangen over het wijkmobiliteitsplan. Op 12 juli 2022 heb daarom ik voor de tweede keer het plan aangeboden aan de wethouder Mobiliteit. Op 13 juli 2022 kreeg ik bevestiging van ontvangst (uw kenmerk 1335675). Hierin werd toegezegd dat mijn brief binnen de daarvoor geldende wettelijke termijn beantwoord zou worden door de afdeling "Ruimtelijk beleid en advies". Ik heb echter ook ditmaal geen antwoord ontvangen.</p> <p>Hier volgt dan voor de derde keer het plan:</p> <p>Er is een zeer eenvoudige manier om 24 extra parkeerplaatsen op de Krugerlaan te creëren. Bij de aanpassing van de Krugerlaan een aantal jaren geleden is ons beloofd dat het aantal parkeerplaatsen behouden zou blijven. Deze belofte is door de gemeente niet nagekomen. Met name in het gedeelte van de Krugerlaan tussen de Zoutmanstraat en de Sportlaan is zeer inefficiënt met de parkeerruimte omgegaan waardoor het aantal parkeerplaatsen</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>Voor het realiseren van een hoofdfietsroute en het weghalen van de busroute wordt de Krugerlaan opnieuw ingericht. Zoals in het wijkmobiliteitsplan is aangegeven wordt bij het herinrichten van straten ook gekeken naar de mogelijkheden om parkeerplaatsen te realiseren. Bij het uitwerken van een passend ontwerp voor de Krugerlaan zullen we uw suggestie voor extra parkeerplaatsen meenemen.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>drastisch is verminderd. Ik heb in kaart gebracht op welke plaatsen door een eenvoudige aanpassing van het trottoir 24 extra parkeerplaatsen te creëren zijn. Desgewenst kan ik dit met foto's ondersteunen.</p> <p>Toelichting: Op sommige plaatsen laat het trottoir het toe om een parkeervak met een hele plaats uit te breiden. Soms is een parkeervak te klein voor 3 auto's en is met een geringe verlenging geschikt te maken voor 3 auto's. Soms bestaat een wegversmalling uit een bloembak aan de ene kant en een uitstekend stuk trottoir aan de andere kant. Door de wegversmalling te vervangen door een lage verkeersdrempel kan het trottoir benut worden voor een parkeerplaats. Ik denk dan aan een lichte witte verhoging zoals die is aangebracht bij de bloembak tegenover Krugerlaan 121. Door de huisvuilplekken efficiënter te verdelen kunnen er eveneens extra parkeerplaatsen gemaakt worden.</p> <p>Bij dit alles ben ik er vanuit gegaan dat de grote bloembakken met een boom in het midden intact blijven. Wanneer deze verkleind worden zijn er nog vele extra parkeerplaatsen te creëren maar qua groen lijkt dat geen gewenste optie.</p> <p>Zie de tabel op de volgende bladzijde voor een uitwerking van het plan. Omdat herinrichting van de Krugerlaan onderdeel is van het mobiliteitsplan is dat een goede gelegenheid om de aanpassingen door te voeren.</p>		
100.1	<p>Ik vind het niet nodig om betaald parkeren in te voeren in Kort Haarlem. Ik heb geen problemen op te kunnen parkeren. Ik vind het zo ontzettend ongestuurd. In zo'n stad wil ik liever niet wonen.</p> <p>En waarom wachten jullie niet eerst de herinrichting af? Ze zijn de riolering aan het vervangen en delen dan de straat anders in. Wie weet is het probleem dan wel opgelost. Dus NEE! Geen betaald parkeren</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
101.1	<p><b>Ik ben tegen betaald parkeren in de straat Krugerlaan.</b></p> <p>Omdat er mogelijk parkeerdruk bestaat in de Burg. Martenssingel is het invoeren van parkeerregulering niet de oplossing, hiermee wordt het probleem verplaatst naar andere straten/wijken.</p> <p>Verder vraag ik me af of uw stappenplan (zie hieronder) m.b.t. invoeren van parkeerregulering wel juist is.</p> <p>Vooraf stap 3 is voor mij onduidelijk. Een peiling over de scenario's? Wat houdt de peiling in? Welke uitkomsten zijn doorslaggevend voor het afblazen of invoeren van de parkeerregulering?</p> <p>Welke middelen naast parkeerregulering zijn er nog meer om parkeeroverlast te beperken?</p> <p>Ik wacht uw reactie af.</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
102.1	<p>M.b.t. het "Ontwerp-mobiliteitsplan Kort Haarlem" ben ik tegen de volgende maatregelen:</p> <p>Maatregel nummer 1a en 1e: ik ben tegen betaald parkeren in de deelgebieden 2, 3 en 4</p> <p>Ik ben tegen het invoeren van betaald parkeren in de Burgemeester Martenssingel en Krugerlaan. Dit lost het probleem van de parkeerdrukte namelijk niet op. Hierbij verwijzend naar het burgerinitiatief kort-haarlem waarbij de volgende stelling uit de enquête zeer duidelijk is gebleken: betaald parkeren is prima als het iets oplost, echter door het vele eigen auto bezit wordt de capaciteit niet anders door betaald parkeren".</p> <p>Daarbij heb ik vragen m.b.t. het stappenplan:  Stap 1: parkeerdrukonderzoek  Wordt hier ook gemeten wat de verwachte parkeerdrukte is per deelgebied als er alleen "eigen auto's" geparkeerd zijn?  Stap 3: peiling  Wat houdt deze peiling in en welke uitkomsten zijn doorslaggevend voor het wel/niet invoeren van betaald parkeren?</p> <p>Maatregel nummer 1c: ik ben tegen een parkeerterrein voor bedrijfsbussen op de aangegeven plek op de kaart  Waarom wordt dit op deze plek aangegeven?  Wordt dit als alternatief gezien voor Klein Amerika?  Ik ben van mening dat bedrijfsbussen in de buurt van de straten De Kwekerij, De Schooltuinen en de Manege een onveilige situatie veroorzaken door de extra verkeersbewegingen en de verslechterde zichtbaarheid van deze straten en de straten die als toegangsweg dienen (IJssellaan, Burgemeester martensstraat/singel).</p> <p>Ik zie uw reactie graag tegemoet.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>Een aantal maatregelen (waaronder maatregel 1c) in het wijkmobiliteitsplan is wijkbreed. Deze maatregelen zijn wel op de kaart met het volledige maatregelpakket weergegeven, maar voor deze maatregelen geldt niet een specifieke locatie. Voor de pilot met een parkeerlocatie voor bedrijfsbussen is op dit moment nog geen exacte locatie bepaald. In de voorbereiding van de pilot zal worden onderzocht welke locatie binnen de wijk het meest geschikt is.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
103.1	<p>ik wil als bewoner van de Joubertstraat nogmaals laten weten dat wij niet akkoord gaan met een parkeer vergunning , alle burens zullen in deze ook nog van zich laten horen , ik heb begrepen dat er via slinkse wegen toch word geprobeerd dit er doorheen te duwen en dat de laatste mogelijkheid om te reageren voor 25-1-2023 zal zijn dus bij deze mijn mening wellicht zullen andere burens dit nog beter toelichten maar het word vooral opgenomen als een verkapte extra belasting voor de bewoners en daar zitten wij niet op te wachten in deze tijd al helemaal niet ga eerst eens wat doen aan de parkeerplaatsen voor fietsers in de binnenstad in plaats van dit.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>De maatregelen voor de Binnenstad zijn uitgewerkt in het wijkmobiliteitsplan voor de Binnenstad. Daarin zijn ook voorzieningen voor het parkeren van fietsen opgenomen.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
104.1	<p>Graag willen wij reageren op het wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem. Wij zijn blij met het plan om de bus niet meer te laten rijden door de Krugerlaan en de Hertzogstraat. Als de bushaltes in de Hertzogstraat vervallen biedt dat mogelijkheden voor uitbreiding van parkeerplaatsen en het wijzigen van de aanbiedplek voor huisvuilcontainers.</p> <p>Wij zijn ook heel blij met het weren van vrachtverkeer in de wijken. Vrachtwagens drukken diepe voren in het wegdek. Veel goederen die nu voor bewoners bezorgd worden, zoals meubels en bouwmaterialen, kunnen ook met kleinere wagens of met een vorkheftruck vanuit een centrale parkeerplaats de wijk in worden gebracht...</p> <p>Wij zijn absoluut tegen het invoeren van betaald parkeren in onze woonomgeving. Wij ondervinden absoluut geen parkeerproblemen en wij hechten er zeer aan dat onze bezoekers vrij kunnen parkeren in de omgeving van ons huis.</p>	<p>Het verplaatsen van de busroute zorgt er inderdaad voor dat de Hertzogstraat en Krugerlaan anders ingericht kunnen worden. Een passende inrichting moet nader uitgewerkt worden.</p> <p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
105.1	<p>Bij deze onze reactie (als bewoners van de Hertzogstraat)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wij zijn blij dat de bus niet meer door de Hertzogstraat zal rijden. Naar onze mening was het door zo een kleine straat rijden met zo een grote bus al gekkenwerk. Ze rijden hier vaak echt veel te hard over de drempels wat ons ook vaak trillingshinder geeft. Dus hoe eerder de bus hier niet meer zal rijden hoe beter.</li> <li>- wat betreft betaald parkeren. Daar zijn wij het niet mee eens. Dat lijkt ons geen oplossing voor de Parkeerproblemen maar zadelt de bewoners alleen maar met extra kosten op. Daarnaast ervaren wij ook weinig parkeerproblemen in onze straat. Wij hebben bijna altijd plek. Dus betaald parkeren: Nee!!</li> </ul>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
106.1	<p>Graag maken we van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen over het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem welke op 14december2022 ter inzage is gelegd.</p> <p>Wij willen u verzoeken van de Joubertstraat geen betaald parkeren gebied te maken. Dit zal namelijk niet bijdragen aan een vergrote parkeercapaciteit. De geparkeerde auto's in deze straat zijn namelijk voor de overgrote meerderheid van de bewoners. Het invoeren van een parkeervergunning zal dan ook aan de parkeercapaciteit niets veranderen, maar dient alleen als een verkapte belastingmaatregel. Daarnaast wordt in het wensbeeld weergegeven dat de bus route en haltes van de Krugerl aan wordt / worden verplaatst naar de Joubertstraat. Uit communicatie op uw website maken we op dat de haltes NIET op de Joubertstraat komen maar op de Sportlaan. Het lijkt ons niet</p>	<p>In de reacties op de inventarisatie van knelpunten voor het wijkmobiliteitsplan onder bewoners is het thema parkeren het vaakst genoemd. Hieruit blijkt voor ons dat parkeren in Kort Haarlem bij diverse bewoners gevoelig ligt.</p> <p>We willen de schaarse openbare ruimte, die van ons allemaal is, zo eerlijk mogelijk verdelen over de functies die in een leefbare woonwijk nodig zijn. Denk aan groen voor onder andere het voorkomen van hittestress, speelplekken voor</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>mogelijk dat als u de route verlegt er geen haltes komen op de Joubertstraat. Wij willen verzoeken dit wensbeeld aan te passen naar de huidige route welke via de Krugerlaan loopt. De Joubertstraat is al een zeer drukke maar ook vrij smalle straat en zal naar verwachting door de maatregelen op de singels nog drukker worden. De veiligheid van de fietsers op de smalle Joubertstraat komt hiermee ook in het gedrang. De Krugerlaan biedt meer ruimte om de bussen te laten stoppen en is daardoor ook veiliger voor de fietsers. Binnen het SPV (Strategisch Plan Verkeersveiligheid) wordt gewerkt aan een preventieve aanpak van de verkeersveiligheid, waarbij op basis van de risico's op een (slachtoffer)ongeval wordt gekeken welke interventies mogelijk zijn om de veiligheid te verbeteren. Wat hierbij ook opvalt is dat er in uw onderzoek wel een analyse is gemaakt over slachtoffers in de Krugerlaan maar dat er geen slachtoffers op de Joubertstraat genoemd staan. Als reden hiervoor geeft u aan dat de Joubertstraat buiten dit wijkmobiliteitsplan valt waardoor u deze gegevens niet heeft meegenomen in de ongevallen analyse. Het lijkt ons geen goed bestuur als u met halve informatie een besluit neemt.</p> <p>Daarbij komt ook dat als u toch de bus alleen maar laat stoppen op de Sportlaan de lus over de Joubertstraat en door de wijk niet zinvol lijkt. Uw argumentatie dat binnen dit wijkmobiliteitsplan de busroute en de haltes ten oosten van de Joubertstraat buiten scope zijn is voor ons als bewoners een argument wat geen hout snijdt, immers wij hebben niet de scope bepaald en voor ons lijkt het dat deze scope alsmede het feit dat de Joubertstraat niet in de analyse is meegenomen het ook niet van goed bestuur getuigd als de Joubertstraat wel wordt meegenomen in de uitwerking van dit plan. Dit neigt naar verschuiven van een mogelijk probleem zonder dat u geconstateerd heeft of uw oplossing niet slechter is dan de huidige situatie.</p> <p>Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen, namelijk door het laten vervallen van het onderzoeksgebied parkeerregulering 3 en de busroute weer via de Krugerlaan te laten lopen. Uiteraard zijn wij bereid om deze zienswijze mondeling toe te lichten.</p> <p>Ik verzoek om mij van de verdere procedure op de hoogte te houden.</p> <p>Als laatste verzoek ik u ook om mij een ontvangstbevestiging van dit schrijven te doen toekomen.</p>	<p>kinderen, huisvuilverzamel punten, trottoirs, straten, fietsverbindingen en parkeerplaatsen. Er worden parkeer knelpunten in de wijk ervaren door onder andere toenemend autobezit, grotere auto's en geparkeerde bedrijfsbusjes voor ramen in de van oudsher smalle straten in de wijk Kort Haarlem. De openbare ruimte kon niet meegroeien met de toename van het verkeer. Alleen het instellen van eenrichtingsverkeer is onvoldoende om het ruimtegebruik van voertuigen op de openbare ruimte in Kort Haarlem te verminderen. De parkeerdruk in de wijk zal verder toenemen met de voorgestelde plannen voor het autoluw maken van de Binnenstad. Om de schaarse openbare ruimte zo goed mogelijk te benutten willen we parkeerregulering (betaald parkeren en vergunning parkeren) invoeren in de hele wijk. Ter illustratie voor het oplossen van knelpunten: In de Kadenbuurt is er nu deels parkeerregulering en deels vrij parkeren. Een eerder gehouden onderzoek in deze buurt laat zien dat de parkeersituatie in het gereguleerde gedeelte goed is, maar in het vrij parkeren-deel niet. Hier staan meer auto's geparkeerd dan er parkeerplaatsen zijn. Met de invoering van parkeerregulering in heel Kort Haarlem voorzien we een verbetering in de parkeersituatie. En daarmee ook een verbetering van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte in de wijk. Het verhoogt de kans dat mensen in de buurt van hun huis kunnen (blijven) parkeren. Het invoeren van parkeerregulering is daarbij onderdeel van het maatregelpakket in het</p>	

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		<p>wijkmobiliteitsplan om de doelen uit het VCP te behalen. Andere onderdelen van het maatregelpakket zijn onder andere het instellen van eenrichtingsverkeer en aanbrengen van hubs voor deelvervoer (deelauto's, deelfietsen).</p> <p>Gezien de noodzaak blijft het college bij het voorstel om het gebied met parkeerregulering uit te breiden. Voorafgaand aan het invoeren van parkeerregulering werken we verschillende scenario's uit. Bijvoorbeeld over kosten voor bezoekers en bewoners, waarbij een substantieel lager tarief dan het huidige in de Binnenstad voor bewoners een scenario zal zijn. Een aparte regeling voor mantelzorgers is ook onderdeel van de scenario's. Ook de tijden waarop de parkeerregulering geldt komen in de scenario's aan bod. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden om bewoners zoveel mogelijk binnen hun eigen wijk te laten parkeren. De scenario's worden, na goedkeuring door de raad, voorgelegd aan bewoners en ondernemers in de wijk. Het scenario waar het meeste draagvlak voor is wordt ingevoerd. Hierbij maken we geen onderscheid naar verschillende deelgebieden binnen de wijk. Door de scenario's voor te leggen nemen we de meningen en standpunten van de bewoners mee in de afweging over de vorm van parkeerregulering.</p> <p>Met name op de Hertzogstraat is zeer weinig ruimte voor de bus. Daarom is er in het verkeerscirculatieplan (VCP) voor gekozen om de busroute te verleggen naar de Sportlaan/ Joubertstraat. Voor de Joubertstraat is opgenomen dat dit een</p>	



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur gaat worden, waardoor deze straat anders ingericht zal worden dan in de huidige situatie het geval is. Bij deze herinrichting wordt rekening gehouden met de goede voorzieningen voor de bus.	
107.1	<p>Graag maken wij van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem welke op 14 december 2022 ter inzage is gelegd.</p> <p>Wij willen u verzoeken van de Joubertstraat geen betaald parkeren gebied te maken!! Dit zal namelijk niet bijdragen aan een vergrote parkeercapaciteit! De geparkeerde auto's in de straat zijn namelijk voor de overgrote meerderheid van de bewoners. Het invoeren van een parkeervergunning zal dan ook aan de parkeercapaciteits helemaal niets veranderen, maar dient alleen als verkapte belastingmaatregel, een inkomstenbron voor de Gemeente...!! En daar zitten wij als bewoner van deJoubertstraat beslist niet op te wachten!!</p> <p>Ook is het verplaatsen van de busbaan van de Krugerlaan naar de Joubertstraat niet wenselijk, dit zal zeer onveilig worden voor fietsers en voor in- en uitstappende busreizigers! Op basis van bovenstaande argumenten tekenen wij bezwaar aan tegen het ontwerp omgevingsvisie. Daarom verzoeken wij u, bij het nemen van een beslissing over onderzoeksgebied parkeerregulering 3 te laten vervallen! En de bus route gewoon via de Krugerlaan te laten lopen!! Wij gaan er vanuit dat u luistert naar de burgers van Gouda.</p>	Zie antwoord op zienswijze 106.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
108.1	<p>Graag maken we van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem welke op 14 december 2022 ter inzage is voorgelegd.</p> <p>Wij willen u verzoeken geen betaald parkeren in te voeren aan de Joubertstraat. De geparkeerde auto's in deze straat zijn namelijk voor de overgrote meerderheid van de bewoners zelf. Het invoeren van een parkeervergunning zal dan ook aan de parkeercapaciteit niets veranderen, maar dient alleen als een verkapte belastingmaatregel.</p> <p>Daarnaast wordt in het wensbeeld weergegeven dat de busroute van de Krugerlaan wordt verplaatst naar de Joubertstraat. Wij willen verzoeken dit wensbeeld aan te passen naar de huidige route welke via de Krugerlaan loopt.</p>	Zie antwoord op zienswijze 106.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>De Joubertstraat is al een zeer drukke straat en zal naar verwachting door de maatregelen op de singels nog drukker worden. De veiligheid van de fietsers op de Joubertstraat komt hiermee ook in het gedrang. De Krugerlaan biedt meer ruimte om de bussen te laten stoppen en is daardoor ook veiliger voor de fietsers.</p> <p>Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie.</p> <p>Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen, namelijk door het laten vervallen van het onderzoeksgebied parkeerregulering 3 en de busroute weer via de Krugerlaan te laten lopen.</p> <p>Ik verzoek u om mij van de verdere procedure op de hoogte te houden.</p>		
109.1	<p>Graag maken we van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het ontwerp-wijk mobiliteitsplan Kort Haarlem welke op 14 december 2022 ter inzage is gelegd.</p> <p>Wij willen u verzoeken van de Joubertstraat geen betaald parkeren gebied te maken. Dit zal namelijk niet bijdragen aan een vergrote parkeercapaciteit. De geparkeerde auto's in deze straat zijn namelijk voor de overgrote meerderheid van de bewoners. Het invoeren van een parkeervergunning zal dan ook aan de parkeercapaciteit niets veranderen, maar dient alleen als een verkapte belastingmaatregel.</p> <p>Daarnaast wordt in het wensbeeld weergegeven dat de busroute van de Krugerlaan wordt verplaatst naar de Joubertstraat. Wij willen verzoeken dit wensbeeld aan te passen naar de huidige route welke via de Krugerlaan loopt. De Joubertstraat is al een zeer drukke straat en zal naar verwachting door de maatregelen op de singels nog drukker worden. De veiligheid van de fietsers op de Joubertstraat komt hiermee ook in het gedrang. De Krugerlaan biedt meer ruimte om de bussen te laten stoppen en is daardoor ook veiliger voor de fietsers.</p> <p>Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen, namelijk door het laten vervallen van het onderzoeksgebied parkeerregulering 3 en de busroute weer via de Krugerlaan te laten lopen. Uiteraard zijn wij bereid om deze zienswijze mondeling toe te lichten.</p> <p>Ik verzoek om mij van de verdere procedure op de hoogte te houden.</p>	Zie antwoord op zienswijze 106.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
110.1	<p>Graag maken we van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem welke op 14 december 2022 ter inzage is gelegd.</p> <p>Wij willen u verzoeken van de Joubertstraat geen betaald parkeren gebied te maken. Dit zal namelijk niet bijdragen aan een vergrote parkeercapaciteit. De geparkeerde auto's in deze straat zijn namelijk voor de overgrote meerderheid van de bewoners. Het invoeren van een parkeervergunning zal dan ook aan de parkeercapaciteit niets veranderen, maar dient alleen als een verkapte belastingmaatregel.</p> <p>Daarnaast wordt in het wensbeeld weergegeven dat de busroute van de Krugerlaan wordt verplaatst naar de Joubertstraat. Wij willen verzoeken dit wensbeeld aan te passen naar de huidige route welke via de Krugerlaan loopt. De Joubertstraat is al een zeer drukke straat en zal naar verwachting door de maatregelen op de singels nog drukker worden. De veiligheid van de fietsers op de Joubertstraat komt hiermee ook in het gedrang. De Krugerlaan biedt meer ruimte om de bussen te laten stoppen en is daardoor ook veiliger voor de fietsers.</p> <p>Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen, namelijk door het laten vervallen van het onderzoeksgebied parkeerregulering 3 en de busroute weer via de Krugerlaan te laten lopen. Uiteraard zijn wij bereid om deze zienswijze mondeling toe te lichten.</p> <p>Ik verzoek om mij van de verdere procedure op de hoogte te houden.</p>	Zie antwoord op zienswijze 106.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
111.1	<p>Graag maken we van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem welke op 14 december 2022 ter inzage is gelegd.</p> <p>Wij willen u verzoeken van de Joubertstraat geen betaald parkeren gebied te maken. Dit zal namelijk niet bijdragen aan een vergrote parkeercapaciteit. De geparkeerde auto's in deze straat zijn namelijk voor de overgrote meerderheid van de bewoners. Het invoeren van een parkeervergunning zal dan ook aan de parkeercapaciteit niets veranderen, maar dient alleen als een verkapte belastingmaatregel.</p> <p>Daarnaast wordt in het wensbeeld weergegeven dat de busroute van de Krugerlaan wordt verplaatst naar de Joubertstraat. Wij willen verzoeken dit wensbeeld aan te passen naar de huidige route welke via de Krugerlaan loopt.</p>	Zie antwoord op zienswijze 106.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>De Joubertstraat is al een zeer drukke straat en zal naar verwachting door de maatregelen op de singels nog drukker worden. De veiligheid van de fietsers op de Joubertstraat komt hiermee ook in het gedrang. De Krugerlaan biedt meer ruimte om de bussen te laten stoppen en is daardoor ook veiliger voor de fietsers.</p> <p>Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen, namelijk door het laten vervallen van het onderzoeksgebied parkeengulennng 3 en de busroute weer via de Krugerlaan te laten lopen. Ik verzoek om ons van de verdere procedure op de hoogte te houden.</p>		
112.1	<p>Graag maken we van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het ontwerp-wijk mobiliteitsplan Kort Haarlem welke op 14 december 2022 ter inzage is gelegd.</p> <p>Wij willen u verzoeken van de Joubertstraat geen betaald parkeren gebied te maken. Dit zal namelijk niet bijdragen aan een vergrote parkeercapaciteit. De geparkeerde auto's in deze straat zijn namelijk voor de overgrote meerderheid van de bewoners. Het invoeren van een parkeervergunning zal dan ook aan de parkeercapaciteit niets veranderen, maar dient alleen als een verkapte belastingmaatregel.</p> <p>Daarnaast wordt in het wensbeeld weergegeven dat de busroute van de Krugerlaan wordt verplaatst naar de Joubertstraat. Wij willen verzoeken dit wensbeeld aan te passen naar de huidige route welke via de Krugerlaan loopt. De Joubertstraat is al een zeer drukke straat en zal naar verwachting door de maatregelen op de singels nog drukker worden. De veiligheid van de fietsers op de Joubertstraat komt hiermee ook in het gedrang. De Krugerlaan biedt meer ruimte om de bussen te laten stoppen en is daardoor ook veiliger voor de fietsers.</p> <p>Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen, namelijk door het laten vervallen van het onderzoeksgebied parkeerregulering 3 en de busroute weer via de Krugerlaan te laten lopen. Uiteraard zijn wij bereid om deze zienswijze mondeling toe te lichten. Ik verzoek om mij van de verdere procedure op de hoogte te houden.</p>	Zie antwoord op zienswijze 106.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
113.1	Graag maken we van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het ontwerp-wijk mobiliteitsplan Kort Haarlem welke op 14	Zie antwoord op zienswijze 106.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>december 2022 ter inzage is gelegd.</p> <p>Wij willen u verzoeken van de Joubertstraat geen betaald parkeren gebied te maken. Dit zal namelijk niet bijdragen aan een vergrote parkeercapaciteit. De geparkeerde auto's in deze straat zijn namelijk voor de overgrote meerderheid van de bewoners. Het invoeren van een parkeervergunning zal dan ook aan de parkeercapaciteit niets veranderen, maar dient alleen als een verkapte belastingmaatregel.</p> <p>Daarnaast wordt in het wensbeeld weergegeven dat de busroute van de Krugerlaan wordt verplaatst naar de Joubertstraat. Wij willen verzoeken dit wensbeeld aan te passen naar de huidige route welke via de Krugerlaan loopt. De Joubertstraat is al een zeer drukke straat en zal naar verwachting door de maatregelen op de singels nog drukker worden. De veiligheid van de fietsers op de Joubertstraat komt hiermee ook in het gedrang. De Krugerlaan biedt meer ruimte om de bussen te laten stoppen en is daardoor ook veiliger voor de fietsers.</p> <p>Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen, namelijk door het laten vervallen van het onderzoeksgebied parkeerregulering 3 en de busroute weer via de Krugerlaan te laten lopen. Uiteraard zijn wij bereid om deze zienswijze mondeling toe te lichten en/of mee te denken in andere uitwerkingen.</p> <p>Ik verzoek u om ons van de verdere procedure op de hoogte te houden.</p>		wijziging in de stukken.
114.1	<p>Graag maken we van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het ontwerp-wijk mobiliteitsplan Kort Haarlem welke op 14 december 2022 ter inzage is gelegd.</p> <p>Wij willen u verzoeken van de Joubertstraat geen betaald parkeren gebied te maken. Dit zal namelijk niet bijdragen aan een vergrote parkeercapaciteit. De geparkeerde auto's in deze straat zijn namelijk voor de overgrote meerderheid van de bewoners. Het invoeren van een parkeervergunning zal dan ook aan de parkeercapaciteit niets veranderen, maar dient alleen als een verkapte belastingmaatregel.</p> <p>Daarnaast wordt in het wensbeeld weergegeven dat de busroute van de Krugerlaan wordt verplaatst naar de Joubertstraat. Wij willen verzoeken dit wensbeeld aan te passen naar de huidige route welke via de Krugerlaan loopt. De Joubertstraat is al een zeer drukke straat en zal naar verwachting door de</p>	Zie antwoord op zienswijze 106.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>maatregelen op de singels nog drukker worden. De veiligheid van de fietsers op de Joubertstraat komt hiermee ook in het gedrang. De Krugerlaan biedt meer ruimte om de bussen te laten stoppen en is daardoor ook veiliger voor de fietsers.</p> <p>Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen, namelijk door het laten vervallen van het onderzoeksgebied parkeerregulering 3 en de busroute weer via de Krugerlaan te laten lopen. Uiteraard zijn wij bereid om deze zienswijze mondeling toe te lichten.</p> <p>Ik verzoek om mij van de verdere procedure op de hoogte te houden.</p>		
115.1	<p>Bij deze een reactie van bewoner Hertzogstraat Ik ben TEGEN het invoeren van betaald parkeren in onze straat. Het probleem zal door een vergunning systeem niet opgelost worden denk ik. Extra kosten en uitbreiding van het wezenlijke probleem.</p> <p>Ook busverkeer is niet wenselijk door deze smalle straat. Bushalte is nu verhoogd maar onbereikbaar voor de bus i.v.m. parkeer vakken ervoor en erna . Onbegrijpelijk hoe dit aangelegd is?</p> <p>Verzamel punten groene/ grijze containers bij een bushalte!! Heel vreemd. Deze verzamel punten verplaatsen naar begin van de straat svp.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>In het wijkmobiliteitsplan is opgenomen dat de busroute verlegd gaat worden van de Hertzogstraat/ Krugerlaan naar de Joubertstraat. Dit betekent dat de bushaltes aan de Hertzogstraat zullen verdwijnen en er daardoor in de straat meer ruimte komt voor andere voorzieningen, zoals bijvoorbeeld een verzamel punt voor de containers</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
116.1	<p>Middels deze weg wil ik, bewoonster van dr. Leydsstraat te Gouda (Kort Haarlem) kenbaar maken dat ik het niet eens ben met het voornemen van de Gemeente Gouda om betaald parkeren in te voeren in onze wijk. Ik ervaar geen parkeerproblematiek, eerder wateroverlast als het langdurig regent! Het water loopt op tot aan de voordeur.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>Uw opmerking over de wateroverlast is niet voor dit wijkmobiliteitsplan. Uw opmerking is doorgestuurd naar de afdeling Beheer Openbare Ruimte.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
117.1	<p>Middels deze weg wil ik, bewoonster van Cronjéstraat te Gouda (Kort Haarlem) kenbaar maken dat ik het niet eens ben met het voornemen van de Gemeente Gouda om betaald parkeren in te voeren in onze wijk. Ik ervaar geen parkeerproblematiek, eerder wateroverlast als het langdurig regent! Het water loopt op tot aan de voordeur.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>Uw opmerking over de wateroverlast is niet voor dit wijkmobiliteitsplan. Uw opmerking is doorgestuurd naar de afdeling Beheer Openbare Ruimte.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
118.1	<p>Middels deze weg wil ik, bewoonster van Pretoriaplein te Gouda (Kort-Haarlem) kenbaar maken dat ik het niet eens ben met het voornemen van de Gemeente Gouda om betaald parkeren in te voeren in onze wijk. Ik ervaar geen parkeerproblematiek, eerder wateroverlast als het langdurig regent!</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>Uw opmerking over de wateroverlast is niet voor dit wijkmobiliteitsplan. Uw</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		opmerking is doorgestuurd naar de afdeling Beheer Openbare Ruimte.	
119.1	Middels deze weg wil ik, bewoonster van Pretoriaplein te Gouda. Kenbaar maken dat ik het niet eens ben met het voornemen van de Gemeente Gouda om betaald parkeren in te voeren in onze wijk. Ik ervaar geen parkeerproblematiek, eerder wateroverlast als het langdurig regent! Het water loopt op tot aan de voordeur. Tevens ervaar ik stankoverlast nadat er veel regen gevallen is en wordt er veel vuil gedumpt wat erg lang blijft liggen.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.  Uw opmerkingen over de wateroverlast, stankoverlast en veel gedumpt vuil is niet voor dit wijkmobiliteitsplan. Uw opmerkingen zijn doorgestuurd naar de afdeling Beheer Openbare Ruimte.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
120.1	<p>3 Knelpunteninventarisatie Kort Haarlem Thema Parkeren Bij betaald en/of vergunningsparkeren is er altijd een waterbedeffect in de directe omgeving van zo'n gebied. Als daar gevolg aan gegeven wordt, dan breidt het gebied met betaald en/of vergunningsparkeren steeds verder uit. Wat de Krugerlaan betreft, daar is overdag geen 'parkeerdruk'. Pas na 21.00 uur is het zoeken geblazen.</p> <p>4 Maatregelen Allereerst valt het verschil op tussen de plaatsing van de nummers op het overzichtskaartje op blz 18 en het die in de tabel op blz 20.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1b, 1e en 1d zijn helder qua locatie. Bij 1a en 1e wordt de suggestie op de kaart gewekt dat dit over de Krugerlaan gaat, terwijl het kennelijk over de hele wijk gaat. Datzelfde geldt voor punt 2.</li> </ul> <p>Parkeren In het grootste gedeelte van Kort Haarlem is zonder meer duidelijk waar er wel of niet geparkeerd mag worden. Het instellen van gemarkeerde vakken is hierbij onwenselijk. De afmetingen van zulke vakken zijn gebaseerd op de lengte van grote personenauto's die ruim kunnen parkeren. Tegenwoordig zijn veel auto's minder lang. Als er in de Krugerlaan zulke vakken gehanteerd gaan worden verlies je parkeerplaatsen. Nu zijn er stroken waar er bijvoorbeeld makkelijk 6 auto's kunnen staan, als er genormeerde vakken gemaakt worden, blijven er dan maar 5 plaatsen over. In de Krugerlaan zijn daarnaast meerdere kleine loze stukjes stoep, bijvoorbeeld voor nr 22, die als parkeervak benut zouden kunnen worden.</p> <p>Blz 24: "De hele wijk voorzien van parkeerregulering zorgt voor een lagere parkeerdruk. Vooral in de krappere straten, zoals de Kadenbuurt, kan dit zorgen voor een toename van de verkeersveiligheid." Er wordt geheel niet duidelijk gemaakt hoe deze maatregel de verkeersveiligheid doet toenemen. Als men op dit moment buiten de vakken parkeert ben je ook al in</p>	<p>Het is correct dat de maatregelen die over een specifieke locatie of straat gaan ook op die locatie zijn weergegeven op de kaart. Daarnaast is er inderdaad ook een aantal maatregelen die niet een specifieke locatie hebben, maar voor de hele wijk zijn. Deze maatregelen verspreid over de wijk op de kaart gezet, zodanig dat alle maatregelnummers leesbaar blijven. Dit is verduidelijkt in de tekst boven de kaart in het rapport.</p> <p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p>	Dit onderdeel van uw zienswijze leidt tot een tekstuele aanpassing in het wijkmobiliteitsplan op de pagina met het overzicht van alle maatregelen. Deze wijziging heeft geen verdere consequenties.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>overtreding, de verkeersveiligheid verandert niet door verdere regulering.</p> <p>Wat de Krugerlaan betreft is het parkeren overdag geen probleem, zelfs de docenten van de school kunnen hun auto's gewoon kwijt zonder dat alle plaatsen bezet zijn. In de zomermaanden is het wel hinderlijk als er caravans en campers lange tijd in de straat staan.</p> <p>Parkeerregulering lost een niet bestaand probleem op, het lijkt vooral een inkomstenbron voor de gemeente.</p>		
121.1	<p>Ik woon aan de Sportlaan in Gouda. Behoorlijk dicht bij de Joubertstaat. In onze wijk is geen serieus parkeerprobleem. Dat wordt het wellicht wel als u de plannen zoals nu vastgelegd doorvoert. Gevolg zal zijn dat u over enige tijd vaststelt dat er ook in onze wijk een parkeerprobleem is met als gevolg dat ook bij ons betaald parkeren moet worden ingevoerd. Zo schuift de grens steeds verder op. Kortom dit is een heel slecht plan voor de bewoners. De gemeentekas vaart er wel bij. Wellicht is dat ook de bedoeling.</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
122.1	<p>Hierbij dien ik onze zienswijze in m.b.t. het Wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem.</p> <p>1. Veilige inrichting Joubertstraat ook voor fietsers Wij wonen in de Joubertstraat en juichen het zeer toe dat de snelheid wordt afgewaardeerd naar 30 km/h. Echter als de straat niet anders wordt ingericht dan zullen borden met 30 km per uur niet baten. Graag in de plannen meenemen dat er fysieke remmende maatregelen en ook flitspalen worden geplaatst. Verder zijn wij het niet eens met het verplaatsen van de fietsroute naar de Krugerlaan. Ook de Joubertstraat is een woonstraat en wij willen hier gewoon kunnen fietsen. Ik lees nu dat de Joubertstraat alleen op fietsen wordt ingericht wanneer de fietsbrug in het verlengde van de Krugerlaan doorgaat. Ik wil ervoor pleiten om een fietsvriendelijke inrichting vd Joubertstraat daar niet vanaf te laten hangen. Wil je de Joubertstraat echt inrichten in een 30 km/h sfeer dan zal er ook ruimte moeten zijn voor fietsers, anders zien de auto's het als nog als scheurbaan. Graag dus fietsstroken aanbrengen en de rijbaan verder versmallen voor auto's. Er is nu nog teveel ruimte om hard te rijden.</p> <p>2. Gelijktrekken timing maatregelen Singels en Joubertstraat In de huidige fasering worden o.a. de Singels enkele jaren eerder heringericht dan de Joubertstraat. Dit levert voor die jaren een onwenselijke situatie op. Niet alleen tijdens de uitvoering, maar ook daarna zal de Joubertstraat een geschikt alternatief zijn waar je dan nog steeds met 50 doorheen mag 'scheuren'. Ik wil u dringend vragen om minimaal als tijdelijke maatregel de</p>	<p>1. Het klopt dat alleen het plaatsen van borden met de snelheidslimiet onvoldoende zal zijn om de gereden snelheid op de Joubertstraat omlaag te brengen. In de kaders voor het wijkmobiliteitsplan is een indicatie gegeven hoe de gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur eruit kan komen te zien in Gouda. De Joubertstraat wordt ook een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur. Hierbij wordt onder andere uitgegaan van fietsvoorzieningen, een afwisselend wegbeeld en mogelijk snelheidsremmers. Het realiseren van een hoofdfietsroute op de Krugerlaan houdt dus niet in dat er niet meer veilig gefietst kan worden op de Joubertstraat.</p> <p>2. Met het oog op de bereikbaarheid van de woningen en voorzieningen in Kort Haarlem is het niet mogelijk om alle maatregelen op hetzelfde moment uit te voeren. Dit zorgt er namelijk voor dat de wijk niet bereikbaar is voor bewoners en hulpdiensten. Daarom is voorgesteld om</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Joubertstraat gelijktijdig af te waarderen naar 30 km/h en liefst ook de herinrichting te vervroegen. Er ontstaat anders een onvermijdelijk een waterbed effect.</p> <p>3. Verplaatsen busroute Wij maken bezwaar tegen het verplaatsen van de busroute van de Krugerlaan naar de Joubertstraat. De Joubertstraat is te smal voor bussen en in combinatie met de fietsers (die we hier graag willen houden) is de straat ongeschikt. Ook vormt het een toename van (groot) verkeer en uitstoot. Door het herinrichten van de singels zal er ook al meer verkeer naar de Joubertstraat gaan uitwijken. Wij vrezen dat de leefbaarheid hier verder achteruit zal gaan. Verder willen wij geen haltes in de straat en zeker niet voor onze deur. Destijds hebben wij bewust gekozen voor de Joubertstraat ipv de Krugerlaan. Daar was een huis te koop nabij de bushalte. Wij hebben er bewust voor gekozen daar niet te gaan wonen omdat we de optrekkende en stoppende bussen incl de uitstappende passagiers niet voor onze deur willen. In de Krugerlaan is daar meer ruimte voor (je kunt om de bus heen rijden als deze stil staat) maar ook de stoepen zijn veel breder).</p> <p>4. Invoeren betaald vergunningparkeren Wij maken ernstig bezwaar tegen het vergunningparkeren aan deze kant van de wijk. Er is een peiling uitgevoerd waaruit bleek dat er in elk geval in de Krugerlaan en Joubertstraat, en nog enkele andere straten grote bezwaren leefden tegen het vergunningparkeren. Er moet betaald worden voor iets wat geen voordelen heeft, er komen namelijk niet extra plekken bij. Ook is het zeer vervelend voor bezoekers. Wij kennen dit vanuit eerdere woonplaatsen en zijn bewust in een wijk gaan wonen waar geen vergunningparkeren is..... Wij maken hier bezwaar tegen en begrijpen ook niet dat er eerst een peiling wordt uitgevoerd, met een duidelijke uitkomst en dat het vervolgens toch wordt doorgevoerd. Ook is bij die bijeenkomst gezegd dat het hoogstens gefaseerd (per straat, of enkele straten) wordt ingevoerd en niet gelijk voor de hele wijk.</p> <p>5. Herinrichting van de straat ook hier combineren met verleggen riool. In vrijwel heel Kort Haarlem wordt herinrichting gecombineerd met het verbeteren van het riool. Het past niet in het mobiliteitsplan, maar toch wil ik het ook hier noemen omdat wij graag zien dat jullie dit binnen de gemeente combineren. Veel mensen kampen in de Joubertstraat al jaren af en aan met rioolproblemen. Een groot deel van het riool moeten wij namelijk zelf beheren. Dit loopt op een heel ouderwetse manier door de (lange) achtertuinen heen.</p>	<p>de maatregelen gefaseerd uit te voeren. Hierbij volgt het wijkmobiliteitsplan de planning is vastgesteld in het verkeerscirculatieplan.</p> <p>3. Met name in de Hertzogstraat is zeer weinig ruimte voor de bus. Daarom is in het verkeerscirculatieplan Gouda het voorstel opgenomen om de busroute te verleggen naar de Joubertstraat. Zoals hierboven aangegeven zal een herinrichting van de straat plaatsvinden voor de invoering van een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur. Tijdens het maken van dit ontwerp wordt rekening gehouden met een passende inrichting voor bussen (zowel de rijbaan als de trottoirs). Bij de bussen is sprake van een transitie naar zero-emissie busvervoer (elektrische bussen of bussen op waterstof), waardoor de toename van uitstoot en geluid minimaal zal zijn.</p> <p>4. Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>5. Uw verzoek voor de aanpassing van de riolering valt niet binnen dit mobiliteitsplan. Uw verzoek is doorgezet naar de afdeling Beheer Openbare Ruimte.</p>	

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Op veel plekken is dit verlegd naar de voorzijde, maar bij ons nog niet en ik lees ook niet dat dit gaat gebeuren. Wij zouden graag zien dat het riool ook hier naar de voorzijde gaat. Gezien de zakkende bodem hebben wij nu heel veel problemen die we steeds zelf moeten oplossen, terwijl wij net zo veel rioolheffing betalen als anderen. Nogmaals, behoort niet tot mobiliteitsplan, maar ik spreek u aan als gemeente Gouda en het gaat hier over herinrichting van de straat dus ik wil dit punt toch ook op deze plek gemaakt hebben.</p> <p>Graag ontvang ik een terugkoppeling op deze punten.</p>		
123.1	<p>Bij deze reageer ik met een zienswijze op het bovengenoemde Ontwerp-Wijkmobiliteitsplan.</p> <p>Ten eerste zijn wij als bewoners overvallen door het bericht in de Goudse Post! het Kontakt dd 21 december 2022 waarin de gemeente Gouda melding maakt van de procedure omtrent de Wijkmobiliteitsplannen. De meeste bewoners bij ons in de buurt waren volstrekt niet op de hoogte. Ook wordt melding gemaakt van het feit dat stukken niet goed te vinden zijn of dat teksten voor meerdere uitleg vatbaar zijn. Bijvoorbeeld wordt er melding gemaakt van dat nog nader onderzoek dient plaats te vinden terwijl verderop in de stukken staat dat er al een besluit tot uitvoering is genomen.</p> <p>De Krugerlaan e.o.</p> <p>Met de optimalisatie van het fietsverkeer in de Krugerlaan kunnen wij op zich instemmen. Aanpassing van profielen en wegversmalling lijkt dan logisch als dat zoals gesteld maar samen gaat met snelheidsremmende maatregelen. Nu wordt soms veel te hard gereden door automobilsiten. Wat wij wel van groot belang vinden is dat de kwaliteit van onze straat qua vormgeving, inrichting en voldoende groen ruime aandacht krijgt.</p> <p>De genoemde fietsbrug over de Karnemelksloot nagenoeg in het verlengde van de Krugerlaan lijkt ons een onrendabele en onzinnige ingreep. Daarnaast zullen waarschijnlijk veel scholieren deze route dan kiezen en aangezien de Karnemelksloot hoger ligt kan dan met forse snelheid de Krugerlaan worden ingereden. Hierdoor ontstaan op het kruispunt met de Dutoitstaat mogelijk gevaarlijke situaties.</p> <p>Dat de stadsbusroute zal worden verplaatst is een positief punt!</p> <p>De verkeersrouting in de wijk lijkt op meerdere punten logisch. Echter de Krugerlaan uit naar de dijk toe heeft men nog wel eens de neiging om links af te slaan terwijl dat niet is toegestaan. Om dit te beperken is éénrichting verkeer in Bothastraat naar de Joubertstraat mogeijk aan te bevelen. Verder</p>	<p>Bij de start van het wijkmobiliteitsplan hebben alle inwoners van de wijk een brief gekregen dat er werd gestart met het opstellen van een wijkmobiliteitsplan. In deze brief is ook verwezen naar een speciale pagina op de gemeentelijke website, waar regelmatig nieuwsberichten over het wijkmobiliteitsplan zijn geplaatst. Het ontwerp-wijkmobiliteitsplan is gepresenteerd tijdens een webinar, waarbij belangstellenden gelegenheid hadden om na afloop vragen te stellen. De inspraak heeft conform de Algemene inspraak- en participatieverordening Gouda plaatsgevonden. Op de websites van de wijkmobiliteitsplannen waren de stukken op 14 december gepubliceerd, na het collegebesluit op 13 december. Per abuis is de officiële bekendmaking pas op 20 december gepubliceerd. Dit heeft plaatsgevonden op de gebruikelijke wijze via een officiële bekendmaking in het Gemeenteblad van Gouda. Meer informatie over officiële bekendmakingen van de gemeente Gouda is te vinden op de website: <a href="http://www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen">www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen</a>. Aanvullend op de gebruikelijke communicatie over officiële bekendmakingen is op 11 januari een extra nieuwsbericht op de website van de gemeente Gouda geplaatst. Dit nieuwsbericht is ook meegezonden aan de</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>is het instellen van éénrichtingverkeer voor de van Itersonlaan niet logisch omdat dan de Burgemeester Martenssingel waarschijnlijk zwaarder wordt belast.</p> <p>In de Joubertstraat zijn borden geplaatst bij de zebra's voor de veiligheid van overstekende voetgangers. Van veel voetgangers hebben we gehoord dat nog verschrikkelijk goed moet worden uitgekeken bij het oversteken. Automobilisten hebben blijkbaar geen boodschap aan de borden. Daarnaast is het hele aanzien van de straat sterk verknald door de geplaatste borden. Het ziet er niet uit. We willen toch ook esthetisch een mooie stad? Vanuit de politiek is al eens gezegd dat de borden zullen worden weggehaald. Hopelijk gebeurt dat dan wanneer de Joubertstraat een 30 km weg wordt. Daarnaast zijn voor de zebra's ter attentie voor automobilisten bij het donker worden knipperende led licht in het wegdek geplaatst. Mogelijk goed bedoeld voor de veiligheid, echter het lijkt wel een kermisattractie. Zelf heb ik bijna een keer iemand bij het oversteken in het donker van de sokken gereden omdat de knipperende lichten voor enorme afleiding zorgen. De <b>veiligheid</b> werkt dus averechts.</p> <p>Parkeren Parkeren in de wijk levert soms wel enige problemen op maar voor de meerderheid van de bewoners is dat geen issue. De Burgemeester Martenssingel heeft mogelijk enkele knelpunten, maar bij een wandeling door de wijk op verschillende tijdstippen is daar meestal toch ook wel voldoende ruimte voor parkeren. Uitzonderingen daar gelaten. De meeste parkeerdruk in de wijk wordt naar onze mening veroorzaakt door het eigen auto bezit. En dat is dus meestal 's avonds en dus 's nachts. Kortom parkeerregulering of betaald parkeren lost in z'n algemeenheid niet onmiddellijk iets op. Daarom zijn wij <b>tegen betaald parkeren</b> in het algemeen en met name om <b>de vrijheid</b> (bijvoorbeeld voor bezoekers). De bewegingsvrijheid met de auto wordt voor iedereen dan dus zwaar beperkt en dat willen we persé niet!! Wel zouden bijvoorbeeld voor de nachtelijke uren maatregelen kunnen worden getroffen zodat parkeerdrukverlichting ontstaat doordat vreemdparkeerders dan kunnen worden geweerd. Maar dat moet niet een duur betaald vergunningen systeem worden. Ook zijn wij tegen betaald parkeren in deelgebieden!!!! Daarmee ontstaat zeer waarschijnlijk het zogenoemde waterbedeffect. Bij de herinrichting van het openbaar gebied kan met behoud van een mooie inrichting en vormgeving naar onze mening nog een optimalisatie van de parkeervakindeling worden gemaakt. Er zijn nu vele plekken waar twee auto's kunnen staan en net geen drie etc.</p>	<p>geabonneerden op de Nieuwsbrief van die week.</p> <p>Bij de inrichting van de Krugerlaan wordt gekeken wat de meest passende inrichting is. Hierbij houden we rekening met de hoofdfietsroute en het verleggen van de busroute naar de Sportlaan/ Joubertstraat. Hierbij kijken we ook naar mogelijkheden om de parkeerplaatsen te optimaliseren.</p> <p>Om het gebruik van de fiets te stimuleren en diverse hoofdfietsroutes door Gouda logischer en directer te maken, zien wij wel degelijk meerwaarde in een nieuwe fietsbrug over de Karnemelksloot tussen de Krugerlaan en de Zuidelijke Burgvlietkade. Deze maatregel is ook onderdeel van het verkeerscirculatieplan.</p> <p>De kruising Krugerlaan – Sportlaan wordt ook onderzocht in relatie tot de herinrichting van de Krugerlaan. Op deze kruising komt namelijk ook een fietsoversteek. We kijken wat een veilige en overzichtelijke inrichting van het kruispunt is voor zowel fietsers als automobilisten. Het voorstel voor de verkeerscirculatie handhaven. Enerzijds omdat door het invoeren van éénrichtingswegen meer ruimte komt voor andere zaken die wenselijk zijn in een leefbare woonwijk en anderzijds omdat er zo een logische 'om en om' verdeling ontstaat van de rijrichting per straat.</p> <p>De Joubertstraat wordt heringericht naar een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur. De kaders voor een passende inrichting voor gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur in</p>	

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	Wij zijn voor creatieve benadering qua wijkmobiliteit maar wel in heel goed overleg met de bewoners.	Gouda is beschreven in de wijkcontour voor het wijkmobiliteitsplan. Hierbij wordt ook gekeken naar een passende inrichting voor de oversteeklocaties voor fietsers en voetgangers.  Zie antwoord op zienswijze 1.1.	
124.1	<p>Hierbij mijn zienswijze op het WMP Kort Haarlem.</p> <p>Allereerst wil ik aangegeven dat ik tegen het invoeren van betaald parkeren of vergunning parkeren ben. Er zijn andere maatregelen mogelijk, die eerst moeten worden onderzocht. De voorgestelde pilot met het weren van bedrijfsbussen zou met voorrang moeten worden uitgevoerd.</p> <p>De Burgemeester Martenssingel is onlangs aangepast na uitgevoerde rioolwerkzaamheden. Er is een snelheidsbeperkende maatregel toegepast (drempel) ter hoogte van de GSG Leo Vroman. Die drempel (nauwelijks een drempel) haalt niets uit; heeft op deze manier geen enkel effect. Beetje jammer, opnieuw bekijken.</p> <p>De routes rond scholen zouden fietsvriendelijker moeten zijn, zeker met betrekking tot jonge kinderen. Die fietsen hier veel; Julianaschool en Aloysius. Bij de relevante stukken, bijvoorbeeld op de Burgemeester Martenssingel, zouden borden geplaatst moeten worden dat de fietsers voorrang hebben zodat inhalen van fietsers geen discussie oplevert.</p> <p>Graag onderzoek naar de vrije plaatsen in buurten waar al betaald parkeren is. Waar parkeren de bewoners hun auto als ze geen parkeervergunning willen betalen? Als er in de wijk met betaald parkeren vrije plaatsen beschikbaar zijn, dan moeten die benut kunnen worden.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>We monitoren het effect van de aanpassingen aan de Burgemeester Martenssingel op de snelheid van het verkeer. Als hieruit blijkt dat het verkeer met een te hoge snelheid rijdt, wordt gekeken naar alternatieve snelheidsremmende maatregelen.</p> <p>In het wijkmobiliteitsplan is opgenomen dat de schoolomgevingen bij de basisscholen in de wijk beter worden ingericht. Hierbij moet de verkeersveiligheid op orde zijn, zodat kinderen zoveel mogelijk lopend of met de fiets naar school kunnen gaan</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
125.1	<p>Graag willen wij nog even reageren op het wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem. Wij zijn tegen het betaald parkeren plan, omdat dit ons inziens niets gaat oplossen. We zien dit als een verkapte belastingmaatregel.</p> <p>De fietsbrug over de Karnemelksloot vanaf de Krugerlaan lijkt ons ook totaal overbodig. Een paar meter is er al een bruggetje.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>Het realiseren van een fietsbrug over de Karnemelksloot zorgt ervoor dat de fietsroute directer en logischer wordt en dat het daarmee aantrekkelijk wordt om te fietsen, wat mogelijk autoritten scheelt.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
126.1	Ik ben wat het parkeerbeleid betreft het oneens met het vooruitzicht dat in heel kort haarlem betaald parkeren wordt. OFalleen voor vergunninghouders. Overdag is er voldoende parkeer gelegenheid . In de avond lukt het ook wel voor alle bewoners. Dus heeft het mijns inziens geen enkele meerwaarde.	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>De Joubertstraat wordt ingericht als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur. De</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Verder ben ik benieuwd wat er met de Joubertstraat gaat gebeuren. Nu het geen hoofd fiets route wordt. En wel een 30 km straat waar ongetwijfeld veel gefietst blijft worden. Voorlopig is er nog niet minder vrachtverkeer en wordt er hard gereden.</p>	<p>exacte inrichting voor deze straat is nog niet bekend, maar onder de kaders van het wijkmobiliteitsplan is op hoofdlijnen beschreven wat een passende inrichting is voor gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur. Er is ook een maatregel opgenomen om de hoeveelheid vrachtverkeer op de Joubertstraat te verminderen. Maatregel 3 is een verbod voor grote (langer dan 10 meter) en/of zware (zwaarder dan 20 ton) voertuigen in heel Kort Haarlem, met uitzondering van de het stukje Goejanverwelledijk tussen de Haastrechtsebrug en de Fluwelensingel en het stukje van de Sportlaan tussen de Haastrechtsebrug en de Joubertstraat. In de Joubertstraat zelf mogen daardoor alleen grote en zware vrachtwagens met bestemmingen in Kort Haarlem of Vreewijk rijden. Zoals bijvoorbeeld vuilniswagens of verhuiswagens, die kunnen een ontheffing aanvragen.</p>	
127.1	<p>De Joubertstraat graag fietsvrij maken, De weg is er te smal om er veilig te fietsen.. De krugerlaan voor de fietsers beter maken. De vreselijke palen en de verlichting van de Joubertstraat halen. Wie heeft dat ooit verzonnen. Lijkt wel kerst verlichting vreselijk..... Het betaald parkeren niet invoeren. Ieder huishouden heeft bijna allemaal een tweede auto. dus dat gaat het probleem niet oplossen.</p>	<p>De Joubertstraat wordt ingericht als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur. De exacte inrichting voor deze straat is nog niet bekend, maar onder de kaders van het wijkmobiliteitsplan is op hoofdlijnen beschreven wat een passende inrichting is voor gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur.</p> <p>Zie antwoord op zienswijze 1.1</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
128.1	<p>Via deze mail wil ik graag weten wat mijn zienswijze is op jullie plan.</p> <p>1 Krugerlaan een bus vrije straat maken. Dit is een prima plan de stadsbus zorgt voor veel onveilige situaties in een smalle straat als de Krugerlaan. De bus komt via Hertzogstraat de Krugerlaan dat is tegen de verplichte rijrichting van auto's in en dat op ze minst een zeer ongelukkig beslissing te noemen.</p> <p>2 De Krugerlaan opnieuw inrichten en de versmallingen eruit te halen. Opzich is dit een prima plan door het gebrek aan onderhoud is erg fijn als er</p>	<p>2. Bij de herinrichting van de straat wordt gekeken naar de meest passende inrichting, waarbij we er rekening mee houden dat de Krugerlaan en hoofdfietsroute is en hier niet langer een bus rijdt. Daardoor kan de straat anders worden ingericht dan nu het geval is.</p> <p>3. Bij de herinrichting kijken we ook naar de mogelijkheden om parkeervakken te</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>weer eens iets aangedaan wordt. Er moet wel weer veel gedaan worden aan snelheidsbeperkingen het is niet normaal hoe hard er hier gereden.</p> <p>3. Parkeer vakken. Het zou fijn zijn als er een echte parkeer vakken komen. Nu zijn er grote parkeer ruimtes die door ongelukkig parkeren van veel al mensen uit de zuidrand flat er veel minder auto kunnen staan.</p> <p>4. Betaald parkeren. Dit is echt een schandalig idee. Bij problemen in dit geval parkeer problemen moet de je proberen iets aan de oorzaak te doen en niet de gevolgen afstraffen. Jullie zijn het probleem! Alles bij de gemeente Gouda draait om de binnenstad die moet ten kosten van alles en iedereen aangepakt worden. Het mag ook alles kosten daar is geld geen probleem. Omdat jullie auto's weg jagen uit de binnenstad naar andere wijken is daar nu een probleem. En wat is jullie oplossing hier voor is een parkeer vergunning invoeren.!! Dat is voelt als een mes in onze rug. Wij worden gestraft voor jullie fantastische beleid en gebruikt als melkkoe om de rest van jullie plannen voor de binnenstad te betalen. En het probleem zal hier door dus ook niet verdwijnen maar alleen weer een paar straten opschuiven.</p>	<p>realiseren.</p> <p>4. Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p>	
129.1	<p>Als bewoner van de Joubertstraat en huizenbezitter van Joubertstraat geef ik bij deze mijn zienswijze in de vorm van een mening, toelichting en mogelijkheden m.b.t. de onderwerpen parkeren en doorstroom fietsers.</p> <p>Parkeren</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het invoeren van elke vorm van parkeervergunning zal ècht een verkapte vorm van belastingheffing zijn.</li> <li>- Wonende aan de westzijde van de Joubertstraat is het duidelijk dat de parkeerdruk in de straat voornamelijk wordt veroorzaakt door het vele autobezit van de bewoners en het slecht inparkeren van de bewoners. Er staan nauwelijks tot geen auto's van derden in de straat.</li> <li>- Om het parkeerbeeld te verbeteren zou voor elk huis een parkeervakbelijning helpen om meer auto's te kunnen laten parkeren. Helaas parkeren bewoners met meer dan één auto hun auto vaak voor andermans deur, hetgeen natuurlijk niet direct tegen te houden is.</li> <li>- Indien uitvoerbaar zou het op prijs gesteld worden om kentekenparkeren voor de deur mogelijk te maken.</li> <li>- Overlast met tijdelijk parkeren wordt alleen ervaren van bezorgers van AH, Jumbo, PostNL, DHL en andere soortgelijke bedrijven die hun vaak grote en zware bussen op/in de middenberm parkeren waarbij ze alle gras en</li> </ul>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>Het is onderdeel van het wijkmobiliteitsplan om het (doorgaande) fietsverkeer zoveel mogelijk via de Krugerlaan te laten fietsen in plaats van de Joubertstraat. Door de Krugerlaan in te richten als hoofdfietsroute stimuleren we fietsers om zoveel mogelijk via de straat te fietsen. Er komt echter geen fietsverbod in de Joubertstraat, omdat deze straat onder andere voor de bewoners ook per fiets bereikbaar moet blijven.</p> <p>In de kaders voor het wijkmobiliteitsplan is beschreven wat een inrichting voor de gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur kan zijn. Door te zorgen voor een afwisselend wegbeeld, oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers in de voorrang en</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>krokussen plat rijden en beschadigen (zeker als ze weer eens vast komen te zitten in de aarde). Het terugbrengen van de stoeprandverhogers zou hierbij een uitkomst zijn.</p> <p>- De huidige parkeerstrook voor langsparkeren is voor ca. 50% van het huidige autobezit veel te smal. Voor de veiligheid en bescherming wordt er (ook door mij) daarom deels op de stoeprand geparkeerd.</p> <p>Doorstroom fietsers</p> <p>- Ik sta volledig achter het plan om fietsers vooral door de Krugerlaan en Nansenstraat te laten fietsen en niet door de Joubertstraat. Hoewel het moeilijk is om een volledig verbod op fietsen op de Joubertstraat te zetten, zeker voor bewoners, is het wel van groot belang om de fietsbewegingen door de Joubertstraat drastisch terug te dringen. Geasfalteerde fietsstroken door beide parallelstraten zou dit kunnen bevorderen.</p> <p>GOW30</p> <p>- Verkeersmaatregelen om de snelheid terug te brengen naar 30 km mogen op geen enkele wijze worden gedaan door het toepassen van het toepassen van verkeersheuvels in het wegdek. Deze veroorzaken juist geluidsoverlast, extra uitstoot door extra remmen en optrekken en niet te vergeten trillingen (als ze voor je deur liggen). De grondconditie is dusdanig in de straat dat je als er een iets zwaarder voertuig door de straat rijdt je deze kan voelen als je op de stoep of de voortuin staat. Persoonlijk heb ik er ervaring mee toen ik 2 jaar op de Noothoven van Goorstraat heb gewoond met een drempel die precies ter hoogte van mijn huis lag, toen lag ik op zolder i bed te trillen als de bus over de drempel ging.</p> <p>Verwachtende dat mijn en de meningen van mijn buurtgenoten zwaarwegend worden meegenomen in het beslissingstraject, zie ik graag de herzieningen in uw plannen tegemoet. Indien er vragen of opmerkingen zijn dan kunt u te allen tijde contact met mij opnemen.</p> <p>NB er is een slapende vereniging Jou Kru-Noord welke onder mijn bestuurstoezicht staat, deze zou ik kunnen heractiveren indien gewenst zodat communicatie gericht en via een vertegenwoordiging van de buurt kan worden gedaan.</p>	<p>een andere vormgeving (fietsvoorzieningen in asfalt met daartussen klinkerverharding) willen we de snelheid zoveel mogelijk terugbrengen naar 30 km/uur. Als blijkt dat deze maatregelen hiervoor onvoldoende zijn, kan ook met snelheidsremmende maatregelen worden gewerkt.</p>	
130.1	<p>Hierbij willen wij kenbaar maken dat wij <b>tegen</b> het <b>betaald parkeren</b> zijn in de wijk Kort Haarlem, in dit dure leven met belastingen, hoge energie prijzen en noem maar op, kunnen wij het betaald parkeren er ook nog eens niet bij hebben</p> <p>Maar ook <b>tegen</b> het <b>eenrichtingsverkeer</b> in de Christiaan de</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>De Christiaan de Wetstraat/Cronjéstraat zijn zeer smal en daarmee niet geschikt voor verkeer in twee richtingen. Voor het</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	Wetstraat/Cronjéstraat, het is toch van de gekke om de gehele wijk door te moeten rijden als je er uit wil. Dit kost me meer benzine en het is meer milieu vervuiling.	verbeteren van de veiligheid is daarom de maatregel opgenomen om hier eenrichtingsverkeer te maken.	
131.1	<p>Hierbij mijn reactie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>*Krugerlaan een bus vrije straat maken.</li> <li>*versmallingen eruit.</li> <li>*parkeervakken beter inrichten.</li> <li>*tegen betaald parkeren</li> <li>*tegen betaald parkeren in deelgebieden.</li> <li>*Bothastaat verkeer omdraaien om zo veiliger de wijk uit te kunnen.</li> </ul>	<p>Om de hoofdfietsroute op de Krugerlaan te realiseren wordt de straat opnieuw ingericht. Hierbij wordt gekeken wat de meest passende inrichting is, waarbij ook onderzocht worden hoe de parkeervakken optimaal ingericht kunnen worden en welke snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn.</p> <p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>De rijrichting van de Bothastraat wordt niet aangepast. Verkeer kan hier zowel via de Krugerlaan als de Hertzogstraat de wijk uitrijden. Op deze manier ontstaat een logische verdeling waarbij je 'om en om' de wijk in- of uit kan rijden.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
132.1	<p>Met interesse heb ik het wijkmobiliteitsplan voor de wijk kort Haarlem gelezen.</p> <p>Goed om te zien dat dit aandacht krijgt en er gekeken wordt hoe de wijk het beste kan worden ingericht voor bewoners en doorgaand verkeer.</p> <p>Zelf wonend aan de Krugerlaan aan valt het mij op dat er nagedacht wordt om dit gedeelte van de wijk betaald parkeren te maken. Dit is een gedachte die ik niet snap. Het aantal parkeervakken voor bewoners zou hier meer dan voldoende zijn als niet bewoners uit de zuidrandflat in de Krugerlaan zouden parkeren maar juist op het daardoor bedoelde (betaalde) parkeerterein zouden te gebruiken. Om deze reden dan ook ben ik geen voorstander om de Krugerlaan een betaald parkeren gebied te maken.</p> <p>Verder heb ik bezwaar tegen het eventueel plaatsen van verticale drempels. Dit in verband met trillingen. Op dit moment ligt er een kleine hobbel die zorgt ervoor dat bij een passeren van een grotere auto in huis de trillingen duidelijk waarnemen. Het plaatsen van verticale drempels zouden de trillingen dus alleen maar verergeren.</p> <p>Een suggestie die ik graag ter overweging wil meegeven is of het met de</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>Voor de herinrichting van de Krugerlaan wordt onderzocht wat de meest passende inrichting is voor een hoofdfietsroute in deze straat. Wellicht is een inrichting als fietsstraat een goede mogelijkheid, maar we bekijken ook andere alternatieven. Hierbij onderzoeken we ook de mogelijkheid welke snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn, zoals verticale drempels. Met betrekking tot de verkeerscirculatie in de wijk blijven we bij het voorstel dat is opgenomen in het wijkmobiliteitsplan. Hiermee ontstaat een logische verdeling waarbij de éénrichtingsstraten 'om en om' te berijden zijn voor gemotoriseerd verkeer.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>gedachte om de krugerlaan een fietsstraat te laten worden geen optie is om het stuk krugerlaan tussen de bothastraat en de sportlaan eenrichtingsverkeer te maken. Als er geen verkeer meer vanuit de Sportlaan de krugerlaan in kan zal dit veel autoverkeer in de krugerlaan voorkomen waardoor de fietser meer ruimte krijgen.</p> <p>Ik hoop dat u bovenstaande twee bezwaren en suggestie mee wilt nemen in uw overweging en kijk uit naar uw reactie.</p>		
133.1	<p>Naar aanleiding van uw berichtgeving over het Verkeerscirculatieplan Kort Haarlem deel ik hierbij mijn zienswijze.</p> <p>Op dit moment zijn er in de wijk Kort Haarlem veel punten in de verkeerscirculatie die voor verbetering vatbaar zijn. Bewoners kunnen de gemeente daarover in detail informeren en zouden vanuit de gemeente actief onderdeel van het verbeterplan gemaakt moeten worden. Er is nu teveel window dressing als het gaat om de échte inspraak van bewoners. Het initiatief voor meepraten ligt tot nu bij de bewoners en de lokale bestuurders nemen voor wat betreft de inspraak van bewoners een sterk afwachtende houding aan. De politiek zou het gesprek met de Goudse bewoners oprecht en actief moeten opzoeken.</p> <p>Op dit moment worden vergevorderde plannen passief en in de periode van de feestdagen (stil) ter inzage gelegd en is het aan oplettende buurtbewoners te danken dat er tijdig een zienswijze ingestuurd kan worden. Er is door de lokale overheid geen inspraakavond georganiseerd naar aanleiding van eerdere feedback en zelfs een buurtenquête. Het vertrouwen in het lokale bestuur heeft hierdoor een deuk opgelopen.</p> <p>Belangrijkste punt op dit moment is het veilig maken van de structureel verzakte bestrating. Door de gehele wijk liggen tegels scheef, omhoog of los. Bij een regenbui is er veel wateroverlast, mensen kunnen vaak niet eens hun auto uit. Bij afvalinzamelpunten ligt structureel glas, afval en restvuil op straat. De begaanbaarheid van straten en stoepen is een acuut probleem waarover buurtbewoners al vaker opmerkingen aan het stadsbestuur hebben gemaakt.</p> <p>Tweede punt is de veiligheid op de splitsing Krugerlaan en Sportlaan waar de afgelopen jaren frequent ongelukken zijn gebeurd. Ook ernstige. Incidenten die veelal niet door het verkeer in de wijk, maar door het transit verkeer langs de wijk veroorzaakt zijn. Auto's die over de Joubertstraat en Sportlaan razen en een onveilige splitsing waar de 'vaart' nooit is uitgehaald. Een minirotonde</p>	<p>Bij de start van de werkzaamheden om het wijkmobiliteitsplan te maken hebben alle inwoners van de wijk een brief ontvangen. In deze brief is aangegeven dat bewoners hun wensen en knelpunten kunnen delen op het gebied van mobiliteit op een online kaart of tijdens inloopuren op het Huis van de Stad. Daarnaast is in deze brief verwezen naar de gemeentelijke website, waar regelmatig berichten zijn geplaatst over de voortgang van het wijkmobiliteitsplan. Tijdens het opstellen van het wijkmobiliteitsplan zijn georganiseerde stakeholders enkele malen gevraagd om mee te denken met het wijkmobiliteitsplan. Tijdens een webinar is het concept wijkmobiliteitsplan gepresenteerd en zijn na afloop van de presentatie vragen van bewoners beantwoord.</p> <p>De inspraak heeft conform de Algemene inspraak- en participatieverordening Gouda plaatsgevonden. Op de websites van de wijkmobiliteitsplannen waren de stukken op 14 december gepubliceerd, na het collegebesluit op 13 december. Per abuis is de officiële bekendmaking pas op 20 december gepubliceerd. Dit heeft plaatsgevonden op de gebruikelijke wijze via een officiële bekendmaking in het Gemeenteblad van Gouda. Meer informatie over officiële bekendmakingen</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>zou hier al veel helpen, al vergt dit wellicht een kleine aanpassing aan de dijk, het levert wel afremmen en daarmee veiligheid op.</p> <p>De bus is te groot voor de Krugerlaan. Frequente schades aan geparkeerde auto's zijn hiervan het bewijs en de bus rijdt vaak te snel door de laan. Ook ontstaan er dagelijks gevaarlijke situaties bij het passeren of wegrijden bij de haltes.</p> <p>Er is een tekort aan laadpunten ondanks dat hybride of elektrisch rijden écht bijdraagt aan een beter verkeers- en leefklimaat in de stad.</p> <p>Betaald parkeren invoeren is niet wenselijk. Een enquête onder buurtbewoners heeft dit met grote meerderheid laten zien. Buurtbewoners willen beslist geen betaald parkeren en het lost ook niets op. Betaald parkeren invoeren zou om die reden niet langer onderdeel van het plan moeten zijn. Zeker in de huidige economische situatie met sterk oplopende kosten voor bewoners is het invoeren van betaald parkeren een extra kostenpost voor bewoners zonder dat dit de problemen van het beperkte aantal plaatsen oplost. Bovendien is er geen alternatief voor de betrokken bewoners die vrijwel zonder uitzondering forens en tweeverdiener zijn en afhankelijkheid van hun auto's hebben. Ook zijn de gemeentelijke lasten in Gouda al torenhoog. Extra geld gaan innen voor parkeerplekken zonder een realistisch alternatief aan te reiken is derhalve discutabel en schaadt het vertrouwen in de lokale overheid. Ook worden bewoners van het betrokken gebied zo onevenredig benadeeld door het lokale bestuur.</p> <p>Mijn zienswijze is daarom als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geef als lokale overheid prioriteit aan veiligheid en zorg voor goede bestrating en voldoende waterafvoer.</li> <li>- Maak de splitsing Krugerlaan en Sportlaan urgent veilig door aanleg van een minirotonde en snelheid remmende maatregelen.</li> <li>- Leid bussen over routes waar de veiligheid geborgd kan worden en waar de weg voldoende capaciteit voor grote voertuigen biedt.</li> <li>- Zet in op extra laadpalen en promoot vanuit de lokale overheid hybride en volledig elektrische auto's.</li> <li>- Stop de uitbreiding van betaald parkeren zo lang er geen alternatieven zijn, verdeel eventuele kosten voor extra parkeervoorzieningen over alle Goudse huishoudens en beperk een verdere kostenstijging voor de Goudse bewoners in het algemeen en voor de buurtbewoners van Kort Haarlem specifiek zo lang de inflatie torenhoog is en de gemeentelijke lasten (ver) boven het landelijke gemiddelde zitten. Er zijn alternatieve manieren inkomsten te genereren.</li> </ul>	<p>van de gemeente Gouda is te vinden op de website: <a href="http://www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen">www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen</a>. Aanvullend op de gebruikelijke communicatie over officiële bekendmakingen is op 11 januari een extra nieuwsbericht op de website van de gemeente Gouda geplaatst. Dit nieuwsbericht is ook meegezonden aan de geabonneerden op de Nieuwsbrief van die week.</p> <p>Bij het groot onderhoud aan straten wordt gekeken hoe deze zo goed mogelijk ingericht kunnen worden om te voorkomen dat er verzakkingen ontstaan.</p> <p>Onderdeel van het verkeerscirculatieplan Gouda is dat doorgaand verkeer zoveel mogelijk om de stad heen gaat rijden en dat de snelheid van het verkeer op de straten rondom de wijken (zoals de Fluwelen- en Blekerssingel en Joubertstraat) terug gaat naar 30 km/u. Specifiek voor het kruispunt Krugerlaan – Sportstraat wordt ook onderzocht hoe hier een veilige fietsoversteek gemaakt kan worden. Tijdens het ontwerpen van dit kruispunt wordt ook gekeken naar de veiligheid voor autoverkeer.</p> <p>In het wijkmobiliteitsplan is opgenomen dat de busroute wordt verlegd van de Krugerlaan naar de Joubertstraat.</p> <p>Het wijkmobiliteitsplan volgt het beleid dat de gemeente Gouda heeft ingezet voor het realiseren van laadpalen.</p> <p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p>	

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>- Ga eerst echt in gesprek met de betrokken bewoners, alvorens halve oplossingen voor te stellen en de rekening daarvan bij een kleine groep inwoners te leggen.</p> <p>Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben van mijn visie op de plannen en reken op uw formele reactie en daarna een verdere uitnodiging tot gesprek en overleg. Iedereen is voor een veiliger woonklimaat, maar dat realiseren we alleen door oprecht overleg en met échte oplossingen die ook de steun van de bewoners zelf hebben.</p>		
134.1	<p>Graag wil ik reageren op het plan dat klaarligt voor Kort Haarlem.</p> <p>Een aantal punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ik ben TEGEN betaald Parkeren invoeren op de Krugerlaan. Naar mijn idee gaat dit niets opleveren gezien. Omdat er meerdere problemen spelen zal het een bekapte vorm van belasting zijn. Problemen komen naar mijns inziens door andere zaken: te weinig parkeerplekken, slechte ingedeelde parkeervakken, drie auto's per huishouden, zuidrandflat bewoners die een eigen parkeerterrein hebben achter de flat en toch parkeren op de Krugerlaan.</li> <li>• Optie: Parkeervakken met een halve meter verlengen. (Tussen de plantenbakken passen nu 2,5 auto)</li> <li>• Mensen van de zuidrandflat hebben eigen parkeergelegenheid achter de flat maar parkeren toch aan de Krugerlaan. Wellicht kan hierover gedacht worden?</li> <li>• De bus niet meer door de Krugerlaan laten rijden. De Krugerlaan is hiervoor eigenlijk net te smal. Het geeft veel ophoud en zorgt voor gevaarlijke situaties. Herindelen en hierbij de parkeervakken verlengen.</li> <li>• Verkeer in de Bothastraat omdraaien. Wat nu veelal gebeurd is dat mensen de Krugerlaan willen verlaten (richting de dijk) en dan linksaf slaan. Dit mag eigenlijk niet maar anders moet je helemaal terugrijden naar de Hertogstraat).</li> </ul>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>Met name op de Hertzogstraat is zeer weinig ruimte voor de bus. Daarom is er in het verkeerscirculatieplan (VCP) voor gekozen om de busroute te verleggen naar de Sportlaan/ Joubertstraat. In het wijkmobiliteitsplan is opgenomen dat er nog gezocht moet worden naar een geschikte locatie voor het haltepaar dat nu op de Hertzogstraat ligt. De Briandstraat is hiervoor wellicht een mogelijkheid, maar de Joubertstraat of het samenvoegen van de huidige haltes op Hertzogstraat en Dunantsingel is ook een mogelijkheid. Dit onderdeel wordt nader uitgewerkt, waarbij zowel aandacht is voor de verkeersveiligheid als de loopafstand tussen de woningen en bushalte(s).</p> <p>De rijrichting van de Bothastraat wordt niet aangepast. In de huidige situatie is een logische 'om en om' verdeling van de rijrichting op de zijstraten van Joubertstraat. Verkeer kan hier zowel via de Krugerlaan als de Hertzogstraat de wijk uitrijden.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
135.1	<p>De zienswijze betreffende het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem is dat wij geen voorstander zijn van het instellen van een parkeervergunning in Kort Haarlem.</p> <p>Overdag is er namelijk best parkeergelegenheid in de Krugerlaan.</p> <p>S' Avonds is dat anders.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Ons inziens komt dat doordat veel bewoners meerdere auto' s hebben per adres.  Een parkeervergunning gaat die overlast niet verminderen, alleen de kas van de gemeente spekken.  De meeste van onze bezoekers parkeren op ons eigen terrein.  Toch lijkt het ons voor patiënten niet prettig als er parkeergeld betaald moet worden als ze toch op de Krugerlaan parkeren.  Dat de bushalte in het plan verdwijnt zal voor een enkele patiënt een stuk verder lopen zijn.  Maar ongetwijfeld zijn er meer buspassagiers voor de Zuidrandflat, dus die keuze kunnen we wel billijken.</p>		
136.1	<p>Hiermee dien ik mijn zienswijze in op het Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem, en verzoek ik u het Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem dienovereenkomstig aan te passen.</p> <p>Onlangs werd onder mijn aandacht gebracht, het Ontwerp-Wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem. Ik woon in Kort Haarlem, aan de Christiaan de Wetstraat. De website van de gemeente Gouda (via Gouda.nl) zegt hierover:</p> <p>Begin citaat:  Op 13 december 2022 heeft het college het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem openbaar gemaakt. Vanaf 14 december ligt het plan voor 6 weken ter inzage. U kunt het plan bekijken op de website van Royal HaskoningDHV en uw mening erover geven. Dat heet een zienswijze. U kunt uw zienswijze tot en met 25 januari 2023 mailen naar gemeente@gouda.nl. Schrijf in de mail dat het gaat om het onderwerp 'zienswijze Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem'.  Einde citaat.</p> <p>Mijn zienswijze is als volgt:</p> <p>Het stadsbestuur maakt in het Ontwerp-Wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem nieuwe omtrekkende bewegingen in de richting van "betaald parkeren", wat een eufemisme is voor een parkeerverbod waarvoor je dan weer een ontheffing kunt kopen. "Betaald parkeren" is eerder door de wijkbewoners van Kort Haarlem afgewezen, en wordt nu weer voorgesteld, door het college, zonder dat hierover met de belanghebbende burgers, bewoners van Kort Haarlem, duidelijk is gecommuniceerd of overlegd. Het wekt in dat verband weinig vertrouwen dat het college de terinzagelegging van het Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem nu wil uitvoeren door publicatie achter een aantal keren doorklikken, op een niet-gouda.nl-website, die niet</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>van de gemeente Gouda is, waardoor slechts een geharde internet-rechercheur de relevante informatie behorend tot het Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem zal kunnen vinden. Is het wel de bedoeling van het college, dat belanghebbende burgers deze informatie vinden? Je kunt je ook afvragen, of deze publicatie wel een rechtsgeldige terinzagelegging is.</p> <p>Ik ben tegen het invoeren van "betaald parkeren" in mijn straat en in mijn wijk (Kort Haarlem) daaromheen. "Betaald parkeren" lost in het algemeen niets op, het is een oplossing op zoek naar een probleem, en het vergroot parkeerplaatstekorten alleen maar, door deze te verplaatsen naar de buitenranden van een eenmaal ingestelde betaalde zone, waardoor een beleid van dergelijke parkeerverboden zichzelf als een olievlek zal voortplanten (ook wel waterbed-effect genoemd).</p> <p>Het invoeren van "betaald parkeren" in "deelgebieden" heeft ditzelfde probleem (olievlek- of waterbed-effect), en leidt tot vergroting en verplaatsing van parkeerplaatstekorten. Daarom ben ik ook tegen het invoeren van "betaald parkeren" in "deelgebieden" van Kort Haarlem.</p> <p>"Betaald parkeren" heeft het grote nadeel, dat het parkeren van een eigen vervoermiddel nabij de eigen woning, dat nu kosteloos is, ineens geld zou gaan kosten, met zoals gebruikelijk voor dit soort "regelingen" een oplopend kostenniveau. Hetzelfde geldt voor het parkeren door bezoekers (zoals familie, kinderen) van bewoners: ineens moeten zij gaan betalen voor parkeren, met een stijgend kostenniveau. Een dergelijke parkeerbelastingwoeker moeten wij in Gouda en in onze wijk niet willen.</p> <p>Daarom ben ik voor het handhaven van ons recht op Vrij Parkeren. Ik moet er niet aan denken, op dit gebied, in mijn directe leefomgeving, geconfronteerd te worden met het micromanagement van een overregulerende overheid. Het stadsbestuur dient van onze bewegingsvrijheid, onze mobiliteit en onze vrijheid af te blijven!</p> <p>Ik ga ervan uit, dat het recht op vrij parkeren van de burgers, bewoners van Kort Haarlem vanaf nu definitief wordt geëerbiedigd en ik dank u voor uw transparante behandeling.</p>		
137.1	<p>Graag deel ik mijn mening als volgt:</p> <p>Ik ben voor;</p> <p>Krugerlaan een bus vrije straat maken. Nooit begrepen waarom hier voor</p>	<p>Het gebrek aan beschikbare ruimte voor de bus in de Hertzogstraat en Krugerlaan is inderdaad de aanleiding geweest voor de maatregel om de busroute te verleggen via de Sportlaan en Joubertstraat.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>gekozen is. Levens gevaar groot ding. Toetert dagelijks in de straat als er even geladen! gelost wordt en heeft een opmerkelijk uitzonderingspositie in de Hertzogstraat mbt het eenrichtingsverkeer.</p> <p>Versmallingen eruit en de snelheid beperken met drempels. Parkeervakken maken om logischer te parkeren.</p> <p>Ik ben tegen betaald parkeren! Is een melkkoe en voelt voor mij als een extra belasting. Hier hebben we er al genoeg van.</p> <p>Bothastraat verkeer omdraaien om zo veiliger de wijk uit te kunnen en de druk van de Krugerlaan te halen.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>De rijrichting van de Bothastraat wordt niet aangepast. In de huidige situatie is een logische 'om en om' verdeling van de rijrichting op de zijstraten van Joubertstraat. Verkeer kan hier zowel via de Krugerlaan als de Hertzogstraat de wijk uitrijden.</p>	
138.1	<p>Punt Betaald parkeren. Ik woon op de Krugerlaan en ben tegen betaald parkeren Er vanuit gaande dat het de bedoeling is om parkeerproblemen aan te pakken.</p> <p>Momenteel zijn er plekken in de buurt waar al wel betaald parkeren is. Wat er gebeurd is dat de meeste mensen die in dit gebied wonen hun auto bij ons voor de deur zetten en naar huis / de binnenstad / De Zuidrandflat wandelen. (De betaald parkeren plekken zijn vrij en een straat verderop staat letterlijk de berm vol. )</p> <p>Dit zorgt op bepaalde momenten inderdaad voor parkeerproblemen. Vooral in weekenden, donderdagavond(koopavond) en 's nachts (Dat laatste gaat betaald parkeren niet oplossen gezien dit waarschijnlijk tot 21:00 is)</p> <p>Op het moment dat de Krugerlaan e.o. betaald parkeren word verplaatst dit probleem zich alleen maar.</p> <p>Een beter oplossing zou zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Overtuig o.a. Zuidrandflat om parkeren op hun terrein voor bewoners/bezoek gratis te maken.</li> <li>- Maak bijvoorbeeld klein amerika de eerste zoveel uur gratis zodat binnenstad bezoekers daar terecht kunnen. Uiteindelijk zijn we allemaal "zuinige Hollanders" dus als er 1 euro op parkeren bespaard kan worden dan doen we dat ook.</li> </ul> <p>Punt Wegversmallingen</p> <p>Wederom vanuit de Krugerlaan gezien, vervang die versmallingen voor</p>	<p>Zie antwoord bij zienswijze 1.1.</p> <p>Bij de herinrichting van de Krugerlaan (voor het realiseren van de hoofdfietsroute) wordt onderzocht welke snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk en het meest effectief zijn voor deze straat.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>drempels. Het lijkt soms een sport om vanuit de Sportlaan zo hard mogelijk de Krugerlaan in te rijden. Die wegversmalling houdt dit alleen tegen als er een tegenligger aankomt, of lokt dit gedrag juist uit om als eerste langs de versmalling te komen. Afgelopen week ging dit nog helemaal mis. Een auto die de wegversmalling over het hoofd zag, de paaltjes op de versmalling raakt waardoor de auto verderop op zijn zijde tot stilstand kwam. Dit was niet gelukt met een snelheid van 30km/h.</p>		
139.1	<p>Ik woon op het adres Krugerlaan (KL). Hoewel volgens mij van het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem 2022 slechts een summier samenvatting bekend is gemaakt, zonder concrete tekeningen en uitleg en met meerdere voorbehouden (bijvoorbeeld met betrekking tot de geplande fietsbrug in het verlengde van de KL (basis of luxe, eerste of derde fase en wel of geen mobiliteitsvoorziening). De fietsbrug is een voorwaarde om van de KL een fietsroute te maken. Niet is uitgelegd wat dat is en wat dat betekent voor de geplande herinrichting. Hierbij kort mijn voorlopige zienswijze. Ik ga er van uit dat als de plannen concreet worden, er een nieuwe ronde met zienswijzen komt, want de nu verstrekte informatie is onvoldoende voor goed onderbouwde zienswijzen.</p> <p>Ik beperk me tot het deel van de KL waar ik woon (vanaf de Karnemelksloot tot de Zoutmanstraat).</p> <p>In het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem 2022 is voor dat stuk voorzien in:</p> <p>4a : Fietsbrug over Karnemelksloot:</p> <p>Zienswijze op 4a: Volgens mij is een nieuwe fietsbrug niet nodig omdat er al een brug is in het verlengde van de Burgemeester Martenssingel die autovrij kan worden gemaakt. Ook verwacht ik dat de geplande fietsbrug(gen) (één of twee?), waarvan ik geen tekening op internet heb kunnen vinden, een in mijn ogen onwenselijke afbreuk doet aan de nu mooie historische en enigszins landelijke aanblik van de Karnemelksloot met de hefbruggetjes. Dat heeft dan wel niets met mobiliteit te maken, maar kan daar niet los van worden gezien. De fietsbruggen zijn in de planning zo onzeker, dat er misschien beter meteen vanaf kan worden gezien. Zijn ze wel haalbaar en betaalbaar en voor welk probleem zijn ze een oplossing? Als in het verlengde van de KL geen fietsbrug(gen) kom(en)t, zo lees ik ergens, dan zou niet de KL maar de Joubertstraat een fietsroute kunnen worden (serieus?). Zo vaag allemaal. Hoe kunnen we een zienswijze geven, ook over het volgende punt, als we niet weten hoe de plannen zullen uitpakken?</p>	<p>Om het gebruik van de fiets te stimuleren en diverse hoofdfietsroutes door Gouda logischer en directer te maken, zien wij wel degelijk meerwaarde in een nieuwe fietsbrug over de Karnemelksloot tussen de Krugerlaan en de Zuidelijke Burgvlietkade. Deze maatregel is ook onderdeel van het verkeerscirculatieplan.</p> <p>Op dit moment is er nog geen concreet ontwerp voor de fietsbrug gemaakt, maar wordt eerst onderzocht welke locatie(s) haalbaar is. Als blijkt dat een nieuwe fietsbrug over de Karnemelksloot haalbaar is, dan wordt een ontwerp voor de brug uitgewerkt.</p> <p>Voor de Krugerlaan is op dit moment geen ontwerp gemaakt. Bij het uitwerken van een ontwerp voor de herinrichting van de Krugerlaan wordt niet alleen rekening gehouden met de wensen vanuit mobiliteit, maar ook gekeken naar de ruimtelijke kwaliteit van de straat. Bij voorkeur worden meerdere doelen versterkt bij het herinrichten van de straat.</p> <p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>10: Herinrichting van de KL als hoofdfietsroute.</p> <p>Zienswijze op 10: Ook hier geldt dat ik geen ontwerptekening of uitleg van de herinrichting heb kunnen vinden. Hoe gaat die er uitzien? Wat is een hoofdfietsroute? Wat zijn de te verwachten verkeerseffecten van een hoofdfietsroute voor de bewoners van de KL? Hoe kunnen de bewoners van de KL zonder die informatie aangeven wat ze ervan vinden? Mijn zorg is dat het statige en historische karakter en het mooie uiterlijk van de straat door de herinrichting verdwijnt. Dat heeft dan wel niets met mobiliteit te maken, maar kan daar niet los van worden gezien. Ik hou het graag zoals het nu is, met de mooie bomen (is de herinrichting geen excuus om die te verwijderen?) en straatstenen. Het moet hier niet als in Goverwelle worden met asfalt of gekleurd asfalt en fluorescerende of lelijke verkeersdrempels. Ook zou de herinrichting wat mij betreft niet ten koste mogen gaan van de parkeerruimte, die al beperkt is. Er is voor KL wel een stuk trottoir waar volgens mij beter een parkeerplaats van kan worden gemaakt. Het is prima fietsen op de KL. Dat is op de Joubertstraat wel anders, maar die straat valt buiten het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem 2022.</p> <p>1e : invoeren betaald en vergunning parkeren.</p> <p>Zienswijze op 1e: Opnieuw geen toelichting. Voor welk probleem is dit een oplossing? Wat is het doel en wat zijn de te verwachten effecten? Gaat het voor de KL om één of beide maatregelen? Dat blijkt niet uit de beschikbare gegevens. De huidige parkeerdruk is groot. De bewoners kunnen niet allemaal hun auto kwijt in eigen straat. Dat komt omdat sommige gezinnen meerdere auto's hebben, omdat er soms campers of caravans (voor de vakantie) of containers en auto's of auto's van aannemers (voor werkzaamheden aan huizen) geparkeerd worden, omdat ondernemers uit en bezoekers van de binnenstad hun auto's hier parkeren (vouwflets in de achterbak), omdat er aan de KL een school en meerdere bedrijven zijn, waarvan de bezoekers hier parkeren, en omdat er langdurige werkzaamheden zijn aan omliggende straten (Burgemeester Martenssingel, Zoutmanstraat) waardoor bewoners van die straten ook in de KL (moeten) parkeren. En natuurlijk de elektrische laadpalen. Ik heb geen bezwaar tegen vergunning parkeren, als het doel en de verwachting is dat de parkeerdruk minder groot wordt en bewoners meer kans hebben op een parkeerplek in hun straat. Een dergelijke motivering heb ik niet gelezen.</p> <p>3: instellen verboden voor grote en zware voertuigen: prima.</p>		



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
140.1	<p>1) In de eerstvolgende fase gaat de parkeerdruk gemeten worden. De definitie "<i>De parkeerdruk is hoeveel auto's er staan ten opzichte van het aantal parkeerplaatsen dat er is...</i>" lijkt mij onvoldoende nauwkeurig; de uitkomst wordt bepaald door het moment van de dag dat gemeten wordt. Zo is het na 18:00 op een doordeweekse dag vrijwel onmogelijk een vrije parkeerplaats te vinden (moment dat bewoners terugkomen van werk, parkeerdruk &gt;100%) maar midden op de dag is er vaak nog voldoende gelegenheid (bewoners aan het werk, parkeerdruk &lt;100%). Ik ben van mening dat te veel en ongenueanceerd een relatie wordt gelegd met het aanbod en te weinig met het vastgoed: Er van uitgaande dat gemiddeld voor elke woning een ruimte is die voldoende is voor één auto, maar niet voor meer auto's, betekent dit dat huishoudens met meer dan 1 auto een onevenredig beslag leggen op de beschikbare ruimte. Alhoewel het openbare ruimte betreft, waaraan als zodanig geen parkeerrechten ontleend kunnen worden, zou het redelijk zijn om bewoners toe te staan om 1 auto voor hun deur te zetten, en de onevenredige belasting van additionele auto's niet kosteloos op de overige buurtbewoners af te wentelen. Eerste auto kosteloze vergunning (je mag parkeren, als er plaats is) en volgende auto's en bezoekers c.q. niet-buurtbewoners betaald parkeren. Ik sluit mij aan bij de buurtbewoners (en anderen) die van mening zijn dat een parkeervergunning geen oplossing van het probleem brengt omdat het alleen recht geeft om te parkeren ALS ER PLAATS IS, en aan de parkeergelegenheid als zodanig niets verandert. Situatie blijft dus nagenoeg gelijk, er worden lasten geïntroduceerd waar geen nieuwe rechten tegenover staan.</p> <p>2) Elektrische voertuigen en laadpalen. Het komt mij voor dat in mijn deel van de wijk (Krugerlaan) in verhouding tot de rest van Gouda veel bezitters van elektrische auto's zijn met een nu nog voldoende (complimenten) aanbod van laadpalen. Ik verwacht dat het aantal EV's sterk blijft groeien en het zou goed zijn voor de duurzaamheids ambities van de gemeente om dit aanbod daarmee in de pas te laten lopen. Uiteraard komt het ook hier voor dat auto's te lang aan de laadpaal staan. Naast allerlei andere mogelijkheden om dit te voorkomen, zou de gemeente misschien een faciliterende rol kunnen spelen bij het met elkaar in contact brengen van eigenaren van EV's: uit ervaring weet ik dat in een WhatsApp groep vaak voldoende bereidwilligheid is om bij 'laad-nood' voor elkaar plaats te maken. Zo'n onderling verbonden groep is in eerste instantie een eigen initiatief, maar het is niet eenvoudig om alle EV gebruikers uit een buurt aangesloten te krijgen; dat is waar de gemeente mogelijk bij zou kunnen helpen. Overigens zal het netwerk-concept ook wanneer het deelgebruik van auto's meer opgang doet een belangrijke rol spelen.</p>	<p>1. Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>2. Met betrekking tot laadpalen is in het wijkmobiliteitsplan opgenomen het huidige laadpalenbeleid van de gemeente Gouda gevolgd wordt. Hierbij wordt er rekening mee gehouden dat het aantal laadpalen toeneemt in verhouding tot de groei van het aandeel elektrische auto's.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Het argument dat de laadplekken vaak ongebruikt zijn, en dus parkeercapaciteit opsouperen, klopt maar is in een transitie periode onvermijdelijk. Naar mijn mening ook een argument om fossiele rijders over de streep te trekken en idealiter gaan we natuurlijk langzaam naar uberhaupt <i>minder</i> autogebruik.</p>		
141.1	<p>Graag een reactie op het wijkmobiliteitsplan zoals ingediend op 14 december 2022.</p> <p>Graag het verzoek om niet betaald parkeren in te voeren, maar een regeling dat er tot 16:00 uur gratis geparkeerd kan worden. Tot 16:00 uur is het aan de Krugerlaan handig om voor klanten van artsen en zorgflatbezoekers de gelegenheid te bieden hier te kunnen parkeren.</p> <p>Maar vanaf 16:00 uur / 17:00 uur moeten de parkeerplaatsen ter beschikking staan van de bewoners.</p> <p>Nu wordt er ook regelmatig (lang) geparkeerd door 'verre' bewoners die hun voertuig in de Krugerlaan parkeren en er dan per fiets of andere auto weer vandoor gaan. Men parkeert buiten de betaald parkeergordel. Als de Krugerlaan ook betaald parkeren zou worden wordt het probleem gewoon verlegd naar de volgende gordel. Dit biedt geen oplossing.</p> <p>Sterk voorstander ben ik als bewoner van de Krugerlaan voor het afschaffen van de busroute over de Krugerlaan. Het past allemaal maar net (niet).</p> <p>Graag ben ik bereid om e.e.a. toe te lichten, er is daartoe ook een burgerinitiatief parkeren om eventueel mee te sparren. Nu lijkt het of de bezwaren niet ter harte zijn genomen, wat jammer zou zijn voor de woonbeleving in de toekomst.</p> <p>Graag wordt ik op de hoogte gehouden van de planning en wijzigingen aangaande het plan om de wijk/de Krugerlaan opnieuw in te richten.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>Uw suggestie nemen we mee in de uitwerking van de scenario's.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
142.1	<p><b>Zienswijze 1</b></p> <p>Als burgerinitiatief hebben wij destijds middels een enquête onderzocht welke de meningen zijn omtrent het parkeren in de wijk voor het gedeelte waar nu niet voor parkeren wordt betaald. U wel bekend.</p> <p>In bijgaande documenten treft u daartoe andermaal de informatie aan. In het overzichtskaartje is duidelijk te zien hoe de meningen in de wijk zijn verdeeld (groene stippen voor betaald parkeren, rode stippen tegen).</p> <p>De onderliggende stukken van alle bewoners die hebben gereageerd hebben wij nog steeds in ons bezit en kunnen worden ingezien. Destijds is in overleg</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>met de wethouder besloten om deze stukken niet openbaar te maken in het kader van de AVG.</p> <p>Wij zijn van mening dat alle onderliggende stukken in principe kunnen gelden als een zienswijze. Daarmee dienen we in feite namens bewoners die hebben gereageerd 286 zienswijzen in en met de Zuidrandflat er bij 506!!.</p> <p>Waarom reageren wij op deze wijze. Wel nu, er zijn wel een aantal contactmomenten geweest en van gemeentezijde is dan wel gesteld dat rekening is gehouden met ons onderzoek, echter hoe onze informatie is behandeld is voor ons totaal onduidelijk. Inhoudelijk heeft er nimmer op enig niveau een fatsoenlijke uitwisseling plaatsgevonden.</p> <p>Daarom kunnen wij alleen maar de conclusie trekken dat indien in ons onderzoek 90% tegen betaald parkeren is, er in uw wij kmobiliteitsplan totaal geen rekening is gehouden met deze uitslag. In de raadsmemo van 15 februari 2022 werd toegezegd dat indien een meerderheid van de bewoners tegen betaald parkeren zou zijn, dit zou worden gehonoreerd. De betrouwbaarheid lijkt dus ver zoek.</p> <p>Conclusie op dit onderdeel als zienswijze:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wij zijn tegen betaald parkeren</li> <li>• Wij zijn tegen betaald parkeren per deelgebied want dan ontstaat er een waterbedeffect.</li> <li>• Wij zijn voor een betere parkeervakindeling/ optimalisatie van de beschikbare ruimte met behoud van de kwaliteit zoals voldoende groen.</li> <li>• Wij zijn voor een ruimere creatieve benadering inzake de parkeerproblematiek, zoals bijvoorbeeld een goedkope nachtvergunning (11.00 tot 6.00 uur) voor bewoners teneinde vreemd-parkeerders te ontmoedigen.</li> </ul> <p>Wij wachten uw reactie af, maar hopen in tussen tijd dat er op een open, transparante en democratische wijze wordt gehandeld.</p>		
142.2	<p><b>Zienswijze 2</b>  Procedureel  Destijds is in samenwerking door de gemeente met Spark in de wijk onderzoek verricht. De wijze waarop dit was georganiseerd was voor ons discutabel. Er werden discussierondes met vertegenwoordigers uit de wijk georganiseerd terwijl de keuze van deze vertegenwoordigers voor de buitenwereld ten ene male zeer onduidelijk was. Bij het bepalen van keuzes werd zondermeer duidelijk dat deze vertegenwoordigers totaal geen afspiegeling van de wijk vormden. Vervolgens heeft Spark een eindrapportage</p>	<p>Het wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem gaat niet alleen over parkeren, maar over allerlei zaken die spelen op mobiliteitsgebied in de wijk. Zo zijn er ook maatregelen voorgesteld voor fietsverkeer, vrachtverkeer, verkeerscirculatie en openbaar vervoer. In uw zienswijze verwijst u naar de brief die bij alle bewoners van de wijk is bezorgd</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>gemaakt waarbij uitgangspunten en conclusies ook geen recht deden aan de werkelijkheid.</p> <p>Wij maken ons duidelijk zorgen over de huidige gang van zaken, waarbij andermaal moet worden geconstateerd dat bewoners <b>totaal niet</b> op de hoogte zijn van wat er nu werkelijk speelt. Als gemeente zult u zeggen we hebben procedureel volgens de juiste wettelijke kaders gehandeld. Dat wordt een gemeente ook geacht te doen. Maar als in dat proces momenten worden uit gekozen waarop de burgers minder alert zijn, of de informatievoorziening wordt een zoektocht, dan valt er wel iets op af te dingen.</p> <p>In de huidige situatie wordt de parkeerproblematiek ondergebracht in het Wijkmobiliteitsplan en wordt daardoor voor het publiek veel minder zichtbaar. Burgers moeten ook nogal hun best doen om de juiste stukken boven tafel te halen (we hebben veel gehoord dat stukken niet onmiddellijk te vinden zijn en dan moet ook nog worden doorgelinkt op de website van een partij NIET de gemeente zijnde en daar is pas achterliggend informatie beschikbaar). De gemeente heeft een brief met aankondigingen rondgestuurd in juni 2022, vlak voor de grote vakantie en dan met de ruime omschrijving "wijkmobiliteit". Daardoor was men mogelijk niet er van doordrongen dat de eerder zogenaamd onderzochte parkeerproblematiek hierin ook weer aan de orde kwam. U zult zeggen er is juist en formeel gehandeld. Hoe het kan weten wij ook niet, maar bij de meerderheid van de bevolking in Kort Haarlem is gewoon de boodschap niet doorgedrongen.</p> <p>In ieder geval werd er een proces doorlopen waarvan ook wij als burgerinitiatief niet de hoogte waren, er zijn ons ook geen vragen gesteld of we zijn nergens bij betrokken. Wel werd gemeld dat er rekening is gehouden met ons eerder onderzoek. Maar hoe en op welke wijze is ons nooit gemeld. Totale onduidelijkheid en bij ons het gevoel genegeerd te worden.</p> <p>In het webinar medio oktober kon nog van gedachte worden gewisseld, echter één van onze initiatiefnemers werd volledig genegeerd. In zekere zin kwam eea over als "gekleurd" en werd al duidelijk welke blikrichting men voor ogen had.</p> <p>Vervolgens hebben wij omdat het erg stil werd nog een verontrustende mail naar het College van B&amp;W en de portefeuille wethouder gestuurd op 13 december 2022.</p> <p>Het antwoord was dat de mail zou worden beantwoord, maar er werd geen melding gemaakt van het feit dat op 14 december 2022 het concept-mobiliteitsplan openbaar is gemaakt. Dat geeft andermaal geen goed gevoel.</p> <p>Op 21 december 2022 ontdekten wij bij toeval in het Kontakt / de Goudse Post de aankondiging over de openbaarmaking. De meeste bewoners lezen dit</p>	<p>om huidige verkeersknelpunten door te geven. In de reacties op deze inventarisatie van knelpunten voor het wijkmobiliteitsplan onder bewoners is het thema parkeren het vaakst genoemd. Hieruit blijkt voor ons dat parkeren in Kort Haarlem bij diverse bewoners gevoelig ligt. Daarnaast is gesproken met een bewonersafvaardiging uit de wijk, waaronder enkele mensen die ook betrokken waren bij de eerdere discussierondes over het parkeeronderzoek in de wijk.</p> <p>Gedurende het proces om te komen tot een wijkmobiliteitsplan voor Kort Haarlem zijn op de website van de gemeente Gouda regelmatig berichten verschenen om bewoners op de hoogte te houden van de voortgang van het wijkmobiliteitsplan. In de brief aan alle bewoners is ook verwezen naar deze pagina. Daarnaast is een webinar georganiseerd waarin het ontwerp-wijkmobiliteitsplan is gepresenteerd en er na afloop van de presentatie gelegenheid was om vragen te stellen</p> <p>De inspraak heeft conform de Algemene inspraak- en participatieverordening Gouda plaatsgevonden. Op de websites van de wijkmobiliteitsplannen waren de stukken op 14 december gepubliceerd, na het collegebesluit op 13 december. Per abuis is de officiële bekendmaking pas op 20 december gepubliceerd. Dit heeft plaatsgevonden op de gebruikelijke wijze via een officiële bekendmaking in het Gemeenteblad van Gouda. Meer informatie over officiële bekendmakingen van de gemeente Gouda is te vinden op de</p>	

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>soort berichten niet. Daarnaast is men zo vlak voor kerst al helemaal niet gefocust op dit soort berichten. Daar komt nog bij dat niet iedereen het Kontakt ontvangt omdat het een gratis blad is. Samengevat komt het er op neer dat wie je het ook vraagt, dat nagenoeg iedereen <b>niet</b> op de hoogte is! En daarom is andermaal een actie ondernomen om de bewoners te wijzen op het indienen van zienswijzen (let wel: wij krijgen berichten dat zowel voor- als tegenstanders van bepaalde zaken gewoon niet op de hoogte waren en nu alsnog zullen reageren).</p> <p>Samengevat: Formeel zal er juist gehandeld zijn in dit proces, maar toch krijgen wij als bewoners hierbij geen zuiver gevoel. Wij zijn van mening dat de echte mening van de bewoners anders boven tafel moet worden gehaald. Democratisch, maar vooral ook controleerbaar!!</p> <p>Wij wachten uw reactie af, maar hopen in tussen tijd dat er op een open, transparante en democratische wijze wordt gehandeld.</p>	<p>website: <a href="http://www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen">www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen</a>. Aanvullend op de gebruikelijke communicatie over officiële bekendmakingen is op 11 januari een extra nieuwsbericht op de website van de gemeente Gouda geplaatst. Dit nieuwsbericht is ook meegezonden aan de geabonneerden op de Nieuwsbrief van die week.</p>	
142.3	<p><b>Zienswijze 3</b> In mail 2 wordt melding gemaakt van onderstaande mail aan het College. Voor de goede orde sturen we deze even door en voor het overzicht van onze reacties. Wij wachten uw reactie af, maar hopen in tussen tijd dat op een open, transparante en democratische wijze wordt gehandeld.</p> <p>In eerste plaats willen we hier nogmaals duidelijk naar voren brengen dat ons burgerinitiatief pkrugerlaan@gmail.com niet alleen betrekking had op de Krugerlaan, maar op een zeer ruim gebied daar om heen. Bijgaand document, welke reeds eerder werd verstrekt, laat duidelijk zien welke straten in onze enquête zijn meegenomen.</p> <p>Daarnaast spreken we onze ernstige zorg uit met betrekking tot het proces en de uitkomst inzake de parkeerproblematiek. We proberen enkele aspecten er uit te lichten</p> <p>1. Er is gemeld dat ons burgerinitiatief is / wordt meegenomen in de onderzoeken. Wat dat precies inhoudt en hoe dit initiatief van enige invloed zou kunnen zijn is niet gedefinieerd. Bovendien is het erg stil en eerdaags worden we mogelijk geconfronteerd met verrassende uitkomsten en besluitvorming die onomkeerbaar is. Op de website betreffende het wijkmobiliteitsplan worden de procedures en communicatie met de bewoners beschreven. Wij zijn van mening dat gezien de reacties de bewoners niet</p>	<p>1. De resultaten van het burgerinitiatief zijn meegenomen bij het opstellen van het wijkmobiliteitsplan dat er geen scenario met parkeerregulering was dat op steun van meer dan 50% van de respondenten kon rekenen. Mede daarom willen we bij de verdere uitwerking van het gereguleerd parkeren verschillende scenario's opstellen met variatie in de kosten en tijden waarop de parkeerregulering geldt. Deze scenario's worden nog voorgelegd aan de bewoners.</p> <p>2. Het college houdt vast aan het voorstel om gereguleerd parkeren in de hele wijk in te voeren. De scenario's (tijden en kosten) voor gereguleerd parkeren worden eerst uitgewerkt en daarna voorgelegd aan de bewoners. Hierdoor kan het scenario waar het meeste draagvlak voor is worden ingevoerd.</p> <p>3. Bij het opstellen van het</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>voldoende op de hoogte zijn van de gang van zaken (zie onder meer ook onder punt 3).</p> <p>2. In één van de antwoorden tijdens het webinar op 13 oktober 2022 onder het hoofdstuk parkeren (letterlijke tekst onderaan onder A.), wordt gesteld dat vorm van parkeerregulering nog moet worden onderzocht, maar er is al wel sprake van tijden en tarieven. Kortom het lijkt er op dat al lang is besloten dat betaald parkeren zal worden ingevoerd. Als op een dergelijke wijze besluiten worden genomen wordt in ieder geval geen rekening gehouden met ons parkeeronderzoek en worden de bewoners op ondemocratische wijze buiten spel gezet. Daar hebben wij buitengewoon grote problemen mee!</p> <p>3. Op onderstaand kaartje B. "inventarisatie wijkmobiliteitsplan / parkeren" wordt inzichtelijk gemaakt wie er met betrekking tot het onderwerp parkeren hebben gereageerd. Als we bijvoorbeeld de Krugerlaan beschouwen zijn dat dus erg weinig reacties, terwijl ons "parkeeronderzoek" een zeer grote respons laat zien. We krijgen hierbij de gedachte dat enige democratische wijze van kunnen reageren hier niet heeft kunnen plaatsvinden omdat de bewoners gewoon niet op de hoogte zijn van de gaande ontwikkelingen.</p> <p>Er zijn allicht nog veel meer aspecten te duiden, maar we beperken ons hier nu tot bovenstaande. Wel willen we u er nog op wijzen dat in de voorgaande onderzoeken er duidelijk is gesteld dat de mening en adviezen van bewoners in brede zin zouden worden betrokken bij een oplossingsgerichte aanpak. Bovendien is er gesteld dat er bij betaald parkeren een meerderheid van de bewoners vr diende te zijn. Zie ook memo aan de gemeenteraad, dossier 5078, Parkeerregulering Kort Haarlem, datum 15 februari 2022 (tevens als bijlage opgenomen).</p> <p>Onze stelling blijft: Wij zijn niet tegen parkeerregulering (lees betaald parkeren), als het dan ook maar een probleem oplost. Uitzonderingen daargelaten kan worden gesteld dat de grootste parkeerdruk wordt veroorzaakt door het "eigen auto bezit". Kortom als dan betaald parkeren wordt ingevoerd lost dat de parkeerdruk voor het merendeel niet op en wordt deze maatregel ervaren als een vorm van verkapte belasting. Wij zijn ons er wel degelijk van bewust dat op sommige plekken in de overgang naar betaald parkeren extra parkeerdruk aanwezig is. Daarom hebben wij al eens als idee aangedragen om die bewoners die er direct mee worden geconfronteerd een goedkope vergunning aan te bieden om vervolgens in het huidige betaald parkeren gebied te mogen parkeren. Hier is niets mee</p>	<p>wijkmobiliteitsplan is niet alleen gekeken naar de huidige knelpunten (aangegeven door bewoners of vanuit eerdere onderzoeken), maar zijn ook effecten van maatregelen in de omgeving van de wijk meegewogen. Bijvoorbeeld de voorgestelde plannen voor het autoluw maken van de Binnenstad kunnen zorgen voor een hogere parkeerdruk in Kort Haarlem. Door in de hele wijk gereguleerd parkeren in te voeren worden parkeerknelpunten voorkomen en verbeteren we de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijk. Voor de invoering van het gereguleerd parkeren worden diverse scenario's uitgewerkt, die worden voorgelegd aan alle bewoners van de wijk.</p> <p>Bij het opstellen van de wijkmobiliteitsplannen zijn bewoners op diverse momenten betrokken. Bij de start van de werkzaamheden om het wijkmobiliteitsplan te maken hebben alle inwoners van de wijk een brief ontvangen. In deze brief is aangegeven dat bewoners hun wensen en knelpunten kunnen delen op het gebied van mobiliteit op een online kaart of tijdens inloopuren op het Huis van de Stad. Daarnaast is in deze brief verwezen naar de gemeentelijke website, waar regelmatig berichten zijn geplaatst over de voortgang van het wijkmobiliteitsplan. Tijdens het opstellen van het wijkmobiliteitsplan zijn georganiseerde stakeholders enkele malen gevraagd om mee te denken met het wijkmobiliteitsplan. Tijdens een webinar is het concept wijkmobiliteitsplan gepresenteerd en zijn na afloop van de presentatie vragen van bewoners beantwoord.</p>	

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>gedaan.</p> <p>Samengevat: Inmiddels krijgen wij het gevoel dat zonder te veel ruchtbaarheid door de gemeente Gouda wordt voorgesorteerd op parkeerregulering / betaald parkeren. Inmiddels onderdeel van het wijkmobiliteitsplan en dus minder zichtbaar. Binnenkort zou er dan zo maar een voorstel kunnen liggen en daarna een besluit worden genomen. De tekst op de website onder planning luidt als volgt: <i>We passen momenteel het ontwerp-wijkmobiliteitsplan aan. Daarna gaat het ontwerp-wijkmobiliteitsplan naar het college. Het college besluit dan welke maatregelen zij wel of niet uit wil voeren en wanneer. Daarna leggen we de plannen ter inzage en kunt u het plan bekijken. We verwachten dat dit eind 2022 is. Als u wilt, kunt u dan uw mening er over geven. Dat heet een zienswijze. U kunt het <u>concept-wijkmobiliteitsplan</u> inzien.</i> Als bewoners, wakker geworden alsnog bezwaar maken zal de gemeente kunnen reageren met: de bewoners hadden procedureel kunnen reageren of een zienswijze in kunnen dienen. Over het algemeen zullen de meeste bewoners de procedures niet hebben gezien of kunnen volgen. En daarom hebben wij er moeite mee dat de bewoners niet goed in het proces worden betrokken. Als middels een <b>burgerinitiatief</b> de mening van de wijk inzake parkeren boven tafel wordt gehaald ontstaat er een ander beeld dan wat nu in de conceptstukken / informatie via de website wordt gepresenteerd.</p> <p>Ondanks toezegging is er van de gemeente geen initiatief ondernomen om met ons in deze fase van het proces in gesprek te komen, dan wel duidelijk te maken hoe onze enquête daadwerkelijk wordt mee genomen.</p> <p>Deze mail is slechts fragmentarisch van karakter en zeker niet volledig, daarvan zijn we ons bewust, echter wij willen een duidelijk signaal afgeven!</p> <p>Wij hopen op een respectvolle behandeling van de belangen van de bewoners en verwachten op korte termijn uw reactie.</p>		
142.4	<p><b>Zienswijze 4</b> Als burgerinitiatief hebben wij de beantwoording van de onlangs gestelde artikel 39 vragen ontvangen: beantwoording schriftelijke vragen Betaald Parkeren Kort Haarlem, dossier nummer 6802, 17 januari 2023. Deze vragen zijn hierbij in de bijlage opgenomen en voorzien van ons commentaar (geel gemarkeerde tekst). Wij dienen deze bijlage als zienswijze in.</p>	Gedurende het proces om te komen tot een wijkmobiliteitsplan voor Kort Haarlem zijn op de website van de gemeente Gouda regelmatig berichten verschenen om bewoners op de hoogte te houden van de voortgang van het wijkmobiliteitsplan. In de brief aan alle bewoners is ook verwezen naar deze pagina. Daarnaast is	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Andermaal spreken wij bij deze onze grote zorg uit.</p> <p>Wij wachten uw reactie af, maar hopen in tussen tijd dat er op een open, transparante en democratische wijze wordt gehandeld.</p>	<p>een webinar georganiseerd waarin het ontwerp-wijkmobiliteitsplan is gepresenteerd en er na afloop van de presentatie gelegenheid was om vragen te stellen.</p>	
142.5	<p><b>Zienswijze 5</b></p> <p>In bijgaand artikel worden kritische opmerkingen geplaatst welke naar wij hebben vernomen bij meerdere politieke partijen spelen. Daarnaast hebben we kennis kunnen nemen van eenzelfde problematiek inzake burgerparticipatie en in dit geval ook de parkeerproblematiek in de gemeente Haarlem (zie NH nieuws.nl 23 januari 2023), de gemeente Den Haag en de gemeente Utrecht.</p> <p>De kernbegrippen met name in het NH Nieuws die worden verwoord zijn de volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Geen vertrouwen meer in de politiek</li> <li>•Ondemocratische beleidsvoering</li> <li>•Gemeente luistert niet naar de bewoners</li> <li>•Ondoorzichtige wijze van informatievoorziening</li> <li>•Crowdfunding voor gang naar de rechter</li> <li>•Onvoldoende: Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur</li> <li>•Vertrouwensbeginsel en rechtszekerheidsbeginsel geschonden.</li> <li>•Beloftes geschonden / negeren draagvlakonderzoek</li> <li>•Waterbedeffecten</li> <li>•Etc.</li> </ul> <p>Het artikel en de trend lijkt in de situatie in Gouda ook deze richting op te gaan.</p> <p>Wij spreken daarom bij deze onze grote zorg uit.</p> <p>Wij wachten uw reactie af, maar hopen in tussen tijd dat er op een open, transparante en democratische wijze wordt gehandeld.</p>	<p>We zien dat u zorgen heeft over het proces dat we gevolgd hebben. Hier nogmaals onze toelichting op dat proces.</p> <p>Bij de start van de werkzaamheden om het wijkmobiliteitsplan te maken hebben alle inwoners van de wijk een brief ontvangen. In deze brief is aangegeven dat bewoners hun wensen en knelpunten kunnen delen op het gebied van mobiliteit op een online kaart of tijdens inloopuren op het Huis van de Stad. Daarnaast is in deze brief verwezen naar de gemeentelijke website, waar regelmatig berichten zijn geplaatst over de voortgang van het wijkmobiliteitsplan. Tijdens het opstellen van het wijkmobiliteitsplan zijn georganiseerde stakeholders enkele malen gevraagd om mee te denken met het wijkmobiliteitsplan. Tijdens een webinar is het concept wijkmobiliteitsplan gepresenteerd en zijn na afloop van de presentatie vragen van bewoners beantwoord.</p> <p>De inspraak heeft conform de Algemene inspraak- en participatieverordening Gouda plaatsgevonden. Op de websites van de wijkmobiliteitsplannen waren de stukken op 14 december gepubliceerd, na het collegebesluit op 13 december. Per abuis is de officiële bekendmaking pas op 20 december gepubliceerd. Dit heeft plaatsgevonden op de gebruikelijke wijze via een officiële bekendmaking in het Gemeenteblad van Gouda. Meer</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		informatie over officiële bekendmakingen van de gemeente Gouda is te vinden op de website: <a href="http://www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen">www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen</a> . Aanvullend op de gebruikelijke communicatie over officiële bekendmakingen is op 11 januari een extra nieuwsbericht op de website van de gemeente Gouda geplaatst. Dit nieuwsbericht is ook meegezonden aan de geabonneerden op de Nieuwsbrief van die week.	
142.6	<p><b>Zienswijze 6</b></p> <p>Inmiddels ontvangen wij berichten dat het mailadres gemeente(gouda.nl voor sommige bewoners niet werkt. Men ontvangt dan een foutmelding en het mailadres is dus onbereikbaar. Wij hebben geen inzicht wie hier allemaal problemen mee hebben. Van een doorgewinterde ICT'er vernamen we dat er een trucje voor is om het probleem te omzeilen. Echter voor de meesten die dit probleem tegen komen zal het wel niet oplosbaar zijn. Daarmee is het dus maar de vraag of iedereen in de gelegenheid wordt gesteld om te reageren en ontstaat mogelijk geen goed beeld van wat er werkelijk in de wijk leeft.</p> <p>Wij spreken daarom bij deze andermaal onze grote zorg uit.</p> <p>Wij wachten uw reactie af, maar hopen in tussen tijd dat er op een open, transparante en democratische wijze wordt gehandeld.</p>	Op 25 januari 2023, de laatste dag van de termijn van de ter inzage legging, heeft zich een landelijke storing voorgedaan in de ICT-systemen. Helaas heeft ook de gemeente Gouda daar hinder van ondervonden. Om iedereen toch de gelegenheid te geven nog zienswijzen in te dienen, is coulant omgegaan met zienswijzen die op 26 en 27 januari zijn binnengekomen. Deze zijn buiten de termijn alsnog in behandeling genomen	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
143.1	Graag wil ik reageren op de voornemens om betaald parkeren in te voeren in de wijk Kort Haarlem. Het invoeren van betaald parkeren lost mijns inziens het probleem niet op. Veel mensen hebben een auto, en zullen deze niet wegdoen wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd. Mensen gaan mogelijk in andere wijken parkeren waardoor het probleem alleen maar verschuift en het niet oplost. Het creëren van voldoende parkeergelegenheid lijkt mij hierin een effectievere oplossing.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
144.1	<p>Gezien het voornemen van de gemeente om betaald parkeren in te voeren in de Kadebuurt, heb ik de volgende vragen:</p> <p>1. Graag verneem ik de mening van de gemeente voor welk probleem het invoeren van betaald parkeren in de Kadebuurt daadwerkelijk een oplossing voor is ten opzichte van de huidige situatie; welk concreet probleem wordt hiermee aangepakt, hoe wordt dit opgelost met de voorgestelde oplossing tot invoering van betaald parkeren?</p>	<p>1. Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>2. Momenteel wordt er in de gebieden met parkeerregulering gehandhaafd op overtredingen. Door het markeren van parkeerplaatsen en het invoeren van parkeerregulering wordt handhaving beter mogelijk. Na de uitbreiding van het gebied</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Graag zie ik uw antwoord feitelijk onderbouwd met voorbeelden uit representatieve andere wijken / steden, aantallen, prognoses en planning);</p> <p>2. Welke tegenprestatie van de gemeente kunnen de bewoners van de Kadebuurt van de gemeente verwachten indien betaald parkeren wordt ingevoerd? Invoeren van betaald parkeren zonder actieve handhaving er op lost namelijk niets op. Graag zie ik uw antwoord feitelijk onderbouwd, inclusief aantallen (handhaving door een BOA bijvoorbeeld die op weekbasis actief de buurt controleert), planning en controle, etc van deze tegenprestatie.</p> <p>3. Hoe verhoudt het voornemen van de gemeente om betaald parkeren in te voeren ten behoeve van verlichting van de parkeerdruk in de wijk met het actief weghalen van parkeerplaatsen aan de Karnemelksloot door de gemeente?</p> <p>In afwachting van uw antwoorden op bovenstaande vragen roept het voornemen tot invoering van betaald parkeren in de Kadebuurt twijfel bij mij op of dit daadwerkelijk een oplossing voor het parkeerprobleem is.</p>	<p>met gereguleerd parkeren zal ook daar gehandhaafd worden met de scanauto en door BOA's (net als nu het geval is in de gebieden waar het parkeren gereguleerd is).</p> <p>3. Langs de Karnemelksloot speelt momenteel een acuut probleem met de veiligheid van de kades. Om te voorkomen dat de veiligheid van de kades verder verslechterd zijn de parkeerplaatsen daar verwijderd.</p>	
145.1	<p>Naar aanleiding van de website : <a href="https://wmp-gouda.ireporting.nl/wmp-kort-haarlem/maatregelen/parkeren">https://wmp-gouda.ireporting.nl/wmp-kort-haarlem/maatregelen/parkeren</a> wil ik reageren tav het parkeerbeleid op de Krugerlaan.</p> <p>Ik heb begrepen dat er twee toepassingen om de parkeerknelpunten op te lossen</p> <p>1: parkeervergunning van 9:00 – 18:00 2: parkeervergunning van 18:00 – 9:00</p> <p>Toepassing 1: Het nut van deze toepassing is nutteloos daar er de hele dag geparkeerd kan worden daar de bewoners werken overdag. Ik ben met pensioen en heb daar zicht op.</p> <p>Toepassing 2: Deze kan nuttig zijn. De mensen van de zuidrandflat zullen dan hun auto op hun eigen parkeerterrein zetten. Ook het wildparkeren wordt door deze toepassing voorkomen.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>Uw suggestie nemen we mee in de uitwerking van de scenario's.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
146.1	<p>Goede avond, na aanleiding van de brief die we ontvangen hebben over het parkeren, zouden wij graag willen dat het gratis parkeren blijft ivm meerdere auto's en voor eventuele familie/vrienden bezoek</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
147.1	<p>Met enige verbazing heb ik, via een omweg, kennis mogen nemen van het laatste Ontwerp – en mobiliteitsplan Kort Haarlem.</p> <p>Uit de stukken blijkt dat er een voornemen tot besluit is om betaald parkeren in te voeren.</p> <p>Uit gehouden enquêtes in het verleden is gebleken dat bewoners deze vorm onwenselijk vinden.</p> <p>De reden van tegenstand moge duidelijk zijn: Het lost namelijk in de bestaande situatie(s) niets op en kan niet anders gezien worden dan een extra belasting.</p> <p>Wanneer er een systeem wordt bedacht waardoor bewoners de eigen auto('s) altijd in de woonomgeving kunnen parkeren en "gelegenheids" parkeerders worden geweerd of extra moeten betalen zou dit wellicht een optie kunnen zijn.</p> <p>Het blijkt dat er redelijk wat bezoekers aan het centrum van Gouda hun auto in deze omgeving parkeren. Je loopt dan in 5 tot 7 minuten naar het centrum en het is gratis!</p> <p>Graag zouden we door de gemeente op de hoogte gehouden willen worden omtrent de ontwikkelingen en eventuele besluiten t.a.v. bovengenoemd onderwerp.</p> <p>Verwachtend u hiermee een duidelijke zienswijze gegeven te hebben verblijf ik,</p>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
148.1	<p>Ik heb het ontwerp-wijk mobiliteitsplan Kort Haarlem en het verkeerscirculatieplan doorgenomen. Ik sta ik heel positief tegenover de plannen en voorstellen die tot doel hebben de leefbaarheid te verbeteren door meer ruimte te geven aan wandelaars en fietsers. Ik vraag me echter af of het voorgenomen parkeerbeleid voor Kort Haarlem het gewenste effect zal hebben.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Om te beginnen lees ik in het wijk mobiliteitsplan dat dit beleid nog niet vaststaat: pagina 24 van het WMP geeft 4 stappen aan voor de invoering. Zover ik kan nagaan is stap 1 afgerond en zijn we momenteel bij stap 2 ("opstellen van scenario's voor de inrichting (vorm, tijd en plaats) van deparkeerregulering"). Klopt dat?</li> <li>• In de Q&amp;A van de webinar van 13 oktober 2022 lees ik: "Buiten de gereuleerde zone is de parkeerdruk 115%. ". Dit gegeven alleen is niet overtuigend om aan te nemen dat parkeerregulering de parkeerdruk zal verminderen</li> <li>• Voor het draagvlak en de doeltreffendheid van de te nemen parkeerregulering is het essentieel dat nauwkeurig en overtuigend wordt vastgesteld waar, waardoor en wanneer nu en in de toekomst er parkeeroverlast is. Op basis van de informatie die ik nu heb is dat niet te</li> </ul>	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>zeggen en ga ik vooral af op onze eigen beleving van het parkeren in onze straat en buurt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Het enige moment dat ik soms geen parkeerplek kan vinden is als ik doordeweeks laat thuis ben (ca. 18-19 uur)</li> <li>o Overdag (zowel doordeweeks als in het weekend) heb ik geen probleem een parkeerplaats te vinden</li> <li>o Door het tijdstip van de overlast denk ik dat met name de bewoners zelf voor parkeerdruk zorgen (door meer dan 1 auto per huishouden): op de momenten dat iedereen zelf thuis is (en weinig toeristen/bezoekers).</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het is belangrijk duidelijk te communiceren en uit te leggen waar de parkeerdruk precies vandaan komt en door welke maatregelen deze kan worden vermindert.</li> </ul>		
149.1	<p>Hierbij wil ik graag reageren op het ontwerp mobiliteitsplan Kort Haarlem wat betreft het parkeren.. In het eerste blok van de Krugerlaan (dijkkant) is er een parkeerprobleem dat niet gerelateerd is aan binnenstadbewoners/bezoekers die hier hun auto parkeren. Er is in dit gedeelte sowieso een tekort aan parkeerruimte: Het parkeerterrein van de Zuidrandflat is veel te klein voor alle auto's van de flatbewoners, zij zetten hun auto aan de Krugerlaan, bewoners van de Sportlaan hebben zelf geen parkeermogelijkheid voor de deur en zetten ook hun auto aan de Krugerlaan, en er zijn veel tweede auto's van tweeverdieners in de Krugerlaan zelf. Dit geeft vooral 's avonds een bijzonder grote druk op de parkeerplaatsen in dit Krugerlaanblok. aan de dijkkant., En dit is meteen ook ons persoonlijke probleem: mijn man kan door een ziekte zelfs met rollator heel slecht lopen, en als we 's avonds thuiskomen is er, als we geluk hebben, pas aan het andere eind van de Krugerlaan richting Karnemelksloot ergens een parkeerplek, terwijl wij tegenover het hertenkamp wonen. Overdag daarentegen is een groot gedeelte van de bewoners aan het werk en is er altijd parkeerruimte genoeg. Hier parkeren geen binnenstadsbezoekers. Wanneer er een parkeervergunning wordt ingesteld, en ik heb niet de illusie dat de gemeente hierop terugkomt, zal dat bij een vergunning voor overdag bijzonder weinig uitmaken voor wat parkeerplekken betreft. Een parkeervergunning voor 's avonds en 's nachts zorgt er misschien voor dat tweede auto's verdwijnen naar straten waar dan weer net géén parkeervergunning nodig is.</p> <p>Mijn reactie op de zienswijze is dus:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Liever geen parkeervergunning</li> <li>2. Als toch een parkeervergunning dan geeft er een voor 's avonds/ 's nachts het meeste resultaat.</li> </ol>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>In Gouda is het mogelijk om een gehandicaptenparkeerplaats aan te vragen, waarmee u dichtbij huis kunt parkeren. Als uw man een gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders heeft, kan uw man wellicht in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerplaats. Meer informatie kunt u vinden op: <a href="https://www.gouda.nl/direct-regelen/zorg-en-hulp/gezondheid-en-zorg/gehandicaptenparkeerplaats-op-kenteken">https://www.gouda.nl/direct-regelen/zorg-en-hulp/gezondheid-en-zorg/gehandicaptenparkeerplaats-op-kenteken</a>.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	3. Pas de lengte van de parkeerplaatsen in de Krugerlaan aan: een half metertje erbij tussen de vernauwingen in de straat waar de bomen staan en er kunnen drie auto's staan ipv nu twee-en-een-half.		
150.1	Zojuist het mobiliteitsplan Kort Haarlem bekeken. Daarin wordt vermeld, dat parkeervergunningen worden ingevoerd voor de hele wijk. Dit ondanks de gehouden enquête, waarin de meerderheid aangeeft daar niet voor te zijn. Het tekort aan parkeerplaatsen wordt daar nl. niet mee opgelost. Beter is, om meer parkeerplaatsen te creëren. Daarvoor zijn voldoende mogelijkheden aanwezig.	Zie antwoord op zienswijze 1.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
151.1	<p>Hierbij dien ik als bewoner van de wijk Kort Haarlem (van Itersonlaan) mijn zienswijze op het wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem in.</p> <p>- Maatregel 1a en 1e zijn strijdig met elkaar. In maatregel 1a wordt parkeerdrukmeting uitgevoerd, vervolgens scenario's opgesteld en tot slot een peiling gehouden. De uitkomst van deze peiling zou moeten bepalen wat de vervolgstappen zijn. Bij maatregel 1e staat de uitkomst al vast, namelijk dat er betaald en vergunning parkeren wordt ingevoerd. Als dat al vaststaat, waarom wordt maatregel 1a dan nog uitgevoerd? De enige juiste oplossing is om maatregel 1a uit te voeren en daarna verder te kijken.</p> <p>Inhoudelijk gezien: De invoering van betaald en vergunning parkeren is een maatregel die niet de oplossing van het probleem is. Het probleem ligt namelijk in de binnenstad. Auto's van bewoners en bezoekers worden daar geweerd (zie VCP), maar er is geen oplossing bedacht waar die auto's dan naartoe moeten. En als er een oplossing is moet die zo laagdrempelig zijn dat het aantrekkelijker is voor bewoners en bezoekers om daar de auto te parkeren dan ergens in de wijk. Kortom, de maatregel van het invoeren van betaald en vergunning parkeren is pertinent niet de juiste.</p> <p>- Ik juich maatregel 1c toe. Bedrijfsbusjes nemen veel zicht weg en ruimte in. Fijn als hier een oplossing voor komt.</p> <p>- Ik mis een maatregel op handhaving van foutparkeerders en campers die het gehele jaar door gewoon op straat geparkeerd staan.</p> <p>- Maatregel 4a vind ik echt weggegooid geld. Wegen de kosten wel op tegen de (beperkte) voordelen. Ik vraag het me ernstig af.</p> <p>- Ik mis maatregelen t.a.v. het gebrek aan (over)zicht voor auto's die van de De La Reylaan naar de Krugerlaan willen en vice versa. Door de geparkeerde auto's is er geen overzicht en kan je niet zien of er auto's aan komen. De De La Reylaan is te smal om met 2 auto's elkaar te passeren.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>In het wijkmobiliteitsplan is een maatregel opgenomen dat er bij groot onderhoud aan een straat parkeerplaatsen worden gemarkeerd. Door deze parkeerplaatsen, in combinatie met de invoering van gereguleerd parkeren, wordt het beter mogelijk om te handhaven op foutparkeerders.</p> <p>Deze maatregel komt uit het verkeerscirculatieplan van Gouda, is daar al vastgesteld, en overgenomen in het wijkmobiliteitsplan.</p> <p>Om te voorkomen dat lange routes ontstaan voor het verkeer is ervoor gekozen het oostelijke deel van de De La Reylaan beschikbaar te houden in twee rijrichtingen. Wel kan er bij groot onderhoud worden gekeken naar mogelijkheden om het zicht bij het kruispunt met de Krugerlaan te verbeteren.</p> <p>In de huidige situatie staan auto's op de Van Itersonlaan gedeeltelijk op het trottoir geparkeerd. Dit levert knelpunten op voor mensen met een rollator of rolstoel. Door eenrichtingsverkeer in te voeren in deze straat kan er meer ruimte komen voor parkeerplaatsen, zonder dat auto's op de</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>- Ik mis de onderbouwing voor de aanpassing van de rijrichting in de De La Reylaan en Van Itersonlaan. Er is niet onderbouwd wat het knelpunt is, waarom dit dan zo nodig is en waarom aan de Van Itersonlaan bijvoorbeeld het tweerichtingsverkeer niet gehandhaafd kan blijven. Hier schiet het plan in te kort. Zeker met de nieuwe inrichting na de rioleringswerkzaamheden zie ik niet in waarom de Van Itersonlaan één richtingsverkeer moet worden. Ook in de inventarisatie van de knelpunten heb ik hier geen enkele melding van terug kunnen vinden.</p> <p>Ik ontvang graag een bevestiging hiervan en hoor graag wanneer en welke vervolgstappen genomen worden.</p>	<p>trottoirs staan. In samenhang met de omliggende straten is vervolgens gekeken wat de meest logische rijrichtingen zijn voor de Van Itersonlaan en de De La Reylaan.</p>	
152.1	<p>Na lezing van het ontwerp wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem wil ik graag de volgende punten inbrengen.</p> <p>De geplande fietsroutes, waarbij de Krugerlaan als hoofdroute wordt aangemerkt, zien er goed uit. Het alternatief om hier de Joubertstraat bij te betrekken lijkt me minder logisch. Om de Joubertstraat hiervoor geschikt te kunnen maken zal het aanzicht drastisch wijzigen en de parkeermogelijkheden eventueel ook moeilijker maken in deze verkeersdrukte straat. Het aanzicht is er met de misschien noodzakelijke, maar foeilelijke palen bij de oversteekplaatsen al niet beter op geworden.</p> <p>Het nut om verder de wijk in eventueel betaald parkeren in te voeren lijkt me twijfelachtig. De vraag is in hoeverre dit de parkeerdruk zal verminderen. Het jaagt de bewoners en bezoekers op kosten.</p>	<p>Het heeft de voorkeur om de Krugerlaan in te richten als hoofd fietsroute. De Joubertstraat wordt een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur. In de kaders van het wijkmobiliteitsplan is een indicatie opgenomen hoe gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur binnen Gouda ingericht kunnen worden. Fietsvoorzieningen zijn een onderdeel van deze indicatie, waardoor wij ook mogelijkheden zien voor een goede inpassing van een hoofd fietsroute via de Joubertstraat, als de hoofd fietsroute via de Krugerlaan niet lukt.</p> <p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
153.1	<p>Hieronder treft u mijn zienswijze Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem':</p> <p>(1) Ad Participatie en betrekken van belanghebbenden: Opmerkelijk dat bewoners van aangrenzende wijken en straten, zoals Vreewijk en de Briandstraat, niet zijn meegenomen in en betrokken bij het opstellen van het mobiliteitsplan Kort Haarlem omdat de plannen vergaande consequenties hebben voor de bewoners van Vreewijk en de Briandstraat.</p> <p>(2) Ad Parkeervergunningen voor Kort Haarlem: De parkeervergunningen voor Kort Haarlem zijn niet wenselijk omdat de Parkeerdruk in Vreewijk en in het bijzonder de Briandstraat toe zal nemen als gevolg van invoering van parkeervergunningen in Kort Haarlem (waterbed effect). De gevolgen van het wijk mobiliteitsplan voor andere aanpalende</p>	<p>Bij het opstellen van de wijkmobiliteitsplannen hebben wij ervoor gekozen om deze per wijk op te stellen. Voor de wijk "Voorwillensweg, Oosterwei en Vreewijk" zal op een later moment ook een wijkmobiliteitsplan worden opgesteld.</p> <p>Hoe verder de grens van het gereguleerd parkeergebied van de binnenstad komt te liggen, hoe kleiner het waterbedeffect wordt. Desondanks blijft het mogelijk dat de parkeerdruk in Vreewijk toeneemt als gevolg van de maatregelen in Kort</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>wijken en straten zijn in z'n geheel niet meegenomen.</p> <p>(3) Ad het Verleggen van de busroute van de krugerlaan naar de Joubertstraat: Mogelijk verdwijnt de bushalte aan de hertzogstraat en wordt deze verplaatst naar Briandstraat. Het is niet wenselijk om de bushalte te verplaatsen naar de Briandstraat omdat er:</p> <p>(3a) geluidsoverlast ontstaat voor de bewoners van de huizen aan de Briandstraat agv wachtende/in- en uitstappende passagiers van de bus bij de bushalte aan de Briandstraat.</p> <p>(3b) een onoverzichtelijk situatie in Briandstraat ontstaat agv de bushalte in de Briandstraat, de Briandstraat is kort tov de lengte van de bus en een gestopte bus zet het verkeer in de Briandstraat vast en er is geen ruimte voor andere voertuigen.</p> <p>(3c) er een gevaarlijke situatie ontstaat in dejoubertstraat en de Briandstraat agv een gestopte bus in de Briandstraat.</p> <p>(3d) overlast ontstaat voor de bewoners van de huizen aan de Briandstraat agv zwerfafval van passagiers die in- en uitstappen bij de bushalte aan de Briandstraat.</p> <p>(3e) geluidsoverlast ontstaat voor de bewoners van de huizen aan de Briandstraat agv stoppende en vertrekkende bussen Bij de bushalte aan de Briandstraat.</p> <p>(3f) op de Briandstraat, de toegangsweg tot de wijk Vreewijk, nog meer druk komt te staan met Stoppende en vertrekkende bussen bij bushalte aan de Briandstraat wat leidt tot geluidsoverlast en opstoppingen in de Briandstraat en aanpalende straten.</p> <p>(3g) agv de bushalte aan de Briandstraat beperktere mogelijkheden zijn voor het in- en uitrijden van de oprit van het huizen aan de Briandstraat.</p> <p>Alternatieven voor de bushalte in de Briandstraat: Alternatief 1: maak van de krugerlaan eenrichtingsverkeer voor auto's en tweerichtingsverkeer voor bussen en fietsen(zoals de huidige situatie in Hertzogstraat). Alternatief 2: laat de bushalte in de Briandstraat vervallen en laat de passagiers gebruik maken van de bestaande bushalte aan het einde van de dunantsingel. Alternatief 3: plaats de bushalte aan het begin van de Dunantsingel (is wel dicht op de bestaande bushalte aan het einde van de dunantsingel).</p> <p>4 Ad Brug aan het einde van de Krugerlaan: Aan het einde van de Krugerlaan is op 25 meter afstand een bestaande brug aanwezig om over de breevaart te geraken. De financiële middelen die</p>	<p>Haarlem. We blijven de parkeerdruk in Vreewijk monitoren en als het noodzakelijk is, kunnen er ook maatregelen voor parkeren worden opgenomen in het nog op te stellen wijkmobiliteitsplan Vreewijk.</p> <p>Met name op de Hertzogstraat is zeer weinig ruimte voor de bus. Daarom is er in het verkeerscirculatieplan (VCP) voor gekozen om de busroute te verleggen naar de Sportlaan/ Joubertstraat. In het wijkmobiliteitsplan is opgenomen dat er nog gezocht moet worden naar een geschikte locatie voor het haltepaar dat nu op de Hertzogstraat ligt. De Briandstraat is hiervoor wellicht een mogelijkheid, maar de Joubertstraat of het samenvoegen van de huidige haltes op Hertzogstraat en Dunantsingel is ook een mogelijkheid. Dit onderdeel wordt nader uitgewerkt, waarbij zowel aandacht is voor de verkeersveiligheid als de loopafstand tussen de woningen en bushalte(s).</p> <p>Bij de bussen is sprake van een transitie naar zero-emissie busvervoer (elektrische bussen of bussen op waterstof), waardoor de toename van uitstoot en geluid minimaal zal zijn.</p> <p>Om het gebruik van de fiets te stimuleren en diverse hoofdfietsroutes door Gouda logischer en directer te maken, zien wij wel degelijk meerwaarde in een nieuwe fietsbrug over de Karnemelksloot tussen de Krugerlaan en de Zuidelijke Burgvlietkade. Deze maatregel is opgenomen in het vastgestelde verkeerscirculatieplan en daaruit overgenomen in het wijkmobiliteitsplan.</p>	

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>benodigd zijn voor de realisatie van de brug staan in geen verhouding tot het te behalen voordeel (mooi toekomstig thema/onderwerp voor het programma over de balk).</p> <p>5 Ad alternatief wijkmobiliteitsplan: Creëer een 30 km zone op de Joubertstraat met een fietsverbod. Creëer een eenrichtingsstraat op de Krugerlaan icm een tweerichtingsverkeer voor bussen en fietsen (zoals de bestaande situatie op de Hertzogstraat).</p> <p>Ik zie uw reactie graag tegemoet.</p>	<p>Op de Joubertstraat komt een 30 km/u snelheidsregime (deze straat wordt een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur). Hier zal geen fietsverbod komen, maar wordt eerder gekeken om bij de herinrichting betere fietsfaciliteiten te realiseren. Eenrichtingsverkeer voor de auto in combinatie met tweerichtingenverkeer voor bussen is lastig te realiseren. In de Hertzogstraat levert dit momenteel ook knelpunten, waardoor wij het niet wenselijk vinden dit op meer straten te realiseren. Sterker, we willen deze situatie op de Hertzogstraat veranderen door de busroute te verleggen.</p>	
154.1	<p>Op uw site roept u op tot het geven van een zienswijze voor het ontwerp-mobiliteitsplan Kort Haarlem. Ik ben inwoner en woon op de Joubertstraat. Bij deze een aantal punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor het plan zelf verwijst u naar een andere site. Het plan is niet echt toegankelijk en begrijpelijk. "In het bestaande VCP-project 26 wordt de Joubertstraat afgewaardeerd naar een GOW30." Dit wordt nergens uitgelegd en ik heb geen idee wat dit betekent.</li> <li>• Er staat ook "In de huidige situatie is er een aantal zaken die verbeterd moeten worden en om maatregelen vragen. Basis." Geen verdere toelichting wat die maatregelen dan zijn... Basis?</li> <li>• Bij het hoofdstuk 'Parkeren' "Stap 4 is het invoeren van parkeerregulering." Bedoelen jullie betaald parkeren? En zijn we al bij stap 4?</li> <li>• "Het realiseren van transfer-hubs en wijk-hubs is in het VCP opgenomen." Sorry?</li> </ul> <p>Kortom, ik vind het erg lastig om te ontdekken wat nu precies de plannen zijn. Dit moet toch duidelijker er toegankelijker kunnen? In ieder geval een paar punten die ik zelf zou willen inbrengen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De felgekleurde palen bij de oversteekplaatsen op de Joubertstraat zijn niet om aan te zien! Kunnen die niet weggehaald worden en een mooiere oplossing bedacht worden?</li> <li>• Graag meer duidelijkheid over wat de consequenties zijn van betaald parkeren. Hoeveel parkeervergunningen kan je krijgen? Wat kost het? Wat</li> </ul>	<p>In de kaders voor het wijkmobiliteitsplan is aangegeven wat het beeld van Gouda is voor de inrichting van gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur (GOW30). Hier kunt u een idee krijgen wat de inrichting van de Joubertstraat kan worden.</p> <p>De zaken die verbeterd kunnen worden op de Joubertstraat zijn opgenomen in de bullits onder deze opmerking. Het gaat om de hoge snelheid die motorvoertuigen nu rijden, de minder goede oversteekbaarheid van de straat voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) en het ontbreken van fietsvoorzieningen.</p> <p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>Het realiseren van transfer-hubs en wijk-hubs is onderdeel van het verkeerscirculatieplan Gouda (VCP) en overgenomen in het wijkmobiliteitsplan. Er komt een onderzoek naar de locatie en</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>zijn de beperkingen?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maak van de Joubertstraat een weg waar je 30km per uur mag rijden. En haal dan dus die palen weg.</li> <li>• Bedenk een oplossing voor (busjes van) pakketbezorgers, met vaste vakken of iets dergelijks. Die busjes komen dagelijks meerdere keren per dag langs (en gaan komende jaren ook niet weg) en zetten soms het busje in de middenberm, soms gewoon op de joubertstraat (zonder te parkeren) en soms schots en scheef in een parkeervak.</li> <li>• Er wordt gesproken over een fietsbrug. Ik kan niet goed volgen waarom dat nodig is. Liever geld in andere zaken stoppen.</li> </ul>	<p>voorzieningen voor een hub om bijvoorbeeld te bepalen op welke vervoerswijzen overgestapt kan worden.</p> <p>Voor de bedrijfsbussen wordt voorgesteld om een pilot te houden met een centrale parkeerlocatie in de wijk voor deze busjes (maatregel 1c).</p> <p>Met een fietsbrug over de Karnemelksloot ontstaat een logischere en directere fietsroute tussen de Krugerlaan en Burgvlietkade.</p>	
155.1	<p>Deze zienswijze richt zich op de plannen voor verkeerscirculatie en voor het belanghebbenden parkeren in het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem.</p> <p><b>Verkeerscirculatie</b></p> <p>In het wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem staat het voorstel tot eenrichtingsverkeer in westelijke richting voor auto's in het deel van de De la Reylaan tussen de Burgemeester Martenssingel en de Christiaan de Wetstraat. De andere helft van de De la Reylaan tussen de Christiaan de Wetstraat en de Krugerlaan blijft tweerichtingsverkeer. Het eenrichtingsverkeer in westelijke richting is een maatregel die leidt tot onnodig veel extra autoverkeer en die vooral ook met het oog op veilig fietsverkeer door de wijk zeer onwenselijk is.</p> <p>Ik spreek uit ervaring. In de tijd van VVD-wethouder Vermeij werd op enig moment het deel van de De la Reylaan tussen de oprit van de Zuidrandfiat en de Kruger laan eenrichtingsverkeer in westelijke richting. Je kon vanaf de Krugerlaan wel de wijk inrijden maar andersom mocht je over dat kleine stukje weg niet de wijk uit. Autoverkeer van Pretoriaplein en omgeving dat richting zuidwestelijke randweg of richting Reeuwijk wilde, ging daarom omrijden via de Burgemeester Martenssingel en daar halverwege of op het eind bij de Karnemelksloot rechtsaf.</p> <p>Er waren overigens ook veel automobilisten die het eenrichtingsgebod negeerden en werden bekeurd. Als fietser had ik er op een andere manier echt last van. Het autoverkeer over de Burgemeester Martenssingel nam merkbaar toe en ongeduldige automobilisten die geen zin hadden om te blijven hangen achter mij en mijn kinderen — op de fiets op weg naar school — passeerden ons rakelings. Gelukkig begreep wethouder Vermeij dat de maatregel ongelukkig was en werd deze gauw teruggedraaid.</p>	<p>Het aanpassen van de verkeerscirculatie in het zuidelijk deel van de wijk is mede een gevolg van de beperkte beschikbare ruimte in deze straten. In de huidige situatie staan auto's in de Van Itersonlaan gedeeltelijk op de trottoirs geparkeerd. Dit veroorzaakt hinder voor mensen met een rollator, rolstoel of kinderwagen. Door eenrichtingsverkeer in te stellen komt er meer ruimte voor parkeerplaatsen en is het trottoir beter toegankelijk.</p> <p>Om te voorkomen dat verkeer vervolgens veel via de Burgemeester Martenssingel moet rijden om de wijk uit te komen, is de rijrichting op de Zoutmanstraat omgedraaid. Hierdoor is er via de Hertzogstraat een directe ontsluiting van de wijk richting de Joubertstraat. Hiermee ontstaat een logica in de rijrichting waarbij gemotoriseerd verkeer 'om en om' richting de Martenssingel of Joubertstraat kan rijden.</p> <p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Nu wordt opnieuw een wijziging van de verkeersrichting in de De la Reylaan voorgesteld, die automobilisten van Christiaan de Wetstraat, Dr. Leydsstraat, Pretoriaplein en Fourieweg noopt tot extra lange routes door de buurt en door de wijk en die opnieuw het fietsverkeer over de Burgemeester Martenssingel richting Karnemelksloot onder druk gaat zetten.</p> <p>Vanaf de singel kunnen automobilisten deze straten alleen nog maar bereiken door om te rijden via Burgemeester Martenssingel en Van Itersonlaan, dan rechtsaf op de De la Reylaan en daarna de Christiaan de Wetstraat in. Vanaf de Krugerlaan zijn deze straten nog wel bereikbaar via de De la Reylaan. Daarna moet iedereen een veel langere route door de buurt en door de wijk rijden dan nu: rechtsaf de Dr. Leydsstraat, rechtsaf Pretoriaplein en Fourieweg, vervolgens linksaf op De la Reylaan en rechtsaf Burgemeester Martenssingel. Ze zijn dan nog steeds de wijk niet uit.</p> <p>Bewoners van de Van Itersonlaan zullen er evenmin blij mee zijn dat zijzelf en de bewoners van de De la Reylaan tussen Burgemeester Martenssingel en Christiaan de Wetstraat voortaan gedwongen worden om een rondje te rijden. Ook dat geeft extra verkeersbewegingen in de wijk en over de Burgemeester Martenssingel die nu niet nodig zijn.</p> <p>Naar aanleiding van de plannen voor herinrichting van de wijk in combinatie met rioolherstel schreven bewoners van de Christiaan de Wetstraat en de Dr. Leydsstraat bij brief van 27 september 2018 (ingeboekt door de gemeente op 2 oktober 2018 onder nummer B0516): "Ook willen wij aangeven het totaal niet eens te zijn met het eenrichtingsverkeer, die op de planning staat. De meeste tot vrijwel bijna alle bewoners van de Christiaan de Wetstraat en ook de Cronjéstraat gaan via de La Reylaan (sic) de wijk uit of in. Dit is korter en gemakkelijker. Op het moment dat dit veranderd gaat worden moeten wij dus verplicht heel de wijk door. Zelfs een aantal bewoners van de Cronjéstraat geeft aan hier erg tegen op te zien."</p> <p>Die mening van de briefschrijvers wordt in de wind geslagen en daar komt bovenop de maatregel waartegen ik me in deze zienswijze uitspreek. Niet doen. Zoals het in de De la Reylaan en de Van Itersonlaan nu is, is het goed. Mijn advies is om het zo te houden en om alleen besluiten te nemen die niet leiden tot extra autoverkeer over de Burgemeester Martenssingel.</p> <p><b>Belanghebbenden parkeren</b>  Eenrichtingsverkeer in de Christiaan de Wetstraat wordt ingevoerd in samenhang met een herinrichting van de openbare ruimte die extra parkeerterruimte toevoegt. Dan is het zaak om eerst te wachten wat de effecten zijn van de herinrichting van de openbare ruimte op de parkeerdruk voordat</p>		

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>uitbreiding van het belanghebbenden parkeren wordt overwogen. Dit om te voorkomen dat de bewoners, die het tweerichtingsverkeer willen behouden, zich een oor aangenaaid voelen.</p> <p>Bewoners van Pretoriaplein en omgeving zitten overigens helemaal niet te wachten op belanghebbenden parkeren. Zoals bekend hebben de meeste bewoners van dit deel van Gouda een laag inkomen. De saamhorigheid springt wellicht niet in het oog maar veel bewoners wonen hier al lang en met plezier. Belanghebbenden parkeren jaagt hen alleen maar extra op kosten en brengt verandering in een situatie die zij zelf niet als problematisch ervaren. Een dienende overheid kan beter meer tijd en energie steken in het schoonhouden van de buurt want dit is wel een chronisch en structureel probleem dat om een oplossing vraagt.</p>		
156.1	<p>Mijn complimenten voor de uitgebreide informatie op de website. Bij dezen mijn zienswijze op het wijk mobiliteitsplan Kort Haarlem. Ik beperk me tot een aantal maatregelen.</p> <p>Fietsen/Openbaar vervoer.</p> <p>Het idee om fietsers over de Krugerlaan leiden als alternatief voor de Joubertstraat lijkt me een goede keuze. Op het kruispunt Joubert/Sportlaan is dan wel een verandering nodig. Geef fietsers voorrang en zorg dat auto's snelheid minderen als ze de bocht vanuit de Joubertstraat, de Sportlaan opnemen en v.v. Op deze manier kunnen fietsers veilig via de sportlaan, langs het kruispunt met de Joubertstraat naar de Krugerlaan fietsen. Een groot deel van het fietsverkeer uit de wijk gaat richting stationsgebied en de daar aanwezige scholen, daar zijn de huidige bruggen geschikt voor. Een aparte fietsbrug zou een omweg geven waarbij het nog drukker wordt op dat stuk van de Karnemelksloot. Verkeer dat vanuit de Krugerlaan en Karnemelksloot naar de Zuidelijke Burgvlietkade kan wel van de brug profiteren maar het aantal kruispunten wordt vergroot en op met name op dat stuk Karnemelksloot is ook autoverkeer de wijk uit. Dit geeft m.i. een overzichtelijke situatie en vergroot de kans op ongelukken.</p> <p>Verkeercirculatie</p> <p>Met de huidige afsluiting voor autoverkeer op de brug aan het einde van de Noothoven van Goorstraat is het een stuk rustiger fietsen en is er minder verkeer in de wijk. Als het plan voor eenrichtingsverkeer op deze straat is om doorgaand autoverkeer te weren is dat een goed plan. Er is veel fietsverkeer richting van en naar het station en de scholen aan de winterdijk, minder auto's op deze route is veiliger.</p>	<p>Fietsen/Openbaar vervoer</p> <p>Dank voor uw suggestie om fietsers op het kruispunt Joubertstraat/ Sportlaan voorrang te geven ten opzichte van de auto. Doordat deze straten een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur worden, is het een mogelijkheid om oversteken voor fietsers en voetgangers voorrang te geven ten opzichte van het autoverkeer. Dit moet nog nader worden uitgewerkt in het ontwerp van de herinrichting.</p> <p>Er wordt onderzocht welke locatie geschikt is voor een fietsbrug over de Karnemelksloot. Hierbij wordt ook de verkeersveiligheid meegewogen.</p> <p>Verkeerscirculatie</p> <p>Onderdeel van het wijkmobiliteitsplan is inderdaad dat er sprake blijft van de huidige afsluiting voor doorgaand gemotoriseerd verkeer op de Noothoven van Goorstraat bij het viaduct over de Spoorstraat. Daarnaast komt er ook een knip op de Noothoven van Goorstraat tussen de Eerste en Tweede Kade. Ten oosten van de Derde Kade blijft de</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>Parkeren</p> <p>Mijn verwachting is dat het voorgestelde parkeerbeleid mensen die het kunnen betalen laat profiteren omdat mensen met een smallere beurs ervoor kiezen om de auto elders te parkeren. Ik vind dit een vervelende gedachte. Het beleid zou moeten zijn om parkeergelegenheid in de wijk te verplaatsen naar de randen van de wijk, dit geeft minder auto's in de wijk en meer verkeersveiligheid. De wijk heeft met parkeerplaats Klein Amerika een groot parkeerterrein aan de rand van de wijk met meer dan voldoende ruimte. Deze voorziening kan ook ingezet worden voor de bewoners van de wijk.</p> <p>Ik zie uit naar uw reactie.</p>	<p>Noothoven van Goorstraat wel beschikbaar in twee richtingen voor gemotoriseerd verkeer.</p> <p>Parkeren Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p>	
157.1	<p>Hierbij mijn zienswijze op de volgende onderwerpen uit het maatregelpakket:</p> <p><b>1e. Invoeren betaald en vergunning parkeren</b> Voor de bewoners van de Burgemeester Martenssingel, Krugerlaan en Joubertstraat zal het invoeren van vergunning parkeren geen oplossing zijn om de parkeerdruk te verlichten. De hoge parkeerdruk wordt in dit deel van de wijk veroorzaakt door het vele eigen auto bezit en niet door parkeeroverlast uit het deel van de wijk waar vergunningparkeren is ingevoerd. Het invoeren van parkeervergunningen zal bovendien leiden tot een verhoogde parkeerdruk aan de andere kant van de Joubertstraat (wijk Vreewijk)</p> <p><b>5. Verleggen buslijn van Krugerlaan naar de Joubertstraat</b> Deze maatregel is op zich een goed idee om er voor te zorgen dat de Krugerlaan een echte fietsstraat wordt. De bushalte van de Herzogstraat moet daarbij verplaatst worden. Het is mijn inziens geen goed idee om de bushalte te verplaatsen naar de Briandstraat zoals in de plannen is voorgesteld als mogelijke locatie. Deze straat is namelijk erg druk en smal. Een bushalte in de Briandstraat zou de straat nog drukker en onveiliger maken. Het zal er ook voor zorgen dat er opstoppingen ontstaan op de Joubertstraat door afslaande auto's richting de Briandstraat (uit beide richtingen van de Joubertstraat). Beter lijkt het mij om de halte te combineren met de reeds bestaande bushalte op de Dunantsingel door deze 100 meter op te schuiven richting de Nansenstraat</p> <p><b>8. Afwaardering Joubertstraat naar GOW30</b> Ik lees nergens iets over het herinrichten van de Joubertstraat om 30 km/u ook echt af te dwingen. Als het straatbeeld zo blijft zijn snelheden tot 100 km/u (zoals dat 's nachts regelmatig gebeurt) nog steeds mogelijk</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1.1.</p> <p>Met name op de Hertzogstraat is zeer weinig ruimte voor de bus. Daarom is er in het verkeerscirculatieplan (VCP) voor gekozen om de busroute te verleggen naar de Sportlaan/ Joubertstraat. In het wijkmobiliteitsplan is opgenomen dat er nog gezocht moet worden naar een geschikte locatie voor het haltepaar dat nu op de Hertzogstraat ligt. De Briandstraat is hiervoor wellicht een mogelijkheid, maar de Joubertstraat of het samenvoegen van de huidige haltes op Hertzogstraat en Dunantsingel is ook een mogelijkheid. Dit onderdeel wordt nader uitgewerkt, waarbij zowel aandacht is voor de verkeersveiligheid als de loopafstand tussen de woningen en bushalte(s).</p> <p>Voor de Joubertstraat is wel opgenomen dat deze straat heringericht gaat worden om hier een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur van te maken. Bij de kaders van het wijkmobiliteitsplan is weergegeven hoe een dergelijke inrichting van de straat eruit kan zien.</p> <p>Bij een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur past de aanwezigheid van fietsers.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p><b>10. Herinrichting Krugerlaan</b>  Als de Krugerlaan wordt ingericht als fietsstraat is het mijns inziens een goed idee om de Joubertstraat tegelijkertijd verboden voor fietsers te maken en ook de Nansenstraat te bestempelen als fietsstraat. Het beste is namelijk om fiets en auto verkeer duidelijk van elkaar te scheiden. Als ook de bus in de Joubertstraat gaat rijden is het helemaal beter om geen fietsers op de Joubertstraat te laten rijden. Het verlagen van de snelheid of verbreden van de weg is geen oplossing. Ook als een fietser bijlage snelheid wordt gepasseerd door een auto of bus kunnen er (dodelijke) ongelukken gebeuren (zie het ongeval een aantal jaren geleden op de Thorbeckelaan met dodelijke afloop)</p> <p><b>blz.27 Vrachtverkeer</b>  Er wordt gesproken over "Het huidige vrachtwagenverbod halverwege de Joubertstraat". Dit klopt gedeeltelijk: Er geldt inderdaad een absoluut verbod voor vrachtwagens tussen de kruising Joubertstraat/Piet Retiefstraat/Bunchestraat en de kruising Zwarteweg/Graaf Florisweg, maar er is ook een vrachtwagenverbod uitgezonderd bestemmingsverkeer tussen de rotonde Graaf Florisweg/Bodegraafsestraatweg aan de ene kant en de kruising Haastrechtsebrug/Goejanverwelledijk aan de andere kant.</p>	<p>Daarnaast zijn er veel woningen aan de Joubertstraat die ook met de fiets bereikbaar moeten blijven.</p> <p>Op dit moment is er geen vrachtwagenverbod uitgezonderd bestemmingsverkeer voor een heel gebied in de wijk Kort Haarlem. Er is een inrijverbod (uitgezonderd bestemmingsverkeer) op de genoemde locaties, maar routes via andere straten zijn nu nog niet verboden. Er is een maatregel opgenomen om de hoeveelheid vrachtverkeer op de Joubertstraat te verminderen. Maatregel 3 is een verbod voor grote (langer dan 10 meter) en/of zware (zwaarder dan 20 ton) voertuigen in heel Kort Haarlem, met uitzondering van de het stukje Goejanverwelledijk tussen de Haastrechtsebrug en de Fluwelensingel en het stukje van de Sportlaan tussen de Haastrechtsebrug en de Joubertstraat. In de Joubertstraat zelf mogen daardoor alleen grote en zware vrachtwagens met bestemmingen in Kort Haarlem of Vreewijk rijden, zoals bijvoorbeeld vuilniswagens.</p>	
158.1	<p>Het wijkmobiliteitsplan van uw gemeente gelezen hebbende stemt het mij heel erg vrolijk te lezen dat het voornemen er nu eindelijk is om betaald parkeren in te voeren in de wijk.</p> <p>Ik zeg eindelijk omdat wij, bewoners van de Burgemeester Martenssingel, hier al jaren om hebben gevraagd/gesmeekt. Het parkeerprobleem op onze singel kan niet erger dan het nu is. De gehele Martenssingel wordt 7 dagen per week volgeparkeerd door auto eigenaren die geen parkeervergunning willen/kunnen betalen voor de achtergelegen wijken.  Bewoners van de Martenssingel zijn de dupe en kunnen niet of nauwelijks parkeren.</p> <p>Het zou HEEL fijn zijn als het betaald parkeren nu eindelijk eens ingevoerd gaat worden, zodat wij weer onze auto voor de deur kunnen parkeren en het</p>	<p>Om verdere toename van de parkeeroverlast te voorkomen blijft het college bij het voorstel om het gebied met parkeerregulering uit te breiden.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>aanzicht van een van de mooiste singels van Gouda weer wordt zoals het hoort.</p> <p>U zult heel veel bewoners na heel veel jaren wachten blij maken met deze beslissing.</p>		
159.1	<p>Fantastisch om te horen dat er plannen zijn om over te gaan tot betaald/vergunningparkeren in Kort Haarlem!</p> <p>Complimenten en succes met de laatste stappen.</p>	Zie antwoord op zienswijze 158.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
160.1	Ik stem voor betaald parkeren in kort haarlem.	Zie antwoord op zienswijze 158.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
161.1	<p>Hierbij reageer ik op het onderdeel Betaald parkeren in het Wijkmobiliteitsplan.</p> <p>U zou de indruk kunnen krijgen, dat iedereen in Kort Haarlem tegen betaald parkeren is. Dat is onjuist!</p> <p>Wij ervaren al jaren grote overlast van auto's uit omliggende straten en wijken, (w.o. zelfs uit het centrum, men neemt de fiets mee in de kofferbak en zet de auto soms wekenlang, bij ons voor de deur), om een parkeervergunning, dus kosten, te ontwijken. Wij op onze beurt, mogen niet in hun wijk parkeren, want we hebben geen recht op een parkeervergunning daar.</p> <p>Er zijn in onze straat verschillende gezinnen, waar men 3 of zelfs 4 auto's bezit. Deze houden veel parkeerruimte bezet voor anderen met minder bezit. Bij parkeermeters is vaak ruim plaats, maar als bewoner is dat geen optie. Er is dus in principe voldoende parkeerruimte, maar slecht verdeeld. De oplaadplekken voor elektrische auto's maken dit nog erger, want overdag vaak onbezet.</p> <p>Onze oproep: verlos ons van deze parkeeroverlast!! Wij betalen graag voor een vergunning.</p>	Zie antwoord op zienswijze 158.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
162.1	<p>Ik ben voor het invoeren van parkeervergunningen, daar er een hopeloze situatie is op de Martenssingel, uiteraard is er geen overlast op de Krugerlaan omdat alle autos op de Martenssingel staan. Voor hun geldt dus het NIMBY effect. not in my back yard.</p> <p>Zolang de Martenssingel vol staat staat de Krugerlaan dat niet.</p>	Zie antwoord op zienswijze 158.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
163.1	<p>Wij zijn heel blij met het opgestelde wijkmobiliteitsplan.</p> <p>Dit willen we melden omdat we weten dat de meeste straatgenoten (vooral aan de even kant van de Burgemeester Martenssingel) deze mening delen. Het lijkt ons goed dit geluid onder de aandacht te brengen omdat er op dit</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 158.1.</p> <p>Hierbij kiezen we er wel voor om in de hele wijk dezelfde voorwaarden te hanteren, waarmee het voor iedereen zo</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>moment vooral veel tegenstand tegen uitbreiding van het vergunningsgebied en -beleid geuit wordt.</p> <p>Degenen die de laatste keer gepoogd hebben om uitbreiding van het vergunningsgebied te regelen, zijn juist minder actief omdat de vorige poging niet hielp en hierdoor de hoop op verbetering is verdwenen.</p> <p>Wat ons vooral bevalt is de ingestelde zone waarin wij wonen. Dit keer wordt de Krugerlaan wel losgekoppeld. Dat was bij het vorige onderzoek niet zo. En wij kregen de indruk dat daardoor het betaald parkeren is tegen gehouden.</p> <p>Mocht u nog meer toelichting willen dan kunt u ons bereiken via:</p>	<p>duidelijk mogelijk is wanneer er wel of niet geparkeerd kan worden tegen welke voorwaarden. Bovendien voorkomen we hiermee een waterbedeffect dat parkeerproblemen verschuiven naar een deelgebied zonder gereguleerd parkeren.</p>	
164.1	<p>Ik vind het goed dat er gekeken wordt naar parkeervergunningen/betaald parkeren. Vanuit de vergunningsgebieden wordt er nu veel geparkeerd door bedrijfsauto's en ws. tweede auto's en mensen die parkeren voor hun werk en met de vouwfiets richting centrum gaan en winkelpubliek dat gratis wil parkeren.</p> <p>Parkeren is een opgave. Dat extra stukje lopen maakt voor mij niet uit. Maar het maakt de Martenssingel en de Krugerlaan drukker dan bv de straten in de naastgelegen vergunningsgebieden.</p> <p>In de Martenssingel zitten drie scholen. Ook middelbare scholieren maken druk gebruik van de Martenssingel. Echt veilig is dat niet met zoveel weggebruikers.</p> <p>Door van kort Haarlem een vergunningsgebied te maken zal die drukte afnemen. Kijk alleen maar naar het verschil in verkeersdruk in de naastgelegen vergunningsgebieden.</p> <p>Dus ik juich parkeervergunningen toe in heel kort Haarlem.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 158.1.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>
165.1	<p>Een prachtig idee dat de buurt meedenkt en mee discussieert met de gemeente.</p> <p>Nog niet zo lang ben ik deel van jullie wijkbeleving en heb de opstart van deze renovatie/ wijkaanpassingen niet helemaal van het begin meegekregen, maar inmiddels de plannen voor de aanpak van dit gedeelte van de mooie stad Gouda wel bestudeerd.</p> <p>Dat er iets gedaan moet worden lijkt me duidelijk. Dat dit samengevoegd wordt met de aanpak straat verhoging, indelingsveranderingen, veiligheid en andere doelen en werkzaamheden is efficiënt en kostenverlagend. Maar dat dit alles hoe dan ook geld kost lijkt me ook duidelijk.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 158.1.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>De vraag in uw schrijven ging over betalen voor parkeren.</p> <p>Allereerst denk ik dat er te veel auto's zijn, waaronder ik zelf ook een bezitter van een auto ben en dus de situatie kan inschatten m.b.t. veiligheid en parkeren. Ik zie om mij heen wat er met kinderen en moeders met kinderwagens, fietsers gebeurt die door de wijk moeten manoeuvreren en ik zie wat er gebeurt met kinderen die willen spelen buiten. Wij hebben met z'n allen momenteel te veel auto's en wellicht meerdere per huishouden. Zoals u zegt in uw A5 schrijven aan de buurt, 'door het vele eigen auto bezit wordt de capaciteit niet anders door betaald parkeren', maar het kan wel helpen tegen hen die meerdere auto's binnen een huishouden hebben en daarmee veel ruimte opeisen. Hoeveel hebben twee auto's? Dat betekent minimaal 20m2 per huishouden erbij. Betalen kan helpen om er minimaal één per huishouden voor de deur te hebben en de anderen op andere plekken. Er zijn immers genoeg lege parkeerterreinen in de avonduren. Een 'verkapte belastingmaatregel' zoals u stelt in uw schrijven is wellicht wat cru gezegd, omdat we uiteindelijk van dat geld dan speelvelden voor kinderen krijgen, groenperken en veiligere parkeerplekken en een veiligere straat, neem ik aan.</p> <p>Ik denk dat als we in eerste instantie allemaal uitgaan van 1 auto per gezin (ons stokpaardje voor het gevoel van vrijheid en tegelijkertijd dus een luxe die we ons blijven toe eigenen) en dat zij die meer auto's hebben andere oplossingen moeten vinden voor de afstand tussen deur en auto en visa versa. Een vergunning kost; 150 per jaar, maar dan moet je natuurlijk wel verzekerd zijn van een plek die op redelijke afstand van je huis is. Hoe de gemeente dit kan oplossen is wellicht door een simpel rekensommetje; Aantal gezinnen- aantal plekken.</p> <p>Dus hoe kan Gouda zorgen dat zij die in deze wijk wonen, een plek hebben om hun auto te parkeren zonder daarmee logisch anderen te benadelen of te belemmeren?</p> <p>Voorop moet staan de veiligheid. Verder dat iedereen die een plek heeft op zijn/ haar erf/ eigendom, deze ook als zodanig benut (garage of parkeerplek) dat wordt nu niet gedaan.</p> <p>Er zijn mensen die vanuit de stad de auto in onze wijk (deels terecht) parkeren, zij zouden een betere plek moeten krijgen (Klein Amerika of de andere openbare parkeerplekken met vergunning) zodoende kunnen wijkbewoners meer kans maken op huis en auto dicht bij elkaar te plaatsen.</p> <p>Jullie buurtschrijven ging over het moeten betalen van parkeren. In de omstandigheden waar we nu zitten lijkt me dat niet vreemd om te moeten</p>		



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>betalen, maar dan moet er wel plek zijn. Als er mensen met 3 auto's het recht op eisen van eigen plek voor de deur zal dat niet lukken. We moeten allemaal een duit in het zakje doen. Ondanks dat ik vaak op een stoep moet parkeren of drie straten verder en ik zelden een plek voor mijn eigen deur heb, blijft autorijden een luxe (ook al gebruik ik hem ook voor werk).</p> <p>Wat ik geheel met uw schrijven eens ben is dat er een verantwoording moet worden gegeven voor de vergunningsgelden die eventueel dan geïnd gaan worden en hoe deze tot welzijn van ons allen kan worden besteed. Nog een losse opmerking: wanneer de parkeerplekken meteen een vorm van afwatering kunnen zijn dan is dat twee vliegen in één klap. Dit geldt ook voor het weer plaatsen nieuwe bomen en struiken en ander groen, op die plekken waar het schaduw kan geven, veilig is en de stad koeler kan maken en dat kan ook met parkeerplaatsen.</p> <p>Dank voor uw initiatief het is belangrijk dat mensen aan het denken worden gezet en hiermee is dat zeker gebeurt. Ik hoop dat de gemeente Groen-, en speelruimtes, optimale fietsmogelijkheden van Goverwelle door onze wijk en meer initiatieven kan realiseren en tevens snelverkeer kan vermijden. Wij zijn dankbaar als er een plek is voor onze auto en willen daar eventueel wel wat voor betalen mits er dan ook plek is.</p>		
166.1	<p>Als bewoners van De la Reijlaan onderzoeken wij de mogelijkheden voor gereguleerd parkeren in onze straat. Alvorens hierin actie te ondernemen zijn wij zoekende naar een stappenplan (welke acties dienen van de bewoners te komen) en gunning criteria (waaraan moet worden voldaan om gereguleerd parkeren in onze straat te verkrijgen).</p> <p>Graag zouden we vanuit de Gemeente Gouda hierover worden geïnformeerd. Kunt u ons deze informatie toesturen?</p> <p>Bedankt voor uw reactie. Echter het gegeven antwoord is niet wat gevraagd is.</p> <p>Wij hebben de voorlopige Nota zienswijze ontwerp - wijkmobiliteit in concept fase gelezen. Een doorverwijzing naar de informatie van Haskoning staat op de Gemeente website aangegeven.</p> <p>Mijn vraag betreft het de te nemen stappen voor het verkrijgen van gereguleerd parkeren in onze staat. Dit buiten het algemene wijkmobiliteit programma om.</p>	Zie antwoord op zienswijze 158.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>De in het programma aangeven periode geeft een doorlooptijd van een aantal jaren. (Als ik het goed gelezen heb vindt alleen de inventarisatie al plaats in de periode 2022-2027). Dit is waarschijnlijk benodigd omdat het een groot gebied betreft met veel impact voor de bewoners. Mogelijk dat de gewenste zorgvuldigheid deze doorlooptijd vereist.</p> <p>Om e.e.a. te bespoedigen zijn wij opzoek naar een mogelijkheid voor gereguleerd parkeren in alleen onze straat. Hopelijk kunt u hierover informatie verstrekken.</p>		
167.1	<p>Onlangs is mij het wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem ten gehore gekomen. Als bewoner van de Krugerlaan (grenzend aan het gebied Zuidrandflat) wil ik langs deze weg mijn mening geven over voorgenomen maatregelen.</p> <p>Ik zou het van harte toejuichen als er betaald parkeren/vergunning parkeren wordt ingevoerd voor heel Kort Haarlem. Aan en rond de Krugerlaan ervaar ik een enorme parkeerdruk veroorzaakt door bezoekers van het centrum die gratis willen parkeren, maar ook door bewoners die 2 à 3 auto's bezitten en deze 'voor de deur' parkeren zonder er veel gebruik van te maken. Met het invoeren van een basis parkeervergunning voor een eerste auto en een vergunning met verhoogd tarief voor een tweede auto ben ik ervan overtuigd dat de parkeerdruk op en rond de Krugerlaan, en allicht ook op andere niet betaald parkeren-gebieden, omlaag kan. Daarnaast vind ik het wel zo netjes om het parkeerbeleid gelijk te trekken met o.a. Burgemeester Martenssingel, St. Josephstraat, F.W. Reitzstraat, enz. Overige maatregelen t.b.v. veiligheid en snelheidsbeperking in de nabije omgeving ben ik ook zeer content mee.</p>	Zie antwoord op zienswijze 158.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
168.1	<p>Ik heb een vraagje over het parkeerbeleid wordt er nog iets aangepast wat betreft parkeren? Bijvoorbeeld invoeren van betaald parkeren of iets dergelijks op de Pretoriaplein</p> <p>er wordt hier gewoon niet gehandhaafd oo foutparkeerders ☹️❏</p>	Om verdere toename van de parkeerverlast te voorkomen blijft het college bij het voorstel om het gebied met parkeerregulering uit te breiden. Door de invoering van gereguleerd parkeren en het markeren van parkeervakken wordt het ook beter mogelijk om te handhaven op foutparkeerders.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
169.1	<p>Ten aanzien van het voornemen van de gemeente Gouda om betaald parkeren in te voeren in (het resterende deel van) de wijk Kort Haarlem willen wij laten weten dat wij daar ondanks de kosten <u>positief</u> tegenover staan.</p> <p>Wij ervaren al vele jaren parkeerverlast van autobezitters uit de Josephbuurt. In plaats van een vergunning aan te vragen, parkeren zij hun (tweede) auto bij voorkeur gratis op de Martenssingel, Krugerlaan en straten</p>	Zie antwoord op zienswijze 158.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>daartussenin. 's Avonds en in het weekend staan deze straten ramvol, terwijl bv. een Van Middellantstraat nagenoeg leeg is. Vooral de dump van bedrijfsbussen vormt een grote ergernis. Soms staan er taxibussen en zelfs complete vrachtauto's.</p> <p>Wat hierboven gezegd is over de bewoners van de Josephbuurt, geldt ook voor sommige bewoners van de binnenstad. Ook zij parkeren 's avonds hun auto en gaan op een fiets die ze tegen een hek of lantaarnpaal gestald hebben, naar hun woning.</p> <p>Daarnaast zijn deze straten de eerste die vergunningsvrij zijn voor bezoekers van de binnenstad. Ook hen zien wij de auto parkeren, waarna op een vouwfiets of tevoren gestalde fiets naar de stad gaan.</p> <p>Een gevolg hiervan is dat wij soms zelf niet kunnen parkeren en als we dan zware boodschappen moeten uitladen, met getoeter, gevloek en soms zelf dreigementen van wachtende automobilisten geconfronteerd worden. Ook koeriers die iets komen afleveren hebben hier vaak mee te maken. Als er geen boom in de weg staat, wijken ongeduldige automobilisten uit naar het nagelnieuwe plantsoen dat nu al op veel plaatsen zwaar beschadigd is.</p>		
170.1	<p>Ik heb deelgenomen aan de team sessies over inventarisatie parkeerproblemen Kort Haarlem. Wonende aan de Burg. Martenssingel ervaar ik veel overlast van parkeren door bezoekers aan Gouda of toeristen die met fietsen op een laadrek gratis parkeren en op de fiets bv. Reeuwijkse plassen bezoeken. De 2e groep woont in de aanliggende straten en wil voor de 2e auto geen vergunning betalen en staan vaak bijna de hele week op de "gratis plek" aan de singel. Zeer recent stopt een "dure auto" met nieuw kenteken bij mijn burens en de inzittende 2 heren halen 2 tasjes met bijartkeus uit de achterbak en wandelen richting binnenstad. Tegen half zes komen ze terug en rijden weg.</p> <p>Het is duidelijk dat de Krugerlaan en Joubertstmat minder last hebben want de loop afstand naar de binnenstad is duidelijk groter dan vanaf de Burg. Martenssingel.</p> <p>Ik ben al jaren voorstander van vergunning parkeren op de BMSingel en denk dat door de hele wijk te betrekken de besluitvonrnng moeilijker wordt, maar na 3 rondes van inventariseren wordt het tijd het probleem echt op te lossen.</p> <p>Ga over tot verguniingparkeren !!!!</p>	Zie antwoord op zienswijze 158.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
171.1	<p>In de Krugerlaan is in 2021 een burgerinitiatief gestart met het doel om m.b.v. een enquête de bewoners te mobiliseren om tégen het idee van betaald parkeren te zijn. Wij hebben toen voor kritische noot gezorgd via een toelichting op die enquête. Zie Bijlage. Anno 2023 worden we opnieuw als bewoners door het burgerinitiatief opgeroepen om onze stem te verheffen tégen elke vorm van betaald parkeren. Dat doen wij bij deze dus niet.. Wij denken dat betaald parkeren wel degelijk een oplossing kan zijn voor het parkeerprobleem in de Krugerlaan, c.q. Kort Haarlem.</p> <p>Gouda, 3 juni 2021 Beste mensen,</p> <p>Al eerder kregen we een email van jullie, maar hebben daar niet op gereageerd. Er werd een enquête aangekondigd en het leek handiger daarop te wachten. Hadden we dat maar niet gedaan. Want onafhankelijk van de uitslag is jullie mening al gecommuniceerd en staat er in de lokale kranten jullie conclusie: 'Het invoeren van mogelijk betaald parkeren wordt dan ook door veel bewoners ervaren als een verkapt vorm van belasting heffen!!' Hoezo veel bewoners!</p> <p>Wij zijn vóór (betaald) gereguleerd parkeren en motiveren dit puntsgewijs.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kern van het parkeerprobleem is natuurlijk een teveel aan auto's in een oudere wijk, die daar niet opgebouwd is. Dat geldt uiteraard voor meer wijken in Gouda. Wij vinden het dan ook volkomen logisch dat een overheid regulerend optreedt. Dat is in een aantal stadsdelen al gebeurd en nu zijn wij aan de beurt.</li> <li>2. Wij hebben wel degelijk een parkeerprobleem in Kort Haarlem. Ook in de Krugerlaan. Dit bagataliseren tot de avonduren is tegen beter in redeneren. Op verschillende momenten van de dag kunnen wij in ieder geval onze auto niet fatsoenlijk kwijt en wijken we uit naar andere straten.</li> <li>3. Maar dat is niet eens het punt. Je zult het probleem wijkgericht moeten aanpakken. Of in straat A toevallig op een moment wat meer of mindere parkeermogelijkheden zijn, is niet relevant. Ofwel: wij vinden het wel heel beperkt om alleen van je eigen straat uit te gaan.</li> <li>4. Jullie grijpen terug op gegevens van een aantal bewoners van een kleine 10 jaar geleden. Vreemd. Omstandigheden en opvattingen veranderen en er zijn veel nieuwe bewoners bij gekomen. Je op gegevens uit 2012 baseren? Dat</li> </ol>	Zie antwoord op zienswijze 158.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>maakt jullie argumenten er niet sterker op.</p> <p>5. De gemeente probeert op wijkniveau naar oplossingen te zoeken voor een wel degelijk bestaand probleem en heeft voor een aanpak via een wijkpanel gekozen. Er zullen ongetwijfeld meerdere methodes zijn, maar om bij voorbaat al de legitimiteit van dit panel in twijfel te trekken vinden we ronduit flauw. Wacht gewoon de resultaten af en ga niet alleen van je eigen straatje uit.</p> <p>6. Natuurlijk is het voor je eigen portemonnee leuker als je voluit gratis kunt parkeren nabij je woning. Maar wij zijn niet principieel tegen betaald parkeren. In jullie termen gaat het dan om een verkapt vorm van belastingheffen. Nou en? Waarom zou een autobezitter gratis recht moeten hebben over een aantal vierkante meter in het openbaar gebied?</p> <p>Onze conclusie moge duidelijk zijn. Als gereguleerd betaald parkeren soelaas kan bieden voor het oplossen van een wijkprobleem: gewoon doen! En denk en praat mee over de invulling hiervan.</p>		
172.1	Met veel plezier hebben wij de nieuwe voorstellen over het nieuwe wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem gelezen. Wij zijn dan ook voorstander van het uitbreiden van betaald parkeren en de mobiliteitsoplossingen die worden aangedragen. Wij kijken al uit naar de invoering van de plannen.	Zie antwoord op zienswijze 158.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
173.1	<p>Mijn complimenten over het Ontwerp-wijkmobiliteitsplan, fijn dat de knelpunten opgelost gaan worden en de bus uit de Krugerlaan verdwijnt. Ik zou het teven zeer toejuichen om betaald parkeren in te voeren (in ieder geval aan de Burgemeester Martenssingel). Wij wonen zelf aan de evenkant daar is de parkeerdruk het hoogst van de gehele wijk. Een parkeer vergunningsgebied van de huisnummer 2 t/m 38 zou erg welkom zijn. Ook al roepen ander buurtbewoners (veelal met twee of nog meer auto's) dat de gehele wijk tegen vergunningen is. Dat is dus niet het geval.</p> <p>Enfin, ook zonder vergunning blijft het een fijne buurt die er alleen maar op vooruit blijft gaan, waarvoor dank. En de auto een paar straten verderop parkeren is alleen maar goed voor de dagelijkse hoeveelheid stappen! Laden en lossen is wel vervelend maar dat doen we dan gewoon met de alarmlichten aan op straat, dan moet iedereen maar even 3 minuten wachten... Groet en succes met het uitvoeren van de plannen.</p>	Zie antwoord op zienswijze 158.1.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
174.1	<p>Via deze mail stuur ik u mijn zienswijze op het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem.</p> <p>Ik wil beginnen met u een compliment te geven, Ik zie dat er veel wensen van</p>	Om verdere toename van parkeeroverlast te voorkomen blijft het college bij het voorstel om het gebied met parkeerregulering uit te breiden. Hierbij	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>de bewoners zijn ingewilligd of worden meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen, zoals de aandacht voor veilige en snelle routes voor fietsers en een 30 km zone op bijv. de Joubertstraat. Ik hoop dat dit plan snel tot uitvoering gaat komen. Ik denk dat dit vooral de veiligheid van fietsers ten goede zal komen en ook het woongenot van de mensen aan de Joubertstraat.</p> <p>Hierbij wil ik nadrukkelijk aangeven dat ik <b>voor</b> betaald parkeren ben in de Krugerlaan, zeker als de Martensingel ook betaald parkeren wordt. De parkeerdruk is enorm hoog zeker als ik na 17.00 uit mijn werk kom. Ik kan dan zelden in de Krugerlaan parkeren en moet vaak uitwijken naar de Joubertstraat.</p> <p>Ik ben me er bewust van dat er ook mensen tegen betaald parkeren is. Ik kan me voorstellen dat als je niet (meer) werkt en/of een eigen parkeerplek hebt, ook geen parkeerprobleem ervaart. De grootste drukte is na 17.00 als de werkenden thuis komen. In mijn ogen ligt er een onderzoek dat een goed beeld geeft van de parkeerdruk. Daarmee is die voor mij een feit, mede omdat ik die elke dag ook zelf ervaar.</p> <p>Ik maak me ernstig zorgen als de Martensingel betaald parkeren wordt. We hebben nu al veel overloop vanuit de betaald parkeren wijk en dat zal dan alleen maar toenemen. Ik hoop dan ook dat jullie je plan doorzetten en van de Krugerlaan betaald parkeren maken.</p> <p>Graag wil ik ook nog een suggestie doen. Als onderdeel van het mobiliteitsplan wordt ook het verleggen van de busroute van de Krugerlaan naar de Sportlaan onderzocht. Het zou mooi zijn als van de bestaande haltes wordt onderzocht hoe hier aanvullende parkeergelegenheid kan worden gecreëerd om de huidige parkeerdruk wat te verminderen.</p> <p>Indien u vragen heeft over deze mail, kunt u mij bereiken via dit mailadres of via onderstaand telefoonnummer.</p>	<p>willen we geen onderscheid maken tussen deelgebieden in de wijk.</p> <p>Na het verleggen van de busroute wordt inderdaad gekeken hoe het beste omgegaan kan worden met de ruimte die daarna beschikbaar komt in de Krugerlaan en Hertzogstraat (rekening houden met de kaders uit het wijkmobiliteitsplan).</p>	
175.1	<p>Ten aanzien van het mobiliteitsplan het volgende:</p> <p>1) Betaald parkeren lijkt mij een goed idee om de beschikbare parkeerplaatsen vooral beschikbaar te hebben voor de bewoners. Het betaald parkeren zou dan moeten gelden van 06.00uur tot 22.00uur om zodoende personeel van winkels te ontmoedigen in het aangegeven gebied te parkeren.</p> <p>Voor het aangegeven gebied zou het moeten gelden voor de beide zijden van de Joubertstraat om te voorkomen dat aan de oneven zijde van de Joubertstraat</p>	<p>1. Uw suggestie wordt betrokken bij de uitwerking van de scenario's.</p> <p>2. Om het gebruik van de fiets te stimuleren en diverse hoofdfietsroutes door Gouda logischer en directer te maken, zien wij wel degelijk meerwaarde in een nieuwe fietsbrug over de Karnemelksloot tussen de Krugerlaan en</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>parkeeroverlast komt. Tenaanzien van de parkeervergunningen lijkt mij een geringe bijdrage op zijn plaats gezien het feit dat betaald parkeren overdag voldoende is en er na sluitingstijd van de winkels in het gebied alleen geparkeerd wordt door bewoners. Voor winkelpersoneel en toeristen zou er kunnen denken aan een pendeldienst vanaf een parkeerplaats aan de rand van de stad naar het centrum. In Leiden werkt het prima.</p> <p>2) Ten aanzien van het fietsverkeer lijkt het mij een goed idee om de Joubertstraat verboden te maken voor fietsers en deze over de Krugerlaan te sturen. De in de plannen genoemde fietsbrug over de Karnemelksloot lijkt mij een duur en onnodig plan omdat er op 50 meter afstand al een brug ligt die veelal door de fietsende schoolgangers wordt gebruikt.</p> <p>Vanaf de Joubertstraat zou het niet mogelijk moeten zijn om de Dutoitstraat in te rijden om voor de fietsers een veilige kruising met de Krugerlaan te realiseren.</p> <p>3) Ten aanzien van vrachtverkeer wordt in de plannen de Joubertstraat genoemd als doorgaande weg voor vrachtverkeer. Ik ben hier faliekant op tegen omdat zwaar verkeer zeer slecht is voor de fundering van de huizen. Enkele jaren geleden is vrachtverkeer juist om die rede geweerd uit de Joubertstraat en de Bodegraafsestraatweg. Deze situatie moet gehandhaafd blijven.</p> <p>4) Ten aanzien van het openbaar vervoer is het mijn inziens niet goed om de stadsbussen vanaf en naar de Dunantsingel over de Joubertstraat te laten rijden. De Joubertstraat is voor de grote bussen veel te smal en aan de evenzijde is er geen mogelijkheid een fatsoenlijke opstapplaats te maken. Ook voor de bewoners van de Zuidrandflat is het zeer vervelend om naar de Joubertstraat te moeten lopen omdat in de Bothastraat het trottoir veel te smal is voor mensen met een rollator. De bussen en dan liever kleinere zouden de huidige route moeten blijven rijden. Kleinere bussen zou moeten worden verplicht bij de vervoerder omdat de bezettingsgraag van de huidige grote bussen onder de 50% ligt.</p> <p>5) Het succes van de maatregelen zal vooral afhangen van de handhaving. Hierin zie ik nog een hele uitdaging omdat handhaving een groot probleem zal zijn i.v.m. het ontbreken van mankracht en prioriteit. De onlangs geplaatste borden bij de zebrapaden is een goed voorbeeld van onnodige borden die de straat een lelijk aanzien geven en die er voor gezorgd hebben dat er nog harder wordt gereden</p>	<p>de Zuidelijke Burgvlietkade. Deze maatregel is ook onderdeel van het verkeerscirculatieplan.</p> <p>Bij het uitwerken van de verkeerscirculatie is ervoor gekozen om logische éénrichtingsroutes in te voeren, waarbij de rijrichting om en om gaat per twee straten. Hierdoor blijven de extra rijafstanden zoveel mogelijk beperkt.</p> <p>3. In het wijkmobiliteitsplan is niet opgenomen dat de Joubertstraat een doorgaande weg voor vrachtverkeer moet zijn. Het is juist de wens van de gemeente om zo min mogelijk vrachtverkeer via de Joubertstraat te laten rijden. Er is een maatregel opgenomen om de hoeveelheid vrachtverkeer op de Joubertstraat te verminderen. Maatregel 3 is een verbod voor grote (langer dan 10 meter) en/of zware (zwaarder dan 20 ton) voertuigen in heel Kort Haarlem, met uitzondering van de het stukje Goejanverwelledijk tussen de Haastrechtsebrug en de Fluwelensingel en het stukje van de Sportlaan tussen de Haastrechtsebrug en de Joubertstraat. In de Joubertstraat zelf mogen daardoor alleen grote en zware vrachtwagens met bestemmingen in Kort Haarlem of Vreewijk rijden, zoals bijvoorbeeld vuilniswagens. Mogelijk kan het verbod voor vrachtverkeer al ingaan ten zuiden van de Haastrechtsebrug. Dit wordt nader uitgewerkt binnen de nota zware voertuigen.</p> <p>4. Met name op de Hertzogstraat is zeer weinig ruimte voor de bus. Daarom is er in het verkeerscirculatieplan (VCP) voor</p>	

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>6) Ten aanzien van de communicatie zou het de gemeente sieren als de alle belanghebbenden schriftelijk zouden worden geïnformeerd. Nu heb ik via via verschillende links ontvangen waarin verschillende plannen staan vermeld. In de verschillende plannen staan ook nog eens tegenstrijdige voorstellen.</p> <p>Ik ben bereid om mijn opmerkingen en aanbevelingen mondeling met u te overleggen. Veel succes met het formuleren van de definitieve plannen.</p>	<p>gekozen om de busroute te verleggen naar de Sportlaan/ Joubertstraat. Daarbij moet gezorgd worden voor goede looproutes naar de haltes.</p> <p>5. Het doel is om de wegen zo herkenbaar en veilig mogelijk in te richten, zodat het verkeer ook weet welk gedrag van hen verwacht wordt. Bijvoorbeeld het realiseren van parkeerplaatsen maakt het mogelijk om beter te handhaven op foutparkeerders.</p> <p>6. Bij de start van het wijkmobiliteitsplan hebben alle inwoners een brief gekregen waarin zij geïnformeerd zijn over het wijkmobiliteitsplan. Hierbij is ook verwezen naar de gemeentelijke website, waar regelmatig nieuwsberichten zijn verschenen over het wijkmobiliteitsplan. De inspraak heeft conform de Algemene inspraak- en participatieverordening Gouda plaatsgevonden. Op de websites van de wijkmobiliteitsplannen waren de stukken op 14 december gepubliceerd, na het collegebesluit op 13 december. Per abuis is de officiële bekendmaking pas op 20 december gepubliceerd. Dit heeft plaatsgevonden op de gebruikelijke wijze via een officiële bekendmaking in het Gemeenteblad van Gouda. Meer informatie over officiële bekendmakingen van de gemeente Gouda is te vinden op de website: <a href="http://www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen">www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen</a>. Aanvullend op de gebruikelijke communicatie over officiële bekendmakingen is op 11 januari een extra nieuwsbericht op de website van de gemeente Gouda geplaatst. Dit nieuwsbericht is ook meegezonden aan de</p>	



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
		geabonneerden op de Nieuwsbrief van die week.	
176.1	<p>Hierbij onze zienswijze. Wij zijn voor het voornemen om geen bus meer door de Krugerlaan te laten rijden. Ook zijn wij voor het voornemen om betaald parkeren in te voeren. Wij zouden het fijn vinden als er goed gekeken wordt naar de verkeersdrempels in de Krugerlaan deze veroorzaken veel trillingen vloeibaar in onze woning wanneer er zwaar verkeer overheen rijdt (bus/ vuilniswagen/ ander zwaarverkeer).</p>	<p>De Krugerlaan wordt heringericht om hier een hoofdfietsroute te realiseren. Daarnaast zorgt het verleggen van de busroute ook voor mogelijkheden om de Krugerlaan anders in te richten. Hierbij onderzoeken we welke maatregelen passend zijn voor een goede inrichting van de weg. Het klopt dat parkeren in de wijk een opgave is. Om verdere toename van de parkeeroverlast te voorkomen blijft het college bij het voorstel om het gebied met parkeerregulering uit te breiden.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
177.1	<p>Hierbij mijn reactie op het ontwerp wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem. Mijn reactie is vooral gericht op het parkeerbeleid. Ik ben positief over het idee om voor de hele wijk Kort Haarlem parkeervergunningen en betaald parkeren in te voeren. Ik ben alleen niet positief over de lange termijn waarop dit wordt ingevoerd. Als de gemeenteraad instemt en alles zit mee, dan wordt gereguleerd parkeren in 2024 ingevoerd. Voor een zeer groot deel van de bewoners van De la Reylaan is dit te laat. In maart wordt na de noolvervanging de straat opnieuw ingericht. De herinrichting is prima en veel mensen kijken uit naar een nieuwe prachtige straat. Het enige punt is dat na de herinrichting er minder auto's geparkeerd kunnen worden. In het deel van De la Reylaan tussen Burg Martensingel en de Christiaan de Wetstraat en het eerste stukje van de Fourieweg verdwijnen 15 parkeerplekken. Dat is veel voor een straat die nu al een enorme parkeerdruk ervaart omdat De la Reylaan de eerste straat is die ginst aan de rest van de wijk waar al parkeervergunningen zijn ingevoerd.</p> <p>Het verlies van 15 parkeerplekken komt niet door het verschil tussen de huidige parkeernorm en de parkeernorm na de herinrichting, want het verlies volgens de formele parkeernormen is een stuk kleiner. Het verlies van het grote aantal parkeerplekken komt omdat er nu stmk geparkeerd wordt en elk gaatje op stoepen of langs bomen wordt benut. Straks kan alleen maar geparkeerd worden in de parkeervakken tussen bomen en is er geen mogelijkheid meer om 'illegaal' boven de parkeernorm te parkeren. En juist daardoor ontstaat het grote verschil. Ik heb meerdere keren geparkeerde auto's in de straat geteld en ook foto's gemaakt om het getal van 15 plekken te ondersteunen.</p>	Om verdere toename van parkeeroverlast te voorkomen blijft het college bij het voorstel om het gebied met parkeerregulering uit te breiden. Snellere invoering dan in 2024 is niet haalbaar.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	Ik hoop dus dat er heel snel gereguleerd parkeerbeleid wordt ingevoerd. Liefst direct na de herinrichting. Ik verwacht dat het besluitvormingsproces voor parkeervergunningen voor de hele wijk veel te lang gaat duren. Het is zeer aannemelijk dat er nog de nodige onderzoeken uitgevoerd moeten worden, waardoor 2024 niet realistisch is. Ik hoop dat mijn reactie mee wordt gewogen en nog beter: dat er ook actie op wordt ondernomen.		
178.1	<p>Wat fijn dat jullie je inspanssen om onze wijk mooier en veiliger te maken!</p> <p>Wij vinden het een prima plan en hopen dat het bijdraagt aan minder/rustiger verkeer in de wijk zodat er meer kinderen lekker buiten kunnen spelen.</p>	Dank voor uw reactie.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
179.1	<p>Hartelijk dank voor uw bericht m.b.t. het ontwerp-wijkmobiliteitsplan en goed om te lezen dat dit nu is vrijgegeven voor de zienswijzeprocedure. We hopen dat de opgenomen maatregelen in het WMP zullen worden doorgevoerd en dat eventuele zienswijzen geen aanleiding zullen zijn voor structurele veranderingen of vertragingen.</p> <p>Wij zouden het op prijs stellen wanneer de tijdslijn van de individuele maatregelen specifiek kan worden aangegeven dan een periode van 5 jaar waarmee de huidige tranches nu zijn ingedeeld. De uitvoering van de 1e tranche is gepland in de periode 2022 – 2027. Sommige maatregelen lijken relatief eenvoudig en zonder veel kosten op korte termijn uit te voeren. Met name de maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en de verkeerscirculatie verdienen prioriteit in de wijk. We kijken uit naar uw reactie.</p>	Het is op dit moment niet mogelijk om de uitvoering van de voorgestelde maatregelen binnen een bepaalde tranche verder te specificeren. Deze tranches geven een eerste indicatie wanneer bepaalde maatregelen uitgevoerd worden. Vervolgens wordt per tranche een uitvoeringsplan gemaakt met de maatregelen die gerealiseerd worden in die periode. De gemeenteraad stelt het budget per tranche vast. Voor de eerste tranche is dit al gedaan. Tegen het eind van een tranche vindt een evaluatie plaats en wordt het uitvoeringsplan voor de volgende tranche gemaakt.	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.
180.1	<p>Als bewoner van de Joubertstraat in Gouda dien ik hierbij mijn zienswijze in. Mijn commentaar op de plannen heeft met name betrekking op de voorgestelde maatregelen voor de Joubertstraat en de wensbeelden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietsvoorziening: Goed dat de Joubertstraat wordt afgewaardeerd naar GOW30. Ik vind echter het argument dat de Joubertstraat geen functie heeft in het wensbeeld fiets, geen goed argument om niks te doen m.b.t. fietsveiligheid in onze straat. De Joubertstraat heeft nog steeds in de eerste plaats een belangrijke verblijfsfunctie. Ook al wordt de Krugerlaan in de toekomst waarschijnlijk een aantrekkelijker route voor doorgaand fietsverkeer, alleen de ca. 250 aanwonende huishoudens zorgen al voor een aanzienlijk aantal dagelijkse fietsverplaatsingen over de Joubertstraat. Bovendien blijkt, ondanks het gebrek aan goede voorzieningen, de Joubertstraat op dit moment vrij veel gebruikt te worden door (doorgaand) fietsverkeer. Dit valt o.a. op te maken uit openbare Strava heatmaps (zie</li> </ul>	In de kaders voor het wijkmobiliteitsplan is een indicatie gegeven hoe de gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur eruit kan komen te zien in Gouda. De Joubertstraat wordt ook een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur. Hierbij wordt onder andere uitgegaan van fietsvoorzieningen, een afwisselend wegbeeld en mogelijk snelheidsremmers. Het realiseren van een hoofdfietsroute op de Krugerlaan houdt dus niet in dat er niet meer veilig gefietst kan worden op de Joubertstraat. Wel zal de hoofdfietsroute over de Krugerlaan meer gebruikt gaan worden door doorgaande fietsers,	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>screenshot)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Busroute: Er wordt voorgesteld om de huidige busroute over de Krugerlaan te verplaatsen naar de Joubertstraat (gedeeltelijk). De Joubertstraat lijkt me hiervoor geen geschikt alternatief. Het gebrek aan fietsvoorzieningen, i.c.m. smalle rijbanen en de te smalle langs-parkeervoorzieningen maakt fietsen op de Joubertstraat hierdoor nog gevaarlijker en onaangener. Ook als een groot deel van het fietsverkeer over de Krugerlaan gaat, zullen er altijd fietsers gebruik blijven maken van de Joubertstraat. Mijn voorstel zou zijn om het busverkeer richting Goverwelle via de Sportlaan en Bernadottelaan af te wikkelen, die daarvoor beter geschikt zijn.</li> <li>• Doorgaand autoverkeer: In het wensbeeld wordt genoemd dat doorgaand autoverkeer zo veel mogelijk om de wijk heen wordt geleid. Ik mis echter welke maatregelen worden voorgesteld om te voorkomen dat doorgaand verkeer toch gebruik blijft maken van de Joubertstraat.</li> <li>• Mijn wensbeeld voor de Joubertstraat: Ik snap dat het gebrek aan ruimte en de menging van functies ervoor zorgt dat moeilijk is om een optimale inrichting te bepalen. Mijn voorstel is om één van de twee rijrichtingen vrij te maken voor langzaam verkeer (fiets + voetganger) en extra groen. De andere zijde kan dan worden gebruikt voor autoverkeer in 2 richtingen (met lagere capaciteit). Mogelijk moet hiervoor een gedeelte van de middenberm worden opgeofferd, maar dit kan aan de 'langzame zijde' gecompenseerd worden met extra groen. Dit zou de leefbaarheid in de straat sterk ten goede zou komen, en bovendien de Joubertstraat een minder aantrekkelijke route maken voor doorgaand autoverkeer.</li> </ul>	<p>waardoor er een verschuiving kan optreden ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>Met name in de Hertzogstraat is zeer weinig ruimte voor de bus. Daarom is in het verkeerscirculatieplan Gouda de maatregel vastgesteld om de busroute te verleggen naar de Joubertstraat. Zoals hierboven aangegeven zal een herinrichting van de straat plaatsvinden voor de invoering van een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur. Tijdens het maken van dit ontwerp wordt rekening gehouden met een passende inrichting voor bussen (zowel de rijbaan als de trottoirs).</p> <p>De maatregelen om doorgaand verkeer zoveel mogelijk om de wijk heen te leiden zijn opgenomen in het verkeerscirculatieplan Gouda. Deze maatregelen zijn wijk overstijgend en daardoor niet verder uitgewerkt binnen het wijkmobiliteitsplan. Voor de Joubertstraat staat de herinrichting naar GOW30 gepland voor de periode tussen 2028-2032.</p> <p>Dank voor uw idee voor een alternatieve inrichting van de Joubertstraat. Bij de uitwerking van varianten voor de Joubertstraat zullen we onderzoeken welke inrichting het meest passend is om deze straat goed in te richten als gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur.</p>	
181.1	<p>bewonersvertegenwoordiging van het Zoutmanplein, Johan den Haenstraat en de Van Middellanstraat</p> <p>Zienswijze !: In de Sint Josephstraat bevindt zich halverwege een ophaal/breng punt voor</p>	<p>In het wijkmobiliteitsplan (en het verkeerscirculatieplan) is opgenomen dat er transfer- en wijk-hub(s) komen in de wijk. Op een dergelijke hub kan wellicht ook een ophaal/ brengpunt voor</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>postpakketten. Wij vinden deze locatie hiervoor niet geschikt (zigt midden in de wijk en deze straat is eenrichtingsverkeer). Een dergelijk punt dient aan de rand van de wijk te zitten met een gereserveerde parkeerplaats voor de besteldiensten</p> <p>Zienswijze 2: De inrichting van de singels moet autoluw met voorrang voor fietsers en voetgangers worden. Dat kan alleen als de plantenbakken verdwijnen er er niet meer geparkeerd wordt op de singels en de inrichting ook een soort fietsstraat wordt. Daarvoor zou de beoogde supermarkt moeten vervallen en kunnen de singelbewoners recht krijgen op één van de hiervoor gereserveerde 100 parkeerplaatsen.</p> <p>Zienswijze 3: Volgens de plannen wordt er een nieuwe fietsbrug gerealiseerd over de Karnemelksloot om het fietsnetwerk uit het VCP te realiseren. Wat is hiervan de meerwaarde? Bevinden zich reeds twee bruggen welke uitsluiting te gebruiken zijn door voetgangers en fietsers. Kan dus vervallen</p> <p>Zienswijze 4: Burgemeester Martensstraat is in de huidige situatie niet geschikt voor 2-richtingsverkeer. Er zijn twee alternatieven: A: wordt éénrichtingsverkeer (wijk uit) of B: wel verkeer in beide richtingen: dan de bomen verwijderen en de parkeerplaatsen op heffen (bewoners kunnen dan ook recht krijgen op één van de eerdere genoemde 100 gereserveerde parkeerplaatsen)</p> <p>Zienswijze 5: Volgens een recent verkeersbesluit is vanuit de Krugerlaan de verplichte rijrichting rechtsaf de Sportlaan op (deze kruising is erg onoverzichtelijk) Kan hier een rijbaanscheiding komen?</p> <p>Zienswijze 6: Herinrichting Krugerlaan (hoofd fietsroute). Voor fietsers die vanaf Stolwijkersluis komen en de rechtsaf slaan de Sportlaan op is het erg gevaarlijk om de Sportlaan over te steken richting de Krugerlaan. Is het mogelijk om bij de onder zienswijze 5 een stopmogelijkheid te creëren voor auto's (haaiantanden??) zodat de fietsers veilig kunnen oversteken?</p> <p>Opmerkingen: Wij willen graag voor de hele wijk een 30 kilometer zone met borden.</p>	<p>postpakketten worden gerealiseerd. Uit nader onderzoek volgt een advies welke hub met welke voorzieningen passend is op welke locatie in de wijk.</p> <p>In het verkeerscirculatieplan is opgenomen dat de singels een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur worden. Bij de kaders voor het wijkmobiliteitsplan is beschreven hoe de gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur binnen Gouda ingericht kan worden.</p> <p>Om het gebruik van de fiets te stimuleren en diverse hoofdfietsroutes door Gouda logischer en directer te maken, zien wij wel degelijk meerwaarde in een nieuwe fietsbrug over de Karnemelksloot tussen de Krugerlaan en de Zuidelijke Burgvlietkade. Deze maatregel is ook onderdeel van het verkeerscirculatieplan.</p> <p>In het verkeerscirculatieplan voor de wijk is opgenomen dat de Burgemeester Martensstraat beschikbaar blijft in beide richtingen voor gemotoriseerd verkeer. Hier is voor gekozen om te voorkomen dat verkeer via de wijk moet blijven rijden.</p> <p>De exacte vormgeving van deze kruising moet nader worden uitgewerkt. Hier speelt ook dat de Sportlaan een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur wordt en de hoofdfietsroute vanuit de Krugerlaan hier de Sportlaan kruist.</p> <p>Binnen de wijk geldt nu al een snelheidslimiet van 30 km/uur. Bij de herinrichting van straten (tijdens groot onderhoud) wordt voor elke straat beoordeeld of het nodig is de straat</p>	

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	Alle maatregelen staan of vallen met handhaving (fysiek en/of camera's) Bij onderhoudswerkzaamheden ontstaat zgn. meekoppelkansen. Hierover wordt niet met bewoners gecommuniceerd.	anders in te richten, zodat verkeer zich aan de snelheidslimiet houdt.	
182.1	<p>Hierbij ontvangt u onze zienswijze tegen het Ontwerp-mobiliteitsplan Kort Haarlem. Wij zijn tegen het verplaatsen van de bushaltes naar de Briandstraat, omdat hierdoor ons woongenot ernstig wordt aangetast en er een onveilige situatie ontstaat in de Briandstraat.</p> <p>Wij zullen beide punten toelichten.</p> <p>1. Ons woongenot vermindert, doordat haltes in de Briandstraat de verblijfstijd van de bus in de straat vergroten. Hierdoor zullen er meer uitlaatgassen in de straat worden uitgestoten en er zal langduriger lawaai van de bussen aanwezig zijn. Doordat de bussen het verkeer zullen vertragen zal ook van andere voertuigen de verblijfstijd in de straat toenemen, met meer uitlaatgassen en geluidshinder als gevolg. Verder zullen wachtende buspassagiers (nog) meer straatvuil veroorzaken.</p> <p>2. De Briandstraat is een drukke straat vanwege de vele leerlingen van de twee omliggende middelbare scholen. Voor het Antoniuscollege komen de leerlingen voornamelijk op de fiets, voor het Kespercollege komen zij met auto's en leerlingbusjes. Daarnaast is de Briandstraat een toegangsweg voor delen van de achterliggende wijk. Indien de stadsbus hier zal stoppen wordt de verkeerssituatie nog minder overzichtelijk en daardoor onveiliger. Verder lopen we het risico dat ongeduldige automobilisten in de smalle Briandstraat de bus willen inhalen, als deze bij de halte gestopt staat. Indien in de gehele wijk Kort Haarlem betaald parkeren wordt ingevoerd, zal het nog drukker worden in de Briandstraat en omliggende straten. Een extra reden voor minder overzicht en dus meer onveiligheid.</p> <p>Bushaltes in de Briandstraat vallen buiten het Ontwerp-mobiliteitsplan Kort Haarlem, maar zijn wel een direct gevolg van dit plan. Wij missen een integrale benadering van de wijkaanpak, waardoor de oplossing van een probleem in Kort Haarlem wordt afgewenteld op onze wijk. Dit is onjuist.</p> <p>Wij willen u daarom vragen uw voornemen op dit punt te herzien. Mogelijke oplossingen zien wij verderop op de Dunantsingel of, zoals al eerder is opgemerkt in de vragen van het webinar op 13 oktober 2022 (zie knipsel hieronder) om de bus direct over de Sportlaan te routeren. Als u inderdaad niets aanpast in de busroute en de haltes ten oosten van de Joubertstraat, zoals in uw beantwoording van de vraag in onderstaand knipsel, dan verwachten wij geen haltes in de Briandstraat.</p>	<p>Met name op de Hertzogstraat is zeer weinig ruimte voor de bus. Daarom is er in het verkeerscirculatieplan (VCP) voor gekozen om de busroute te verleggen naar de Sportlaan/ Joubertstraat. In het wijkmobiliteitsplan is opgenomen dat er nog gezocht moet worden naar een geschikte locatie voor het haltepaar dat nu op de Hertzogstraat ligt. De Briandstraat is hiervoor wellicht een mogelijkheid, maar de Joubertstraat of het samenvoegen van de huidige haltes op Hertzogstraat en Dunantsingel is ook een mogelijkheid. Dit onderdeel wordt nader uitgewerkt, waarbij zowel aandacht is voor de verkeersveiligheid als de loopafstand tussen de woningen en bushalte(s).</p> <p>Bij de bussen is sprake van een transitie naar zero-emissie busvervoer (elektrische bussen of bussen op waterstof), waardoor de toename van uitstoot en geluid minimaal zal zijn. In de concessie vanaf december 2024 is opgenomen dat Gouda streeft naar zero-emissie busvervoer</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	Kunt u ons de ontvangst van deze zienswijze bevestigen?		
183.1	<p>Met dit schrijven willen wij gebruik maken van de mogelijkheid tot het geven van een reactie binnen de periode die voor belanghebbenden tot en met 25 januari 2023 gebruikt kan worden.</p> <p><i>Procedure</i> In onze reactie willen we in de eerste plaats opmerken dat de openbare publicatie van de diverse ontwerp-plannen een week na de start van de inspraaktermijn plaatsvond, terwijl er ook nog eens sprake is van een kerstreces in deze inspraakperiode. Niet voor het eerst krijgen wij het gevoel dat de ruimte voor inspraak onvoldoende aandacht krijgt in de aanloop naar besluitvorming door de gemeenteraad. Dit geldt in het bijzonder voor de wijkmobiliteitsplannen Korte Akkeren en Kort Haarlem waarop belanghebbenden nu voor het eerst schriftelijk kunnen reageren.</p> <p><b>Graag verzoeken wij u om in toekomstige procedures meer tijd te reserveren voor inspraak en voorafgaand aan de openbare publicatie van ontwerp-plannen al de betreffende documenten met belanghebbenden te delen. Op die manier kan de inspraakperiode door belanghebbenden beter worden benut.</b></p> <p>Wij zijn ervan overtuigd dat een zorgvuldig participatieproces leidt tot betere plannen, snellere besluitvorming en mogelijk minder bezwaar- en beroepsprocedures achteraf. In de participatiestrategie voor de fysieke leefomgeving heeft u dit ook onderkend.</p> <p><i>Beoordeling Gouda-Onderneemt</i> Met betrekking tot het OWKA en OWKH geldt dat Gouda-Onderneemt zich in het voor-traject niet actief heeft bemoeid bij de totstandkoming. De beide wijkmobiliteitsplannen zijn weliswaar kort geadresseerd in het kwartaaloverleg over de uitvoering van het VCP, maar bij specifieke sessies over het OWKA en OWKH is Gouda-Onderneemt niet geweest. De betrokkenheid van de mobiliteitscommissie van Gouda-Onderneemt bij het VCP is primair gericht op het economisch functioneren van de werklocaties in de stad en het waarborgen van de bereikbaarheid hiervan. Daarbij gaat in het bijzonder om de binnenstad en bedrijfsterreinen, maar ook de wijkwinkelcentra en de winkelstrips in de overige wijken hebben onze aandacht. Dit geldt eveneens voor de doorstroming op hoofdroutes en de verkeersveiligheid in de stad. De opmerkingen die wij in deze zienswijze bij het OWKA en OWKH plaatsen hebben primair betrekking op bovengenoemde aspecten.</p>	<p>Bij de start van de werkzaamheden om het wijkmobiliteitsplan te maken hebben alle inwoners van de wijk een brief ontvangen. In deze brief is aangegeven dat bewoners hun wensen en knelpunten kunnen delen op het gebied van mobiliteit op een online kaart of tijdens inloopuren op het Huis van de Stad. Daarnaast is in deze brief verwezen naar de gemeentelijke website, waar regelmatig berichten zijn geplaatst over de voortgang van het wijkmobiliteitsplan. Tijdens het opstellen van het wijkmobiliteitsplan zijn georganiseerde stakeholders enkele malen gevraagd om mee te denken met het wijkmobiliteitsplan. Tijdens een webinar is het concept wijkmobiliteitsplan gepresenteerd en zijn na afloop van de presentatie vragen van bewoners beantwoord.</p> <p>De inspraak heeft conform de Algemene inspraak- en participatieverordening Gouda plaatsgevonden. Op de websites van de wijkmobiliteitsplannen waren de stukken op 14 december gepubliceerd, na het collegebesluit op 13 december. Per abuis is de officiële bekendmaking pas op 20 december gepubliceerd. Dit heeft plaatsgevonden op de gebruikelijke wijze via een officiële bekendmaking in het Gemeenteblad van Gouda. Meer informatie over officiële bekendmakingen van de gemeente Gouda is te vinden op de website: <a href="http://www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen">www.gouda.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen</a>. Aanvullend op de gebruikelijke communicatie over officiële bekendmakingen is op 11 januari een extra nieuwsbericht op de website van</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p><i>Status maatregelen wijkmobiliteitsplan</i>  Vooruitlopend op onze inhoudelijke reactie op het OWKA en OWKH vragen wij eerst aandacht voor de status van de maatregelen die hierin zijn opgenomen. Aanleiding vormt het raadsmemo die ter begeleiding bij de ontwerp-plannen was gevoegd. Hierin is de volgende zinsnede opgenomen: 'Het college heeft het <i>voornemen</i> om de beschreven maatregelen uit het minimum- en basispakket van de wijkmobiliteitsplannen uit te voeren'. Deze zin roept de vraag op of bij instemming van de gemeenteraad met de verschillende mobiliteitsplannen, de beschreven maatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. Onduidelijk is waarom het college dit voorbehoud maakt.</p> <p><b>Wij verzoeken u in elk geval om richting besluitvorming over de wijkmobiliteits-plannen specifiek aan te geven welke maatregelen u op korte termijn (d.w.z. 2023-2027) wil treffen en dus middelen reserveert.</b></p>	<p>de gemeente Gouda geplaatst. Dit nieuwsbericht is ook meegezonden aan de geabonneerden op de Nieuwsbrief van die week.</p> <p>Voor de maatregelen in het basispakket in de eerste tranche (2023-2027) is het voornemen van het college om deze maatregelen te realiseren op de korte termijn. Echter is op dit moment niet voor alle maatregelen budget gereserveerd, waardoor de gemeenteraad ermee moet instemmen met het realiseren van de maatregelen.</p>	
183.2	<p><i>Ontwerp Wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem (OWKH) maatregelen</i>  Met betrekking tot het OWKH gaan wij in de eerste plaats in de maatregelen die voor de <i>Blekers- en Fluwelensingel</i> zijn voorgesteld. Het OWKH sluit daarbij aan op het VCP door de Fluwelensingel en Blekersingel af te waarderen naar GOW30. Dit betekent dat bij de herinrichting het profiel van de weg aangepast gaat worden waarbij de ruimte voor de auto beperkt zal gaan worden doordat de fietsstroken verbreed gaan worden. Zowel de Fluwelensingel en Blekersingel zijn belangrijke doorgaande routes voor het openbaar vervoer. Tegelijkertijd zijn de beide singels belangrijk voor het bereiken van de parkeer-plaatsen Klein Amerika en Schouwburgplein. Het intensieve gebruik door verschillende functies maakt ook in dit geval dat bij de herinrichting het wegprofiel voor alle functies zoveel als mogelijk geoptimaliseerd moet worden. Een te smal profiel voor OV en auto als gevolg van verbrede fietsstroken kan juist averechts werken voor de veiligheid daar de ruimte voor het passerende verkeer in tegengestelde richting, optisch bemoeilijkt wordt en het uitwijken op de fietsstroken meer regel dan uitzondering zal zijn.</p> <p>Daarnaast refereren wij op dit punt graag aan onze zienswijze op deze maatregelen in het kader van het VCP. Hierin hebben wij aangegeven dat het belangrijk is dat de maatregelen aan de Blekers-en Fluwelensingel pas na realisatie van het dynamisch parkeerverwijssysteem (PRIS) en idealiter ook maatregel 3 uit het VCP (bewegwijzering en dynamische reistijdinformatie) plaatsvinden. Op die manier wordt het bestemmings-verkeer (naar de binnenstad) immers maximaal gefaciliteerd en kan zoekverkeer worden</p>	<p>De exacte inrichting van wegen die als GOW30 worden gecategoriseerd is op dit moment nog niet duidelijk. Landelijk wordt gewerkt aan een inrichtingsprofiel voor dit nieuwe type weg. Voor de interpretatie van een mogelijke inrichting voor GOW30-wegen in Gouda is in onder de Kaders voor het Wijkmobiliteitsplan een toelichting beschreven. Een GOW30 zal er qua inrichting anders uit gaan zien dan een ETW30 (erftoegangsweg 30 km/u).</p> <p>Bij de herinrichting van deze wegen wordt rekening gehouden met de verwachte verkeersintensiteiten op de weg. Binnen dit project moet een goede balans worden gevonden tussen het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid en het in stand houden van de bereikbaarheid, waarbij verkeer met een passende snelheid op de weg rijdt.</p> <p>Voordat de verkeerslichten op dit kruispunt komen te vervallen doen we eerst onderzoek of dit veilig mogelijk is.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>gereduceerd. Ook hebben wij toen aanbevolen om bij verdere planuitwerking voor de herinrichting van de Blekers- en Fluwelensingel expliciet rekening te houden met de (benodigde) locaties van laden en lossen. Voorkomen dient immers te worden dat laden en lossen de doorstroming op de singels en bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen beperkt. Ook verdient het aanbeveling om (kort) parkeren van bezoekers van commerciële bedrijven te blijven faciliteren om als zodanig eventuele negatieve economische effecten voor gevestigde ondernemers te voorkomen.</p> <p><b>Wij verzoeken u dan ook om bij de voorgestelde afwaardering van de Fluwelen- en Blekersingel naar GOW30 rekening te houden met de geldende mobiliteits-functies en verkeersintensiteiten. Wij verzoeken u daarbij het wegprofiel zodanig in te richten dat er voldoende ruimte blijft voor tegengestelde verkeersstromen.</b></p> <p>Een tweede punt ten aanzien van het OWKH heeft betrekking op het mogelijk laten vervallen van de verkeerslichten bij de Schouwburglaan. Voor de toegang tot de Schouwburglaan en het daarachterliggende parkeerterrein op het Schouwburgplein zijn, ons inziens, verkeerslichten noodzakelijk. Deze moet echter gecombineerd worden met een extra opstelstrook voor afslaand verkeer richting de Schouwburglaan zodat het rechtdoorgaande verkeer geen last heeft van wachtend afslaand verkeer.</p> <p><b>Wij verzoeken u om bij de herinrichting van de singels een aparte opstelstrook te voorzien voor afslaand verkeer richting de Schouwburglaan.</b></p> <p>Een derde punt heeft betrekking op de <i>Haastrechtsebrug</i>. Hierbij stelt het OWKH een aantal maatregelen voor die verkeersruimte voor (vracht)auto's kunnen beperken. Graag wijzen wij bij dit punt op de conclusie van de recente pilot Autoluwe Nieuwe Veerstal die heeft aangetoond dat de verkeersruimte op de Haastrechtsebrug niet kan worden verminderd.</p> <p><b>Wij verzoeken dan ook om terughoudend te zijn in maatregelen die de verkeers-ruimte op de Haastrechtsebrug voor (vracht)auto's kunnen beperken. Ook verwijzen wij op dit punt graag naar onze zienswijze op de ontwerp Nota grote en zware voertuigen waarin wij u verzoeken om de (maatschappelijke) kosten en baten van het al dan niet doorvoeren van een gewichtsbepanking op de Haastrechtsebrug in kaart te brengen en op basis daarvan tot voorstellen te komen die het lange termijn perspectief voor de brug als robuust onderdeel van</b></p>	<p>Een van de doelen van de afwaardering van de Fluwelen- en Blekersingel naar gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur is dat er minder verkeer op deze wegen gaat rijden. Daardoor is het wellicht op termijn mogelijk om de verkeerslichten op dit kruispunt te schrappen.</p> <p>Voor bestemmingsvrachtverkeer zal ruimte beschikbaar blijven op de Haastrechtsebrug. We onderzoeken echter wel de mogelijkheden om doorgaand vrachtverkeer meer te weren op de wegen rondom Kort Haarlem. Er zijn diverse voorzieningen in de omgeving van de Haastrechtsebrug waar vrachtverkeer noodzakelijk is en daarvoor moet voldoende ruimte beschikbaar blijven, zodat dit vrachtverkeer veilig kan rijden.</p> <p>Binnen de wijk Kort Haarlem zijn vrijwel geen voorzieningen waar structureel grote en zware voertuigen naar toe moeten voor bevoorrading. Dit is een verschil met de binnenstad, waar veel meer van dergelijke voorzieningen zijn gevestigd. Daarom wordt in het Wijkmobiliteitsplan een stap verder gegaan door nu al maatregelen om grote en zware voertuigen te weren binnen de wijk. Voor bestemmingsvrachtverkeer kan een ontheffing worden aangevraagd.</p> <p>De bereikbaarheid van de wijken in Gouda voor nood- en hulpdiensten is wijk overstijgend. Daarom zijn de uitgangspunten voor deze bereikbaarheid vastgelegd binnen het verkeerscirculatieplan voor Gouda (VCP). In dit plan is ook de gewenste</p>	



Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p><b>de hoofdroute van grote en zware voertuigen alsmede het autonetwerk in algemene zin borgen. Tot dat moment verzoeken wij u geen lengte- en gewichts-bepierking op de Haastrechtsebrug door te voeren én geen maatregelen te treffen die de verkeerruimte voor (vracht)auto's kunnen beperken.</b></p> <p>Tenslotte wordt in het OWKH gerefereerd aan de nota <i>grote en zware voertuigen</i>. Ook het OWKH gaat op dit punt verder dan de genoemde ontwerp Nota. Het OWKH sorteert zelfs voor op het instellen van een vrachtwagenverbod voor de hele wijk.</p> <p><b>Wij verzoeken u om een lengte- en gewichtsbepierking pas door te voeren zodra nut en noodzaak zijn aangetoond en verwijzen op dit punt verder graag naar onze zienswijze op de ontwerp Nota grote en zware voertuigen.</b></p> <p><i>Tenslotte</i> Het is Gouda Onderneemt opgevallen dat in beide wijkmobiliteitsplannen geen aandacht wordt besteed aan de bereikbaarheid van de wijken voor nood- en hulpdiensten. Dit in tegenstelling tot de nota grote en zware voertuigen waarin wordt aangegeven dat de huidige hoofd- en ontsluitingsroutes van nood- en hulpdiensten blijven behouden. Dit betekent dat bijvoorbeeld ook de Koningin Wilhelminaweg en singels hoofdroute van nood- en hulpdiensten blijven en goede aanrijdtijden moeten kunnen blijven faciliteren.</p> <p><b>Wij verzoeken u in uw reactie op onze zienswijze te verduidelijken of ook de wijkmobiliteitsplannen voor Korte Akkeren en Kort Haarlem de huidige hoofd- en ontsluitingsroutes van nood- en hulpdiensten faciliteren.</b></p> <p>Wij zien uit naar de nota van beantwoording en zijn altijd bereid onze zienswijze nader toe te lichten. Voorts verzoeken wij u deze zienswijze toe te voegen aan de stukken die aan de gemeenteraad beschikbaar worden gesteld.</p>	<p>wegencategorisering voor de hoofdroutes van de nood- en hulpdiensten vastgelegd.</p>	
184.1	<p>Hierbij ontvangt u mijn zienswijze tegen het Ontwerp-mobiliteitsplan Kort Haarlem. Ik ben tegen het verplaatsen van de bushaltes naar de Briandstraat, omdat hierdoor ons woongenot ernstig wordt aangetast en er een onveilige situatie ontstaat in de Briandstraat.</p> <p>Ik zal beide punten toelichten. 1. Ons woongenot zal verminderen doordat er bushaltes komen in de Briandstraat die de verblijfstijd van de bus in de straat vergroten. Hierdoor</p>	<p>Met name op de Hertzogstraat is zeer weinig ruimte voor de bus. Daarom is er in het verkeerscirculatieplan (VCP) voor gekozen om de busroute te verleggen naar de Sportlaan/ Joubertstraat. In het wijkmobiliteitsplan is opgenomen dat er nog gezocht moet worden naar een geschikte locatie voor het haltepaar dat nu</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.</p>

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>zullen er meer uitlaatgassen in de straat worden uitgestoten en er zal langduriger lawaai van de bussen aanwezig zijn. Doordat de bussen het verkeer zullen vertragen zal dit de doorstroming niet bevorderen, met meer uitlaatgassen en geluidshinder als gevolg. Verder zullen wachtende buspassagiers (nog) meer straatvuil veroorzaken.</p> <p>2.De Briandstraat is een kleine straat maar ook een hele drukke straat vanwege de vele leerlingen van de twee omliggende middelbare scholen. Voor het Antoniuscollege komen de leerlingen voornamelijk op de fiets, voor het Kespercollege komen zij met auto's en leerlingbusjes. Bovendien is de Briandstraat een toegangsweg voor delen van de achterliggende wijk. Indien de stadsbus hier zal stoppen wordt de verkeerssituatie nog minder overzichtelijk en daardoor onveiliger, vooral bij de kruising met de Joubertstraat. Ik woon al bijna 50 jaar op dit adres en heb menig ongeluk gezien. Verder lopen we het risico dat ongeduldige automobilisten in de smalle Briandstraat de bus willen inhalen, als deze bij de halte staat. Indien in de gehele wijk Kort Haarlem betaald parkeren wordt ingevoerd, zal het nog drukker worden in de Briandstraat en omliggende straten. Een extra reden voor minder overzicht en dus meer onveiligheid.</p> <p>Ik wil u om bovenstaande redenen vragen uw voornemen op het plaatsen van bushaltes te herzien.</p> <p>Kunt u mij de ontvangst van deze email bevestigen?</p>	<p>op de Hertzogstraat ligt. De Briandstraat is hiervoor wellicht een mogelijkheid, maar de Joubertstraat of het samenvoegen van de huidige haltes op Hertzogstraat en Dunantsingel is ook een mogelijkheid. Dit onderdeel wordt nader uitgewerkt, waarbij zowel aandacht is voor de verkeersveiligheid als de loopafstand tussen de woningen en bushalte(s).</p> <p>Bij de bussen is sprake van een transitie naar zero-emissie busvervoer (elektrische bussen of bussen op waterstof), waardoor de toename van uitstoot en geluid minimaal zal zijn.</p>	
185.1	<p>Een reizigersvereniging ziet openbaar vervoer als nutsvoorziening. Enerzijds ten behoeve van bewuste kiezers voor duurzaam vervoer en anderzijds voor de mobiliteit van diegenen die door hun levenssituatie afhankelijk zijn door anderen te worden vervoerd.</p> <p>Alle instanties zetten de Reiziger op één, maar bestuurlijk en uitvoerend ontbreekt het aan doelmatige samenwerking. De provincie is baas over het OV, gemeenten over de regiotaxi en particulieren beheren vervoer zoals Vervoerspunt Gouda en Automaatje. Rover wil versterkte samenwerking tussen en ontschotting van middelen voor alle partijen.</p> <p>De Gemeente Gouda belijdt met de mond en in beleidsnota's het openbaar vervoer te stimuleren, maar wat dat in de praktijk inhoudt blijft meestal onduidelijk. Ook het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren komt niet verder dan het aanhalen van het 'wensbeeld openbaar vervoer'. De 'transfer-hubs' zijn indicatief en naar de lange termijn geschoven. reizigersorganisatie neemt waar dat ""Gouda fietsstad nummer één"", Gouda sterk aan de IJssel', het 'nieuwe 30' en het versmallen van wegdek tot groen de bereikbaarheid, snelheid en doorstroom van grotere bussen inperken. Mede hierdoor rijdt het</p>	<p>De bereikbaarheid van de wijken in Gouda voor openbaar vervoer is wijk overstijgend. Daarom zijn de uitgangspunten voor deze bereikbaarheid vastgelegd binnen het verkeerscirculatieplan voor Gouda (VCP). In dit plan is ook de gewenste wegencategorisering voor de busroutes vastgelegd en de maatregelen die nodig zijn om het gewenste netwerk voor openbaar vervoer te realiseren.</p> <p>Het uitwerken van halteplaatsen en dergelijke, zoals door u beschreven, valt buiten de scope van het wijkmobiliteitsplan en wordt elders opgepakt. Daardoor is er binnen het wijkmobiliteitsplan beperkte aandacht</p>	deze zienswijze leidt niet tot een wijziging in de stukken.

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>stadsvervoer met lege bussen rond. Door minder reizigers staat de exploitatie onder druk en vermindert de vervoerder de frequentie. Met welk materieel de toekomstige vervoerder de Goudse vergrijzing opvangt is ook onduidelijk. Evenmin wat de wegbeheerder verwacht wettelijk te moeten faciliteren. Geef in alle mobiliteitsplannen aan hoe de gemeente deze negatieve spiraal in samenwerking met eerder genoemde en andere stakeholders wil doorbreken. Bijvoorbeeld door flexibeler openbaar vervoer met kleinere bussen ook voor de binnenstad, op bepaalde tijden vraagafhankelijk. Het is thans het juiste moment, omdat de Provincie de nieuwe concessie Zuid Holland Noord aanbesteedt en de vervoerder die wordt gegund, meestal aanpassingen wenst.</p> <p>Tijdens het participatieproces VCP zocht reizigersorganisatie "".. steun voor een gering aantal busvriendelijke op doorstroom ingerichte routes die bewoners in woongebieden in de regio en wijken van Gouda, niet achter de geraniums doen verdwijnen. We komen op voor reële loopafstanden tussen huis en halte voor medemensen op weg naar werk, winkel of die meer tijd inruimen voor familie, cultuur en natuur."" Inmiddels leidt de implementatie van het VCP tot opheffing van een halte waardoor de loopafstand tussen de verste huizen en een halte de kans vergroot op nog minder reizigers. Het rapport Toekomstbestendig Busvervoer biedt ruimte voor een vervolgesprek over de onderzochte routes door de stad. Rover stelt op grond van de uitkomsten van het VCP nieuwe routes voor met herverkaveling van halteplaatsen. Scheiding van routes voor fiets en OV en waar dat niet kan gescheiden rijbanen. Ons plan resulteert in meer gebiedsdekking met 25% minder halteplaatsen. Op grond van eigen Gouds onderzoek naar loopafstand, de afstandsvervalfunctie van CROW, hanteert Rover drie uitgangspunten voor locaties van haltes.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 de samenhang en reizigerspotentie in de omgeving (scholen, winkel- en zorgcentra, kantoren en bedrijven)</li> <li>2 de plek die via de kortst te belopen route door sloppen, over bruggen, onder tunnels of via straten, die haaks uitkomt op de weg waar het voertuig halteert</li> <li>3 stralen van 350 meter om de halte die uitgezet met de andere haltecirkels het stedelijk gebied evenwichtig overlappen.</li> </ol> <p>Ons wensbeeld om Kort Haarlem (en Kadebuurt) te ontsluiten kent vier (vijf) halteplaatsen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Combineer de haltes Herzog straat en Dunantsingel in de Briandstraat (scholen);</li> <li>2 geen haltes aan de Joubertstraat, maar verplaats de haltes Bothastraat naar de Sportlaan ter hoogte van de Krugerlaan (de aanwezige brug bij het</li> </ol>	<p>gegeven aan de uitwerking van maatregelen gerelateerd aan het openbaar vervoer, al is de verlegging van de busroute bij Kort Haarlem wel benoemd. Wij danken u voor het opnieuw meedenken over de kansen voor het openbaar in en om Gouda te versterken.</p>	

Nr.	Inhoud zienswijze	standpunt college	voorstel
	<p>hertenkamp is de kortste verbinding voor de Zuidrandflats en de huidige loopafstand naar IJsselhof vermindert.)</p> <p>3 combineerde haltes Doelenbrug en Nieuwe Veerstal bij de nieuwe T-splitsing voor De Hanepraij. (Deze halteplaats verkort de loopafstand naar de zorginstelling en brengt meer evenwicht in de loopafstanden tussen woningen en halteplaatsen van straten in westelijk Kort Haarlem, de binnenstad en Korte Akkeren).</p> <p>4 de bestaande halte Centrum bij Klein-Amerika</p> <p>5 een nieuwe halteplaats aan de Graaf Florisweg voor de noordelijke Kadebuurt en nieuwbouw Jozeflocatie</p>		