

December 2024

NIEUWE VEERSTAL GOUDA

Advies BVR/Trafique, december 2024



trafique

ontwerpers van landschap en leefomgeving



ONDERZOEK

In de periode juli tot en met december 2024 werkten BVR en Trafique in opdracht van de gemeente Gouda aan het Toekomstbeeld (2040) voor de Nieuwe Veerstal en omgeving.

Het doel is om een toekomstbeeld of toekomstvisie te schetsen voor de ruimere omgeving van deze weg om op basis daarvan een goed inrichtingsplan te kunnen opstellen. Deze aanpak voorkomt desinvesteringen en schept voorwaarden voor een gewenste toekomst.

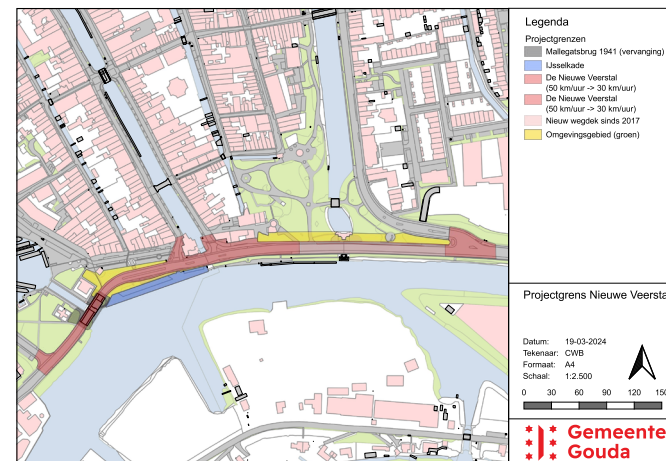
Op deze manier wordt gevolg gegeven aan de opdracht van de gemeenteraad om een inrichtingsplan te maken voor een 30-kilometer per uur inrichting als tussenstap (2027) naar een uiteindelijk autoluwe oplossing (2040). Belangrijk is dat nu de juiste keuze wordt gemaakt voor het wegprofiel en de ligging van de kabels en leidingen. De herinrichting die in 2027 wordt uitgevoerd, sorteert daarmee voor op de toekomstige inrichting van een autoluw gebied. Daardoor worden desinvesteringen voorkomen.

Om het toekomstbeeld te maken zijn alle recente onderzoeken en gemeentelijke specialisten geraadpleegd en is gesproken met alle betrokken stakeholders en aanwonenden. Als bijlage zijn de verslagen van alle gesprekken en bijeenkomsten toegevoegd. Op basis van alle wensen en suggesties hebben de ontwerpers van BVR en Trafique aantal mogelijke toekomstrichtingen geschetst (schetsmodellen) die in de bijlage zijn beschreven. Op basis daarvan is het toekomstbeeld geschetst voor 2040 wanneer de Nieuwe Veerstal autoluw wordt en voor de

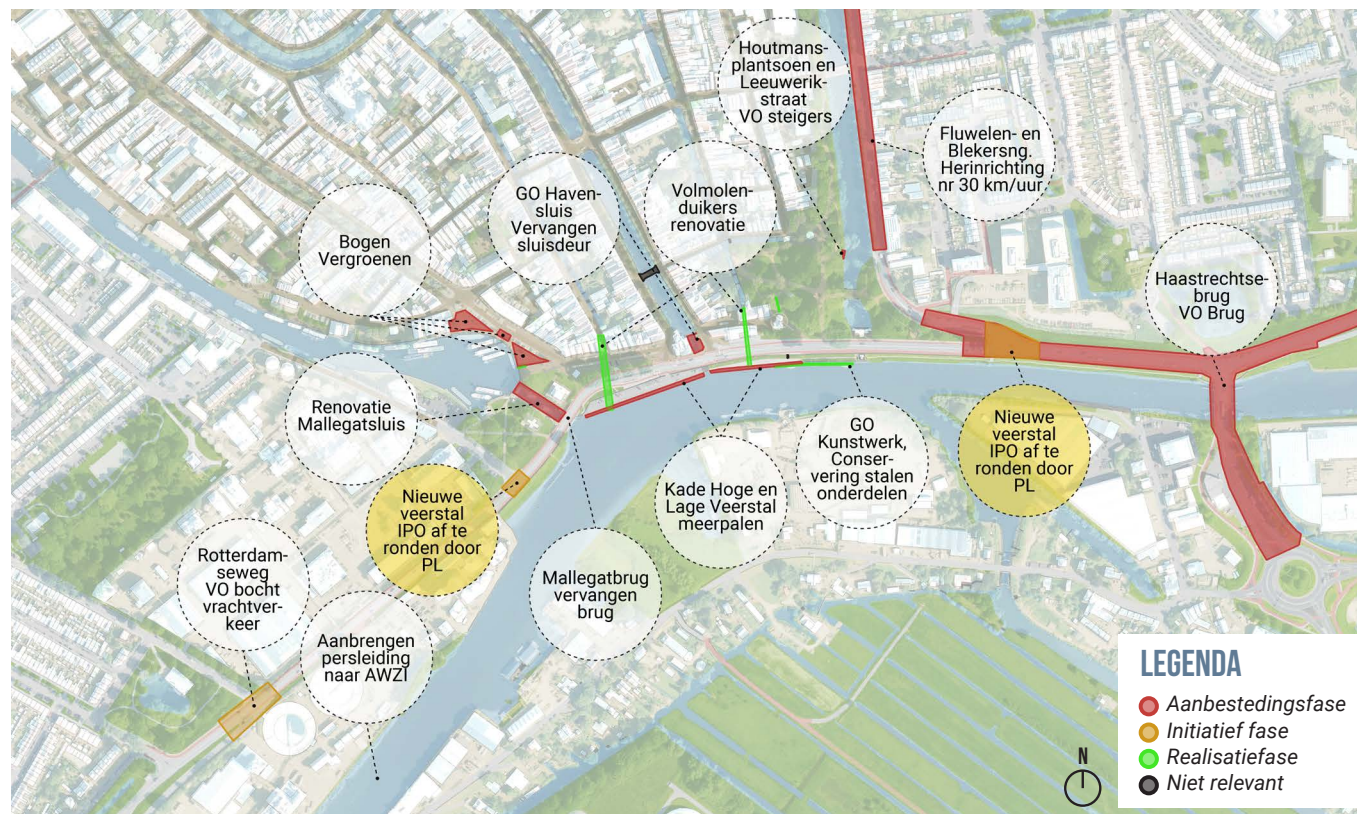
tussenperiode 2027, wanneer de Nieuwe Veerstal een 30 kilometer gebied wordt. Het toekomstbeeld is de basis voor het inrichtingsplan dat in het voorjaar van 2025 wordt uitgewerkt.

Bijgaand aan dit advies zijn er twee bijlagen ter verduidelijking:

- > Ontwerpend onderzoek Nieuwe Veerstal
- > Participatieverslag



PROJECTEN RONDOM DE NIEUWE VEERSTAL



PARTICIPATIE

Veel van wat is ingebracht ligt in lijn met elkaar en geeft een vrij eenduidig toekomstbeeld. Een aantal elementen vragen om keuzes, sommige op korte en andere op lange termijn. Niet alles kan direct worden gerealiseerd. Sommige ingrepen zijn afhankelijk van andere. Niet alle wensen zijn de primaire taak van de gemeente en daarom worden met dit toekomstbeeld ook initiatieven van andere partijen mogelijk gemaakt.

Een aantal highlights uit de gesprekken: alle stakeholders en de bewoners onderschrijven de wens voor een betere 'groenblauwe' verblijfskwaliteit en meer veiligheid voor wandelaar en fietser, goede oversteken en voldoende brede paden. Opvallend: 'doe het goed of de het niet'. Het goed betrekken van inwoners en bedrijven bij de ontwikkeling is belangrijk. Het weghalen van parkeren en beter inrichten van de IJsselkade en het heropenen van de IJsselhavensluis worden veel genoemd.

Bedrijven en ondernemersplatforms wijzen realistisch op het belang voor de ontsluiting van dit deel van Gouda. Men acht 30 km/u mogelijk mits het verkeerssysteem functioneert en er alternatieven zijn, maar autoluw kan absoluut niet met de huidige verkeersdruk. De in de Gemeenteraad afgesproken stapsgewijze invoering van het VCP moet worden vastgehouden, telkens alleen als het ook verantwoord kan. Een fasering of roadmap is gewenst.

Ook bewoners vinden het essentieel dat de binnenstad bereikbaar blijft. Een nijpend tekort aan parkeergelegenheid in dit deel van de stad wordt

door vrijwel iedereen als zorg genoemd. Meningeën lopen uiteen over de aanwezige waterkeermuur, de onderdoorgang Mallegatbrug en over het al dan niet plek bieden aan horeca en reuring bij de Nieuwe Veerstal. Ideeën zijn op veel fronten aangedragen, bijvoorbeeld een meer dynamischer gebruik van de weg en bijvoorbeeld een 'zomer- en winterstand' voor het gebied.



HET TOEKOMSTBEELD

Bij de Nieuwe Veerstal ligt de oorsprong en het historische waterfront van Gouda. Geef het gebied een betere uitstraling die past bij de geschiedenis van de stad en de haven. Vier de geschiedenis. Nieuwe Veerstal verandert van een drukke en gevaarlijk weg die de binnenstad scheidt van de Hollandse IJssel, naar een aantrekkelijke ruimte waar verkeer en verblijf beter in balans zijn. De binnenstad komt beter aan de Hollandse IJssel

te liggen zoals beoogd in het gemeentelijke beeldkwaliteitsplan openbare ruimte voor de binnenstad en haar randen en het zuidelijke deel van de binnenstad wordt daarmee levendiger. Vier ruimtelijke opgaven zijn bepalend en maken de directe verbinding Binnenstad-Hollandse IJssel: de omgeving Mallegatbrug en IJsseloevers ter weerszijden; de oversteek Peperstraat en toegang/inrichting IJsselkade; het Tolhuis en omgeving; de Volmolen en omgeving.

De volgende generieke principes gelden voor de toekomst van het hele gebied:

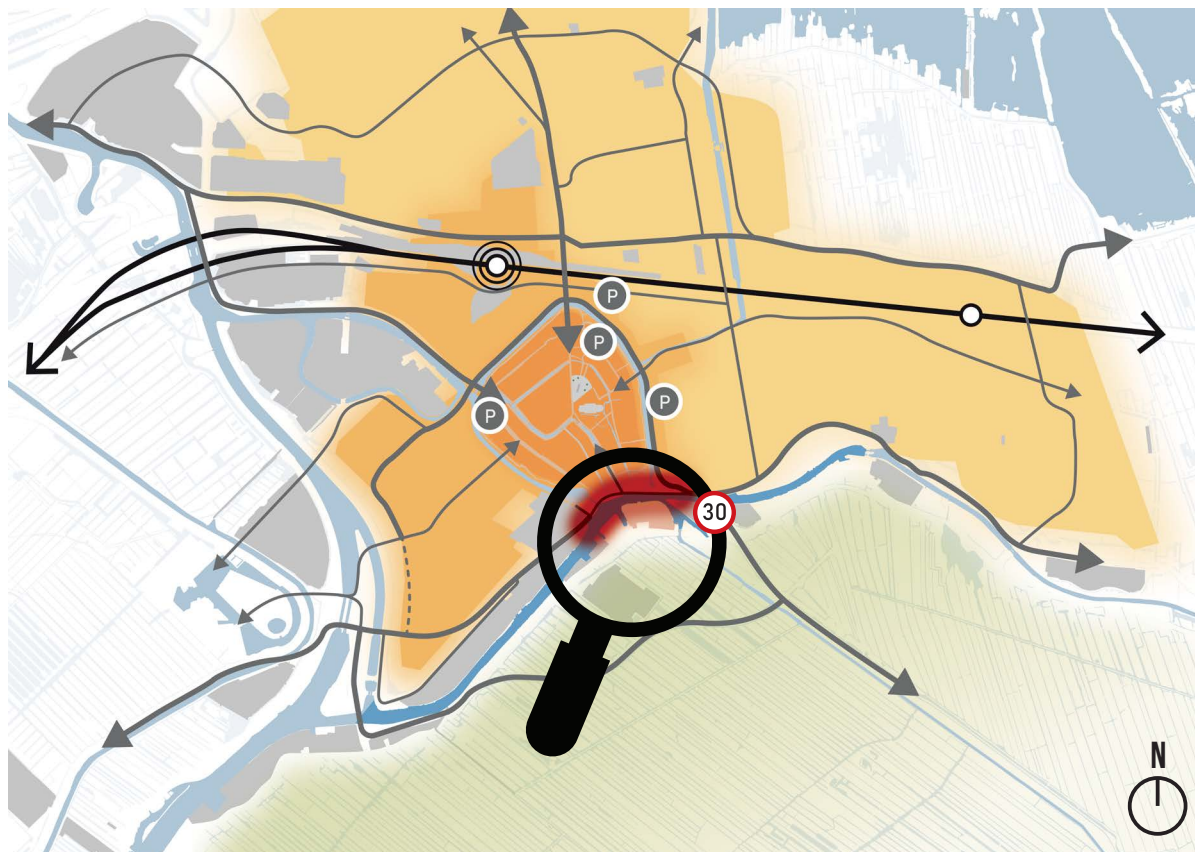
Principe 1: Een goede balans tussen bereikbaarheid en verblijfskwaliteit

Principe 2: Groen en klimaatbestendig

Principe 3: De historie van Gouda beleefbaar



Ambitie voor de Nieuwe Veerstal



Verkeerssysteem Nieuwe Veerstal

WAT NO REGRET IS EN ALTIJD KAN

Een verlangen dat we bij veel partijen proeven is om de historie (cultuurhistorie en industrieel verleden) meer zichtbaar maken en te programmeren voor een levendiger gebruik:

- > Het versterken van de drie stadspoorten: het Buurtje, Tolhuis, Molen/Hanepraaij
- > Het zichtbaar maken van de Oude Statensluis en het bolwerk in het IJsselpark
- > Het maken van uitkijkpunten over de IJssel met zicht op het cultuurhistorische verleden zoals de kraan bij Goudasfalt of de schoorsteen bij Cargill
- > Het programmeren van het Stedin-gebouw met lichte horeca
- > Het beter bereikbaar en sociaal veiliger maken van Hanepraaij gemaal
- > Het maken van sanitaire voorzieningen voor de recreatievaart
- > Synergie zoeken met ontwikkelingen op Goudasfalt
- > Het aanpakken van wateroverlast Oost- en Westhaven (nog nader te onderzoeken hoe)
- > Het completeren rondje Singelpark (verbinding IJsselpark – Houtmansplantsoen via het Struinpad)



Voorstel IJsselkade: Meer ruimte voor verblijven en groen

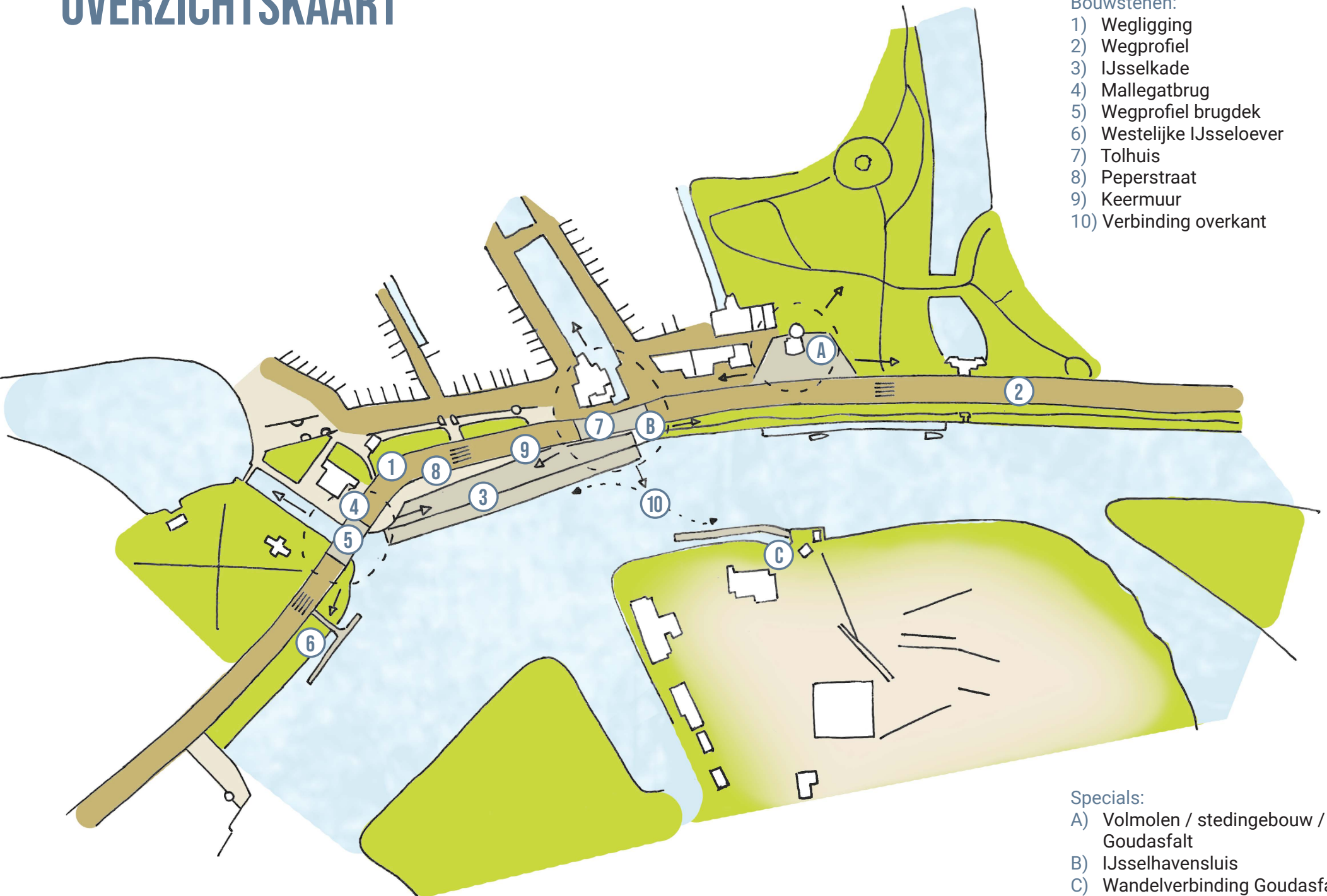


Voorstel Stedingebouw: Toevoeging lichte horeca bij Museumhaven

OVERZICHTSKAART

Bouwstenen:

- 1) Wegligging
- 2) Wegprofiel
- 3) IJsselkade
- 4) Mallegatbrug
- 5) Wegprofiel brugdek
- 6) Westelijke IJsseloever
- 7) Tolhuis
- 8) Peperstraat
- 9) Keermuur
- 10) Verbinding overkant



Specials:

- A) Volmolen / stedingebouw / Goudasfalt
- B) IJsselhavensluis
- C) Wandelverbinding Goudasfalt

WELKE KEUZES LIGGEN VOOR

Lerend van de verschillende modellen komen wij tot de volgende keuzes:

1. Wegligging

Het is zaak om een toekomst-fast alignment van de weg te kiezen met de vaste geleide-banden en definitieve ligging van kabels en leidingen. De aanliggende fietspaden en trottoirs krijgen later bij het invoeren van autoluw (fieters en auto's delen de weg) een andere bestemming.

2. Wegprofiel

Voor de herinrichting van de 30km/u straat (gebiedsontsluitingsweg 30 km/u) adviseren wij een nieuw profiel van de weg en fietsstroken aan beide zijden; bij autoluw op termijn komt de ruimte van deze fietspaden vrij en wordt betrokken bij ofwel vergroten wandelgebied aan de IJsselkant ofwel vergroten met kwaliteitsimpuls openbare ruimte aan de historische binnenstad.

3. IJsselkade

De IJsselkade wordt vrijgespeeld van geparkeerde auto's en heringericht als verblijfsgebied in combinatie met een verbeterde bestaande route onder de vernieuwde Mallegatbrug. Met een uitkijkpunt op de IJsselkade en een extra drijvende aanlegsteiger voor pleziervaart en waterbeleving.

4. Mallegatbrug

De Mallegatbrug wordt enkele decimeters verhoogd waardoor er een beter doorzicht is van de Museumhaven naar de IJssel (en visa versa). De bergingen worden verwijderd en de onderdoorgangen verbreed en veiliger gemaakt met verlichting. Door het activeren van de kades zal hier meer reuring gaan ontstaan.

5. Wegprofiel brugdek

Het wegprofiel op de Mallegatbrug wordt zo smal mogelijk met aan twee zijden een fietspad (zonder wandelstrook) dat in de autoluwe situatie een wandelstrook kan worden.

6. Westelijke IJsseloever

Met de nieuwe westelijke onderdoorgang Mallegatbrug wordt deze zijde (het Buurtje, Cargill, IJsselpark) geactiveerd met een aanlegkade voor cruiseschepen met aansluiting van walstroom. Dit onder voorbehoud van de technische mogelijkheden, milieucontouren en medewerking van Cargill.

7. Tolhuis

Bij het Tolhuis komt een verhoogd wegplateau waarmee voorgesorteerd wordt op een mogelijk herstel van de IJsselhavensluis ten behoeve van pleziervaart/rondvaartboot. Het Tolhuis krijgt meer ruimte, het verkeer wordt ter plekke afgeremd en de weg wordt voor een klein deel al autoluw ingericht. Bij de uitwerking van het inrichtingsplan dient te worden onderzocht op welke manier dit technisch en veilig kan.

8. Peperstraat

Ter hoogte van de Peperstraat komt een veilige en verbrede oversteek naar de IJsselkade met een uitzichtpunt over de IJssel. Bij de Peperstraat komt de weg licht mee omhoog met de ophoging voor de Mallegatbrug. Zo wordt de keermuur onderdeel van een drempelloze oversteek naar de IJsselkade.

9. Keermuur

De keermuur wordt opgewaardeerd als een historische identiteitsdrager en ruimtelijk onderdeel gemaakt van de verschillende sferen in het gebied. Gebruik makend van de aanwezige hoogteverschillen van de keermuur: als onderdeel van een podium, als zitelement, uitkijkpunt etc.

10. Verbinding overkant

De fysieke verbinding met Goudasfalt wordt geïntegreerd in het ontwerp waarbij in de toekomst de veerpont kan worden opgewaardeerd tot een vaste of flexibele verbinding, rekening houdend met de beroepsvaart.

Welke opties blijven mogelijk (voor de lange termijn):

A. Volmolen / stedingebouw / Goudasfalt

Betere inrichting en plek met horeca bij de Volmolen en horeca en voorzieningen voor pleziervaart op de IJsselkade en in het Stedingebouw, of bij Goudasfalt.

B. IJsselhavensluis

Herstellen IJsselhavensluis met de mogelijkheid van doorvaarbaarheid voor plezier- en rondvaartboten.

C. Wandelverbinding Goudasfalt

Vaste/flexibele wandelverbinding met Goudasfalt

WAT NEMEN WE NIET MEE UIT DE MODELLENSTUDIE

Met bovenstaande keuzes sluiten we een aantal opties uit die wel in de modellenstudie naar voren komen.

De weg ophogen

De waterkering-muur zal worden gerenoveerd door het Hoogheemraadschap van Rijnland, maar voorsnog is er geen waterveiligheidsopgave en hoeft de waterkering niet te worden verhoogd/versterkt. Een forse ophoging of verlegging van de waterkering en de weg zijn daarom niet aan de orde. De muur blijft onderdeel van het gebied, maar er liggen kansen om hem beter in te passen en een meer positieve waarde te geven.

Eenzijdig fietspad met 2 richtingen

We hebben varianten onderzocht met een tweerichtingenfietspad aan de zuid- of aan de noordzijde en een variant met fietsstroken aan beide zijden van de rijbaan. We zien dat een tweerichtingenfietspad een 'snel' wegbeeld oplevert. Het later bij een autoluwe Veerstal omvormen van dit tweerichtingen fietspad naar ruimte voor wandelen of voor groen levert een kleine ruimtelijke kwaliteitswinst op. Echter een inrichting met twee fietsstroken ter weerszijden levert ook ruimte op in het wegprofiel en past beter bij een rustige 30-kilometerzone. De kwaliteitswinst van de omzetting van het fietspad naar ruimte voor wandelen/groen is beperkt ten opzichte van andere ingrepen zoals betere oversteken, een vergroening van de IJsselkade en duidelijke verblijfsplekken.

Verder:

- > Geen constructiewerk aan de IJsselkade. De kade is verankerd aan de waterkering. De constructie is ooit gemaakt voor industriekranen en heeft voldoende draagkracht voor herinrichting en verblijf.
- > Geen bomen in het dijklichaam. Bomen in een rij op een primaire waterkering zijn niet gewenst vanuit waterveiligheid en passen niet bij het beeld van een dijk. We zien wel mogelijkheden voor enkele boomgroepen/boombakken in aansluiting op de binnenstad, of op de IJsselkade.
- > Geen shared space maar 30 km/u (2027) en autoluw (2040). Shared space waarin de wegingdeling vrij is te gebruiken (vergelijkbaar met een plein) veronderstelt weinig verkeer en is niet mogelijk gezien de verbindingfunctie van de Nieuwe Veerstal.
- > Geen dijkverlegging. Een verlegging van de dijk met de weg zou veel ruimte scheppen voor vergaande oplossingen, maar is zeer kostbaar en niet nodig vanuit de waterveiligheid.



UITWERKING VERKEERSKUNDIG PROFIEL

In de hierna volgende dwarsdoorsnedes gemaakt door Trafique is steeds een verkeerskundig profiel getekend van een 30 km/u situatie met fietspaden ter weerszijden in 2027 en een autoluwe situatie in 2040.

Bij de reguliere doorsneden voor 2027 heeft de rijbaan een breedte van 5.80 meter met aanliggende fietspaden (één- of tweezijdig). Dit gaat uit van maximaal 10.000 motorvoertuigen per etmaal.

Bij de omvorming naar een autoluw profiel (maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal) verplaatsen de fietsers naar de rijbaan en kan de vrijgekomen ruimte worden ingevuld met meer ruimte voor de voetganger of meer ruimte voor groen.

De precieze inrichting van weg en omgeving zal nader worden uitgewerkt in de vervolgitwerking Nieuwe Veerstal.



EEN NIEUWE TOEKOMSTBESTENDIGE MALLEGATBRUG

De Mallegatbrug uit 1941 is aan vervanging toe. In opdracht van de gemeente Gouda werkt bureau IPV Delft aan een ontwerp voor vernieuwing van de brug. Voor het ontwerp van de nieuwe Mallegatbrug worden door IPV drie ontwerpvariabelen ter tafel gebracht:

1. Brug hoger

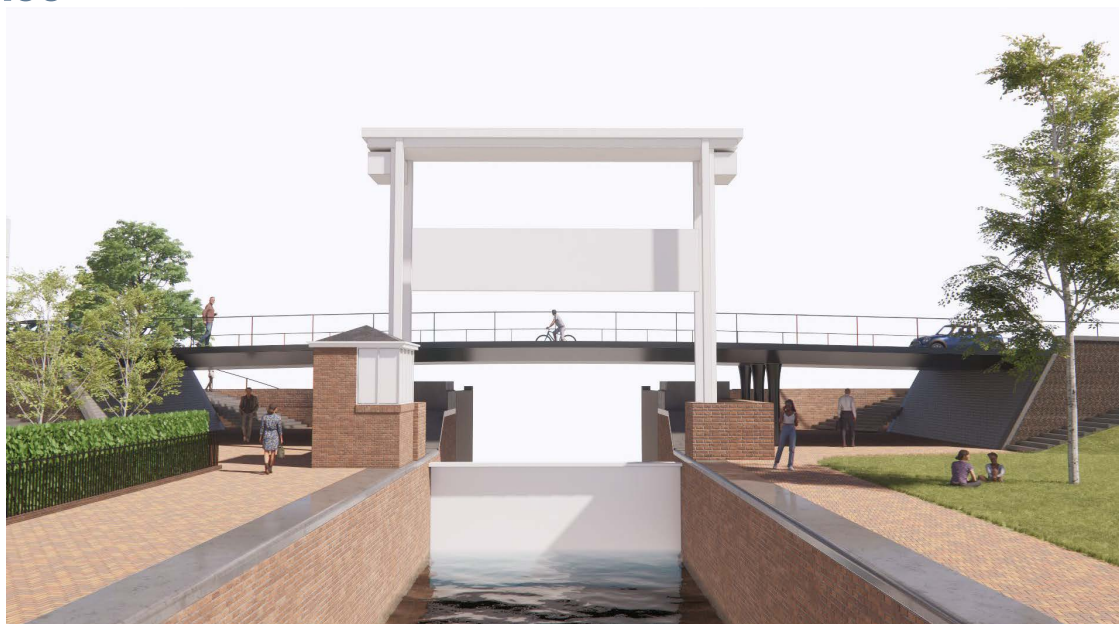
Het voorstel is om de nieuwe brug circa 50 cm hoger aan te leggen. Dit geeft onder de brug veel meer ruimte zodat de verbinding met en doorzicht naar de Hollandse IJssel sterk verbetert.

2. Opslagruimtes

Het voorstel is om de opslagruimtes onder de huidige brug weg te halen en de doorgangen aan weerszijden zo open als mogelijk te ontwerpen. Ook dit verbetert de verbinding en het doorzicht. De zorgen van omwonenden over hangjongeren en daklozen kunnen grotendeels worden weggenomen met een ontwerp dat open is, goed verlicht en met goed onderhoud en toezicht.

3. Breedte brugdek

We gaan uit van een vrij indeelbaar brugdek zodat in de toekomst de wegindeling kan worden aangepast. Verkeerskundig is het advies om voor de tijdelijke situatie van de komende jaren uit te gaan van een breedte van circa 12.10. Om ervoor te zorgen dat de onderdoorgangen comfortabel en prettig zijn is een smallere brugdek afmeting gewenst. De toekomstige inrichting (autoluw) heeft een breedte van circa 9 meter. Hoe smaller de brug, hoe beter de monumentale sluis tot zijn recht komt.



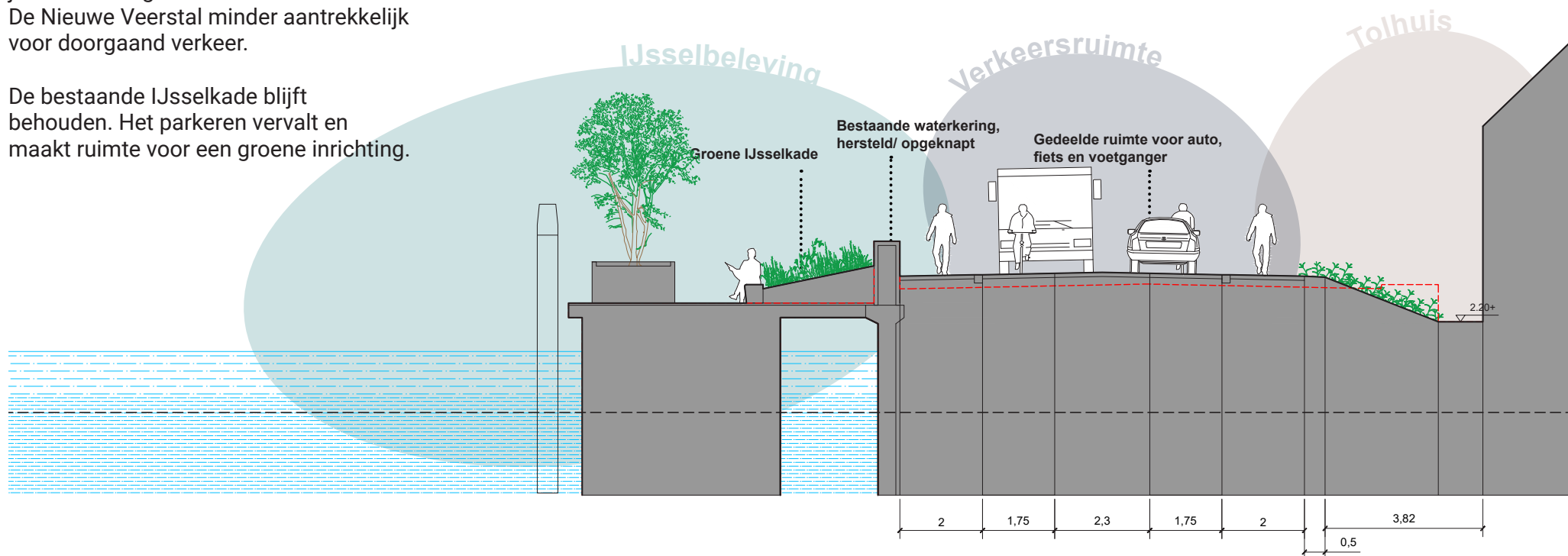
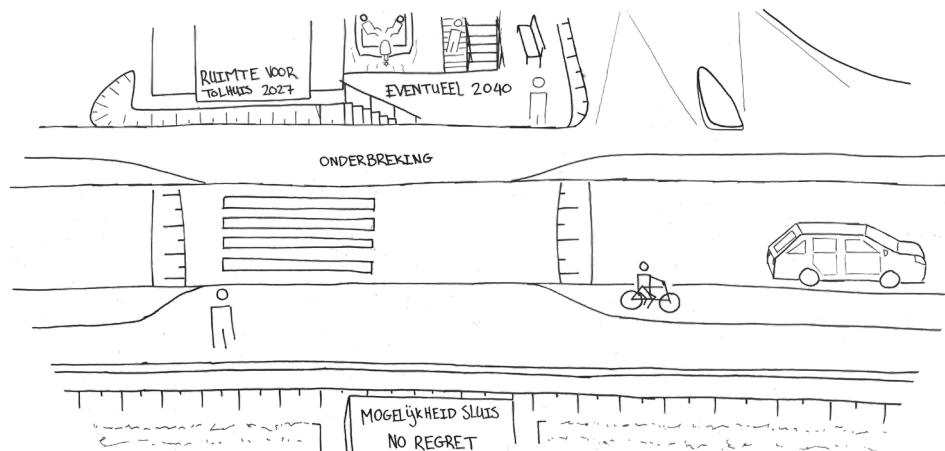
TOLHUIS (2027 EN 2040)

De Nieuwe Veerstal wordt ter plaatse van het Tolhuis als plateau vormgegeven.

Hiermee wordt een voorschot genomen op de autoluwe inrichting van de Nieuwe Veerstal in 2040. De fietsers maken in 2027 al gebruik van de rijbaan. De wandelpaden liggen op gelijk niveau met de rijweg.

De verkeerslichten worden verplaatst, zodat ze op grotere afstand staan van het Tolhuis. Het Tolhuis krijgt meer ruimte en komt meer tot zijn recht. Nieuwe verkeerslichten zorgen voor de juiste dosering van het verkeer en maken De Nieuwe Veerstal minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer.

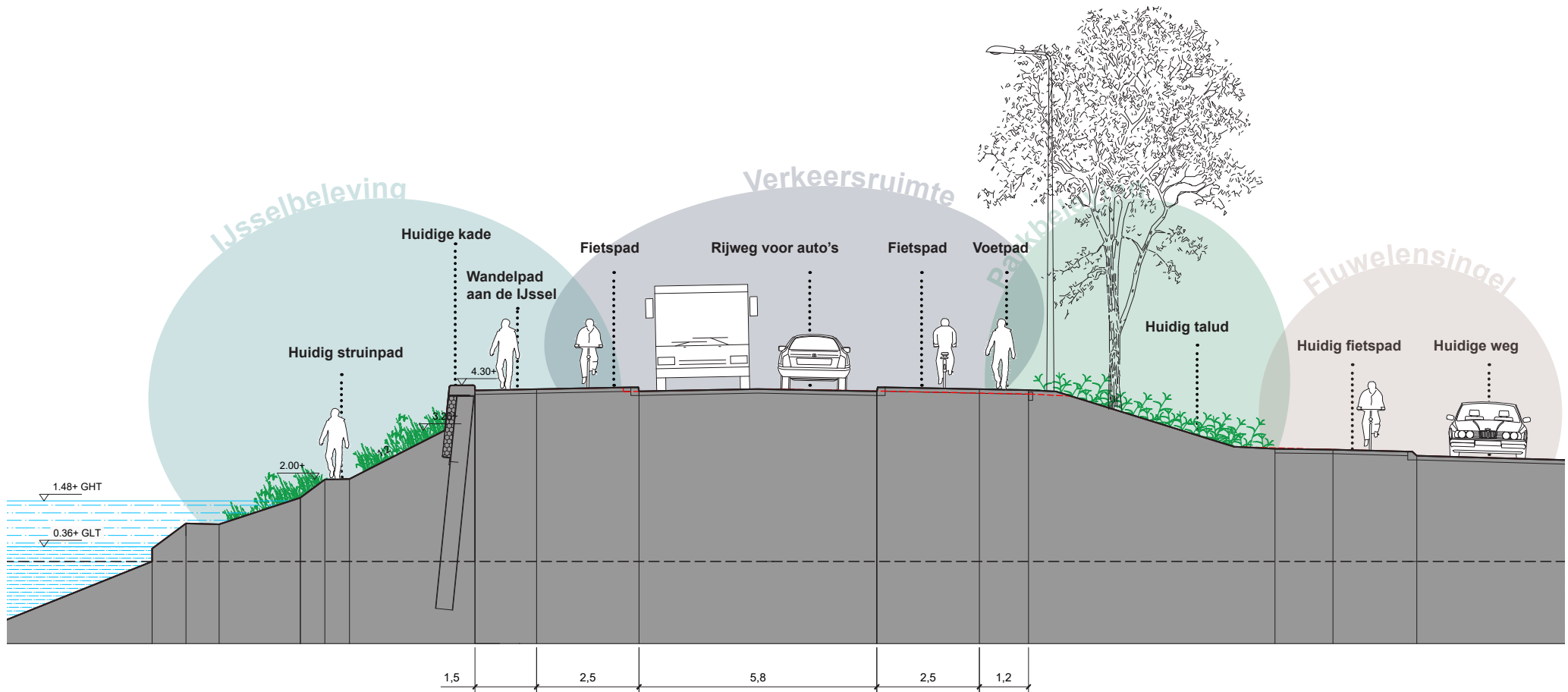
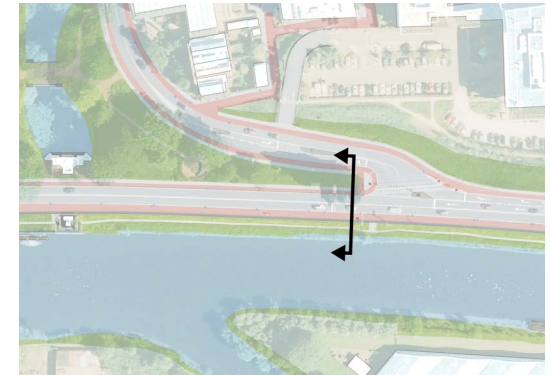
De bestaande IJsselkade blijft behouden. Het parkeren vervalt en maakt ruimte voor een groene inrichting.



FLUWELENSINGEL (2027)

Ter hoogte van de aansluiting Fluwelensingel wordt gekozen voor een tweezijdig fietspad. De fietspaden zijn verhoogd ten opzichte van de rijweg, zijn aanliggend en hebben een breedte van 2,00 meter.

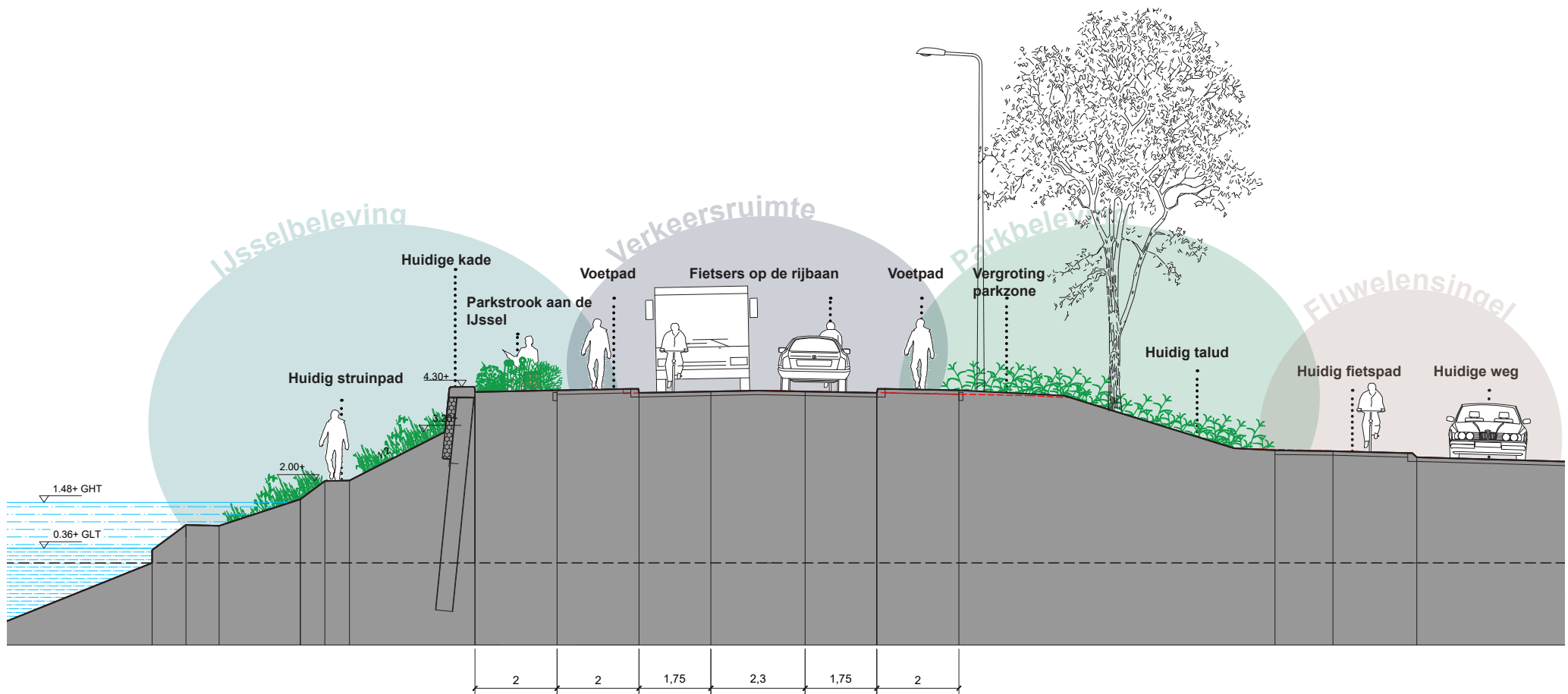
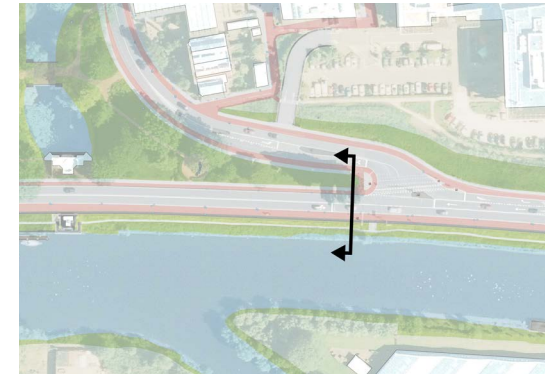
De rijweg heeft een breedte van 5,80 meter. De verkeersintensiteit is maximaal 10.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) en de snelheid 30 km/uur.



FLUWELENSINGEL (2040) - AUTOLUW

Met de afname van de verkeersintensiteit naar maximaal 6.000 mvt/etmaal worden de fietsers verplaatst naar de rijbaan. De fietspaden worden omgevormd naar aanliggende voetpaden met een breedte van 2,00 meter.

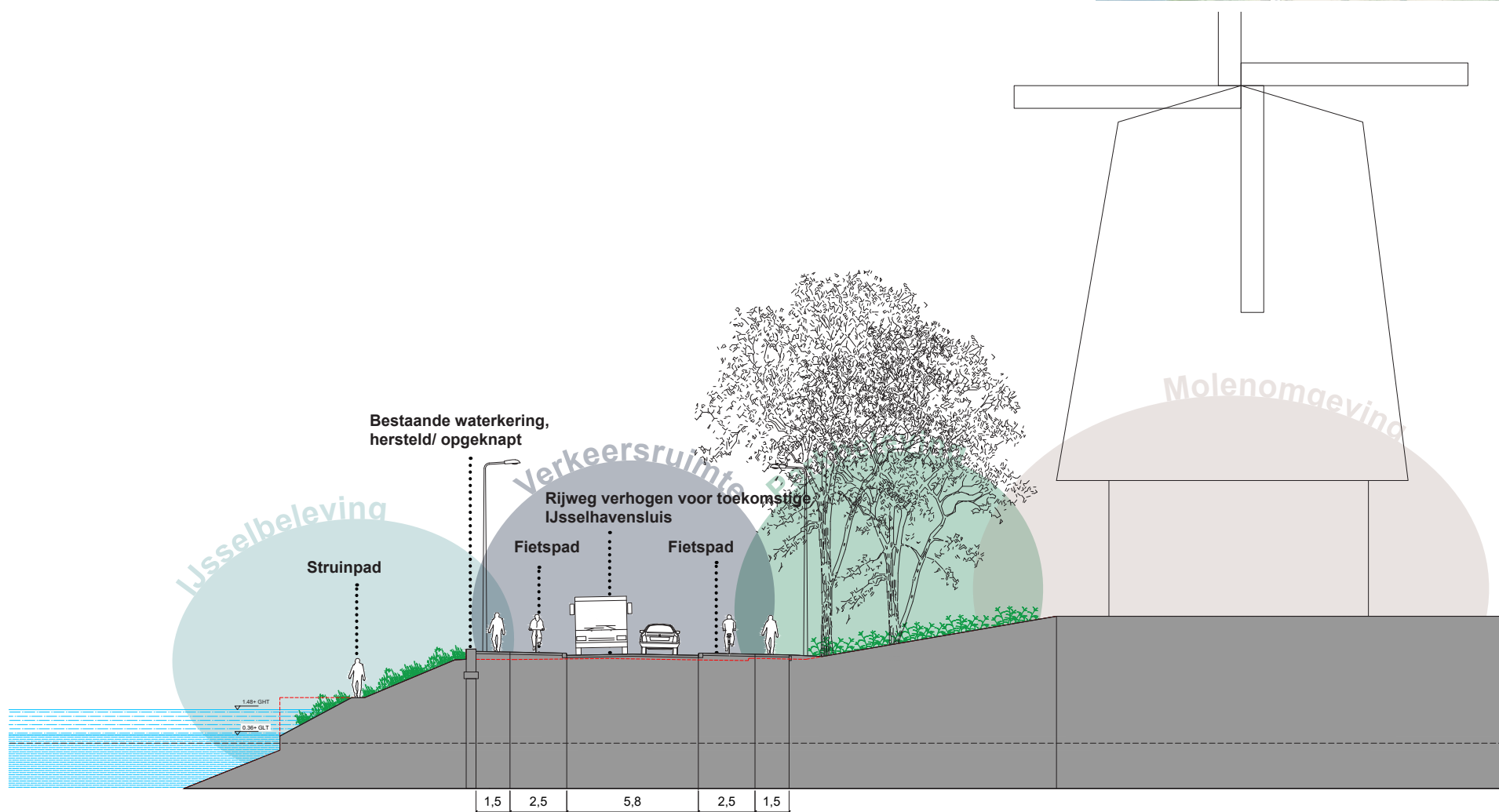
De vrijgekomen ruimte wordt groen. Het is een uitbreiding van de bestaande groenstructuur en maakt deel uit van de IJssel- of singelzone. Zitplekken met uitzicht op de rivier worden opgenomen in de parkstrook aan de IJssel.



MOLEN (2027)

Ter hoogte van de Volmolen wordt de bestaande waterkerende muur niet verhoogd, maar wel opgeknapt. De weg wordt hoger aangelegd, als dat voor de realisatie van de toekomstige IJsselhavensluis nodig is. Dit moet in de ontwerpfase nauwkeurig technisch en ruimtelijk worden onderzocht.

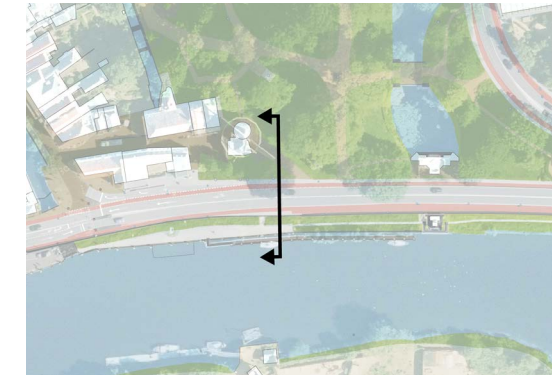
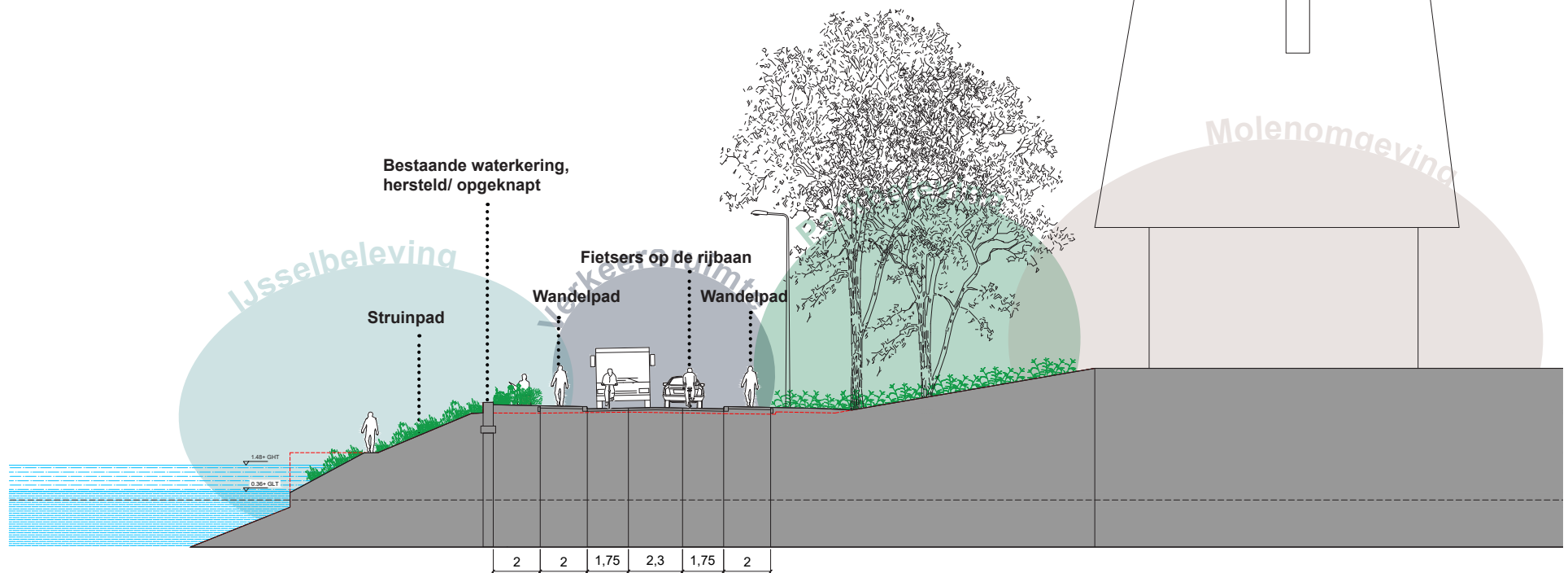
Als vernieuwing van de buitendijkse kade nodig is, dan wordt de oever verlaagd en wordt het struipad doorgetrokken tot de toekomstige IJsselhavensluis.



MOLEN (2040) - AUTOLUW

Met de afname van de verkeersintensiteit naar maximaal 6.000 mvt/etmaal worden de fietsers verplaatst naar de rijbaan. De vrijgekomen ruimte wordt groen en draagt bij aan de groene omgeving van de molen en de beleving van de IJsselzone.

Door de compacte verkeersruimte komt de verlichting aan de IJsselzijde te vervallen.

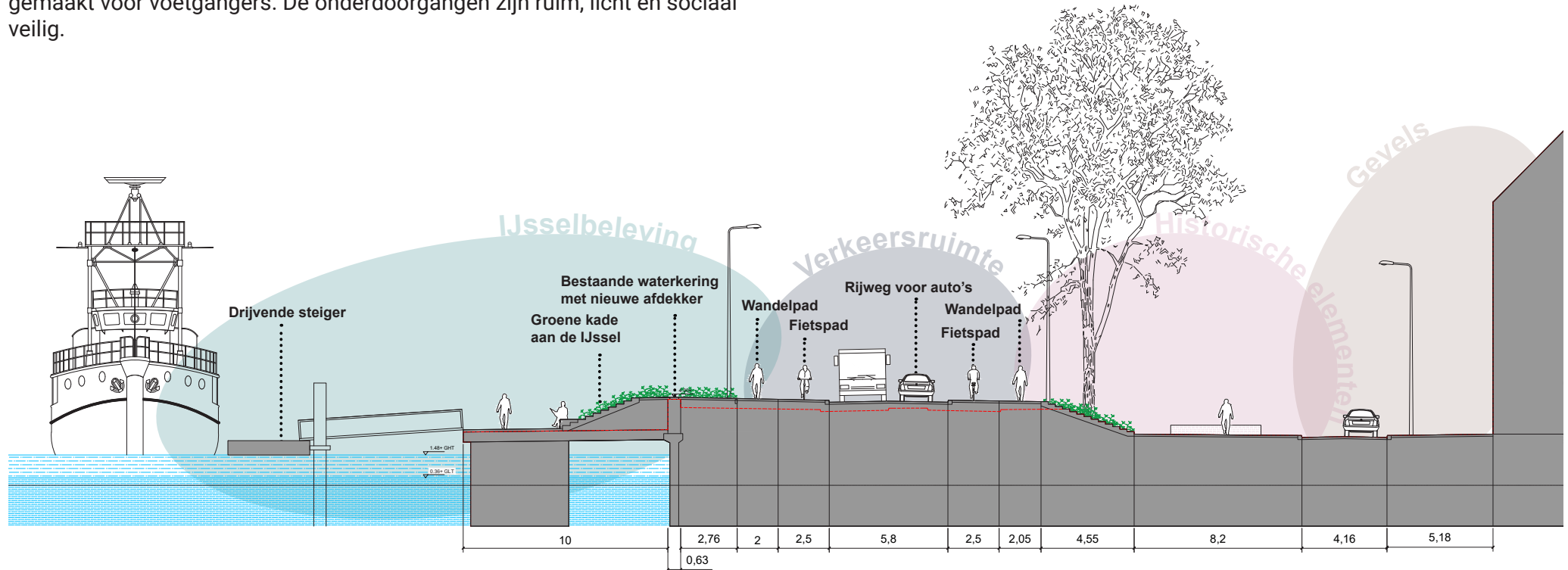


PEPERSTRAAT (2027)

Het profiel van de Peperstraat wordt opgehoogd om, zodat met een soepel hoogteverloop kan worden aangesloten op de nieuwe Mallegatbrug. De bestaande kering blijft behouden en wordt opgenomen als vlakke lijn in de bestrating.

De IJsselkade wordt voorzien van een zitrand en een landschappelijke inrichting. Door een drijvend steiger is het water van de IJssel benaderbaar en worden de getijdenverschillen beter zichtbaar. Een nieuwe oversteek en een brede trap zorgen ervoor dat voetgangers in één lijn van de Peperstraat naar de groene IJsselkade kunnen lopen.

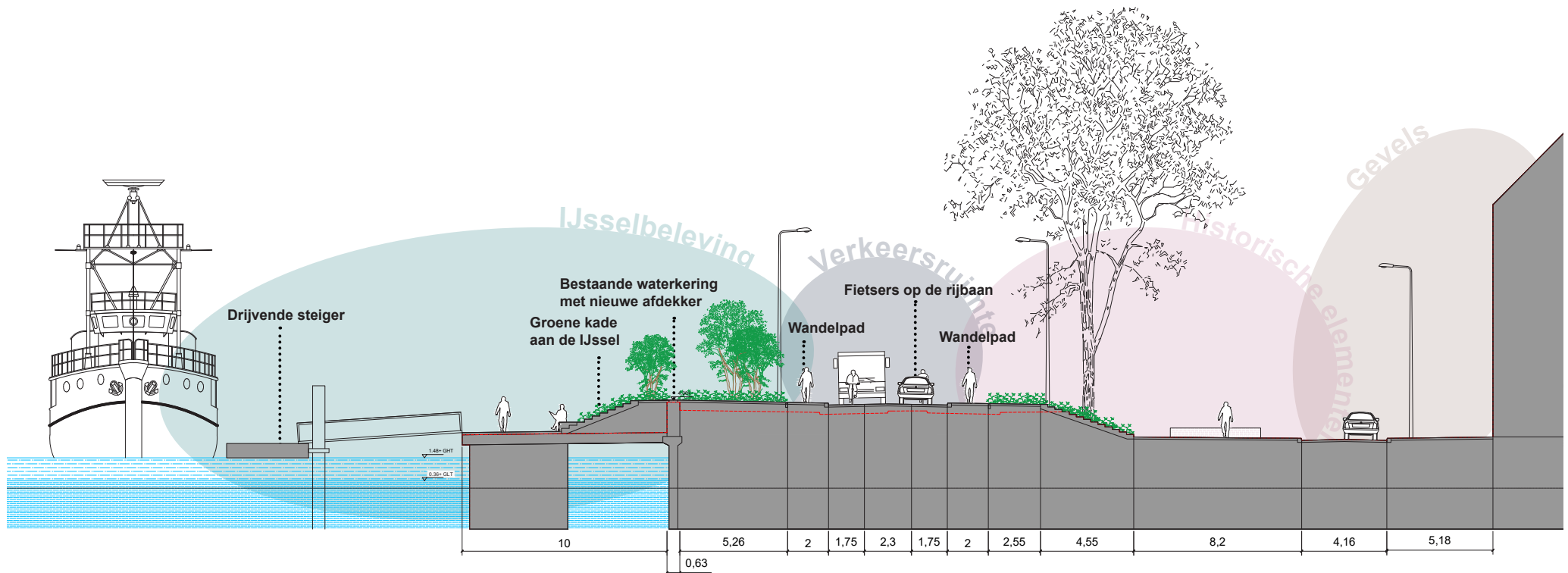
Op de nieuwe Mallegatbrug blijft de ruimte voor voetgangers beperkt tot de obstakelvrije zones die nodig zijn tussen de fietspaden en de leuningen van de brug. Hiermee wordt respectvol omgegaan met de historische Mallegatsluis. De ruimtes onder de nieuwe Mallegatbrug worden geschikt gemaakt voor voetgangers. De onderdoorgangen zijn ruim, licht en sociaal veilig.

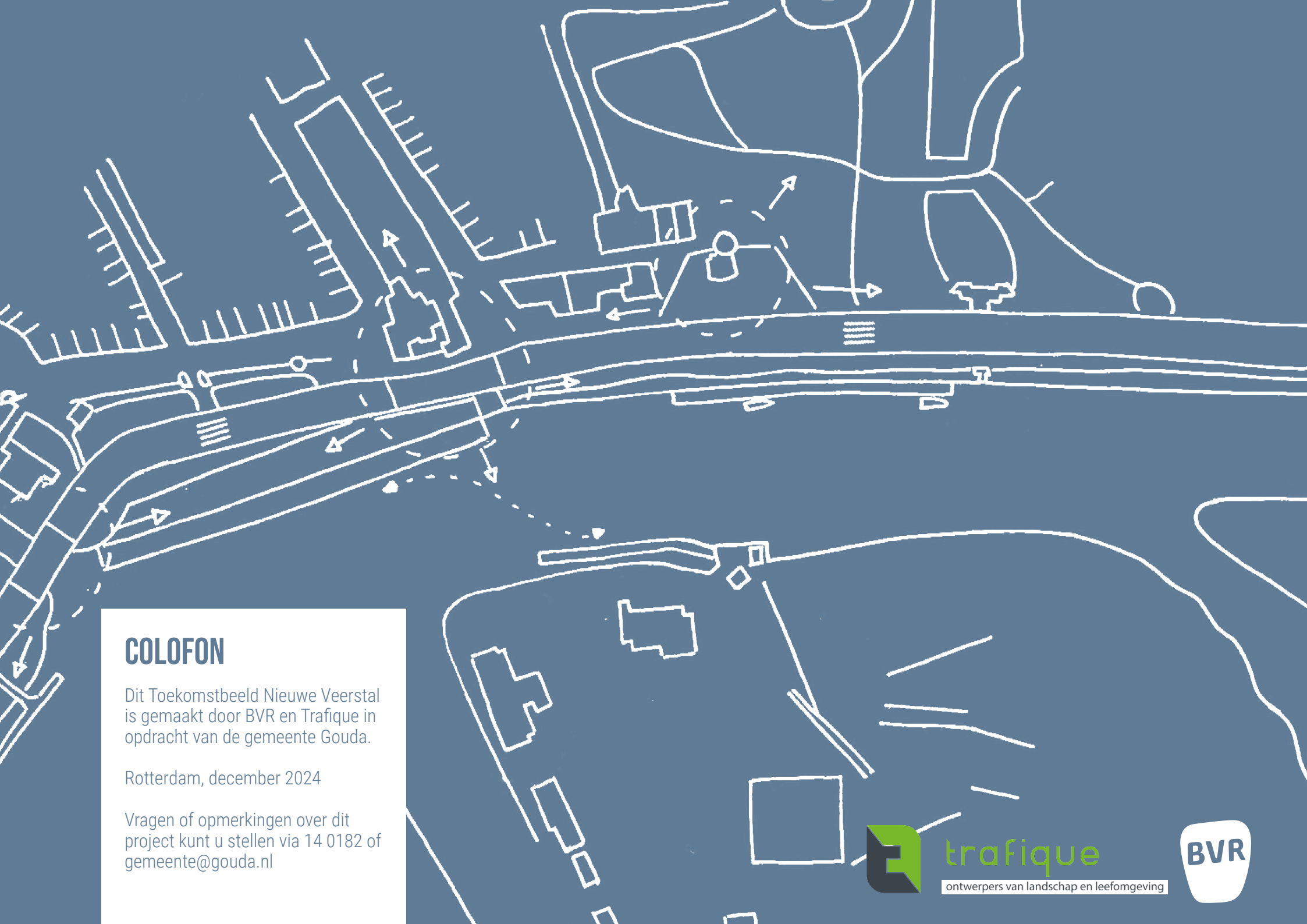


PEPERSTRAAT (2040)

Bij een afname van de verkeersintensiteit naar maximaal 6.000 mvt/etmaal worden de fietsers verplaatst naar de rijbaan. De vrijgekomen ruimte draagt bij aan het groene karakter van de historische Veerstal en de beleving van de IJsselzone.

Door het verplaatsen van de fietsers naar de rijbaan ontstaat er op de nieuwe Mallegatbrug ruimte voor voetgangers. Hierdoor kunnen meer functies worden verplaatst naar de oever tussen de Mallegatsluis en Cargill.





COLOFON

Dit Toekomstbeeld Nieuwe Veerstal is gemaakt door BVR en Trafique in opdracht van de gemeente Gouda.

Rotterdam, december 2024

Vragen of opmerkingen over dit project kunt u stellen via 14 0182 of gemeente@gouda.nl



trafique

ontwerpers van landschap en leefomgeving

