

beantwoording schriftelijke vragen

Fractie van CU

Bezoekadres
Huis van de Stad, Burgemeester Jamesplein 1

Postadres
Postbus 1086, 2800 BB Gouda

afdeling
Ruimtelijk beleid en advies

uw kenmerk
-

gouda
3-3-2026

contactpersoon
M. Corsel

zaaknummer
1654196

onderwerp
Beantwoording schriftelijke vragen CU inzake werkzaamheden en verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg

Geachte fractie,

Op 3 februari 2026 heeft u schriftelijke vragen gesteld over het onderwerp: werkzaamheden en verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg. Onderstaand de beantwoording van uw vragen. Voor de context is uw inleiding overgenomen in deze brief.

Inleiding

U stelt in de inleiding van uw vragen het volgende: 'Bewoners van de Bodegraafsestraatweg uiten hun zorgen over de huidige en toekomstige situatie op deze weg. De Bodegraafsestraatweg kent reeds een hoge verkeersintensiteit. Met de voorgenomen wijzigingen aan de Van Reenensingel bestaat de vrees dat de verkeersdruk verder zal toenemen, zowel door personenauto's als door zwaar verkeer, waaronder vrachtwagens.'

Recentelijk is de Bodegraafsestraatweg opgehoogd. Daarbij zijn enkele maatregelen getroffen om de rij snelheid te beperken en de begaanbaarheid van het voetpad te verbeteren. In de praktijk blijkt het beoogde effect echter onvoldoende. Automobilisten rijden nog steeds met hoge snelheid, waardoor het oversteken van de weg onveilig is. Daarnaast zijn de parkeervakken onvoldoende duidelijk gemarkeerd, met als gevolg dat voertuigen op uiteenlopende plaatsen langs de weg parkeren. Dit belemmert bewoners in het veilig bereiken van het stoplicht via het trottoir.'

Vragen en antwoorden

Naar aanleiding hiervan stelt de fractie van de ChristenUnie, conform artikel 39 van het Reglement van Orde, de volgende vragen aan het college:

- 1. Kan het college uitleggen waarom voorrang is gegeven aan het opknappen van het Lucasepad en het fietspad aan de Bodegraafsestraatweg niet gelijk na de werkzaamheden aan de autoweg is opgeknapt?**

Het fietspad is tijdens de werkzaamheden van de rijbaan van de Bodegraafsestraatweg gebruikt als route voor hulpdiensten en bromfietsen. Verdere planning is afgestemd op andere projecten en met gemeente Bodegraven-Reeuwijk, waar ook al plannen klaarlag voor de Burgemeester Lucassenlaan.

Tevens waren er na het voltooiën van de rijbaan nog bezwaren van aanwonenden tegen het fietspadontwerp. Hierop zijn ontwerp aanpassingen doorgevoerd, alvorens de aanbesteding en aankoop van de betonplaten gestart kon worden.

2. Is het college bekend met de signalen van bewoners dat het verkeer op de Bodegraafsestraatweg structureel hard rijdt, waardoor veilig oversteken wordt bemoeilijkt?

De gemeente heeft veelvuldig contact met de stichting Breevaart Boulevard, die de bewoners van de Bodegraafsestraatweg vertegenwoordigt. Het college is bekend met de signalen van bewoners, en heeft de bewoners al geïnformeerd over de effecten van de herinrichting op de snelheid. De raad heeft ook een afschrift van deze brief van 8 december 2025.

Bij analyse van de gereden snelheden voor en na de herinrichting van de weg, blijkt dat de snelheid met gemiddeld 6 km/u gedaald is. Hiermee komt de snelheid (51 km/u) dicht bij de 50 km/u, de maximum snelheid van de weg. Hiermee is een van de doelen van het project behaald: het reduceren van de gereden snelheid en het verbeteren van de verkeersveiligheid.

3. Ziet het college mogelijkheden om de maximale snelheid aan te passen naar 30km per uur?

Hierover is uitgebreid gesproken in het sessies bij het opstellen van het Verkeercirculatieplan. Dit heeft er toe geleid dat in het VCP wordt ingezet op de categorie “twijfelgeval, mogelijk op termijn 30 km/u”. Dit houdt in dat de Bodegraafsestraatweg, net als andere delen van het wegennet, nu nog niet geschikt te maken is voor 30 km/u, vanwege o.a. de hoeveelheid autoverkeer, en het risico op schijnveiligheid. Bij voldoende verkeersafname, als gevolg van andere maatregelen uit VCP zoals de voorgenomen maatregelen bij Westergouwe (N207/N457) en goede ervaringen met het Nieuwe 30, kunnen deze wegen mogelijk op termijn ook 30 km/u worden, tot die tijd blijven deze wegen 50 km/u.

4. Hoe beoordeelt het college de huidige situatie waarin parkeervakken als onvoldoende duidelijk worden ervaren? Met als gevolg dat voertuigen (waaronder busjes) onjuist parkeren en de looproute richting de stoplichten door de beperkte breedte gevaarlijk of zelfs onbegaanbaar wordt?

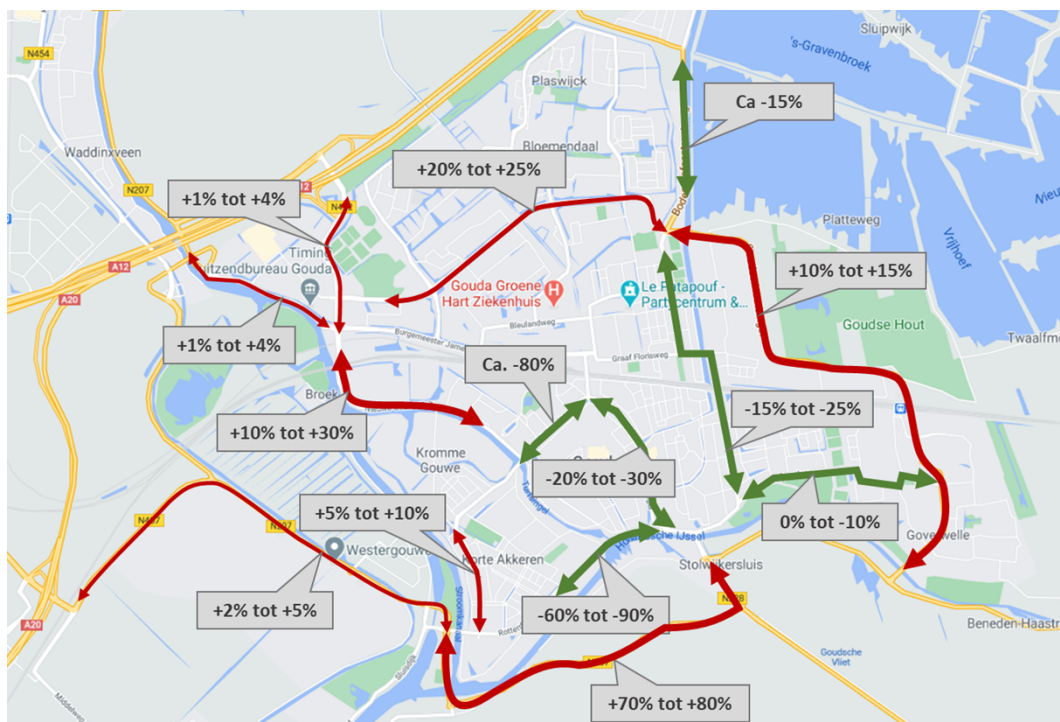
De parkeervakken zijn duidelijk aangegeven met een andere kleur. Ook is gekozen voor een wat breder vak (conform CROW richtlijnen), zodat een automobilist op een veilige manier kan uitstappen zonder op de rijbaan te staan. Bovendien zijn het met name bewoners en hun bezoekers zelf die hier parkeren.

5. Welke maatregelen is het college bereid te treffen om de verkeersveiligheid en de overzichtelijkheid op dit punt te verbeteren?

Op dit moment ziet het college (nog) geen aanleiding is om de situatie aan te passen. Een mogelijke optie kan zijn om de parkeerplaatsen weg te halen en bewoners op hun eigen erf te laten parkeren. Tijdens het participatieproces hebben bewoners nadrukkelijk de wens uitgesproken om parkeerplaatsen te hebben langs de rijbaan. Niet iedere woning heeft de gelegenheid om op eigen terrein te parkeren.

6. Op welke wijze wil het college voorkomen dat deze weg in de praktijk wordt gebruikt als randweg, terwijl deze volgens het vastgestelde beleid is bedoeld als stadsweg?

Het totaal aan de VCP maatregelen zorgt ervoor dat er een reductie van het verkeer op de Bodegraafsestraatweg komt ten opzichte van een situatie van niets doen. Zie hieronder het effectplaatje uit het VCP voor de situatie 2040.



Met de komende evaluatie van het VCP in 2027, bekijkt het college de effecten van de maatregelen die in de eerste tranche zijn uitgevoerd, en stelt een pakket voor de tweede tranche voor aan de gemeenteraad. Dit kan een ander pakket zijn dan destijds bij het vaststellen van het VCP 2021 was bedacht. Het gaat erom dat de doelstellingen en ambities uit het VCP behaald worden, vandaar er rechtmatig een adaptieve programmering plaatsvindt.

Om de verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg te ontlasten is door bewoners tijdens de sessies rond het opstellen van het VCP de maatregel aangedragen om een verbinding te maken voor autoverkeer tussen de Reeuwijkse Randweg en de Plaswijckweg. Een deel van het verkeer wat op de Bodegraafsestraatweg rijdt heeft een herkomst of bestemming in Plaswijck. Daardoor kan de verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg afnemen, wat de leefbaarheid rond deze weg kan verbeteren. Door de doorsteek ontstaan echter ook korte routes naar andere delen van Gouda ten noorden van het spoor, waardoor de verkeersdruk op de Plaswijckweg toeneemt. Deze verkeerstoename is relatief gezien behoorlijk groot, waardoor dit niet acceptabel wordt bevonden voor de situatie in Plaswijck. Langs de Plaswijckweg zijn een aantal basisscholen gelegen, met schoolzones. Een verkeerstoename op de Plaswijckweg staat daar haaks op. Ook was geen draagvlak voor bij de raad bij de beraadslagingen rond de vaststelling van het VCP. Bewoners van de Bodegraafsestraatweg hebben toen ook een brief met deze wens aan de raad gestuurd.

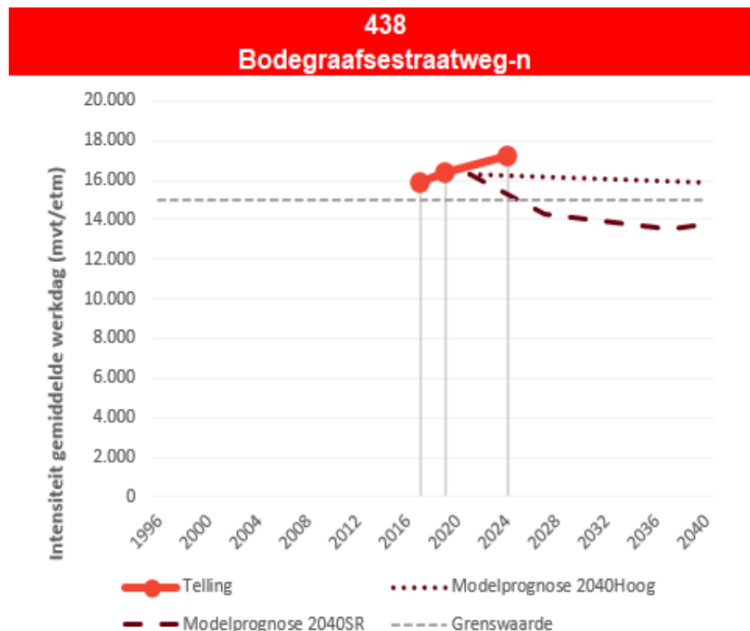
7. Overweegt het college maatregelen om het gebruik door zwaar (doorgaand) verkeer te ontmoedigen of te beperken? Zo ja, welke maatregelen?

De Bodegraafsestraatweg maakt geen onderdeel uit van het wensbeeld vrachtverkeer uit het VCP en de Nota Grote en Zware Voertuigen. Dit zware verkeer zou via de Burgemeester van Reenensingel moeten rijden, of, nog beter, via de zuidwestelijke randweg – N207 – N457 naar de A20. Als deze wegen, als onderdeel van de randwegen van Gouda op orde zijn, kan de gemeente overwegen om restricties te gaan instellen op de Bodegraafsestraatweg.

8. Is het college ermee bekend dat er aanzienlijk meer autoverkeer van de weg gebruikmaakt, dan is voorzien in het geldende Verkeerscirculatieplan (VCP)?

Het zou kunnen dat op dit moment meer verkeer over de Bodegraafsestraatweg rijdt door alle omleidingsroutes, zoals van het afsluiten van de Haastrechtsebrug. Op basis van de laatste telling, toen er nog geen omleidingsroute was in Gouda, reden er op een gemiddelde werkdag 17200 motorvoertuigen over de weg (telling september 2024). In 2019 waren dat er 16400 en in 2017 waren

dat er 16100. Er dus wel sprake van een stijging, maar dit valt in de marge van de autonome groei van het autoverkeer, 1- 1,5% per jaar. In het Mobiliteitsplan 2017-2026, waarop het VCP is gebaseerd, is opgenomen als streefwaarde voor stadsstraat een maximaal intensiteit van 15.000 mvt/etmaal. Bij het opstellen van het VCP gingen de verkeersmodellen uit dat in de referentiesituatie 2030 (dus een toekomstverwachting zonder VCP) een intensiteit van 19.000 mvt/etmaal bereikt zou worden. In de Voortgangsrapportage VCP 2024 zijn in bijlage 2 de ontwikkeling van verkeersintensiteiten van lokale wegen opgenomen, in relatie tot de geprognoseerde intensiteiten in 2040 (op basis van de nieuwste verkeersmodellen). Voor de Bodegraafsestraatweg is de volgende grafiek opgenomen.



Te zien is dat de verwachting is dat de intensiteit richting 2040 gaat dalen, als gevolg van de uitvoering van het VCP. Met regelmatige tellingen houden we de daadwerkelijke ontwikkeling in de gaten.

- 9. Zo ja, welke conclusies verbindt het college hieraan en welke vervolgstappen worden overwogen om de situatie weer in overeenstemming te brengen met het vastgestelde beleid? Zo nee, is het college van plan om op korte termijn de verkeersintensiteit in kaart te brengen?**

Op dit moment is het te vroeg om hier al conclusies aan te verbinden. Bij de evaluatie van het VCP is dit aan de orde.

Wij vertrouwen erop u met deze antwoorden voldoende te hebben geïnformeerd.

Burgemeester en wethouders van Gouda,
de secretaris, de burgemeester,

drs. R.C. Bakker

mr. drs. P. Verhoeve

Geschatte ambtelijke capaciteit: 2 uur.