

## Technische vragen

Van : Martijn van der Wind, CDA Gouda  
Datum vraag : 27 mei 2021  
Onderwerp : Verkeerscirculatieplan Gouda

*Datum antwoord : 31 mei 2021*

---

### Vragen:

- 1) Hoe blijft het in het VCP mogelijk de binnenstad in te rijden en er te parkeren voor wie dat niet lopend of fietsend kan?

De bereikbaarheid voor mensen met een beperking blijft gewaarborgd. Er zijn geen plannen om hier aanpassingen in te doen. Het is belangrijk dat de binnenstad voor iedereen toegankelijk is. In de binnenstad zijn daartoe diverse invalidenparkeerplaatsen, die behouden zullen blijven. Bovendien mogen houders van een invalidekaart vanaf 2021 gratis parkeren op alle straatparkeerplaatsen.

Ook voor mensen die slecht ter been zijn en geen invalidekaart hebben blijft de toegankelijkheid tot de binnenstad gewaarborgd. Voor de autoluwe binnenstad wordt een ruimhartig toegangsbeleid ingesteld, zodat het voor iedereen mogelijk blijft om met een auto de binnenstad in te rijden als dat nodig is. Het systeem voor het verstrekken van ontheffingen dient nader uitgewerkt te worden, maar dit dient laagdrempelig en eenvoudig in gebruik te zijn, inclusief de optie om met terugwerkende kracht een ontheffing aan te vragen. Zo blijft gewaarborgd dat de binnenstad toegankelijk blijft, maar wordt onnodig autoverkeer in/door de binnenstad ontmoedigd.

Verder wordt voorgesteld een plafond in te stellen voor het aantal straatvergunningen in de binnenstad, om daarmee de verhouding tussen vraag en aanbod in balans te brengen. In de huidige situatie zijn er simpelweg te veel vergunningen voor het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad. Er worden pas parkeerplaatsen omgezet in de binnenstad als de parkeerdruk dat toelaat, waarbij de balans tussen vraag en aanbod evenwichtiger is en blijft dan in de huidige situatie. In andere woorden betekent dit dat ook bij vermindering van het aantal parkeerplaatsen, er een gezondere parkeerdruk zal zijn dan in de huidige situatie, waardoor de kans op het vinden van een vrije parkeerplaats beter is dan in de huidige situatie.

- 2) Wat zijn de overwegingen om de maximumsnelheid op de Ridder van Catsweg vanaf het winkelcentrum Bloemendaal tot aan de Bleulandweg voorsnog 50 km/u te laten?

In het VCP wordt de 2<sup>e</sup> Kamermotie om zo veel mogelijk 30 km/u toe te passen omarmt. Daarmee kan de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de stad worden verbeterd. Het is echter niet nodig en wenselijk om alle 50-wegen in de bebouwde kom aan te passen naar 30 km/u. Er blijft behoefte aan hiërarchie tussen wegen, en op goed ingerichte 50 km-wegen met vrijliggende fietspaden kan verkeer veilig 50 km/u blijven rijden. Op 50-wegen waar nu fietsers en gemotoriseerd verkeer van dezelfde verkeersruimte gebruik maken (bv. wegen met fietsstroken) en die niet veilig zijn gescheiden, is het wenselijk de snelheid terug te brengen naar 30 km/u, of om daar vrijliggende fietspaden aan te leggen.

De Ridder van Catsweg tussen de Burg. van Reenensingel en winkelcentrum Bloemendaal kent relatief hoge verkeersintensiteiten, en fungeert als ontsluitingsweg voor personenverkeer én vrachtverkeer voor het winkelcentrum. Langs dit stuk van de Ridder van Catsweg zijn fietsers fysiek gescheiden van het autoverkeer middels verhoogde aanliggende fietspaden. Gegeven de relatief hoge verkeersintensiteit, de ontsluitende functie voor het winkelcentrum en de reeds aanwezige scheiding tussen fiets- en autoverkeer maakt dat de huidige inrichting veilig wordt geacht, en ook veiliger dan een gemengd profiel met 30 km/u (ondanks de lagere snelheidslimiet is het beter om fietsers fysiek te scheiden met behoud van 50 km/u, dan fietsers en auto's te mengen met een limiet van 30 km/u die mogelijk niet wordt opgevolgd). Ook het behoud van het huidige wegprofiel en een aanpassing van de limiet van 50 naar 30 km/u wordt met de huidige inzichten niet wenselijk geacht, omdat de omgeving en het profiel van de weg niet goed aansluiten bij een snelheidslimiet van 30 km/u. Dat is niet goed voor de geloofwaardigheid van de limiet, en de handhaafbaarheid daarvan, plus dit kan leiden tot schijnonveiligheid omdat veel weggebruikers zich waarschijnlijk niet aan de limiet zullen houden.

Bij de Ridder van Catsweg tussen de Burg. van Reenensingel en de Bleulandweg geldt een andere reden om deze 50 km/u te houden. Namelijk dat dit een belangrijke ontsluitingsweg is voor het Groene Hart ziekenhuis, en ook langs deze weg zijn verhoogde aanliggende fietspaden aanwezig waardoor fiets- en autoverkeer fysiek van elkaar gescheiden zijn. Voor de bereikbaarheid van het ziekenhuis is het wenselijk dit wegvak 50 km/u te houden, en dit kan ook veilig omdat over het grootste deel auto's en fietsers reeds fysiek gescheiden zijn. De Ridder van Catsweg tussen de Hugo de Vrieslaan en winkelcentrum is overigens wel voorzien als 30 km/u weg.

- 3) Hoe wordt omgegaan met de zorgen geuit door de bewoners van de Bodegraafsestraatweg Noord? Anders geformuleerd: wat kan gedaan worden om de al langer aangekaarte zorgen in overleg met de bewoners adequaat op te lossen, zonder dat hiermee een waterbedeffect ontstaat en de zorgen worden verplaatst richting bijvoorbeeld de wijk Plaswijck?

In het VCP zijn verschillende maatregelen opgenomen die positieve effecten hebben op de verkeerssituatie van de Bodegraafsestraatweg Noord. Uit verkeersonderzoek blijkt dat zo'n 15% op deze weg regionaal doorgaand verkeer betreft. Dit verkeer rijdt idealiter via de hoofd- en randwegen. Diverse maatregelen dragen bij aan een vermindering van het verkeer over deze weg, door onder meer het regionale verkeer te stimuleren via andere routes te rijden. Deze maatregelen zijn:

- door het verbeteren van de doorstroming op de stedelijke en provinciale randwegen worden deze routes aantrekkelijker t.o.v. van de Bodegraafsestraatweg;
- op de Bodegraafsestraatweg-Zuid, de Zwarteweg en de Joubertstraat wordt 30 km/u ingesteld wat deze relatief veel gebruikte route voor regionaal doorgaand verkeer minder aantrekkelijker maakt, en waardoor routes via het hoofd- en randwegennet juist weer aantrekkelijker worden;
- het éénrichtingscarré Thorbeckelaan – Graaf Florisweg, zorgt ervoor dat doorgaand verkeer door Gouda te maken krijgt met extra rijdafstanden, waardoor ook de route via de Bodegraafsestraatweg minder aantrekkelijk wordt.

Ook op de Bodegraafsestraatweg Noord zelf worden maatregelen genomen. In het kader van geluidssanering worden reeds maatregelen voorbereid om stil asfalt aan te brengen. Dit draagt bij aan het verminderen van geluidshinder voor aanwonenden.

Ook is in het VCP opgenomen om het wegprofiel van de Bodegraafsestraatweg Noord visueel te versmallen, en enkele plateaus met oversteekvoorzieningen aan te leggen om daarmee de snelheid van het autoverkeer te verminderen, en hiaten in de verkeersstroom te creëren zodat het voor aanwonenden makkelijker wordt de weg op te komen.

Op basis van verkeersmodelberekeningen wordt verwacht dat met deze maatregelen de verkeersintensiteiten met zo'n 15% zal afnemen. Daarmee wordt in 2030 net niet aan de maximaal wenselijke verkeersintensiteit van 15.000 verkeersbewegingen per dag voldaan. De Bodegraafsestraatweg Noord blijft dan ook een drukke weg, echter ziet de gemeente en de experts geen aanvullende maatregelen die zonder knelpunten elders voldoende effect sorteren.

- 4) Welke mogelijkheden zijn er om de plannen ten aanzien van het eenrichtingscarre Thorbeckelaan-Statensingel-Graaf Florisweg-Bodegraafsestraatweg zo aan te passen dat de winkelstrip aan de Willem en Mariaalaan, de Plusmarkt en Monuta aan de Thorbeckelaan bereikbaar blijven zonder negatieve economische effecten en zonder onwenselijke langere routes voor bijvoorbeeld leveranciers over een route die bij voorkeur zo kort mogelijk zou moeten zijn voor de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers?

Er zijn mogelijkheden om tussen de Burg. Jamessingel en Graaf Florisweg tweerichtingen verkeer mogelijk te houden. Dit heeft voordelen voor de winkelstrip Willem en Marialaan en Vossenburchkade. Maar dit heeft als nadeel dat het Albert Plesmanplein een druk en complex verkeersplein blijft.

Een andere mogelijkheid is (op aangeven van Gouda Onderneemt) om de Thorbeckelaan tussen de Plus en de Bodegraafsestraatweg 2 richtingen te houden. Dat is positief voor de bereikbaarheid van de Plusmarkt. Echter, heeft dit weer als nadeel dat er minder goed een vrijliggende fietsstructuur ingepast kan worden.

Een derde mogelijkheid is om de busbaan op de Ridder van Catsweg open te stellen voor autoverkeer, zodat verkeer vanuit de spoortunnel / zuidkant Gouda, via deze route het parkeerterrein van het Van Hogendorpplein kan bereiken. Dat is positief voor de bereikbaarheid van de winkels en plusmarkt. Maar dit heeft weer nadelige effecten voor de bus- en fietsroute die hier is gelegen.

Het éénrichtingscarré heeft juist als doel dat autoverkeer soms wat langer moet rijden, om zo automobilititeit te ontmoedigen en verkeer via andere routes te stimuleren. Het carré biedt daardoor kansen om de fietskwaliteit en verkeersveiligheid in dit gebied flink te verbeteren. Bij het carré valt niet te voorkomen dat er altijd enig verkeer is dat om moet rijden. Al hoeven omrijdbewegingen niet meteen tot significante negatieve economische effecten te leiden. Op een totale rit gezien zijn de omrijdafstanden beperkt, en voor de winkels op deze locaties is de bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers uit de omgeving mogelijk zelfs belangrijker.

Gezien de verschillende belangen en de verschillende mogelijkheden die hier er nog zijn omtrent het éénrichtingscarré, stelt het college voor om een principebesluit te nemen over de principes van dit carré, en dat samen met belanghebbenden een nadere uitwerking en afweging van de verschillende inrichtingsvarianten wordt opgesteld. Het carré is echter wel belangrijk voor de totale effecten van het VCP, om doorgaand verkeer door het hart van Gouda te verminderen en een belangrijke bijdrage te leveren aan het verbeteren van het fietsnetwerk en de verkeersveiligheid.

- 5) Welke mogelijkheden zijn er om de beoogde 'domme knippen' te vervangen door 'slimme knippen', met bijvoorbeeld slimme camera's, zodat doorgaand verkeer wordt tegengehouden en bewoners en ander bestemmingsverkeer niet hoeven om te rijden en wel door de betreffende gebieden kunnen blijven rijden?

Enkel bij het Kleiwegplein is een domme knip beoogd, waarbij de Kattensingel voor autoverkeer van het kruispunt wordt afgekoppeld. Voor de beoogde herinrichting en verkeersveiligheid in de nieuwe situatie is het niet wenselijk om hier een selectieve toegang / slimme knip van te maken, omdat dit de complexiteit van de beoogde nieuwe

inrichting vergroot.

Verder zijn in de binnenstad en op de Nieuwe Veerstal reeds slimme camera's voorzien in het plan die bestemmingsverkeer toegang verlenen maar doorgaand verkeer weren. Mensen met een tijdelijke of structurele ontheffing kunnen met hun motorvoertuig nog steeds de binnenstad in en via de Nieuwe Veerstal rijden.

Ook voor andere locaties zijn slimme knips overwogen maar niet kansrijk bevonden. Dit betreft bijvoorbeeld de Fluwelensingel. In de technische achtergrondrapportage is in paragraaf 5.4 een uitgebreide toelichting opgenomen. Een slimme camera op bijvoorbeeld de Fluwelensingel is niet haalbaar, omdat dergelijke systemen juridisch niet houdbaar zijn. Volgens het Openbaar Ministerie kan enkel op basis van camerawaarnemingen niet geconcludeerd worden of verkeer doorgaand verkeer is of een bestemming heeft langs die weg.

- 6) Op de Kattensingel hebben bewoners veel last van zwaar verkeer dat over de drempels rijdt. De trillingen dringen door tot in de woningen en het leiden tot veel hinder voor de bewoners; zij hebben zich hiermee al tot de gemeente gewend. Op welke manier wordt tegemoet gekomen aan de bezwaren van deze bewoners? Welke wegaanpassingen zijn er mogelijk om de hinder door trillingen weg te nemen?

Trillingen ontstaan door (zwaar) verkeer wat over de 30km-drempels rijdt. In het VCP is opgenomen het Kleiwegplein te versimpelen, en de Kattensingel van het kruispunt af te koppelen. Daardoor zal het aantal verkeersbewegingen over de Kattensingel drastisch verminderen, en zeker ook dat van (zwaar) vrachtverkeer, waardoor trillingshinder drastisch wordt verminderd.

- 7) Hoe kan de zorg worden weggenomen in de wijken Goverwelle, Bloemendaal en Plaswijck over de herinrichting van de Goverwellesingel en de Van Reenensingel, waarbij de hoofdkruispunten worden vervangen door voorrangspoleinen en waarbij de vrees bestaat dat verkeer vanuit de aangrenzende wijk bij drukte de binnenring niet meer kan oprijden of oversteken?

Deze maatregelen zijn zorgvuldig afgewogen en doorgerekend met verkeersmodellen. Uit deze afweging en analyses blijkt dat voorrangspoleinen goed in staat zijn om het verkeer vanuit alle richtingen (dus ook op de zijtakken vanuit de woonwijken) af te wikkelen. Herinrichting naar voorrangspoleinen heeft veel voordelen ten opzichte van de bestaande verkeerslichten: zowel autoverkeer als fietsers en voetgangers hoeven minder lang te wachten en de kruispunten nemen minder ruimte in waardoor extra groen aangelegd kan worden.

De voorrangspoleinen worden gefaseerd aangelegd. Daardoor kunnen de inwoners van Gouda eerst op een aantal plekken ervaren hoe het concept en kruispunttype werkt, en er zo bekend mee worden.

Bij de kruispunten met zeer drukke verkeersstromen worden de voorrangspoleinen uitgevoerd met doseerlichten. Dit zijn eenvoudige verkeerslichten die enkel aangaan om het doorgaande verkeer even te laten wachten als verkeer op de zijrichtingen te lang staat te wachten. Bij de meeste voorrangspoleinen op de stedelijke randweg zijn in principe geen doseerlichten nodig, al helpen doseerlichten ook in de oversteekbaarheid van de weg voor minder validen.

**Antwoorden:**