Reactienota zienswijzen Nota Verkeerslichten Gouda

Reacties van stakeholders zoals denktank, ondernemers en belangenorganisaties op de Nota Verkeerslichten versie 1.1 d.d. 15 juli 2022
Datum reactienota 19 augustus 2022

Ontvangen zienswijzen (op chronologische volgorde van ontvangst):

- Rover
- Gouda Onderneemt

Inzending ROVER d.d. 18 juli 2022

nr	*Pagina/paragraaf*	*zienswijze*	*Reactie gemeente*	*vervolgactie*
1	1.1	in het "zoals" is de volgorde: auto-OV-fiets. Draagt als volgorde: fiets-OV-auto niet meer bij aan de doelstelling 'Gouda fietsstad van Nederland?	Het is geen volgorde met de bedoeling er prioriteit aan te geven maar betreft voorbeelden om te aan te geven dat er keuzes gemaakt moeten worden. In hoofdstuk 3.7 staat de prioritering van deze modaliteiten.	
2	1.4	Opmerkelijk dat gezien de andere belangenorganisaties Rover niet als stakeholder is genodigd.	Dit is abusievelijk niet gebeurd, maar ROVER heeft met deze reacties nog inbreng kunnen leveren.	
3	2.1	Rover wil in geval van een halte voor de kruising de middengeleider meer lengte meegeven, zodat auto's achter het halterende voertuig blijven en wordt voorkomen dat auto's met grote snelheid over de linkerstrook, langs de verkeerzuilen de kruising passeren, zoals bijv. op de Plaswijckweg voorkomt.	Goed aandachtspunt voor een verdere uitwerking van de kruisingen	In hoofdstuk 2.1 de maatregel toegevoegd: *voldoende lengte middengeleiders om foutief rijgedrag van overige weggebruikers tegen te gaan.*
4	2.2	Rover mist hier een bullut met het te hanteren criterium voor OV; bijv. het aantal minuten of seconden dat het voertuig is achtergeraakt op de dienstregeling	Binnen de VRI's is wachttijd het meest gebruikelijke criterium. Ervan uitgaande dat streefwaarden voor	

			wachttjd gehaald worden, wordt ook de dienstregeling voor het OV, die daarop zal zijn gebaseerd, gehaald.	
5	5	Uit de besprekingen VCP past hier toe te voegen aan het "zoals …." voetgangers met gezichtsbeperking	Goede toevoeging	In hoofdstuk 2.1 plaatsingsredenen voetgangers met gezichtsbeperking toegevoegd.
6	3.3	hier schrijven dat alleen 'trein en R-Net-verbindingen zo goed mogelijk moeten concurreren met de auto' doet afbreuk aan de functie om gebieden te ontsluiten met streek-, stads- en buurtbus. Gouda heeft één R-Netbuslijn met daarnaast zes streek-, vier stads- en een buurtbuslijn. Wat wordt hier bedoeld met '1-op-1 overname uit het VCP', als het rapport Busvervoer op blz 67 conclusies en aanbevelingen aanreikt voor nadere uitwerking met de stakeholders? Rover deelt graag de visies over de consequenties van het VCP met stakeholders die alle publiek vervoer verzorgen voor een toekomstbestendiger wensbeeld OV	Klopt, het OV houdt meer in dan trein en R-net. De wensbeelden uit het VCP, waaronder die van openbaar vervoer, is vertrekpunt voor de Nota Verkeerslichten en voor een nadere concretisering van maatregelen op straat. Bij de nadere concretisering worden stakeholders betrokken.	In hoofdstuk 3.3 aangevuld: “de trein en busverbindingen moeten zo goed mogelijk”
7	3.5	Wat voor vrachtverkeer geldt: de mogelijkheid om langer groen te krijgen' geldt ook OV-voertuigen; in ieder geval zolang er nog geen tranmissievrij materieel wordt ingezet. Dit hangt af hoe de aanbesteding busvervoer ZHNoord wordt verleend per december 2024.	Bussen krijgen in de huidige situatie al prioriteit bij verkeerslichten, vrachtverkeer niet.	
8	9	De term 'collectief vervoer' is verwarrend voor niet vakgenoten gezien de definitie op de website van de Groene Hart Hopper: ...is een aanvulling op het reguliere openbaar vervoer en een vorm van Collectief Vraagafhankelijk Vervoer. WP2000 spreekt over 'personenvervoer'. Tegenwoordig komt ook 'publiek vervoer' in zwang voor 'openbaar vervoer'.	Collectief vervoer is de verzamelterm voor het openbaar vervoer en andere vormen van publiek vervoer. In de kolom “subgroepen” wordt het andere onderscheid duidelijk gemaakt.	“Collectief vervoer” vervangen door openbaar/publiek vervoer
9	9	Openbaar vervoer kent vier subgroepen: HOV, streek-, stads- en buurtbuslijnen. Waartoe wordt gepland treinvervangend vervoer gerekend? Want alle kennen een dienstregeling waarvan de iVRI data ontvangen kan. Onder welke categorie vallen, Vervoerspunt Gouda, Groene Hart Hopper, zittend ziekenvervoer, leerlingenvervoer, etc.? Hoe wordt omgegaan met bedrijven die 'besloten vervoer' organiseren?	Treinvervangend vervoer valt onder Basis OV prio 4 Vervoerspunt Gouda, Groene Hart Hopper, ziekenvervoer en leerlingenvervoer vallen onder besloten vervoer.	Treinvervangend vervoer opgenomen onder Basis OV prio4

			Immers, deze vallen buiten de HOV net en basis ov net van het wensbeeld.	
11	3.8	Elke dienstregeling wordt thans empirisch van periode tot periode bijgesteld. In deze nota constateer ik een spanningsveld tussen de streefwaarden iVRI en een robuuste dienstregeling. Ik zie de nieuwe iVRI als hulpmiddel bij uitstek om elke reis te verkorten en betrouwbaarder te maken. Die verbetering zwakt af als onzekere verliestijden in de dienstregeling moeten worden opgevoerd, die de huidige reistijd vergroten. Is het niet eenvoudiger iVRI's in te stellen op 'directe doorgang' voor elk lijnvoertuig dat achter ligt op de aangeleverde data en dezelfde max. verliestijd te hanteren. Zo deelt elk lijnvoertuig mee in de compensatie van verliestijd, wordt reizen met OV aantrekkelijker en zijn iVRI's de eerste toepassing van in gemeentelijke beleidsnota's geschreven doelen: (Gouda) bevordert openbaar vervoer. Blijft af te spreken bij welke prio-categorie lijnvoertuigen die op tijd dan wel te vroeg zijn, worden ingedeeld en hoe op een traject met veel lijndiensten conflicten tussen voertuigen worden opgelost. Denk aan een sneller geprogrammeerd voertuig dat te laat is en een langzamer geprogrammeerd voertuig dat te vroeg is, niet kan inhalen, zoals op het drukke traject tussen Station en de rotonde bij de Haastrechtsebrug. Waar de kans op convooirijden groot is, ben ik ervan overtuigd dat de doorstroom van alle verkeersdeelnemers ook op dwarsverbindingen, gebaat is bij eenzelfde norm voor OV op kwaliteitseisen en streefwaarden.	In de kwaliteitseisen (tabel 2) is een onderscheid gemaakt tussen minimum- en wensniveau en of de dienstregeling voor de doelgroep te laat of op tijd is. Een absolute prioriteit van bussen leidt soms tot onaanvaardbare wachttijden voor andere modaliteiten, zoals de fiets (bijv op het Kleiwegplein). Het geven van bijv maximaal 15 seconden wachttijd geeft al meer ruimte in het beter verdelen van de groentijd tussen de modaliteiten met prioriteit.	
14	14	Is uit onderzoek te halen dat wachtstand rood minder aanzet tot verhoging van snelheid door bestuurders die op afstand het groene licht tegemoet gaan?	Hier zijn geen gegevens over bekend, ook rood zal bij aanrijden van een voertuig reeds op afstand op groen springen.	
15	15	het parallel groen is thans niet van kracht op de Ridder van Catsweg met de oversteekplaats Bleulandweg.	Er zal worden nagegaan wat de reden hiervoor is.	
16	15	zie opmerking bij blz 3 middengeleider. Dit betreft situaties waar geen iVRI is.	Zie reactie bij nummer 3.	
17	4.4	Is afstemming voorzien dat alle OV-voertuigen met dezelfde faciliteiten zijn (worden) uitgerust?	Voorzien wordt het collectief vervoer exclusief besloten vervoer	
18	4.5	om OV te laten beschikken over de juiste divices is opneming nodig in het PvE van de concessie ZHN. Is dat al bij de Provincie aangereikt?	Deze zijn niet expliciet aangereikt.	

19	17	Is bij de iVRI's Goudse Poort rekening gehouden met de toekomstige route van lijnbus en in te richten haltes? Ik mis dit in de huidige tekst. Graag aanvullen	Ja, wordt rekening mee gehouden	
20	5.2	Wordt het Verkeersberaad geraadpleegd als controle instrument?	Het verkeersberaad wordt geraadpleegd bij het toepassen van verkeerslichten of andere kruispuntoplossingen. Maar niet op het niveau van ontruimingstijden of specificaties.	
21	22	Is 1 jaar na oplevering niet wat lang om bij aantoonbare disfunctionaliteit de praktijk bij te stellen?	Naast de vaste evaluatiemomenten wordt het functioneren van de (i)VRI's continu gevolgd en waar nodig bijgesteld.	
22	24	het fietsgebruik wordt gestimuleerd. Welke maatregelen zijn er bedacht het OV-gebruik te stimuleren?	Maatregelen, zoals die oa in deze nota zijn opgenomen, dragen bij aan een verbeterde doorstroming van het verkeer. Dit komt ook het OV en de gebruikers ervan ten goede.	
23	30	De gestippelde lijn is geen Vraagafhankelijk OV, maar de route van buurtbus 726 die net als streek- en stadslijnen binnen Gouda rechtstreekse reisrelaties volgens dienstregeling bieden. (Zie mijn opmerkingen bij blz 9-10). Vraag: Zijn de beelden van de voertuigen te veranderen in met groen herkenbare Arrivauitstraling? Zoals inmiddels gemeld, is deze bijlage van het Wensbeeld-OV anders dan waarop de Zienswijzen zijn gebaseerd en wil Rover als gevolg van de maatregelen die het VCP meebrengen robuustere routes bespreken met evenwichtige haltedekking op exploitabele loopafstanden. Op wat voor transfers duiden de ingetekende Tranfer-en wijkhubs?	Het klopt dat de gestippelde lijn geen vraagafhankelijk OV betreft. De beelden in bijlage 2B zijn overgenomen uit het vastgestelde VCP. Bij de verdere uitwerking van het VCP op basis van dit wensbeeld zal Rover betrokken worden.	
Inzending Gouda Onderneemt d.d. 18 augustus 2022				

nr	Pagina/paragraaf	zienswijze	Reactie gemeente	vervolgactie
24		In de eerste plaats dank voor het aanbieden van de definitieve Nota Verkeerslichten en het bieden van de mogelijkheid om hierop te reageren. Wij zien dat ten opzichte van het concept nog een aantal relevante wijzigingen is aangebracht, waaronder het beter duiden van de kruispunten op de Stedelijke Randweg, de Nieuwe Gouwe OZ en de Burgemeester Jamessingel (waarbij onderscheid is gemaakt tussen kruisend en parallel lopende auto- en (hoofd)fietsroutes). Ook is het wensbeeld voor vrachtverkeer toegevoegd.		
25	5.8	Wij blijven het echter betreuren dat op de Stedelijke Randweg de auto een lagere prioriteit is toegekend dan het kruisende fietsverkeer op hoofdfietsroutes. Hierdoor wordt het realiseren van de doelen zoals aangegeven in paragraaf 5.8 van de nota (door toepassing van coördinatie bijdragen aan het terugdringen van de uitstoot) immers sterk bemoeilijkt. Bovendien wordt hiermee afstand gedaan van het VCP waarin juist wordt gemikt op een goede doorstroming van auto's op de Randwegen voor het vergroten van de effectiviteit van verkeersluwende maatregelen binnen Gouda (zie blz. 54 van het VCP). In de ogen van Gouda-Onderneemt zou juist op de Randwegen de auto prioriteit op (kruisende) hoofdfietsroutes moeten krijgen. In de praktijk zou dit in ieder geval moeten leiden tot aanpassing van de prioriteitsvolgorde op drie kruispunten: - Burgemeester van Reenensingel – Ridder van Catsweg - Burgemeester van Reenensingel – Bloemendaalseweg - Goverwellesingel – Voorwillenseweg	Het autoverkeer op de stedelijke randweg krijgt prioriteit boven het kruisend fietsverkeer op het stedelijke fietsnetwerk, vanwege de belangen van een goede doorstroming van het autoverkeer op deze routes. Echter, op de kruisingen met een aantal regionale hoofdfietsroutes krijgt de fietser wel prioriteit. Dit is een keuze die in lijn ligt met het VCP. In de operationele uitwerking zal uiteraard ook het belang van alle verkeersdeelnemers, dus ook het autoverkeer, meegewogen worden.	
26		Daarnaast zouden wij graag zien dat op de kruispunten met status "Prioklasse 2: hoofd fiets – Prioklasse 3 auto (parallel)" wordt gemonitord of de voorrang van rechtdoorgaand fietsverkeer op afbuigend autoverkeer leidt tot veel opstoppingen en dus de doorstroming negatief beïnvloed. Zo ja, zouden wij ook op die kruispunten een hogere prioriteit van de auto willen zien.	Dit is onderdeel van de monitoring en het verkeerskundig beheer. De werking van de verkeerslichten in relatie tot de kruispuntlayout is immers belangrijk. Als in de praktijk blijkt dat opstelvakken voor afslaand verkeer regelmatig overlopen, zal vanuit	

			verkeerskundig beheer de regeling geanalyseerd en eventueel aangepast worden.	
27	Blz 10	Hoewel Gouda-Onderneemt begrijpt dat in lijn met het VCP de fiets een hoge prioriteit wordt toegekend, betreuren wij het dat met de nu opgenomen prioriteitsvolgorde op blz. 10-11 van de nota (tabel 2) de auto op hoofd- en randwegen een lagere prioriteit heeft dan de fiets op hoofdfietsroutes. De groene golven kunnen daarmee niet worden gerealiseerd, waardoor het de vraag is of de Stedelijke Randweg voldoende onderscheidende kwaliteit heeft ten opzichte van andere wegen in Gouda. Indien dit laatste niet het geval is, heeft de nu aangebrachte prioriteitsvolgorde niet alleen een negatief effect op de doorstroming van auto's op de Stedelijke Randweg, maar ook op de leefbaarheid in Gouda en de uitstoot van CO2. Wij roepen daarom nogmaals op om de prioriteitstelling te heroverwegen en de auto op hoofd- en randwegen een hogere prioriteit toe te kennen.	Zie reactie op nummer 25.	