

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buurenplein 46
2595 DA Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Gouda

Duiding verkeerscijfers Bodegraafsestraatweg en Plaswijck

Input voor Denktank / participatieproces VCP

Datum 3 november 2020
Kenmerk 20201102.006392.N1.01
Eerste versie

In de eerste drie sessie van de Danktank als onderdeel van het Verkeerscirculatieplan is veel gesproken over het aandeel doorgaand verkeer door Gouda, en in het bijzonder over de Bodegraafsestraatweg en de Joubertstraat. In sessie 3 van dinsdag 27 oktober zijn door Goudappel Coffeng cijfers gepresenteerd over de hoeveelheid doorgaand verkeer, en de herkomsten en bestemmingen van dit verkeer. Hierover waren veel vragen, en ook opmerkingen dat deze cijfers niet zouden kloppen. Deze memo is er op gericht meer duiding te geven aan deze verkeerscijfers, en duidelijkheid te geven over de samenstelling van het verkeer gebaseerd op feitelijk onderzoek en het verkeersmodel.

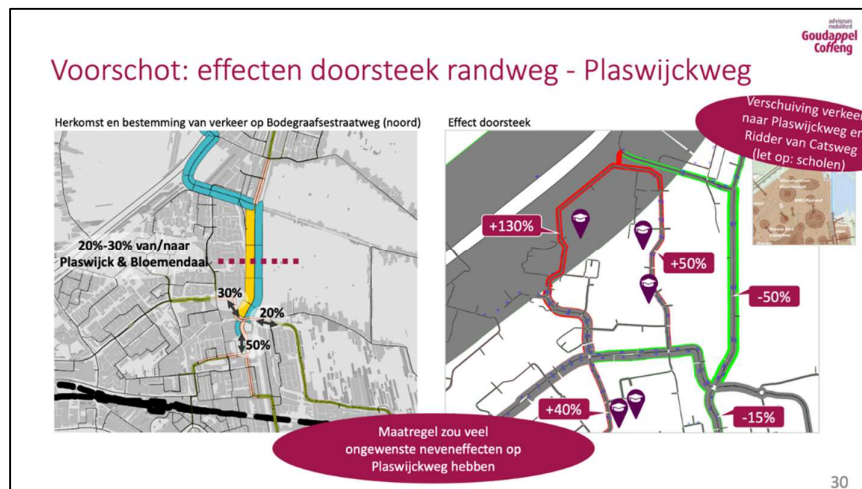
In deze memo worden nadere toelichting gegeven op:

1. Herkomst en bestemming verkeer Bodegraafsestraatweg (ten noorden van Burg. van Reenensingel)
2. Regionaal doorgaand verkeer op Bodegraafsestraatweg – Joubertstraat route
3. Effecten doorsteek Reeuwijkse Randweg – Plaswijckweg

Disclaimer: de genoemde verkeerscijfers in deze memo kennen een indicatief karakter. De genoemde verkeerscijfers zijn enerzijds afkomstig uit het verkeersmodel dat een voorspelling maakt van toekomstige verkeerssituaties en waar aannames onder liggen, anderzijds zijn het cijfers afkomstig van tellingen op straat van een bepaalde situatie en een momentopname. Deze telcijfers zijn geen zuiver gemiddelde over een langere periode. De verkeerscijfers geven wel een orde grootte aan, en moeten dan ook als zodanig gelezen worden.

1. Herkomsten en bestemming verkeer Bodegraafsestraatweg

Onderstaande sheet was onderdeel van de presentatie van sessie 3, waarin mogelijke maatregelen voor corridors besproken zijn. Deze sheet was onderdeel van de corridor Bodegraafsestraatweg – Joubertstraat. Het linker figuur geeft inzicht in de verkeerssamenstelling van het verkeer dat over de Bodegraafsestraatweg heen rijdt. Het rechter figuur geeft de verkeerseffecten weer van een doorsteek tussen de Reeuwijkse Randweg en de Plaswijckweg.

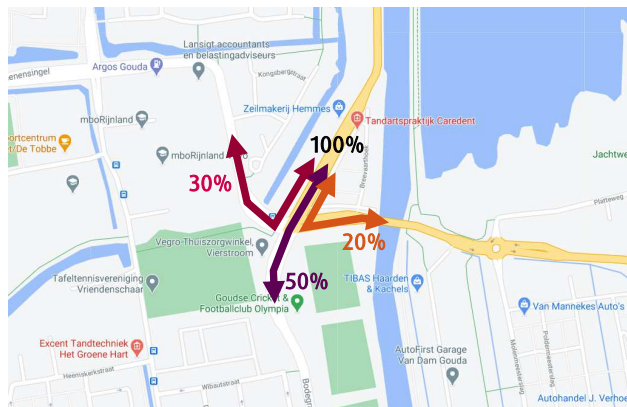


Figuur 1: getoonde sheet in 3^e werksessie Denktank van het participatieproces VCP Gouda

Toelichting linker plaatje uit figuur 1:

- Het linker plaatje is een analyse met het verkeersmodel om de herkomsten en bestemming van het verkeer van een wegvak (in dit geval Bodegraafsestraatweg-Noord) inzichtelijk te maken. Met het verkeersmodel wordt onderzocht wat de herkomst en bestemming van het verkeer is dat de roze stippellijn voorbij rijdt, hoe dikker de lijn in het plaatje hoe groter de verkeersstroom uit die richting afkomstig is.
- Het verkeer wat op de Bodegraafsestraatweg ten noorden van de Burgemeester van Reenensingel rijdt heeft de volgende verdeling op het kruispunt Bodegraafsestraatweg-Burg. Van Reenensingel (zie ook figuur 2):
 - Ca. 50% van dit verkeer rijdt van/naar het zuiden op de Bodegraafsestraatweg ten zuiden van de Burgemeester van Reenensingel. Dit is deels regionaal doorgaand verkeer, maar in sterkere mate bestemmingsverkeer dat in Gouda Noord een herkomst of bestemming heeft.
 - Ca. 20% van het verkeer op de Bodegraafsestraatweg (ten noorden van B.v.Reenensingel) rijdt van/naar de Goudse Houtsingel. Dit is deels bestemmingsverkeer dat een herkomst/bestemming heeft in Goverwelle, en deels regionaal doorgaand verkeer naar de Krimpenerwaard.

- Ca. 30% van het verkeer rijdt op het kruispunt van/naar westelijke richting op de Burgemeester van Reenensingel
- In het linker figuur staat ook het aandeel verkeer op de Bodegraafsestraatweg-noord genoemd dat een herkomst of bestemming heeft met de wijken Plaswijck of Bloemendaal. Hier hebben wij een bandbreedte genoemd van 20-30%, maar dit moet zijn: **20% van het verkeer op de Bodegraafsestraatweg-noord heeft een herkomst of bestemming in de wijk Plaswijck of Bloemendaal.** Daarbij zijn alle in- en uitvalswegen van/naar Plaswijck en Bloemendaal meegenomen om dit percentage te berekenen, dit betreft: Plaswijckweg, Ridder van Catsweg(noord), Clematislaan, Vuurdoornlaan, Groenhoevenweg.
- Concluderend: 30% van het verkeer vanaf en naar de Bodegraafsestraatweg-noord rijdt over de Van Reenensingel. Een groot deel van dit verkeer heeft een herkomst en bestemming in de twee wijken (namelijk ca 66%, dit komt overeen met 20% van het totale verkeer op de Bodegraafsestraatweg.

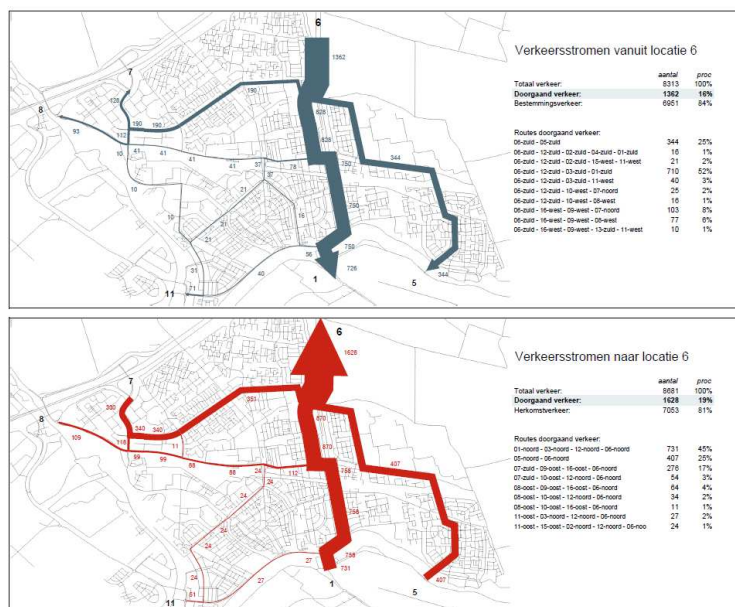


Figuur 2: nadere duiding van de percentages op het kruispunt Bodegraafsestraatweg – Burgemeester van Reenensingel

2. Regionaal doorgaand verkeer Bodegraafsestraatweg-Joubertstraat

- Op basis van kentekenonderzoek uit 2018 en het verkeersmodel is inzicht in de hoeveelheid doorgaand verkeer door Gouda. Over deze cijfers is verwarring ontstaan in de Denktank. Zo hebben meerdere denktank-leden de perceptie dat het aandeel doorgaand verkeer over de Bodegraafsestraatweg en Joubertstraat veel hoger is dan in de presentaties opgenomen/verteld.
- Daarom geven we een nadere toelichting op deze cijfers:
 - Het aandeel doorgaand verkeer is gebaseerd op feitelijke cijfers op basis van kentekenonderzoek, waarbij met camera's op alle in- en uitvalswegen het verkeer is gemonitord. Al het verkeer dat binnen x minuten elders Gouda uitrijdt is aangemerkt als regionaal doorgaand verkeer.

- Op de Bodegraafsestraatweg reden in 2018 zo'n 17.000 motorvoertuigen per dag (zie kentekenonderzoek Dufec).
 - Daarvan blijken 1362 + 1628 = ca. 3.000 motorvoertuigen geen herkomst of bestemming in Gouda te hebben. Dit verkeer is aan te merken als regionaal doorgaand verkeer. Dit betreft dus $(3.000 / 17.000 =)$ 17,5% van het totale verkeer op de Bodegraafsestraatweg (ten noorden van Burg. Van Reenensingel).
 - Het doorgaande verkeer dat via de Bodegraafsestraatweg-noord rijdt, verspreidt zich nog over de Goverwellesingel, Joubertstraat, en Burg. van Reenensingel. Zie figuur 3. Waarbij het meeste verkeer via de Joubertstraat rijdt. Dit betreft zo'n $(750+758=)$ 1508 motorvoertuigen per dag, wat overeenkomt met $1508 / 3000$ circa 50% van het doorgaande verkeer dat op de Bodegraafsestraatweg-noord rijdt.
 - Op de Joubertstraat reden in 2017 (bron: periodieke telcijfers gemeente Gouda) dagelijks zo'n 10.200 motorvoertuigen. Het aandeel regionaal doorgaand verkeer op de Joubertstraat is daarmee $(1508 / 10.200 =)$ ca. 15%.
 - Daarnaast rijdt er ook verkeer op de Joubertstraat dat geen bestemming of herkomst heeft in de direct omliggende wijken (binnenstad en Kort Haarlem), maar wel elders in Gouda bijvoorbeeld Goverwelle, Bloemendaal of Korte Akkeren. Dit is geen regionaal doorgaand verkeer, want dit verkeer heeft een herkomst of bestemming in Gouda. Maar ook dit verkeer rijdt idealiter zoveel mogelijk over de randwegenstructuur van Gouda.
- Het aandeel doorgaand verkeer op deze as is met 15% tot 20% relatief hoog. Echter laat dit ook zien dat er ook een groot aandeel van dit verkeer een herkomst of bestemming in Gouda heeft. De Krimpenerwaardstroom afvangen heeft zeker effect, maar zorgt dus niet voor een halvering van het verkeer dat nu over de Joubertstraat-Bodegraafsestraatweg rijdt.



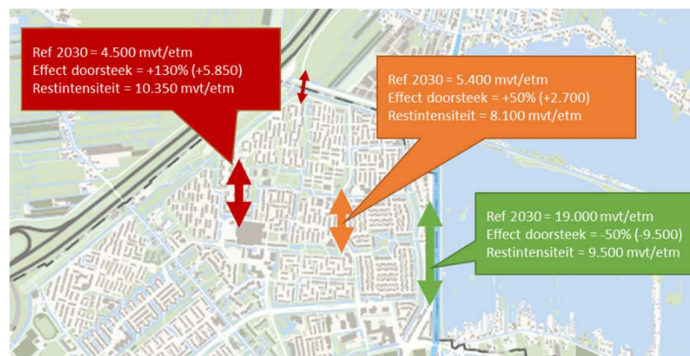
Figuur 3: regionaal doorgaand verkeer dat via Bodegraafsestraatweg-noord rijdt (bron: Dufec 2018 – Kentekenonderzoek)

3. Effecten doorsteek Reeuwijkse Randweg – Plaswijck

Als derde punt gaan we in deze notitie in op de effecten van een doorsteek tussen de Reeuwijkse Randweg en de Plaswijckweg. In sessie 3 van de Denktank waren hier veel vragen over, en werden de percentages onduidelijk bevonden. Deze verdere toelichting is bedoeld om deze onduidelijkheid weg te nemen.

De verkeerseffecten van de doorsteek zoals gepresenteerd zijn in figuur 1 in het rechter plaatje weergegeven. Door de doorsteek neemt de verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg-noord met 50% af. Het verkeer verplaatst zich deels naar de Plaswijckweg. Daar verdeelt het verkeer zich over de westelijke en oostelijke tak door de wijk heen. Doordat op de Plaswijckweg de verkeersdruk lager ligt, zijn de procentuele toenames groter. De procenten zijn niet bij elkaar op te tellen. Een nadere duiding:

- In 2018 reden circa 17.000 motorvoertuigen op de Bodegraafsestraatweg-Noord.
- Op basis van het verkeersmodel wordt verwacht dat dit in de referentiesituatie 2030 (zonder maatregelen) is toegenomen naar 19.000 motorvoertuigen per dag.
- De doorsteek naar de Plaswijckweg zorgt voor 50% verkeersafname op de Bodegraafsestraatweg. In 2030 komt dit overeen met circa 9.500 motorvoertuigen per dag.
- Deze 9.500 motorvoertuigen verspreiden zich over de westelijke en oostelijke tak van de Plaswijckweg.
- Op de westelijke tak van de Plaswijckweg ter hoogte van Jenaplan school het Vlot rijden in de referentiesituatie 4.500 motorvoertuigen per dag. Met de doorsteek neemt het verkeer met +5.850 motorvoertuigen per dag toe naar 10.350 voertuig per dag. Dit komt overeen met $(10.350/4500=)$ +130% toename.
- Op de oostelijke tak van de Plaswijckweg ter hoogte van basisschool Cirkel rijden in de referentiesituatie 2030 (zonder doorsteek) 5.300 motorvoertuigen per dag. Met de doorsteek neemt de verkeersdruk met +2.650 motorvoertuigen per dag toe naar 7.950 motorvoertuigen per dag. Dit komt overeen met $(7950/5300=)$ +50% toename.
- Een deel van het verkeer dat van de doorsteek gebruik maakt heeft een herkomst of bestemming in het noordelijk deel van Plaswijck waardoor de absolute aantallen op de beschouwde wegvakken niet sluitend optellen.

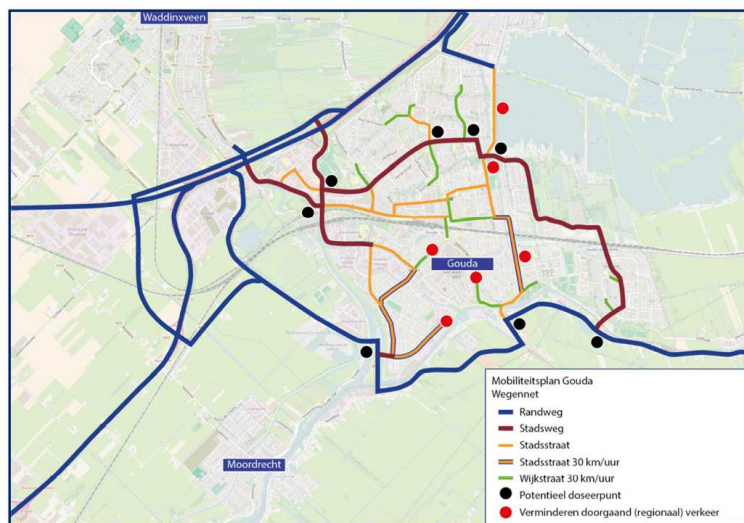


Figuur 4: verkeerseffecten van doorsteek Reeuwijkse Randweg - Plaswijckweg

De verkeerseffecten van een doorsteek op de Plaswijckweg zijn significant gezien de toenames. Deze verkeerstoenames zijn niet wenselijk vanwege onder andere de forse verkeerstoename bij de schoolomgevingen, en de overschrijding op diverse wegvakken van de maximaal wenselijke intensiteitscriteria op basis van het mobiliteitsplan 2017. Het mobiliteitsplan 2017 is het vertrekpunt van het verkeerscirculatieplan, en in het mobiliteitsplan zijn alle wegen gecategoriseerd in een aantal wegtypen (zie figuur 5). Bij ieder wegtypen horen maximaal wenselijke verkeersintensiteiten, die passen bij de functie en omgeving van de weg. Als deze grenswaarden worden overschreden dan leidt dit vaak tot leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten. Alle wegen die niet apart zijn opgenomen in de kaart van figuur 5 zijn woonstraten/erftoegangswegen.

De Bodegraafsestraatweg-Noord is gecategoriseerd als Stadsstraat. De Plaswijckweg betreft deels een Wijkstraat 30km/u, en deels een woonstraat. Een stukje Ridder van Catsweg is wel als Stadsstraat aangemerkt, vanwege de route naar winkelcentrum Bloemendaal en de ligging centraal in dit gebied. De Plaswijckweg heeft daarmee een andere functie van de Bodegraafsestraatweg.

Bij een stadsstraat geldt een grenswaarde van 15.000 motorvoertuigen per dag, bij een wijkstraat maximaal 8.000, en bij een woonstraat nog lager en is dit afhankelijk van de inrichting. De doorsteek zorgt voor een overschrijding van deze grenswaarde op de Plaswijckweg, zowel op de westtak als op de oosttak.



Figuur 5: wegcategorisering op basis van het mobiliteitsplan 2017