

Knelpunten Plaswijck. Afwaarderen Plaswijckweg. Aanleg Schoolzones.



Bewonersorganisatie
wijkteam Plaswijck 2804

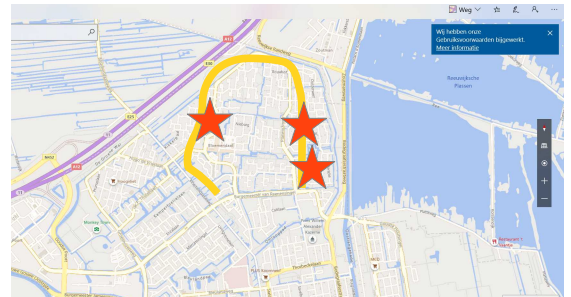
Gouda, 3 oktober 2020

M. Pohlkamp, Jaap, Jeroen, Justus, Mattieu, ea.

Deze notitie geeft een overzicht van de knelpunten van de wijk Plaswijck, oplossingsrichtingen, de aanleg van de Schoolzones en de relatie tot de randweg, als inbreng in de VCP sessies.

Plaswijckweg: wijkontsluitingsfunctie voor grote wijk

- De weg heeft een wijkontsluitingsfunctie voor de wijk Plaswijck (postcode 2804) met 5.500 woningen en 13.000 bewoners.
- Verder is er een groot winkelcentrum Bloemendaal dat veel verkeer aantrekt. Vlakbij ligt het Groene Hart Ziekenhuis, met een regionale functie.
- Daarnaast zijn er grote projecten in en nabij de wijk, zoals de Mammoet, de herbestemming PWA-kazerne en herbestemming Van Loon locatie.
- Er is een directe link met de naastgelegen wijk Bloemendaal (postcode 2803), waar 9.000 mensen wonen.



Schoolzones voor vijf basisscholen ★

- Er zijn in de wijk 6 basisscholen waarvan er 5 aan de Plaswijckweg liggen. Het is niet voor niets dat de gemeente hier in Gouda is begonnen met het aanleggen van zogenaamde Schoolzones. Het project -samen met de Carrousel, Cirkel, Plaswijckschool, Ridderlag en het Vlot- loopt inmiddels zeven jaar (!).
- Er komen drie schoolzones aan de westzijde en twee aan de oostzijde. Dit is in het VCP voldoende meegenomen. Bij VCP-2 wél benadrukken dat er nu eindelijk zicht moet komen op realisatie.
- Bij de Schoolzones zal Plaswijckweg worden afgewaardeerd naar 30 km.

Knelpunten Plaswijck en Plaswijckweg

- De wijk Plaswijck en specifiek de Plaswijckweg hebben genoeg verkeers(veiligheids)problemen. Veel zaken lopen al of zijn benoemd in het actieprogramma vcp of in behandeling bij gemeente en politiek. Er zijn nog meer verkeersknelpunten, maar die liggen meer op buurt- en straatniveau en horen ons inziens niet thuis in een VCP. Bij eerdere bewonersenquête bleek overduidelijk dat men het wel genoeg vindt zo.
- Belangrijk zijn:
 1. kruispunt Plaswijckweg / Ridder van Catsweg nabij winkelcentrum;
 2. oversteekplaats Plaswijckweg / Boegpad (fietsers), al zeer lang pijnpunt;
 3. bevoorradings(vracht)verkeer winkelcentrum Bloemendaal door en in de wijk;
 4. geluidsscherm noordrand Plaswijckweg: toenemende geluidsbelasting A12;
 5. hard rijden en ongewenst verkeer op fietspad de Bloemendaalseweg;
 6. kruispunt/sluipverkeer Blommenstijnsingel / Ridder van Catsweg / Plaswijckweg (overleg gemeente);
 7. kruispunt Plaswijckweg / Reensensingel en kruispunt Ridder van Catsweg / Reensensingel, in samenhang met doorstromingsnotitie Van Reensensingel: belangrijk voor betere benutting stadsring;
 8. over de gehele Plaswijckweg zijn er al lang veel meldingen en signalen over drukte, te hard rijden en gevaarlijke oversteken: bij noord-oost kant Plaswijckweg zijn bewoners actie gestart;
 9. uitbreiding PWA locatie en groot woningproject Van Loon locatie: welke effecten op Ridder van Catsweg en Plaswijckweg?;

10. kruising Ridder van Catsweg / Bloemendaalseweg, zie mailwisseling gemeente;
11. kruising van Reensensingel en Bloemendaalseweg: wie krijgt hier nu voorrang!? Beiden zijn als hoofdstructuur aangewezen voor resp. de auto-ring en voor het fietsennetwerk.

- Gezien alle bovenstaande punten en eerdere opmerkingen in de Mobiliteitsvisie is het zaak deze weg af te waarderen. De Plaswijckweg heeft alleen een functie als verkeersontsluiting voor de wijk Plaswijck. De weg is niet bedoeld of geschikt als onderdeel van een netwerk om doorstroming te realiseren. Derhalve afschalen tot 30-40 km weg, tevens op specifieke punten extra verkeersbelemmerende maatregelen.

Kwetsbare oostzijde Gouda

- Daarnaast heeft onze wijk ook te maken met de verkeerssituatie aan de oostkant.
- Als bewonersorganisatie/wijkteam vragen wij daarom al meer dan tien jaar aandacht voor de verkeerssituatie aan de oostkant van Gouda, specifiek de Van Reensensingel, GoudseHout/Goverwellesingel, Joubertstraat en de Bodegraafsestraatweg noord en zuid. In 2010 hebben wij in de Joubertstraat een handtekeningenactie gevoerd. Destijds hebben wij ook een 'regionale benuttingsstudie' naar de provincie gestuurd om de Krimpernerwaardstroom door Gouda aan te pakken.
- De afgelopen tien jaar zijn er meer studies uitgevoerd naar de oorzaken én mogelijke oplossingen. Met name zijn veel van de knelpunten én oplossingen van het (regionale) doorgaande verkeer beschreven. Gelukkig zijn recent hierover weer goede memo's gemaakt door de gemeente Gouda. Deze studies bieden gerichte maatregelen om ongewenste (regionale) verkeersstromen in en door Gouda aan te pakken. Ze zijn ook van belang om de stadsring van Gouda zo goed mogelijk te benutten om alle verkeersstromen af te wikkelen. Het zijn 1) Analyse Joubertstraat uit 2019, 2) Onderzoek doorgaand verkeer van 2018, en 3) Onderzoek Bodegraafsestraatweg 2019 en 4) Doorstroming en benuttingsstudie van Reensensingel (2017).
- Het zou volgens ons een goede zaak zijn als deze studies met de voorgestelde maatregelen worden geactualiseerd. Daarbij zijn óók een herwaardering van de Goudse Houtsingel en Goverwellesingel van belang. Belangrijk punt is dat dit de ongewenste verkeersstromen op onder andere de Joubertstraat en Bodegraafsestraatweg noord en zuid aanpakt. Hét grote voordeel is dat het een structurele aanpak van problemen biedt.
- Uitvoeren dus!

Sweco over Bodegraafsestraatweg noord (mei 2019)

In dit verband is ook van belang het Sweco rapport van de gemeente Gouda van mei 2019, over de Bodegraafsestraatweg met recente feiten en cijfers. Met alle respect voor ieders beleving en mening, maar voor ons vormen deze inhoudelijke analyses het vertrekpunt.

- Daarin staat dat over de afgelopen achttien jaar er sprake is geweest van een toename op de Bodegraafsestraatweg noord van globaal 14k naar 16k voertuigen per etmaal. Dat is aldus het rapport in lijn met de algemene stijging van de mobiliteit in Nederland.
- Verder is in dit rapport te lezen dat de Bodegraafsestraatweg de functie heeft van stadstraat en dat daarbij een maximale belasting hoort van 15k. Dat is ongeveer de huidige verkeersstroom, of het zit er wat boven.
- Het rapport maakt enkele nuancerende opmerkingen over het zware verkeer.
- Maar bovenal noemt dit rapport het uitgebreide kentekenonderzoek naar de herkomst en bestemming van de verkeersstromen in Gouda, ook op de Bodegraafstraatweg noord. Daaruit blijkt dat ca. de helft afkomstig is van wat wij noemen de Krimpernerwaard stroom, in beide richtingen. Dáár ligt dus de sleutel voor de aanpak van de problemen.
- Het rapport van mei 2019 noemt verder verschillende verkeersontmoedigende en verkeersbelemmerende maatregelen voor de Bodegraafsestraatweg noord. Deze staan ook al op de Actielijst VCP. Ook als bewonersorganisatie Plaswijck pleiten wij al jaren voor deze extra verkeersbelemmerende maatregelen op de Bodegraafsestraatweg, dit in samenhang met maatregelen op de Joubertstraat.
- Uitvoeren dus!

Maatregelen kruispunt Van Reenensingel-Goverwellesingel/Goudse Houtsingel-Bodegraafsestraatweg noord/zuid

- Dit kruispunt is een belangrijk aangrijpingspunt voor mogelijke oplossingen. Het is niet voor niets dat in de concept VCP op dit kruispunt een 'oost-west knip' is voorgesteld. Dit zijn interessante ideeën, niet alleen verkeerstechnisch maar vooral omdat ze zo kosteneffectief zijn en direct effect hebben.
- Verder kan er al veel worden gewonnen door de Krimpernerwaardstroom -en dan vooral het vrachtverkeer- te ontmoedigen of belemmeren om rechtsaf te slaan vanaf de Goudsehoutsingel naar de Bodegraafsestraatweg noord door middel van een hangende balk: een even simpel als effectief middel.
- Naast de maatregelen om verkeer op de Bodegraafsestraatweg te belemmeren (zie notitie gemeente Gouda mei 2019) kun je ook overwegen een zachte of harde knop door te voeren op de grens van Gouda en Reeuwijk. Evenzo hoort daarbij afschaling van Bodegraafsestraatweg noord tot 30-40 km weg.
- Samengevat: uitzoeken en uitvoeren!

Verschuiven naar de Plaswijckweg?

- De discussie over een doorsteek van de randweg naar de Plaswijckweg is eerder gevoerd: de uitkomst van verkeerskundigen en de politiek was telkenmale dat dit bepaald geen goed idee is. Dat heeft natuurlijk een aantal redenen.
- Een doorsteek betekent onherroepelijk extra verkeer in de wijk Plaswijck, met zeer veel bewoners en basisscholen. Een eerder onderzoek sprak al van een verviervoudiging en dat was nog zonder Bedrijventerrein Zoutman. Er zijn hier al genoeg zorgen. Maar bovenal verschuift het verkeersstromen en lost het de structurele oorzaken niet op.
- Het zou een andere zaak zijn geweest als bewoners uit onze wijk grotendeels verantwoordelijk waren voor het verkeer op de Bodegraafsestraatweg. Maar ook dit rapport toont aan (overigens ook eerdere analyses) dat hetgeen afkomstig is uit Plaswijck gering is, dat een deel komt van de Van Reenensingel en dat is dan inclusief Hamstergat, Bloemendaal en Plaswijck, maar dat de bulk veroorzaakt wordt door regionaal doorgaand verkeer ic. de Krimpernewaardstroom. Dit strookt dus met de analyse van VCP 2 zoals laatst toegezonden aan de Denktank.
- Bovendien, zo'n doorsteek zal zelfs kunnen leiden tot een verkeersaantrekkende werking op de randweg en in Gouda. De bedoeling is juist minder regionaal verkeer.
- Samengevat, met een doorsteek verplaats je verkeer, het betekent nog meer zorgen voor een grote wijk ic. de Plaswijckweg waar al genoeg problemen zijn, en het biedt bovenal geen oplossing voor de aanpak van de achterliggende, structurele oorzaken van ongewenste verkeersstromen aan de oostkant. Niet doen dus.

Concluderend: aanpak begint bij de oorzaak, gerichte maatregelen al beschreven

- Er zijn al lang studies gedaan naar oorzaken en mogelijke oplossingen en maatregelen, ook recent (2017, 2018, 2019) weer door de gemeente. Er zijn gerichte maatregelen beschreven om 1) ongewenste (regionale) verkeersstromen in en door Gouda (oost) aan te pakken én 2) om de stadsring van Gouda zo goed mogelijk te benutten. Ook voor de Plaswijckweg zijn er nog vele knelpunten, maar ook daarvoor zijn er maatregelen benoemd. De aanleg van de drie Schoolzones zal (eindelijk) een verbetering betekenen. Een doorsteek van de randweg naar de plaswijckweg is meermalen door verkeerskundigen, politiek en bewoners beargumenteerd afgewezen. Onze insteek was en is een aanpak van de oorzaken van ongewenste verkeersstromen en niet voor het verplaatsen daarvan.
- Veel maatregelen zijn al beschreven, uitvoeren dus!