

Betere benutting Goudse stadsring. Aanpak doorgaand regionaal verkeer.

Gouda, 3 oktober 2020

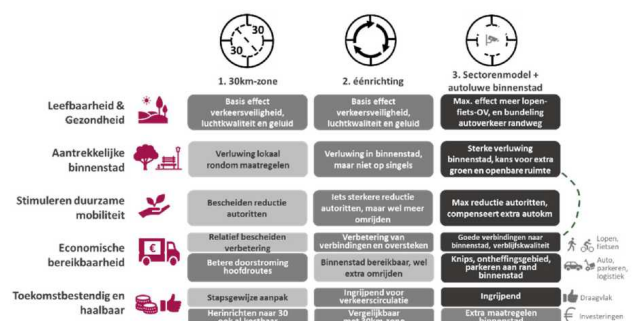
M. Pohlkamp, Jaap, Jeroen, Justus, Mattieu, ea.



Bewonersorganisatie
wijkteam Plaswijck 2804

Zonder de andere aandachtspunten (voetgangers, fietsers, ov) te kort te willen doen, deze interne notitie ziet op de wegenstructuur en automobilititeit.

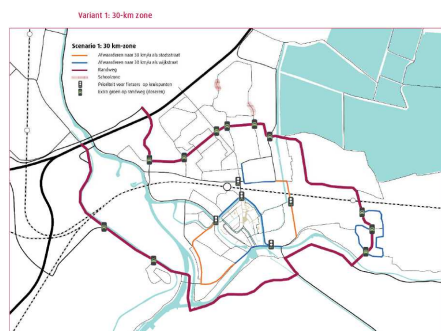
- De **insteek** is 1) een betere benutting en doorstroming van de stadsring en 2) een aanpak (eindelijk) van de ongewenste (regionale) verkeersstormen door de stad ic. de kwetsbare oostkant van Gouda.
- De basis vormen de Mobiliteitsvisie 2017 en het **eerste concept VCP**. Ondanks alle kritiek (die overigens vooral ging om de procedure) was onze algemene bevinding destijds dat dit een goede basis vormt voor verdere analyse is. Er waren in de dit gemeentepan drie scenario's uitgewerkt.
- Scenario I is de "30 km-zone". We constateerden al dat dit geen goede benaming is. Beter is spreken van '**Scenario versterken stadsring**'. Kern is het afwaarderen en herinrichten van zo veel mogelijk wegen binnen de stadsring naar 30 km/h. Tegelijk benutting en doorstroming stadsring en dan met name kruispunten en verkeerslichten optimaliseren met gerichte maatregelen. Wij vinden dit nog altijd de beste van de drie (zie hierna).
- Scenario II "**Éénrichting**": hierbij wordt rond de binnenstad op de singels (deels) éénrichtingsverkeer ingesteld. Belangrijke passage hieruit: "Ook de Zwarteweg wordt eenrichtingsverkeer om te voorkomen dat de verkeersdruk hier toeneemt als gevolg van de maatregelen op de singels. De Fluwelensingel en de Joubertstraat/Zwarteweg zijn namelijk communicerende vaten."
- Scenario III "**Sectorenmodel en autoluwe binnenstad**": voorkeursvariant van de gemeente. Kern is dat de singels rond de binnenstad worden 'geknijpt' voor autoverkeer, zodat doorgaand verkeer daar onmogelijk wordt gemaakt voor bezoekers. Belangrijke zin: "Om een verkeerstoename op de Joubertstraat/Zwarteweg/Bodegraafsestraatweg (zuid) te voorkomen, worden aanvullende maatregelen getroffen."
- In het VCP wordt bijgaand **afwegingskader** gepresenteerd, op basis waarvan de gemeente concludeert dat scenario 3 (sectorenmodel) de voorkeur verdient. Maar dit scenario is nogal ambitieus, de gemeente noemt scenario's 2 en 3 zelf "ingrijpend" en dat is voor ons een belangrijke reden voor terughoudendheid. Veel aannames, veel sturing, veel doseringen, veel ingrepen. Als het goed gaat gaat het goed, gaat het niet goed dan ...



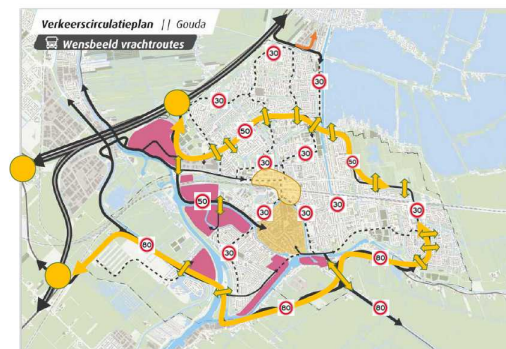
Figuur: Vergelijking van de bijdrage van de varianten aan de ambities

- We zijn daarom **verder gegaan met scenario 1, dan hernoemd naar 'Scenario versterken stadsring'** aangevuld met elementen uit scenario's 2 en 3, de eerdere Mobiliteitsvisie 2017, de goede onderzoeken en analyses van de gemeente in 2018 en 2019 en onze eigen tellingen en analyses.

- Vier **hoofdargumenten pro**: de benadering is stapsgewijs en dat is bij mobiliteit zeer wijs (zie ZWR!). Ook biedt dit scenario de meeste kans om een van de hoofdproblemen aan te pakken namelijk het doorgaande (regionale) verkeer. Verder: betere benutting en doorstroming van wegen wordt door veel verkeerskundigen bepleit. Als vierde aanpak: meer accent op verkeersstromen oostkant Gouda.
- Grote **risicofactor**: regionale en provinciale afstemming, die was/is niet sterk. Effect op Gouda van N207/228 (zuid), ZWR (zuid), 459 (noord), 456/westergouwe (west), regiofunctie ziekenhuis, enz.
- Idem rol **bedrijfsleven** dat eigen belangen heeft en een parallel inspraaktraject heeft.
- Grote **onbekende**: wat gaat de Bodegravenboog betekenen!? Dit navragen bij gemeente.
- Als we scenario I dan aanvullen zoals besproken komen we tot volgende voorstel (combi autoverkeer en vrachtverkeer, dit hoort samen):



Figuur: maatregelgebied van variant '30-km zone'



- **Insteek en maatregelen: deze zijn al uitgebreid onderzocht en beschreven, uitvoeren dus!**
 - (1) Maatregelen uit gemeente memo Advies Joubertstraat september 2019: uitvoeren.
 - (2) Provinciaal/regionaal overleg over ombuigen Krimpernaardwaarstroom linksom (ZWR) in plaats van kwetsbare rechter/oostkant.
 - (3) Afwaarderen (vrachtverkeer) Joubertstraat tot 40 km zone. Idem Bodegraafsestraatweg.
 - (4) Maatregelen uitvoeren uit gemeente memo Advies Bodegraafsestraatweg van mei 2019.
 - (5) Mobiliteitsplan 2017: benuttingsstudie van Reenensingel inclusief kruispunten met Goudse Poort (cruciaal), met Ridder van Catsweg, met Plaswijckweg en met Bloemendaalsweg.
 - (6) Opnieuw rol bezien van Goudsehout/Goverwellesingel ism. aanliggende buurten.
 - (7) Knips uit VCP interessant. Bruikbaar voor versterken stadsring en beperken doorgaand regionaal verkeer: 1) Zwarteweg/Graaf Florisweg/Joubertstraat, 2) kruispunt Reenensingel-Goudsehout/Goverwellesingel-Bodegraafsestraatweg noord/zuid, 3) Achterwillens/Slagenbuurt/Goudsehoutsingel en 4) Blekerssingel. Ook knip grens Gouda-Reeuwijk!?
 - (8) Graag ook varianten analyse knips: dus van licht (bijv. inrichten 40 km weg met oa. bloembakken ed) tot en met zwaar (bijv. doseringsmaatregelen met flitspalen).
 - (9) Beperk hoofdstructuur auto tot de twee verbindingen met de A12 en A20. Zorg voor één as vanaf Goudse Poort en één as vanaf "Rotterdamse Poort".
- **Tellingen en meetpunten**: de afgelopen jaren zijn er verschillende onderzoeken gedaan naar wat nu precies de herkomst en bestemming van het (regionale) verkeer is. De verschillen in uitkomsten variëren nogal. Wat betreft de oostkant werd in de laatste sessie van de denktank een ander percentage genoemd ("een kleine 20% doorgaand verkeer betreft") terwijl in het kentekenonderzoek van vorig jaar sprake is van bijna 50% ("Hieruit blijkt dat de grootste doorgaande verkeersstroom verloopt via de Haastrechtsebrug (meetlocatie 1) met 49%, gevolgd door de Goverwellesingel (meetlocatie 5) met 25 % en Goudse Poort (meetlocatie 7) met 15% van het totaal."). Het lijkt verstandig om eerst een goede feiten en cijferbasis te hebben.