
Gemeente Gouda
T.a.v. de afdeling Ruimtelijk beleid en advies
Postbus 1086
2800 BB Gouda

Gouda, 10 april 2021

Zienswijze op concept VerkeersCirculatiePlan Gouda

Geachte mevrouw, mijnheer,

Graag reageren wij op het concept VerkeersCirculatiePlan. Onze zienswijze is gebaseerd op vele signalen vanuit de wijk, de bevindingen van onze eigen verkeerskundigen en de vele, goede en onafhankelijke verkeersonderzoeken die de laatste jaren door de gemeente, Sweco en Goudappel Coffeng zijn uitgevoerd. Bewonersorganisatie/wijkteam Plaswijck richt zich op het verbeteren van de leefbaarheid en leefomgeving van stad en wijk. Dit doet zij met een zakelijke en neutrale insteek. Onze insteek is ook gericht op een structurele, stadsbrede en regionale aanpak van de verkeersproblemen.

Indeling deze zienswijze: drie delen

In de hoofdtekst van deze zienswijze behandelen wij enkele punten die ons inziens extra aandacht behoeven bij de vervolgaanpak van het VCP.

In bijlage A vindt u de hoofdpunten die wij voor het VCP zien om de verkeersafwikkeling in de gemeente Gouda veilig en efficiënt te laten verlopen.

In bijlage B vindt u een overzicht van de verkeersknelpunten en zorgpunten die wij specifiek signaleren voor onze wijk Plaswijck (en Bloemendaal en Gouda Noord) en nogmaals bij u onder de aandacht willen brengen.

Hoofdpunten

In dit deel van deze zienswijze behandelen wij enkele punten die ons inziens extra aandacht behoeven bij de vervolgaanpak van het VCP.

1. Complimenten voor inspraakproces

Wij willen de gemeente complimenteren met het gevolgde inspraakproces. De voorzitter van de Denktank, de ambtenaren van de gemeente Gouda en de verkeerskundigen van het verkeersbureau hebben bewoners en bedrijfsleven uitgebreid en diepgaand meegenomen in hun beschouwingen en analyses. Deze benadering is een positieve ontwikkeling. Wij hebben de inspraaksessies als constructief ervaren en van hoge kwaliteit. In de Denktank waren er open discussies, gedegen analyses en alle ruimte voor een inhoudelijke inbreng. De meeste deelnemers hebben bijgedragen aan de benodigde inhoudelijke discussie. Een suggestie is om bij volgende inspraaksessies meer te letten op de vertegenwoordiging van de deelnemers en het draagvlak van de inbreng.

2. Complimenten voor eindfase realisatie van de Schoolzones in de wijk voor verkeersveiligheid voor kinderen

Al meer dan acht jaar loopt dit project. Destijds hebben wij dit als wijkproject opgestart waaraan nog een groot deel van ons wijkbudget is bijgedragen. We hebben onder andere ook enquêtes gehouden onder ouders en kinderen. Destijds in 2017 heeft de gemeenteraad unaniem een motie aangenomen over de realisatie van schoolzones in de wijk en in heel Gouda. Samen met de directies van de basisscholen Beversluis, Carrousel, Cirkel, Plaswijkschool, Ridderslag en Vlot is samen met de gemeente gewerkt een veiliger verkeerssituatie voor schoolgaande kinderen. Basisscholen, ouders van schoolgaande kinderen, wijkbewoners en wij zijn zeer content dat de realisatie haar beslag krijgt.

3. Complimenten voor aanpak structurele verkeersknelpunten

Het is niet aan ons om een oordeel te geven over bijvoorbeeld het autoluw maken van de binnenstad. Dat is een beleids-politieke keuze. Wat wij wel constateren is dat bij dit VCP is gekozen voor én een diepgaande beschouwing én een aanpak van de dieperliggende verkeersproblemen. Als belangrijk pluspunt van dit VCP zien wij dat de gemeente nu serieus werk gaat maken van de regionale aanpak van het doorgaande regionale verkeer. In samenhang daarmee staat een betere benutting en doorstroming van de belangrijkste verkeersaders cq. de stadsring in Gouda centraal, zoals van de Burgemeester van Reenen-singel. Deze standpunten verwoorden wij al zeer lang.

4. Regionale afstemming en aanpak gewenst

Regionaal sluipverkeer door de stad moet – en kan, zo blijkt – regionaal worden afgewikkeld om de druk op het verkeerswegennet in Gouda beperkt te houden. In onderzoeken in 2019 en 2020 staat dat de percentages doorgaand regionaal verkeer door Gouda, dat dus hier eigenlijk geen bestemming heeft maar wel voor veel verkeersoverlast zorgt, variëren van 20 tot 50%, afhankelijk van de berekeningsmethodiek. Dit sluipverkeer door de stad moet (en zo blijkt kan ook) regionaal worden afgewikkeld. Dat betekent onder andere een fors mindere belasting voor de hele oostas Joubertstraat – Bodegraafsestraat-weg.

Er ligt hier ook een belangrijke rol voor de Zuidwestelijke Randweg. Dit is eveneens van belang gezien de toekomstige ruimtelijke ordeningsontwikkelingen in Zuidplas en in Westergouwe. De benodigde regionale aanpak vraagt om een goede regionale afstemming met omliggende gemeentes en provincie. Belangrijk is dat de gemeente Gouda alert is in dit regionaal verkeersoverleg.

5. Versterken stadsring: zeer positief, maar vaker in de plannen opgenomen

In samenhang met het vorige punt hebben wij ook vooral gepleit voor een betere benutting en doorstroming op de Van Reenensingel, inclusief een goede afstemming met de kruispunten Goudse Poort / A12 (een belangrijk kruispunt), de kruispunten met de Ridder van Catsweg en Plaswijckweg en met het fietspad Bloemendaalsweg. Dit standpunt is al vele jaren een speerpunt van ons.

Wij zien het daarom als zeer positief dat dit concept VCP de stadsring versterkt. De Burgemeester van Reensensingel kan en moet meer stadsverkeer gaan opvangen. Wij hebben gevraagd of de capaciteit inderdaad dan toereikend is. Uit de onderzoeken van de gemeente en het verkeerskundig bureau blijkt dat met een aantal maatregelen de benodigde verkeersafwikkeling mogelijk is. Blijvende monitoring door de gemeente is evenwel zinvol.

Het lijkt ons een goede zaak dat de invulling van de maatregelen goed wordt afgestemd met belanghebbenden, zoals wijkbewoners, en dat gekeken wordt naar extra geluidsschermen op bepaalde delen van de Van Reenensingel.

Opgemerkt zij nog, dat deze plannen de afgelopen vijftien jaar vaker op de agenda hebben gestaan. Vaak echter bleken bijvoorbeeld de beschikbare financiële middelen een probleem te zijn. Een punt van aandacht dus bij de uitvoering van het VCP.

6. Kruising Van Reenensingel – Bloemendaalseweg: wie krijgt nu voorrang !?

Het VCP benadrukt het belang van een goede doorstroming op de stadsring. Dat betekent een betere benutting en doorstroming op de Burgemeester van Reensensingel. Tegelijk pleit het VCP voor meer aandacht voor fietsers, fietsverbindingen en fietsveiligheid. Dat betekent weer voorrang voor een belangrijk fietspad door stad en wijk, namelijk de Bloemendaalseweg. Beide standpunten zijn als positief te waarderen. Maar wat als beide wegen elkaar kruisen, en beiden zijn als hoofdstructuur voor resp. auto en fiets aangewezen, wie krijgt er dan voorrang ... ?

Het lijkt ons verstandig als bij de kruising Burgemesster van Reenensingel en de Bloemendaalseweg de afstelling van de verkeerslichten wordt verbeterd en volledig verkeersafhankelijk wordt gemaakt, dus groen voor fietsers als er door een fietser op de knop wordt gedrukt en niet dat automatisch om de zoveel tijd automatisch het licht voor fietsers op groen gaat.

7. Verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/uur: gemengde reacties

De Tweede Kamer wil in beginsel binnen de bebouwde kom een maximum snelheid van 30 km/uur. Het VCP Gouda heeft dit uitgangspunt overgenomen. Er zijn relatief veel reacties

van bewoners hierover en die varieëren van zeer sceptisch tot en met zeer positief. Een verlaging van de maximumsnelheid kan alleen het verkeer veiliger maken als alle deelnemers zich hieraan houden. Dit is zeker een aandachtspunt, eigenlijk zorgpunt, bij de implementatie van het VCP.

8. Openbaar vervoer in de toekomst: het minste deel van het VCP

Het deel van het concept VCP dat gaat over de toekomst van het openbaar vervoer vinden wij het minst geslaagde. Bij enkele genoemde maatregelen zetten wij zelfs vraagtekens. Wij begrijpen dat er nog studies en (regionale) onderzoeken lopen. Ons advies is om deze onderzoeken nader uit te werken en intensiever af te stemmen met regionale en stedelijke partijen.

Verder verzoeken wij u om met name onderzoek te doen naar de organisatie van het maatwerkvervoer en vrijwilligersvervoer voor specifieke (kwetsbare) doelgroepen op regionaal en stedelijk niveau. Naar onze mening kan de inzet van gemeenschapsgeld op dit thema effectiever en efficiënter.

9. Planning en monitoring in de uitvoering

Dit is niet het eerste mobiliteitsplan dat wij meemaken. Mede gezien eerdere ervaringen lijkt het ons zinvol om bij de uitvoering van dit VCP te kiezen voor een geplande en gefaseerde uitvoering. Daarbij speelt mee dat in het VCP staat dat het gehele pakket aan maatregelen samenhangend van karakter is en dus als één geheel uitgevoerd zal (moeten) worden. Gezien de complexiteit en de kosten van het VCP is het belangrijk dat de gemeente de uitvoering goed monitort, zodat zij waar nodig tijdig kan bijsturen.

10. Zeer veel goede onderzoeken geweest, nu focus op uitvoeren

De insteek van deze zienswijze is niet alleen gericht geweest op de verkeersknelpunten in onze eigen wijk. Ook hebben wij doelbewust de nadruk gelegd op de aanpak van al lang bestaande structurele verkeersproblemen voor de hele stad. Dat gaat over het tegengaan van het doorgaande regionale verkeer door de stad en over een betere benutting en doorstroming van de stadsring. Er zijn bovendien hiernaar de afgelopen jaren vele en goede verkeersonderzoeken uitgevoerd. Ook zijn al veel oplossingsrichtingen benoemd en uitgewerkt. Verder zijn er, mede op verzoek van deelnemers aan de Denktank, veel extra goede onderzoeken uitgevoerd op verschillende deelonderwerpen. Er zijn als altijd nog enkele zaken die verdere analyse en overleg behoeven. Maar de vele onderzoeken zijn gedegen en duidelijk in de conclusies. De focus kan wat ons betreft dan ook nu gaan liggen op de uitvoering van alle plannen.

11. Verkeersveiligheid ...

Tenslotte, het VCP benoemt verschillende afwegingscriteria bij de gemaakte afwegingen en keuzes. Het gaat dan om zaken als economie, bereikbaarheid, duurzaamheid, enz. Wij

willen graag alleen nog zeggen, dat bij bewoners vooral verkeersveiligheid een van de belangrijkste leefbaarheidsthema's is. Het gaat dan niet alleen om de objectieve verkeersveiligheid, maar ook om de subjectieve verkeersveiligheid. Bij alle zaken die het VCP behandelt en die wij in deze zienswijze benoemen mag dit punt niet onderbelicht blijven.

Tot een nadere toelichting zijn wij uiteraard altijd bereid.

Hoogachtend,
Bewonersorganisatie/wijkteam Plaswijck
M. Pohlkamp, J. Addicks, J. Becker en anderen

Bijlage A: de ingebrachte punten bij het concept VCP

1. Versterking belangrijkste grote verkeersaders cq. stadsring van Gouda.
2. Tegengaan doorgaand regionaal verkeer, met name aan oostkant Gouda.
3. Inzet op regionale aanpak verkeersstromen, op basis van eerder gedane onderzoeken.
4. In beginsel geen nieuwe infrastructuur, inzet op benuttingsmaatregelen van bestaande infrastructuur en uitvoering van al aangekondigde maatregelen in Mobiliteitsplan en VCP. Gefaseerde en gedoseerde implementatie van het VCP.
5. Uitrol schoolzones in de stad, voor verkeersveiligheid kinderen bij basisscholen, op basis van pilot Plaswijck. In samenhang met aanpak verkeersknelpunten Bloemendaal en Plaswijck.
6. Aanpak verkeersonveilige situaties op Thorbeckelaan en Albert Plesmanplein.
7. Afweging bereikbaarheid, economie, duurzaamheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid door bestuur en politiek bij uitvering plannen beter en vaker door de gemeente monitoren. Verkeersimpact nieuwe ruimtelijk ordeningsprojecten, zowel op regionaal/stedelijk niveau (Zuidplas; Westergouwe) als op wijkniveau (herbestemming PWA-kazerne; ontwikkeling van Loon locatie) beter inpassen.
8. Versterking en waar mogelijk herinrichting maatwerkvervoer voor specifieke (kwetsbare) doelgroepen, in relatie tot openbaar vervoer voorzieningen.
9. Verkeersstromen vrachtverkeer ten behoeve van grote winkelcentra en binnenstad behoeven aandacht.
10. Onderhoud fietspaden beter in beheerplannen gemeenten borgen.

Bijlage B: de verkeersknelpunten en zorgpunten in de wijk

Bij de vcp-inspraaksessies hebben wij gewezen op enkele al lang bestaande knelpunten en zorgpunten in de wijk. Bij een aantal punten is er al constructief overleg met de gemeente.

1. De kruispunten Reenensingel - Plaswijckweg en Reenensingel – Ridder van Catsweg.
2. De situatie voor voetgangers en fietsers bij oversteekplaats Plaswijckweg / Boegpad.
3. Het vele en zware bevoorradings(vracht)verkeer ten behoeve van winkelcentrum Bloemendaal door de wijk. Het gaat om zwaarte, tijdsip, aantallen, routing, enz.
4. Toenemende geluidsbelasting A12 (geluidsscherm noordrand wijk).
5. Te hard rijden en ongewenst verkeer op fietspad Bloemendaalseweg.
6. Kruispunten Blommenstijnsingel/ Ridder van Catsweg/ Plaswijckweg, en het sluipverkeer dat via eerstgenoemde weg gaat.
7. Driesprong Ridder van Catsweg – Lekkenburg, niet allen de huidige verkeerssituatie maar ook vanwege verkeerstoename als gevolg van nieuwbouw Van Loon locatie.
8. De ondoordachte geluiden voor een doorsteek vanaf de randweg reeuwijk (gezien de vele nadelige verkeerseffecten gelukkig ook dit keer weer als niet oplossingsgericht en als zeer ongewenst door het verkeerbureau beoordeeld).
9. Maatregelen Doorstromingsnotitie Van Reenensingel: totdat het VCP is uitgevoerd (voorrangskruisingen) betere afstelling verkeerslichten op de kruispunten.
10. Als de Burgemeester van Reenensingel en grote rol krijgt in de stedelijke verkeersafwikkeling en meer vervoerscapaciteit moet krijgen, is het zinvol om onderzoek te doen of en zo ja waar geluidsschermen nodig zijn.
11. Over de gehele Plaswijckweg meldingen en signalen over drukte, onveilig rijgedrag, te hard rijden, keuze locatie bushaltes en gevaarlijke oversteken.
12. Realisatie schoolzones bij de basisscholen in de wijk.
13. Onduidelijke verkeerseffecten van grote bouwprojecten ic. PWA locatie en Van Loon locatie. Zie ook onze zienswijze van 14 oktober 2020 over de Van Loon locatie: de verkeersonderzoeken lijken te wankel, kennen te veel risico's, te veel aannames.
14. De kruising van Reenensingel en Bloemendaalseweg, zie hiervoor, prioritering verkeer van twee belangrijke verkeersverbindingen en andere afstelling verkeerslichten.
15. De situatie bij de Groen van Prinsterersingel en Calslaan, nabij de basisschool, middelbare school, school vervolgonderwijs en de Mammoet.