

Stichting Bewonersorganisatie / wijkteam Plaswijck  
Adres p/a wijkcentrum De Buurtstee  
Gildenburg 1, 2804 VJ Gouda  
Website [www.wijkteamplaswijck.nl](http://www.wijkteamplaswijck.nl)  
Email [info@wijkteamplaswijck.nl](mailto:info@wijkteamplaswijck.nl)  
Telefoon 06 239 56 999  
Twitter @wtplaswijck  
Facebook wijkteamplaswijckgouda



College van B&W  
Gemeente Gouda  
Postbus 1086  
2800 BB Gouda

Zienswijze op Mobiliteitsplan Gouda Inspraakversie  
Gouda, 17 maart 2017

Geacht College,

Hierbij dienen wij onze zienswijze in op het concept Mobiliteitsplan zoals vastgesteld op 29 januari 2017. Deze zienswijze bevat 42 paragrafen met algemene bevindingen, een overzicht van concrete verkeersknelpunten in Plaswijck en Gouda Noord, en een analyse en oplossing voor een al te lang bestaand zorgpunt in de wijk, namelijk de verkeersveiligheid op de Plaswijckweg, in het bijzonder bij de basisscholen. Blijkens de brief van de gemeente van 15 oktober 2013, met kenmerk 837437, zouden de uitkomsten van dit rapport worden meegenomen bij de herijking van de Mobiliteitsvisie.

Vijf basisscholen in de wijk -Carrousel, Cirkel, Plaswijckschool, Ridderslag, Vlot- benadrukken de realisatie van zogenaamde 'School Zones' teneinde de verkeersveiligheid van jonge en kwetsbare verkeersdeelnemers zo goed mogelijk te waarborgen. Uit het wijkbudget is de afgelopen jaren € 10.000 gespaard om bij te dragen in de kosten voor maatregelen bij de basisscholen.

Stichting bewonersorganisatie/wijkteam Plaswijck,  
M. Pohlkamp, J. van de Leur, J. Becker, W. Mannes, en vele anderen.

## Inhoud

- Verantwoording
- Samenvatting en aanbevelingen
- De 42 hoofdpunten
- DEEL 1 Zienswijze op concept mobiliteitsplan  
Algemene bevindingen  
Concrete knelpunten in de wijken
- DEEL 2 Verkeersveiligheid Plaswijck(weg)  
Analyse  
Mogelijke oplossingen
- DEEL 3 School Zones bij de basisscholen  
Gezamenlijke oplossing  
Brief basisscholen en bewonersorganisatie aan College
- Bijlage enquêtes kinderen
- Bijlage projectplanning, financiën en uitvoeringsprogramma

## Verantwoording

### Vele reacties en enquêtes

Deze zienswijze is tot stand gekomen op basis van een gezamenlijke inspanning van basisscholen, bewoners en bewonersorganisatie. Daarbij zijn de resultaten van drie wijk-enquêtes in laatste twee jaar meegenomen. In totaal zijn 700 reacties ontvangen. De reacties zijn vooral afkomstig uit de wijken Plaswijck en Gouda Noord.

### Signaalfunctie, geen mening

Deze zienswijze is géén standpunt van de bewonersorganisatie/wijkteam *namens* de bewoners of *namens* de basisscholen. Deze zienswijze is een weergave van de ontvangen signalen, ervaringen, kennis en inzichten uit de wijk.

### **Verkeersveiligheid voor bewoners zeer belangrijk**

Als bewonersorganisatie/wijkteam houden wij veel bewoners-bijeenkomsten en hebben we een actief mediabeleid, zodat een zo goed mogelijk beeld wordt verkregen van wat er leeft bij bewoners. Daaruit blijkt telkens dat zij verkeer, mobiliteit en verkeersveiligheid als tweede leefbaarheidsprioriteit benoemen. Wij hebben de afgelopen jaren hieraan dan ook veel aandacht besteed. Bovendien zitten in de commissie mobiliteit bewoners die professioneel werkzaam waren of zijn als verkeerskundige.

### **Bewonersorganisatie gericht op leefbaarheid**

Bewonersorganisatie/wijkteam Plaswijck richt zich als vrijwilligersorganisatie op het verbeteren van de leefbaarheid in de wijken Bloemendaal, Plaswijck en Gouda Noord en het beheren van maatschappelijke wijkvoorzieningen.

## **Samenvatting zienswijze**

Onze indruk is dat dit concept Mobiliteitsplan als een op zich nuttige voorstudie kan worden beschouwd. De inventarisatie is uitgebreid en ook zijn hoofdpunten benoemd. Echter het plan is te algemeen. De ambitie mist een concretiseringslag voor Gouda en zou bij wijze van spreken van elke andere middelgrote gemeente kunnen zijn. Bijvoorbeeld, niemand kan het er mee oneens zijn dat het verbeteren van de fietsveiligheid als speerpunt in de mobiliteitsvisie is opgenomen. Maar wat ontbreekt is een analyse waarom Gouda tot de onveiligste fietssteden van Nederland behoort. En daarmee welke oplossingen het meeste effectief zijn.

Hetzelfde geldt voor het item over 'doorstroming' en 'benutten', zoals bekend voor ons een belangrijk thema. Paragraaf 6.4 is te algemeen en wegen waarop doorstroming van groot belang is (Bodegraafsestraatweg, Reenensingel, Joubertstraat, singels,

enz.) missen de regionale context en een heldere analyse –met het nieuwe regionale verkeersmodel- van de herkomst en bestemmingen van het verkeer in Gouda: welke mobiliteitsstromen zijn er, welke ongewenste effecten hebben zij, hoe knelpunten aan te pakken? Ook het hoofdstuk over duurzaamheid is wat dun. Kortom, een visie met mooie vergezichten maar het staat of valt nu met een goed uitvoeringsplan.

In deze zienswijze zijn ook enkele discussiepunten opgenomen. Met name het standpunt over oversteekplaatsen/zebra's verdient ons inziens heroverweging. Zie ook de kinder-enquêtes: zij snappen niet waarom het juist op zebra's onveilig is.

Deze zienswijze bevat voorstellen voor het veiliger maken van de Plaswijckweg (zie deel 2). Te lang al is dit een zorgpunt voor de wijk. Het heeft onze voorkeur als de Plaswijckweg een functie-aanduiding als bijvoorbeeld 'stadsstraat' of 'wijkontsluiting' krijgt.

De inspraakprocedure was teleurstellend. Voor kritische geluiden was er weinig ruimte en de binnenstad kreeg veel aandacht.

Prioriteiten voor ons zijn 1) functieaanduiding, 2) maatregelen en 3) realisatie schoolzones van en op de Plaswijckweg.

Positief is dat Schoolzones zijn opgenomen in het concept Mobiliteitsplan. In deze zienswijze (zie deel 3) is dit uitgewerkt voor onze wijk, samen met vijf basisscholen in Plaswijck. Hiermee was drie jaar terug al een begin gemaakt. De vijf directies van de basisscholen hebben een gezamenlijke brief ondertekend voor de realisatie van Schoolzones.

Zo ook zijn de 'Buurtlabels' een goed idee. Met bijgevoegd verkeersplan werken wij hieraan graag mee. Samenwerken met andere belanghebbenden staat daarbij voorop, juist omdat verkeer en verkeersveiligheid zo veel raakvlakken hebben.

## De 42 hoofdpunten / paragrafen / bijlagen

1. Inspraakprocedure teleurstellend
2. Geen onderliggende cijfers en analyses
3. Geen evaluatie eerdere plannen, maatregelen
- 4 Is conceptvisie toekomstbestendig?
5. Onderbezetting ambtelijke dienst
6. Context met regionale verkeersstromen mager
7. Functieaanduiding verkeersnet lange termijn ontbreekt, zeker voor noordelijke wijken
8. Eenduidige benoeming functie Plaswijckweg
9. Oversteekplaats Boegpad onderzoeken
10. Onderzoek bevoorravingsverkeer winkelcentrum
11. Subjectieve onveiligheid is subjectief
12. Over (on)veilig oversteken op 'zebra's' ...
13. Geluidsscherm noordrand Plaswijckweg
14. Onderzoek doelgroepenvervoer
15. Lokale initiatieven mobiliteitsvoorzieningen
16. Onderhoud wegen en fietspaden: opvallend
17. Invulling paragraaf Duurzaamheid nog mager
18. Bloemendaalseweg: keuzes maken
19. Openbaar vervoer: welke snelheid?
20. Aandacht voor de Blommesteinsingel
21. Bewonersenquête over knelpunten in de wijk Plaswijck
22. Bewonersenquête over knelpunten in de wijk Gouda Noord
23. Plaswijckweg voor veel wijkbewoners al lang zorgpunt
24. Resultaten ouderenuêtes basisscholen
25. Resultaten enquêtes kinderen basisscholen
26. Resultaten wijkenquêtes en bewonerssignalen
27. Plaswijck verkeerskundig: veel, groot, druk
28. Analyse verkeersveiligheid Plaswijckweg
29. Gezamenlijke en integrale aanpak
30. Aanbeveling regelmatig overleg
31. Aanbeveling functieaanduiding Plaswijckweg
32. Handhaving in specifieke gevallen
33. Tijdstip groenonderhoud
34. Infrastructurele maatregelen vormgeving
35. Positief: aandacht verkeersveiligheid scholen
36. Eigen verantwoordelijkheid scholen en ouders
37. De Verkeersslang
38. 'Buurtlabel' met en voor vijf basisscholen in de wijk: Carrousel, Cirkel, Plaswijkschool, Ridderslag en het Vlot: al veel voorwerk
38. Instellen 'school zones'
40. Bijlage Brief van basisscholen aan het college van Gouda
41. Bijlage Opmerkingen gemaakt door kinderen in de verkeersenquêtes
42. Bijlage Projectplanning, financiën en uitvoeringsprogramma

## **DEEL 1**

# **Zienswijze op het concept mobiliteitsplan: algemene bevindingen en concrete knelpunten**

### **1. Inspraakprocedure teleurstellend**

De inspraakprocedure vonden wij meer dan teleurstellend. Helaas waren wij niet de enige. Voor kritische vragen en grotere thema's (regionale verkeersstromen door Gouda, zie de discussie over het ontlasten van de singels en grachten in Gouda) was er geen ruimte. De Binnenstad kreeg veel aandacht. De Klankbordgroep lijkt niet een afspiegeling van de stad te zijn, een belangrijk punt want de inspraak vormde een belangrijke input voor de nieuwe mobiliteitsvisie.

### **2. Geen onderliggende cijfers en analyses**

Tot onze teleurstelling werd en wordt geen cijfermatige onderbouwing gegeven. Een mobiliteitsvisie voor een stad als Gouda, met haar regionale inbedding, dient naar onze mening te worden onderbouwd met een helder overzicht van Herkomst en Bestemming van regionale en lokale verkeersstromen. Dat is de basis voor het benoemen van knelpunten en voor ontwikkelen van oplossingen. Dit is bijvoorbeeld onvoldoende uitgewerkt bij het thema 'bevorderen doorstroming'.

Bij de vorige mobiliteitsvisie was juist wel een uitgebreide verkeerstromen- en modelanalyse bijgevoegd.

### **3. Geen evaluatie eerdere plannen, maatregelen**

Opnieuw merken wij op dat er ondanks toezeggingen van de gemeente nog steeds geen evaluatie heeft plaatsgevonden van

- Het vorige mobiliteitsplan,
- De Doorstromingsnotie Van Reenensingel,
- Verkeersplan Winkelcentrum Bloemendaal

Een goede evaluatie zorgt voor gedegen kennis van zaken en daarmee voor verbeterpunten voor een nieuwe mobiliteitsvisie. Ook vervelend omdat wij samen met bewoners hebben meegewerkt aan deze plannen. Het niet terugkoppelen naar bewoners(organisaties), terwijl dit wel is toegezegd, draagt niet bij aan het vertrouwen in de overheid, zeker niet als het om plannen gaat die direct de leefomgeving van bewoners raakt.

### **4 Is conceptvisie toekomstbestendig?**

Er zijn zoals bekend vele, grote en snelle ontwikkelingen in de maatschappij. Dat geldt ook voor mobiliteit en infrastructuur, zoals technologische innovaties als zelfrijdende auto's, big data toepassingen en nieuwe brandstoffen.

Het CROW liet bijvoorbeeld onlangs weten dat op termijn de steden zullen dichtslibben door een toenemende mobiliteit.

De conceptvisie benoemt deze ontwikkelingen ook wel, maar ook niet meer dan dat. De genoemde 'oplossingen' (betere informatie, beter ov) lijken ons inziens wat mager. Nu is beleid voor de lange termijn altijd lastig, maar bijvoorbeeld een aantal scenario analyses had niet misstaan. Vooralsnog lijkt het zinvol om eventuele (infrastructurele) plannen en maatregelen goed te toetsen en vooraf goed af te wegen.

## 5. Onderbezetting ambtelijke dienst

Het valt ons op dat gedurende de afgelopen collegeperioden het aantal verkeersambtenaren gaandeweg is afgenomen. Momenteel zijn er twee ambtenaren werkzaam op het terrein verkeer. Gezien de omvang en uitdagingen waarvoor een stad als Gouda staat achten wij dit een belangrijk aandachtspunt. Het is uiteraard een politieke afweging waar de gemeente haar speerpunten legt, maar voor kerntaken als mobiliteit en verkeersveiligheid dient ons inziens voldoende ambtelijke capaciteit te zijn.

## 6. Context met regionale verkeersstromen mager

Recent is door een aantal gemeentes in Midden Holland een nieuw regionaal verkeers- en vervoersplan vastgesteld (RVVP) Het spreekt voor zich dat er samenhang moet zijn tussen dit nieuwe regionale beleid en het nieuwe mobiliteitsplan van Gouda. Immers, regionale verkeersstromen hebben hun effecten op de verkeersbelasting in Gouda.

In eerdere brieven en zienswijzen hebben wij hierop al meermalen gewezen. Het gaat vooral om de Krimpenerwaardstroom, de Corridorstudie N207, de Randweg Reeuwijk in samenhang met de N456 en tenslotte de aanleg van de Moordrechtboog. Al deze regionale ontwikkelingen hadden en hebben hun weerslag op de mobiliteit in onze stad, in het bijzonder de noordelijke wijken.

Wij vinden het daarom positief dat de gemeente Gouda betrokken is bij het RVVP, in het bijzonder de dossiers N207 en N457, maar zijn benieuwd naar de concrete afstemming tussen beide plannen en de concrete uitwerking.

### Maatregel 16 RVVP

Dit geldt specifiek Maatregel 16 uit RVVP ic. "Maatregelen uit tactisch kader Midden-Holland: netwerkregeling Gouda, DRIP's N207, opstelruimte autoverkeer hefbrug Waddinxveen" die direct aangrijpt op de Burgemeester van Reenensingel en op de Krimpernaardwaardstroom (al langer een actiepunt van ons). Elders in het concept mobiliteitsvisie staat dat de Bodegraafsestraatweg noord en de Randweg Reeuwijk in combinatie worden aangewezen als 'regionale hoofdweg'.

Wij zijn benieuwd naar de verdere uitwerking en blijven graag op de hoogte.

### Maatregel 20 RVVP, Nota Doorstroming 2010, Van Reenensingel

Bij Maatregel 20 komen drie projecten naar voren gekomen binnen de regio Midden-Holland, ic. "netwerkregeling Gouda: verbeteren van de doorstroming op de Goudse Poort en Burgemeester van Reenensingel. Mogelijke maatregelen zijn prioriteit voor de hoofdrichting middels een groene golf en eventueel (beperkt) doseren op de zijtakken. DRIP's N207. Informeren verkeer over brugopeningen Gouwe middels dynamische informatieborden, zodat verkeer een routeadvies krijgt waarmee de vertraging kan worden beperkt."

De memo 'Gouda bereikbaar' van mei 2010 noemde al het belang van een goede doorstroming op de Burgemeester van Reenensingel. Verbetering van de doorstroming is toen als stadsproject benoemd. De maatregelen zijn in 2013 uitgevoerd op de Van Reensensingel. Daarbij zijn onder andere 'slimme' verkeerslichten geplaatst, die automatisch zouden afstemmen op het verkeersaanbod en zouden moeten zorgen voor een betere doorstroming. Zijn al evaluaties gepubliceerd van deze afstelling?

Ook zou de gemeente een andere voorrangregeling ten opzichte van enkele belangrijke zijwegen van de Plaswijckweg doorvoeren.

Verder zou er een belangrijke verbetering van de verkeerssituatie bij het kruispunt Gouwe Poort / Hamstergat plaatsvinden.

Belangrijke punten, en van groot belang voor Gouda en de noordelijke wijken.

Wij zijn daarom benieuwd naar eventuele evaluaties en naar de verdere uitwerking van dit project en blijven graag op de hoogte.



### **Toch verkeersaantrekkende werking rondweg Reeuwijk, situatie Bodegraafsestraatweg noord: wat doet Gouda?**

Specifiek voor de noordelijke wijken geldt nog, dat in drie officiële brieven en artikel 38 antwoorden de gemeente Gouda nadrukkelijk heeft laten weten maatregelen te zullen nemen als de randweg Reeuwijk toch tot extra verkeer op de Bodegraafsestraatweg zou leiden. Inmiddels heeft de gemeente Reeuwijk laten weten dat er (toch) sprake is van een verkeersaantrekkende werking van ca. 2.000 extra auto's. Is de gemeente Gouda hiermee bekend? Kloppen deze aantallen? Gaat de gemeente Gouda haar belofte nog gestand doen? En aan welke maatregelen denkt de gemeente dan?

Wij zijn benieuwd naar de antwoorden en naar de verdere uitwerking en blijven graag op de hoogte.

## **7. Functieaanduiding verkeersnet lange termijn ontbreekt, zeker voor noordelijke wijken**

On inziens is een gemis dat een heldere beschrijving ontbreekt van de toekomstige functies van het mobiliteitsnet. Zo'n eindbeeld over 10 tot 20 jaar moet weergeven wat de functionaliteiten, de vormgeving en de staat van het onderhoud van het netwerk in de toekomst is. Met zo'n standaard kan de gemeente makkelijker keuzes maken.

Wij zouden er voor pleiten om een langetermijnvisie op de functies van de verschillende wegen in Gouda te formuleren. Wat is de gewenste structuur over 10 tot 20 jaar? Welke wegen worden primair gebruikt door de doelgroepen autoverkeer, fietsers en OV? Welke standaard vormgeving hoort daarbij? Welk onderhoud past daarin?

In het vervolgtraject zou er bij Hoofdstuk 3 (Verkeersnetwerken) meer aandacht zijn te besteden aan de wijken Bloemendaal, Plaswijck en Gouda Noord. Deze wijken worden onderbelicht wat betreft de (gewenste) auto, fiets en openbaar vervoer netwerken. Indien gewenst kunnen wij hierbij aanvullende informatie geven.

## **8. Eenduidige benoeming functie Plaswijckweg**

Ons verzoek is bijvoorbeeld om de Plaswijckweg te benoemen als 'stadstraat', zoals geformuleerd in paragraaf 3.2 van de concept visie. In het Mobiliteitsplan Gouda 2007-2020 heeft de Plaswijckweg de functie van wijkontsluitingsweg.

Een precieze functieduiding als stadstraat doet ook recht aan het Bestemmingsplan Plaswijck 2010. Wij pleiten hiervoor met nadruk, gezien de vele bewoners, woningen, winkels/winkelcentrum, middelbare en basisscholen en het vele

fietsverkeer, waardoor borging van verkeersveiligheid zonder meer voorop dient te staan. Het is niet goed voorstelbaar dat deze weg nog meer extra (vracht)verkeer moet verwerken, en al helemaal niet als dat een regionaal karakter heeft.

De Plaswijckweg bestaat overigens uit diverse relatief lange wegdelen waar weinig tot geen kruisend verkeer is. Het is derhalve verkeerskundig onnodig en qua verkeersgedrag onrealistisch om de functieduiding op de hele Plaswijckweg en de Ridder van Catsweg van kracht te laten zijn.

## **9. Oversteekplaats Boegpad onderzoeken**

Bij de Plaswijckweg – Boegpad is in 2013 de verkeersregelingsinstallatie (VRI), die aan het einde van de levensduur was, vervangen door een voetgangersoversteekplaats (zebra) met een 30 km/h zone. Kruisende fietsers moeten de verkeer op de Plaswijckweg voorrang geven. De VRI werd in de wijk als veilig en gebruiksvriendelijk ervaren. Het was voor de gemeente te duur om een nieuwe VRI aan te schaffen. Als bewonersorganisatie/wijkteam hebben wij bijzonder veel reacties ontvangen of een VRI weer terug kon komen, tot op de dag van vandaag.

Wij begrijpen dat een nieuwe inrichting een zekere gewenningsperiode met zich meebrengt. Wij begrijpen ook de financiële afwegingen die de gemeente in deze heeft gemaakt.

Maar al met al blijven er nog steeds vragen of de huidige situatie de meest veilige is.

Verkeersveiligheid zeker van kinderen blijft ten alle tijden een zwaarwegend uitgangspunt, vandaar dat wij pleiten voor een extra onderzoek en eventueel aanvullende maatregelen bij dit punt, dit in samenhang met de andere voorgestelde maatregelen voor en op de Plaswijckweg.

## **10. Onderzoek bevoorradersverkeer winkelcentrum**

In 2013 is door de gemeente Gouda en Wijkteam Plaswijck, in samenwerking met de winkeliersvereniging, een nieuw verkeersplan opgesteld voor het Winkelcentrum Bloemendaal. Een geslaagde samenwerking met een geslaagde resultaat. Ook zijn wij als wijk(bewoners) positief over het nieuwe winkelcentrum.

Echter, verkeerskundig zijn wel wat zaken onjuist voorgesteld. Zo blijkt het winkelcentrum een veel grotere –regionale- functie te hebben gekregen dan eerst was voorgespiegeld. Daarnaast hebben wij in eerdere brieven gewezen op de problematiek van het bevoorradersverkeer. In een antwoordbrief laat de gemeente weten een gesprek met alle belanghebbenden aan te willen gaan. Kunnen wij rekenen op een concreet gevolg, nu het nieuwe mobiliteitsplan wordt vastgesteld?

## **11. 'Subjectieve onveiligheid' is ook een gegeven**

De concept mobiliteitsvisie schrijft hierover (bladzijde 31): "Subjectieve onveiligheid hoeft niet te betekenen dat locaties onveilig zijn. Subjectieve onveiligheid kan juist leiden tot 'behoedzaam' verkeersgedrag. Daar staat tegenover dat subjectieve onveiligheid wel inzicht geeft in locaties en routes die getoetst kunnen worden op een verhoogd risico en op de uitgangspunten van Duurzaam Veilig (risicogestuurde aanpak)."

Wat ons betreft zouden we dit wat anders omschrijven. Bijvoorbeeld "Subjectieve veiligheid is een indicatie dat er kennelijk toch sprake is van een onveilige situatie en/of dat er relatief veel bijna-ongelukken plaatsvinden." Zoals het nu in de concept mobiliteitsvisie staat zou het opgevat kunnen worden dat de mening van bewoners niet terecht is.

## 12. Over (on)veilig oversteken op 'zebra's' ...

Op bladzijde 27 van de concept visie staat

"Vanwege het risico van schijnveiligheid wordt zeer terughoudend omgegaan met zebra's. Uitzonderingssituaties zijn locaties met veel voetgangers en autoverkeer met lage snelheid (op maximaal één rijstrook) en een uitstekende zichtbaarheid. Ook rotondes lenen zich soms voor een zebra."

De redenering in de zienswijze is dat zebra's onveiliger zijn omdat er meer ongelukken plaatsvinden –en dat er dus schijnveiligheid is-. Dit kunnen wij begrijpen maar volgens ons kan de redenering ook omgedraaid worden: de inrichting van de huidige zebra's is kennelijk niet optimaal met daardoor meer kans op ongelukken.



Hierover krijgen wij relatief veel vragen. Veilig kunnen oversteken is zo blijkt telkens weer voor veel wijkbewoners en vooral kinderen belangrijk. Graag pleiten wij daarom voor een inhoudelijke discussie over dit punt, want het heeft onze voorkeur als er voldoende, goede, herkenbare en vooral veilige oversteekplaatsen zijn jong en oud zijn. Een dan niet op locaties met weinig autoverkeer zoals in de conceptvisie staat, maar juist op de drukke wegen waar het lastig oversteken is. Dit geldt vooral de inrichting van de Plaswijckweg, maar ook rondom het winkelcentrum Bloemendaal.

## 13. Geluidsscherm noordrand Plaswijckweg

Vorig jaar heeft het College gesproken over de aanleg van een geluidsscherm langs de noordrand van onze wijk, dit vanwege de geluidsoverlast van de nieuwe randweg Reeuwijk. Graag zouden wij dit goede voorstel in het Mobiliteitsplan zien uitgewerkt.

## 14. Onderzoek doelgroepenvervoer

Wij onderschrijven van harte genoemde Maatregel nummer 14 in het RVVP inzake een onderzoek naar het combineren van doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer. Op dit moment is het plan, aldus het RVVP, om één of meerdere pilots gedurende de huidige OV-concessie te starten. Graag zouden wij een pilot in Gouda uitgewerkt zien in het Mobiliteitsplan Gouda.

## 15. Lokale initiatieven mobiliteitsvoorzieningen

Wij onderschrijven van harte Maatregel nummer 16 in genoemd RVVP over de "Aansluiting bij regionaal programma voor verbeterde voorziening: om lokale initiatieven voor deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen te stimuleren." Zou deze maatregel met bijv. dat "brede buurthuizen een functie kunnen hebben als mobiliteitsknoop" ook in onze wijk gerealiseerd kunnen worden, zoals het oude bibliotheekpand Bloemendaal-Plaswijck?

## 16. Onderhoud wegen en fietspaden: opvallend

Opvallend in onze bewonersenquête van de laatste drie jaar is dat het thema 'staat van de weg, wegligging, onderhoud wegen en fietspaden' opvallend hoog scoort. Zie ook een eerder bericht over de toegenomen bezuinigingen door gemeenten in Nederland op het onderhoud van wegen en de consequenties daarvan.



## **17. Invulling paragraaf Duurzaamheid nog mager**

Wat opvalt is dat in deze paragraaf niet echt specifieke keuzes worden gemaakt voor een ontwikkelrichting. Er zijn veel interessante observaties en streefbeelden. Maar echte keuzes maakt de gemeente hiermee niet. Bijvoorbeeld, wel passages over elektrisch stadsvervoer maar geen discussie (en regeling) zoals in Gent waar bromfietzers op basis van uitstoot CO2 uit centrum worden geweerd.

Als je aan leefbaarheid wil werken dan is dat een regeling die stadsbestuur zelf uit kan voeren, net zoals het weren van oude diesels in sommige steden. Wij zeggen niet dat de gemeente dit in Gouda moet uitvoeren, maar het zijn wel heldere keuzes. Los van de politieke en inhoudelijke standpunten, het concept plan had bijvoorbeeld voor internationaal onderschreven doelstellingen zoals de vermindering van CO2 uitstoot concreter kunnen zijn.

Opvallend overigens wordt in deze concept mobiliteitsvisie 'fietsen' onder leefbaarheid behandeld en niet onder bereikbaarheid.

## **18. Bloemendaalseweg: keuzes maken**

Wij zijn enigszins verbaasd over dat de Bloemendaalseweg als doorstroomroute voor de fiets wordt benoemd. De weg voldoet niet aan criteria voor doorstroomroute en als je dat wel wil dan maak je van de weg met hoeves eigenlijk een fietssnelweg. De Bloemendaalseweg heeft nu een gemengd karakter en bij de keuze voor een fietssnelweg zou dat vervallen. Het is of het een of het ander.

Overigens zijn er signalen over de verkeersonveilige situatie op de Bloemendaalseweg, zij het minder dan destijds. Wel blijft het punt van handhaving en toezicht juist op deze weg van belang.

## **19. Openbaar vervoer: welke snelheid?**

Er wordt gesteld dat van rand tot centrum de snelheid 22 km/h moet zijn. Welke snelheid wordt dan bedoeld: die van de bus of die van de reiziger (inclusief looptijd en wachttijd)? Want in het plan staat al dat snelheid afhankelijk is van halteafstand. Gaat de bus sneller rijden maar moet je verder naar de bus lopen? Dan gaat je reissnelheid omlaag en wordt openbaar vervoer minder aantrekkelijk. Opletten dus met wat hier gebeurt!

## **20. Aandacht voor de Blommesteinsingel**

Er is duidelijk sprake, aldus blijvende signalen van bewoners, van toenemend (sluip)verkeer over de Blommesteinsingel. Deze weg fungeert als de enige ontsluiting voor de Steinenbuurt én als een verbinding tussen de Plaswijckweg en Ridder van Catsweg. Graag zouden wij zien dat de Blommesteinsingel zien opgenomen in de nieuwe Mobiliteitsvisie als aandachtspunt. Zie ook hierna.

## **21. Bewonersenquête over knelpunten in de wijk Plaswijck**

Een aantal knelpunten wordt vaak en nadrukkelijk genoemd door bewoners in onze enquêtes van de laatste twee jaar. Specifiek gaat het om de volgende locaties. Graag zouden wij deze locaties als aandachtspunt genoemd willen zien in de definitieve Mobiliteitsvisie als op aanvulling paragraaf 4.3 van de conceptvisie. Wat betreft de oplossingen kunnen en willen bewoners(organisaties) meedenken, dit mede gebaseerd op ervaringen en suggesties vanuit de wijk zelf.

- Kruising Blommesteinsingel – Ridder van Catsweg
- Sluipverkeer Blommesteinsingel
- Ridder van Catsweg – Carrousel/Ridderslag – Omloopkade
- Oversteek plaats Boegpad – Plaswijckweg
- Plaswijckweg: verschillende oversteekplaatsen
- Plaswijckweg: te hard rijden
- Kruising Plaswijckweg – Ridder van Catsweg – Hugo de Vrieslaan
- Groen van Prinstererlaan bij scholengebied
- Waterlustlaan / Landluststraat hardrijden.

**NB Niet alleen objectieve cijfers, ook subjectieve veiligheidsbeleving bewoners en bijna-ongelukken meenemen**

Paragraaf 4.3, “Routes en kruispunten” stelt overigens dat het daar genoemde overzicht van onveilige routes en locaties is gebaseerd op “Dankzij de registratie van ongevallen hebben we een beeld van de locaties waar veel veiligheidswinst te behalen is”. Op zich vinden wij het een goede zaak dat de gemeente hieraan aandacht besteedt, maar ook vaak door bewoners genoemde locaties/routes waar veel bijna-ongelukken plaatsvinden dienen te worden meegenomen in de aanpak.

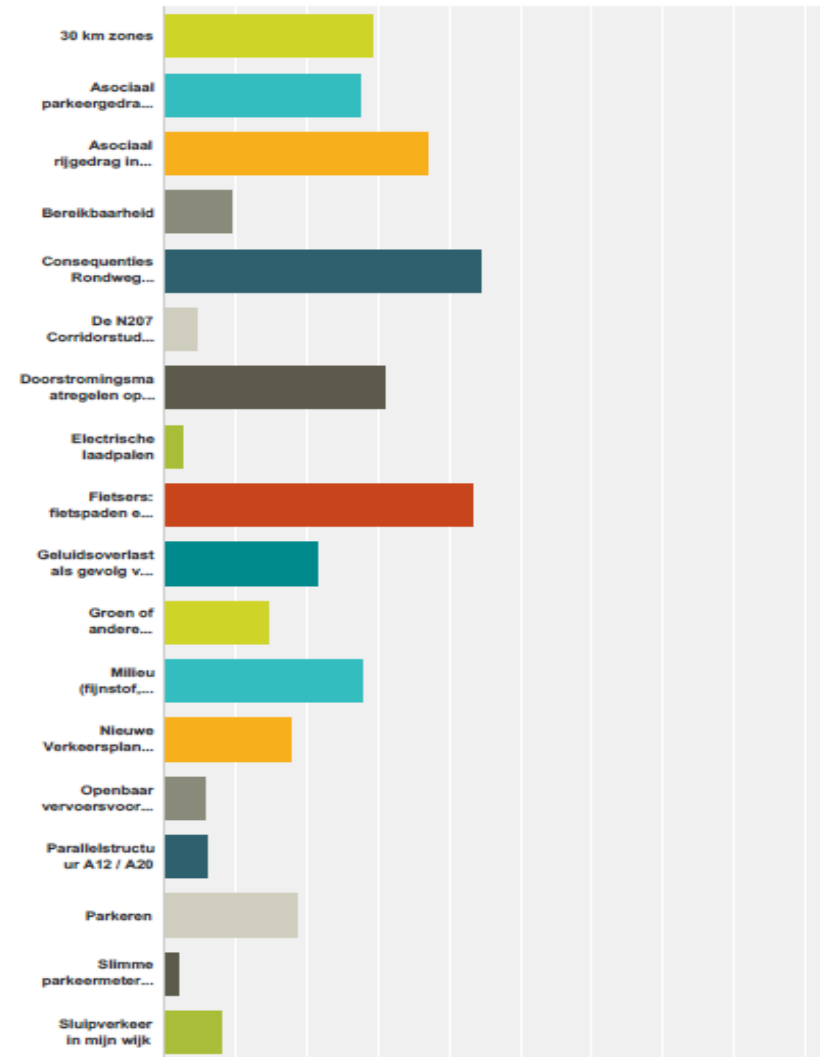
**Belangrijkste verkeersitems volgens bewoners Plaswijck**

Blijkens enquêtes en reacties zijn belangrijk:

- Fietsen, fietsveiligheid en fietspaden
- Staat van de weg / wegligging / onderhoud
- Hardrijders
- Consequenties rondweg
- Asociaal rijgedrag
- 30 km zones

**Q2 Kruist u maximaal 7 onderwerpen aan uit onderstaande 30 verkeersitems, die u het meest belangrijk vindt.**

Beantwoord: 330 Overgeslagen: 10



## 22. Bewonersenquête over knelpunten in de wijk Gouda Noord

Ook in Gouda Noord is blijkens reacties van bewoners sprake van onveilige verkeerssituaties of risicovolle kruispunten. Een aantal knelpunten wordt vaak en nadrukkelijk genoemd door bewoners in de enquêtes. De problematiek is overigens velerlei, van 'slecht zicht' tot 'moeilijk oversteekbaar' tot 'te druk' enz.

Specifiek gaat het om de volgende locaties:

- Alle kruisingen Bodegraafsestraatweg, het deel dat door Gouda Noord loopt dus van kruispunt Van Reenensingel – Goudse Houtsingel tot aan Graaf Florisweg;
- Idem rotonde Bodegraafsestraatweg – Graaf Florisweg
- Alle oversteekplaatsen Bodegraafsestraatweg
- Calslaan / Mammoet parkeerterrein
- Groen van Prinstererlaan bij het scholengebied
- Oversteken Thorbeckelaan
- Veel genoemd door bewoners van Gouda Noord was ook de verkeerssituatie op de Van Reenensingel.

Graag zouden wij deze locaties als aandachtspunt genoemd willen zien in de definitieve Mobiliteitsvisie als aanvulling op paragraaf 4.3 van de conceptvisie.

Wat betreft de oplossingen kunnen en willen bewoners meedenken, dit mede gebaseerd op suggesties vanuit de wijk zelf.

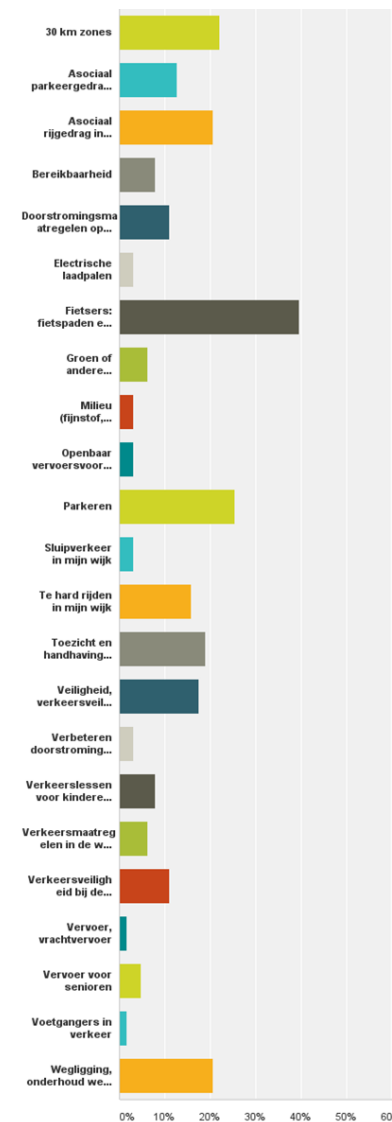
Paragraaf 4.3, "Routes en kruispunten" stelt overigens dat het daar genoemde overzicht van onveilige routes en locaties is gebaseerd op "Dankzij de registratie van ongevallen hebben we een beeld van de locaties waar veel veiligheidswinst te behalen is". Op zich vinden wij het een goede zaak dat de gemeente hieraan aandacht besteedt, maar ook vaak door bewoners

genoemde locaties/routes waar veel bijna-ongelukken plaatsvinden dienen te worden meegenomen in de aanpak.

### Belangrijkste verkeersitems volgens bewoners Gouda Noord

Blijkens de laatste enquête zijn belangrijk:

- Fietsers: fietspaden en fietsveiligheid
- Parkeren
- 30 km zones
- Asociaal rijgedrag in de wijk
- Staat wegen, onderhoud wegen en fietspaden



# DEEL 2

## Verkeersplan Plaswijck(weg)

### 23. Voor veel wijkbewoners al lang zorgpunt

#### **Te lang bestaand zorgpunt**

De verkeersonveiligheid op de Plaswijckweg is al (te) lange tijd een belangrijk zorgpunt voor de bewoners en vooral ouders en kinderen van de basisscholen in de wijk. De Plaswijckweg is een belangrijke wijkontsluitingsweg voor de Goudse wijk Plaswijck. Woon-, werk- en schoolgaand verkeer maken er veelvuldig gebruik van. Het is een drukke weg waaraan bovendien verschillende basisscholen zijn gelegen. Daarbij draagt het brede ontwerp van de weg bij aan hun gevoel dat een hoge snelheid haalbaar is. Jong en oud krijgen een steeds minder prettig gevoel bij de verkeersveiligheid op deze weg.

#### **Objectieve en subjectieve veiligheid tegengesteld**

De objectieve veiligheid op de Plaswijckweg is hoog. Dat wil zeggen dat het aantal feitelijke ongevallen op de Plaswijckweg laag is. Dit blijkt ook uit de concept mobiliteitsvisie. Echter de subjectieve veiligheid, het veiligheidsgevoel van de mensen, is daarentegen op de Plaswijckweg laag. Veel bewoners, waaronder kinderen, ouders en ouderen zien en ervaren de verkeerssituatie op de Plaswijckweg als onveilig. Er is sprake van relatief veel bijna-ongelukken. Ons inziens zijn aanpassingen daarom wel degelijk nodig. Zie hierover ook paragraaf 11.

#### **Verkeersveiligheid scoort hoog in bewonersenquête**

Uit de periodiek bewonersenquêtes van bewonersorganisatie/wijkteam Plaswijck komt altijd naar voren dat verkeersveiligheid een erg hoge prioriteit heeft. Het staat steevast op de tweede plaats als leefbaarheidsitem.

Circa 1 op de 3 bewoners (37%) gaf aan de verkeersveiligheid op de Plaswijckweg belangrijk te vinden. Alle verkeersonderwerpen opgenomen in de enquête zijn in de top-12 gekomen. Dat is een signaal dat alle betrokken partijen serieus moeten nemen. Het geeft aan dat de bewoners van Plaswijck verkeer/mobiliteit erg belangrijk vinden.

De signalen en enquêtes worden hierna nader toegelicht.

#### **Gezamenlijk onderzoek en aanbeveling**

Een commissie bestaande uit vertegenwoordigers van bewoners(organisaties) en van basisscholen, in samenwerking met de gemeente Gouda en de verkeerspolitie, heeft daarom een Verkeersplan Plaswijck opgesteld. Ook is gebruik gemaakt van een stageonderzoek door de Hogeschool Utrecht. Het doel van dit plan is om de verkeersproblematiek te beschrijven en om voorbeelden te geven hoe de weg veiliger gemaakt kan worden, rekening houdend met de beperkt beschikbare middelen van alle betrokken partijen.

### 24. Resultaten ouderenquêtes basisscholen

Om een beter beeld te krijgen van wélke problemen er spelen en wáár deze spelen is een digitale enquête uitgezet bij de ouders en kinderen van basisscholen. Gezien de responspercentages kan de enquête als voldoende representatief worden beschouwd. Op hoofdlijnen zijn de uitkomsten van de ouderenquête als volgt:

- Wat direct opvalt is het hoge percentage fietsverkeer, in de lagere groepen begeleid door ouders en in de hogere groepen zelfstandig. Dit loopt zelfs op tot 90%.
- Het aandeel dat gebracht en gehaald wordt met de auto ligt vooral in de lagere groepen tussen een kwart en een derde.
- Ca. 2/3 van de respondenten ervaart regelmatig een gevaarlijke situatie in het verkeer. Ca. 1/3 zelfs dagelijks.
- Ouders noemen als grootste problemen het te hard rijden, het te gevaarlijk rijden, het vrachtverkeer, het haal en breng verkeer, de onoverzichtelijke en onduidelijke situaties bij de basisscholen, het niet veilig kunnen oversteken en versteekplaats Boegpad.
- Het voorstel van een Schoolzone, waarin de (vracht)auto te gast is waarbij de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers meer voorop staat, wordt zeer positief ontvangen.
- Veel ouders hebben een inhoudelijke, specifieke en goede toelichting gegeven. Deze zijn indien gewenst beschikbaar.
- Daarbij valt op het aantal opmerkingen over het gedrag van andere ouders bij het halen en brengen met de auto.
- Idem dat het oversteken op een zebra's niet als veilig wordt ervaren.

## 25. Resultaten enquêtes kinderen basisscholen

Op hoofdlijnen zijn de uitkomsten van de kinderenquête als volgt:

- De enquête is alleen in de hogere groepen afgenomen.
- Ook hier wordt de fiets het meest genoemd als vervoermiddel van en naar school.

- Op de vraag of je het wel eens gevaarlijk vindt antwoordt 2/3 met ja en 1/3 met nee. Zo'n 15% van de kinderen vindt het nooit gevaarlijk in het verkeer.
- Hierop doorvragend blijken 1) het te hard en gevaarlijk rijden van (vracht)auto's en 2) het oversteken als meest problematisch te worden ervaren.
- Ook de kinderen noemen relatief vaak dat de situatie op zebra's niet echt veilig wordt gevonden.
- Gevraagd is ook naar welk kleur een SchoolZone voor hun school zou moeten krijgen, als die er zou komen. De meest gekozen kleuren voor een Schoolzone waren groen, oranje en rood (toevallig de kleuren van de verkeerslichten .... !?).
- Ook bij deze enquête zijn er veel aanvullende opmerkingen gemaakt. Zie de bijlage voor een overzicht van enkele antwoorden van kinderen, op de vraag hoe het volgens hen veiliger kan worden in het verkeer.

## 26. Resultaten wijkenquêtes en bewonerssignalen

De volgende signalen over de verkeersproblematiek in de wijk cq. op de Plaswijckweg zijn en worden het meest genoemd:

### Bushaltes

Dagelijks maken de bussen van Lijn 1 en 4 gebruik van de Plaswijckweg en de Ridder van Catsweg, in beide richtingen. Bij bushaltes willen automobilisten regelmatig de stilstaande bus inhalen, terwijl dit met het tegemoetkomende verkeer risico's met zich mee brengt. Ook het oversteken bij bushaltes met een stilstaande bus wordt redelijk vaak als risicovol genoemd. Het gaat hier uiteraard om gedrag van verkeersdeelnemers zelf.

### **Snelheid van het verkeer/ racebaan effect**

Veel weggebruikers ervaren een hoge snelheid van gemotoriseerd verkeer. Ook zijn er signalen dat de nieuwe asfaltering, de wijde belijning en het verwijderen van verkeerslichten het 'racebaan' effect heeft doen vergroten.

### **Krappe infrastructuur nabij scholen**

De beperkte parkeermogelijkheden leveren tijdens de haal/brengperiodes ongewenst parkeergedrag op. De huidige infrastructuur biedt tijdens de spits-tijden te weinig ruimte om alle verkeersbewegingen en de parkeerbehoefte op te vangen. De ruimtelijke ordening lijkt helaas weinig mogelijkheden te bieden om veel extra parkeercapaciteit te creëren.

### **Ongewenst gedrag bij halen en brengen**

Bij het halen en brengen van de kinderen zijn veel ouders zich bewust van hun rolmodel: ze proberen het goede voorbeeld te zijn met goed gedrag. Helaas een minderheid van ouders vindt (structureel) hun 'snel' halen en brengen belangrijker dan de veiligheid voor de kinderen en andere weggebruikers.

Deze problematiek bestaat al zo lang er basisscholen zijn en komt overal in Nederland voor. Het is dus niet uniek voor de Plaswijckweg. Er is sprake van een ruimtelijke ordeningsaspect (te veel auto's in een te korte tijd in een te beperkte ruimte) probleem en een gedragscomponent (het liefst het kind in de klas met de auto afzetten).

### **Gevaarlijke oversteekpunten en risicovolle bochten**

Van en naar de scholen en het winkelcentrum zijn er vele oversteekpunten. Zij verschillen in uiterlijk en

voorrangsituatie (wel/geen voorrang voetgangers). Mede door de snelheid van het verkeer en de lage attentiewaarde van de oversteekpunten maken veel bewoners in de wijk, alsmede de directies van de basisscholen, zich zorgen over de oversteeksituaties.

Nabij basisschool Het Vlot ligt bijvoorbeeld een bocht. Het oversteekpunt zit vlakbij deze bocht. Voetgangers (waaronder ouderen en kinderen) worden vaak laat door automobilisten gesignaleerd.

Hetzelfde beeld doet zich voor op de Ridder van Catsweg bij de basisscholen de Carrousel en de Ridderslag.

Foto bron: AD Groene Hart



**'Oversteken is hier bloedlink'**

ANNE KOMPAGNIE  
GOUDA • Het idee voor een zebra-  
pad kwam op een regenachtige don-  
kere winterochtend. „Zo'n ochtend  
dat alle verkeersdeelnemers zo snel  
mogelijk op school of werk willen  
zijn en verder totaal nergens op let-  
ten.”

Eline van Rijn probeerde met haar  
twee kinderen de Ridder van Cats-  
weg over te steken. „Ik voelde in  
mijn rug de fietsers voorbijrijden,  
terwijl ik voor me geen kans zag me  
een weg langs de auto's te baren.  
Een hele uitdaging, al met al. En dat  
alleen maar om mijn kinderen op  
school af te kunnen zetten.”

Zo kan het niet langer, vond Van  
Rijn, moeder van twee kinderen op  
basisschool De Ridderslag - voor-  
heen bekend als de Vrije School.  
„Onze school trekt mensen vanuit  
de wijde omgeving. En ja, die  
komen dus geregeld met de auto.  
Aangezien er op het plein zelf we-  
nig ruimte is voor auto's zetten de  
ouders de wagens meestal neer bij  
de Prinsessenflats, aan de overkant  
van de Ridder van Catsweg. Vervol-  
gens moet je - soms met heel jonge  
kinderen - die weg oversteken. Dat  
levert geregeld bloedlink situaties  
op.”

Dus nam ze het initiatief om een  
petitie neer te leggen op de school.  
„Wat wij willen is heel simpel: een  
zebrapad. Een paar jaar geleden  
hebben we daar ook al voor gepleit,  
maar toen werd het afgewezen door  
de gemeente, omdat die zebra te  
veel in de bocht zou zitten en voor  
een automobilist dus moeilijk zicht-  
baar. Daarom pleiten we nu voor  
een zebra meer in de richting  
van de Calslaan.”

Inmiddels hebben 104 ouders hun  
handtekening onder de petitie  
gezet. Van Rijn: „Ik hoop echt dat  
dit geluid wordt opgepikt. Juist ook  
omdat hier niet alleen leerlingen  
van de basisschool oversteken, maar  
ook jongere kinderen van peuter-  
speelzaal Het Rozenpoortje. Ik zie  
weleens ouders met een maxicosi in  
de ene hand, een peuter aan de an-  
dere en nog een kind dat er achter-  
aan huppelt. Dan moet je maar  
hopen dat die niet wordt afgeleid

door iets glimmends op de grond,  
want dan kan het heel makkelijk  
misgaan.”

Naast De Ridderslag zit basis-  
school De Carrousel. „Ons voordeel  
is dat we een eigen parkeerterrein  
hebben, dus we hebben wat minder  
last hebben van dit probleem. Maar  
alles wat ervoor zorgt dat de Ridder  
van Catsweg veiliger wordt, juichen  
we natuurlijk toe,” zegt directrice  
Petra den Hollander.

Ouders van basisschool De Ridderslag pleiten voor een zebra op de Ridder van Catsweg. FOTO PIMMUL



## 27. Plaswijck verkeerskundig: veel, groot, druk

### Veel bewoners en bestemmingsverkeer

De Plaswijckweg is een lokale wijkontsluitingsweg voor veel buurten in Plaswijck: het betreft de grootste wijk van Gouda: er wonen circa 13.000 mensen in ongeveer 5.500 woningen. Er is dan ook zeer veel bestemmingsverkeer.



### Regionaal winkelcentrum

Winkelcentrum Bloemendaal trekt dagelijks veel bezoekers aan uit de wijk, de stad én de regio. Na de verbouwing in 2012 is sprake van een significante toename van het verkeer. Inmiddels wordt door gemeente en winkelcentrum erkend dat het winkelcentrum een regionale functie heeft gekregen met de bijhorende verkeerseffecten.

### Relatief veel basis- en middelbare scholen in de wijk

Aan en rondom de Plaswijckweg zijn zes basisscholen op zeven locaties gevestigd. Vlakbij aan de Groen van Prinsterersingel ligt een middelbare scholen complex en nog een basisschool. Extra aandacht voor de schoolomgeving is belangrijk, omdat er verschillende soorten verkeersdeelnemers samen komen.

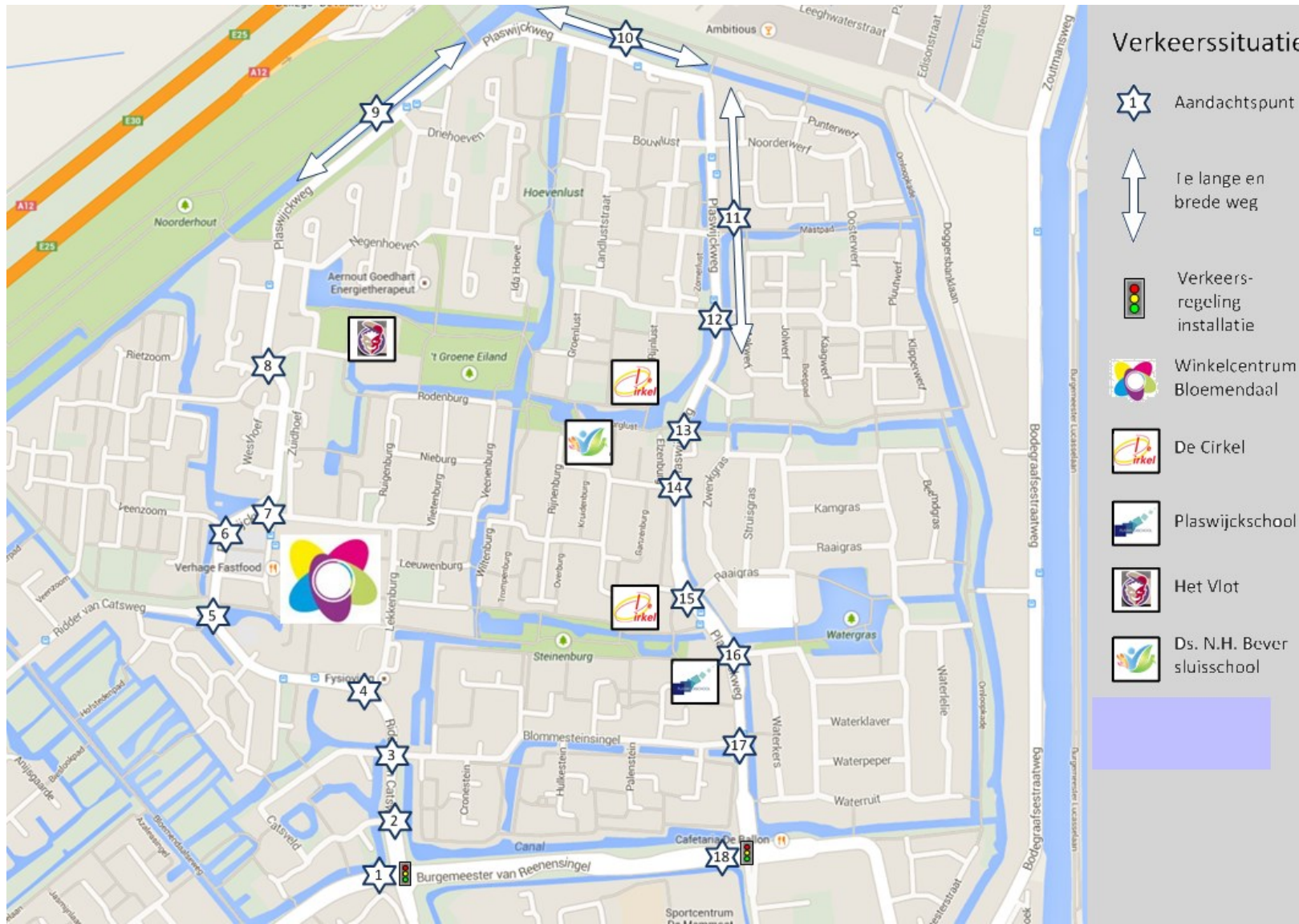
### Zorg- en welzijnsinstellingen

De wijk heeft ook verschillende locaties van zorg- en welzijnsinstellingen, die eveneens zorgen voor extra en specifieke vervoersstromen.

---

### Kaart van de wijk en de Plaswijckweg

*Op de volgende kaart is grafisch weergegeven welke problematiek er speelt en wat het karakter van het probleem is. Deze worden in de paragrafen daarna uitgewerkt. Te zien is dat op sommige delen van de weg er sprake is van een veelheid aan knelpunten.*



### Verkeerssituatie

-  Aandachtspunt
-  Te lange en brede weg
-  Verkeersregeling installatie
-  Winkelcentrum Bloemendaal
-  De Cirkel
-  Plaswijckschool
-  Het Vlot
-  Ds. N.H. Bever sluissschool



## 28. Analyse verkeersveiligheid Plaswijckweg

1.	<b>Locatie</b>	<b>Kruispunt Burgemeester van Reenensingel – Ridder van Catsweg</b>
	Risico	Doorstroming (groenlicht) van fietsers en voetgangers niet goed ingeregeld na vernieuwing VRI? Fietsers en voetgangers te kort en te weinig groen? Dit kan leiden tot ongewenst oversteekgedrag.
	Mogelijke maatregel	Beter inregelen VRI in afstemming op doorstroming fietsers en voetgangers. Hierbij dienen de wachttijdindicatoren slimmer te worden ingesteld. Dit kan door vier tot vijf seconden voordat de wachtluchtjes allemaal weg zijn of vier/vijf seconden voordat de fietsers/voetgangers groen licht krijgen, de lichtjes laten verdwijnen. Dat betekent dat de laatste seconden fietsers en voetgangers gedwongen worden om zelf op te gaan letten op wanneer het licht voor hen daadwerkelijk groen wordt en op te letten op het andere verkeer. Deze maatregel blijkt in de praktijk, zie bijgaand artikel, zeer goed te werken en bij te dragen aan de verkeersveiligheid.

2.	Locatie	<b>Afslag Catsveld</b>
	Risico	Geen
	Mogelijke	Geen directe aanpassingen nodig of

	maatregel	wenselijk.
--	-----------	------------

3.	Locatie	<b>Kruispunt Ridder van Catsweg en Blommestijnsingel, bij Lafeber</b>
	Risico	Over deze kruising krijgt het Wijkteam relatief veel signalen van onveilig gevoel. Het probleem is vooral dat fietsers komend vanaf de Blommesteinsingel moeilijk kunnen oversteken. Dat heeft in de eerste plaats te maken met onoverzichtelijkheid van het kruispunt : er is geen goed zicht op verkeer komend vanaf de bocht van het winkelcentrum. In de tweede plaats is de snelheid van auto's over de Ridder van Catsweg hier relatief groot. Van beide kanten van de Ridder van Catsweg is een automobilist weer op hogere snelheid.
	Mogelijke maatregel	Ons voorstel is om hier een zogenaamde 'verhoogde kruising' aan te brengen. Tevens is het verstandig om ook hier een middenplateau aan te brengen, zodat overstekende fietsers en voetgangers halverwege kunnen

4.	Locatie	<b>Kruispunt Ridder van Catsweg en Lekkenburg (bij flat Lekkenborch)</b>
	Risico	Geen.
	Mogelijke	De herinrichting van dit kruispunt kan als

	maatregel	geslaagd worden beschouwd. Zoals gezegd zullen gemeente en wijkteam dit kruispunt bij de evaluatie van het Verkeersplan Winkelcentrum Bloemendaal meenemen.
--	-----------	---

5.	Locatie	<b>Kruispunt Ridder van Catsweg / Plaswijckweg</b>
	Risico	Dit kruispunt vormt een belangrijk verkeersknooppunt in de wijk. Het gaat vooral om verkeer van en naar buurwijk Bloemendaal/Groenhoven naar het winkelcentrum. Het is zaak dit kruispunt te blijven monitoren, omdat naar de indruk van de commissie dat dit kruispunt steeds meer sluipverkeer genereert, vooral van vrachtverkeer.
	Mogelijke maatregel	Maatregelen die de verkeerssituatie verbeteren, zijn niet goed mogelijk. Daarvoor is het kruispunt te groot en zijn de problemen relatief bescheiden: het gaat ons inziens alleen om het lastig kunnen oversteken van fietsers komend vanaf Groenhoeven.  Ons voorstel is om de versleten haaietanden en de belijning te vernieuwen. Dit moet de voorrangssituatie meer te benadrukken. Verder is het de vraag of de verkeersborden niet te hoog zijn.

6.	Locatie	<b>Oversteekplaats Ridder van Catsweg nabij Veenzoom</b>
	Risico	Blijkens signalen van bewoners is deze oversteekplaats een lastig punt. De commissie erkent dit.
	Mogelijke maatregel	Het voorstel is om deze oversteekplaats dezelfde inrichting te geven als bij de Swadenburg/Haastenburg en het Albrechtsveld. Het gaat dus om een verhoogde zebra.  Als wordt gekozen voor dezelfde uitvoering als verderop, bij de Swadenburg / Haastenburg en het Albrechtsveld, bereikt men de gewenste eenduidigheid van maatregelen.



7.	Locatie	<b>Kruising Plaswijckweg / Ruigenburg (nabij wijkcentrum de Buurtstee)</b>
	Risico	<p>In het kader van het Verkeersplan Winkelcentrum Bloemendaal is dit kruispunt heringericht. Zo is de toegang tot het parkeerterrein Gildenburg voor auto's afgesloten. Ook is de bushalte naar de Plaswijckweg verplaatst. De commissie constateert dat de verkeerssituatie hier aanzienlijk is verbeterd.</p> <p>Niettemin blijft het een kruising waarop alle verkeersdeelnemers moeten blijven opletten. Vooral het verkeer komend van de noordkant van de Plaswijckweg dat het parkeerdek op wil moet een lange bocht nemen waarbij de snelheid nog wel eens vrij hoog is. Ook dit kruispunt zal bij de evaluatie worden meegenomen</p> <p>Het belangrijkste risicovolle aandachtspunt betreft de belijning voor fietsers die vanaf de noordkant van de Plaswijckweg naar het winkelcentrum afslaan. De belijning brengt de fietsers dan naar de verkeerde weghelft op de kruising.</p>
	Mogelijke maatregel	Het voorstel is om de belijning voor fietsers te verplaatsen en beter zichtbaar te maken.



8.	Locatie	<b>Kruising Plaswijckweg / Oosthoef (basisschool Het Vlot)</b>
	Risico	<p>Hier spelen verschillende zaken. Er is veel afslaan en overstekend schoolverkeer van en naar basisschool Het Vlot. Er zijn relatief veel signalen dat de Plaswijckweg hier een oversteekrisico kent, met name omdat de zebra net na een bocht is gelegen. Auto's die zich aan de maximum snelheid houden zien overstekende voetgangers vrij laat. Stevig remmen is voor een automobilist vaak nog net mogelijk, maar alleen wanneer er geen andere auto's kort achteraan komen.</p> <p>Regelmatig rijden voertuigen harder dan toegestaan en is oversteken nog gevaarlijker. De kruising en de oversteekplaat zijn met de bochten relatief onoverzichtelijk, in samenhang met de hoge snelheden hier.</p>

	Mogelijke maatregel	<p>Het voorstel is om hier een verhoogde zebra te plaatsen. Ook deze moet dezelfde uitvoering krijgen als elders op de Plaswijckweg. Dit bevordert de eenduidigheid.</p> <p>Tevens constateert de commissie dat de zebra aan de verkeerde kant ligt, namelijk niet aan de kant waar het meeste oversteekverkeer van voetgangers/kinderen is. De oplossing is om aan beide kanten een (verhoogde) zebra te maken.</p> <p>Verder is het advies om aan beide kanten van het kruispunt duidelijke borden te plaatsen, met daarop de melding dat men een oversteekplaats van een basisschool nadert en/of een waarschuwing voor de verhoogde zebra's en/of dat men de snelheid matigt.</p>
--	---------------------	---



9.	Locatie	<b>Rechte stuk Hoevenbuurt / Noorderhout</b>
	Risico	Dit wegvak 'nodigt uit' tot (te) hard rijden.
	Mogelijke maatregel	De commissie adviseert om hier (nog) geen specifieke maatregelen te nemen. Er is immers een goed overzicht voor alle verkeersdeelnemers en de risico's zijn, zo leert de ervaring, hier niet echt groot.

10.	Locatie	<b>Rechte stuk Lustenbuurt</b>
	Risico	Dit wegvak 'nodigt uit' tot (te) hard rijden.
	Mogelijke maatregel	Idem als 9.





### Plaswijckweg oostkant in het algemeen

Over het deel van de Plaswijckweg van –globaal- de Noorderwerf tot en met de Van Reenensingel, dus de gele oostkant van de Plaswijckweg, zijn er veel en serieuze klachten.

Deze klachten gaan vooral over het te hard rijden. Dit komt mede door het zeer brede profiel van de weg zelf en door het optische zeer brede blikveld dat automobilisten hebben. De weg nodigt als het ware uit tot (te) hard rijden. Maatregelen zijn dan ook vooral bedoeld om te hard rijden te ontmoedigen. Het is wel zaak dat bussen (lijn 1 en 4) niet al te veel hinder ondervinden.

Een nader veel gesignaleerd probleem is dat bij de bushaltes automobilisten niet altijd het geduld kunnen opbrengen om achter de bus te wachten. Het komt vaak voor dat auto's aan de

andere kant van de weg de bus bij de halte passeren. Het gaat dan niet zozeer om gevaar voor tegemoetkomend verkeer, maar veeleer om buspassagiers die na het uitstappen willen oversteken.

Maatregelen zoals genoemd in paragraaf 34, met fysieke snelheidsbeperkende ingrepen, zouden hier een oplossing kunnen bieden.

11.	Locatie	<b>Plaswijckweg nabij het Ankerlicht / Noorderwerf</b>
	Risico	Te hard rijden van voertuigen.
	Mogelijke maatregel	Het advies is hier om twee verhoogde oversteekplaatsen aan te brengen, aan beide kanten van het kruispunt.

12.	Locatie	<b>Plaswijckweg nabij het Ankerlicht / Mastpad</b>
	Risico	Te hard rijden van voertuigen.
	Mogelijke maatregel	Dit stuk nodigt uit tot hard(er) rijden. Omdat er én hier een oversteekplaats is voor fietsers (gaande naar en komende van het Mastpad) én omdat hier het midden van het lange rechte stuk ligt, pleit de commissie hier voor <ul style="list-style-type: none"> <li>• een versmalling in het wegdek;</li> <li>• duidelijk zichtbare verhoogde zebra's aan beide kanten;</li> <li>• het plaatsen van bomen aan weerszijden, middelhoog, over een lengte van ca. 40 meter, zodat qua zicht een optische versmalling wordt bereikt</li> </ul>



## 12) Plaswijckweg kruising met Landluststraat en Zuiderwerf

Uit het oogpunt van verkeersveiligheid is het beter als er aan elke kant een verhoogde zebra komt. Dit voorkomt tevens het hard(er) rijden door automobilisten rijdend in noordelijke richting, die 'uit de bocht komend' een heel lang stuk voor zich zien en dan de neiging kunnen hebben meer snelheid te maken. Verder adviseert de commissie het volgende. Gebleken is dat vanwege de drempels/verhogingen die gemaakt zijn bij de kruising met de Plaswijckweg en Landluststraat / Zuiderwerf het autoverkeer moet afremmen om fatsoenlijk een van beide wijken in te rijden. Veel doorgaand verkeer blijkt hier lang niet voldoende rekening mee te houden waardoor met enige regelmaat onveilige situaties ontstaan.

13.	Locatie	<b>Oversteekplaats Boegpad</b>
	Risico	Inconsequente voorrang door automobilisten aan fietsers en voetgangers. De automobilisten hebben voorrang, maar zien (terecht) de risico's voor overstekende voetgangers (o.a. kinderen en ouders). De ene automobilist geeft dan plotseling wel voorrang en de andere niet. Door dit gedrag is het onduidelijk voor jonge verkeersdeelnemers om te weten of ze voorrang krijgen. Ook: het gaat om kruisende fietsers en fietsers die worden klem gereden door auto's die inhalen op het versmalde deel
	Mogelijke maatregel	Deze kruising is in 2013 heringericht. Hierover is veel te doen geweest. Veel wijkbewoners, vooral ouders met schoolgaande kinderen, vinden de situatie verre van verbeterd. De meningen van gemeente, verkeerskundigen en wijkbewoners liggen uit elkaar. In ieder geval is afgesproken dat de gemeente de nieuwe situatie nauwlettend zal monitoren. Al naar gelang de bevindingen kan een evaluatiesessie plaatsvinden. De commissie constateert dat het alleen al om financiële redenen niet mogelijk is om tot een andere herinrichting te komen dan wel om verkeerslichten terug te plaatsen. Het is wel een optie om de voorrangsituatie te wijzigen. Dat betekent dat overstekende fietsers en voetgangers voorrang krijgen. Zie ook paragraaf 9.

14.	Locatie	<b>Kruising met Meerburgstraat</b>
	Risico	Als gevolg van de herinrichting van het Boegpad is nu hier sprake van meer overstekend fietsverkeer. Dit levert een onveiligheid op: er is geen tussenberm; het hier weer brede wegprofiel nodigt auto's uit tot (weer) harder rijden; bovendien is hier sprake van de in- en uitgang naar de Beverwijkschool, dat veel busjesvervoer kent.
		
	Mogelijke maatregel	Het kruispunt van doodlopende parallelweg met de Meerburgstraat kan verhoogd worden met een stip in het midden. Ook kunnen er hekjes geplaatst worden bij de doorgang voor fietsers af te sluiten aan het begin van de Elzenburg, nabij het fietspad Boegpad. Fietsers worden dan 'gedwongen' om bij de oversteekplaats op de Plaswijckweg te gaan rijden. In het kader van een verkeersproject Burgen & Lustenbuurt zijn aan het begin van de weg al extra verkeersbollen geplaatst, zodat de busjes niet meer langs elkaar over het gras rijden, bij de ingang van de weg parkeren of ander ongewenst verkeersgedrag vertonen.

15.	Locatie	<b>Basisschool de Cirkel</b>
	Risico	Divers overstekend en kruisend verkeer tijdens de schoolspits door jonge kinderen en haastige automobilisten.
	Mogelijke maatregel	Zie nummer 16.

16.	Locatie	<b>Basisschool Plaswijkschool</b>
	Risico	Divers overstekend en kruisend verkeer tijdens de schoolspits door jonge kinderen en automobilisten. Incorrect parkeer-gedrag van enkele halende en brengende ouders.
	Mogelijke maatregel	Het advies is om hier twee schoolzone's te maken. Zie verder Deel 3 van deze zienswijze.

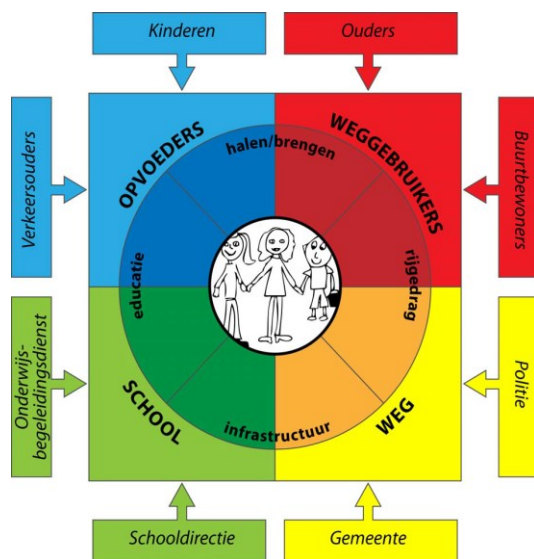
17.	Locatie	<b>Kruising Blommestijnsingel</b>
	Risico	Zie punt 3.
	Mogelijke maatregel	Zie punt 3.

18.	Locatie	<b>Kruispunt Burgemeester van Reenensingel en Plaswijckweg, bij De Ballon</b>
	Risico	Zie punt 1.
	Mogelijke maatregel	Zie punt 1.



## 29. Gezamenlijke en integrale aanpak

Bij de totstandkoming van een veilige schoolomgeving zijn veel partijen betrokken. In het Kindkwadrant van DTV Consultants worden de acht meest betrokken partijen onderscheiden (zie afbeelding), die elk invloed hebben op de inhoud van een kwadrant. Grofweg geldt dat het bovenste deel van het kwadrant bestaat uit de 'gebruikers' en ervaringsdeskundigen. Het onderste deel vinden we de professionals of instanties.



Uitgangspunt hierbij is dat een knelpunt in de schoolomgeving of op de verkeersroute allereerst wordt aangepakt in het kwadrant waar de oorzaak van het knelpunt ligt. Iedere partij wordt dus aangesproken op zijn eigen verantwoordelijkheid en draagt bij aan de oplossing van het probleem. Bij de totstandkoming van een veilige schoolomgeving zijn daarom veel partijen betrokken bij het formuleren van de oplossingen en maatregelen.

Scholen, ouders, kinderen en buurtbewoners nemen de verkeersveiligheid serieus. Dit blijkt uit hoofdstuk 7. En dit geldt voor het verkeersgedrag in het algemeen en voor de Plaswijckweg in het bijzonder.

De politie doet haar best, maar heeft – zeker nu ten tijde van bezuiniging – ook te maken met andere (hogere) prioriteiten. Aangezien de problematiek van verkeerskundige aard is, kunnen wij niet alleen de veiligheid verbeteren. Uit het Kindkwadrant komen ook de rol van de infrastructuurbeheerder en de politie duidelijk naar voren. De infrastructuurbeheerder, ofwel de gemeente, is verantwoordelijk voor de kwaliteit en de inrichting van de weg.





### 30. Aanbeveling regelmatig overleg

De gemeente Gouda is zich de afgelopen jaren duidelijk bewust van het belang van verkeersveiligheid op de Plaswijckweg. Ambtenaren zijn regelmatig aanwezig bij overleggen en de constructieve dialoog die betrokken partijen hebben. Voorkomen van ongevallen en behoud van een prettige leefomgeving zijn randvoorwaarden in het verkeersbeleid van het college van burgemeester en wethouders.

Alle betrokken partijen –gemeente, wijkagenten, stadstoezicht, basisscholen, bewoners(organisaties)- ervaren het als zinvol als er regelmatig overleg blijft bestaan. Het gaat om het uitwisselen van kennis en ervaringen maar ook om de (on)mogelijkheden van maatregelen te kunnen bediscussiëren.

### 31. Aanbeveling functieaanduiding Plaswijckweg

In aansluiting op paragraaf 8 benadrukken wij hier nogmaals dat in alle huidige en toekomstige plandocumenten de Plaswijckweg (alléén) een wijkontsluitingsweg moet blijven. Er hoeven en mogen geen nieuwe aansluitingen op andere gebiedsontsluitingswegen dan wel verbindingen met nabijgelegen bedrijventerreinen komen. Extra aansluitingen, waar dan ook, betekenen aldus ook eerdere onderzoeken een forse toename op deze weg, ook of juist van het aantal herkomsten en bestemmingen van buiten de wijk. Ook zou aansluiting leiden tot een veel hoger aantal vrachtvervoer, met alle gevolgen van dien.

Overigens is de huidige infrastructurele wegconstructie van de Plaswijckweg slechts berekend op lokaal woon-/werkverkeer en niet toegeëigend op nog intensiever en nog zwaarder verkeer.

### 32. Handhaving in specifieke gevallen

Handhaving is het sluitstuk van verkeersveiligheidsbeleid. Helaas komt het voor dat een stap verder moet worden gezet bij enkele wijkbewoners die structureel ongewenst verkeersgedrag vertonen.

Het CBS zegt in een onderzoek van 2016 dat te hard rijden in de eigen wijk de grootste bron van irritatie is van bewoners.

De politie wordt gevraagd om verkeersdeelnemers die gevaarlijk gedrag vertonen gericht aan te spreken en deze volgens het geldende boetebeleid te behandelen. Eén van de scholen is gestart met het bijhouden van kentekens van voertuigen die gevaarlijk (haal- en breng-)gedrag vertonen, omdat meerdere malen waarschuwen te weinig effect bleek te hebben. Ondersteuning hierbij, als uitzondering, zou welkom zijn.



### 33. Tijdstip groenonderhoud

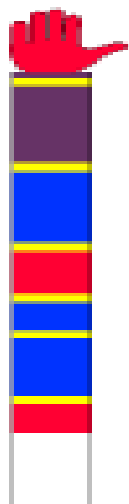
Bij enkele basisscholen is periodiek groenonderhoud belangrijk (en zeer gewaardeerd). Uit ervaring blijkt het groenonderhoud dikwijls 's ochtends vroeg start, waardoor tussen 8:00 en 8:45 diverse voertuigen voor dit groen-onderhoud geparkeerd worden op de toch al summiere parkeerplaatsen rond de scholen. Incorrect parkeergedrag van ouders is dan snel het gevolg. Om dit bij de bron aan te pakken, stellen wij voor om in de afspraken van de gemeente met het groenonderhoud op te nemen dat groenonderhoud bij de scholen (buiten de vakanties om) pas na 9:00 start, in ieder geval ná de brengperiodes.

## 34. Infrastructurele maatregelen vormgeving

### Eenduidigheid en uniformiteit van maatregelen

De vormgeving van de Plaswijckweg draagt bij aan onveilige situaties of als onveilig gevoelde situaties. Met fysieke aanpassingen kan een deel van de problemen worden ondervangen. Daarbij is van belang:

De attentiewaarde wordt verhoogd door een maatregelen die consistent van aard zijn, in de gehele wijk en zelfs in de gehele stad- en daarmee herkenbaar. Dit benadrukken alle partijen.



### Opvallend, maar niet té

Over smaak valt niet te twisten; wat de één mooi vindt, kan voor de ander lelijk zijn. Toch is de intentie om de attentiewaarde van maatregelen 'opvallend' te laten zijn met een inpassing in de bestaande uitstraling van de wijk.

De verkeerspolitie benadrukt dat er niet overal verschillende 'fantasieborden' moeten komen. In samenwerking met de gemeente, verkeerspolitie en basisscholen dient er eenduidigheid te komen zodat er sprake is van de kracht van herkenning. Dus niet hier een zebrastraatje en daar weer een Nijntje en bij de volgende school weer een octopus

### Beter zicht bij en voor bochten (onder andere bij kruising Plaswijckweg - Rietzoom - Oosthoef)

Vaak genoemd knelpunt zijn de onoverzichtelijke oversteekpunten en de risicovolle bochten, onder andere nabij de kruising Plaswijckweg - Rietzoom - Oosthoef. Voetgangers worden vaak laat door automobilisten gesignaleerd.

SWOV (2012) stelt in dergelijke gevallen dat "in de eerste plaats snelheidslimieten de veilige snelheid aan moeten geven. (...) Als gemotoriseerd verkeer moet mengen met voetgangers en (brom)fietsers moet de snelheid laag zijn."

SWOV acht een limiet van 30 km/h als veilig voor wegen met mogelijke conflicten tussen auto's en onbeschermd verkeer-deelnemers. Dit geldt (juist) ook voor wijkontsluitingswegen met zoveel kruisende (jonge en oude) voetgangers en fietsers.

- Ons idee is om juist bij deze punten extra signalering naast de weg en op de weg aan te brengen, zodat autoverkeer zich beter bewust is van eventuele risico's bij de komende bocht.

### Wijdse vormgeving en rechte stukken nodigen uit tot harder rijden

Vaak gehoord: de zeer ruim ogende inrichting van de Plaswijckweg nodigt de verkeersgebruikers als het ware uit om 'makkelijk' de maximale snelheid te rijden. Daarbij zijn er enkele lange, rechte stukken weg. De automobilist wordt niet (bewust en onbewust) gewaarschuwd als hij/zij te hard rijdt.

Het SWOV stelt dat naast *veiligheid*, de *limiet* ook geloofwaardig moet zijn. Wanneer de automobilist een ruim wegbeeld heeft, onderschat hij vaak zijn snelheid en past hij zich onvoldoende aan de risico's van andere weggebruikers en langs de weg spelende kinderen.

SWOV stelt verder dat de limiet aan moet sluiten bij de verwachtingen die het wegbeeld oproept. Op die manier zullen automobilisten hun snelheid beter ervaren en meer geneigd zijn zich aan de veilige limiet te houden. Onderzoek heeft laten zien dat het mogelijk is concrete kenmerken van de weg en de wegomgeving te identificeren die de geloofwaardigheid beïnvloeden, en dat gemiddeld genomen bestuurders zich inderdaad beter aan geloofwaardige limieten houden dan aan minder geloofwaardige limieten.

Hiervoor zijn diverse maatregelen te bedenken. Vanuit de afweging van effectiviteit (ofwel: bijdrage aan de verkeersveiligheid) in relatie tot de kosten, stellen wij de volgende maatregelen voor:

- **Bomen en struiken vlak langs weg zetten**

Ons idee is om – op bepaalde delen van de Plaswijckweg – middelhoge winterharde struiken en/of bomen dicht tegen de weg te zetten, zodat de weg nauwer lijkt. Bijkomend argument voor de keuze om in 2014 bomen te planten is het feit dat veel bestaande bomen in de wijk aan het einde van hun leeftijd komen. Ze zijn te groot gegroeid. Als we nu zorgen voor jonge aanwas, behouden we een groene wijk. In de bijlage hebben wij deze delen op de kaart aangegeven.

- **Asverschuivingen op specifieke wegdelen**

Deze asverschuivingen dienen zodanig te worden aangebracht dat de snelheid tot circa 20-30 km/h verlaagd wordt, maar een bus wel veilig kan passeren. Alternatieven van asverschuivingen zijn (hoge) verkeersdrempels, verkeers-kussens, wegversmallingen en het fysiek scheiden van fietspad en weggedeelte voor gemotoriseerd verkeer. Wij menen met ons voorstel de meest kosteneffectieve optie te hebben gekozen. In



de bijlage hebben wij deze delen op de kaart aangegeven. Foto: situatie zoals op de Hugo de Vrieslaan in Gouda

- **Fysieke snelheidsremmers**

Op de Plaswijckweg zijn enkele weggedeeltes die lang en recht zijn. Hierdoor kan de weg als een soort provinciale weg worden ervaren, waar nauwelijks kruisend verkeer op zou zijn.

Het wegontwerp en de infrastructuur moeten de snelheidslimiet in dit soort gevallen fysiek ondersteunen (SWOV, 2012). Op plaatsen waar een lage snelheid van groot belang is, zoals bij scholen, voetgangers- en fiets-oversteekplaatsen, kunnen snelheidsremmers worden toegepast. Op die manier worden automobilisten gedwongen hun snelheid aan te passen.

Als voorbeeld is te denken aan zijdelings geplaatste bloembakken (zie foto). Voorwaarde is dan wel dat de fietsstrook behouden moet blijven en dat er reflecterende lampen op bevestigd zijn, zodat bij donker of slecht weer deze bakken wel zichtbaar zijn.



- **Onderzoek aanpassingen oversteekplaats Boegpad**

Zie hiervoor de eerdere paragraaf 9.

# Deel 3

## Verhogen attentiewaarde basisscholen: 'School Zones'

### 35. Positief: aandacht verkeersveiligheid scholen

Al langer hebben wij gepleit voor School Zones nabij basisscholen. Dit vanuit de gedachte dat daar de meeste noodzaak is om veiligheid te creëren voor kinderen. De afgelopen drie jaar is samen met gemeente, verkeerspolitie, basisscholen en bewonersorganisatie/wijkteam gewerkt aan mogelijke invullingen. Er zijn ook schoolenquêtes gehouden onder ouders én kinderen over deze schoolzones.

De gedachte is dat de auto in zo'n zone te gast is en dat met extra gedragsregels en fysieke maatregelen de kwetsbare verkeersdeelnemers beter beschermd zijn. Het gaat vooral om de herinrichting van de wegvakken bij onze basisscholen, met onder andere markeringen en versmallingen. Kernpunt is dat uniformiteit van maatregelen in de gehele wijk –zelfs stad-gewenst is. Dit verhoogt de attentiewaarde en daarmee ook de bereidheid van automobilisten om zijn/haar verkeersgedrag aan te passen.

Wij zijn meer dan positief dat in het concept mobiliteitsplan deze schoolzones een plaats hebben gekregen, zowel in paragraaf 4.3 (duurzame veilig), paragraaf 4.4 (kwetsbare verkeersdeelnemers) en paragraaf 4.7 (oa. buurtlabels).

### 36. Eigen verantwoordelijkheid scholen en ouders

Het concept mobiliteitsplan wijst terecht op de verantwoordelijkheid van alle betrokken partijen. Omdat wij als bewonersorganisatie/wijkteam al enkele jaren terug begonnen met het gericht aanpakken van de problemen, dit (gelukkig) samen en op constructieve wijze met ambtenaren van de gemeente Gouda, de verkeerspolitie, en directies en ouders van de betrokken basisscholen.

#### Verkeersonderwijs

Verkeersonderwijs is een centraal onderwerp op bijvoorbeeld De Cirkel, de Plaswijck-school en Het Vlot. Vanaf groep 3 wordt wekelijks verkeersonderwijs gegeven. De Cirkel hanteert lesmethodes van Veilig Verkeer Nederland, De Plaswijck-school en Het Vlot volgen het programma School op Seef. Ook de Ridderstag en de Carrousel maken gebruik van de Jeugd Verkeerskrant en van materiaal van Veilig Verkeer Nederland.



#### Verkeersparticipatie

De scholen voeren al een helder onderwijsbeleid op verkeerseducatie. Het streven is om hierbij nog meer specifiek in te gaan op concrete voorbeelden van verkeersgedrag en risicopunten in de wijk. Participatie in de klas wordt waar mogelijk nog meer geprikkeld met groepsgesprekken, tekeningen en opdrachten. De verkeerscommissie streeft ernaar om scholen en kinderen te betrekken bij de genoemde verkeersmaatregelen.



## Verkeerslessen

De kinderen van alle drie de scholen oefenen op de openbare weg met gebruik van praktijkgericht lesmateriaal. De Cirkel en de Plaswijckschool bijvoorbeeld laten de kinderen deelnemen aan het theoretisch en praktisch verkeersexamen.



## Sociaal Cultureel Planbureau: onderzoek flexibele schooltijden

De problematiek van het haal- en brengverkeer met auto's speelt in heel Nederland. De kwestie is daarom lastig omdat het gaat om gedrag van ouders.

Vaak is sprake van situaties die de ouders zelf ook graag anders hadden gezien, maar vanwege tijdsdruk of slecht weer toch met de auto komen. Het is vooral op de dagen dat beide ouders werken dat kinderen met de auto naar school worden gebracht. Er zijn echter ook te vaak signalen dat er hierbij sprake van bewust ongewenst gedrag, waartegen optreden wel nodig is.

Het Sociaal Cultureel Planbureau heeft hiernaar studie gedaan en twee oplossingen aangedragen. De oplossing is tweeledig.

### Zoen en Zoef

In de eerste plaats het maken van zoen- en zoefstroken nabij de scholen. Probleem is in onze wijk dat de ruimte hiervoor veelal lijkt te ontbreken. Nadere studie is nodig.

## Flexibele haal en brengtijden

De tweede oplossing is om flexibele breng- en haaltijden in te stellen. Dit spreidt vooral het brengverkeer en zorgt daarmee voor meer rust in de ochtendspits. Uiteraard vraagt dit van de scholen extra organisatie. De basisscholen hebben al veel taken en kunnen wellicht deze extra capaciteit niet opbrengen. Gezien de zeer positieve ervaringen van het Sociaal Cultureel Planbureau is de aanbeveling van de commissie toch om hiernaar verder onderzoek te doen.

Het spreekt voor zich dat ook dit oplossingen zijn en worden onderzocht door de basisscholen.

**SCP: Simpele maatregelen maken gestreste ouders rustiger** AP, 15 02 2013

**ZANDVOORT** • Voor jonge ouders is het elke dag weer een race tegen de klok om hun kroost op tijd in de schoolbanken te krijgen en zelf daarna opgeruimd op de werkvloer te verschijnen. Het kan een stuk minder stressvol, blijkt uit onderzoek van het Sociaal en Cultureel Planbureau. Een zoen- en zoefstrook bij school en flexibele school- en werktijden brengen meer rust in het toch al hectische gezinsleven.

HELEEN BOEX

Ouders met jonge kinderen kennen 5 dagen in de week één zekerheid: het jonge spul moet om half 9 in de klas zitten. Dat leidt met name op dinsdag en donderdag – de dagen dat de meeste ouders naar hun werk gaan – tot verkeerschaos rondom de school. Fietsers, voetgangers en automobilisten vechten om voorrang, want veel vaders en moeders moeten na de afscheidskas meteen door naar hun werk.

„En dan rijden ze weer in file de wijk uit,” weet Marjolijn van der Klis, die voor het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) onderzoek deed naar de mobiliteit van gezinnen. „Aan de ene kant worden ouders ontmoedigd hun kind met de auto naar school te brengen. Aan de andere kant verwachten we dat ouders meedoen op de arbeidsmarkt. Dat werk is bijna altijd buiten de eigen wijk. Dan is het wel erg nostalgisch om te verwachten dat alle ouders genoeg tijd hebben hun kind lopend of op de fiets te brengen.”

Scholen kunnen beter accepteren dat ouders – met name tweeverdieners – hun kinderen op sommige dagen nu eenmaal met de auto wegbrengen, meent Van der Klis. „Die keuze maken ze heel bewust. Als een van de twee een vrije dag heeft, gaat die bijna altijd fietsend of lopend naar school. De auto pakken ze alleen als er veel druk op hun dag zit.”

De SCP-onderzoeker denkt dat gemeenten de autorijdende ouders tegemoet kunnen komen door de omgeving rond de school beter in te richten. „Met zoen- en zoefstroken creëer je een veilige plek om kinderen af te zetten. Ouders kunnen daarna meteen doorrijden naar hun

pend naar school. De auto pakken ze alleen als er veel druk op hun dag zit.”

De SCP-onderzoeker denkt dat gemeenten de autorijdende ouders tegemoet kunnen komen door de omgeving rond de school beter in te richten. „Met zoen- en zoefstroken creëer je een veilige plek om kinderen af te zetten. Ouders kunnen daarna meteen doorrijden naar hun

Marjolijn van der Klis

*‘Je kunt niet verwachten dat alle ouders te voet komen’*

De ouders kunnen zelf ook rust creëren, door af en toe een dag thuis te werken of thuis op te starten en dan na de ochtendspits naar kantoor te rijden. Van der Klis: „Ouders moeten altijd al op een vaste tijd op school zijn. Dan is het fijn om niet elke dag de reis van huis naar werk te hoeven maken. En ouders die thuis werken, gaan weer vaker fietsend of lopend naar de school van hun kinderen.”

Ploegman is van mening dat alle werk-en-zorghectiek als sneeuw voor de zon verdwijnt als ook scholen flexibele tijden gaan hanteren. „Nu bepalen scholen de dagstructuur van de samenleving, met vaste vakanties en vaste schooltijden. Als je het jaar en de dag ten volle benut, heb je al die problemen met drukke helemaal niet meer. Wij hebben geen zoen- en zoefstrook nodig.”

### 37. De Verkeersslang hoort erbij

Specifiek voor scholen en verkeer rond scholen missen wij het instrument "Verkeersslang" in het educatieprogramma. De bedoeling van dit educatieve spel is dat kinderen gedurende de week zoveel mogelijk lopend, fietsend, carpoolend of met het openbaar vervoer naar school komen.



### Hoe werkt het?

Het spel wordt een hele lesweek gespeeld en wordt ondersteund met een draaiboek, lesmateriaal en de website. Op elke school kan men zo op eigen wijze een themaweek verkeer vormgeven. De kinderen moeten gedurende de week zoveel mogelijk lopend, fietsend, carpoolend of met het openbaar vervoer naar school komen. Met deze verkeersveilige en milieuvriendelijke verplaatsingen verdienen de kinderen stickers en deze worden verzameld op het grote spandoek van de Verkeersslang. Als de kinderen aan het einde van de week voldoende stickers hebben verzameld, krijgen zij van de school een beloning.

De Verkeersslang is een ideaal middel om kinderen te enthousiasmeren en te motiveren om lopend of fietsend naar school te gaan. Positieve emoties bij de kinderen worden doorvertaald naar positief gedrag bij de ouders. Het spelen van de Verkeersslang resulteert gedurende de themaweek tot een zichtbaar resultaat doordat er minder auto's in de schoolomgeving parkeren/rijden. De verkeersslang levert niet alleen een bijdrage aan een betere verkeersveiligheid, maar ook aan een schoner milieu en aan de gezondheid.

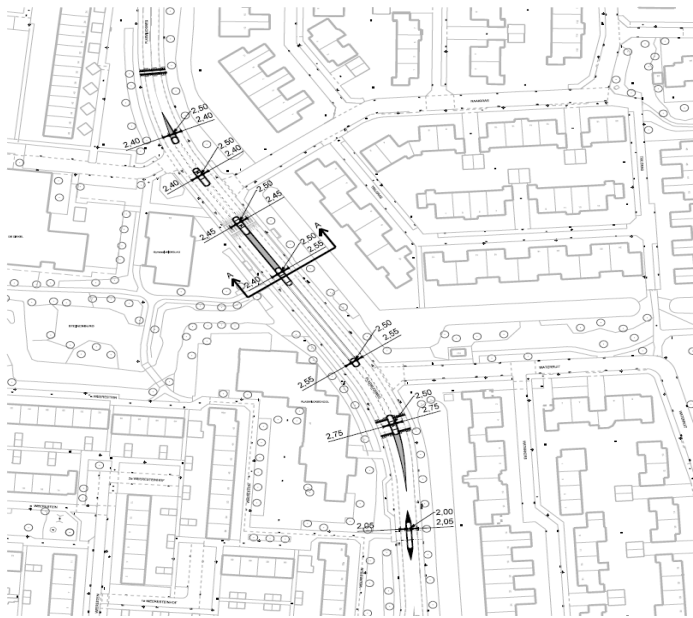
### 38. 'Buurtlabel' met en voor vijf basisscholen in de wijk: Carrousel, Cirkel, Plaswijkschool, Ridderslag en het Vlot: al veel voorwerk

De concept mobiliteitsvisie spreekt van: "Het Buurtlabel wordt door Veilig Verkeer Nederland toegekend voor een periode van drie jaar. Bewoners laten daarmee zien dat zij blijvend meewerken aan een verkeersveilige woonomgeving in samenwerking met buurtbewoners, politie, gemeente en andere lokale organisaties."

Blijkens de concept mobiliteitsvisie geeft de gemeente Gouda voor een optimaal effect van investeringen en inspanningen prioriteit aan buurten met een 'Buurtlabel'. Omdat wij aan alle criteria voldoen hebben wij dit buurtlabel aangevraagd.



Wij hopen dat de gemeente Gouda onze gezamenlijke inspanningen van de afgelopen periode dan inderdaad zal honoreren.



*Resultaat van onderzoek en vooroverleg afgelopen periode: eerste gezamenlijke schets voor aanpassingen Plaswijck-weg, in overleg met basis-scholen, gemeente, verkeer-spolitie, ouders, bewoners-organisatie/ wijkteam*

### **39. Instellen 'school zones'**

Naast de eigen verantwoordelijkheid van basisscholen en ouders, gericht op gedrag en volgens de rollen van het Kindkwadrant (zie paragraaf 29), is er ons inziens zeker ook ruimte voor enkele effectieve infrastructurele aanpassingen. Het gaat dan vooral om het instellen van zogenaamde schoolzones bij de basisscholen in de wijk.

Momenteel staat er *alleen* aan het begin en einde van de

kruising Plaswijckweg – Boegpad een piepklein wit bordje 'school' (nabij de Cirkel). In dit plan willen we de schoolzone duidelijk herkenbaar instellen bij de basisscholen.

De ervaring leert -zie de hierna genoemde rapporten- dat deze het verkeersgedrag van weggebruikers op positieve wijze beïnvloeden. Het vergroot de alertheid van wegebruikers, vooral automobilisten, en verlaagt de snelheid, juist in gebieden waar veel kwetsbare verkeersdeelnemers zijn.

#### Maatregelen en Markeringen

Benoem elke verkeerszone bij een school tot zogenaamde 'schoolzone' en geef met opvallende signalering de betekenis ervan weer.

In een schoolzone geldt minimaal:

- een snelheidslimiet van 30 km/uur;
- de auto is te gast;
- zeer duidelijke oversteekplaatsen;
- voor alle weggebruikers (dus ook de kinderen) een duidelijke instructie wat van hen verwacht wordt;
- opvallende, uniforme signalering vóór en op de schoolzones;
- markering van het wegvak zelf (tekst, kleuren, enz.). Het idee is om met kleuren de attentiewaarde van de Schoolzone's voor alle weggebruikers te verhogen. Onderzocht zal nog moeten worden of de verf kan leiden tot gladheid bij regen of winterweer (zoals ijzel, hagel, sneeuw);

- signaleringsteken, markeringen, attentiepalen (er zijn er vele, nog te kiezen) vóór en langs de schoolzone;
- versmallingen van het wegvak;
- afscheiding van fietspaden;
- de voetgangerspaden van de scholen naar de oversteekplaatsen kunnen in dezelfde kleur geverfd worden, eventueel met een visuele (of tekstuele) verkeersinstructie erbij. Hierdoor worden kinderen en ouders nog beter geattendeerd op het kruisende verkeer.
- en andere tips en suggesties uit de literatuur en onderzoeksrapporten.



### **Voorgestelde locaties**

In beginsel opteren wij voor 5 schoolzones:

1. Ridder van Catsweg, nabij Buchnerweg en Omlooppad.
2. Plaswijckweg, nabij kruising Oosthoef en Rietzoom.
3. Plaswijckweg, kruising Boegpad
4. Plaswijckweg, bij Cirkel / Brittenburg
5. Plaswijckweg, bij Plaswijckschool



### **Ook Plaswijckweg-Boegpad bij schoolzones betrekken**

Het is effectief en kostenbesparend als de oversteekplaats Plaswijckweg-Boegpad, toch al een discussiepunt, bij deze schoolzones wordt inbegrepen. De kruising Plaswijckweg-Boegpad ligt toch nabij de basisscholen en veel scholieren maken gebruik van deze oversteekplaats.

### **Aanvullende overwegingen**

In verschillende gesprekken de afgelopen periode kwamen de nog volgende kanttekeningen en overwegingen naar voren.

- Draagvlak is belangrijk, afstemmen met in ieder geval de MR van de basisscholen.
- Een nadeel zou kunnen zijn dat op zeer rustige dagen en tijden (bijvoorbeeld zondag, 's nachts) automobilisten minder geneigd zullen zijn de verkeersregels op te volgen. Dit is een nader discussiepunt.
- Het verdient aanbeveling om bij deze schoolzone's regelmatig te controleren en te handhaven op ongewenst verkeersgedrag. Dat geldt zeker de beginperiode.
- Wat betreft de juridische status: graag zouden wij willen vragen of het mogelijk is van deze schoolzones een 'echte' 30 kilometer zone te maken.



## Geraadpleegde informatie

De problematiek van verkeersveiligheid speelt natuurlijk bij veel scholen in Nederland. Er is dan ook veel informatie over. Ook wij hebben gebruik maken van de kennis en ervaringen, met name van de VVN, ROVL, CROW en DHV. Enkele voorbeelden zijn hierna genoemd.



### INRICHTINGSVORMEN HERKENBARE / VEILIGE SCHOOLOMGEVINGEN

#### Octopus ([www.octopusplan.nl](http://www.octopusplan.nl))

Octopus richt zich op samen werken aan een veilige schoolomgeving en veilige schoolroutes. Het concept wordt door heel Nederland toegepast en is de meest bekende schoolinrichtingsaanpak. Octopus besteedt veel aandacht aan het proces, de samenwerking tussen scholen, omwonenden, onliggende bedrijven, gemeente, ouders en kinderen. Acht stappen worden doorlopen: 1. de school meldt zich aan bij de site, octopuscontactpersoon; 2. de school stelt octopusactieplan op: a. informeren omgeving (ouders, kinderen, omwonenden); b. verzoek aan gemeente het plan te steunen; c. samenstellen werkgroep (octopusteam); 3. analyse bestaande situatie, zwakke punten e.d.; 4. ouders, gemeenten, omwonenden kunnen mening geven over zwakke punten, voor prioritering; 5. nadenken over mogelijke oplossingen; 6. Octopus avond, discussie; 7. werkgroep vormt concept maatregelenpakket – inclusief noodzakelijke samenwerking met gemeente, politie, VVN; 8. definitief maatregelenpakket.



#### Julie ([www.julie-zone30.eu](http://www.julie-zone30.eu))

Julie komt uit België, maar wordt inmiddels in Nederland ook veel toegepast. Het gebruikt vrijwel hetzelfde kleurrijke wegmeubilair als Octopus. Kenmerk van Julie is 'het handje'. Julie is bedoeld voor scholen in (onopvallende) 30-zones. Het doel is om met minimale ingrepen het maximale resultaat te behalen. Van de vele fysieke elementen (accentpaal, hek voor schoolingang, trottoirpaal, afvalbakken, voetstappen, bank, kiss&go bord, snelheidsmeetapparaat en communicatiepakket) worden in Nederland vaak alleen de accentpaal en de anti-parkeerpaaltjes toegepast.



# 10 GOUDEN REGELS

voor een veilige schoolomgeving

1. De route naar school is veilig.
2. De straat voor school is veilig.
3. Er is een veilige overstekplaats...
4. ...en een veilige schooluitgang.
5. Kinderen hebben onbelemmerd uitzicht.
6. Voor ouders is er voldoende wachtruimte.
7. Er zijn fietsenrekken voor ouders...
8. ...en voor de kinderen is er een goede fietsenstalling met voldoende rekken.
9. De schoolbus krijgt de beste parkeerplek.
10. De school heeft een verkeersonder en een verkeerscommissie.

## 40. Bijlage Brief van basisscholen aan het college van Gouda

Geacht College,

Graag vragen wij uw aandacht voor de verkeersveiligheid bij onze basisscholen in de wijk. Uit vele reacties van ouders, kinderen en wijkbewoners blijkt dat dit een al te lang bestaand zorgpunt is.

Wij menen dat met een gezamenlijke inspanning al veel winst is te behalen. Bijgevoegde zienswijze en bijbehorend verkeersplan bieden een aantal oplossingen en maatregelen die bijdragen aan een veiliger schoolomgeving voor jonge en kwetsbare verkeersdeelnemers.

Belangrijk kernpunt is het instellen van zogenaamde 'School Zones'. Het gaat dan onder andere om een effectieve herinrichting van het wegprofiel en markering van de wegvakken bij onze basisscholen

Belangrijk is dat maatregelen bij alle basisscholen in de wijk –of zelfs stad- hetzelfde zijn, dus dat bijvoorbeeld de 'School Zones' uniform worden ingericht. Dat zal namelijk bijdragen aan de herkenbaarheid voor weggebruikers en daarmee positief uitwerken op het gedrag van alle verkeersdeelnemers. Ook biedt het ons als directies een goede gelegenheid om ouders aan te spreken op het verkeersgedrag bij de eigen school.

De oorzaken van de onveilige verkeerssituaties bij onze basisscholen zijn uiteraard velerlei. Het gaat onder andere om verkeersgedrag, fysieke inrichting van de weg, handhaving, opvoeding en educatie en ook schooltijden. Ook wij als

basisscholen hebben daarin een verantwoordelijkheid. Daarom hebben ouders van onze basisscholen meegewerkt aan bijgevoegde zienswijze en verkeersplan. Er zijn ouder- en kind-enquêtes geweest over de verkeersveiligheid. Als basisscholen besteden wij onder andere ruim aandacht aan het School Safe project, waarbij fietsveiligheid voor leerlingen in het verkeer centraal staat. Ook andere verkeersprojecten horen daarbij.

Op dit moment werkt de gemeente Gouda aan een nieuw Mobiliteitsplan. Als directeuren van de basisscholen onderschrijven wij de aanbevelingen in de bijgevoegde zienswijze en bijbehorende verkeersplan zoals beschreven in Deel 3, namelijk dat er gerichte maatregelen zoals 'School Zones' moeten komen bij de basisscholen in de wijk. Wij verzoeken het College daarom om deze uitgangspunten en aanbevelingen over te nemen in het definitieve Mobiliteitsplan van de gemeente Gouda, om zo bij te dragen aan meer verkeersveiligheid bij de basisscholen.

Hoogachtend,

Basisschool de Carrousel, mw. den Hollander  
Basisschool de Cirkel, mw. Zanen  
Basisschool Plaswijckschool, dhr. Moen  
Basisschool de Ridderlag, dhr. Bertels  
Basisschool het Vlot, mw. Boogaard

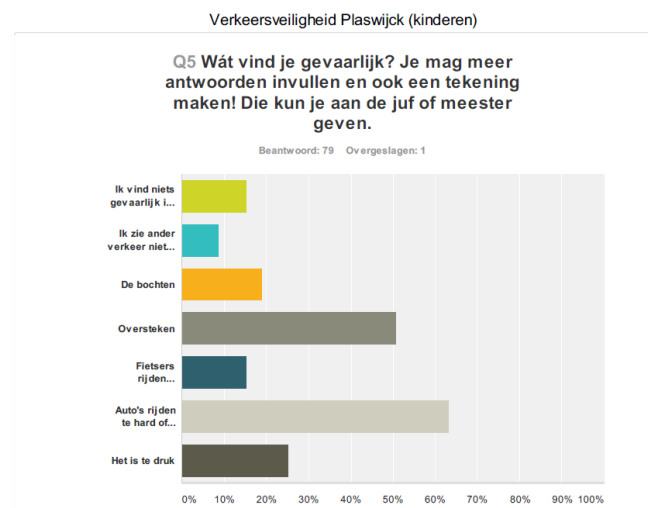


## 41. Bijlage Opmerkingen gemaakt door kinderen in de verkeersenquêtes

Enkele antwoorden van kinderen op de vraag hoe het veiliger kan in het verkeer.

- auto,s moeten zachter rijden en het is beter voor de natuur er moeten meer zebra's komen en stoplichten
- door goed te kijken en minder auto's
- voor zichtger rijden op de weg en niet in de weg staan als iemand er aan komt en niet sneller rijden
- zachter rijden in het verkeer en de bochten minder scherp maken
- dat autos niet te hard rijden en sommigen fietsers niet zo slingeren
- de auto s wat zachter rijden. en de brommers ook.
- meer zebra's
- dat de auto` fietsers beter moeten uitkijken en na 3 keer fout doen een bekeuring krijgen
- meer vluchtheuveltsjes om over te steken
- auto's moeten zachter rijden en fietsers en auto's moet rekening houden met de anderen
- dat je echt heel goed moet kijken bij het zebra dus eigenlijk moet er gewoon een stoplicht komen bij
- dat de auto's minder hard moeten rijden en dat het minder gevaarlijk word.
- de auto's rijden te hard en er moeten meer zebra's komen bij overstek plaatsen
- door zebra's en stoplichten weer terug te laten komen zodat het veiliger wordt
- door zebra's en de stoplichten weer terug
- iedereen moet wat beter opletten
- Meer borden en stoplichten en autos moeten beter oppassen ook al hebben ze haast.
- meer hobbels 40 km per uur
- er moeten meer zebra's komen en meer stoplichten, en mensen die het verkeer gaan regelen
- een flit paal voor als ze te hard rijden
- meer poppentjes met slow een meer stoplichten

- Een politie agent bij de weg die zit verstopt met snelheidscontrole apparaat. En dat hij dan bekeuringen geeft
- van die smiley borden die zeggen al je te hard rijdt.
- ik denk dat er op sommige plekken echt een zebra moet komen.
- meer verkeers borden en snelheidspalen
- Iedereen moet rustig rijden en goed opletten
- er moeten hoge hobbels komen waardoor de auto's zachter over de hobbels rijden en ze hun vaart verliezen
- auto's moeten rustiger rijden en sommige fietsers moeten beter opletten en als ik naar school fiets
- zou ik niet weten maar misschien moet ik beter opletten
- rustiger rijden in de straten en gewoon de snelheid aanhouden welke er staat.
- rustiger rijden en goed uitkijken!!!!
- als iedereen meer oplet waar ze lopen/rijden
- de borden van het zebra wat eerder voor de bochten zetten zodat de weg wat veiliger is
- strengere regels
- aan de snelheid houden
- niet te snel rijden en goed op letten



## **42. Bijlage Projectplanning, financiën en uitvoeringsprogramma**

### **Project en planvorming**

In de concept mobiliteitsvisie staat dat maatregelen zullen worden beoordeeld op hun bijdrage om de veiligheid te vergroten en op de kosten die er mee gemoeid zijn. "Het streven is naar een zo goed mogelijk resultaat met minimale middelen."

Ook "... kan pas een besluit worden genomen of en hoe een dergelijk project (inclusief de financiën) uitgevoerd kan worden. Dat betekent ook dat er (vooraf) geïnvesteerd moet worden in planontwikkeling."

En: "Voor een aantal plannen is een verkenning of een uitgebreidere planontwikkeling nodig. Voor deze onderdelen is nog geen uitvoeringsactie opgenomen, omdat die later wordt bepaald op basis van de haalbaarheid, de benodigde financiën en de prioriteit. Dat wordt duidelijk op basis van de verkenning en nadere planontwikkeling."

Daarnaast heeft over het "Uitvoeringsprogramma" de wethouder recent al aangekondigd dat een aantal onderzoeken en plannen zal worden uitgewerkt.

### **Aandacht noordelijke wijken, basisscholen in Plaswijck**

Omdat wij als bewonersorganisatie/wijkteam al enkele jaren samen met gemeenteamtgenoten, verkeerspolitie en basisscholen bezig zijn met het ontwikkelen van oplossingen voor de verkeersveiligheid in de wijk, is al veel voorwerk gedaan. Ook is er op basisscholen al een netwerk ontstaan van betrokken ouders die kunnen en willen meedenken. Planontwikkeling in onze wijk

zou derhalve veel voordelen bieden. Daarbij komt nog dat er in de huidige concept visie veel aandacht is voor de Binnenstad en centrumgebied. Ons verzoek is derhalve om ook aan de noordelijke wijken aandacht te blijven besteden.

### **Steun van basisscholen**

In dit verband wijzen wij ook op de ondersteuning van de vijf basisscholen in de wijk. Ook zij zijn daadwerkelijk al begonnen en zijn zich bewust van hun verantwoordelijkheid in deze.

### **Bijdrage van € 10.000 gespaard uit wijkbudget**

Bovendien heeft stichting bewonersorganisatie/wijkteam Plaswijck gedurende de afgelopen jaren uit haar wijkbudget gaandeweg gespaard voor deze aanpassingen. Gezien alle reacties kon dit op een breed draagvlak rekenen. Deze bestemmingsreserve is opgebouwd om de wensen en zorgen van wijkbewoners over de verkeersveiligheid in de wijk daadwerkelijk te kunnen ondersteunen.

Dank aan de afdeling Wijkaanpak van de gemeente Gouda dat wij deze bestemmingsreserve konden aanhouden totdat de nieuwe Mobiliteitsvisie gereed is. Wel is als voorwaarde opgenomen dat de gelden op voorzienbare termijn zullen worden besteed aan de maatregelen op de Plaswijckweg.

### **Plaswijck opnemen in Uitvoeringsprogramma 2017**

Derhalve verzoeken wij Plaswijck, Plaswijckweg en Schoolzones Plaswijck in het Uitvoeringsprogramma 2017 op te nemen en de benodigde aanvullende financiële middelen hiervoor beschikbaar te stellen.