



GEMEENTE BELANGEN GOUDA

Technische vragen naar aanleiding van het Verkeerscirculatie Plan Gouda (VCP) 23 maart 2021.

Naar aanleiding van het uitbrengen van het ontwerp VCP willen wij reeds in een vroeg stadium de navolgende technische vragen onder uw aandacht brengen.

Algemeen:

Het VCP, dat in tweede instantie mede is voorzien van de inbreng van inwoners en maatschappelijke organisaties, ademt een meer realistisch beeld dan het plan dat in 2019 is gepresenteerd. Toch mag de vraag worden gesteld of dit ontwerp niet te veel de nadruk legt op het 'weren' van autoverkeer in sommige delen van de bebouwde kom. Wij stellen die vraag aangezien vandaag de dag veel inwoners afhankelijk zijn van dit vervoermiddel.

Vragen:

1. De voorstellen in het ontwerp beperken het gemotoriseerde vervoer in de doorstroming door de stad. De vraag is of kan worden aangegeven wat dit betekent voor de economie en m.n. voor ondernemers in het centrum van onze stad?

De economische effecten van het ontwerp VCP worden op dit moment nog bepaald, samen met Gouda Onderneemt. Deze krijgen een plek in het VCP dat aan de raad ter besluitvorming wordt aangeboden. De verwachting is dat de effecten positief zijn. De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen aan de rand van Gouda wordt sterk verbeterd door het opwaarderen van de randwegen. In de binnenstad verbetert de omgevingskwaliteit en verkeersveiligheid, waardoor het aantrekkelijker is om in Gouda te gaan winkelen.

2. Is aan te geven wat de gevolgen zijn voor de uitstoot van fijnstof mede in het licht van de toename van het gemotoriseerde verkeer m.n. op de B. Jamessingel vanwege de bouwen van enkele honderden woningen en de beperkte afwikkeling van het verkeer?

De kruispunten op de Burgemeester Jamessingel, Goudse Poort en Burgemeester van Reenensingel worden aangepakt, zodat de doorstroming in de toekomst verbeterd, zelfs met de woningen van de Spoorzone. Beter doorstroming van verkeer is ook minder uitstoot.

3. Er wordt op een aantal wegen uitgegaan van een max. snelheid van 30 km/uur maar op de randwegen 60 of 80 km/u. Welke randwegen aangezien wij formeel slechts één randweg kennen en dat is de ZWR. De Goudse Houtsingel is geen randweg en 60/80 km/u is geen optie daar omdat er drempels zijn aangebracht. Kan wat meer duiding worden gegeven wat nu precies te verstaan onder 'randweg'?

Er zijn regionale randwegen en stedelijke randwegen. Regionale randwegen zijn van de provincie, en hebben een maximum snelheid van 60 of 80 km/u. De stedelijke randwegen zijn van de gemeente en hebben een maximum snelheid van 50 km/u. De Goudse Houtsingel is onderdeel van de stedelijke randwegenstructuur en de maximumsnelheid hier is en blijft 50 km/u.

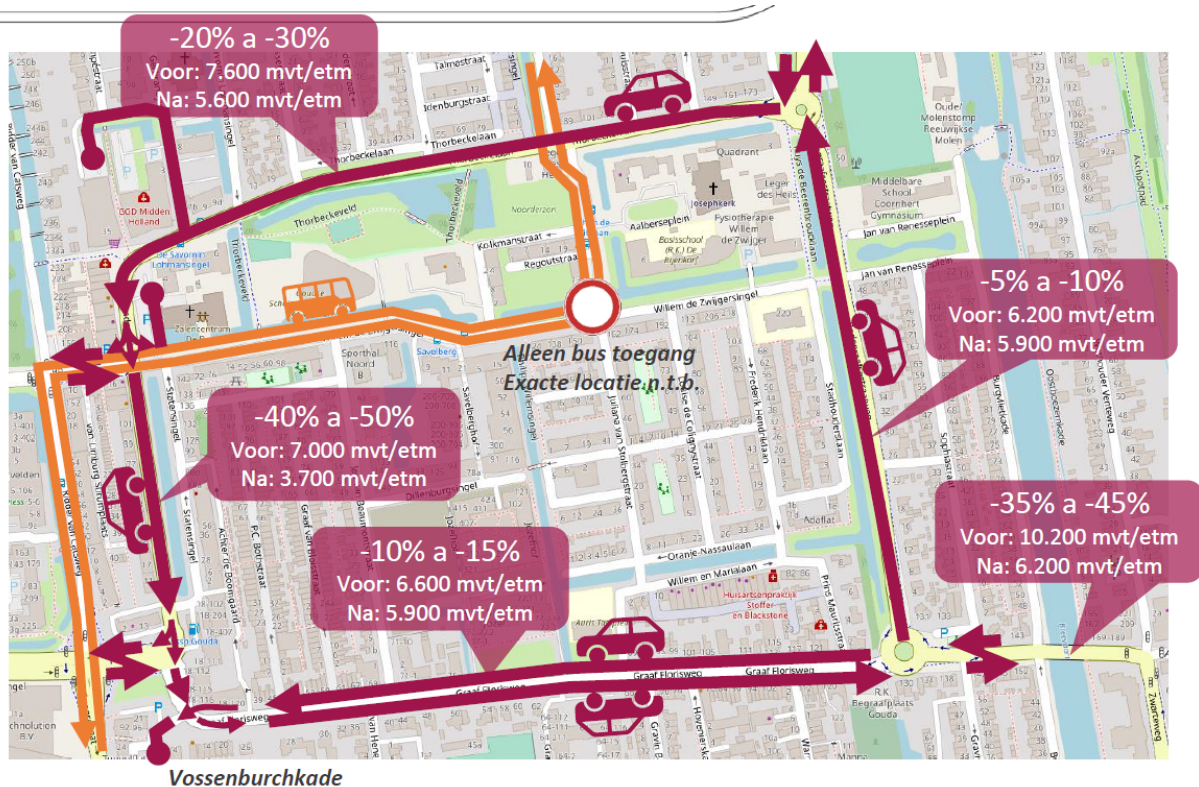
4. In het ontwerp VCP worden straten anders ingericht in de hoop dat de automobilist eerder zal kiezen voor de randweg. Dit gaat echt niet op voor de Goudse Houtsingel. Dagelijks zie je de vele automobilisten over de Joubertstraat gaan in ochtend en avondspits. Zij ontwijken de

Goudse Houtsingel. Kan worden aangegeven of deze praktijk herkenbaar is en of dat aanleiding geeft om hier corrigerend op te treden in de vorm van aanpassing van het ontwerp?

De maximum snelheid op de Joubertstraat gaat terug naar 30 km/u uur, waarbij de inrichting anders wordt. Bij kruisingen moet verkeer van rechts voorrang worden verleend en bij verkeerslichten moet autoverkeer langer wachten voor kruisende fietsers en voetgangers. Ook wordt een omrijfactor ingebouwd voor autoverkeer door het introduceren van eenrichtingscarre op de Thorbeckelaan – Statensingel en Bodegraafsestraatweg-zuid. Tegelijkertijd verbetert de doorstroming op de randwegen door de voorrangspelen. Dit maakt dat verkeer gaat kiezen voor de snellere route, waardoor verschuiving gaat optreden. Dit is getoetst met verkeersmodellen, die dat effect aantonen.

- De route Thorbeckelaan-Statensingel wordt éénrichtingsverkeer tegen de klok in. Dit houdt in dat het eenrichtingsverkeer wordt ingesteld vanaf de Bodegraafsestraatweg over de Thorbeckelaan naar het Albert Plesmanplein. De consequentie is dat al het verkeer vanaf het Albert Plesmanplein over de Graaf Florisweg richting Reeuwijk moet. Is deze waarneming correct en welk alternatief kan worden aangedragen om dit omrijden (en als gevolg extra mobiliteitsdruk op de Graaf Florisweg) te voorkomen?

De verwachting is dat het verkeersintensiteit op alle wegen in het eenrichtingscarre naar beneden gaat, zoals in onderstaande figuur is opgenomen. Dit is ook getoetst met verkeersmodellen. Met het eenrichtingsverkeer wordt een deel van het verkeer gestimuleerd via de hoofd- en randwegen te rijden.



- Er is weinig aandacht voor de verkeersafwikkeling rond het van Hogendorpplein en de Bleulandweg. Dat is een flessenhals en elk perspectief voor een goede verkeersafwikkeling in de komende jaren ontbreekt. Waarom wordt de RvCatsweg tussen Bleulandweg en Albert Plesmanplein ook niet betrokken in de plannen?

In het plan wordt de verkeersafwikkeling rond het Van Hogendorpplein juist beter en eenvoudiger. Het Plesmanplein wordt door het eenrichtingscarre een stuk eenvoudiger en hierdoor veiliger. Ook wordt een gedeelte van de Bleulandweg rond het ziekenhuis een 30 km/u zone. De Ridder van Catsweg

blijft voorlopig een 50 km/u weg vanwege de hoge verkeersintensiteiten, maar kan mogelijk op termijn ook een 30 km/u weg worden.

7. Er is regelmatig sprake van ernstige congestie in die omgeving, ook richting binnenstad op de B. Jamessingel. In algemene zin dient er voor de komende jaren een betere spreiding en bereikbaarheid te worden georganiseerd op enkele cruciale punten zeker wanneer er de komende jaren langs de B. Jamessingel enkele honderden woningen worden gebouwd met de nodige mobiliteit bewegingen. Wat zijn de gevolgen hiervan voor het VCP?

Zoals gezegd worden de kruispunten op de Burgemeester Jamessingel verbeterd. Het Kleiwegplein wordt ook eenvoudiger, door het afsluiten van de Kattensingel. Hierdoor verbetert de doorstroming daar, zodat verkeer niet meer de spoortunnel en het Plesmanplein blokkeert.

8. In dat kader ontbreekt in de VCP-aandacht voor een eventuele aanleg van de Mijstunnel. Deze tunnel kan een mobiliteitsinfarct via de Spoortunnel en het Hamstergat op termijn voorkomen. Kan worden aangegeven waarom deze tunnel in de meerjaren visie ontbreekt?

De basis van het VCP is het Mobiliteitsplan 2017, waarbij het uitgangspunt het beter benutten van de bestaande infrastructuur is. In het Mobiliteitsplan 2017 is de volgende zinsnede opgenomen over de Mijstunnel. *In het vorige Mobiliteitsplan (2007) waren twee nieuwe schakels opgenomen: de 'Mijstunnel' en de 'Westelijke stadsentree'. Na de reconstructie van het kruispunt Burgemeester van Reenensingel-Goudse Poort en van het Hamstergat blijkt de toegevoegde waarde van een tunnel (tussen Hamstergat en de Spoorstraat) gering te zijn. Een 'Mijstunnel' trekt vooral verkeer weg van het Hamstergat, maar bijvoorbeeld niet uit de Spoorstraat. Een 'Mijstunnel' draagt niet bij aan het vergroten van de bereikbaarheid en ook niet aan het verminderen van de verkeersdruk op de singels.*

9. Uit het oogpunt van veiligheid en doorstroming is het verstandig om over te gaan tot de aanleg van rotondes in plaats van de aanleg van VRI's. Het ontwerp VCP houdt hardnekkig vast aan verkeerslichten, zie Nieuwe Gouwe OZ en nu weer op de Koningin Wilhelminaweg – Goudkade. Kan worden aangegeven waarom niet meer aandacht wordt besteed aan de aanleg van rotondes?

Rotondes werken goed tot een bepaalde intensiteit van het autoverkeer. Daarna begint het verkeer wachtrijen te krijgen en stopt de doorstroming. Verkeerslichten hebben meer capaciteit en geven de mogelijkheid om verkeer te sturen en doseren. In het geval van de KW weg – Goudkade kunnen de verkeerslichten het verkeer op de KW weg wat meer gaan doseren, en verkeer tussen de Industriestraat, Goudkade en Onder de Boompjes wat meer prioriteit geven.

10. De Burg van Reenensingel dient ook toekomstbestendig te worden gemaakt. Verbreding/ rotondes/ aanpassingen van VRI's zijn dringend gewenst. Op welke wijze voorziet het ontwerp VCP in genoemde aanpassing?

In het ontwerp VCP is voorzien om de bestaande kruispunten van de Burgemeester van Reenensingel ter hoogte van de Spoorzone op te waarderen in de vorm van meer opstelstroken. Dit gaat om de kruising met de Goudse Poort en de Gentseweg. Voor de kruisingen met de Groenhovenweg, Willem Bartenszlaan, Livingstonelaan, Ridder van Catsweg en Plaswijckweg is in het Ontwerp VCP opgenomen om deze om te bouwen naar voorrangspoleinen. Voorrangspoleinen zorgen voor een betere doorstroming én betere oversteekbaarheid dan de huidige kruispunten.

11. Het huidige beheer van de VRI's is ver onder de maat. De slecht ingeregelde VRI's en de absoluut verkeerde (huidige) keuzes die daarbij worden gemaakt resulteert in grote mate van irritatie bij voetgangers, fietsers en autogebruikers. Je mag in Gouda nog steeds lang wachten op dwarsverkeer dat er niet is of op fietsers die er niet zijn. Voetgangers die lang moeten wachten op 'groen-licht' zonder dat er verkeer is steken over met alle gevolgen van dien. Soms lijkt het of die categorie weggebruikers standaard groen licht krijgen of ze nou een

kruising naderen of niet. Kan in het ontwerp worden meegenomen de technische middelen om VRI's 'aanbod' gestuurd in te stellen?.

Het verkeerstechnische beheer van VRI's is belangrijk. De komende tijd worden slecht ingeregelde VRI's verder geoptimaliseerd en gebreken verholpen. De afgelopen jaren zijn al diverse VRI's aangepakt. De VRI's werken allemaal aanbod gestuurd, maar soms zijn detectielussen of drukknoppen defect. Goed werkende verkeerslichten is een essentiële voorwaarde om het VCP te laten functioneren.

12. Kan worden aangegeven welke de kosten zijn wanneer wij geen VRI's plaatsen maar rotondes aanleggen daar waar mogelijk?

Per kruispunt dient bekeken te worden welke kruispuntvormen (verkeerslichten / rotondes) mogelijk zijn. Het is dus niet zomaar mogelijk overal verkeerslichten voor rotondes te vervangen. In het Ontwerp VCP is wel opgenomen om diverse verkeerslichten op de stedelijke randweg te vervangen voor voorrangspoleinen. Dat scheelt ook in het technisch beheer van verkeerslichten, er hoeven namelijk minder verkeerslichten beheerd te worden. Op de KW weg is de voorkeur om wel een VRI te plaatsen, zoals bij vraag 9 is uitgelegd. Voor de N207 bij Westergouwe geldt dat rotondes niet mogelijk zijn, vanwege onvoldoende capaciteit en onvoldoende verkeersveiligheid bij meerstrooksrotondes voor overstekende fietsers en voetgangers. De toekomstige verkeerslichten op de N207 zullen beheerd worden door de provincie die wegbeheerder is.

13. In hoeverre bestaat er de mogelijkheid om alleen elektrische auto's toe te laten in het centrum van de stad?

Die mogelijkheid bestaat, maar heeft grote consequenties voor de autobereikbaarheid van de binnenstad. Deze optie is niet verder onderzocht in het verkeerscirculatieplan. Er zal ook juridisch gekeken moeten worden of dit mogelijk is, en of dit op maatschappelijk draagvlak kan rekenen. Elektrische personenauto's nemen nu nog maar een beperkt aandeel (in 2019 1.5%) in van alle geregistreerde personenauto's in Gouda (bron: RDW / Ministerie van I&W).

14. In het VCP is (naar wij aannemen) geen rekening gehouden met de 'nieuwe werkelijkheid'. Thuiswerken enkele dagen per week heeft positieve gevolgen voor de intensiteit van de mobiliteit van het doorgaande verkeer in de stad. Kan worden aangegeven welke de mogelijke effecten daarvan zijn en op welke manier dat invloed heeft op de onderliggende cijfers?

Voor de prognose van het verkeer is uitgegaan van de voorspellingen van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), dat kennis levert voor het mobiliteitsbeleid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Voor de toekomst verwacht het KiM dat de coronacrisis zorgt voor een toename van het fietsgebruik, en dat in 2025 het fietsgebruik +3% tot +5% hoger ligt dan in 2019. In de Coronacrisis zijn fietsverkoppen explosief gestegen, en zijn diverse mensen overgestapt van het OV naar de fiets als vervoermiddel.

In coronatijd is het openbaar vervoer-gebruik hard gedaald. Het aantal OV-reizigers was in sommige periodes nog maar een fractie van wat het voor corona was. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid verwacht dat na de crisis het openbaar vervoer langer nodig heeft om terug te veren naar het oude niveau dan het autoverkeer. De verwachting is dat in 2025 het OV-gebruik op 90% tot 100% ligt van het OV-gebruik van 2019.

Het KiM verwacht dat het autoverkeer in 2022/2023 weer op het niveau van 2019 zit. Op dit moment rijdt alweer 90% van het autoverkeer als voor corona. Het blijvende effect kan zijn dat de spitsen meer worden uitgesmeerd, zodat de piekbelasting minder wordt. Het VCP beoogt een robuuste randwegenstructuur, die zelfs in coronatijd nodig blijkt te zijn, getuige de filevorming op de N207. Na het vaststellen van het VCP, stelt de gemeente een doorlopend monitorsprogramma op. Hiermee worden effecten van maatregelen inzichtelijk gemaakt door middel van tellingen, reistijdmetingen en evaluatiestudies. Op die manier zijn ook de blijvende effecten van corona inzichtelijk te maken.

In afwachting van uw antwoorden en
Met vriendelijke groet,
Jan de Koning

Fractievoorzitter GBG