

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

White House Development

Bestemmingsplan Burgemeesterskwartier Gouda

Verkeersonderzoek

Datum 5 januari 2021
Kenmerk 008157.N01.01
Eerste versie 5 januari 2021

1 Inleiding

De huidige Blokkerlocatie in Gouda wordt een woonwijk met maximaal 650 woningen en een beperkt oppervlakte aan voorzieningen: het Burgemeesterskwartier genaamd. Deze notitie is een bijlage bij het bestemmingsplan die deze verandering mogelijk moet maken. Meer informatie over de plannen zijn opgenomen in het bestemmingsplan.

Leidend voor de plannen voor het Burgemeesterskwartier is het Ontwikkelperspectief Spoorzone, dat de gemeente Gouda voor dit gebied heeft vastgesteld. De verkeerseffecten van de Spoorzone zijn nader onderzocht in het rapport Verkeerseffecten Spoorzone Gouda (Goudappel Coffeng, 30 juni 2020-004125). In deze notitie wordt uitgegaan van 700 woningen in de Blokkerlocatie en rond de Antwerpseweg.

Voorts is een rapport opgesteld over de Mobiliteitsvisie en de parkeerbehoefte van het Burgemeesterskwartier (Goudappel Coffeng, 17 oktober 2020-007926). In deze notitie is uitgegaan van het volgende programma:

categorie	in m ² gbo	totaal
woning groot	> 110	107
woning gemiddeld	85-110	271
woning klein	55-85	140
woning zeer klein	<55	132
commerciële voorzieningen	1.250	
maatschappelijke voorzieningen	750	
totaal		650

Tabel 1.1: Programma Burgemeesterskwartier

2 Verkeerseffecten Spoorzone

In het rapport verkeerseffecten Spoorzone zijn verkeersberekeningen uitgevoerd om de effecten van alle plannen in de Spoorzone (1.665 woningen) op het omliggende wegennet zichtbaar te maken en eventueel aanvullende maatregelen te treffen.

Hiertoe zijn verkeersberekeningen uitgevoerd van de situatie zonder en met de plannen voor de Spoorzone met het regionale verkeersmodel RVMH versie 3.2. Zonder de plannen voor de Spoorzone zijn er op de Blokkerlocatie 236 arbeidsplaatsen opgenomen.

Op de uitgangen van het Burgemeesterskwartier zijn de verkeersintensiteiten in het betreffende rapport:

Naam	2030 zonder		autonoom effect	2030 met		effect
	2018	Spoorzone		Spoorzone	Spoorzone	
1. Gentseweg (thv Burg. Van Reenensingel)	1.700	1.500	-12%	3.100	+107%	
2. Rijsselseweg (thv Burg. Jamessingel)	3.200	3.700	+16%	4.700	+27%	
3. Oostelijke toegang (thv. Burg. Mijssingel)	nvt	nvt	nvt	1.000	nvt	
TOTAAL	4.900	5.200	+6%	8.800	+69%	

Tabel 2.1: Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal volgens het model RVMH 3.2

Uit figuur 1.1 blijkt dat de extra verkeersgeneratie van de plannen voor het Burgemeesterskwartier 3.600 mvt/etmaal en dit betekent een toename van bijna 70% voor het hele gebied tussen de singels.

De resultaten voor de wegen rondom het Burgemeesterskwartier zijn:

Naam	2030 zonder		autonoom effect	2030 met		effect
	2018	Spoorzone		Spoorzone	Spoorzone	
1. Burgemeester Van Reenensingel (Groenhoven)	17.600	18.400	5%	20.700	13%	
2. Burgemeester Jamessingel-west	22.100	22.600	2%	22.900	1%	
3. Burgemeester Mijssingel	5.800	3.100	-47%	4.000	29%	
4. Burgemeester Jamessingel-midden	22.300	24.000	8%	24.900	4%	
5. Goudse Poort-noord	39.000	48.700	25%	49.600	2%	

Tabel 2.2: Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal volgens het model RVMH 3.2

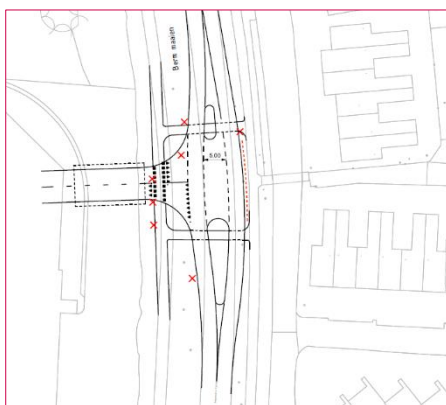
Bij de interpretatie van de uitkomsten van tabel 2.2 moet bedacht worden dat autonoom (dus zonder Spoorzone) het inwoneraantal van Gouda autonoom met 4.300 woningen en 1.400 arbeidsplaatsen stijgt in de periode 2018 - 2030. Met de Spoorzone stijgt het aantal woningen met 1.665.

In het rapport Verkeerseffecten Spoorzone is vervolgens nagegaan wat de effecten op de verschillende kruispunten zijn en welke aanpassingen hier nodig en wenselijk zijn. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 1. Voor het Burgemeesterskwartier zijn de volgende uitkomsten het belangrijkste:

1. Kruispunt Burgemeester Van Reenensingel – Heuvellaan – Gentseweg
Dit kruispunt is autonoom in de avondspits reeds **zwaar overbelast**. Met de ontwikkeling van de Spoorzone/Burgemeesterskwartier neemt deze overbelasting verder toe. Bovendien wordt de oversteek als onveilig voor het langzaam verkeer beoordeeld. Herinrichting van het kruispunt met verkeerslichten is nodig.
2. Kruispunt Burgemeester Van Reenensingel – Groenhovenweg – Burgemeester Mijssingel. Dit kruispunt kan het verkeersaanbod **goed verwerken**. Bij een verdere doorgroei van het verkeersaanbod raakt het in de avondspits wel volbelast en is de groeimogelijkheid beperkt.
3. Kruispunt Burgemeester Jamessingel – Burgemeester Mijssingel
Dit is momenteel een voorrangskruispunt, maar dit raakt autonoom al **zwaar overbelast**. Deze overbelasting neemt toe met de ontwikkeling van de Spoorzone/Burgemeesterskwartier. Dit kruispunt ligt ook op de belangrijkste langzaamverkeerroute tussen het Burgemeesterskwartier en het station/centrum en daarom is een veilige comfortabele oversteek hier belangrijk. Dat is nu niet het geval.

Duidelijk is dat de genoemde aanpassing autonoom reeds nodig zijn.

Tenslotte is er een nieuwe (auto)uitgang van het Burgemeesterskwartier voorzien op de Burgemeester Mijssingel. In het rapport is hiervoor een ontwerp opgenomen, waarbij een middenberm is voorzien.



Figuur 2.1: Schetsontwerp van de oostelijke toegang van het Burgemeesterskwartier op de Burgemeester Mijssingel

De genoemde aanpassingen worden opgepakt in het kader van de realisatie van de totale Spoorzone.

3 Mobiliteitsbeleid en parkeerbehoefte

In al deze documenten komt naar voren dat er een sturend mobiliteitsbeleid wordt gevoerd in de hele Spoorzone en in het Burgemeesterskwartier. Dit betekent:

1. Het realiseren van een volwaardig MaaS-concept (Mobility as a Service, waarbij mobiliteitsdiensten centraal staan en niet het bezit van eigen vervoersmiddelen);
2. Het aanbieden van een divers aanbod van deelmobiliteit met een contractuur van 10 jaar;
3. Het realiseren van excellente fietsparkeervoorzieningen;
4. Het vertalen van het ruimtelijk ontwerp in het STOMP-principe;
5. Het beperken van het parkeeraanbod.

Voor de nadere invulling wordt verwezen naar het rapport over de Mobiliteitsvisie en de parkeerbehoefte van het Burgemeesterskwartier.

Toepassing van de ‘gewone’ gemeentelijke parkeernorm resulteert in 1.176 parkeerplaatsen voor het Burgemeesterskwartier. Met het mobiliteitsconcept komt dit aantal op 706 parkeerplaatsen (-40%) en 47 plaatsen voor deelauto's. Door dubbelgebruik voor de verschillende functies (bewoners, bezoekers, medewerkers etc) is het uiteindelijk benodigde aantal parkeerplaatsen nog lager: 651.

4 Verkeersgeneratie Burgemeesterskwartier

4.1 Basis verkeersgeneratie

Op basis van de nadere invulling van het Burgemeesterskwartier, kan de verkeersgeneratie worden berekend op basis van het rapport CROW 381¹:

categorie	totaal	Klasse	Gem. verkeers- generatie	Totale verkeers- generatie
woning groot	107	koop-2^1 kap	7,7	824
woning gemiddeld	271	Koop-tussen	6,8	1843
woning klein	140	Huur-app-midden	3,2	448
woning zeer klein	132	Sociale huur	3,2	422
commerciële voorzieningen	1.250 m ²	Comm. dienstverlening	8,7/100	109
maatschappelijke voorzieningen	750 m ²	Gezondheids- centrum	15,5/100	65
totaal	650 wo			3.711

Tabel 4.1: Gemiddelde verkeersgeneratie op een weekdag

¹ Hierbij wordt uitgegaan dat Gouda een sterk stedelijk gemeente is met een ligging in de “schil”.

Voor een gemiddelde werkdag (+11%) komt de verkeersgeneratie daarmee op 4.120 mvt/etmaal. Omgeslagen naar het bruto aantal van 1.176 parkeerplaatsen betekent dit gemiddeld 3,5 autoritten per parkeerplaats.

4.2 Effect sturend beleid

Nu wordt op het Burgemeesterskwartier een sturend mobiliteitsbeleid gevoerd waardoor het aantal reguliere parkeerplaatsen wordt teruggebracht tot 706 en nog 47 plaatsen voor deelauto's. Er wordt vanuit gegaan dat de reguliere parkeerplaatsen evenveel autoritten genereren en de deelauto's 50% meer. Dit geeft de volgende verkeersgeneratie voor het Burgemeesterskwartier:

	Basissituatie		Met sturend beleid	
	Aantal	Verkeersgeneratie	Aantal	Verkeersgeneratie
Reguliere pp	1.176	(x 3,5 =) 4.120	706	(x 3,5 =) 2.471
Deelauto's	0	0	47	(x 5,25 =) 247
Totaal	1.176	4.120	753	2.718

Tabel 4.1: berekening verkeersgeneratie in de basissituatie en bij sturend mobiliteitsbeleid in mvt/etm op werkdagen

Door het effect van het sturende mobiliteitsbeleid gaat de verkeersgeneratie van deze locatie omlaag van 4.120 naar 2.718 mvt/etm (werkdag).

4.3 Verkeersgeneratie huidige locatie

De oude functie van de Blokkerlocatie betrof een logistiek centrum en kantoor van 45.000 m². De verkeersgeneratie van het huidige bedrijfsterrein, uitgaand van een arbeidsextensief en bezoekersextensief gebied is gemiddeld 3,85 ritten/100 m². Dat betekent dat de oude verkeersgeneratie 1.733 mvt/etm op een weekdag. Voor een werkdag is dat gemiddeld 1.923 mvt/etm.

Aangezien de Blokkerlocatie een logistiek centrum was, was ook het aandeel vrachtauto's behoorlijk groot; veel groter dan dat dit bij de ontwikkeling van het Burgemeesterskwartier zal zijn.

4.4 Conclusie

Door het sturend mobiliteitsbeleid op het Burgemeesterskwartier gaat de verkeersgeneratie van de locatie omlaag van 4.120 naar 2.718 mvt/etm (werkdag): een afname van 34%. De "oude" Blokkerlocatie genereerde 1.923 mvt/etm (werkdag). Per saldo genereert het Burgemeesterskwartier dus 795 mvt/etm (werkdag) extra.

Met deze aantallen van bijna 800 mvt/etm (werkdag) extra ruim onder het aantal dat voor het gebied in het verkeersonderzoek Spoorzone is gehanteerd van 3.600 mvt/etm (zie tabel

2.1). Dit betekent dat het Burgemeesterskwartier geen overmatig beslag legt op de verkeerscapaciteit in de omgeving.

Bijlage 1 Effect Spoorzone op kruispunten

In het rapport Verkeerseffecten Spoorzone is nagegaan hoe de verkeerafwikkeling op de relevante kruispunten is in:

- de autonome situatie 2030;
- de plansituatie 2030 met realisatie van de Spoorzone
- een robuustheidstoets als het verkeer in de plansituatie nog met 15% toeneemt.

Dit zijn vervolgens de resultaten:

toetsing verkeersafwikkeling				
kruispunt	autonoom 2030	bij realisatie Spoorzone	robuustheidstoets	opmerkingen
1. Goudse Poort - Burgemeester Jamessingel	volbelast in de ochtend- en avondspits; extra opstellengte nodig voor richting 001 (+ 65 meter) en 012 (+ 40 meter)	volbelast in ochtend- en avondspits. Extra opstellengte nodig voor richting 001 (+80 m) en 012 (+70 m) en 009 (7 m)	volbelast in de ochtend- en avondspits; er is extra opstellengte nodig voor richting 001 (+ 100 meter) en 012 (+ 80 meter) en 009 (12 meter)	in alle varianten Spoorzone en robuust is uitgegaan van een fietsoversteek over de Nieuwe Gouwe OZ
2. Goudse Poort - Burgemeester Van Reenensingel	volbelast in de avondspits; extra opstellengte nodig voor richting 012 (+ 10 meter)	volbelast in avondspits. Extra opstellengte nodig voor richting 012 (+20 m) en richting 004 (+5 m)	overbelast in de avondspits: op richting 005 is een extra opstelstrook nodig (in totaal drie rijstroken); er is extra opstellengte nodig voor richting 012 (+20 meter) en richting 004 (+5 meter)	
3. Burgemeester Van Reenensingel - Harderwijkerweg	overbelast: wachtrijen op de Harderwijkerweg zijn te lang, verkeerslichten nodig	overbelast: wachtrijen op Harderwijkerweg zijn te lang. Verkeerslichten nodig	overbelast: wachtrijen op de Harderwijkerweg zijn te lang; verkeerslichten nodig met dubbele rechtdoorgaande rijstroken op de Burgemeester Van Reenensingel	de huidige situatie is onveilig voor langzaam verkeer, verkeerstellingen gewenst vanwege het verkeerspatroon op de Harderwijkerweg; integratie met kruispunt 2
4. Burgemeester Van Reenensingel - Heuvellaan - Gentseweg	zwaar overbelast in de avondspits, verkeerslichten zijn nodig	zwaar overbelast in de avondspits, verkeerslichten zijn nodig	zwaar overbelast , verkeerslichten zijn nodig	de huidige situatie is onveilig voor langzaam verkeer; verkeerstellingen gewenst vanwege het verkeerspatroon op de Heuvellaan
5. Burgemeester Van Reenensingel - Groenhovenweg	het huidige kruispunt kan het verkeersaanbod goed verwerken	het huidige kruispunt kan het verkeersaanbod goed verwerken	het huidige kruispunt kan het verkeersaanbod goed verwerken, maar raakt volbelast in de avondspits	geen maatregelen nodig
kruispunt	autonoom 2030	bij realisatie Spoorzone	robuustheidstoets	opmerkingen
6. Burgemeester Mijssingel - Blokkerlocatie	geen aansluiting	een voorrangskruispunt met middenberm kan het verkeer prima verwerken	een voorrangskruispunt met middenberm kan het verkeer prima verwerken	

toetsing verkeersafwikkeling				
7. Burgemeester Jamessingel - Burgemeester Mijssingel	zwaar overbelast in de avondspits, verkeerslichten nodig	zwaar overbelast in de avondspits, verkeerslichten nodig	zwaar overbelast in de avondspits, verkeerslichten nodig	verkeerslichten plaatsen, mede vanwege een veilige oversteek (langzaam) verkeer
8. Burgemeester Jamessingel - Dreef (Driestar)	volbelast in de avondspits	zwaar overbelast in de ochtend- en avondspits: realiseren rechtsafvak op Jamessingel en afzonderlijk verkeerspleintje parkeerplaats	zwaar overbelast in de ochtend- en avondspits: realiseren rechtsafvak op de Burgemeester Jamessingel en afzonderlijk verkeerspleintje parkeerplaats	ontsluiting parkeerplaatsen (zuidtak) verplaatsen naar het oosten
9. Burgemeester Jamessingel - Rijsselseweg	zwaar overbelast in de avondspits, verkeerslichten nodig: VRI nodig	met een zuidelijke tak neemt de zware overbelasting verder toe: VRI nodig	VRI nodig	beschikbare opstelruimte zuidtak is beperkt; integratie met knooppunt 1 vanwege korte afstand