

**aan** gemeenteraad  
onderwerp besluitvorming Kuiperstraat

**van** Harro Janssen  
dienst/proj. directie  
afdeling  
telefoon 0182-588115  
datum 10 december 2008

Onlangs hebben bewoners van de Kuiperstraat tijdens de raad ingesproken over de verkeerssituatie aldaar. Ik heb toen met u afgesproken dat ik voor de Kerst 2008 zou komen met een opsomming van feiten van de afgelopen jaren en dan met name in relatie met de nota "Bereikbaarheid en Circulatie Binnenstad (BCB)". Deze memo bevat de feiten. Aan het einde leest u hoe het college verder zou willen gaan.

## De feiten op een rijtje

### BCB algemeen

In het voorjaar van 1989 besluiten B en W accoord te gaan met de principes van het eindmodel voor de circulatie van het autoverkeer in de binnenstad. Dit eindmodel is uitgangspunt in het (uit te besteden) onderzoek naar de bereikbaarheid en circulatie van de binnenstad. De AdviesGroep Verkeer (AGV) voert dit onderzoek uit en de resultaten zijn ter discussie voorgelegd aan de gecombineerde vergadering van de commissies stadsvernieuwing en monumentenzorg en verkeer.

Deze rapportage is dan ook te zien als voorloper en basis van de nota "Bereikbaarheid en Circulatie Binnenstad" (BCB).

De nota BCB is in de periode 1990 - 1996 in eigen beheer opgesteld, op basis van het rapport van AGV.

In april 1996 stemmen B en W in met de maatregelen zoals verwoord in de concept-nota "Bereikbaarheid en Circulatie Binnenstad". Tevens besluit men de nota vrij te geven voor inspraak. In mei 1996 is de nota behandeld in de commissies 3, 4 en 6 (geïntegreerd).

Concreet is besloten om in 1997 maatregel 1, knip overgang Oost-/Westhaven – Hoge-/Lage Gouwe uit te voeren. Aan deze maatregel is de afsluiting van de Korte Noodgodsstraat voor autoverkeer verbonden. Via deze verbinding zou het voor het (doorgaand) autoverkeer mogelijk zijn om de afsluiting door middel van zakpalen van de overgang Hoge Gouwe – Westhaven te omzeilen. Doorgaand autoverkeer is in dit verband autoverkeer dat via de Pottersbrug de binnenstad in rijdt en via de Westhaven de binnenstad verlaat en dus aan te merken is als sluipverkeer. Anders gezegd: sluipverkeer heeft noch herkomst noch bestemming in het gebied waar het zich bevindt.

In september 1996 heeft de commissie 4 uitvoerig over de nota BCB, de nota van beantwoording van de inspraakreacties en de besluitvorming door B en W, gediscussieerd. Vijftien insprekers maakten gebruik van het spreekrecht.

De discussie spitste zich onder andere toe op de knip Korte Noodgodsstraat. De commissie heeft unaniem de voorzitter gevraagd de knip Korte Noodgodsstraat op basis van argumenten te heroverwegen. Dit is door de voorzitter toegezegd.

### Knip Korte Noodgodsstraat

In juni 2001 behandelen B en W de ambtelijke evaluatie van de nota BCB en daarop volgend wordt commissie 6 hierover geïnformeerd. In het kader van de evaluatie van de nota BCB overwegen B en W – vanwege het sluipverkeer en terugdringing van verkeer binnen de singels – de volgende maatregelen.

- Het fysiek en permanent afsluiten voor autoverkeer van de Korte Noodgodsstraat door middel van een paal.
- Daarnaast zal het éénrichtingsverkeer in de Kuiperstraat worden omgedraaid en aan de Raamzijde van de Kuiperstraat in twee richtingen worden ingesteld.

Om tot een definitief standpunt te komen omtrent deze maatregelen is in september 2001 een inspraakavond belegd.

Deze inspraakavond wordt bezocht door 75 à 100 bewoners van de Korte Noodgodsstraat en omliggende straten. Tijdens de bijeenkomst zegt wethouder J. Vermeij toe, dat de voorgenomen afsluiting van de Korte Noodgodsstraat niet wordt uitgevoerd. In dit kader is er ook geen wijziging van de rijrichting van de Kuiperstraat doorgevoerd.

### **Kuiperstraat**

In het najaar van 2006 ontvangen B en W een brief van de Initiatiefgroep Raambuurt / bewoners Kuiperstraat met het verzoek om het sluijverkeer, dat gebruik maakt van de Kuiperstraat, te weren. In het voorjaar van 2007 vindt ambtelijk overleg plaats met een aantal bewoners van de Kuiperstraat. In dit overleg wordt aangegeven dat er geen gegevens zijn over de aanwezigheid en de omvang van sluijverkeer in de Kuiperstraat. Er is daarom toegezegd dat aan de wethouder / B en W wordt voorgesteld nader onderzoek te (laten) verrichten naar de aanwezigheid en omvang van sluijverkeer in deze straat. Daarnaast heeft – op verzoek van de bewoners en in opdracht van de gemeente - de Milieudienst Midden-Holland onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit en akoestisch wegverkeerslawaai in de Kuiperstraat.

Op grond van het milieuonderzoek behoeven geen maatregelen te worden getroffen.

De initiatiefgroep Raambuurt is met een brief geïnformeerd over de resultaten en men krijgt een kopie van de rapportage van de Milieudienst.

Verder is bezien hoe de vrachtautoproblematiek Kuiperstraat (krappe ruimte en schade aan de bebouwing) kan worden opgelost. In de "Nota Grote Voertuigen Gouda" wordt voorgesteld om de Kuiperstraat, tussen Keizerstraat en Peperstraat, af te sluiten voor vrachtwagens.

### *Onderzoek sluijverkeer*

Grontmij krijgt vervolgens opdracht om aan de hand van een kentekenonderzoek en tellingen de aanwezigheid en de omvang van sluijverkeer in de Kuiperstraat vast te stellen. Om een betrouwbaar beeld te krijgen moet dit onderzoek in een verkeerskundig gezien "gemiddelde" maand worden uitgevoerd. Derhalve is het onderzoek in oktober 2007 uitgevoerd. Begin 2008 is de definitieve versie van het rapport beschikbaar.

Medio februari 2008 ontvangt de initiatiefgroep Raambuurt een brief over de resultaten van het onderzoek van Grontmij en het hieruit voortvloeiende besluit van B en W. Een kopie van het rapport van Grontmij wordt aan de initiatiefgroep ter beschikking gesteld.

Uit het onderzoek blijkt het volgende: er is sprake van sluijverkeer in de Kuiperstraat. Per etmaal maken in totaal (gemiddeld) 575 motorvoertuigen van de Kuiperstraat gebruik. Hiervan is 22,8% oftewel 131 motorvoertuigen aan te merken als sluijverkeer, volgens de omschrijving zoals deze hierboven is aangegeven.

Op grond van de geringe hoeveelheid sluijverkeer in de Kuiperstraat – heeft het college besloten geen maatregelen te treffen ter wering van dit verkeer. Over dit besluit, met de bijbehorende overwegingen, is de initiatiefgroep geïnformeerd.

### *Bestemming en besluit college*

In het Mobiliteitsplan heeft de Kuiperstraat de functie bestemming en volgens de categorisering van "Duurzaam Veilig" de functie van erftoegangsweg. Het intensiteitscriterium van "Duurzaam Veilig" geeft aan dat op een erftoegangsweg een etmaalintensiteit van 2,5 à 3.000 mvt/etmaal goed past. Het gemiddeld aantal auto's dat daadwerkelijk via de Kuiperstraat rijdt bedraagt 575 mvt/etmaal. Dit aantal past ruimschoots binnen het intensiteitscriterium van "Duurzaam Veilig".

Daarnaast heeft het college geconstateerd dat maatregelen ter wering van sluijverkeer in de Kuiperstraat gevolgen heeft voor het bestemmingsverkeer binnenstad en derhalve gevolgen voor andere straten, omdat

autoverkeer zich zal gaan verplaatsen. Het college wil in dit verband de lusten en de lasten zo gelijk mogelijk verdelen.

### **Hoe nu verder**

Mij is inmiddels gebleken dat de opmerking in mijn brief van 12 maart jl. aan de Initiatiefgroep Raambuurt over het intensiteitscriterium van "Duurzaam Veilig" leidt tot een misverstand. Ik zou van mening zijn dat 3.000 auto's door de Kuiperstraat zouden moeten kunnen, zonder dat er sprake is van een verkeersonveilige situatie. Dat is niet de bedoeling geweest.

Ik heb aan willen geven dat vanuit de criteria in het kader van verkeersveiligheid bij een 'erftoegangsweg', in principe 2.500 – 3.000 mvt/etmaal mogelijk is. Ik ken de Kuiperstraat met de gevels vlak aan de weg in een historisch deel van de stad. Daarbij passen geen 2.500 – 3.000 mvt/etmaal.

Gelukkig rijdt dit aantal auto's er ook niet. Het zijn er 575 per etmaal. Desalniettemin geven bewoners aan ook met dit aantal problemen te hebben.

Op dit moment zie ik geen alternatieve oplossingen voor de Kuiperstraat, zonder andere straten in de Binnenstad extra te belasten. Na openstelling van de Zuidwestelijke Randweg zal het verkeersbeeld op de singels, maar ook het sluipverkeer in de binnenstad, anders zijn dan nu. Hoe anders is op dit moment niet met zekerheid te zeggen. Vandaar dat ik een halfjaar na openstelling van de Zuidwestelijke Randweg een onderzoek wil starten naar de verkeerssituatie op de singels en op de Veerstal en daarbij tevens wil kijken naar de verkeerscirculatie in de binnenstad.