

Evaluatie Pilot autoluwe Nieuwe Veerstal



Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectteam gemeente Gouda

Projectteam Goudappel

Status

Gemeente Gouda

Evaluatie Pilot autoluwe Nieuwe Veerstal

011269.20220823.R1.02

26 augustus 2022

Mette Corsel en Siep van Jaarsveld

Marco de Baat en Nico Dogterom

Definitief

© Copyright Goudappel BV 26-8-22



Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Inhoudsopgave

Samenvatting **1**

1. Aanleiding en achtergrond **3**

2. Opzet van de pilot **7**

2.1	Tijdelijke proefopstellingen	7
2.2	Omleidingsroute en bebordingsplan	9
2.3	Ontheffing voor bestemmingsverkeer	9
2.4	Planning en randvoorwaarden	11
2.5	Monitoring en evaluatie	12

3. Extra proef Haastrechtsebrug **16**

4. Effecten pilot Nieuwe Veerstal **18**

4.1	Verkeersintensiteiten	18
-----	-----------------------	----

4.2	Reguliere verkeerssituatie	24
4.3	Doorstroming	25
4.4	Ervaringen bewoners, bezoekers, ondernemers	30
4.5	Bezoekersaantallen	33

5. Conclusies en aanbevelingen **34**

5.1	Conclusies	34
5.2	Randvoorwaarden aan invoering	36
5.3	Korte(re) termijn mogelijkheden	38
5.4	Vervolgproces	41

Separate bijlagedocumenten

Bijlagedocument A. Enquêteresultaten

Bijlagedocument B. Reistijdmetingen per traject

Bijlagedocument C. Drone-onderzoek rotondes N207 ZWR

Bijlagedocument D. Reactienota n.a.v. zienswijzen stakeholders

Samenvatting

Aanleiding en achtergrond

In maart 2022 is de pilot Autoluwe Nieuwe Veerstal uitgevoerd. Doel van de pilot was om in de praktijk te onderzoeken wat de effecten zijn van het afsluiten van de Nieuwe Veerstal voor doorgaand autoverkeer. Bestemmingsverkeer van de binnenstad hield (middels een ontheffing) toegang. De pilot is onderdeel van het Verkeerscirculatieplan (VCP), dat in juni 2021 is vastgesteld door de raad.

Het autoluw maken van de Nieuwe Veerstal biedt kansen om Gouda weer met de Hollandsche IJssel te verbinden, en van de Nieuwe Veerstal een aantrekkelijke plek te maken om te verblijven, recreëren en te wandelen en te fietsen. Nu is de Nieuwe Veerstal een verkeersbarrière. Belangrijkste alternatieve route is de Zuidwestelijke Randweg, deze weg is beter ingericht op grotere hoeveelheden verkeer.

Ook een proefopstelling bij Haastrechtsebrug

Aanvullend is de pilot ook gecombineerd met een extra proefopstelling rond de Haastrechtsebrug. Dit naar aanleiding van een renovatie van de Haastrechtsebrug binnen afzienbare tijd, en de wens om te onderzoeken of minder verkeersruimte mogelijk is zodat in een nieuwe inrichting fietsers meer ruimte gegeven kan worden.

Gedurende 4 weken is de Nieuwe Veerstal met tijdelijke verkeersmaatregelen afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Aan weerszijden van het afgesloten wegdeel stonden verkeersregelaars om bestemmingsverkeer (met ontheffing) door te laten. De pilot kende een opbouwend karakter: starten in een rustigere vakantieperiode (fase 1), een periode met normaal verkeer (fase 2), en een aanvullende proefopstelling bij de Haastrechtsebrug (fase 3). Fase 3 bleek al snel niet haalbaar en voor ongewenste filevorming op de N228 te zorgen. Deze extra proefopstelling is dan ook vroegtijdig stopgezet, en geconcludeerd is dat minder rijstroken rond de Haastrechtsebrug niet haalbaar is. Om de fietsinfrastructuur te verbeteren zijn andere maatregelen nodig.

Verkeer tijdens pilot vooral naar ZWR en Singels, Kleiwegplein kon extra verkeersdruk niet goed aan met hinder op singels tot gevolg

Door de autoluwe Nieuwe Veerstal is gemotoriseerd verkeer uitgeweken naar andere routes. Op de Zuidwestelijke Randweg werd het 20% drukker, maar ook op de singels rond de binnenstad reed er 10 tot 15% meer gemotoriseerd verkeer. Dat is niet wenselijk voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid aldaar. Ook zorgde dit voor extra belasting van het Kleiwegplein, en ontstonden er geregeld langere wachtrijen rond dit drukke kruispunt. Dit zorgde voor hinder bij aanwonenden en bij fietsers. De zuidwestelijke randweg bleef ondanks meer drukte prima

functioneren, maar vertoonde wel de eerste tekenen van overbelasting. Voor een robuust randwegennet is uitbreiding van de rotondes noodzakelijk, ook gezien de toekomstige verkeersgroei. Op de Nieuwe Veerstal zelf reed 80% minder verkeer. Het autoluwe regime kan daarmee goede kansen bieden de Nieuwe Veerstal een geheel andere inrichting te geven met meer ruimte voor lopen, fietsen en verblijven.

Randvoorwaarden autoluwe Nieuwe Veerstal: Kleiwegplein en rotondes Zuidwestelijke Randweg

Het autoluw maken kan vanuit verkeerskundig perspectief enkel als eerst de verkeersintensiteit op de singels verlaagd is (door herinrichting van de singels naar 30-inrichting en aanpassing van het Kleiwegplein) en de capaciteit van de rotondes op de Zuidwestelijke Randweg is uitgebreid (voor een robuust wegennetwerk). Het gaat echter lange tijd in beslag nemen om deze randvoorwaarden in te vullen. De herinrichting van de singels is in de 1^e tranche (2022-2027) van het VCP voorzien en het Kleiwegplein in de 2^e tranche (2028-2032). Verder staat uitbreiding van de rotondes van de Zuidwestelijke Randweg nog niet in het uitvoeringsprogramma van de provincie, en heeft de provincie nu ook keuzes te maken in bestaande projecten vanwege oplopende uitvoeringskosten en beperkte budgetten.

Dijkwerkzaamheden bieden herinrichtingskansen op de korte termijn

Het autoluw maken van de Nieuwe Veerstal schuift dan ook naar de lange termijn, en kan naar verwachting niet eerder dan 2035 worden uitgevoerd. Er is echter op de korte termijn een kans de inrichting van de Nieuwe Veerstal te verbeteren, omdat het Hoogheemraadschap voornemens is werkzaamheden uit te voeren aan de dijk van de Nieuwe Veerstal. Aangeraden wordt dan ook deze dijkwerkzaamheden aan te

grijpen om de Nieuwe Veerstal een andere inrichting te geven die passend is bij de huidige verkeersintensiteiten maar ook meer ruimte geeft aan lopen, fietsen en verblijven. De inrichting van de Nieuwe Veerstal stamt nog uit de tijd dat dit de provinciale route naar de Krimpenerwaard was, en de verkeersintensiteit twee keer zo hoog was.

Herinrichtingsmogelijkheden zonder autoluw-regime

Ook zonder het autoluw maken van de Nieuwe Veerstal zijn er kansen de verkeersruimte te verkleinen, zodat er ruimte komt voor andere doeleinden. Zo valt onder meer te denken aan:

- Versmallen van de rijbaan.
- Elementenverharding of streetprint (i.p.v. strak asfalt).
- Profiel met brede fietsstroken (i.p.v. inrichting als gebieds-ontsluitingsweg met middenlijn en vrijliggende fietspaden).
- Verlaging van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/h op de Nieuwe Veerstal tussen het Buurtje en de Fluwelensingel.

Nadere analyse moet uitwijzen of op korte termijn ook:

- De primaire route op de aanliggende kruispunten aangepast kan worden (primaire route niet meer over de Nieuwe Veerstal, maar afbuigend naar het Buurtje en de Fluwelensingel).
- De verkeerslichten op de Nieuwe Veerstal bij de West- en Oosthaven weggehaald kunnen worden.
- Een extra verkeersdosering ingesteld kan worden. Bijvoorbeeld door een nieuw verkeerslicht of voetgangersoversteek te realiseren nabij het Buurtje of de Schielands Hoge Zeedijk.

1. Aanleiding en achtergrond

Pilot is onderdeel van het Verkeerscirculatieplan

De gemeenteraad van Gouda heeft in juni 2021 ingestemd met het Verkeerscirculatieplan Gouda. Dit verkeersplan zal de komende jaren verder worden uitgewerkt en gefaseerd worden ingevoerd in vier tranches met maatregelen. De gemeenteraad heeft de 1^e tranche maatregelen vastgesteld en hiervoor financiering beschikbaar gesteld. Onderdeel van de 1^e tranche is de pilot autoluwe Nieuwe Veerstal, waarin in de praktijk proefondervindelijk wordt bekeken of een definitieve herinrichting met een autoluw karakter mogelijk is.

Het autoluw maken van de Nieuwe Veerstal biedt kansen om Gouda weer met de Hollandsche IJssel te verbinden. Tot de aanleg van de Nieuwe Veerstal in 1957 was Gouda vele eeuwenlang op dit water georiënteerd. De Nieuwe Veerstal is met 11.000 verkeersbewegingen per dag een verkeersbarrière tussen de stad en het water. In het verleden was de verkeersintensiteit op de Nieuwe Veerstal nog hoger, en functioneerde het als een belangrijke ontsluiting voor de Krimpenerwaard.



Figuur 1.1: Mogelijke nieuwe inrichting Nieuwe Veerstal (inzet: huidig)

Zuidwestelijke Randweg om Nieuwe Veerstal te ontlasten

In 2012 is de Zuidwestelijke Randweg geopend, zodat doorgaand verkeer van/naar de Krimpenervaard niet meer over de Nieuwe Veerstal hoefde te rijden. Sindsdien is de verkeersintensiteit op de Nieuwe Veerstal verminderd, maar heeft de inrichting van de straat nog geen kwaliteitsimpuls gekregen. Er rijdt momenteel nog te veel verkeer om naar een inrichting te gaan met meer ruimte voor lopen, fietsen en verblijfskwaliteit. Bij de totstandkoming van het Verkeerscirculatieplan is dan ook onderzocht wat gedaan kan worden om de verkeersintensiteit hier verder te verminderen, om hier een aantrekkelijke plek van te maken.

Verkeerseffecten onderzocht met het verkeersmodel

De effecten van een knip en selectieve toegang op de Nieuwe Veerstal voor al het doorgaande autoverkeer zijn onderzocht met het regionale verkeersmodel. Met een knip kan de Nieuwe Veerstal autoluw worden gemaakt, waardoor kansen ontstaan om de inrichting aan te passen en hier een nieuwe verblijfsplek te creëren (eventueel met horeca). Het verkeer dat nu op de Nieuwe Veerstal rijdt zal volgens het verkeersmodel grotendeels verplaatsen naar de Zuidwestelijke Randweg, waar de verkeersintensiteit met 70 à 80% toeneemt. Op de Nieuwe Veerstal daalt de verkeersintensiteit met bijna 90%, enkel bestemmingsverkeer van/naar de binnenstad en busverkeer blijft nog over.

De Zuidwestelijke randweg heeft nu nog enige restcapaciteit, maar volgens het verkeersmodel kan deze niet alle verkeerstoename in het geval van een knip bij de Nieuwe Veerstal opvangen. Er zijn dan ook capaciteitsuitbreidingen nodig van de rotondes bij Middelblok en de Polderrotonde. Maar ook bij uitbreiding van de rotondes is het

verkeerseffect volgens het verkeersmodel op de Zuidwestelijke Randweg bij een knip hoog, en is het nog maar de vraag of de weg het extra verkeer aan kan. Uit modelanalyses van de randweg blijkt dat de doorstroming onder druk komt te staan. Mobiliteit is echter geen exacte wetenschap. Mobiliteit gaat over het gedrag van mensen en de keuzes die een ieder maakt om zich te verplaatsen en van A naar B te komen. Een verkeersmodel is dan ook een vereenvoudiging van de werkelijkheid, en kan er soms naast zitten. Daarom kunnen praktijkproeven nuttig zijn om maatregelen beter af te wegen.

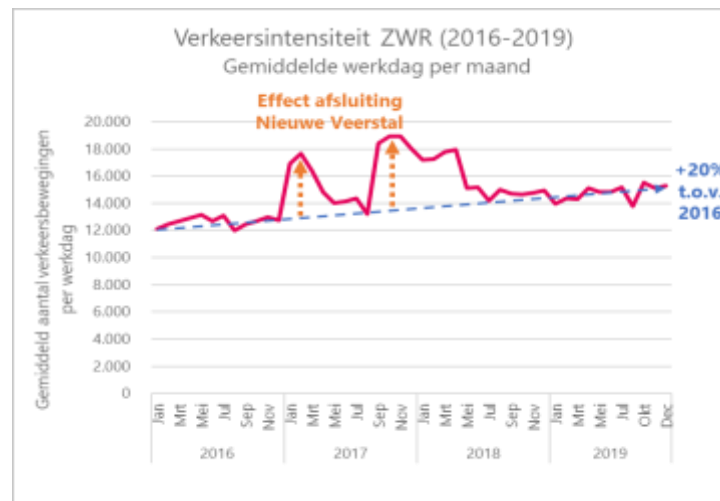
Verkeerseffecten tijdens dijkwerkzaamheden 2017/2018

In 2017 en 2018 is de Nieuwe Veerstal twee keer een langere periode (geheel/deels) afgesloten geweest voor het autoverkeer vanwege dijkwerkzaamheden aan de Goejanverwelledijk. Tijdens deze afsluitingen werd het autoverkeer omgeleid over de Zuidwestelijke Randweg.



Figuur 1.2: Dijkwerkzaamheden aan de Goejanvervelledijk en de omleidingsroute

Uit deze periode zijn verkeerstellingen geëvalueerd om de verkeers-effecten van de tijdelijke afsluiting van de Nieuwe Veerstal inzichtelijk te maken. In de grafiek van figuur 1.3 zijn de verkeersintensiteiten op een gemiddelde werkdag weergegeven in de periode 2016-2019. In de grafieken zijn goed de twee periodes af te leiden gedurende welke de Nieuwe Veerstal was afgesloten voor autoverkeer. De eerste afsluitingsperiode betrof ongeveer januari 2017 tot en met maart 2017, en de tweede afsluiting betrof september 2017 tot en met april 2018. Uit de verkeersmetingen blijkt dat op de Zuidwestelijke Randweg sprake was een verkeerstoename van circa +35% tot +40%, wat overeenkomt met circa 5.000 verkeersbewegingen per dag. Dat is minder dan verwacht mag worden op basis van de verkeersintensiteiten van de Nieuwe Veerstal en modelanalyses.



Figuur 1.3: Ontwikkeling verkeersintensiteit Zuidwestelijke randweg (gem. werkdag per maand in de periode 2016-2019)

Een deel van het verkeer dat over de Nieuwe Veerstal reed (vóór de werkzaamheden) koos een route via de Koningin Wilhelminaweg en de Fluwelen- en Blekerssingel. Op die wegen nam het verkeer in diezelfde periode iets toe. Echter werd circa 30% van het oorspronkelijke verkeer dat eerder over de Nieuwe Veerstal reed elders niet meer teruggezien. Een deel van het verkeer was dan ook 'verdamp't. Dit kan komen doordat mensen de fiets pakten in plaats van de auto, of hun verplaatsing niet meer maakten. Ook laat de grafiek zien dat de verkeersintensiteiten op de Zuidwestelijke Randweg tussen januari 2016 en december 2019 is toegenomen door een autonome groei van het autoverkeer; in 4 jaar tijd is het verkeer met 20% toegenomen. Deze groei komt door een toenemend aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de regio, en een toenemend autogebruik. Deze groei zet door naar de toekomst.

Ruimtelijke kansen, maar verkeerskundig onzeker: daarom pilot

Al geruime tijd staat in de stedenbouwkundige visie voor de binnenstad van Gouda de ambitie de binnenstad met de Hollandsche IJssel te verbinden. Herinrichting van het Nieuwe Veerstalgebied kan een aantrekkelijke verblijfsruimte opleveren. Het VCP biedt de kans hierin een stap te zetten. Overwegende dat tijdens de dijkwerkzaamheden van de Goejanverwelledijk in 2017/2018 de verkeerseffecten minder groot waren dan op basis van modelprognoses verwacht werd, dat de Zuid-westelijke Randweg toen goed bleef functioneren, is in het VCP besloten om de pilot uit te voeren.

2. Opzet van de pilot

De opzet van de pilot is op voorhand uitgewerkt in een plan van aanpak, welke is besproken met diverse stakeholders en aan het college en de raad is voorgelegd. Na vaststelling van het plan van aanpak is de pilot uitgevoerd in het voorjaar van 2022. In dit hoofdstuk beschrijven we in meer detail de opzet van de pilot.

2.1 Tijdelijke proefopstellingen

In de pilot wordt de Nieuwe Veerstal voor een tijdelijke periode afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Enkel bestemmingsverkeer van/naar de binnenstad mag over de Nieuwe Veerstal blijven rijden. Daarmee wordt de beoogde eindsituatie nagebootst, en neemt de verkeersintensiteit op de Nieuwe Veerstal naar verwachting dusdanig af dat hier een aantrekkelijke verblijfsruimte gecreëerd kan worden. Verkeer wordt omgeleid over de N207 Zuidwestelijke Randweg, de provinciale weg die ten zuiden van de Gouwe is gelegen parallel aan de Nieuwe Veerstal en Rotterdamseweg. Gedurende de proef geldt tijdelijk een maximumsnelheid van 30 km/h op de Nieuwe Veerstal, en worden de verkeerslichten nabij het tolhuis tijdelijk uitgezet (oranje knipperend).



Figuur 2.1: De N207 Zuidwestelijke randweg is de belangrijkste omleidingsroute



Figuur 2.2: Tijdelijke afsluiting van de Nieuwe Veerstal met verkeersborden

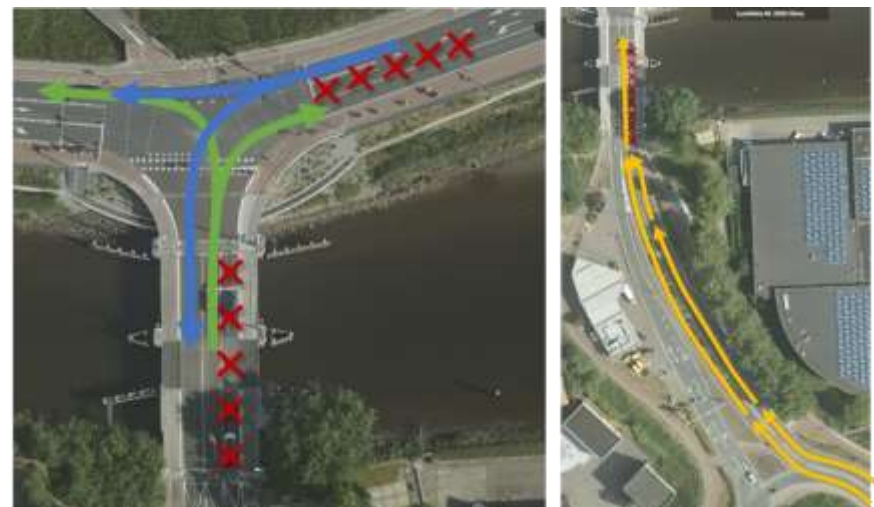
Pilot kent 3 fases

De pilot bestaat uit drie fases, waarin de pilot geleidelijk aan wordt opgeschaald en de pilot tijdens een relatief rustigere periode beheerst van start kan gaan. De drie fases zijn:

1. **Startfase:** de pilot begint in het weekend en in de vakantieperiode, dit is rustiger qua autoverkeer.
2. **Hoofdfase:** de pilot wordt na een acceptabele startfase voortgezet buiten de vakantie (normaal verkeersniveau).
3. **Haastrechtsebrug:** de pilot Nieuwe Veerstal wordt uitgebreid met een extra proefopstelling rond de Haastrechtsebrug.

Fase 3: proefopstelling Haastrechtsebrug

In fase 3 van de pilot wordt onderzocht of de verkeersruimte op de Haastrechtsebrug anders ingedeeld kan worden met meer ruimte voor fietsers en minder ruimte voor autoverkeer. In de huidige situatie zijn er op de brug en de Goejanverwelledijk 3 rijstroken voor autoverkeer, met aan weerszijden smalle éénrichtingsfietspaden. De Haastrechtsebrug is onderdeel van een belangrijke regionale fietsroute tussen de Krimpenerwaard en Gouda (en tevens onderdeel van een Langeafstand Fietsroute). Dagelijks maken vele fietsers (o.a. scholieren) gebruik van deze brug. De huidige inrichting voelt niet fijn en veilig aan voor fietsers. Uit onderzoek blijkt echter dat de huidige brug niet verbreed kan worden zonder complexe en kostbare aanpassingen aan de fundering van de brug. Daarop is het idee geopperd om de ruimte anders te verdelen. Het is echter onzeker of dit in de praktijk haalbaar is, en daarom is dit meegenomen in deze pilot. Dergelijke proeven worden vaker gedaan, zoals in 2021 door de gemeente Rotterdam bij de Erasmusbrug waarbij autoverkeer een rijstrook minder beschikbaar had en deze ruimte ten goede kwam aan fietsers en voetgangers.



Figuur 2.3: In fase 3 was er minder verkeersruimte op de Haastrechtsebrug



Figuur 2.4: Met tijdelijke belijning en een pijlwagen is één rijstrook afgekruid

2.2 Omleidingsroute en bebordingsplan

Tijdens de proef is (doorgaand) autoverkeer omgeleid via de N207 Zuidwestelijke Randweg. Automobilisten zijn met borden langs de weg tijdig geïnformeerd over de omleidingsroute. Hiervoor is een bebordingsplan uitgewerkt, met de exacte locatie en invulling van de tijdelijke verkeersmaatregelen. Autoverkeer kan uiteraard ook via andere routes rijden, maar deze zijn niet aangewezen. Doel van het VCP is namelijk om verkeer te stimuleren zoveel mogelijk van de hoofd- en randwegen gebruik te maken in plaats van straten door woonwijken.



Figuur 2.5: Bebordingsplan omleidingsroute via Zuidwestelijke randweg

2.3 Ontheffing voor bestemmingsverkeer

In de beoogde eindsituatie blijft het mogelijk voor bestemmingsverkeer om via de Nieuwe Veerstal de binnenstad in en uit te rijden. In de pilot wordt dit nagebootst door bestemmingsverkeer ontheffing te verlenen. Aan weerszijden van de Nieuwe Veerstal nabij het Buurtje en op de T-splitsing met de Fluwelensingel stonden verkeersregelaars om voertuigen te controleren op ontheffingen en voertuigen door te laten of naar de omleidingsroute te verwijzen. Overigens gaat het hier over gemotoriseerd verkeer; fietsverkeer en voetgangers bleven toegang houden tot de Nieuwe Veerstal.

Doelgroepen die toegang houden

Doelgroepen die toegang bleven houden tot de Nieuwe Veerstal:

- Bewoners woonachtig in de binnenstad
- Ondernemers met een onderneming in de binnenstad
- Bezoekers aan horeca of hotel die een reservering konden tonen
- Logistiek/bevoorradingsverkeer/pakketdiensten binnenstad (te herkennen aan het voertuigtype)
- Marktkooplui (enkel op donderdag en zaterdag)
- Openbaar vervoer (lijnbus 196)
- Nood- en hulpdiensten (inclusief vrijwilligers van de brandweer)
- Voertuigen ten behoeve van leerlingenvervoer naar scholen in de binnenstad en ten behoeve van vervoer voor dagactiviteiten-centrum voor gehandicapten

Nadere toelichting per doelgroep

Bezoekers aan de binnenstad kunnen in de beoogde eindsituatie ook via de Nieuwe Veerstal de binnenstad in- en uitrijden, maar deze groep

is lastiger te bereiken door de beperkte pilotperiode. Daarom werden bezoekers aan de binnenstad omgeleid naar de andere invalsroutes van de binnenstad en de parkeerlocaties buiten de singels (parkeerterrein Klein Amerika, Vossenburchkade, Schouwburgplein, Stationsgarage). Enkel bezoekers aan horeca of hotel die een reservering konden tonen, kregen toegang tot de Nieuwe Veerstal.

Bewoners en ondernemers uit de binnenstad kregen per brief een ontheffing thuis of bij de onderneming opgestuurd. Middels het tonen van de ontheffing aan de verkeersregelaars bij de éntree van de Nieuwe Veerstal kregen deze bestuurders doorgang tot de Nieuwe Veerstal. In principe kreeg ieder huishouden één ontheffing. In de binnenstad geldt de regel dat ieder huishouden maximaal één parkeervergunning mag hebben. Het komt in de binnenstad incidenteel voor dat meer auto's geparkeerd kunnen worden op eigen terrein. Deze huishoudens konden een extra ontheffing aanvragen.

Logistiek/bevoorradersverkeer/pakketdiensten met een bestemming in de binnenstad kregen ook ontheffing om gebruik te blijven maken van de Nieuwe Veerstal. Dit betreft vaak voertuigen van heel veel verschillende transport-/vervoerbedrijven. Het is daardoor lastig om deze bedrijven/voertuigen aan te schrijven en een papieren ontheffing te geven, dat was praktisch niet haalbaar. Daarom werd door de verkeersregelaars ter plekke beoordeeld of het voertuig bestemmingsverkeer betrof. Vaak is aan het type voertuig en de buitenkant te zien of het bevoorradersverkeer betreft, dit zijn doorgaans bestelbusjes en vrachtauto's met het bedrijfslogo en belettering aan de buitenkant van het voertuig.

Op donderdag is de kaasmarkt en op zaterdag de warenmarkt op de Markt in Gouda. Marktkooplui mochten van de Nieuwe Veerstal gebruik blijven maken op marktdagen voor toegang tot de binnenstad. Bus 196 bleef tijdens de pilot over de Nieuwe Veerstal en Rotterdamseweg rijden. De bus is eenvoudig herkenbaar vanaf de buitenkant, zodat verkeersregelaars bussen snel doorgang konden verlenen.

Met het bebordingsplan werden weggebruikers vroegtijdig geïnformeerd over de afsluiting bij de Nieuwe Veerstal. Daarmee is getracht te voorkomen dat er veel auto's de Nieuwe Veerstal op zouden rijden en zouden moeten keren als bleek dat ze geen ontheffing hadden. Auto's zonder ontheffing konden keren bij het Buurtje en terug over de Rotterdamseweg wegrijden. Dit verkeer hoefde dus niet door Korte Akkeren heen, hetgeen niet wenselijk was. Vanaf de Goejanverwelledijk dienden auto's op de rijbaan te keren. Voor vrachtauto's was keren niet mogelijk, deze werden door de verkeersregelaar doorgelaten indien ze zonder ontheffing inreden, om gevaarlijke situaties of blokkades van het kruispunt te voorkomen.

2.4 Planning en randvoorwaarden

De pilot liep van maandag 28 februari 2022 tot en met zondag 27 maart 2022. Deze periode is gekozen zodat de pilot niet gelijktijdig met activiteiten van Gouda 750 plaatsvonden. Dit evenement kan extra bezoekersstromen naar de stad aantrekken, waardoor de situatie minder representatief kon zijn. Verder is gekozen om de pilot vroeg in 2022 uit te voeren, omdat er in 2023 groot onderhoud aan de Haastrechtsebrug gepland staat. Om eventueel werk met werk te maken is het nodig vroegtijdig te weten of de verkeersruimte op de Haastrechtsebrug anders ingedeeld kan worden.

Weekplanning

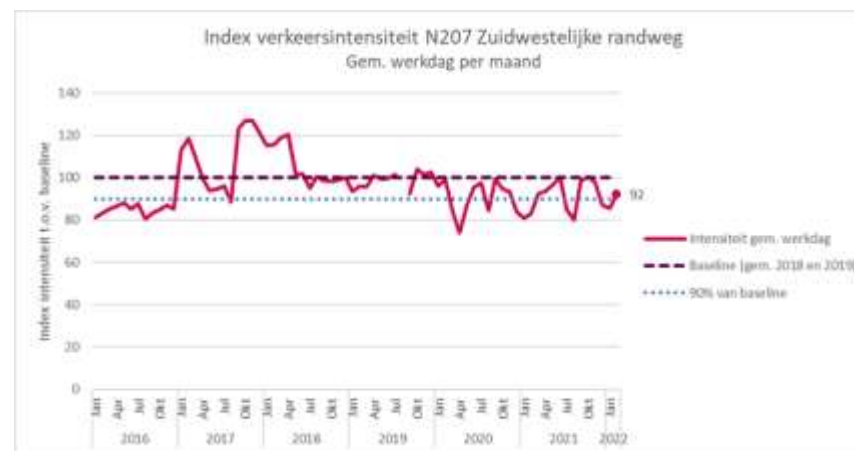
Verder heeft de periode voor de pilot een nulmeting plaatsgevonden, en een nameting na de pilot. De planning was als volgt:

- week 8: 0-meting;
- week 9: fase 1 (voorjaarsvakantie);
- week 10: fase 2a (normaal verkeer);
- week 11: fase 2b (met optimalisatie VRI Kleiwegplein)*;
- week 12: fase 3 (Haastrechtsebrug);
- week 13: Nieuwe Veerstal weer open, nameting;
- week 14 en later: evalueren effecten.

* In eerste instantie is het verkeerslicht bij het Kleiwegplein niet aangepast. Door de pilot kreeg het kruispunt echter extra verkeer te verwerken, waardoor de instelling van de verkeerslichten niet meer goed aansloten is op de verkeersvraag. Daarom is aan het begin van week 11 de afstelling van het verkeerslicht bij het Kleiwegplein aangepast, om de verkeersafwikkeling te verbeteren (met minder wachttijd tot gevolg).

Randvoorwaarde: representatieve verkeerssituatie

Begin 2022 waren nog effecten van de coronapandemie merkbaar. In de winter van 2021/2022 golden beperkende maatregelen om de verspreiding van het virus te beperken. Deze zijn gefaseerd in januari en februari allemaal opgeheven. Gaandeweg zijn mensen dus ook weer hun 'normale' gedrag aan gaan houden, met meer mobiliteit tot gevolg. Om een goede praktijkproef uit te kunnen voeren is een representatief verkeersniveau van belang. Daarom is op voorhand de randvoorwaarde gesteld dat het verkeersniveau op de N207 Zuidwestelijke randweg maximaal 10% onder het normale verkeersniveau mag liggen. Het normale verkeersniveau is de verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag in de representatieve weken van 2018 en 2019 (situatie vóór corona). De week voor de pilot lag het verkeersniveau op de Zuidwestelijke Randweg op 92% van het normale verkeersniveau. Er was dus groen licht om met de pilot te starten.



Figuur 2.6: Index van de verkeersintensiteit op de N207 Zuidwestelijke randweg

Criteria voor vroegtijdige beëindiging pilot

Stremming van de Nieuwe Veerstal zorgt voor een hogere verkeersintensiteit op de N207 Zuidwestelijke randweg en andere wegen door Gouda. De druk op andere wegen mocht niet te hoog oplopen. Dit zou de bereikbaarheid van Gouda en de Krimpenerwaard onder druk kunnen zetten. Daarom is tijdens de pilot de verkeerssituatie gemonitord door de operationeel verkeersmanagers van de gemeente. Hiervoor zijn reistijdmetingen uitgevoerd op verschillende trajecten om de situatie te monitoren.

De pilot zou vroegtijdig stopgezet worden indien aan een van de volgende criteria werd voldaan:

- Als vijf dagen achter elkaar de reistijd op de randwegen oploopt tot drie of meer keer de 'free flow'-reistijd (reistijd bij een goede normale doorstroming).
- Als vijf dagen achter elkaar de reistijd op trajecten naar de parkeerlocaties in en rond de binnenstad oploopt tot drie of meer keer de 'free flow'-reistijd.
- Of als andere onacceptabele situaties zich voordoen naar het oordeel van de operationeel verkeersmanager.

De pilot Nieuwe Veerstal (fase 2) is de gehele periode actief geweest. Er werd niet aan de hiervoor genoemde criteria voldaan, dus was er geen reden de pilot vroegtijdig te beëindigen. Wel is fase 3 -met een extra proefopstelling bij de Haastrechtsebrug- eerder stopgezet. In hoofdstuk 3 wordt dit besluit -dat is genomen naar oordeel van de operationeel verkeersmanager- nader toegelicht.

2.5 Monitoring en evaluatie

Om de pilot te evalueren zijn voor, tijdens en na de pilot metingen uitgevoerd. Data is via verschillende wijzen ingewonnen. In tabel 2.1 is een overzicht opgenomen van de beoordelingscriteria, en de gebruikte data.

indicator	data	methode/bron
verkeersstromen	intensiteiten op alternatieve routes	pneumatische telslangen op gemeentelijke wegen, vaste telpunten op provinciale wegen
doorstroming	reistijden op trajecten	reistijdmetingen op vooraf ingestelde trajecten o.b.v. Floating Car Data van het NDW
	verkeersafwikkeling gemeentebreed	screenshots van de verkeerssituatie in Gouda op basis van Google Traffic
	verkeersafwikkeling rotondes N207	cameraobservaties middels drones van enkele spitsperiodes
beleving & economie	ervaringen inwoners, ondernemers, bezoekers	enquêtes via participatie-app en op straat
	aantal bezoekers binnenstad	indicatie van aantal bezoekers op basis van smartphone-gegevens

Tabel 2.1: Overzicht van indicatoren voor monitoring en evaluatie

De indicatoren worden hierna verder toegelicht:

- *Intensiteiten op alternatieve routes*

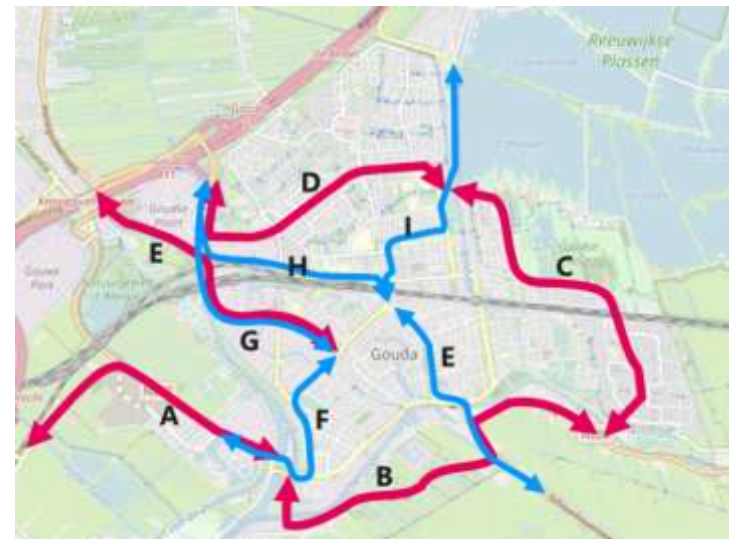
Voor, tijdens en na de pilot zijn de verkeersintensiteiten op diverse (potentieel) alternatieve routes geteld (zie figuur 2.7). Op de gemeentelijke wegen is dit gedaan met pneumatische telsingangen. Op provinciale wegen liggen vaste telpunten, die continu bemeten worden. De telcijfers zijn geanalyseerd om te bepalen in welke mate het drukker of rustiger is geworden tijdens de pilot autoluwe Nieuwe Veerstal.



Figuur 2.7: Meetlocaties intensiteiten alternatieve routes

- *Reistijden op trajecten*

Op diverse trajecten is de reistijd gemeten en gemonitord om te beoordelen wat de effecten zijn op de bereikbaarheid van parkeerlocaties rond de binnenstad en de doorstroming op de randwegen. De reistijden zijn bemeten op basis van gegevens uit navigatiesystemen en mobiele apparaten (floating car-data). De reistijdanalyses zijn voor maatgevende periodes uitgevoerd zoals de ochtend- en avondspits. Beoordeeld is in welke mate extra verkeer voor langere reistijden heeft gezorgd en of dit acceptabel is of niet. Daarbij geldt het criterium dat de reistijd in de spitsen maximaal 50% langer mag zijn dan de reistijd in de daluren.



Figuur 2.8: Trajecten waarvoor de reistijd is gemeten

- *Beeld van de verkeersafwikkeling gemeente breed*
De reistijdgegevens zijn puur cijfers, en kunnen soms lastiger te interpreteren zijn. Daarom zijn ook screenshots gemaakt van het actuele verkeersbeeld in Google Maps en TomTom routeplanner voor diverse momenten in de pilotperiode, en de weken ervoor en erna. Op basis van deze beelden zijn filekiemen opgespoord, en is een indruk verkregen van de verkeerssituatie op de verschillende momenten en in de verschillende periodes.



Figuur 2.9: Typische verkeerssituatie in de avondspits in en rond Gouda

- *Verkeersafwikkeling rotondes N207*
Middels drone-onderzoek is vanaf grote hoogte de verkeerssituatie bij enkele rotondes van de N207 bekeken. Door slimme videotechnieken zijn de camerabeelden automatisch uitgewerkt in aantallen voertuigen naar rijrichting, reistijden, en vertragingen. Van iedere rotonde is één ochtend- en één avondspits voor en tijdens de pilot geobserveerd.



Figuur 2.10: Bij vier rotondes/kruispunten op de N207 is de doorstroming in meer detail geanalyseerd middels drone-onderzoek

- *Ervaringen bewoners, ondernemers en bezoekers*
Data zeggen niet alles. De gemeente hecht waarde aan de ervaring van gebruikers. Daarom zijn bewoners, ondernemers en bezoekers gevraagd -middels een enquête- naar hun mening en visie op de pilot Nieuwe Veerstal. De enquête is uitgezet onder bewoners en ondernemers via de 'Gouda Denkt Mee'-app. Aanvullend zijn straat enquêtes gedaan om ook bezoekers van buiten Gouda te vragen naar hun ervaringen.
- *Aantal bezoekers in de binnenstad*
Door de pilot was het voor bezoekers niet meer mogelijk om met de auto via de Nieuwe Veerstal de binnenstad in te rijden. Bezoekers werden gestimuleerd om van de centrale parkeervoorzieningen gebruik te maken, zoals parkeerterrein Klein Amerika, of de garages Nieuwe Markt en Bolwerk. Het kan zijn dat bezoekers door de autoluwe Nieuwe Veerstal besloten niet meer naar Gouda af te reizen. Daarom is het van belang inzicht te krijgen in de bezoekersaantallen om te beoordelen in welke mate sprake was van eventueel wegblijven van bezoekers.

Hiervoor is bezoekersdata van Resono gebruikt. Deze partij gebruikt data uit smartphones om een indicatie te geven van het aantal bezoekers in een bepaald gebied. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar bewoners en bezoekers. Deze data is volledig geanonimiseerd en niet te herleiden naar individuen. Gebruikers hebben op voorhand toestemming gegeven voor het gebruik van hun data voor onderzoeksdoeleinden.

Aandachtspunt is wel het precieze verband tussen de pilot en het aantal bezoekers in de binnenstad. Ook het weer, evenementen en de coronamaatregelen hebben invloed op het aantal bezoekers in de stad. Daarom zijn statische analyses gedaan om te toetsen of de pilot significant effect heeft gehad, of dat verschillen in bezoekersaantallen past binnen een regulier patroon.

3. Extra proef Haastrechtsebrug

Minder ruimte voor autoverkeer op Haastrechtsebrug en Sportlaan

In fase 3 van de pilot Nieuwe Veerstal is, zoals eerder beschreven, een extra proefopstelling uitgetest rond de Haastrechtsebrug. Doel was om te onderzoeken of minder verkeersruimte op de brug en de Goejanverwelledijk/Sportlaan mogelijk is. De fietspaden rond de brug en het kruispunt zijn namelijk erg krap, en de wens is deze te verbeteren. Tijdens deze fase is zowel op de Haastrechtsebrug als op de Sportlaan bij het kruispunt één rijstrook voor autoverkeer afgekruid. Iedere richting had daardoor nog één rijstrook ter beschikking. Bij een positieve uitslag van de proef zou deze ruimte gebruikt kunnen worden voor bredere fietspaden.



Figuur 3.1: Ook op de Goejanverwelledijk was één rijstrook afgekruid

Extra proefopstelling eerder afgebroken

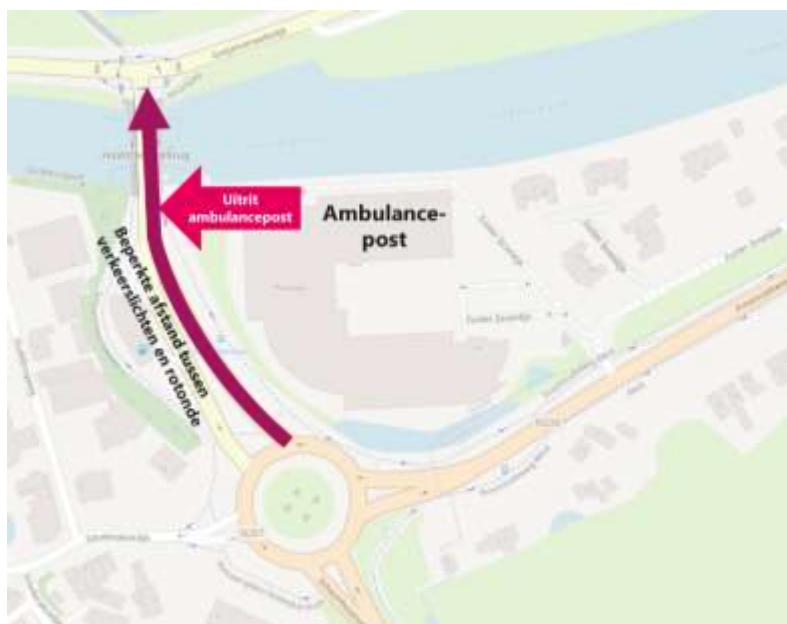
Fase 3 is eerder afgebroken vanwege onacceptabele filevorming op de N228. Het kruispunt van de Haastrechtsebrug en de Goejanverwelledijk was niet in staat het verkeer met minder verkeersruimte goed af te wikkelen. In de ochtend- en avondspits ontstonden lange wachtrijen vanaf de verkeerslichten. Deze wachtrij liep op tot op de rotonde van de N207 en N228. Daardoor liep ook het verkeer op de rotonde vast, waardoor verkeer op met name de N228 geblokkeerd werd. De file op de N228 liep bijna op tot het kruispunt met de Goverwellesingel.



Figuur 3.2: Beeld van de verkeerssituatie tijdens fase 3, met daarop zichtbaar de filevorming op de Haastrechtsebrug, de Sportlaan en met name de N228

Bereikbaarheid Krimpenerwaard en ambulancepost onder druk

Door deze filevorming op de N228 stond de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard onder druk. De N228 heeft een randwegfunctie voor verkeer in Gouda, maar is ook een regionale verbinding voor Krimpenerwaard-verkeer. Verder is in de oksel van de Haastrechtsebrug en de N228 een ambulancepost gelegen. In de ochtend- en avondspits hadden ambulances moeite om uit te rijden. Dat is onacceptabel geacht, en daarom is deze extra proefopstelling bij de Haastrechtsebrug eerder afgebroken.



Figuur 3.3: De ambulancepost heeft een uitrit net ten zuiden van de Haastrechtsebrug en ondervond hinder van de pilot

Conclusie: verkeersruimte op de Haastrechtsebrug kan niet verminderd worden

De conclusie van fase 3 is dan ook dat het niet mogelijk/wenselijk is om op de Haastrechtsebrug een rijstrook voor het autoverkeer op te heffen. De bereikbaarheid van de Krimpenerwaard wordt hiermee nadelig beïnvloed, ook wordt de N228 als randweg minder aantrekkelijk omdat hier files en vertragingen ontstaan én ambulances hebben meer moeite met uitrijden waardoor de aanrijdtijden langer worden.

Tijdens fase 3 reed er minder verkeer over de Haastrechtsebrug, en desondanks liep het verkeer hier vast. Ook de korte afstand tussen de verkeerslichten en de rotonde speelt hierbij een rol. Doordat één rijstrook werd afgesloten, liep de wachtrij bij de verkeerslichten sneller op richting de rotonde. Eén rijstrook op de brug voor verkeer Gouda in is onvoldoende om het verkeer voldoende vlot af te wikkelen.

Gezien de uitkomsten van fase 3 wordt in de rest van dit evaluatie-rapport niet verder ingegaan op de effecten van fase 3, maar wordt gefocust op de effecten van de pilot autoluw Nieuwe Veerstal (fase 2).

4. Effecten pilot Nieuwe Veerstal

Dit hoofdstuk presenteert de effecten van de pilot autoluwe Nieuwe Veerstal (fase 2). Daarbij wordt ingegaan op de effecten op de verkeersintensiteiten en de doorstroming van het verkeer op wegen in en rondom Gouda. Ook zijn de resultaten van een onderzoek naar de beleving van de afsluiting van de Nieuwe Veerstal onder bewoners en bezoekers van Gouda gepresenteerd en wordt ingegaan op de bezoekersaantallen in de binnenstad van Gouda ten tijden van de pilot.

4.1 Verkeersintensiteiten

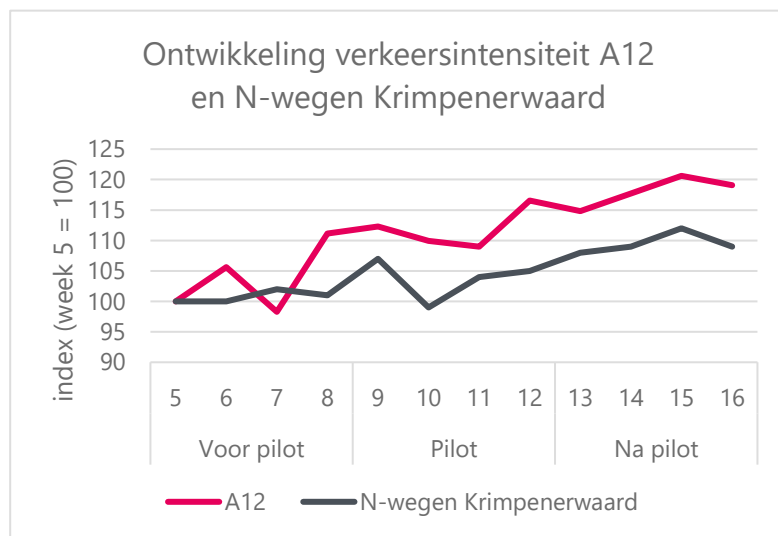
Gedurende een aantal weken in en rondom de pilot zijn de verkeersintensiteiten op wegen in en rondom Gouda gemeten. Op wegen in Gouda zijn met behulp van tijdelijke telslangen de verkeersintensiteiten geteld. Op provinciale wegen rondom Gouda zijn permanente provinciale telpunten gelegen. Figuur 4.1 toont een kaart met de telpunten die voor de evaluatie zijn gebruikt.

Voor de evaluatie van de verkeersintensiteiten in de pilotperiode zijn de intensiteiten zoals gemeten in fase 2 gebruikt. Deze zijn vergeleken met de verkeersintensiteiten in de weken na de pilot. Dit is de referentieperiode.



Figuur 4.1: Tellocaties verkeersintensiteiten

Omdat de meetperiode plaatsvond in het voorjaar van 2022, kan er sprake zijn van een groei van de verkeersintensiteiten als gevolg van de versoepeling van maatregelen tegen de verspreiding van COVID-19. Figuur 4.2 laat de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten zien op zowel de A12 ter hoogte van Gouda als op een combinatie van 7 provinciale wegen in de Krimpenerwaard. Deze grafiek laat een toenemende trend in de verkeersintensiteit zien. Om de effecten van de pilot op de wegen in en rond Gouda vast te stellen moet voor deze autonome groei van de verkeersintensiteit gecorrigeerd worden. Dit is gedaan met behulp van statistische technieken.



Figuur 4.2: Ontwikkeling verkeersintensiteit A12 en verschillende N-wegen in de Krimpenerwaard

4.1.1 Gemeentelijke wegen

Figuur 4.3 toont de procentuele toe- of afname van het verkeer in de pilot in vergelijking met de referentieperiode voor de gemeentelijke telpunten. De precieze intensiteiten zijn opgenomen in tabel 4.1. Deze tabel geeft ook weer of de verschillen in intensiteiten statistisch significant zijn, dat wil zeggen dat het verschil niet aan toeval geweten kan worden. Daarbij is gecorrigeerd voor de autonome groei in de verkeersintensiteiten.



Figuur 4.3: Afwijking verkeersintensiteiten gemeentelijke wegen tijdens pilot ten opzichte van de referentie

meetpunt	intensiteit tijdens pilot	intensiteit buiten pilot	rel. verschil	abs. verschil	statistisch significant verschil*
08 Fluwelensingel	10.600	9.480	+12%	+1.120	X
07 Kattensingel	8.360	7.570	+10%	+790	X
03 Westhaven	1.220	1.120	+9%	+100	X
02 het Buurtje	1.740	1.670	+4%	+70	
11 Kleiwegbrug	4.050	4.000	+1%	+50	
16 Goverwellesingel	8.560	8.660	-1%	-100	
09 Pottersbrug	6.120	6.220	-2%	-100	
10 Tiendewegbrug	1.950	2.120	-8%	-170	
06 Kon. Wilhelminaweg	11.990	12.600	-5%	-610	
13 Burg. Jamessingel	22.430	23.160	-3%	-730	
04 Oosthaven	870	1.720	-49%	-850	X
14 Joubertstraat	9.110	10.150	-10%	-1.040	X
12 Nieuwe Gouwe O.Z.	22.100	23.270	-5%	-1.170	
15 Sportlaan	5.750	7.410	-22%	-1.660	X
05 Rotterdamseweg	4.800	8.410	-43%	-3.610	X
01 Schielands Hoge Zeedijk	2.150	10.460	-79%	-8.310	X

* Gecorrigeerd voor autonome groei i.v.m. versoepeling maatregelen COVID-19.

Tabel 4.1: Verkeersintensiteit gemeentelijke wegen tijdens de pilot en in referentieperiode

Uit tabel 4.1 valt af te lezen (zie meetpunt Schielands Hoge Zeedijk) dat op de Nieuwe Veerstal het verkeer gedurende de pilot met zo'n 80% is afgenomen. Het resterende deel van het verkeer dat de afgesloten Nieuwe Veerstal gebruikt is klaarblijkelijk bestemmingsverkeer. Ook de Rotterdamseweg, in het verlengde van de Nieuwe Veerstal, kent logischerwijs een aanzienlijke afname van het verkeer (-43%).

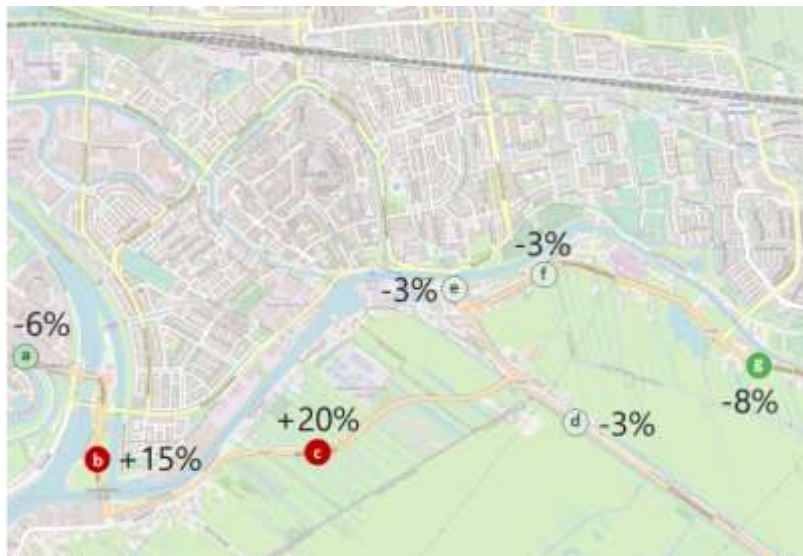
Op de Oosthaven is het autoverkeer met ongeveer de helft afgenomen. De Oosthaven is een eenrichtingsweg, die vanaf de Nieuwe Veerstal de binnenstad inleidt. Op de Westhaven, de weg aan de overzijde van de haven, de eenrichtingsweg van de binnenstad naar de Nieuwe Veerstal, is het verkeer met 9% toegenomen. De exacte reden voor deze toename is niet bekend, maar mogelijk is tijdens de pilot extra verkeer door de binnenstad gaan rijden om zo de singels en de drukte daarop te ontwijken. Sluipverkeer door de binnenstad is onwenselijk, gezien de smalle straten en de functie van deze straten.

Op de singels is gedurende de pilot het verkeer significant toegenomen. Op de Fluwelensingel is de toename van het autoverkeer 12% en op de Kattensingel is dat 10%. Een deel van het verkeer dat onder gewone omstandigheden via de Nieuwe Veerstal rijdt, rijdt tijdens de afsluiting van de Nieuwe Veerstal om via de singels.

De Sportlaan kent een significante afname van het autoverkeer. Tijdens de pilot lag het autoverkeer hier 22% lager. Vermoedelijk is dit deels ook verkeer wat normaal via de Nieuwe Veerstal rijdt, maar nu via heel andere routes is gaan rijden, de fiets heeft genomen of thuis is gebleven.

4.1.2 Provinciale wegen

De verkeersintensiteiten op relevante provinciale wegen in en rondom Gouda zijn gemeten aan de hand van permanente meetpunten van de provincie Zuid-Holland (zie figuur 4.4 en tabel 4.2). Ook is de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten inzichtelijk gemaakt van enkele meetpunten op grotere afstand bij de Nieuwe Veerstal vandaan (figuur 4.3).



Figuur 4.4: Afwijking verkeersintensiteiten provinciale wegen tijdens pilot ten opzichte van de referentie

meetpunten nabij de Veerstal	intensiteit tijdens pilot	intensiteit buiten pilot	rel. verschil	abs. verschil	statistisch significant verschil*
C N207 Zuidwestelijke Randweg	18.080	15.100	+2.980	+20%	X
B N207 Gouderaksebrug	21.640	18.790	+2.850	+15%	X
F N228 Gouda	10.570	10.900	-330	-3%	
E N207 Haastrechtsebrug	14.240	14.660	-420	-3%	
D N207 Stolwijk	15.590	16.110	-520	-3%	
A N207 Westergouwe	20.240	21.630	-1.390	-6%	

Gecorrigeerd voor autonome groei i.v.m. versoepeling maatregelen COVID-19

Tabel 4.2: Verkeersintensiteit provinciale wegen tijdens de pilot en in referentieperiode, meetlocaties nabij Nieuwe Veerstal

locaties verder weg	intensiteit		rel. verschil	abs. verschil	statistisch significant verschil*
	intensiteit tijdens pilot	buiten pilot			
Goudse Poort	37.680	37.700	-20	-0%	
G N228 Haastrecht	6.920	7.560	-640	-8%	
N207 Weegje	12.750	13.440	-690	-5%	
N207 A12 - kruising	12.430	13.440	-1.010	-8%	
N457 Westergouwe	22.180	23.240	-1.060	-5%	
gemiddeld	18.390	19.080	-690	-4%	

* Gecorrigeerd voor autonome groei i.v.m. versoepeling maatregelen COVID-19.

Tabel 4.3: Verkeersintensiteit provinciale wegen tijdens de pilot en in de referentieperiode, meetlocaties nabij Nieuwe Veerstal

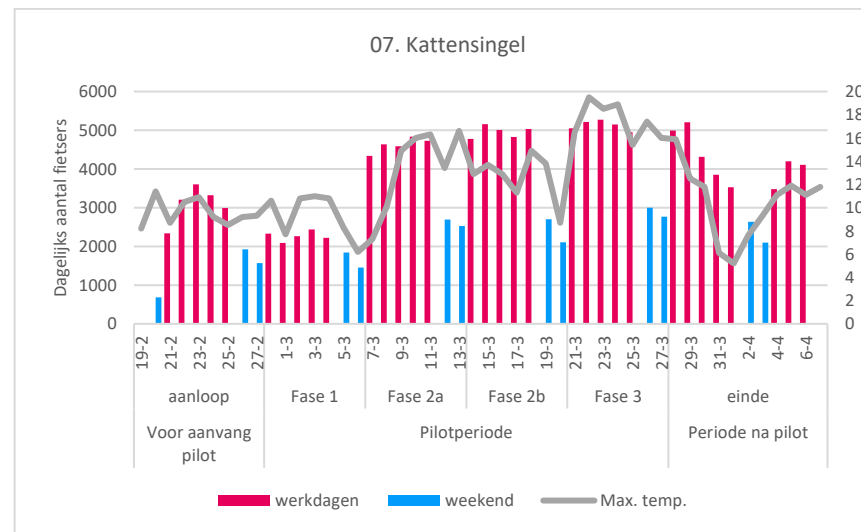
Op de omleidingsroute is een toename van het autoverkeer te zien. Op het meetpunt N207 Zuidwestelijke Randweg ligt het verkeer tijdens de pilot 20% hoger in vergelijking met de referentie. Op het meetpunt N207 Gouderaksebrug is dat 15%. Daarentegen is aan beide zijden van de omleidingsroute op de provinciale wegen juist een afname van het verkeer zichtbaar. Het feit dat gedurende de pilot het verkeer op deze punten lager is dan in de referentieperiode houdt verband met de algemene ontwikkeling van het autoverkeer. Figuur 4.2 laat zien dat in week 10 en 11 -fase 2- de index van het algemene verkeer lager ligt dan in de periode na de pilot, de referentie.

Op de N207 bij Westergouwe kent het verkeer tijdens de pilot een sterkere reductie dan op de wegen aan de andere zijde van de omleidingsroute. Daarnaast valt op dat op het meetpunt N228 bij Haastrecht de verkeersintensiteiten tijdens de pilot 8% lager ligt ten

opzichte van de referentie. Deze afname is niet goed te duiden. Op de meetpunten F (N228 Gouda) en 16 (Goverwellesingel) ligt het verkeer namelijk respectievelijk 3 en 1% lager tijdens de pilot. Echter in al deze gevallen is het verschil niet statistisch significant, en dus niet toe te schrijven aan de pilot.

4.1.3 Fietsverkeer

Er is ook gekeken naar de ontwikkeling in het aantal fietsers op een aantal belangrijke routes van en naar de binnenstad. Het betreft de volgende wegen: het Buurtje, Westhaven, Oosthaven, Koningin Wilhelminaweg, Kattensingel, Fluwelensingel en Joubertstraat. De fietsintensiteiten zijn door dezelfde tijdelijke telslangen gemeten als waarmee het autoverkeer is geteld. De ontwikkeling van het aantal fietsers op deze punten is vergeleken met de ontwikkeling van het aantal fietsers op andere telpunten op grotere afstand van de pilot die dus ook niet of nauwelijks beïnvloed zijn door de pilot (de referentie). Met statistische analyses is beoordeeld of het aantal fietsers op de telpunten rond de binnenstad/Nieuwe Veerstal significant afwijken van de referentie.



Figuur 4.5: Aantal fietsers per dag op de Kattensingel (afgezet tegen de maximale dagtemperatuur als indicatie voor het weer)

Op alle fietsroutes is tijdens de pilotfase meer fietsverkeer waargenomen dan buiten de pilot. Dit is in grote mate aan de betere weersomstandigheden tijdens de pilotfase te relateren; de gemiddelde temperatuur lag tijdens de pilot hoger dan in de referentieperiode. Het aantal fietsers laat dan ook een sterke relatie zien met de trend van het weer (combinatie van regen/droog, warm/koud, wind/windstil).

Op de Westhaven, Oosthaven en Joubertstraat lag de fietsintensiteit tijdens de pilotfase echter structureel hoger door de pilot (na correctie voor de weersomstandigheden). Dit doet vermoeden dat tijdens de afsluiting van de Nieuwe Veerstal meer mensen met de fiets naar de binnenstad zijn gegaan. Wellicht gold de fiets tijdens de pilot voor een deel van de ritten als vervanging van de auto, gegeven dat tegelijk het autoverkeer op de Oosthaven, Sportlaan en Joubertstraat significant is afgenomen. Voor de Kattensingel, het voorbeeld van figuur 4.5, is geen statisch significant verschil gevonden voor het aantal fietsers tijdens de pilot en daarbuiten.

4.1.4 Algemene conclusies verkeersintensiteiten

Tijdens de afsluiting van de Nieuwe Veerstal is 20% van het autoverkeer dat normaal gesproken deze weg gebruikt overgebleven. Ook het autoverkeer op de Rotterdamseweg, Oosthaven, Joubertstraat en Sportlaan laat een afname zien dat aan de pilot toe te wijzen is. Op de singels en de Zuidwestelijke Randweg nam het verkeer tijdens de pilot structureel toe. Op veel andere meetpunten ligt het autoverkeer tijdens de pilot lager in vergelijking met de referentieperiode, maar hangt dit samen met de autonome ontwikkeling in het autoverkeer en is dit in de meeste gevallen niet aan de pilot te relateren.

De hogere verkeersintensiteiten op de singels zijn een belangrijk aandachtspunt, want deze gaan in tegen de doelstelling van het VCP en de gemeente om de verkeersdruk op de singels juist te verlagen. De verkeersdruk op de singels is aan de hoge kant, en met het VCP wordt beoogd deze verkeersdruk te verlagen. Daar zijn diverse maatregelen voor opgenomen, zoals de aanpassing van het Kleiwegplein en de herinrichting van de Fluwelen- en Blekerssingel naar 30 km/h.

Voor de situatie op de singels is het van belang dat deze maatregelen worden uitgevoerd om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.

Niet al het verkeer dat normaal op de Nieuwe Veerstal rijdt wordt elders teruggezien. Er 'missen' circa 2.000-3.000 motorvoertuigen. Dat suggereert dat een deel van het autoverkeer dat normaal over de Nieuwe Veerstal rijdt 'verdwenen' is. Wellicht zijn er als gevolg van de afsluiting van de Nieuwe Veerstal minder autoritten gemaakt. De hogere fietsintensiteiten tijdens de pilot doet vermoeden dat een deel van de autoritten tijdens de pilot met de fiets is gemaakt, maar ook kan het zijn dat mensen vaker zijn thuis gebleven en hun verplaatsing niet hebben gemaakt of hebben uitgesteld. Op korte termijn kan het zijn dat mensen een bepaalde activiteit niet hebben gedaan, en uitgesteld hebben tot na de pilot. Op de lange termijn zal dit naar verwachting minder voorkomen, waardoor er tijdens de pilot mogelijk meer verkeer 'verdamp't is dan op de langere termijn verwacht mag worden.

4.2 Reguliere verkeerssituatie

In figuren 4.6 en 4.7 zijn momentopnames van een ochtend- en een avondspits weergegeven. De verkeerssituatie kan van dag tot dag verschillen, maar op diverse trajecten is sprake van structurele doorstromingsproblemen die bijna dagelijks voorkomen. Deze knelpunten zijn er ook zonder (pilot) autoluwe Nieuwe Veerstal, en voor een goede interpretatie van reistijdanalyses is het belangrijk zicht te hebben op structurele doorstromingsknelpunten. De licht- en donkerrode lijnen duiden op respectievelijk lichte en hevige filevorming.

In de ochtendspits is op werkdagen dagelijks filevorming op de N207 bij Westergouwe. De file begint vaak bij rotonde 't Weegje, en de wachtrij kan oplopen tot aan sluiseland. De rotonde kan de verkeershoeveelheid niet aan waardoor hier een wachtrij ontstaat. Ook op de A20 is vaak sprake van file richting Rotterdam. Binnen Gouda is het 's ochtends met name rond de Goudse Poort en de Burgemeester Jamessingel druk, en ook rond het Kleiwegplein en op de Spoorstraat.

In de avondspits komen min of meer dezelfde locaties terug als in de ochtendspits. Op de N207 en N457 is het enige verschil dat het 's avonds de andere rijrichting betreft. Er is een duidelijke woon-werk-pendel zichtbaar van automobilisten die 's ochtends vanuit de Krimpenerwaard (en zuidkant Gouda) richting de A20 rijden en 's middags de andere kant op terug naar huis. Dit zorgt opnieuw bij de N207 en N457 voor doorstromingsproblemen. Ook de Spoorstraat richting het Kleiwegplein is vaak druk met wachtrijen in de tunnel tot soms voorbij het kruispunt met de Burgemeester Jamessingel.



Figuur 4.6: Typische verkeerssituatie in de ochtendspits (di 29 mrt 08.30 uur)



Figuur 4.7: Typische verkeerssituatie in de avondspits (di 29 mrt 16.45 uur)

4.3 Doorstroming

Op diverse trajecten is de reistijd gemeten. Het gaat om 5 trajecten op de randwegen en om 5 trajecten vanaf de randen van de stad naar belangrijke parkeerlocaties rondom de binnenstad. De reistijden zijn in beeld gebracht met *floating car data* (FCD), data uit navigatiesystemen en mobiele telefoons. Daarbij is gekeken naar de gemiddelde reistijd in de ochtendspits (07.00-09.00 uur), de avondspits (16.00-18.00 uur) en een gemiddelde van de gehele dag (excl. de nacht).

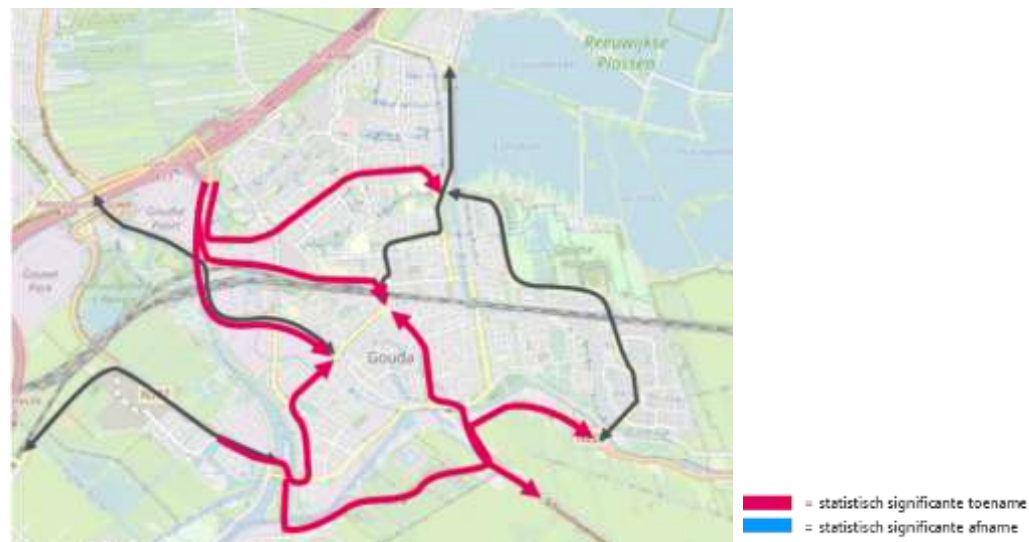
Er is getoetst of sprake is van een statistisch significant verschil tussen de reistijd tijdens de pilot en de reistijd in de referentieperiode. Daarbij is, in tegenstelling tot de verkeersintensiteit, niet gecorrigeerd voor de autonome ontwikkeling van de verkeersintensiteit, omdat de relatie tussen de reistijd en intensiteit niet lineair is.

Enige vertraging in de ochtend- en avondspits hoeft niet erg te zijn. Het is onmogelijk om ieder moment van de dag vlot door te kunnen rijden. De gemeente Gouda heeft als doel gesteld dat de reistijd in de ochtend- en avondspits maximaal 1,5 keer de reistijd overdag -wanneer er maar beperkt vertragingen optreden (de free flow-reistijd)- mag zijn.

4.3.1 Ochtendspits

Tabel 4.4 op de volgende pagina geeft de reistijden weer zoals die gemeten zijn in de ochtendspits. De tabel geeft de reistijden tijdens de pilotperiode en de referentieperiode, alsmede de 'free flow'-reistijd, de reistijd tijdens de daluren. Ook is weergegeven in welke mate het voorkomt dat de reistijd tijdens de pilot een factor 1,5 hoger is dan de 'free flow'-reistijd. Verder geeft figuur 4.8 de trajecten weer waar een

statistisch significant verschil in reistijd is gemeten tijdens de pilot. Op deze trajecten heeft de pilot dan ook daadwerkelijk effect gehad op de doorstroming van het verkeer. In de ochtendspits is op diverse trajecten sprake van toenames in de reistijd. Het betreft op een na allemaal trajecten de stad in, richting het Kleiwegplein. Ook de zuidwestelijke randweg krijgt met langere reistijden te maken. Dat hoeft niet meteen problematisch te zijn, daarom is in tabel 4.4 ook weergegeven met hoeveel de reistijd toeneemt, en hoe de reistijd zich verhoudt tot de norm van maximaal 1,5 keer de 'free flow'-reistijd. Aandachtspunt is wel dat ook nood- en hulpdiensten hier extra reistijd/hinder van ervaren en aanrijdtijden zullen toenemen.



Figuur 4.8: Ontwikkeling gemiddelde reistijden op trajecten, ochtendspits (statistisch significante *toename/afname* of geen verschil)

Tijdens de ochtendspits kennen meerdere trajecten de stad in een statistisch significante toename van de reistijd. Het gaat onder andere om de twee trajecten vanaf de Goudse Poort richting de Binnenstad, via enerzijds de Burgemeester Jamessingel en de Spoorstraat, en anderzijds via de Nieuwe Gouwe O.Z. naar het Pottersplein. In de ochtendspits is er veel verkeer dat via deze trajecten de stad inrijdt en het criterium >1,5 'free flow'-reistijd wordt op deze trajecten geregeld overschreden. Een verslechtering van de doorstroming op deze trajecten draagt niet bij aan de ambitie van de gemeente op het gebied van auto-bereikbaarheid. De pilot heeft op deze trajecten statisch significante effecten, van zo'n 30 tot 40 seconden extra reistijd.

Ook op enkele trajecten aan de zuidkant van Gouda rondom de pilotlocatie bij de Nieuwe Veerstal zijn statisch significante effecten gemeten. Op de Fluwelensingel/Blekerssingel is de reistijd in beide richtingen toegenomen, al is de verkeersdoorstroming hier in de ochtendspits nog goed. De Zuidwestelijke Randweg kent alleen in de richting van Haastrecht een toename van de reistijd. Het criterium >1,5 'free flow'-reistijd wordt ook op dit traject echter niet (structureel of regelmatig) overschreden.

traject	rijrichting	free flow reistijd	buiten pilot		tijdens pilot	
			reistijd	> 1.5x free flow	reistijd	> 1.5x free flow
Noordelijke stadsweg	Goudse Hout	5:33	6:08	incidenteel	6:53	incidenteel
Burg. van Reenensingel	A12	5:24	5:35		5:32	
Oostelijke stadsweg	Krimpenerwaard	6:02	6:00		6:08	
Goudse Houtsingel	Gouda Noord	6:04	6:36		6:20	
N207 en N457 Westergouwe	Gouda	4:05	4:25		4:28	
	A20	4:13	6:39		7:10	
Zuidelijke randweg	Haastrecht	5:19	5:22	incidenteel	5:31	incidenteel
N207 & N228	A20	5:00	5:15		5:28	
Westelijke inrikker	Pottersplein	4:56	4:59		5:04	
Nieuwe Gouwe O.Z.	Coenecoopbrug	4:43	4:53		4:52	
Goudse Poort - Kleiwegplein	A12	4:50	5:10		5:04	
	Kleiwegplein	5:29	5:49	geregeld	6:20	geregeld
Goudse Poort - Pottersplein	A12	5:52	4:21		4:22	
	Pottersplein	4:07	4:34	geregeld	5:19	geregeld
Schoonhoven - Kleiwegplein	Schoonhoven	4:02	3:53	incidenteel	4:04	incidenteel
	Kleiwegplein	4:25	4:24	incidenteel	4:58	incidenteel
Westergouwe - Pottersplein	Pottersplein	4:17	4:24	incidenteel	4:41	incidenteel
	Westergouwe	4:22	5:01		5:02	
Reeuwijk - Kleiwegplein	Reeuwijk	5:01	5:16		5:19	
	Kleiwegplein	5:49	6:06		5:50	

 = statistisch significante toename
 = statistisch significante afname

Tabel 4.4: Gemiddelde reistijden tijdens de pilot en in de referentieperiode, ochtendspits

4.3.2 Avondspits

Tabel 4.5 geeft de reistijden zoals die gemeten zijn in de avondspits. In de avondspits kennen verschillende trajecten naar het Kleiwegplein en Pottersplein een statistisch significante toename van de reistijd. Op de Zuidwestelijke Randweg is er in de avondspits in beide richtingen sprake van een toename van de reistijd. In de richting van Haastrecht is er een aanzienlijke toename van de reistijd, met 44 seconden. Dit zorgt dat de grenswaarde van 1,5 keer free flow geregeld wordt overschreden, maar zeker nog niet dagelijks. De verkeersintensiteit zit dicht tegen de capaciteit van de rotonde bij Middelblok aan.

Het valt op dat op het traject N207 en N457 Westergouwe sprake is van een afname van de reistijd. Dit hangt waarschijnlijk samen met het feit dat op dit traject 6% minder verkeer is gemeten tijdens de pilot in vergelijking met de referentiesituatie. Wanneer de verkeersintensiteit in de pilotperiode op hetzelfde niveau zou zijn geweest als tijdens de referentieperiode, zou dat mogelijk tot verdere toename van de reistijd op de Zuidelijke Randweg hebben kunnen leiden.

Ook het traject Goudse Poort -> Kleiwegplein valt op. De reistijd neemt toe, en op dit traject is al bijna dagelijks sprake van filevorming en lang(ere) wachttijden.

Verder geldt voor de meeste trajecten dat de pilot er of geen significant op heeft gehad, of dat de reistijden nog prima binnen de grenswaarde blijft.

traject	rijrichting	free flow reistijd	buiten pilot		tijdens pilot	
			> 1.5x free reistijd	flow	> 1.5x reistijd	free flow
Noordelijke stadsweg	Goudse Hout	5:33	6:17		6:16	
Burg. van Reenensingel	A12	5:24	5:25		5:24	
Oostelijke stadsweg	Krimpenervaard	6:02	6:09		6:08	
Goudse Houtsingel	Gouda Noord	6:04	6:05		6:05	
N207 en N457	Gouda	4:05	6:46	dagelijks	5:50	dagelijks
Westergouwe	A20	4:13	4:18	incidenteel	4:07	incidenteel
Zuidelijke randweg	Haastrecht	5:19	5:34	incidenteel	6:18	geregeld
N207 & N228	A20	5:00	4:57	incidenteel	5:02	incidenteel
Westelijke inrikker	Pottersplein	4:56	5:18		5:13	
Nieuwe Gouwe O.Z.	Coenecoopbrug	4:43	4:45		4:42	
Goudse Poort -	A12	4:50	5:02		4:58	
Kleiwegplein	Kleiwegplein	5:29	6:17	dagelijks	6:58	dagelijks
Goudse Poort -	A12	5:52	4:17		4:14	
Pottersplein	Pottersplein	4:07	4:51		4:54	
Schoonhoven -	Schoonhoven	4:02	4:08		4:09	
Kleiwegplein	Kleiwegplein	4:25	4:13		4:31	
Westergouwe -	Pottersplein	4:17	4:24	incidenteel	4:34	incidenteel
Pottersplein	Westergouwe	4:22	4:50		4:55	
Reeuwijk - Kleiwegplein	Reeuwijk	5:01	5:14		5:11	
	Kleiwegplein	5:49	6:04	incidenteel	6:15	incidenteel

* In fase 2 van de pilot.

Tabel 4.5: Gemiddelde reistijden tijdens pilot en in referentieperiode, avondspits

4.3.3 Gehele dag

Ten slotte is gekeken naar de ontwikkeling in de reistijd gedurende de gehele dag. De resultaten laten een diffuus beeld zien. Op een aantal trajecten is een afname van de reistijd te zien gedurende de pilot. De trajecten in de omgeving van de Nieuwe Veerstal laten daarentegen een toename van de reistijd zien. Op het traject op de singels wordt gedurende de dag geregeld de 'free flow'-reistijd met een factor 1,5 overschreden. Op de Zuidelijke Randweg in de richting van Haastrecht gebeurt dit incidenteel.

De extra reistijd op diverse routes kan voor extra reistijd voor nood- en hulpdiensten hebben gezorgd. Er is geen inzicht in de daadwerkelijke effecten op de aanrijtijden van nood- en hulpdiensten, maar effecten kunnen niet uitgesloten worden.



Figuur 4.9: Ontwikkeling gemiddelde reistijden op trajecten, avondspits (statistisch significante *toename*/*afname* of geen verschil)

traject	richting	free flow reistijd	reistijd buiten pilot	reistijd tijdens pilot	reistijd > 1.5x free flow?*
Noordelijke stadsweg	Goudse Hout	5:33	5:39	5:45	incidenteel
Burg. van Reenensingel	A12	5:24	5:21	5:20	
Oostelijke stadsweg	Krimpenerwaard	6:02	6:01	6:00	
Goudse Houtsingel	Gouda Noord	6:04	6:05	6:01	nooit
N207 en N457 Westergouwe	Gouda	4:05	4:40	4:29	dagelijks
	A20	4:13	4:43	4:34	
Zuidelijke randweg	Haastrecht	5:19	5:21	5:35	incidenteel
N207 & N228	A20	5:00	5:01	5:03	
Westelijke inrikker	Pottersplein	4:56	4:59	4:56	nooit
Nieuwe Gouwe O.Z.	Coenecoopbrug	4:43	4:42	4:41	
Goudse Poort - Kleiwegplein	A12	4:50	4:53	4:52	
	Kleiwegplein	5:29	5:40	5:36	
Goudse Poort - Pottersplein	A12	5:52	4:11	4:10	
	Pottersplein	4:07	4:17	4:20	
Schoonhoven - Kleiwegplein	Schoonhoven	4:02	3:58	4:01	
	Kleiwegplein	4:25	4:16	4:32	geregeld
Westergouwe - Pottersplein	Pottersplein	4:17	4:16	4:21	incidenteel
	Westergouwe	4:22	4:32	4:29	
Reeuwijk - Kleiwegplein	Reeuwijk	5:01	5:04	5:02	
	Kleiwegplein	5:49	5:52	5:43	incidenteel

* In fase 2 van de pilot.

 = statistisch significante toename

 = statistisch significante afname

Tabel 4.6: Gemiddelde reistijden tijdens pilot en in referentieperiode, gehele dag

4.3.4 Effect optimalisatie VRI Kleiwegplein

In de tweede week van fase 2 zijn de verkeerslichten bij het Kleiwegplein anders ingesteld. Bij dit kruispunt vinden in de reguliere situatie geregeld opstoppen plaats. Er werd rekening gehouden met een verdere verslechtering van de doorstroming bij de afsluiting van de Nieuwe Veerstal. Daarom is gedurende de pilot een alternatieve afstelling van de verkeerslichten ingevoerd, om daarmee de doorstroming te optimaliseren.

Tabel 4.7 toont de reistijden op drie van de geselecteerde trajecten die naar het Kleiwegplein leiden, gedurende drie verschillende perioden (ochtend-, avondspits en gehele dag). Alleen op het traject via de Fluwelensingel en de Blekerssingel, (Schoonhoven -> Kleiwegplein) is een statistisch significante verandering van de reistijd zichtbaar, wanneer gekeken wordt naar het gemiddelde over de gehele dag. Op dit traject is de reistijd afgenomen na invoering van de alternatieve afstelling van de verkeerslichten bij het Kleiwegplein.

Het resultaat is enigszins verwonderlijk omdat de optimalisatie wel voor minder overschrijdingen van de grenswaarde heeft gezorgd, zo blijkt uit de reistijdanalyses in bijlagedocument B en de reistijdverhouding ten opzichte van de 'free flow'-reistijd.

traject	richting	reistijd fase 2a	reistijd fase 2b
ochtendspits			
Goudse Poort - Kleiwegplein	Kleiwegplein	6:15	6:26
Schoonhoven - Kleiwegplein	Kleiwegplein	5:04	4:52
Reeuwijk - Kleiwegplein	Kleiwegplein	5:43	5:57
avondspits			
Goudse Poort - Kleiwegplein	Kleiwegplein	6:49	7:08
Schoonhoven - Kleiwegplein	Kleiwegplein	4:00	4:13
Reeuwijk - Kleiwegplein	Kleiwegplein	6:15	6:14
gehele dag			
Goudse Poort - Kleiwegplein	Kleiwegplein	5:32	5:40
Schoonhoven - Kleiwegplein	Kleiwegplein	4:38	4:26
Reeuwijk - Kleiwegplein	Kleiwegplein	5:40	5:46

 = statistisch significante toename
 = statistisch significante afname

Tabel 4.7: Gemiddelde reistijden tijdens fase 2a en 2b op trajecten naar het Kleiwegplein

4.4 Ervaringen bewoners, bezoekers, ondernemers

Gedurende de pilot zijn bewoners, bezoekers en ondernemers bevroegd naar hun ervaring met de afsluiting van de Nieuwe Veerstal. De enquête bevatte onder meer vragen over de ervaren bereikbaarheid in Gouda, de ervaren hinder van de afsluiting en de houding ten aanzien van het definitief autoluw maken van de Nieuwe Veerstal. Daarbij werd de beoogde situatie beschreven en visualisaties van het voorstel getoond. Er zijn vier verschillende enquêtes uitgezet, met elk hun eigen focus en doelgroep.

4.4.1 Bewoners (Gouda denkt mee)

Via de Gouda denkt mee-app hebben 2.324 respondenten hun mening gegeven over de afsluiting van de Nieuwe Veerstal. Via deze app kunnen inwoners van Gouda hun mening geven over verschillende onderwerpen in de stad. Tijdens de pilot heeft de gemeente actief gecommuniceerd dat inwoners hun mening ten aanzien van de afsluiting van de Nieuwe Veerstal konden geven via deze app. Alle inwoners konden hun mening geven. Vooral inwoners van Binnenstad, Korte Akkeren, Kort Haarlem en Goverwelle hebben meegedaan met het onderzoek.

Inwoners die via de Gouda denkt mee-app hun mening hebben gegeven zijn overwegend negatief over de pilot. 70-90% van de inwoners gaf aan redelijk tot veel hinder ervaren te hebben in de bereikbaarheid (afhankelijk van de wijk, m.u.v. binnenstad). 65% van de respondenten geeft aan de binnenstad met de auto slechter te kunnen

bereiken en 75% geeft aan andere bestemmingen dan de binnenstad met de auto slechter te kunnen bereiken.

50% van de respondenten is het helemaal oneens met de stelling 'De herinrichting van de Nieuwe Veerstal maakt de binnenstad aantrekkelijker voor inwoners van Gouda'. Zo'n 30% van de respondenten is het hier in verschillende mate mee eens.

Wanneer respondenten gevraagd wordt naar de mate waarin men een definitieve herinrichting een goed idee vindt is in de resultaten een onderscheid te zien tussen inwoners uit de binnenstad en inwoners uit andere wijken. De meerderheid van de binnenstadbewoners is voorstander van de herinrichting, terwijl inwoners uit andere wijken het in meerderheid geen goed idee vinden (zie figuur 4.10).



Figuur 4.10: Mate waarin bewoners het eens zijn met de stelling: 'Ik vind de herinrichting van de Nieuwe Veerstal een goed idee'

4.4.2 Bezoekers binnenstad (enquête op straat)

Een tweede onderzoek richtte zich op bezoekers van de binnenstad die met de auto zijn gekomen. Op twee zaterdagen in maart zijn enquêtes in de binnenstad van Gouda afgenomen. Deze zijn afgenomen op routes van parkeergarages naar de binnenstad. Alleen bezoekers die met de auto naar de binnenstad zijn gekomen zijn gevraagd deel te nemen aan het onderzoek. In totaal hebben 296 respondenten deelgenomen aan dit onderzoek, waarvan 219 respondenten van buiten Gouda afkomstig waren.

Van de bezoekers die van buiten Gouda afkomstig zijn gaf 88% aan geen hinder van de afsluiting van de Nieuwe Veerstal te hebben ervaren. Deze groep bezoekers beoordeelde de bereikbaarheid van de binnenstad met de auto met een rapportcijfers 7,8. De mate waarin men makkelijk een parkeerplaats kon vinden beoordeelden respondenten van buiten Gouda met een 7,6.

De groep bezoekers van buiten Gouda beoordeelde de stelling 'De herinrichting van de Nieuwe Veerstal maakt de binnenstad aantrekkelijker' met een gemiddelde van 6,6 (1 = helemaal mee oneens; 10 = helemaal mee eens). Bezoekers van de binnenstad die woonachtig zijn in Gouda gaven een gemiddelde van 5,7. Bezoekers van buiten Gouda maken zich minder zorgen om de bereikbaarheid van Gouda tijdens een definitieve afsluiting van de Nieuwe Veerstal dan bezoekers uit Gouda zelf. Bezoekers van buiten Gouda rapporteerden op de vraag 'Maakt u zich zorgen om de bereikbaarheid van Gouda bij de herinrichting van de Nieuwe Veerstal' een gemiddelde van 6,7, terwijl inwoners van Gouda een gemiddelde van 5,4 gaven (1 = ja; 10 = nee). 5% van de bezoekers van buiten Gouda geeft aan bij een herinrichting van de

Nieuwe Veerstal Gouda Binnen vaak te denken bezoeken. 3% denkt Gouda juist vaker te bezoeken. 78% denkt de frequentie van het bezoek van Gouda niet te zullen veranderen, terwijl 14% aangeeft dit nog niet te weten.

Een groot deel van de bezoekers van buiten Gouda vind een definitieve herinrichting van de Nieuwe Veerstal een goed idee; 58% geeft op de stelling 'Ik vind de herinrichting van de Nieuwe Veerstal een goed idee' een 7 of hoger (1 = helemaal mee oneens; 10 = helemaal mee eens). Onder bezoekers uit Gouda zelf is dit 38% (gemiddelde is 5,4).

Op basis van een vergelijking tussen de stratenquête en de enquête via de Gouda denkt mee-app blijkt dat inwoners van Gouda die op straat zijn geënuquêteerd minder negatief ten opzichte van de afsluiting van de Nieuwe Veerstal staan. Dit doet vermoeden dat er bij het onderzoek via de app een grotere respons-bias is: mensen die ontevreden zijn, zijn sterker geneigd om de app te gebruiken en de enquête in te vullen. Op straat is de mening van willekeurige passanten gevraagd, waardoor dit onderzoek op straat als betrouwbaarder wordt gezien.

4.4.3 Bezoekers Nieuwe Veerstal (enquête op straat)

Tijdens de twee zaterdagen in maart waarbij op routes van parkeerplaatsen naar de binnenstad bezoekers zijn geënuquêteerd, is ook een stratenquête afgenomen op de Nieuwe Veerstal. Dit onderzoek was bedoeld om de mening ten aanzien van de afsluiting van de Nieuwe Veerstal te peilen onder mensen die deze plek daadwerkelijk bezoeken. Tijdens één van de twee onderzoeksdagen vond op deze locatie een klein evenement plaats (skeeth-crawl) dat was bedoeld om de Nieuwe Veerstal als verblijfslocatie onder de aandacht te brengen. Er moet

daarom opgemerkt worden dat bij dit onderzoek onder passanten op de Nieuwe Veerstal een respons bias kan bestaan. Wellicht heeft deze locatie mensen getrokken die bovenmate geïnteresseerd zijn in de Nieuwe Veerstal als verblijfslocatie.

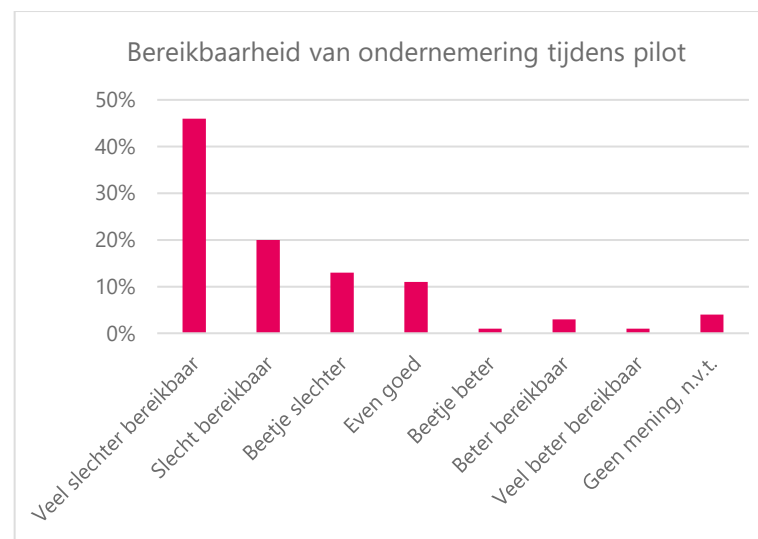
Passanten op de Nieuwe Veerstal die in de binnenstad wonen zijn in grote meerderheid voorstander van de herinrichting. Zij beoordelen de stelling 'Ik vind de herinrichting van de Nieuwe Veerstal een goed idee' met een gemiddelde van 8,8. Onder passanten die afkomstig zijn uit andere wijken van Gouda is dit gemiddelde een 6,2. Figuur 4.11 toont de verdeling van de gegeven cijfers bij deze stelling.



Figuur 4.11: Mate waarin passanten de Nieuwe Veerstal het eens zijn met de stelling 'Ik vind de herinrichting van de Nieuwe Veerstal een goed idee'

4.4.4 Ondernemers (Gouda denkt mee)

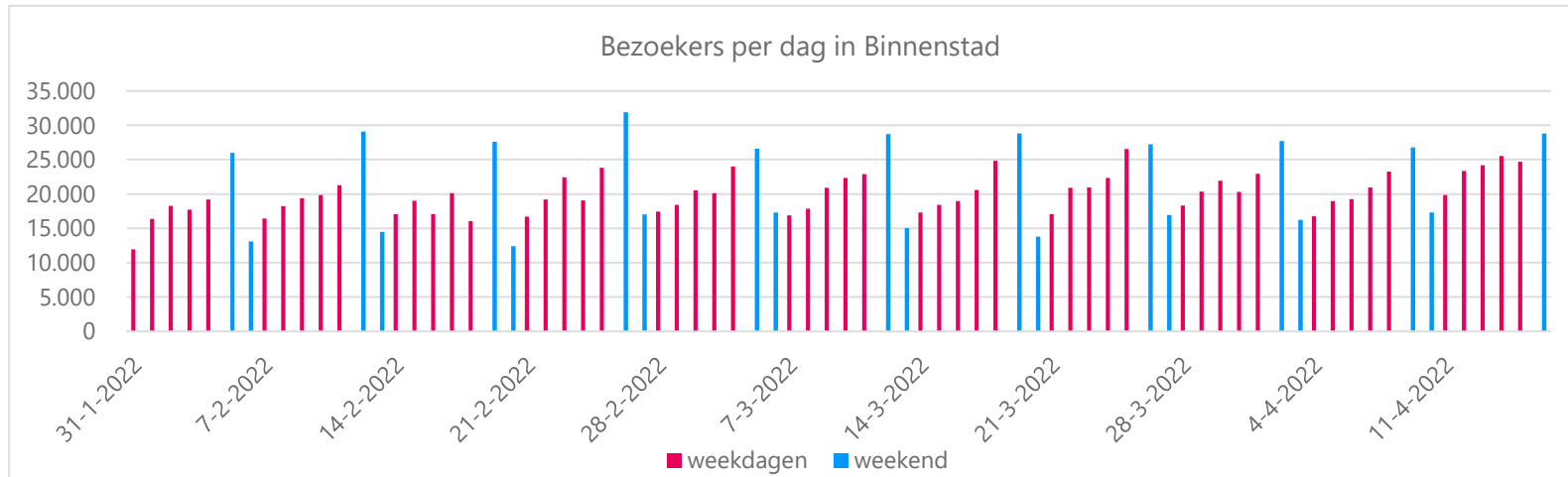
Via de Gouda denkt mee-app zijn ook ondernemers naar hun mening en ervaringen gevraagd. In totaal hebben 135 ondernemers uit Gouda de enquête ingevuld, voornamelijk ondernemers uit de binnenstad. Het merendeel van de ondernemers is niet positief over de pilot, ruim 80% geeft aan dat hun onderneming slechter bereikbaar was en ziet de pilot niet zitten. Ongeveer 20% is (gematigd) positief over een herinrichting van de Nieuwe Veerstal.



Figuur 4.12: Mate waarin de onderneming tijdens de pilot beter of slechter bereikbaar was

4.5 Bezoekersaantallen

De ontwikkeling van het aantal bezoekers aan de binnenstad van Gouda is inzichtelijk gemaakt aan de hand van data van Resono. Op basis van GPS-locaties van mobiele telefoons bepaalt Resono het aantal unieke bezoekers aan geografische zones. Het aantal bezoekers aan de binnenstad laat in de onderzochte periode een opgaande trend zien (zie figuur 4.13). Dit heeft waarschijnlijk te maken met de versoepelingen van maatregelen tegen de verspreiding van COVID-19. Ook de betere weersomstandigheden in de loop van het voorjaar kunnen een rol spelen. In het bezoekerspatroon is geen afwijkend patroon gedurende de pilot waar te nemen. Statistische toetsing bevestigt dat er geen structureel verschil is in de bezoekersaantallen tussen de pilotperiode en de periode buiten de pilot.



Figuur 4.13: Dagelijks aantal bezoekers aan de binnenstad

5. Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies

De Nieuwe Veerstal verbindt de binnenstad van Gouda met het water van de Hollandsche IJssel. Tot de aanleg van de Nieuwe Veerstal in 1957 was Gouda eeuwenlang op dit water georiënteerd. De Nieuwe Veerstal is nu echter een verkeersbarrière en geen aantrekkelijke plek om te wandelen en verblijven. Ook fietsers hebben weinig ruimte in de huidige situatie. Met het vaststellen door de gemeenteraad van het verkeerscirculatieplan in 2021 is besloten om een verkeersproef uit te voeren om de Nieuwe Veerstal tijdelijk autoluw te maken. Met minder verkeer over de Nieuwe Veerstal is een andere inrichting (bv. een wandelboulevard) denkbaar en zijn er kansen de verbinding tussen de binnenstad en het water te verbeteren. In de pilot is onderzocht wat de effecten zijn van het autoluw maken van de Nieuwe Veerstal. Op alternatieve routes is de verkeerssituatie gemonitord en geëvalueerd, de meningen zijn gepeild en het aantal binnenstadbezoekers is gemeten.

De belangrijkste conclusies zijn als volgt:

- De **verkeersintensiteiten op de Nieuwe Veerstal nemen fors af** door het weren van 'doorgaand' verkeer. De intensiteit reduceerde met 80% van circa 10.500 verkeersbewegingen per dag naar zo'n 2.200 per dag tijdens de pilot. Bij dergelijke intensiteiten is een

grootschalige herinrichting tot wandelboulevard met meer ruimte voor lopen, fietsen en verblijven goed denkbaar. Een smalle rijloper met gemengd verkeer (fietsers en gemotoriseerd verkeer op dezelfde rijbaan) volstaat en de verkeerslichten kunnen weg.

Hierdoor ontstaat ruimte voor lopen, fietsen, verblijven en groen.

- Verkeer is **vooral uitgeweken naar de N207** Zuidwestelijke Randweg (ZWR) **en de singels rond de binnenstad** (Kattensingel, Blekerssingel, Fluwelensingel). De ZWR kreeg 20% extra verkeer te verwerken, en de singels zo'n 10 tot 15%. Op diverse andere wegen in Gouda nam de verkeersintensiteit juist iets af of had de pilot geen significant effect op de verkeerssituatie. De verkeerstoename op de singels is niet wenselijk omdat dit ingaat tegen de ambitie van de gemeente om de verkeersdruk hier juist te verlagen. Er zijn eerst maatregelen nodig om de verkeersdruk op de singels te verminderen voordat de Nieuwe Veerstal autoluw gemaakt kan worden. Maatregelen hiertoe betreft de herinrichting van het Kleiwegplein en de aanpassing van de singels naar 30 km/h-inrichting.
- Het **Kleiwegplein kon het extra verkeer niet goed aan** met geregeld lange wachtrijen op de singels tot gevolg. Het kruispunt kreeg meer verkeer te verwerken, maar kon dit niet goed aan. Ook niet na optimalisatie van de verkeerslichten, wat overigens wel voor verbetering van de verkeersafwikkeling zorgde. Met name op routes naar het Kleiwegplein werd tijdens de pilotperiode extra vertraging

ervaren. Op de singels stonden geregeld lange wachtrijen, al verschilde dit soms sterk van dag tot dag, en van uur tot uur. De wachtrijen op de singels zorgde voor overlast voor aanwonenden (stank, geluid, drukte). Ook OV-bussen deden er langer over om van en naar het station te rijden. Tot slot, zijn ook klachten binnengekomen over de fietssituatie op de singels ten tijden van de pilot. De wachtende auto's blokkeerden menigmaal de fietsstroken, waardoor fietsers moesten uitwijken naar het trottoir.

- **Een deel van het verkeer 'verdampte'.** Niet al het verkeer dat normaal over de Nieuwe Veerstal rijdt, werd elders teruggezien. Dit komt doordat een deel van de mensen andere keuzes maakte. Mensen pakten de fiets in plaats van de auto of bleven thuis (bv. thuiswerken) en maakten geen verplaatsing. Wel kan het zijn dat door de beperkte pilotperiode mensen een uitje, bezoek, of andere verplaatsing een aantal weken uitstelden. Op de lange termijn zal dit niet het geval zijn, waardoor er waarschijnlijk minder verdampend effect zal zijn. Wel heeft de pilot laten zien dat niet al het verkeer elders terugkomt, en dat mensen hun reisgedrag aanpassen.
- **Verkeersproblemen op de N207 ZWR bleven vooralsnog uit,** maar in de toekomst neemt de verkeersintensiteit hier verder toe door autonome ontwikkelingen (zoals de realisatie van de nieuwe woonwijk Westergouwe). **In de toekomst worden echter wel doorstromingsproblemen verwacht** bij de rotonde bij Middelblok en de Polderrotonde. Deze rotondes moeten aangepakt worden om de doorstroming op de ZWR in de toekomst op peil te houden. Als dit niet wordt gedaan komt de bereikbaarheid van de Krimp-enerwaard en de zuidkant van Gouda onder druk te staan.
- Het **aantal bezoekers in de binnenstad bleef gelijk** tijdens de pilot. Op korte termijn heeft de pilot geen invloed gehad op de

aantrekkelijkheid van Gouda bij bezoekers. Wel kan het zijn dat bezoekers pas bij een volgend bezoek andere keuzes maken door eerdere (negatieve) ervaringen. Meer dan 90% van de bezoekers van buiten Gouda geeft in de enquête aan geen hinder te hebben ervaren van de pilot en Gouda net zo vaak te blijven bezoeken. Iets minder dan 10% gaf aan wel hinder te hebben ervaren, en minder vaak naar Gouda te komen. Het is niet goed te voorspellen in welke mate mensen dit ook daadwerkelijk gaan doen. Mensen zijn niet altijd goed in staat hun eigen gedrag te beschrijven. Wel blijven de centrale parkeervoorzieningen (zoals Nieuwe Markt, Bolwerk en Klein Amerika) voor regionale bezoekers goed bereikbaar. De aanrijdroutes voor bezoekers van buiten Gouda naar deze locaties zijn tijdens de pilot niet gewijzigd. Wel nam de reistijd naar de parkeerlocaties toe op sommige momenten door de verkeersdruk op de singels en het Kleiwegplein.

- Een **kleine meerderheid van de binnenstadbewoners is positief** over de pilot en een mogelijke herinrichting. Bewoners uit andere wijken van Gouda en ondernemers zijn in sterke mate negatief over de pilot en een herinrichting. Met name de situatie op de Singels rond het Kleiwegplein en het omrijden leverde veel kritiek op.
- **Tijdens de pilot werd iets meer gefietst,** maar het weer heeft een sterkere invloed op het aantal fietsers dan de pilot. Op de singels ervaren automobilisten extra vertragingen door de oplopende wachtrijen bij de verkeerslichten van het Kleiwegplein, waardoor sommige mensen voor de fiets kozen in plaats van de auto. De pilot heeft echter enkel op de Westhaven, Oosthaven en de Joubertstraat een significant effect gehad op het aantal fietsers. Op de andere meetpunten was het effect op het aantal fietsers te klein om aan de pilot toe te schrijven.

5.2 Randvoorwaarden aan invoering

Door de pilot zijn een aantal randvoorwaarden voor een definitieve invoering van een autoluwe Nieuwe Veerstal duidelijk geworden:

- **Eerst herinrichting Kleiwegplein en singels naar 30 km/h-inrichting om de verkeerssituatie op de singels te beheersen.**
Om negatieve effecten op de leefbaarheid en veiligheid langs de singels te voorkomen, zijn eerst maatregelen nodig om de verkeerssituatie op de singels te beheersen. Dit betreft met name de herinrichting van het Kleiwegplein en de 30 km/h-inrichting op de Fluwelensingel en Blekerssingel. In het VCP is namelijk de ambitie gesteld de verkeersdruk op de singels te verlagen. Zo lang deze maatregelen echter niet zijn uitgevoerd, zal invoering van een autoluwe Nieuwe Veerstal een negatief effect hebben op de singels.
- **Capaciteitsuitbreiding rotondes Zuidwestelijke Randweg om de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard en de zuidkant Gouda op peil te houden.** Een autoluwe Nieuwe Veerstal zorgt voor een verschuiving van verkeer naar de N207 Zuidwestelijke Randweg. Tijdens de pilot kon deze weg het nog prima aan, maar in de toekomst neemt de verkeersintensiteit op de N207 Zuidwestelijke randweg verder toe, en bestaat er een gerede kans dat de rotonde bij Middelblok en de Polderrotonde in de spitsen vastlopen met filevorming op de N207 tot gevolg. Een goede doorstroming op deze route is echter gewenst om de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard en de zuidkant van Gouda op peil te houden, en om -volgens de visie van het VCP- autoverkeer te stimuleren zoveel mogelijk 'buitenom' te rijden, en niet dwars door Gouda heen.
- **Autoluwe Nieuwe Veerstal enkel i.c.m. autoluwe binnenstad.** In de uitwerking van het VCP was reeds duidelijk dat het logisch is om

de Nieuwe Veerstal pas autoluw te maken als ook in de binnenstad een selectief toegangssysteem (autoluwe binnenstad) wordt ingesteld. Het systeem dat voor de binnenstad wordt gebruikt kan dan tevens bij de Nieuwe Veerstal worden ingezet. Het is minder logisch om enkel bij de Nieuwe Veerstal een selectief toegangssysteem in te richten. Over de invoering van de autoluwe binnenstad wordt in het kader van het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad invulling gegeven. Hier wordt separaat over besloten.

- **Goede communicatie, aangepaste inrichting en keermogelijkheden.** Bij het autoluw maken van straten, wegen of gebieden is een heel goede communicatie richting de weggebruiker van belang. Zowel in Den Haag als in Amersfoort zijn problemen/klachten opgetreden bij het autoluw maken van een bepaalde straat of een bepaald gebied. Voorkomen moet worden dat er een onduidelijke verkeerssituatie ontstaat, die voor weggebruikers moeilijk te begrijpen is, en waardoor de rijtaak verzwaard wordt met risico's voor de verkeersveiligheid door onvoorspelbaar gedrag. Zowel de bebording als de inrichting dient bij een herinrichting en een autoluw regime goed te zijn vormgegeven. Ook dient uitwerking te worden gegeven aan keermogelijkheden, voor de situatie dat voertuigen zonder ontheffing de Nieuwe Veerstal oprijden en een fuik inrijden. Voor deze voertuigen moet een goede keermogelijkheid zijn. Aan de oostkant van de Nieuwe Veerstal op de Goejanverwelledijk ligt een opgave om een goede keermogelijkheid te maken. Tijdens de pilot ontstonden hier af en toe gevaarlijke en onoverzichtelijke verkeerssituaties doordat weggebruikers op of vlakbij het kruispunt met de Fluwelensingel moesten keren. Bij een definitieve inrichting moet hier een goede oplossing voor zijn.

Randvoorwaarden schuiven Nieuwe Veerstal naar lange termijn

Door de randvoorwaarden waaronder de Nieuwe Veerstal autoluw gemaakt kan worden, schuift dit project op naar de lange termijn. Realisatie van de aanpassing van het Kleiwegplein, herinrichting van de singels en capaciteitsuitbreiding van de rotondes van de Zuidwestelijke Randweg kosten op zichzelf al meerdere jaren, waardoor instelling van de autoluwe Nieuwe Veerstal naar verwachting pas op zijn vroegst in de 3^e tranche van het VCP (2033-2037) gerealiseerd kan worden. Maar ook dat blijft onzeker omdat de gemeente voor de maatregelen aan de N207 afhankelijk is van de provincie, en uit gesprekken met de provincie blijkt dat de rotondes van de Zuidwestelijke Randweg nog niet in uitvoeringsprogramma's van de provincie zijn opgenomen. Bovendien moet de provincie al door kostenstijgingen prioriteren in projecten. De ambities van de provincie Zuid-Holland op het gebied van waterrecreatie met onder andere de ontwikkeling van waterfronten kunnen mogelijk bijdragen aan een gunstigere prioritering.

NB. de aanpak van de rotondes van de N207 en N457 bij Westergouwe staat wel in het uitvoeringsprogramma van de provincie, en deze worden wel binnen afzienbare tijd (enkele jaren) uitgevoerd.

Volgordelijkheid van maatregelen

In het VCP is reeds een eerste fasering opgesteld door de indeling van maatregelen in vier tranches over een periode van ongeveer 20 jaar. Daarbinnen is een meer verfijnde planning mogelijk en nodig. Om zicht te geven op de termijn waarop een autoluwe Nieuwe Veerstal ingesteld zou kunnen worden is hier een globale planning en volgordelijkheid van maatregelen weergegeven. Als een van de eerste maatregelen worden in de 2^e tranche de Blekerssingel en Fluwelensingel anders ingericht.

Daaropvolgend wordt ook het Kleiwegplan aangepast. In de tussentijd heeft de provincie hopelijk de N457 en de rotondes bij Westergouwe aangepakt, om enkele tijd daarna ook de rotondes bij de Zuidwestelijke Randweg op te waarden. Pas daarna kan de Nieuwe Veerstal autoluw worden gemaakt. Dit is een globale planning. Een en ander is mede afhankelijk van beschikbare budgetten bij gemeente en provincie.

De globale planning laat ook zien dat de dijkwerkzaamheden aan de Nieuwe Veerstal te vroeg komen om het gebied geheel autoluw te maken. Daarom wordt geadviseerd voor een kleinschaligere herinrichting te gaan, waarbij ook meer ruimte voor lopen, fietsen en verblijven gerealiseerd kan worden.

Maatregel	1e tranche						2e tranche					3e tranche					4e tranche				
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
Aanpak N457 en rotondes Westergouwe			?	?	?																
Herinrichting Blekers- & Fluwelensingel				?	?																
Dijkwerkzaamheden Nieuwe Veerstal & kans voor (tussentijdse) herinrichting					?	?															
Vereenvoudigen Kleiwegplein							?	?	?												
Aanpak rotondes Zuidwestelijke Randweg									?	?	?	?	?								
Autoluwe Nieuwe Veerstal (wandelboulevard)															?	?	?				

Tabel 5.1: Globale indicatieve planning en volgordelijkheid

5.3 Korte(re) termijn mogelijkheden

Verkeerskundig gezien is het niet verstandig de Nieuwe Veerstal autoluw te maken zonder dat de randvoorwaarden zijn ingevuld. Het invullen van de randvoorwaarden kan echter lang duren, terwijl er op korte termijn een kans is om de inrichting van de Nieuwe Veerstal te verbeteren. Het waterschap is namelijk voornemens om ergens de komende jaren werkzaamheden uit te voeren aan de dijk bij de Nieuwe Veerstal om deze weer op orde te brengen. In 2017 en 2018 is dit ook al gedaan voor de waterkering van de Goejanverwelledijk (het verlengde van de Nieuwe Veerstal). Deze dijkwerkzaamheden zijn een kans om de inrichting van de Nieuwe Veerstal te verbeteren.

Nieuwe Veerstal heeft nog het oude wegprofiel van 'vroeger'

De Rotterdamseweg en de Nieuwe Veerstal kennen nog steeds het profiel en de inrichting van toen dit nog een provinciale weg was en de Zuidwestelijke Randweg nog niet bestond. Door de realisatie van de Zuidwestelijke Randweg is de verkeersintensiteit op de Nieuwe Veerstal al bijna gehalveerd. Mogelijk zijn met aanvullende (kleinschalige) maatregelen verdere reducties mogelijk. Als de verkeersintensiteit afneemt naar 8.000 verkeersbewegingen per dag of minder, kunnen de verkeerslichten waarschijnlijk weggehaald worden en kan worden volstaan met een voorrangskruispunt wat minder ruimte in beslag neemt. Daardoor kan meer ruimte worden gegeven aan voetgangers, fietsers en groen. Uit de laatste telling (voorjaar 2022) blijken dagelijks zo'n 10.500 voertuigen over de Nieuwe Veerstal te rijden, voor de opening van de Zuidwestelijke Randweg reden er dagelijks nog 19.000 voertuigen over de Nieuwe Veerstal.

Korte(re) termijn mogelijkheden

In het Verkeerscirculatieplan is de Nieuwe Veerstal aangewezen als wijkstraat 30 km/h waar maximaal 8.000 verkeersbewegingen per dag wenselijk zijn. Bij inrichting als wandelboulevard zijn nog minder verkeersbewegingen acceptabel, maar dat is pas op de lange termijn mogelijk als alle randvoorwaarden zijn ingevuld. Voor de korte termijn ligt er een opgave om de verkeersintensiteit op de Nieuwe Veerstal met 20% te verlagen, zodat de inrichting, het gebruik en de functie van de Nieuwe Veerstal beter op elkaar aansluiten, en de Nieuwe Veerstal een andere inrichting kan krijgen. Aandachtspunt is wel een mogelijke verschuiving van verkeer naar de singels. Dat zal niet in dezelfde aantallen zijn als gedurende de pilot, maar maatregelen aan de Nieuwe Veerstal kunnen een wegdrukkend effect hebben. Het is aan te bevelen eerst de singels opnieuw in te richten, en daarna de Nieuwe Veerstal.



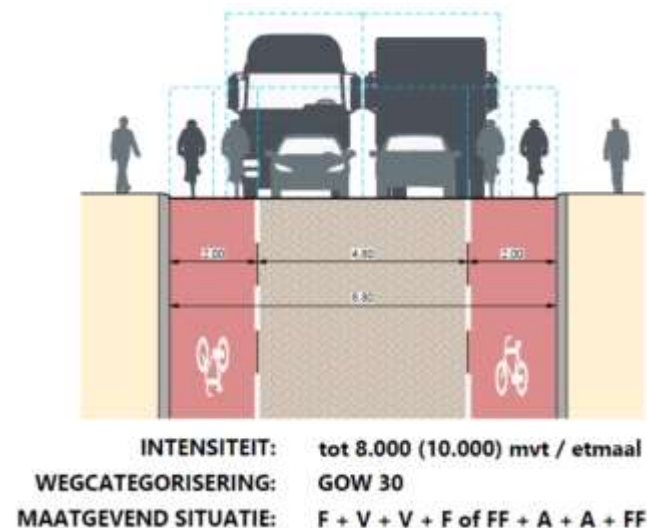
Figuur 5.1: De inrichting van de Nieuwe Veerstal is nog steeds hetzelfde als toen dit nog de provinciale weg was richting de Krimpenerwaard

We zien verschillende mogelijkheden om de inrichting op de korte termijn te verbeteren, te denken valt aan:

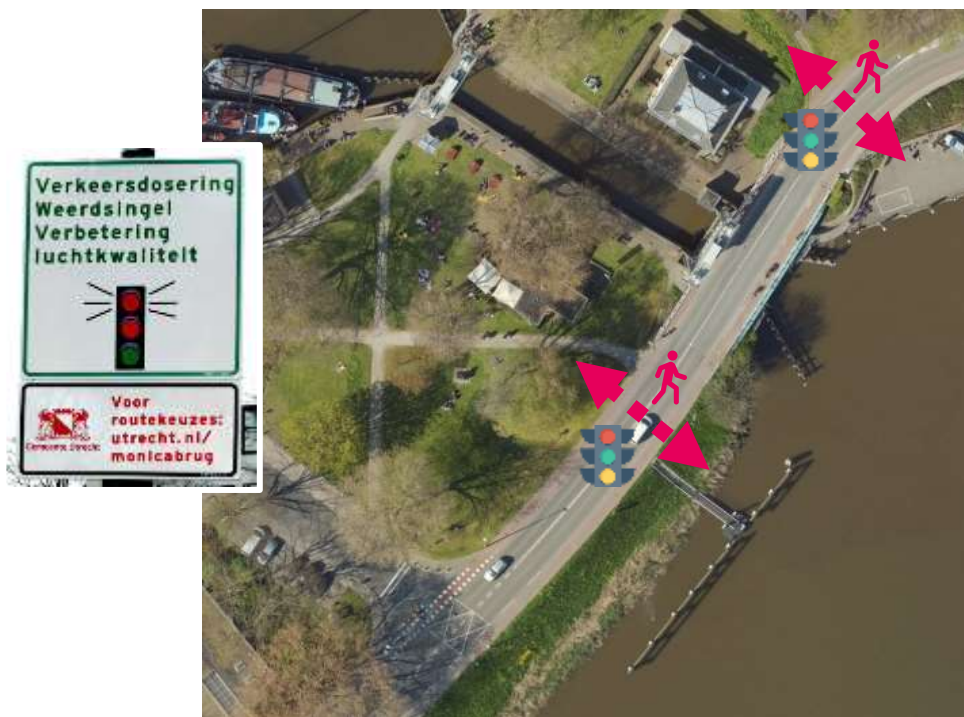
- Aanpassing van de snelheidslimiet op de Nieuwe Veerstal van 50 naar 30 km/h (tussen het Buurtje en Fluwelensingel).
- Middengeleider van de rijbaan opheffen, rijbaan smaller maken en extra ruimte creëren voor fietsers en voetgangers. De Nieuwe Veerstal heeft nu een wisselend profiel van 10 à 11 meter breed. Dit kan met een GOW-30 inrichting 8,8 meter worden.
- Pas elementenverharding of streetprint toe in plaats van asfalt-verharding, asfalt nodigt uit tot harder rijden en het geeft de weg een meer doorgaand karakter.
- Verkeerslichten en opstelstroken op de Nieuwe Veerstal weghalen.
- Profiel en inrichting conform 'Het nieuwe 30'/GOW-30, zie figuur 5.2 voor een mogelijke profielindeling.
- Lengte- en gewichtsbepijking instellen om groot en zwaar vrachtverkeer te weren (vergelijkbaar aan de binnenstad, met ontheffing voor nood- en hulpdiensten).
- Parkeerplaatsen langs de kade opheffen, in het wijkmobiliteitsplan Binnenstad dient gezien te worden of en hoe dit mogelijk is, benut deze plek voor verblijfsruimte en (eventueel tijdelijk in het hoogseizoen/de zomer) horeca aan het water.
- Optioneel is verkeersdosering mogelijk (middels een nieuw verkeerslicht) in combinatie met een voetgangersoversteek bij de Schielands Hoge Zeedijk om bewust autoverkeer iets te vertragen (extra wacht-/ reistijd meegeven), om zo andere routes en andere vervoerwijzen te stimuleren, zie figuur 5.3 voor het zoekgebied om dit doseerpunt in te richten (en een voorbeeld van dit principe uit Utrecht). Verkeersdosering is mogelijk niet nodig, en kan ook als later sturingsmiddel ingezet worden na monitoring en evaluatie.
- Wijzig de primaire verkeersroute op het kruispunt Nieuwe Veerstal - Fluwelensingel - Goejanverwelledijk, maak de Fluwelensingel de

primaire route in plaats van de Nieuwe Veerstal. Zie figuur 5.4 voor een toelichting op dit principe. Hetzelfde principe kan aan de andere kant worden toegepast, door de route naar het Buurtje de primaire route te maken. Wel zijn verkeersberekeningen nodig om te bepalen of dit mogelijk is.

De voorgestelde herinrichting is passend bij een verkeersintensiteit van 8.000 tot 10.000 voertuigen per dag. De inrichting is dus al bijna mogelijk gegeven de huidige intensiteiten. Al het verkeer blijft doorgang houden over de Nieuwe Veerstal, en het kan niet helemaal exact voorspeld worden hoeveel verkeer andere routes zal gaan nemen. Het kan ook zijn dat de verkeersintensiteit nagenoeg gelijk blijft na herinrichting, maar ook dan zou de inrichting nog passend zijn.



Figuur 5.2: Mogelijk profiel Nieuwe Veerstal bij 8.000-10.000 mvt/etm



Figuur 5.3: Zoekgebied verkeersdosering op de Schielandse Hoge Zeedijk



Figuur 5.4: Pas het kruispunt Fluwelensingel – Goejanverwelledijk – Nieuwe Veerstal aan, zodat de Nieuwe Veerstal niet meer de primaire route is

5.4 Vervolgproces

Proces in hoofdlijnen en participatie

Voor het project 'Autoluwe Nieuwe Veerstal' is een grondig proces doorlopen, en zijn op gezette tijden stakeholders betrokken om mee te denken en hun visies te delen. Zo is op voorhand eerst een plan van aanpak opgesteld in samenspraak met inwoners, ondernemers en de provincie. Vervolgens zijn bij de evaluatie van de resultaten opnieuw sessies georganiseerd met verschillende stakeholders om de concept-conclusies te bespreken. De betrokken stakeholders hebben kans gehad het concept-evaluatierapport te lezen en hierop te reageren. Een reactienota is opgesteld die als aparte bijlage is bijgevoegd. Geadviseerd wordt bij de verdere uitwerking van maatregelen aan de Nieuwe Veerstal (en Goejanverwelledijk) de participatie voort te zetten.

Besluitvorming over uitkomsten pilot door gemeenteraad

Voorliggend rapport wordt inclusief bijlagedocumenten aangeboden aan de gemeenteraad ter besluitvorming over de uitkomsten van de pilot. In dit rapport is beschreven welke inzichten de pilot heeft opgeleverd, en wat dit betekent voor het autoluw maken van de Nieuwe Veerstal. Het betreft een advies, het uiteindelijke oordeel is aan de gemeenteraad. De gemeenteraad wordt in de vorm van een raadsvoorstel gevraagd te besluiten tot:

- Het evaluatierapport vast te stellen.
- Het autoluw maken van de Nieuwe Veerstal uit te stellen ten gunste van een 'tussenfase' met een minder rigoureuze herinrichting waarbij alle verkeer mogelijk blijft. Maar wel een herinrichting die tot doel heeft de verkeersintensiteit op de

Veerstalroute iets te verminderen, en meer ruimte te geven aan voetgangers, fietsers en groen.

- In te stemmen met een verkenning naar de mogelijkheden en financiële gevolgen van een 'tussentijdse' herinrichting, om zo de geplande dijkwerkzaamheden van het waterschap te benutten als kans de inrichting van de Nieuwe Veerstal op korte(re) termijn te verbeteren (en niet te wachten op alle randvoorwaarden). Het waterschap heeft budget om de dijkwerkzaamheden uit te voeren en de inrichting hiervoor te herstellen, mogelijk is dit budget niet toereikend om de gehele herinrichting zoals gewenst uit te voeren. De gemeente zal waarschijnlijk financieel bij moeten dragen. Dit budget is nog niet gedekt.
- In te zetten op een constructieve samenwerking met de provincie Zuid-Holland en buurgemeente Krimpenerwaard om te investeren in robuuste randwegen/provinciale wegen.
- De participatie voortzetten en stakeholders blijven betrekken bij de planvorming en ideeën rond de Nieuwe Veerstal (en aansluitende wegen zoals de Goejanverwelledijk en Haastrechtsebrug).

Schaalbaarheid tussenfase naar mogelijk eindbeeld als wandelboulevard

Herinrichtingen van de openbare ruimte zijn kostbaar, en worden vaak eens in de 20 tot 40 jaar uitgevoerd. Kiezen voor een herinrichting op korte termijn, maakt dat een grootschalige lange termijn herinrichting tot kapitaalvernietiging kan zorgen. Dat moet zoveel mogelijk voorkomen worden. De voorgestelde inrichting als 'tussenfase' is echter relatief eenvoudig schaalbaar naar de mogelijke eindinrichting als wandelboulevard. De rijbaan wordt namelijk teruggebracht naar een smaller profiel zonder scheiding van rijrichtingen en fietspaden. Een

dergelijke inrichting is eenvoudiger aan te passen naar wandelboulevard dan de huidige inrichting met gescheiden rijbanen en vrijliggende fietspaden.

Fietsroute Haastrechtsebrug en Goejanverwelledijk

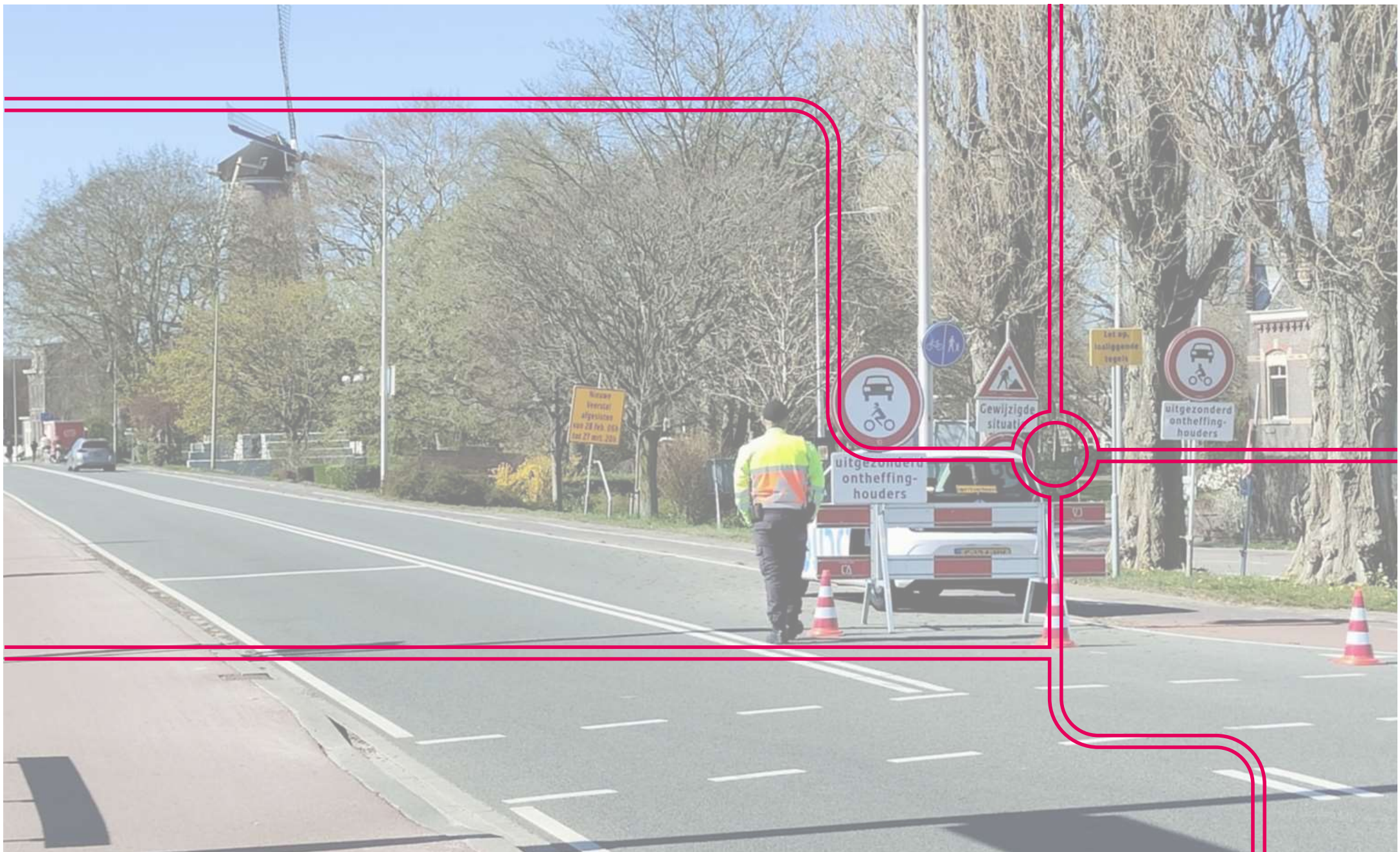
Geconcludeerd is dat het niet mogelijks is de verkeersruimte op de Haastrechtsebrug te verminderen ten gunste van de fietser. Het verbeteren van de fietsinfrastructuur op de Haastrechtsebrug is dan ook niet goed mogelijk zonder een nieuwe (extra) brug te realiseren. Wel zijn kleinschalige optimalisatie van het kruispunt Goejanverwelledijk – Haastrechtsebrug denkbaar om fietsers meer ruimte te geven bij de fietsoversteken. Indien een grotere kwaliteitsimpuls gewenst is van de fietsinfrastructuur rond de brug dan is een tweede of geheel nieuwe brug nodig met bijbehorende kosten. Daar zal eerst nader onderzoek naar gedaan moeten worden.

Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid voor een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de Goejanverwelledijk. Op basis van de uitkomsten hiervan (civiel- en kostentechnisch) kan een synergie plaatsvinden met de herinrichting van de Nieuwe Veerstal. Om het fietspad op de Goejanverwelledijk in te passen kan het wel denkbaar zijn om de opstelstroken bij het kruispunt komende vanaf de Sportlaan terug te brengen van 2 naar 1. Tijdens de pilot zijn hier beperkt wachtrijen geconstateerd. Wel wordt aanbevolen de effecten en haalbaarheid hiervan te onderzoeken middels kruispuntanalyses / simulaties. Tijdens de pilot lag de verkeersintensiteit op het kruispunt ook lager dan normaal, dus in de analyse moet bekeken worden of de situatie ook bij een regulier verkeersniveau functioneert.

Knelpunten N-wegen bij provincie aan blijven kaarten

De gemeente blijft (samen met buurgemeente Krimpenerwaard) in gesprek met de provincie Zuid-Holland om de knelpunten op de provinciale wegen aan te pakken. De N457 en de rotondes van de N207 bij Westergouwe worden reeds aangepakt door de provincie. De rotondes op de Zuidwestelijke Randweg (rotonde Middelblok en Polderrotonde) dreigen in de toekomst ook vast te lopen, maar deze staan nog niet in het uitvoeringsprogramma van de provincie. Daarom blijft de gemeente in gesprek met de provincie om deze knelpunten aan te kaarten.

De gemeente heeft zelf al onderzoeken laten uitvoeren naar de toekomstige verkeerssituatie, de te verwachten knelpunten en naar mogelijke oplossingen, om zo initiatief te nemen en de provincie mee te krijgen. Uit deze analyse blijkt dat ook zonder autoluwe Nieuwe Veerstal de rotondes van de Zuidwestelijke Randweg vast gaan lopen. Na realisatie van een groot deel van Westergouwe, en de opwaardering van de N457 en rotondes op de N207 bij Westergouwe vormen de rotondes op de Zuidwestelijke Randweg de 'volgende' knelpunten.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32