

Technische vragen

Van : GroenLinks, Ruben den Uijl
Datum vraag : 25 september 2022
Onderwerp : Evaluatie Pilot Nieuwe Veerstal
Datum antwoord :

Vragen:

Evaluatie Pilot Nieuwe Veerstal

Snelheid van uitvoeren VCP

1. Kan het verschil aangegeven worden waarom in Amersfoort in minder dan 3 jaar de gehele binnenstad van Amersfoort autoluw gemaakt is, inclusief de singels, maar dat in Gouda eenzelfde plan 15 jaar moet duren?

Als de raad meer geld beschikbaar stelt, is een versnelling in Gouda ook mogelijk. De vraag is of we meer vertragingen accepteren voor de auto ten gunste van meer ruimte voor lopen en fietsen, of houden we vast aan de multimodale bereikbaarheid met tevens bereikbaarheids- en doorstromingscriteria voor de auto. Met het Verkeerscirculatieplan is gekozen voor het laatste. Daarbij is het belangrijk om de juiste logische volgorde van realisatie van maatregelen aan te houden om te voorkomen dat de stad onbereikbaar wordt.

Deze vraag raakt ook aan de uitwerking van het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad, waar momenteel nog aan gewerkt wordt, en dit plan begin 2023 in de raad wordt behandeld. Doel van dit plan is om de ambities uit het bestuursakkoord, een autoluwe binnenstad, te gaan invullen.

Gouda en Amersfoort zijn niet helemaal vergelijkbaar. Het is interessant om te zien welke stappen Amersfoort zet, maar deze zijn niet altijd 1-op-1 ook in Gouda toe te passen. De binnenstad van Amersfoort is kleiner van die van Gouda, waardoor de selectieve toegang in Amersfoort makkelijker ingesteld kan worden dan in Gouda. Amersfoort heeft ook meer publieke parkeergarages rondom de binnenstad, waardoor zij makkelijker parkeerders in de omliggende garages op kunnen vangen. En tot slot, het kost geld om bezoekers niet meer op straat te laten parkeren (zoals in Amersfoort is gedaan), de gemeente haalt nu inkomsten uit bezoekersparkeren van straat. Deze vallen weg en dienen opgevangen te worden. Het wijkmobiliteitsplan stippelt een strategie uit hoe tot een autoluwe(re) binnenstad te komen.

2. Kan toegelicht worden waarom het een wereldstad als Parijs wel lukt om de eerste vier arrondissementen (100.000 inwoners en miljoenen toeristen per jaar, en 77 vierkante kilometer groot) volledig autovrij te maken per 2024 (in een periode van amper 8 jaar) en dat het in Gouda voorgesteld wordt om over het autoluw maken van 1 weg 15 jaar te doen?

Ook Parijs en Gouda zijn niet goed vergelijkbaar. Parijs is een metropool met uitgebreide mobiliteitsnetwerken. Gouda is een middelgrote stad met veel kleinere mobiliteitsnetwerken. De ingrepen op één weg zijn in Gouda daardoor veel groter, omdat er minder alternatieven zijn. Pilot zoals deze kunnen helpen meer inzicht te geven in de effecten, en helpen de juiste keuzes te maken om tot een autoluwe(re) binnenstad te komen.

3. In Barcelona wordt gewerkt met zogenaamde *superblocks*. De oude verkeerspleinen tussen de woonblokken stonden vroeger vol met auto's, maar zijn door ingrepen veranderd in ontmoetings- en speelplekken. De menselijke interactie is daar weer opgebloeid, kinderen kunnen zelfstandig naar school lopen, zonder dat het asfalt verwijderd hoefde te worden. Kent de gemeente deze ontwikkeling? Zijn dergelijke

maatregelen zonder al het asfalt direct te verwijderen, zoals het plaatsen van bakken met bomen, bankjes, versperringen, speeltoestellen, in theorie ook mogelijk met een autoluwe Nieuwe Veerstal?

Dit zou kunnen voor de Nieuwe Veerstal, maar hiermee wordt niet de ruimtelijke stedenbouwkundige kwaliteit behaald.

4. Hoe kan de gemeente het uitvoeren van de maatregelen versnellen? Wat is ervoor nodig om de eerste 3 tranches van het VCP niet in 15 jaar uit te voeren, maar in de helft van de tijd?

Als de raad meer geld beschikbaar stelt, is een versnelling in Gouda ook mogelijk.

5. Als het aanpakken van de singels, Kleiwegplein en de Nieuwe Veerstal simultaan gebeurt, hoeveel tijd scheelt dat in het realiseren van de doelen van het VCP ten opzichte van het na elkaar laten plaatsvinden van de activiteiten?

Deze projecten kunnen niet gelijktijdig uitgevoerd worden, omdat dit anders (tijdelijk) tot een grote verkeerschaos en verminderde bereikbaarheid kan leiden. Gouda en de binnenstad moeten ook tijdens de werkzaamheden bereikbaar blijven. De 3 genoemde projecten moeten dan ook na elkaar uitgevoerd worden. Ten opzichte van het VCP is wel versnelling mogelijk door deze projecten naar de 1^e tranche te halen en het budget van de 1^e tranche te verhogen om deze projecten mogelijk te maken.

6. Kan de gemeente sneller het verkeer op de singels en de Nieuwe Veerstal veiliger en schoner maken door er bijvoorbeeld fietsstraten van te maken?

De autointensiteit op de singels zijn te hoog om hier een geloofwaardige en veilige fietsstraat van te maken. Voor de Nieuwe Veerstal zou het kunnen, maar alleen in de autoluwe variant, waarvan de pilot heeft uitgewezen dat dit op korte termijn nog niet haalbaar is (zonder elders knelpunten te veroorzaken).

Groei automobiliteit en infrastructuur

7. Uit de reactienota zienswijzen blijkt dat de provincie niet van plan is middelen in te zetten voor het vergroten van de N207. Hoe is de relatie met de provincie Zuid-Holland op dit moment als het gaat om het vergroten van weginfrastructuur? Staat de provincie open voor de constructieve samenwerking voor de randwegen? Welke signalen zijn daarvoor ontvangen?

De provincie staat open voor een constructieve samenwerking tav de planvorming en gebiedsgerichte aanpak. Echter, de financiële positie van de provincie is op dit moment slecht, waardoor er geen toezeggingen gedaan kunnen worden om nieuwe projecten op een uitvoeringsagenda te zetten. NB. De uitbreiding van de N457, rotonde 't Weegje, en een nieuwe westelijke ontsluiting voor Westergouwe staan wel in de uitvoeringagenda van de provincie en worden de komende jaren gerealiseerd.

8. Is er voldoende stikstofruimte voor het vergroten van weginfrastructuur op de Zuidelijke Ringweg? Is er ook nog fysieke ruimte om de infrastructuur uit te breiden?

Uit eerste schetsontwerpen blijkt dat er fysiek voldoende ruimte is om de infrastructuur uit te breiden. Deze uitbreiding concentreren zich bij de bestaande kruispunten. Rotondes moeten kruispunten met verkeerslichten worden. De gevolgen voor stikstofuitstoot zijn nog niet in beeld gebracht voor maatregelen aan de Zuidwestelijke Randweg. Met het gehele VCP proberen we ook duurzame mobiliteit (o.a. lopen, fietsen, openbaar vervoer) te stimuleren. Het doel is dan ook het autoverkeer in de stad te verminderen (met minder stikstofuitstoot), en het autoverkeer meer te concentreren op de randweg (meer stikstofuitstoot). Nadere berekeningen moeten uitwijzen wat het netto-effect hiervan is op de stikstofdepositie van gevoelige natuurgebieden.

9. In de rapportage is op pagina 5 aangegeven dat er tussen 2016 en 2019 20% extra verkeer is gaan rijden op de Zuidwestelijke Ringweg door meer inwoners én meer autogebruik van de inwoners. Hoeveel van die groei komt door het toevoegen van woningen met 1 of meer auto's in de gemeente? Hoeveel van de groei komt door inwoners die extra auto's zijn gaan gebruiken? Als u dit niet weet kan, dan ontvangen we graag een inschatting bijvoorbeeld op basis van aantal nieuwe inwoners, de parkeernormen bij nieuwbouwgebieden, het aantal auto's per huishouden in de nieuwe woongebieden en het aantal auto's per huishouden in Gouda.

Deze vraag is niet zo specifiek te beantwoorden voor enkel het verkeer op de zuidwestelijke randweg. Wel kunnen we generieke inzichten geven voor geheel Gouda op basis van CBS-cijfers.

Het autobezit onder inwoners van Gouda is de laatste jaren gestaag gegroeid. In 2010 waren er ongeveer 350 auto's per 1.000 inwoners, in 2021 is dit toegenomen naar 390 auto's per 1.000 inwoners. Dat is een groei van 10%. Dit noemen we de autonome groei van het autogebruik/autobezit. Dit zijn zowel bestaande als nieuwe inwoners van Gouda.

Tegelijkertijd is de bevolking van Gouda in deze zelfde periode gegroeid van 71.100 in 2010 naar 73.700 in 2021. Dit is een groei van ongeveer 4%.

Voor nieuwbouwlocaties gelden de parkeernormen zoals vastgesteld door de raad in het parkeerplan 2020. Deze parkeernormen liggen in de bandbreedte van 0,8 tot 1,65 parkeerplaatsen per huishouden. Voor grote delen van Gouda liggen de parkeernormen ruim boven de 1 auto per huishouden. Het aanscherpen/verlagen van de parkeernormen helpt om de groei van het autoverkeer af te remmen. En is ook wenselijk/logisch gezien de gemiddelde huishoudengrootte afneemt. Er komen steeds minder mensen in 1 woning te wonen, en dus is het ook logisch de parkeernormen hiervoor te corrigeren.

In het parkeerbeleid zijn echter wel afwijkingsmogelijkheden mits de afwijkingen goed onderbouwd zijn. In het bestuursakkoord is afgesproken dat het parkeerbeleid deze periode opnieuw wordt bekeken.

10. Met hoeveel groeit het aantal auto's in Gouda en de regio die gebruik maakt van de Zuidelijke Ringweg? Kan dit tot 2040 aangegeven worden?

Volgens de meest recente prognoses neemt de verkeersintensiteit op de Zuidwestelijke Randweg naar 2040 met zo'n 70% toe, naar circa 25.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Evaluatie

11. Op pagina 31 van de rapportage wordt gesteld dat de onderzoekers verwachten dat er respons-bias is in de Gouda denkt mee app. Is het mogelijk om de vragenlijsten in de app Gouda denkt mee meerdere keren in te vullen als persoon? Zo ja, hoe betrouwbaar is deze informatie daadwerkelijk?

Om enquêtes in de app in te vullen dienen mensen zich aan te melden met een emailadres. Mensen zouden meerdere accounts met verschillende mailadressen aan kunnen maken om meerdere keren de enquête in te vullen. Dat is echter best veel werk, dus we verwachten niet dat er veel mensen zijn geweest die deze moeite hebben genomen. In het rapport is met name aangegeven dat mensen die überhaupt een sterke mening hebben over de pilot eerder geneigd zijn de enquête in te vullen, dan het 'stille midden'. Het is daarom goed de representativiteit van enquête-onderzoek te duiden. Naast de enquête per app, zijn ook enquêtes op straat afgenomen door willekeurig mensen te bevragen. Deze enquête geeft een representatiever beeld als steekproef voor de gehele populatie, uit deze enquête is ook een genuanceerder beeld gekomen dan uit de enquête via de app.

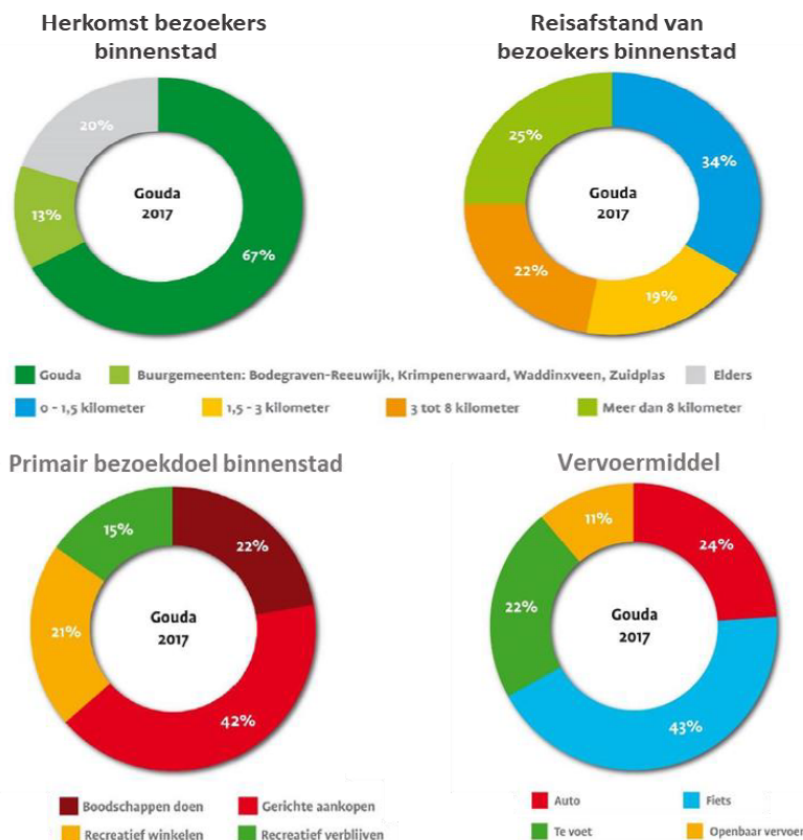
12. Uit veel wetenschappelijk onderzoek blijkt dat vaak overschat wordt hoeveel mensen met de auto naar winkelgebieden gaan en hoeveel in totaal uitgegeven wordt door

bezoekers met verschillende modaliteiten. [Zie bijvoorbeeld dit onderzoek, of ander Nederlands onderzoek \(bijvoorbeeld van de KPVV\)](#). Vaak kopen fietsers per week minder dan automobilisten, maar komen ze vaker terug (en zijn ze hun winkelgebieden trouwer) waardoor de totale omzet door fietsers per persoon hoger is. Is deze informatie bij de gemeente bekend en wordt dat ook ingebracht in gesprekken met ondernemers en het ontwikkelen van de winkelgebieden?

Ja, in de participatiesessies rond het opstellen van het Verkeerscirculatieplan is hier met ondernemers uitgebreid over gesproken. Er is inzichtelijk gemaakt wat de economische impact kan zijn van de verschillende ingrepen van het Verkeerscirculatieplan, inclusief een autoluwe Nieuwe Veerstaal. Verder is vanuit het koopstromenonderzoek inzicht in de herkomst en vervoerwijze van bezoekers aan onder andere de binnenstad. De meeste bezoekers komen inderdaad per fiets. Helaas is er geen koppeling tussen de bestedingen van bezoekers naar vervoerwijzen, maar uit generieke onderzoek is wel bekend dat fietsers vaker komen en uiteindelijk meer besteden dan bezoekers per auto die minder vaak komen.

Zie ook onderstaande grafiek met de vervoerwijzen van bezoekers aan de binnenstad: 43% van de bezoekers komt per fiets, 24% van de bezoekers komt per auto. Wat ook logisch is gezien de meerderheid van de bezoekers aan de binnenstad uit Gouda zelf komt (67%). Inwoners van Gouda pakken makkelijk de fiets naar de binnenstad, terwijl dagjesmensen van grotere afstand komen en vaker per auto zullen komen.

Voor meer data over bestedingen in de binnenstad van Gouda en kenmerken daarvan, zie: https://www.kso2021.nl/downloads/factsheets/KSO2021-factsheet_Gouda_Gouda%20Binnenstad.pdf



Tussenfase

- Er wordt geschreven in het raadsmemo dat een herinrichting van de openbare ruimte kostbaar is en kan leiden tot kapitaalvernietiging. Hoeveel blijft er nog over om te wijzigen om bij het einddoel van een autovrije Nieuwe Veerstaal te komen als in de

“tussenfase” al het asfalt al wordt vervangen door klinkers? Is het mogelijk om wanneer de klinkers er eenmaal liggen met een paar simpele maatregelen zoals toegangsbeperking, bloembakken etc. een autovrije situatie te creëren zonder opnieuw de straat open te hoeven breken?

Dat is het idee. De tussentijdse herinrichting moet een ‘no-regret’ maatregel worden die eenvoudig schaalbaar zijn naar een autoluwe herinrichting. Idealiter is het toevoegen van een toegangsbeperking het enige dat nog nodig is.

14. Is het gemakkelijker voor de gemeente om een autovrije of autoluwe Nieuwe Veerstal af te sluiten voor al het verkeer (dus inclusief voor voetgangers) omdat er aan de fundering gewerkt moet worden, of is het gemakkelijker om een Nieuwe Veerstal waar nog grootschalig gebruik gemaakt van wordt door autoverkeer af te sluiten voor funderingswerkzaamheden?

Voor een aannemer is het gemakkelijker een werk te maken als er helemaal geen verkeer meer is. Een geheel autovrije Nieuwe Veerstal is echter nooit het doel geweest. De Nieuwe Veerstal zal voor gemotoriseerd verkeer altijd een toegangspoort blijven vormen richting de binnenstad (via de West- en Oosthaven). Deze vraag is dan ook eigenlijk niet aan de orde.

15. Welke extra maatregelen kan de gemeente nemen die in de tussenfase het gebruik van de automobilititeit verder reduceren dan nu in de plannen is opgenomen?

In de plannen is reeds een breed pakket aan maatregelen opgenomen om lokaal de situatie te verbeteren en autogebruik te temperen. Extra maatregelen zijn dan vooral maatregelen elders in Gouda om het autogebruik/autobezit te verlagen, en duurzame mobiliteit te stimuleren.

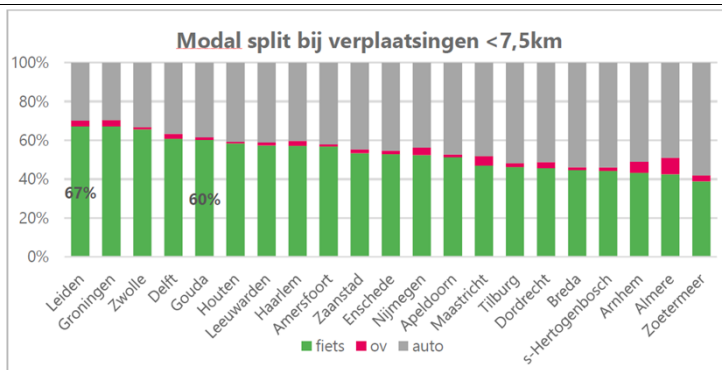
Bijvoorbeeld: verlaging snelheid, verhogen reistijd voor autoverkeer, auto te gast principe, voetgangers en fietsers de hoofdgebruiker. Door een andere inrichting de verblijfskwaliteit meer vergroten.

Nieuwe Veerstal en Haastrechtsebrug

16. Zijn er HB-gegevens van de automobilisten op de Nieuwe Veerstal? Is bekend hoeveel van de ritten die over de Nieuwe Veerstal gaan ritten van minder dan 5 kilometer (of andere korte ritten) zijn? We weten van andere steden zoals Amsterdam dat dit al snel een kwart van alle autoritten betreft.

Dat is niet exact bekend voor specifiek de Nieuwe Veerstal. We weten wel de vervoerwijzekeuze van inwoners van Gouda op afstanden kleiner dan 7,5 kilometer (zie onderstaande grafiek). Zo’n 40% van de verplaatsingen van minder dan 7,5 km wordt door inwoners van Gouda met de auto gedaan, zo’n 60% gebruikt reeds de fiets. Gouda scoort al best goed, maar het kan nog beter.

Verder weten we dat de Nieuwe Veerstal enerzijds gebruikt wordt door bezoekers/inwoners van de binnenstad (en via de Nieuwe Veerstal naar het hoofdwegennet rijden: A20 of A12), maar ook dat de Nieuwe Veerstal gebruikt wordt voor binnenstedelijke verplaatsingen. Bijvoorbeeld door inwoners van Korte Akkeren, de binnenstad of Kort Haarlem die met de auto elders in de stad moeten zijn voor een bezoek of bijvoorbeeld boodschappen. De exacte verdeling is zoals gezegd niet bekend.



17. Er wordt in het raadsvoorstel gesproken over onacceptabele filevorming op de Haastrechtsebrug door o.a. de extra grote opstelstrook voor fietsers. Ontstaat die filevorming op de Haastrechtsebrug nog steeds indien zowel de Nieuwe Veerstal als de singels aangepakt zijn en een gereduceerd aantal automobilisten zien passeren?

Ja. De intensiteit op de singels wordt lager na het uitvoeren van het VCP maatregelpakket, maar niet zoveel dat er geen filevorming meer is rond de brug. De Haastrechtsebrug blijft een belangrijke toegangspoort voor lokaal verkeer. Een verkeerslicht regelt slecht als er geen opstelvakken meer zijn.

18. Op pagina 4 van de rapportage staat dat sinds het openen van de Zuidwestelijke Randweg in 2012 de verkeersintensiteit van de Nieuwe Veerstal verminderd is, maar nog geen extra ruimte voor fietsers en voetgangers kan opleveren. Klopt de constatering dat de gemeente wel capaciteit voor auto's op de oost-west verbinding hebben toegevoegd, maar dat niet voor fietsers en voetgangers heeft gedaan?

De gemeente heeft sinds openstelling van de Zuidwestelijke Randweg geen maatregelen aan de infrastructuur toegepast op de route Rotterdamseweg – Goejanverwelledijk. De Rotterdamseweg en Nieuwe Veerstal liggen er sinds het realiseren van de Zuidwestelijke randweg onveranderd bij.

19. Op pagina 19 en 20 van de rapportage staan de cijfers van de verkeerseffecten in de stad. Klopt de conclusie dat het dus rustiger geworden is qua autobewegingen in de stad door de pilot autoluwe Nieuwe Veerstal?

Ja, in zijn totaliteit gezien is een deel van het verkeer verdwenen, doordat mensen vaker de fiets hebben gepakt of thuis zijn gebleven. Echter, zijn er wel lokaal verkeerstoenames opgetreden, zoals op de Fluwelen- en Blekerssingel. Hier was het tijdens de pilot drukker met autoverkeer.

Klimaatmitigatie en leefomgeving

20. Op pagina 5 van de rapportage staat dat eerdere langere sluitingen van de Nieuwe Veerstal hebben geleid tot het verdwijnen van 30% van de autoritten die normaal met de auto uitgevoerd worden. Op 1 september 2022 heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteit, samen met TNO, een rapport gepubliceerd waarin de energie- en ruimtevraag van mobiliteit doorgerekend is. Uit het onderzoek blijkt dat het vervangen van al het huidige wegverkeer door elektrische varianten een windmolenpark ter grootte van de provincie Utrecht kost. Aangezien elektriciteit voor veel meer zaken gebruikt moet worden, is de totale ruimtevraag nog groter. Ook weten we dat het lastig is om deze energieopwekking op land te realiseren. Kan bevestigd worden dat het laten verdampen van autogebruik bijdraagt aan het verminderen van de energievraag en dus de benodigde opwekcapaciteit van groene energie vermindert?

Ja een modal shift/verschuiving van auto naar duurzame vervoerwijzen als lopen, fietsen en openbaar vervoer zal de energievraag reduceren.

21. Kan de gemeente berekenen wat het aan luchtvervuiling scheelt in de directe omgeving als de Nieuwe Veerstal autoluw gemaakt wordt?

Dit zou berekend kunnen worden, maar is nu niet voorzien. Wel is inzicht in de huidige luchtkwaliteit rond de Nieuwe Veerstal op basis van de periodieke luchtmonitoringsberekeningen. Deze zijn via <https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/> in te zien. Hieruit blijkt dat er rond de Nieuwe Veerstal geen overschrijdingen zijn van de wettelijke luchtkwaliteitseisen voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5}. Er wordt reeds voldaan aan de huidige wettelijke normen. Of ook voldaan wordt aan de advieswaarden van het WHO is niet bekend.

22. Klopt het dat fietsers en voetgangers meer interactie met andere mensen hebben dan automobilisten dat hebben? Levert dit een sterkere sociale cohesie op?

Dat klopt. Het verminderen van het aantal verkeersbewegingen door een woonstraat/woongebied kan de sociale cohesie versterken. Het autoverkeer kan voor een barrière zorgen. Een rustige woonstraat vormt nauwelijks een barrière, waardoor mensen vaker buiten op straat leven, makkelijker oversteken, en meer contact hebben met buurtgenoten. Het vergroten van de functie en kwaliteit van een verblijfsgebied zorgt tevens voor meer interactie tussen verkeersdeelnemers. Ook kunnen fietsers en voetgangers natuurlijk makkelijker met elkaar communiceren en converseren als zij elkaar op straat tegenkomen, terwijl de automobilist in een gesloten voertuig zit en minder communicatiemiddelen heeft in het verkeer.

Antwoorden: