GOUDA ONDERNEEMT!

Gemeente Gouda
t.a.v.: dhr. M. Corsel
Postbus 1086
2800 BB Gouda

Gouda, 24 augustus 2022

Betreft: Reactie op evaluatie pilot autoluwe Nieuwe Veerstal

Geachte heer Corsel, beste Mette,

Op 29 juli jl. ontvingen wij als mobiliteitscommissie van Gouda Onderneemt! het conceptrapport 'Evaluatie pilot autoluwe Nieuwe Veerstal'. In dit rapport zijn de resultaten zoals die 11 juli jl. aan ons werden toegelicht, uitgewerkt. Middels dit schrijven willen wij graag reageren op het rapport zoals dit nu ter besluitvorming aan het College van B&W wordt voorgelegd.

Grote betrokkenheid en goede samenwerking
Voordat wij tot onze inhoudelijke reactie op het conceptrapport overgaan, willen wij u eerst danken voor de wijze waarop wij als mobiliteitscommissie bij de pilot van de autoluwe Nieuwe Veerstal zijn betrokken. Eerst door middel van diverse besprekingen van de opzet van de pilot, waarbij wij steeds in de gelegenheid werden gesteld om verduidelijkende vragen te stellen en reacties kenbaar te maken. Maar ook door de uitgebreide beantwoording van reacties en het gesprek hierover aan te gaan. Hierdoor is het voor ons als mobiliteitscommissie duidelijker geworden welke vragen wel en niet in de pilot zijn/werden beantwoord.

Ook bij de uitvoering en evaluatie van de pilot betrok u ons nauw. U informeerde ons tijdig over de start van de pilot, informeerde ons tijdens de pilot over de voortgang en lichtte ons op 11 juli jl. de resultaten toe. Wij begrijpen dat deze (extra) besprekingen alsook het opstellen van reactienota's tijd vergen en waarderen het daarom zeer dat deze inspanningen worden gepleegd. Hoewel wij het niet altijd over de inhoud eens zijn, zien wij dat u openstaat voor feedback en deze waar mogelijk ook verwerkt. Wij willen u daarvoor hartelijk danken.

Autoluwe Nieuwe Veerstal als onderdeel van het VCP
Zoals u weet, hebben wij al geruime tijd zorgen over het realiseren van een autoluwe Nieuwe Veerstal. Wij hebben deze eerder kenbaar gemaakt in onze zienswijze op het ontwerp VCP[1], waarbij wij ons baseerden op onafhankelijk onderzoek naar de economische effecten van het plan. Dit onderzoek wees op de negatieve effecten van een autoluwe Nieuwe Veerstal voor de binnenstad, de bedrijventerreinen en overig Gouda en beoordeelde de maatregel daarom als zeer risicovol.[2] Het onderzoek borduurde met deze conclusie voort op de in het kader van het VCP uitgevoerde verkeersanalyses die duidelijk aangaven dat de uitvoering tot problemen op de toegangswegen tot Gouda zou leiden.[3]

Tegelijkertijd zijn wij bekend met de wens van diverse Gouwenaren om een autoluwe Nieuwe Veerstal te realiseren en Gouda weer met de Hollandse IJssel te verbinden. Ook begrijpen wij dat de effecten van de dijkwerkzaamheden in 2017-2018[4] vragen opriepen die mogelijk deels in een pilot zouden kunnen worden beantwoord. Wij konden ons daarmee voorstellen dat de gemeente

[1] Gouda Onderneemt! (2021), Zienswijze op VCP Gouda d.d. 9 april 2022.
[2] Roots Beleidsadvies (2021), Economische effecten van het VCP Gouda.
[3] Gemeente Gouda (2021), Verkeerscirculatieplan Gouda – Achtergrondrapport d.d. 5 mei 2021, pagina 128-129.
[4] Gedurende deze werkzaamheden waren de verkeerseffecten minder groot dan op basis van modelprognoses werd verwacht.

een pilot wilde uitvoeren om te beoordelen of "overgegaan kon worden tot een definitieve herinrichting voor een autoluwe Nieuwe Veerstal".[5]

Opzet en representativiteit Pilot autoluwe Nieuwe Veerstal
Zoals reeds aangegeven, hebben wij meermaals met u gesproken over de opzet van de pilot. In deze gesprekken hebben wij twijfels geuit over de representativiteit van de pilot voor een toekomstige autoluwe Nieuwe Veerstal. Deze twijfels werden deels onderkend, maar niet altijd ondervangen. Desondanks zien wij dat de binnen de gestelde kaders en mogelijkheden voor onderzoek veel waardevolle informatie in de pilot is verzameld. Wij zien de pilot dan ook als voldoende basis voor besluitvorming over de herinrichting voor een autoluwe Nieuwe Veerstal. Tegelijkertijd is het van belang om bewust te zijn van de beperkingen van de pilot als gevolg van de (korte) duur en timing van de uitvoering (kort na de opheffing van Corona-maatregelen). Wij komen hierop in onze beoordeling van het conceptrapport terug.

Beoordeling conceptrapport 'Pilot autoluwe Nieuwe Veerstal' d.d. 28 juli 2022
Ten aanzien van het conceptrapport willen wij ten eerste opmerken dat dit een duidelijk beeld geeft van de resultaten van de pilot. Ook zien wij dat in het rapport een afgewogen beoordeling van die resultaten heeft plaatsgevonden en dat die beoordeling zo veel als mogelijk op feiten is gebaseerd. Door het omschrijven van randvoorwaarden voor de definitieve herinrichting wordt bovendien aangesloten op het in het VCP omschreven doel van de pilot. Hierin staat immers dat de pilot autoluwe Nieuwe Veerstal "dient uit te wijzen of en onder welke voorwaarden de definitieve herinrichting ingevoerd kan worden".[6] De voorwaarden die vervolgens in paragraaf 5.2 van het rapport worden aangegeven, maken dat realisatie van een autoluwe Nieuwe Veerstal op de lange baan moet worden geschoven. De mobiliteitscommissie van Gouda Onderneemt! onderschrijft deze conclusie.

Tegelijkertijd plaatsen wij onze kanttekeningen bij de beschreven mogelijkheden voor een "tussentijdse" herinrichting als wijkstraat met maximaal 8.000 verkeersbewegingen per dag. In onze ogen wijst de pilot uit dat een dergelijke herinrichting niet wenselijk is. Een eventuele herinrichting van de Nieuwe Veerstal zou in onze ogen moeten zijn gericht op het optimaliseren van de functie als stadsstraat (met maximaal 15.000 verkeersbewegingen per dag). De voorgestelde verkenning van de mogelijkheden en financiële gevolgen van een herinrichting[7] zou dit volgens ons dan ook als uitgangspunt moeten nemen. Bovendien zouden wij bij een dergelijke verkenning niet willen spreken over een "tussentijdse" herinrichting maar over een definitieve herinrichting. Wij lichten dat hieronder verder toe.

Uitgangspunten pilot drukken negatieve effecten
Belangrijkste reden om kritisch te zijn op de in paragraaf 5.3 omschreven korte(re) termijn mogelijkheden zijn de uitgangspunten van de pilot. Deze hebben in onze ogen de (negatieve) effecten van de pilot gedrukt. Het gaat hierbij in de eerste plaats om de ***impact van Corona*** en het uitgangspunt om de pilot door te laten gaan als het verkeersniveau meer dan 90% van het normale verkeersniveau bedroeg. Met een percentage van 92 bedroeg het verkeersniveau zich maar net boven dit vooraf gestelde minimum. Belangrijker is echter om bewust te zijn van de relatie tussen verkeersintensiteit en doorstroming. Deze is – zoals het rapport in paragraaf 4.3 terecht stelt – niet lineair, maar eerder exponentieel. Onderzoek van GoudappelCoffeng heeft immers aangetoond dat 1% verkeersafname gemiddeld gezien leidt tot 3% minder file.[8] Op het moment dat in de analyse van de doorstroming met dergelijke verhoudingen rekening zou zijn gehouden, zou het beeld fors negatiever zijn. In de analyse van doorstroming is nu echter niet voor het lagere verkeersniveau gecorrigeerd.

[5] Gemeente Gouda (2021), Projectenlijst Verkeerscirculatieplan Gouda, pagina 60 van het VCP.
[6] Gemeente Gouda (2021), Verkeerscirculatieplan Gouda, pagina 57.
[7] Zie pagina 41 van het conceptrapport.
[8] Verkeersnet (2020), Wat zegt 65% daling verkeersdrukte over de tijd na de coronacrisis?

Een andere reden om kritisch te zijn betreft de ***referentieperiode en het ontbreken van een extrapolatie naar de situatie in 2030***. In de analyse zijn de verkeersintensiteiten in de pilotperiode vergeleken met de verkeersintensiteiten in de weken kort na de pilot. Hoewel dit de meest betrouwbare manier is om de effecten op verkeersintensiteiten scherp te krijgen, is er mogelijk sprake van na-ijleffecten waardoor ook in de periode kort na de pilot de verkeersintensiteiten op een lager niveau lagen. Daarnaast ontbeert het rapport een extrapolatie van de gesignaleerde effecten naar de situatie in 2030. Een dergelijke extrapolatie had inzichtelijk kunnen maken dat de verkeersintensiteiten op de Zuidwestelijke Randweg al zonder herinrichting van de Nieuwe Veerstal 35 tot 40% zouden toenemen.[9] Dit plaatst de conclusie dat de toename van de verkeersintensiteit op de Zuidwestelijke Randweg minder groot was dan verwacht in een ander perspectief. De toename van 20% als gevolg van de afsluiting van de Nieuwe Veerstal dient immers bovenop dit 'autonome' effect te worden bezien. Dit betekent dat ingrijpen op de Zuidwestelijke Randweg sowieso nodig is en dat ingrijpen op de Nieuwe Veerstal ertoe kan leiden dat de in het Mobiliteitsplan gestelde reistijdnormen zelfs na het treffen van maatregelen op de Zuidwestelijke Randweg niet meer (kunnen) worden behaald.

Een derde punt houdt verband met de ***timing en duur van de pilot***. In de eerste plaats de timing. In het rapport wordt meermaals aangegeven dat weersomstandigheden een grotere invloed op het aantal fietsers hadden dan de pilot. Tijdens de pilot waren de weersomstandigheden relatief goed. Dit betekent dat bij slechte weersomstandigheden waarschijnlijk minder fietsers zouden zijn waargenomen. Ervan uitgaand dat een deel van de autoritten tijdens de pilot met de fiets is gemaakt, zouden slechte weersomstandigheden hogere (auto)verkeersintensiteiten laten zien. Daarnaast was de pilot van relatief korte duur. In de algemene conclusies van de analyse van verkeersintensiteiten wordt aangegeven dat mensen hierdoor wellicht activiteiten hebben uitgesteld.[10] "Op de lange termijn zal dit naar verwachting minder voorkomen, waardoor er tijdens de pilot mogelijk meer verkeer is 'verdampt' dan op langere termijn mag worden verwacht." Ook dit drukt het toch al forse effect op de verkeersintensiteiten op de Singels en Zuidwestelijke Randweg.

Herinrichting tot stadsstraat
De hiervoor genoemde punten maken dat de gesignaleerde effecten van de pilot op de verkeersintensiteiten en doorstroming op de Singels en Randwegen eerder te positief dan te negatief zijn ingeschat. In onze ogen verduidelijkt de pilot daarom eens te meer de grote risico's die aan een autoluwe Nieuwe Veerstal zijn verbonden. Nog los van het beperkte draagvlak dat er op basis van de uitgevoerde enquêtes voor het treffen van deze maatregel lijkt te bestaan.[11]

Het één en ander houdt in onze ogen in dat voorstellen voor herinrichting niet zo zeer als tussenstappen richting een autoluwe Nieuwe Veerstal zouden moeten worden geformuleerd, maar als voorstellen voor het optimaliseren van de huidige functie (als stadsstraat). Het streven naar minder dan 8.000 verkeersbewegingen is in onze ogen niet realistisch dan wel niet wenselijk. Niet realistisch omdat bij de realisatie van het totale VCP met uitzondering van een autoluwe Nieuwe Veerstal het aantal verkeersbewegingen niet tot onder de 10.000 daalt.[12] Niet wenselijk omdat minder dan 8.000 verkeersbewegingen dus alleen kunnen worden bereikt door het treffen van ontmoedigende maatregelen die dan weer elders tot negatieve effecten leiden.

Wij zien de geplande dijkwerkzaamheden daarom vooral als kans om de Nieuwe Veerstal te herinrichten als stadsstraat; optimaal geëquipeerd voor 10.000 tot 15.000 verkeersbewegingen per dag. Aanpassing van de snelheidslimiet tot 30 km/u kan daarbij passen, maar verkeersdosering

[9] Gemeente Gouda (2021), Verkeerscirculatieplan Gouda – Achtergrondrapport d.d. 5 mei 2021, pagina 74.
[10] Zie pagina 23 van het conceptrapport.
[11] Enkel in de binnenstad lijkt er een kleine meerderheid voor de herinrichting te zijn. In de andere wijken van Gouda beoordeelt het grootste deel van de bevolking de herinrichting als een slecht idee. Daarnaast merken wij op dat 14% van de binnenstad bezoekers aangaf nog niet te weten of een herinrichting effect op de frequentie van bezoek zou hebben en 5% aangaf de binnenstad minder te zullen gaan bezoeken. Op het moment dat het binnenstad bezoek met circa 10% zou afnemen, is dit fors en zal dit een grote impact op de bestedingen en omzet van de ondernemers in de binnenstad hebben.
[12] Gemeente Gouda (2021), Verkeerscirculatieplan Gouda – Achtergrondrapport d.d. 5 mei 2021, pagina 117.

niet. Daarnaast is het belangrijk dat vrachtverkeer gebruik kan blijven maken van de Nieuw Verstal. De mobiliteitscommissie van Gouda Onderneemt! denkt graag mee over maatregelen waarmee de (huidige) functie als stadsstraat wordt geborgd.

Aanpassing van het VCP
In lijn met het voorgaande willen wij tevens voorstellen om het VCP voor wat betreft de Nieuwe Veerstal aan te passen. Hoewel het VCP niet beschrijft wat er dient te gebeuren als de pilot uitwijst dat een definitieve herinrichting tot autoluwe Nieuwe Veerstal *niet* ingevoerd kan worden, is daarvan in onze ogen nu wel sprake. Wij stellen daarom voor om het VCP aan te passen en in de programmering van maatregelen uitsluitend rekening te houden met de herinrichting van de Nieuwe Veerstal tot stadsstraat. En dus niet zo zeer de herinrichting van de Nieuwe Veerstal tot wandelboulevard.

Indien een dergelijk voorstel voor het College van B&W en/of de gemeenteraad te ver gaat, stellen wij voor om in de 3de tranche van het VCP niet zo zeer de herinrichting tot autoluwe Nieuwe Veerstal op te nemen, maar de uitvoering van een nieuwe pilot. Zodat op dat moment opnieuw kan worden bezien of herinrichting tot autoluwe Nieuwe Veerstal wenselijk dan wel haalbaar is. Gelet op de uitkomsten van de pilot beoordelen wij het opnemen van maatregelen voor herinrichting tot autoluwe Nieuwe Veerstal in ieder geval als (zeer) prematuur.

Tenslotte
Wij hebben onszelf in deze reactie gericht op de hoofdlijnen en niet zo zeer op de details van het rapport. Daarnaast hebben wij ons niet gericht op de bijlagen waaraan in het conceptrapport wordt gerefereerd. Op het moment dat onze – maar ook andere – reacties leiden tot aanpassingen van het rapport, geven wij hierop graag opnieuw een reactie. Ook zijn uiteraard bereid onze reactie nader toe te lichten, mocht u daaraan behoefte hebben.

Met vriendelijke groet,

Gerard van Nieuwpoort
Voorzitter a.i.
Gouda Onderneemt!