



Raadsvoorstel

afdeling
Ruimtelijk beleid en advies

steller
M. Corsel

gouda
13 september 2022

dossiernummer
6440

telefoon
0182588532

onderwerp
Evaluatie pilot autoluwe Nieuwe Veerstal

Gevraagd besluit

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad van de gemeente Gouda voor te besluiten tot:

1. Het vaststellen van de rapportage Pilot autoluwe Nieuwe Veerstal.
2. Het autoluw maken van de Nieuwe Veerstal uit te stellen ten gunste van een mogelijke 'tussenfase' met een herinrichting die tot doel heeft de verkeersintensiteit op de Veerstalroute iets te verminderen, en meer ruimte te geven aan voetgangers, fietsers en groen en toch alle verkeer mogelijk blijft.
3. Het instemmen 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).
4. Het inzetten op een constructieve samenwerking met de provincie Zuid-Holland en buurgemeente Krimpenerwaard om te investeren in robuuste randwegen/provinciale wegen.
5. Het voorzetten van de participatie en stakeholders blijven betrekken bij de planvorming en ideeën rond de Nieuwe Veerstal (en aansluitende wegen zoals de Goejanverwelledijk en Haastrechtsebrug).
6. Het verwerken van de financiële gevolgen van een tussentijdse herinrichting in de begroting na het tussentijdse evaluatiemoment van het Verkeerscirculatieplan in 2025.

1 Nadere uitleg op gevraagd besluit

De gemeenteraad van Gouda heeft in juni 2021 ingestemd met het Verkeerscirculatieplan Gouda (VCP). Dit verkeersplan zal de komende jaren verder worden uitgewerkt en gefaseerd worden ingevoerd in vier tranches met maatregelen. De gemeenteraad heeft de eerste tranche maatregelen (2022-2027) vastgesteld en hiervoor financiering beschikbaar gesteld. Onderdeel van de eerste tranche is de pilot autoluwe Nieuwe Veerstal, waarbij in de praktijk proefondervindelijk wordt bekeken of een definitieve herinrichting met een autoluw karakter mogelijk is in de tweede tranche (2028-2032).

Het autoluw maken van de Nieuwe Veerstal biedt kansen om Gouda weer met de Hollandse IJssel te verbinden. De Nieuwe Veerstal is met circa 11.000 verkeersbewegingen per dag nu een verkeersbarrière tussen de stad en het water. Het verminderen van het verkeer over de Nieuwe Veerstal biedt kansen dit gebied anders in te richten met meer ruimte voor verblijven, groen, voetgangers en fietsers.

Het plan van aanpak voor de pilot Nieuwe Veerstal heeft het college op 1 februari 2022 vastgesteld. Inmiddels heeft de pilot plaatsgevonden in de periode 28 februari t/m 27 maart 2022. Gedurende periode is veel data over verkeersstromen, doorstroming en beleving/bezoek verzameld. Ook zijn gesprekken gevoerd met stakeholders. Dit alles heeft geleid tot voorliggende rapportage met daarin de conclusies van de pilot en aanbevelingen. Hieruit blijkt dat een autoluwe Nieuwe Veerstal alleen onder randvoorwaarden mogelijk is.

Het doel is het realiseren van meer verblijfskwaliteit op de Nieuwe Veerstal in de loop van de eerste tranche, en de voorwaarden hiervoor in te vullen.

2 Argumenten

2.1 Een Autoluwe Nieuwe Veerstal draag bij aan het behalen van de ambities van het bestuursakkoord.

In het bestuursakkoord 2022-2026 is opgenomen dat de goede bereikbaarheid en centrale ligging een onbetwistbare kracht van Gouda zijn. Om Gouda in de toekomst duurzaam bereikbaar te houden en goed te ontsluiten, wil het bestuur het Verkeerscirculatieplan (VCP) uitvoeren, met meer ruimte voor fietsers, wandelaars en het openbaar vervoer. Ook staat in het akkoord dat het bestuur wil investeren in de kwaliteit van inrichting van de openbare ruimte. Een autoluwe Nieuwe Veerstal raakt het thema bereikbaarheid, meer ruimte voor fietsers en wandelaars en een herinrichting die kansen biedt voor meer kwaliteit van de openbare ruimte. Het is noodzakelijk eerst de randvoorwaarden goed in te vullen, voordat een Autoluwe Nieuwe Veerstal kan bijdragen aan alle ambities.

2.2 De rapportage is mede tot stand gekomen door het betrekken van stakeholders.

De uitvoering van de pilot is voorbereid met de denktank van het Verkeerscirculatieplan, Gouda Onderneemt, het verkeersberaad, de provincie en gemeente Krimpenerwaard. Dit heeft geresulteerd in het plan van aanpak dat op 2 februari 2022 door het college is vastgesteld. Ook de raad werd geïnformeerd. Genoemde stakeholders zijn ook betrokken geweest bij de evaluatie van de pilot, wat heeft geleid tot de bijgaande rapportage. Aanvullend hierop zijn reacties op de conceptrapportage samengevat in een reactienota, die ook onderdeel is van de stukken ter besluitvorming. De stakeholders kunnen zich over het algemeen vinden in de conclusie dat een autoluwe Nieuwe Veerstal voorlopig niet haalbaar is. Er is wel verschil van inzicht over de tussentijdse inrichting. De denktank VCP is hier voorstander van, Gouda Onderneemt vindt het een vermindering van de bereikbaarheid van Gouda en adviseert een inrichting als stadstraat.

2.3 De rapportage is mede tot stand gekomen door het uitvoeren van enquêtes.

Onderdeel van de evaluatie van de pilot is het onderzoek naar de beleving van ondernemers, bewoners en bezoekers. Dit door middel van de Gouda Denkt mee app (bewoners en ondernemers), een enquête op straat in de binnenstad en Nieuwe Veerstal. Tijdens de proefperiode heeft de gemeente veel gecommuniceerd via de (social) mediakanalen. Enerzijds om te informeren, anderzijds om reacties op te halen. Uit de enquêtes en berichtgeving blijkt dat er verschillend wordt gedacht door de verscheidene doelgroepen, van positief tot zeer negatief. Dit lag in de lijn van de verwachtingen. Ondernemers waren in het VCP-traject al kritisch op de autoluwe Nieuwe Veerstal en hebben in de enquête aangegeven minder klanten te hebben ontvangen tijdens de pilot. Volgens de cijfers is het aantal bezoekers tijdens de pilot niet gedaald en ook het aantal parkeerders laat geen daling zien. 90% van binnenstadbezoekers afkomstig van buiten Gouda gaf aan geen hinder te hebben ervaren van de pilot, 60% van de binnenstadbewoners gaf aan geen hinder te hebben ervaren. Verder kwam er vooral een hoge respons vanuit bewoners van de wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem, die zich sterk negatief over de pilot hebben uitgelaten. Deze bewoners ervoeren omrijdafstanden door de pilot, en extra reistijd door wachtrijvorming op de singels.

2.4 Uit de pilot blijkt dat een autoluwe Nieuwe Veerstal alleen onder randvoorwaarden mogelijk is.

Uit de cijfers bleek dat de singels meer verkeer te verwerken kregen. De 12 procent extra verkeer over de singels zorgde voor extra wachtrijen bij het Kleiwegplein, dat overbelast raakte. Een tussentijdse optimalisatie van de verkeerslichten op het plein zorgde voor enige verbetering maar er bleef sprake van langere wachtrijen en wachttijden. Het Kleiwegplein kan niet meer verkeer aan. Meer verkeer op de singels gaat in tegen de VCP-doelstelling om juist het verkeer te verminderen om zo de leefbaarheid en aantrekkelijkheid te vergroten. Dat is de reden dat in het VCP in de tweede tranche de herinrichting van het Kleiwegplein is voorzien. Hierbij wordt de Kattensingel afgesloten van het plein, waardoor het kruispunt een stuk rustiger en minder complex wordt. Hierdoor is een meer voetgangers- en fietsersvriendelijke inrichting mogelijk. Ook de singels worden door deze maatregel rustiger qua autoverkeer. In het VCP is tevens opgenomen om de Fluwelen- en Blekerssingel aan te passen naar 30 km/u met bijpassende inrichting, ook dit heeft een positief effect op de verkeersdruk van de singels. Herinrichting van het Kleiwegplein en de singels zijn daarmee belangrijke randvoorwaarden die ingevuld moeten zijn voordat een autoluwe Nieuwe Veerstal mogelijk is.

Uit de pilot bleek ook dat de Zuidwestelijke randweg redelijk goed bleef functioneren, met zo nu en dan wachtrijvorming bij de rotondes. Naar de toekomst toe wordt deze weg echter een stuk drukker, met structurelere filevorming bij de rotondes tot gevolg. Dit geldt ook voor de autonome situatie (de toekomstige situatie zonder maatregelen bij de Nieuwe Veerstal). Door de ontwikkeling van onder meer Westergouwe en een toenemende bevolking in de Krimpenerwaard neemt het aantal verkeersbewegingen hier toe. De rotondes van de Zuidwestelijke Randweg lopen daardoor op een gegeven moment vast. Hierdoor komt de regionale bereikbaarheid in gevaar komt, en zo ook het functioneren van de randwegenstructuur van Gouda. Dit was juist een voorwaarde van de uitrol van het VCP: randwegen op orde. Een capaciteitsuitbreiding van de rotondes op de Zuidwestelijke randweg is dus randvoorwaardelijk voor het creëren van een autoluwe Nieuwe Veerstal. Dit zorgt er ook voor dat verkeer minder geneigd is andere ongewenste routes te gaan rijden. Vandaar dat deze capaciteitsuitbreiding ook is voorzien in de tweede tranche van de uitvoeringsagenda van het VCP. Dit vraagt echter afstemming en samenwerking met Provincie Zuid-Holland als wegbeheerder van de Zuidwestelijke randweg.

2.5 De schaalbare tussenfase naar eindbeeld als wandelboulevard is een mogelijkheid.

De benodigde randvoorwaarden (verkeersdruk singels beheersen, herinrichting Kleiwegplein, robuustheid Zuidwestelijke randweg) zorgen dat een definitieve herinrichting op korte termijn niet mogelijk is. De herinrichting van de Blekerssingel en Fluwelensingel staat voor 2026 op de planning, en de herinrichting van het Kleiwegplein vanaf 2028 (tweede tranche VCP). Uit de gesprekken met de provincie blijkt dat er nog geen zicht is op de aanpak van de rotondes op de Zuidwestelijke Randweg. De provincie geeft vooralsnog prioriteit aan andere (en voor hen meer prioritaire) projecten.

Herinrichtingen van de openbare ruimte zijn kostbaar, en worden vaak eens in de 20 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 in de tussenfase 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. De gedachte hierbij is dat het aanpassen van de maximumsnelheid van het autoverkeer van 50 naar 30 km/u met een andere inrichting (klinkers in plaats van asfalt, geen opstelstroken verkeer) kan zorgen voor meer verblijfskwaliteit. Er ontstaat dan meer ruimte voor lopen en fietsen, maar de inrichting houdt wel rekening met aanblijvende hogere intensiteiten autoverkeer. Er ontstaat dan een "doorwaadbare" straat, zoals ook beoogd voor andere straten in Gouda (singels, Joubertstraat, Koningin Wilhelminaweg) Deze herinrichting kan mogelijk gecombineerd worden met een doseerlicht op de Schielands Hoge Zeedijk om verkeer op deze route te ontmoedigen. Het doseerlicht zorgt voor extra reistijd over deze route, waardoor andere routes aantrekkelijker

worden. Ook is een mogelijkheid om het zware vrachtverkeer te ontmoedigen door instelling van een lengte- en/of gewichtsbepanking op de Nieuwe Veerstal, zoals ook voorgesteld kan gaan worden voor de gehele binnenstad. Een praktische uitwerking moet duidelijk maken of dit haalbaar is.

De komende jaren gaat het Hoogheemraadschap nog aan de slag met werkzaamheden aan de waterkering/ walmuur langs de Nieuwe Veerstal. Uit recente wegininspecties van BOR blijkt dat ook de wegfundering van de Nieuwe Veerstal op gedeeltes onvoldoende draagkrachtig is. Vervanging is echter nog niet voorzien in de lopende beheerplan periode ('21-'28). Dit zijn kansen om aan te grijpen om een andere inrichting bij de Nieuwe Veerstal te realiseren. Wel moet hier vanuit het VCP geld voor gereserveerd worden, dat nu niet beschikbaar is. Volgens de planning van de evaluatie van het VCP volgt in 2025 een evaluatiemoment met de raad, waarbij wordt teruggekeken naar de uitvoering en effecten van de afgelopen jaren en een voorstel vanuit het college wordt gepresenteerd voor een tweede pakket aan maatregelen. Hier kan de tussentijdse herinrichting van de Nieuwe Veerstal ook onderdeel van zijn. Geadviseerd wordt deze kans aan te grijpen omdat het invullen van de randvoorwaarden voor een geheel autoluwe Nieuwe Veerstal lang op zich kan laten wachten.

3 Kanttekeningen

3.1 Uit de pilot blijkt dat de Haastrechtsebrug geen ander profiel kan krijgen.

Onderdeel van de pilot was ook een aanvullende proefopstelling op de Haastrechtsebrug. Het doel hiervan was om te onderzoeken of de brug een andere indeling kan krijgen, zodat er meer ruimte voor fietsers ontstaat. De huidige fietsruimte rond de Haastrechtsebrug en het kruispunt is erg krap en een verbreding van de brug of een nieuwe brug zijn financieel onhaalbaar. In de aanvullende proefopstelling is tijdelijk één rijstrook voor autoverkeer weggehaald op de brug en één rijstrook op de Sportlaan. Hiermee is het college tegemoet gekomen aan de toezegging in de raad op 9 juni 2021: *In de Pilot Nieuwe Veerstal de mogelijkheid mee te nemen om bij de Haastrechtsebrug meer ruimte voor de fietser te creëren, en bij positief resultaat deze maatregel door te voeren.* Uit de pilot bleek echter dat er een onacceptabele filevorming op de N207 en N228 ontstond, zo ook dat de ambulancepost slecht bereikbaar werd. Daarom is besloten, na overleg met de wethouder en Fietzersbond, deze fase 3 eerder af te breken. Voor de renovatie van de Haastrechtsebrug in 2023 is daarom de huidige indeling als uitgangspunt meegegeven.

4 Juridische- / financiële gevolgen

De Pilot verkeersluwe Nieuwe Veerstal is een project uit het VCP, waarmee de raad 30 juni 2021 heeft ingestemd. De uitvoering betrof een relatief korte periode van zes weken, waar geen verkeersbesluit voor nodig was. Dit is wel aan de orde bij een mogelijke definitieve inrichting van de Nieuwe Veerstal in de tweede tranche van het VCP. Deze besluiten zijn dan op rechtsgevolg gericht waartegen rechtsmiddelen kunnen worden ingeroepen.

In de eerste tranche van het VCP is geen geld gereserveerd voor een herinrichting van de Nieuwe Veerstal. In de tweede tranche (vanaf 2028) is 1,6 miljoen gereserveerd voor de herinrichting. Het voorstel is om na de tussentijdse evaluatie bij de raad in 2025, door de raad de 1,6 miljoen euro uit de tweede tranche al beschikbaar te laten stellen in de eerste tranche om hiermee vanuit het VCP een cofinanciering te leveren aan een gewenste herinrichting van de Nieuwe Veerstal. Op deze manier sluit dit goed aan op de planning van het wegonderhoud en Hoogheemraadschap.

De kosten voor het maken van de plannen van een tussentijdse herinrichting kunnen gedekt worden uit het VCP investeringsbudget eerste tranche.

5 Personele- / organisatorische gevolgen / duurzaamheid / positie mensen met een beperking

5.1 De pilot en de tussentijdse herinrichting hield/houdt rekening met de belangen van mensen met een beperking.

In de pilot is rekening gehouden met mensen met een beperking o.a. door looproutes voldoende begaanbaar te houden, door mindervalidenparkeerplaatsen in de binnenstad bereikbaar te houden voor mindervaliden. Bij een toekomstige herinrichting van de Nieuwe Veerstal is een toegankelijke openbare ruimte een randvoorwaarde.

5.2 De pilot en de tussentijdse herinrichting hield/houdt rekening met de belangen van mensen met een beperking.

In de pilot is rekening gehouden met mensen met een beperking o.a. door looproutes voldoende begaanbaar te houden, door mindervalidenparkeerplaatsen in de binnenstad bereikbaar te houden voor mindervaliden. Bij een toekomstige herinrichting van de Nieuwe Veerstal is een toegankelijke openbare ruimte een randvoorwaarde.

6 Communicatie / interactiviteit

De uitkomsten van de pilot worden breed gecommuniceerd.

Tijdens de pilot is veel negatieve publiciteit verschenen in de pers en op social media. De pilot en de uitkomsten van de pilot op zichzelf zijn vluchtig. Daarover communiceren brengt partijen niet tot elkaar. De pilot heeft echter goede inzichten opgeleverd over de randvoorwaardelijkheden, welke al voorzien waren in het Verkeerscirculatieplan. De pilotuitkomsten maken dat er zorgvuldig stapsgewijs kan worden gebouwd aan een aantrekkelijk en bereikbaar Gouda, waarbij er tussentijdse kansen liggen. In de brede communicatie wordt hier positief over gecommuniceerd. Met andere woorden, niet zozeer over de pilot en uitkomsten zelf communiceren (de gegevens zijn wel openbaar) maar die gegevens gebruiken ter onderbouwing van de te nemen maatregelen die weer kunnen leiden tot een autoluwe Nieuwe Veerstal.

Verdere uitwerking en planning

Na een positief raadsbesluit gaat de gemeente de komende jaren aan de slag om samen met stakeholders een tussentijdse herinrichting te ontwerpen, waarbij de focus ligt op het toevoegen van zoveel mogelijk verblijfskwaliteit. Voorstellen hiervoor betreft het college in het tussentijdse evaluatiemoment met de raad in 2025. Ook start een constructief overleg met de provincie en

gemeente Krimpenerwaard om de regionale bereikbaarheid van de regio in de toekomst te verbeteren.

In onderstaande tabel is een indicatieve tijdsplanning opgenomen. Hierin is te zien hoe de (tussentijdse) herinrichting van de Nieuwe Veerstal qua tijd past in de rest van de VCP maatregelen, zoals de herinrichting van de singels en provinciale wegen.

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)																								

In het monitoring- en evaluatieplan VCP zijn diverse indicatoren opgenomen om te monitoren en evalueren wat de effecten zijn van de maatregelen van het VCP. Zo is ook te zien hoe de intensiteit zich ontwikkelt op de Zuidwestelijke Randweg. Bij de jaarlijkse voortgangsrapportage krijgt het bestuur hier inzicht in.

Burgemeester en wethouders van Gouda,
de secretaris, de burgemeester,

drs. R.C. Bakker

mr. drs. P. Verhoeve

- Rapportage Evaluatie pilot Autoluwe Nieuwe Veerstal
- Reactienota stakeholders inclusief brief Gouda Onderneemt
- Concept raadsbesluit