GOUDA ONDERNEEMT!

Gemeente Gouda
t.a.v.: Gemeenteraad
Postbus 1086
2800 BB Gouda

Gouda, 28 september 2022

Betreft: Inspreekreactie op evaluatie pilot autoluwe Nieuwe Veerstal

Geachte raadsleden,

U spreekt vanavond over de evaluatie van de pilot autoluwe Nieuwe Veerstal die dit voorjaar is uitgevoerd. Een pilot die is aangekondigd in het VCP om te toetsen of de in de verkeersanalyses gesignaleerde (grote) problemen op de toegangswegen van Gouda ook in de praktijk zouden optreden als de Nieuwe Veerstal autoluw zou worden gemaakt.[1]

De mobiliteitscommissie van Gouda Onderneemt! heeft met vertegenwoordigers van de ambtelijke organisatie meerdere malen over de pilot gesproken. Zoals u wellicht ook in onze reactie op het conceptrapport hebt gelezen[2], zijn wij de ambtelijke organisatie daarvoor zeer erkentelijk.

Inmiddels ligt het definitieve rapport voor. Een rapport dat een duidelijk beeld geeft van de resultaten van de pilot. Door het omschrijven van de randvoorwaarden voor de definitieve herinrichting wordt bovendien aangesloten op het doel van de pilot zoals dat in het VCP is omschreven.

De voorwaarden die in paragraaf 5.2 van het evaluatierapport worden aangegeven, maken dat de realisatie van een autoluwe Nieuwe Veerstal op de lange baan moet worden geschoven. Gouda Onderneemt! onderschrijft deze conclusie. De resultaten bevestigen immers het beeld dat ook uit het onafhankelijk onderzoek naar de economische effecten van het VCP naar voren kwam. 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.[3]

Tegelijkertijd plaatsen wij onze kanttekeningen bij de in paragraaf 5.3 van het evaluatierapport beschreven mogelijkheden voor een “tussentijdse” herinrichting als wijkstraat met maximaal 8.000 verkeersbewegingen per dag. Wij hebben daarvoor een aantal redenen.

Ten eerste de gehanteerde uitgangspunten. Deze drukten de negatieve effecten. Zo was de verkeerdrukte nog niet op het gebruikelijke niveau van voor Corona en is er in de analyse niet geëxtrapoleerd naar de situatie in 2030 zoals dat wel uitgangspunt was in het VCP. Een situatie waarin het verkeer op de Zuidwestelijke Randweg door enkel woningbouwontwikkelingen in Westergouwe en de regio al 35 tot 40% toeneemt.

[1] Gemeente Gouda (2021), Verkeerscirculatieplan Gouda – Achtergrondrapport d.d. 5 mei 2021, pagina 128-129.
[2] Zie brief Gouda Onderneemt! d.d. 24 augustus 2022.
[3] Roots Beleidsadvies (2021), Economische effecten van het VCP Gouda.

Daarnaast was er tijdens de pilot sprake van goed weer. Iets dat het fietsverkeer stimuleerde, maar het autoverkeer drukte. Anders gezegd: Bij slecht weer zouden de negatieve effecten op de singels en de Zuidwestelijke Randweg nog groter zijn geweest. Ook was er mogelijk sprake van uitstelgedrag. Door de korte duur was het voor mensen immers mogelijk om activiteiten uit te stellen; iets dat bij een permanente herinrichting niet het geval kan zijn. Kortom, er zijn diverse redenen om aan te nemen dat de nu al gesignaleerde problemen bij een permanente herinrichting fors groter zouden zijn.

In de beantwoording van onze zienswijze worden de risico's van een autoluwe Nieuwe Veerstal onderkend. Desondanks wordt een tussentijdse herinrichting voorgesteld, waarbij groot en zwaar vrachtverkeer worden geweerd, 'optioneel' verkeersdosering plaatsvindt en waarbij ook andere maatregelen worden voorgesteld om bestaande verkeersroutes te wijzigen. De vraag is of dit haalbaar en wenselijk is. In de ogen van Gouda Onderneemt! is dit niet het geval.

Wij zijn er namelijk van overtuigd dat met dergelijke maatregelen de druk op het omliggende netwerk fors toeneemt. Een groot risico voor de bereikbaarheid van Gouda, zeker als de maatregelen voor het opvangen van autonome groei niet zijn getroffen. **Wij roepen u als raad daarom op om te blijven bij het adagium van het VCP en dus eerst de randwegen op orde te brengen alvorens dergelijke maatregelen überhaupt te overwegen.**

Vinden wij de dijkwerkzaamheden dan geen kans om werk-met-werk te maken? Uiteraard wel. **Wij stellen daarom voor om deze te benutten om de Nieuwe Veerstal te optimaliseren naar het huidige gebruik en toekomstbestendig in te richten voor zo'n 10.000 tot 15.000 verkeersbewegingen per dag.** Aanpassing van de snelheidslimiet tot 30 km/u kan hierbij passen, maar eerder genoemde maatregelen om verkeer te weren niet.

Tenslotte over het volledig autoluw maken van de Nieuwe Veerstal. In onze ogen is het geen uitgemaakte zaak dat dit na de aanpak van de Zuidwestelijke Randweg kan gebeuren. Immers, de verkeersanalyses die in het kader van het VCP zijn uitgevoerd, wezen ook in die situatie op grote risico's. **Daarom vragen wij u als raad om na de aanpak van de rotondes opnieuw een pilot uit te voeren om te bepalen of een autoluwe Nieuwe Veerstal wenselijk danwel haalbaar is.** Gelet op de uitkomsten van de pilot beoordelen wij het nu opnemen van maatregelen voor herinrichting tot autoluwe Nieuwe Veerstal in de 3de tranche ieder geval als (zeer) prematuur.

Wij wensen u een goed debat!