Technische vragen

Van : VVD, Ber van Loon
Datum vraag : 26 september 2022
Onderwerp : Pilot autoluwe Veerstal

Datum antwoord :

Vragen en antwoorden

1. **Tijdens de pilot is onderzocht wat de invloed van een autoluwe Veerstal is op de intensiteit van het autoverkeer en de reistijd van dat autoverkeer naar parkeerterreinen in de stad en op de randwegen. Er is niet onderzocht wat de invloed is van een autoluwe Veerstal op de reistijden en reisafstanden van verkeer tussen wijken in Gouda, bijvoorbeeld van het autoverkeer wat beweegt tussen de wijken ten Oosten van het centrum en de wijken ten Westen van het centrum. Normaliter maakt een belangrijk deel van dit autoverkeer gebruik van de Veerstal, dat was tijdens de pilot voor autoverkeer niet mogelijk. Wat is het effect geweest van de afsluiting van de Veerstal op reistijd en reisafstand voor autoverkeer tussen Westelijk en Oostelijk Gouda? Hoe groot zijn deze verkeersstromen?**

Dit is inderdaad niet specifiek onderzocht in de pilot als indicator. Voor de bereikbaarheid van Gouda is vooral gekeken naar de bereikbaarheid voor verplaatsingen van/naar buitenaf. Zoals bezoekers van buiten Gouda, of woon-werkverplaatsingen. Met het VCP willen we namelijk inzetten op meer duurzame mobiliteit, en juist de binnenstedelijke verplaatsingen kunnen goed te voet of per fiets gemaakt worden. We accepteren dan ook dat voor korte autoverplaatsingen de reisafstand en reistijd soms iets toenemen.

Tijdens de pilot is de Nieuwe Veerstal afgesloten voor al het doorgaande verkeer. Verkeer tussen bijvoorbeeld Korte Akkeren en Kort Haarlem/Goverwelle moest daardoor een andere (langere) route zien te vinden. Bij voorkeur zouden deze verplaatsingen anders gemaakt worden dan met de auto. De aangewezen route over de Zuidwestelijke Randweg is iets langer in de meeste gevallen dan de route over de Nieuwe Veerstal, en ook de route over de Singels is langer en drukker geweest met soms fikse vertragingen. De toename in reistijd en afstand is heel erg afhankelijk waar men exact vandaan komt of naar toe moet, en het moment van reizen (overdag is nauwelijks sprake van vertraging, terwijl reistijd in de ochtend- en avondspits meer kan oplopen):

- van Korte Akkeren naar Goverwelle bijvoorbeeld is de route over de Zuidwestelijke Randweg overdag slechts 1 minuut langer rijden en 2,4 km langer.
- Van Korte Akkeren naar Kort Haarlem bijvoorbeeld is de route via de Zuidwestelijke randweg overdag 3 minuten langer, en 2,7 km langer.

2. **In de Evaluatie wordt op pagina 5 aan de hand van een grafiek (figuur 1.3) gesteld dat de groei van het autoverkeer op de N207 ZWR van 2016 t/m 2019 is toegenomen door autonome groei van het autoverkeer en dat deze trend zich in de toekomst voortzet. Op pagina 11 is dezelfde groei van het autoverkeer in een indexgrafiek (fig. 2.6) weergegeven met een bereik van 2016 t/m 1e kwart 2022 waaruit blijkt dat het verkeer op de ZWR sinds medio 2018 niet toeneemt. De invloed van de Covid pandemie liet zich gelden vanaf het eerste kwartaal van 2020. In hoeverre speelde de gedachte dat het autoverkeer over de N207 ZWR zou**

toenemen mee in de kwantitatieve afwegingen die zijn gemaakt om de Veerstal autoluw te maken?

In de gebruikte verkeersmodellen is een toekomstige situatie (2030 en verder) als uitgangspunt genomen. Hierin is de autonome groei van het autoverkeer meegenomen. Deze modellen gaan uit van een hoog scenario qua economische ontwikkelingen. Dit betekent de realisatie van meer woningen en bedrijven in de regio, en de daarbij horende verkeersintensiteit. Dit zien wij ook terug in het toekomstige gebruik van de Zuidwestelijke Randweg. In de cijfers is wel rekening gehouden met de effecten van stimulering duurzame mobiliteit. In de achtergrondrapportage van het VCP is dit uitgebreid omschreven.

3. **Auto's die omrijden en (met hogere snelheid) een langere route afleggen stoten meer CO2 en NOx uit dan auto's die (met lage snelheid) een kortere route afleggen. Hoeveel extra uitstoot van CO2 en NOx deze pilot heeft veroorzaakt is niet onderzocht. Hoeveel extra autokilometers zijn er naar schatting door het verkeer wat normaliter gebruik maakt van de Veerstal tijdens de pilot autoluwe Veerstal afgelegd? Op welke wegen zijn deze extra kilometers afgelegd?**

Er is niet specifiek naar de milieueffecten per maatregel gekeken. Dit geeft een schijnnauwkeurigheid. Ook zijn de gestelde emissie effecten niet zo eenvoudig te stellen als in de vraag wordt gesuggereerd. Met name route met veel snelheidswisselingen kunnen voor relatief veel uitstoot zorgen. Een langere route waar men meer met een gelijke snelheid kan doorrijden kan gunstiger zijn voor de uitstoot dan een route waar verkeer vaak moet remmen en optrekken. Wel is het totaalpakket dat in het Verkeerscirculatieplan zit doorgerekend. In onderstaande tabel zijn de gereden kilometers opgenomen van de verschillende modaliteiten als het VCP is uitgevoerd, als grove indicatie voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.

	Huidig	Na verandering	Verschil
Auto	328 887 000	303 594 920	-8%
Passagier	149 924 000	137 969 545	-8%
Trein	113 993 000	108 293 350	-5%
Bus	9 189 000	8 729 550	-5%
Fiets	77 549 000	86 977 535	12%
Totaal	679 542 000	645 564 900	-5%

Dit vertaalt zich in een besparing van 185 kg/jaar voor fijnstof en 4.811 kg/jaar voor stikstofoixiden. (bron: ODMH)

4. **Zijn er tijdens de pilot meldingen geweest van extra verkeersdrukte of verkeersoverlast in de Constantijn Huygensstraat, Prins Hendrikstraat of andere straten in de stad? Zo ja, in welke straten en om hoeveel meldingen gaat het?**

Veel specifieke meldingen over extra verkeersdrukte in de straten in de wijk zijn niet gedaan. Het ging met name over meldingen over hinder van het omrijden. Uit tellingen in het Buurtje /Prins Hendrikstraat bleek ook geen significante stijging van de verkeersintensiteit.

5. **Leefbaarheid en veiligheid zijn in de inspraakreacties vaak genoemd als punten van zorg. In hoeverre is tijdens de pilot onderzoek gedaan naar het effect van de autoluwe Veerstal op leefbaarheid en veiligheid? Wat zijn de resultaten van dat onderzoek?**

Meldingen bij de gemeente, reacties via de enquêtes en sociale media zijn gebruikt om dit te monitoren. Veel reacties gaan over de situatie langs de singels, waar het tijdens de pilot drukker was met autoverkeer en op bepaalde momenten ook langere wachtrijen dan normaal ontstonden. Aanwonenden ervaarden dit als hinderlijk, en diverse inwoners uit naastgelegen wijken ervaarden langere reistijden. Door de drukte en het krappe profiel op de singels kwamen soms ook fietsers meer in de knel, waardoor zij soms noodgedwongen uitweken naar het trottoir.

Uit de reacties komt ook naar voren dat inwoners van Korte Akkeren meer drukte hebben ervaren. Dit is niet met objectieve metingen te verifiëren. Het kan zijn dat mensen die tegen de Rotterdamseweg aan wonen binnen Korte Akkeren, nu door de wijk heen rijden om richting de Kattensingel te komen, en daarbij in de wijk voor meer drukte zorgen. Het aantal meldingen hierover is echter beperkt, in vergelijking met de meldingen over de singels en het Kleiwegplein.

Er waren ook positieve meldingen over leefbaarheid. Sommige inwoners melden dat het een stuk prettiger fietsen en wandelen was over de Nieuwe Veerstal.

Verder waren er enkele meldingen van autoverkeer dat over de Guldenbrug reed. Dat is niet toegestaan, de Guldenbrug is enkel voor fietsers en voetgangers. Daarop heeft de gemeente het paaltje omhoog gezet om de brug weer fysiek af te sluiten voor auto’s.

6. **Een autoluwe Veerstal zorgt voor concentratie van verkeersstromen op slechts enkele doorgaande wegen en op randwegen en beperkt het aantal alternatieve routes voor autoverkeer en hulpdiensten in geval van calamiteiten en/of grote verkeersdrukte. Zijn er scenario's doorgerekend die inzicht geven in de robuustheid van het Goudse verkeerssysteem tegen calamiteiten en grote verkeersdrukte mét en zonder autoluwe Veerstal? Wat zijn hiervan de resultaten?**

Met het uitbreiden van de randwegen wordt de capaciteit én robuustheid vergroot. Als de randwegen meerdere rijstroken en afwikkelingscapaciteit hebben, zijn deze beter bestand tegen meer verkeersdrukte. Het klopt echter dat het schrappen van alternatieven wel de mogelijkheden beperkt en de robuustheid vermindert. Bij de totstandkoming van het Verkeerscirculatieplan zijn diverse verkeersberekeningen gemaakt van verschillende maatregelpakketten, waarna diverse maatregelen reeds zijn afgevallen. Het huidige VCP is dan ook een afgewogen en gebalanceerd maatregelenpakket om de doelen zo goed mogelijk te halen: een aantrekkelijk, leefbaar en bereikbaar Gouda. Als de Nieuwe Veerstal open blijft voor al het autoverkeer zijn er minder kansen om de ruimtelijke kwaliteit hier te verbeteren maar is dit wel positief voor de robuustheid van het wegennet, andersom geldt het tegenovergestelde. Een autoluwe Nieuwe Veerstal biedt meer ruimtelijke kwaliteit, is een maatregel die in het VCP zit voor de bredere doelstellingen van veiligheid en leefbaarheid, maar zorgt voor een minder robuust wegennet.

Antwoorden: