

Technische vragen

Van : Hans van Dijk Gouda Vitaal
Datum vraag : 25 september 2022
Onderwerp : Evaluatie Pilot autoluwe Nieuwe Veerstal
Commissiegriffier : Erwin Bok
Datum antwoord :

Vragen:

1. Wat voor mogelijkheden bezit de gemeente Gouda om zelf simulaties van verkeersstromen te doen?

De gemeente doet zelf geen simulaties van verkeersstromen. Dit wordt uitbesteed aan bureaus. Wel heeft de gemeente een gemeentelijk verkeersmodel op laten stellen, dat is gebruikt voor het doorrekenen van maatregelpakket uit het VCP. Dit verkeersmodel is nu de basis voor diverse andere studies.

2. Is het beslist noodzakelijk voor onderzoek naar verkeersstromen om wegen fysiek af te sluiten? Of kan dit ook met simulatie software?

Simulatiesoftware is nuttig om een goede indruk te krijgen in hoe verkeer zich gaan gedragen als gevolg van maatregelen. Echter, in de praktijk zijn er factoren of gedragsveranderingen die lastig modelmatig door te rekenen zijn. Zoals het effect van het “verdampende verkeer”. Bij de besluitvorming rond het VCP is door stakeholders en raadsleden gepleit voor het houden van een pilot rond de Nieuwe Veerstal, om inzicht te krijgen in de daadwerkelijke effecten op straat.

3. Wat is de foutmarge van een simulatie ten opzichten van een echte situatie?

Hier is geen eenduidig antwoord op te geven. Dit kan verschillen per model, per scenario en per maatregel. Belangrijk om te beseffen is dat een verkeersmodel altijd een vereenvoudiging is van de werkelijkheid, en dat het een hulpmiddel is voor besluitvorming en niet de waarheid presenteert. Voor het VCP zijn verschillende verkeerssimulaties uitgevoerd, maar omtrent de Nieuwe Veerstal is aanvullend besloten voor een proef op straat in de praktijk.

4. Wat zijn de kosten geweest van de hele operatie van het afsluiten van de Nieuwe Veerstal? En hoeveel ambtelijke uren is er besteed aan de afsluiting? Hoeveel ambtelijke uren is er besteed aan het analyseren van de uitkomsten van de proef met de afsluiting?

A) Kosten extern/derden:

De totale kosten van het uitbesteed werk bedragen, voor deze pilot ca. EUR 210.000.

1.	Monitoringsplan & Evaluatieplan, Goudappel	29.900
2.	Omleidingsroute + bebordingsplan, Van Doorn Geldermalsen 125.000 (=Raam-OVK)	
3.	Dronebeelden, Roelofs	25.800
4.	VRI-aanpassingen, Vialis	18.500
5.	Parkeergedrag metingen, DataCount	8.750
6.	PR-filmpje, Vloemans-media	1.770

Totaal (excl. BTW) 209.720

Totaal afgerond 210.000 (excl. ruim 4.000 st. bewonersbrieven aan alle inwoners van binnenstad van Gouda)

B) Kosten intern/uren:

2. En hoeveel ambtelijke uren is er besteed aan de afsluiting?

Circa 200 uur.

- Voorbereiding vooruitlopend op de Pilot
- Begeleiding uitvoering van Pilot (4 weken)
- Beantwoorden vragen na Pilot
- analyse werk en maken voorstellen

5. Maakt het verwijderen van verkeerslichten in het gebied de verkeersveiligheid met name voor de voetgangers niet erg onveilig. Denk hierbij ook aan punten waar voetgangers met fietsers in contact komen, speciaal de nieuwe modellen fietsen met hoge snelheid?

Dit is onderdeel van het onderzoek naar een geschikte herinrichting van de Nieuwe Veerstal, en of verkeerslichten wel of niet kunnen verdwijnen.

6. Is het bekend dat elementenverharding of streetprint op Ridder van Catsweg bij regen regelmatig tot valpartijen bij voetgangers en in mindere maten fietsers geleid heeft?

Hierover zijn geen meldingen of ongevallen bekend bij de gemeente. Het aantal fietsers is gelijk gebleven: circa 2400 fietsers per etmaal.

7. In hoeverre is het aanbrengen van streetprint op de Ridder van Catsweg een experiment? En als het een experiment is wat zijn de uitkomsten van een eventueel onderzoek naar het streetprint?

De herinrichting van de Ridder van Catsweg is een eerste proefvak voor nieuwe 30km-wegen omdat het de eerste weg in Gouda is die volgens de principes van "het nieuwe 30" is ingericht. Op dit moment bezint verkeerskundig Nederland zich op de inrichtingseisen van dergelijke nieuwe 30 km wegen, die moeten leiden tot nieuwe landelijke richtlijnen. Dit in reactie op de motie in de Tweede Kamer om een afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/u in de bebouwde kom als leidend principe wordt gehanteerd. Duidelijk is inmiddels dat het toepassen van

klinkerverharding of streetprint een voorwaarde is voor een geloofwaardige 30 km/u inrichting.

Met dit proefvak doen we ook als gemeente ervaring op met de effecten van deze nieuwe inrichtingsvormen. De evaluatie van dit proefvak is een apart project en staat los van de pilot Nieuwe Veerstal.

8. Maakt het streetprint op de Ridder van Catsweg in combinatie met de 30 km borden dat er werkelijk langzamere door auto's gereden wordt? En hoe zit dit met motorfietsen?

Ja, uit de meetresultaten blijkt dat de snelheid (V85) met circa 6 km/u is gedaald. Op dit moment bespreekt de gemeente met stakeholders eventueel aanvullende maatregelen. Naast de verlaging van de snelheid, nieuwe verkeersborden en streetprint, passen we nog meer inrichtingselementen toe om de snelheid te reduceren. Het is dus een totaalplaatje, en gaat verder dan alleen het verhardingstype.

9. Zijn er ervaringen buiten Gouda met streetprint in vergelijkbare situaties?

Streetprint wordt steeds vaker toegepast, omdat dit in diverse gevallen een aantrekkelijk alternatief is voor elementenverharding en een snelheidsremmend effect heeft. Voorbeelden van toepassing buiten Gouda – met vergelijkbare verkeersdrukke - zijn:

- Schiedam, Lorentzlaan
- Schiedam, Professor Kamerlingh Onneslaan
- Rhenen, Utrechtsestraatweg
- Katwijk aan Zee, Rijnstraat
- Driebergen-Zeist, Hoofdstraat

10. Met de nieuwe inrichting van het gebied komen er geen zebrapaden voor voetgangers? En als er wel zebrapaden komen lopen deze dan ook door op de strook voor fietsers zodat fietsers voorrang aan voetgangers moeten geven?

Dit is een onderdeel dat terugkomt in het herinrichtingsontwerp. Per straat en wegvak wordt gezien of zebrapaden gewenst zijn. De nieuwe 30-inrichting sluit zebrapaden niet uit. Zebrapaden over fietspaden heen is daar ook een afweging bij. Wel weten we van situatie van zebrapaden over fietspaden, dat veel fietsers geen voorrang geven aan voetgangers. Dit kan daardoor ook juist tot onveilige situaties leiden.

Antwoorden:

