

Notitie / Memo

**HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning**

Aan: Brian Rietveld, Koen van Neerven (gemeente Gorinchem)
Van: Joep Coopmans, Edgar Kiviet (Royal HaskoningDHV)
Datum: 11-9-2019
Kopie: --
Ons kenmerk: BG8153-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0001
Classificatie: Projectgerelateerd

**Onderwerp: Bevindingen vanuit verkeerskundige analyses naar verplaatsingsgedrag
Gorinchem ten behoeve van de Mobiliteitsvisie**

In opdracht van de gemeente heeft Royal HaskoningDHV een analyse uitgevoerd van het huidige en toekomstige verplaatsingsgedrag in Gorinchem. De resultaten van deze analyses zijn vastgelegd in de vorm van een uitvoerige Powerpoint presentatie, die als bijlage van deze oplegnotitie gezien mag worden.

Het onderzoek bestond in hoofdzaak uit de volgende componenten:

A - Verplaatsingsgedrag huidig en toekomst

- Selected links
- Selected zones
- Relatiepatronen (HB's)
- Groei verkeer

B – Beschouwing bereikbaarheid

- Per auto: isochronen, parkeren
- Per fiets: netwerk, isochronen
- Per OV: netwerk, bushaltes

C – Nadere analyses

Op basis van deze analyse zijn een vijftal onderwerpen benoemd als 'key issues', onderwerpen waar het meest nadrukkelijk aanknopingspunten zitten voor de op te stellen Mobiliteitsvisie. Het betreft de volgende speerpunten:

1. Gebruik van hoofdroute Stadhuisrotonde – Stationsweg – Concordiaweg – Lingebrug
2. Fietsnetwerk en fietsgebruik
3. Openbaar vervoer en mobiliteithubs
4. Verkeerssituatie Binnenstad
5. Modal split en modal shift

In deze notitie wordt nader ingegaan op deze onderwerpen. Hierin zijn ook resultaten en bevindingen van andere juist uitgevoerde onderzoeken (Digipanel enquête mobiliteit van i&o research en Quick scan fietsnetwerk van Edwards Stadsontwerp) meegenomen. Het bijbehorende Powerpoint document bevat nadere onderbouwing en meer specifieke informatie.

1. Gebruik van hoofdroute Stadhuisrotonde – Stationsweg – Concordiaweg – Lingebrug

De verkeersstructuur van Gorinchem is sterk ingegeven door de ruimtelijke, veelal historisch aanwezige elementen: waterwegen, een historische binnenstad, de omliggende autosnelwegen. De hoofdstructuur kent in feite een beperkt aantal wegen, die daardoor door vele verkeersdeelnemers gebruikt (moeten) worden. De druk wordt daarmee onevenredig groot, met name op het traject Stadhuisrotonde – Stationsweg – Concordiaweg – Lingebrug. Met een verdere doorgroei van de stad en daarmee de verkeersvraag is, naast een mogelijke 'modal shift' (zie punt 5), een serieuze overweging te bezien op welke wijze de hoofdstructuur goed en gezond kan blijven functioneren; kan dit met maatregelen binnen de bestaande infrastructuur of is uitbreiding van de hoofdstructuur onontbeerlijk.

Knelpunten en bedreigingen:

- Veel routes gebruiken traject Stadhuisrotonde – Stationsweg – Concordiaweg – Lingebrug: resultaat is intensieve combinatie van verkeersstromen: doorgaand autoverkeer, vrachtverkeer, bestemmingsverkeer, fietsverkeer. Dit is kritisch voor de doorstroming, veiligheid en aantrekkelijkheid.
- De hoofdstructuur sterk bepaald en beperkt door ruimtelijke barrières: autosnelwegen, bruggen t.g.v. Merwede, Linge, Kanaal van Steenenhoek, historische binnenstad. Gorinchem heeft relatief weinig oeververbindingen.
- Dit heeft ook zijn weerslag op het zuidelijk deel Banneweg, met bovendien beperkte capaciteit en veiligheid rotonde Stadhuisplein en gelijkvloerse spoorwegovergang. Daarmee raakt dit deel ook kritisch voor doorstroming, veiligheid en aantrekkelijkheid.
- Banneweg heeft verder veel minder extern-ontsluitende functie dan Nieuwe Wolpherensedijk en Newtonweg; Banneweg m.n. voor ontsluiting omliggende wijken en functies.
- Congestie op A15 en/of A27 geeft (risico op) sluipverkeer door Gorinchem; extra belasting op hoofdroute (volgens verkeersmodel geen -structureel- sluipverkeer in 2030).
- Goede, makkelijk bereikbare en betaalbare parkeergarages in of direct nabij de binnenstad hebben een verder verkeersaantrekkende werking, die ook weer de hoofdroutes belast.

Sterke punten en kansen:

- Bereikbaarheid van en naar Gorinchem is ronduit goed: zowel intern Gorinchem korte verplaatsingstijden als regionaal (van/naar kernen in regio): omvang gebied heeft <15 min reistijd per auto.
- Gorinchem heeft regiofunctie; vindt zijn weerslag in substantiële hoeveelheid (auto)verplaatsingen tussen Gorinchem en omliggende kernen
- Momenteel zijn er weinig beperkingen voor autoverkeer: directe verbindingen, parkeerlocaties, weginrichting; autoverkeer lijkt veelal prioriteit te hebben.
- Perceptie: enige vertragingen (op hoofdroute bijvoorbeeld) worden al snel als 'bezwaarlijk' ervaren.
- Nieuwe technologie biedt kansen voor milieuvriendelijkere voertuigen (elektrisch rijden, e.d.) en daarmee minder negatieve effecten van drukte op hoofdroutes.
- Extra, nieuwe oeververbinding over de Linge of Merwedekanaal biedt vele positieve verkeerseffecten: verkorte reistijden, nieuwe routes, betere spreiding van autoverkeer.

2. Fietsnetwerk en fietsgebruik

Gorinchem is een compacte middelgrote stad met een fijnmazig stratenpatroon dat de gehele stad voor fietsers binnen een bereik van 8 tot 20 minuten fietsen brengt. Toch is het fietsgebruik in Gorinchem aanzienlijk minder dan verwacht, vergeleken met het autogebruik en in verhouding tot soortgelijke plaatsen als Goes, Tiel of Culemborg waar het fietsgebruik zo'n tien procent hoger is. Uit analyses van het bestaande fietsroutenetwerk blijkt dat er een aantal knelpunten en bedreigingen zijn die deze situatie mogelijk veroorzaken. Tegelijkertijd zien we een aantal sterke punten en kansen die het fietsgebruik en de concurrentiepositie van dit vervoermiddel kunnen stimuleren en verbeteren, mits de juiste maatregelen worden getroffen. Een aantal factoren (zoals groei werklocaties en aantal woningen of toename toerisme) kan een toename van mobiliteit in Gorinchem teweegbrengen en de fiets biedt kansen om dit op een gezonde en duurzame manier in te vullen.

Knelpunten en bedreigingen:

- Het fietsgebruik in Gorinchem is minder dan in andere vergelijkbare gemeenten.
- Nagenoeg geen doorgaande vrijliggende fietsroutes (conflictvrij). Ondanks fijnmazig netwerk ontbreken directe oost-west verbindingen over Linge en Merwedekanaal.
- Het belangrijke traject Stadhuisrotonde – Stationsweg – Concordiaweg – Lingebrug toont combinatie met diversiteit aan verkeersstromen, die veiligheid en aantrekkelijkheid voor de fiets sterk beïnvloedt (mede verergerd door opengaande brug).
- Functie veerpont fiets concurrerend met de Merwedeburg, maar is dienstregeling gevoelig (seizoenen).
- Winkel- en voorzieningencluster in de oksel Banneweg (Piazza Center) wordt ondanks centrale ligging aan hoofd fietsroutes ten dele gemeden door fietsers vanwege onveiligheid en discomfort ten gevolge van gemotoriseerd verkeer.
- Een nieuwe onderdoorgang onder het station zal toegankelijkheid en verbindingen Haarwijk met historische binnenstad en oostzijde van de stad verbeteren.
- Onvoldoende (overdekte/bewaakte) fietsstallingen en voorzieningen, beperkte capaciteit OV-fietsen op station Gorinchem.

Sterke punten en kansen:

- Nagenoeg gehele stad binnen 8 tot 20 minuten te fietsen.
- Fijnmazig netwerk biedt kansen voor toekomstig intensiever gebruik, o.a. door toevoegen enkele strategische verbindingen (bruggen) en toename veiligheid en aantrekkelijkheid door meer vrij liggende fietspaden. Gorinchem bezit relatief weinig oeververbindingen.
- Voor de regionale fietser zijn Werkendam, Sleeuwijk, enkele nabij gelegen kleine kernen en in mindere mate Woudrichem goed bereikbaar (binnen 10 km). Kansen aansluitingen regionale snelfietsroutes te onderzoeken. Hardinxveld-Giessenveld en Drechtsteden (15 – 20 km) liggen binnen fietsbereik voor woon-werkrelaties (elektrisch, snelfietsroutes).
- Belangrijke bestemmingen (winkelclusters, scholen, voorzieningenclusters) liggen aan bestaande fietsroutes, dus toename gebruik fiets haalbaar als daar goede voorzieningen zijn.
- Uit Digipanel Gorinchem mobiliteit blijkt dat 68% regelmatig (wekelijks) de fiets gebruikt, dus bewustwording bestaat over voordelen fiets boven autogebruik.
- Station OV-fiets capaciteit vergroten, meer fietsenstallingen op strategische locaties (winkels, bushaltes, OV hubs).

3. Openbaar vervoer en mobiliteitshubs

Het openbaar vervoersnetwerk in Gorinchem bestaat uit een gemengd aanbod van trein, lokale en regionale busdiensten en een veerdienst over de Merwede. Ondanks de verscheidenheid aan openbaar vervoerskeuzes en een goede spreiding van de haltes blijkt uit enquêtes dat het grootste deel van de bevolking maar enkele malen per jaar gebruik maakt van het openbaar vervoer. Het station is eigenlijk de enige intermodale (H)OV hub in de stad. Openbaar vervoer zou een meer prominente rol moeten spelen in een duurzaam en toekomstgericht mobiliteitsmodel van Gorinchem en er bestaan kansen om de huidige situatie te verbeteren.

Knelpunten en bedreigingen:

- Uit enquête blijkt dat meer dan 2/3 van de bevolking maar enkele keren per jaar gebruik maakt van het OV, ook al maken jongeren (onder 35) meer gebruik van het OV.
- Het belang van regionale verbindingen OV inzien (Utrecht, Breda, Den Bosch, Drechtsteden)
- Beperkte capaciteit corridor Banneweg - Spijksedijk beïnvloed doorstroming van de bus.
- Nieuwe bedrijventerreinen aan rand van Gorinchem slecht bereikbaar met OV vanaf station.
- Dekking buslijnen voldoende, frequentie bussen is laag.
- Intermodaliteit met/tussen OV services (trein/bus/veer/parkeerplaats) is gelimiteerd. Zwakke basis voor MaaS.
- Frequentie en gemak "Riveer" veerdienst naar Sleewijk, Werkendam en Woudrichem levert een duurzaam vervoermiddel voor scholieren, werkenden en toeristen, maar er ontbreekt een OV halte en (OV) verbinding met het station.

Sterke punten en kansen:

- Kans van wekelijks naar dagelijks gebruik OV als dit beter op reisbehoeften aansluit; on demand, kleinere bussen, autonoom.
- Benut bestaande HOV routes door minder lokale haltes en directe route. Versterk combinatie bus-fiets (fietsenstalling bij haltes).
- Bestaand OV kan deel autogebruik absorberen als frequentie, overstappen en comfort verbeterd worden. Bekijk kansen voor collectief vervoer (bedrijven, werklocaties).
- Succes veerdienst ondersteunen en/of vergroten door directe overstap op andere vervoermiddelen (HOV/trein), bijvoorbeeld door (extra) aanlegsteiger Vluchthaven aan Nieuwe Wolpherensedijk of voor station.
- Nieuwe of transformatiewijken vroegtijdig aansluiten op busroutes om gebruik te stimuleren.
- HOV bestemmingshub (transferium) aan snelwegafslag, met parkeren auto& fiets en bushalte, maar vraagt hoogfrequent OV, voldoende massa en congestie voor autoverkeer. Daarom wellicht weinig potentie.
- HOV herkomsthub (transferium) voor relatie Gorinchem – Utrecht mogelijk met meer potentie; NS-station logische en goed bereikbare hub-locatie.

4. Verkeerssituatie Binnenstad

De binnenstad van Gorinchem is historisch en belangrijk als centrum van de stad dat veel bezoekers trekt. Van oudsher is autoverkeer hier mogelijk, maar in de loop der jaren zijn maatregelen getroffen om het autoverkeer te beperken en te reguleren. In de huidige situatie is deze beleidskeuze zichtbaar en merkbaar; de bereikbaarheid van de binnenstad per auto is goed, maar de keerzijde is ook zichtbaar: autoverkeer gecombineerd met langzaam verkeer, verminderde aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de binnenstad, geen duidelijkheid in prioriteit. In de nieuw te vormen Mobiliteitsvisie moeten bewuste keuzes (opnieuw) gemaakt worden op welke wijze Gorinchem de binnenstad duurzaam wenst te benutten: wat is de gewenste bereikbaarheid, voor auto, fiets en OV en hoe wordt in relatie hiermee de (verkeers)veiligheid en leefbaarheid geborgd. Accepteert de stad de huidige mix of moeten andere keuzes worden gemaakt?

Knelpunten en bedreigingen:

- Drukke en congestie in binnenstad, gebrek aan hiërarchie-gedwongen keuzes of eenrichtingsverkeer auto op strategische plekken. Zorgt ook voor zoekverkeer (extra, onnodige verkeersbewegingen).
- Makkelijk bereikbare en betaalbare parkeergarages in de binnenstad genereren extra autoverkeer. Met risico op zoekverkeer.
- Veel autoverplaatsingen van en naar binnenstad (intern en extern Gorinchem).
- Beperkt doorgaande vrijliggende fietsroutes (conflictvrij) in centrum; wel een verbeterde oost-westverbinding gepland.
- Autoverkeer en (zwaar) vrachtverkeer in en door de binnenstad is op veel plaatsen nog mogelijk zonder belemmering; in combinatie met langzaam verkeer en omgeving onwenselijk (leefbaarheid en veiligheid).
- Bereikbaarheid per binnenstad per auto goed: korte reistijden vanuit Gorinchem zelf en omliggende kernen.
- Slechte aansluiting veerpont (Boven-Merwede) met vervoltransport (per OV).

Sterke punten en kansen:

- Bereikbaarheid van binnenstad per fiets is goed: reistijden vanuit Gorinchem: grote delen woonwijken < 8 minuten.
- Binnenstad is vanuit verschillende kanten bereikbaar (4 entrees via de weg en 1 entree via het water).
- Segmentering van binnenstad is deels aanwezig; weerhoudt veel (kortsluit)verbindingen voor autoverkeer; verhoogt veiligheid en leefbaarheid.
- Parkeergarages aan rand binnenstad; uitbreiding is voorzien, bevordert bereikbaarheid per auto.
- Parkeergarages net buiten de binnenstad zou juist autoverkeer in de binnenstad weren en de 'last mile' naar en in de binnenstad op meer duurzame wijze laten plaatsvinden (te voet of met ander klein natransport).
- Kansen voor meer duurzame organisatie vrachtverkeer/logistiek in relatie tot binnenstad (en andere bestemmingen), inclusief optimalisatie 'last mile logistics'.

5. Modal split en modal shift

De modal split, de verdeling over de gebruikte vervoerwijzen, laat in Gorinchem duidelijk een hoog gebruik van de auto zien. Bestemmingen kunnen vanuit de stad zelf, maar ook vanuit de regio (relatief) makkelijk en snel bereikt worden, zeker als men geen gebruik hoeft te maken van de snelwegen (risico op congestie). Anderzijds zijn de af te leggen afstanden veelal dusdanig beperkt, dat er veel potentie voor een hoger gebruik van de fiets aanwezig is. Met de opkomst van elektrische fietsen wordt dit verder versterkt. Naast een verbetering voor de leefbaarheid voor de fietsers zelf levert dit ook een bijdrage aan een verbeterde doorstroming voor autoverkeer en een betere leefbaarheid van de buurten. Het openbaar vervoer aandeel in Gorinchem is (zeer) laag, maar kan met gerichte verbeteringen, beter maatwerk, ook een groter aandeel krijgen. De meeste potentie zit in de fiets, waarbij onderstaande knelpunten en bedreigingen een richting kunnen bieden hoe deze modal shift te bereiken.

Knelpunten en bedreigingen:

- Bereikbaarheid per auto intern Gorinchem en regionaal is goed: binnen 15 minuten groot deel van de regio bereikbaar, intern Gorinchem < 10 min. Weinig andere triggers om auto niet te gebruiken. Autobereikbaarheid is goed (té goed?).
- OV-aanbod redelijke dekking, maar dient niet alle potentiële reizigers optimaal:
 - Trein: Merwede-Lingelijn, met enkele stations
 - HOV: er is een verbinding naar Utrecht (lijn 387, maar...)
 - Regionale en lokale busdiensten (Qbuzz: verminderde dienstverlening)
 - Veerpont: sluit niet (goed) aan op verder OV-netwerk
- Functie veerpont fiets concurrerend met de brug, maar dienstregeling-gevoelig (seizoenen).
- (te) Weinig goede oost-west verbindingen voor fietsverkeer (zie ook Quick Scan fietsnetwerk-studie).
- Ontsluiting Piazza Center onaantrekkelijk voor fietsers door zware auto-infrastructuur (comfort, veiligheid).
- Spreiding van sportpark en woongebieden nadelig: auto captive.
- Fietsroutes naar de nieuwe bedrijventerreinen kennen serieuze knelpunten in weginfrastructuur (kwaliteit fietsvoorzieningen).

Sterke punten en kansen:

- Bereikbaarheid per fiets:
 - Van/naar binnenstad: deel Laag Dalem, deel Gildenwijk en gehele Haarwijk < 8 min. → voor alle motieven is fiets goed alternatief
 - Van/naar binnenstad: nagenoeg geheel Gorinchem < 20 min. → voor woon-werk is fiets reëel alternatief
 - Van/naar werklocaties (Papland, Gor. Oost): merendeel van Gorinchem < 20 min. → voor woon-werk is fiets reëel alternatief
- Kansen voor modal shift van auto naar fiets intern Gorinchem meest kansrijk (met push and pull?). Literatuur / best practice in NL laat zien dat modal split bij afstanden < 7,5 km aandeel fietsgebruik is > 50%.
- Kansen voor nieuwe, milieuvriendelijkere vervoerwijzen: elektrische voertuigen en fietsen, e.d.; maatwerk voor functies (bijv. woon-werk) en specifieke HB-relaties (zoals werklocaties).
- Nieuwe ontwikkelingen (bedrijventerreinen en woonwijken) bij uitstek kansrijk voor sturing modal split.
- Mogelijkheid van segmentering van wegenstructuur, waardoor doorgaand verkeer onmogelijk wordt en bestemmingen niet van alle kanten meer bereikbaar zijn, is een ingrijpende maatregel,

maar zal zeker een substantiële bijdrage leveren aan een modal shift (mensen worden genoodzaakt te zoeken naar alternatieven).

- Draagvlak voor modal split lijkt aanwezig bij bevolking (zie ook Digipanel enquête mobiliteit): merendeel vindt de bereikbaarheid verslechteren, ziet kansen voor alternatieven.