

Memo

Plaats en datum
De Bilt, 14 mei 2013

Referentienummer
13/./Sn

Kenmerk
315380

Aan
Henriette Bottinga (gemeente Gouda)

Kopie aan
Tino Petradakis (gemeente Gouda)

Van
Rene Snijders, Dennis van Wieren

Betreft
Aanvullende verkeersanalyse Vredebest - Kleiwegplein

1 Aanleiding

In het verkeersrapport "Herontwikkeling Zuidelijk Stationsgebied Gouda, verkeersanalyse" d.d. 5 april 2013 is als maatregel voorgesteld eenrichtingsverkeer op de Vredebest in te stellen. Gezien de bij de gemeente binnengekomen reacties op het verkeersrapport en met name op het voorstel tot het instellen van eenrichtingsverkeer op de Vredebest en daarnaast het feit dat door de gekozen presentatievorm van het rapport van 5 april de onderliggende afwegingen niet goed zichtbaar zijn, heeft de gemeente Grontmij gevraagd om specifiek op dit punt een nadere analyse te verstrekken.

2 Eerdere onderzoeken**2.1 Onderzoek in 2009**

In 2009 is vanwege de voorgenomen reconstructie van de Burgemeester Jamessingel onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen om de doorstroming te verbeteren. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het rapport "Aanpassing Burgemeester Jamessingel, Ontwerpoplossingen voor een betere doorstroming, d.d.19 november 2009, DHV).

Hierbij is gekeken naar de kruispunten op de Burgemeester Jamessingel, het Albert Plesmanplein en het Kleiwegplein.

Specifiek voor het Kleiwegplein toonden berekeningen aan dat het kruispunt Kleiwegplein het verkeer in 2020 niet zou kunnen verwerken. Het volgende is hierover opgenomen:

"Deze afwikkelingsproblemen hebben de volgende gevolgen:

- De wachtrij van het verkeer afkomstig van de Spoorstraat slaat terug tot het Albert Plesmanplein, waardoor het verkeer bij het Albert Plesmanplein niet meer kan afrijden;
- De wachtrij van het verkeer afkomstig van de Kattensingel slaat terug tot het kruispunt Nieuwe Gouwe O.Z./Wachtelstraat;
- De lange wachtrij van de linksafslaande motorvoertuigen afkomstig van de Kattensingel naar de Spoorstraat blokkeren de rechtdoorgaande rijstroken, waardoor ook het rechtdoorgaande verkeer niet kan worden verwerkt."

Geconcludeerd werd dat in het verlengde van de reconstructie van de Burgemeester Jamessingel en het Albert Plesmanplein, ook het Kleiwegplein zou moeten worden gereconstrueerd om het verkeer in 2020 goed te kunnen verwerken. Aangegeven is dat daarbij gedacht moet worden aan een forse ingreep in het kruispunt door het afsluiten van de Vredebest. . De vervanging van de verkeersregelautomaat op het Kleiwegplein is als maatregel voor de korte termijn opgenomen.

2.2 Onderzoek in 2010

In 2010 is ook door de Grontmij de afwikkeling op het Kleiwegplein onderzocht. Dit bevestigde het eerder uitgevoerde onderzoek uit 2009. Op het kruispunt kan het verkeer in 2020 onvoldoende worden afgewikkeld bij handhaving van het tweerichtingsverkeer op de Vredebest en vanwege de korte opstelstroken op de Kattensingel en Blekersingel. Hierdoor zijn opstelstroken niet bereikbaar en zullen wachtrijen blijven aangroeien, waardoor verkeersafwikkelingsproblemen ontstaan. Dit is overigens in de huidige situatie op het Kleiwegplein reeds het geval.

Tevens zijn verschillende vormgevingsvarianten van het Kleiwegplein doorgerekend. Hierbij is de Vredebest afgesloten en is de rijstrokenindeling van de Kattensingel aangepast.

Uit de berekeningen blijkt dat het afsluiten van de Vredebest (uiteraard) tot een verbetering van de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau zal leiden. Het oplossend vermogen van deze maatregel is groot. Bij vermindering van het aantal opstelstroken op de Kattensingel biedt het opheffen van de opstelstrook voor linksaf de meeste oplossing.

3 Huidig onderzoek in kader van plannen Multi (2013)

Als gevolg van de ontwikkelingen in het zuidelijk stationsgebied voegen we extra verkeer toe aan het Kleiwegplein. Om het effect hiervan te neutraliseren is ervoor gekozen het Kleiwegplein niet direct met uitgaand verkeer vanaf de Vredebest te belasten door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Vredebest voor ingaand verkeer vanaf het Kleiwegplein. Ook de 350 uitgaande bussen van het op te heffen busstation belasten het Kleiwegplein dan niet meer. Het plaatje geeft de doorgerekende variant weer.



Bij het instellen van tweerichtingsverkeer op de Vredebest zullen op basis van de prognoses ca. 2.000 mvt/etm vanuit de parkeergarage het Kleiwegplein direct gaan belasten. Dit is beduidend meer verkeer dan de 350 uitgaande bussen in de huidige situatie. Bij het instellen van tweerichtingsverkeer op de Vredebest is het ook noodzakelijk de linksafbeweging naar de Spoorstraat te faciliteren. Dit is rijtechnisch een lastige manoeuvre, maar is wel noodzakelijk om te voorkomen dat verkeer niet alsnog via de Jan van der Heijdenstraat gaat rijden. Ook de rechtsafbeweging

vanuit de Vredebest naar de Kattensingel voor vrachtverkeer vergt veel ruimte. Door het instellen van tweerichtingsverkeer is het dan ook niet mogelijk het Kleiwegplein compacter vorm te geven.

Van alle takken op het kruispunt beïnvloedt verkeer vanaf de Vredebest de verkeersafwikkeling op het Kleiwegplein het meest negatief, omdat bij groenlicht alle overige richtingen op het kruispunt op rood moeten worden gezet. Er is op de Vredebest namelijk geen ruimte om extra opstelstroken te creëren. Bij de opstelstroken op de Kattensingel en Blekersingel kunnen niet-conflicterende verkeersstromen van auto, fiets, voetganger namelijk wel tegelijkertijd afwikkelen en is extra verkeer op deze takken conform de voorgestelde circulatie minder negatief voor de capaciteit van het kruispunt.

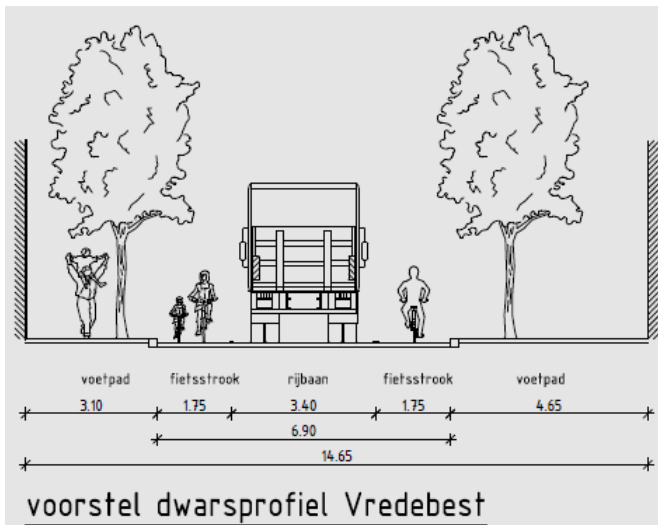
Tweerichtingsverkeer op de Vredebest betekent langere wachttijden voor autoverkeer en overstekend langzaamverkeer tussen Vredebest en Kleiweg. Verder betekent tweerichtingsverkeer op de Vredebest een beperktere mogelijkheid om de langzaamverkeersoversteek tussen Vredebest en Kleiweg fysiek beter te faciliteren dan in de huidige situatie.

Als gevolg van de noodzakelijke extra fase in de verkeersregeling staan op het Kleiwegplein voertuigen langer te wachten en zijn de wachtrijen ook langer dan bij eenrichtingsverkeer op de Vredebest. Hierdoor is er een terugslag van wachtrijen naar bijvoorbeeld het Albert Plesmanplein. Dit heeft ook negatieve gevolgen voor bijvoorbeeld de bussen die van het naar het noordelijk stationsgebied verplaatste busstation weer richting centrum willen.

Dit betekent ook structurele wachtrijen op de Vredebest tijdens piekmomenten, wat nadelig is voor fietsers (hoofd fietsroute) en de verblijfskwaliteit als winkelstraat / looproute naar het centrum.

De verwachting is dan ook dat uitgaand verkeer vanuit de parkeergarage dan in piektijden alsnog gaat rijden via de Crabethstraat / Jan van der Heijdenstraat om zo het Kleiwegplein te ontlopen. Door de slechtere verkeersafwikkeling op het Kleiwegplein is er dan bovendien meer risico op sluipverkeer via de Kadebuurt.

Het instellen van tweerichtingsverkeer op de Vredebest betekent, uitgaande van de voorziene bebouwing in het verlengde van de pastorie, ook minder ruimte voor het langzaam verkeer in het dwarsprofiel dan in het voorgestelde dwarsprofiel bij eenrichtingsverkeer (zie afbeelding). Met name voor de fietsers wordt het dan lastig om tijdens piekmomenten de wachtrijen van auto's op de Vredebest richting het Kleiwegplein te passeren.



4 Conclusie

Gelet op het voorgaande is vanuit verkeersafwikkeling / doorstroming op de streng Kleiwegplein – Albert Plesmanplein en de wens om meer ruimte op de Vredebest te creëren voor het langzaam verkeer het instellen van tweerichtingsverkeer op de Vredebest ongewenst.