

Workshop Verkeer

Leienplein/Nieuwstraat/Vosselmanstraat

6 juli 2016

1 Inleiding

Vanuit diverse partijen heeft de gemeente meerdere signalen ontvangen over de verkeerssituatie in het gebied Asselsestraat / Nieuwstraat / Vosselmanstraat. Deze situatie wordt als niet optimaal ervaren en er worden verzoeken gedaan aan de gemeente voor wijzigingen. Om van de verschillende partijen elkaars standpunten te horen en ervaringen uit te wisselen heeft de gemeente een gezamenlijke sessie georganiseerd. In deze sessie is ook besproken wat ideeën zijn voor verbetermogelijkheden, voor de kortere termijn en voor de langere termijn.

De volgende partijen zijn aanwezig geweest bij de workshop die op 6 juli jl. heeft plaatsgevonden:

Gemeente, *verkeerskundige*, regisseur Openbare ruimte en Stadsdeelmanager Binnenstad

Politie (wijkagenten):

Bewoners *vertegenwoordigers van de bewonerscomplexen* Canadianclub en Focuswoningen Vosselmanstraat,

Wijkraad Centrum; Buurtcommissies BinnenstadWest, Binnenstad Midden Binnenstad Noordwest

Ondernemers: Stadscafé, De Waterpijp en het Leienplein

Eerst wordt een inventarisatie gehouden van de aandachts- en probleempunten in de wijk, gelegen tussen Asselsestraat, Nieuwstraat, Vosselmanstraat, WilhelminaDruckerstraat.

2 Probleeminventarisatie workshop 6 juli 2016 omgeving Nieuwstraat



Probleempunt
mbt parkeren



Probleempunt
mbt veiligheid



Probleempunt
mbt snelheid

Samenvatting van de belangrijkste door de deelnemers genoemde probleempunten

Vosselmanstraat (tussen Nieuwstraat en Wilhelmina Druckerstraat):

Opmerking is dat regelmatig hard wordt gereden op deze straten. Soms gepaard met veel lawaai en gevaar.

Analyse: over het algemeen wijzen verkeersstellingen / handhavingsacties uit dat de gemeten rijsnelheden acceptabel zijn, de pieksnelheden liggen echter wel erg hoog, snelheden tussen 60 en 80 km/h worden daadwerkelijk gemeten, meerdere keren per week.

Vosselmanstraat hoek Nieuwstraat:

Opmerking is dat vaak wordt geparkeerd op de hoek waardoor doorgang wordt belemmerd, geluid/stankoverlast terrasbezoekers (bezoekers De Waterpijp)

Ook gebeurt dit op eigen parkeerplaatsen van Stadscafé, niet verkeersonveilig maar wel hinderlijk

Analyse: kort parkeren komt vaak voor aan randen van de binnensteden, bezoekers blijven even staan om passagiers op te wachten. Specifiek bij de coffeeshop speelt levert de geluidsoverlast, motorlawaai extra overlast op.

Kruising Nieuwstraat / Asselsestraat:

Opmerking: Veel verschillende verkeersstromen kruisen elkaar, rommelig, weinig uitzicht, mensen letten niet goed op

Analyse: dit soort verkeerssituaties in de binnenstad waar veel verschillende soorten verkeer elkaar kruisen leveren vaker gevoelens van onveiligheid op. Schades/ongevallen treden in de periode vanaf 2008 nauwelijks op.

Parkeren op kruising Asselsestraat / Nieuwstraat:

Opmerking: Op de kruising wordt op de locatie van de bloemist vaak kort geparkeerd.

Analyse: kort parkeren komt vaak voor aan de randen van binnensteden, bezoekers blijven even staan om passagiers op te wachten.

Snelheid autoverkeer Leienplein

Klachten over snelrijdend autoverkeer op het Leienplein

Analyse: ongeveer hetzelfde beeld als op de Vosselmanstraat (in mindere mate), over het algemeen normale snelheden, echter voorkomende hoge pieksnelheden (machogedrag).

Parkeren Asselsestraat (tussen Roggestraat en Leienplein) op trottoirs

Analyse: kort parkeren komt vaak voor aan de randen van binnensteden, bezoekers blijven even staan om passagiers op te wachten.

Hoge rijsnelheden Nieuwstraat (tussen ingang parkeergarage Oranjerie en Asselsestraat).

Analyse: rijbaan is vrij breed waardoor vrij makkelijk hard gereden kan worden. Wat meespeelt is de beleving van snelheid bij het busverkeer. Kleine snelheidsovertredingen (30 km/h is het maximum) leiden al snel tot een gevoel van grote snelheidsovertredingen. Ook speelt mee dat de geslotenverklaring Nieuwstraat wordt genegeerd, en dat dit met hogere snelheid gepaard gaat.

Kortparkeren op (vergunningen)parkeerterrein Oranjerie en vooraan bij Helfrichstraat

Niet direct gevaarlijke situaties maar kortparkeren levert overlast op (draaiende motoren, slaande deuren).

Analyse: kort parkeren komt vaak voor aan de randen van binnensteden, bezoekers blijven even staan om passagiers op te wachten.

Tegen het verkeer in fietsen Nieuwstraat, hoek Hofstraat (rond hoek kadastergebouw):

Analyse: dit komt regelmatig voor, fietsers kiezen vaak de voor hun kortste weg. Groot deel eigen verantwoordelijkheid want de voorzieningen om juist te fietsen zijn op orde. Aandachtspunt is op de hoek van het kadastergebouw: hier dienen onverwachte situaties tussen fietsers en voetgangers voorkomen te worden.

3 Oplossingsrichtingen

3.1 Parkeren

Algemeen: overlast door kort parkeren op trottoirs, eigen terrein, aan de rand van de binnenstad wat voor irritaties zorgt, overlast oplevert door draaiende motoren, klappende deuren en waardoor voetgangers niet het trottoir kunnen gebruiken. Deze klacht komt op meerdere locaties in de binnenstad voor, en is inherent aan gebieden als de binnenstad.

De oplossing hiervoor ligt met name op het vlak van handhaving (politie/THOR), met als doel het afdwingen van een (parkeer)gedrag. Gemeld moet worden dat het probleem nooit helemaal voorkomen kan worden. Bijzondere aandacht hebben de trottoirs waar veelvuldig mensen gebruik van maken die minder goed ter been zijn (Focuswoningen aan de Vosselmanstraat). Hier kan worden gedacht om op een veel gebruikte route fysieke middelen te plaatsen om fysieke belemmeringen op de trottoirs te voorkomen. Gedacht kan worden aan het plaatsen van paaltjes, bloembakken e.d.

3.2 Hoge rijsnelheden, overlast van het verkeer

Algemeen: de verkeersintensiteiten liggen relatief laag in het gebied, maar snelheidsovertredingen liggen in deze straten gevoeliger, omdat er veel wordt gefietst en gewandeld en overgestoken. Over het algemeen wordt de maximumsnelheid redelijk gerespecteerd. Hoge pieksnelheden worden echter ook regelmatig gemeten en waargenomen, met name op de Vosselmanstraat.

Verskillende oplossingsrichtingen kunnen worden aangedragen voor deze klachten, elk met verschillend resultaat, maar nadrukkelijk ook met verschillende impact op het omliggend gebied:

-handhaving door politie. Handhavingsacties worden nu ook uitgevoerd, een intensivering van de handhaving kan na verloop van tijd effect hebben op de gereden snelheden. Het resultaat op het aantal overtredingen is waarschijnlijk sterk afhankelijk van de inzet van politiehandhaving. NB: Het plaatsen van flitspalen in het centrumgebied is geen optie, dat kan de gemeente niet zelf doen maar gaat in overleg met het openbaar ministerie. De locatie voldoet (gelukkig) niet aan de door het OM gestelde voorwaarden (snelheidsgerelateerde ongevallen, aantal passanten).

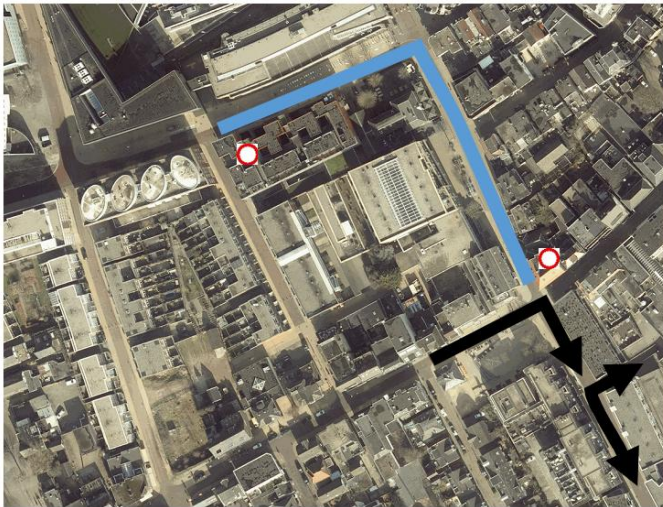
-snelheidsremmende maatregelen.

Voorbeeld: Leienplein doortrekken over Asselsestraat en Nieuwstraat, plein oprijden via drempels of inritconstructies waardoor de snelheid wordt verlaagd naar stapvoets.

Vosselmanstraat/Nieuwstraat: aanbrengen verkeersdrempels.

Doel van deze maatregelen is om de extreme overtredingen zoveel mogelijk te voorkomen, zonder de verkeersstromen te verleggen. In dit scenario kan het verkeer dat naar de coffeeshop rijdt nog steeds voor overlast zorgen. Kan overigens ook niet altijd voorkomen worden in een gebied als de binnenstad.

-Verleggen van de verkeersstromen in het gebied (1), waardoor de Vosselmanstraat (ten oosten Librije) en Nieuwstraat (tussen Asselsestraat en Vosselmanstraat) geen autoverkeer meer krijgt (wel lijnbussen en taxi's). Zie hieronder:



Verleggen van de verkeersstromen in het gebied (1)

Consequenties van deze variant:

Het afsluiten van wegen betekent altijd dat verkeer verplaatst naar andere wegen. Het verkeer vanaf de Asselsestraat rond het Leienplein rijden, via de Nieuwstraat richting Parkeergarage Oranjerie / Brinkpark.

Dergelijke wijzigingen leveren bij belanghebbenden vaak bezwaren op. Alleen het feit dat men op een andere manier bij de woning kan komen (met een ontheffing).

Een groot (verkeerskundig) nadeel van deze variant is dat een nieuwe route naar de parkeergarage Oranjerie ontstaat. Vooral als er wachtrijen voor deze garage staan is de kans groot dat de route via de Asselsestraat vaker gebruikt zal worden, met als effect dat het verkeer rond het Leienplein toeneemt in intensiteit.

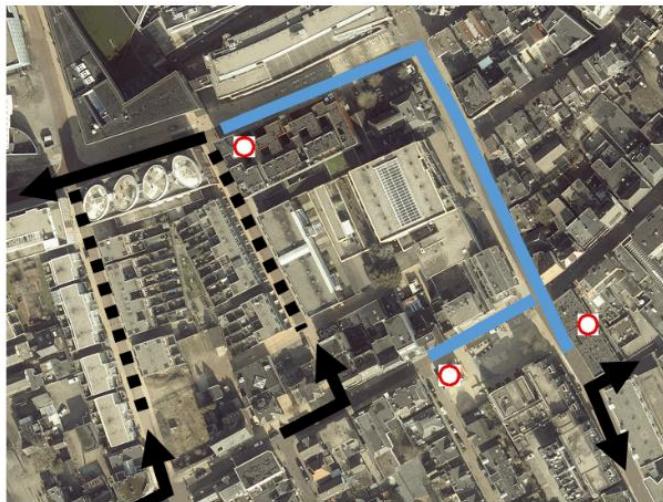
Het sluiten van de wegen voor autoverkeer moet worden ondersteund door het plaatsen van verzinkbare palen, vanwege de grote kans op overtredingen. Hiervoor is een extra set palen nodig op de Nieuwstraat (kosten €100.000,-).

Lijnbussen, taxi's ontheffinghouders en fietsers moeten de verzinkbare palen kunnen passeren. Ook bewoners met een parkeerplaats binnen het gebied moeten kunnen passeren. Speciale aandachtspunt nodig voor fietsers: het aanrijrisico is groot.

Op de grens van het 'gesloten gebied' treedt in de praktijk altijd overlast op. Dat zien we ook bij de grens van het voetgangersgebied op het Beekpark. In de praktijk wordt hier vaak even geparkeerd wat af te leveren of op te halen. Daarnaast moet worden gedraaid/gekeerd omdat weggebruikers vaak de borden niet zien.

Er is een risico op het verschuiven van de parkeeroverlast: verkeer met bestemming coffeeshop zal alternatieve parkeerplaatsen zoeken om even kort te parkeren (bv Vosselmanstraat of Librije);

-Verleggen van de verkeersstromen in het gebied (2), waardoor de Vosselmanstraat (ten oosten Librije), Nieuwstraat (tussen Asselsestraat en Vosselmanstraat) geen autoverkeer meer krijgt, ook wordt de Asselsestraat en de Nieuwstraat rond het Leienplein vrijgespeeld (zie hieronder).



Verleggen van de verkeersstromen in het gebied (2)

Consequenties van deze variant:

Nieuwstraat/Vosselmanstraat en het Leienplein worden verkeersluw;

Er moet een nieuwe verbinding voor auto-/ bevoorraderend verkeer worden gevonden tussen Asselsestraat en Vosselmanstraat om te voorkomen dat de Asselsestraat op het einde doodloopt, en (vracht)verkeer moet draaien. Hiervoor moet de Librije of Roggestraat worden opengesteld voor het verkeer. De Roggestraat is verkeerskundig hiervoor het meest geschikt (vanwege de beschikbare rijbaanbreedte). Het bevoorraderend verkeer met een bestemming tussen de Roggestraat en Leienplein moet dan weggrijden via Trompstraat of Korte Nieuwstraat, deze wegen zijn daar eigenlijk niet voor geschikt.

Een groter gebied wordt vrijgespeeld van autoverkeer (ook het Leienplein). Ook hiervoor moeten verzinkbare palen worden geplaatst. Palen uit de Korenstraat kunnen worden verplaatst.

Het verplaatsen van verkeer naar de Roggestraat gaat bij bewoners waarschijnlijk stuiten op veel bezwaren. Deze straat heeft nu helemaal geen autoverkeer te verwerken. Daarnaast krijgen meer partijen te maken met een beperkte toegankelijkheid van het gesloten gebied met risico op bezwaren.

Lijnbussen, taxi's ontheffinghouders en fietsers moeten de verzinkbare palen kunnen passeren. Ook bewoners met een parkeerplaats binnen het gebied moeten kunnen passeren. Speciale aandachtspunt nodig voor fietsers: het aanrijrisico is groot.

Op de grens van het 'gesloten gebied' treedt in de praktijk altijd overlast op. Dat zien we ook bij de grens van het voetgangersgebied op het Beekpark. In de praktijk wordt hier vaak even geparkeerd om wat af te leveren of op te halen. Daarnaast moet worden gedraaid/gekeerd omdat weggebruikers vaak de borden niet zien.

Er is een risico op het verschuiven van de parkeeroverlast: verkeer met bestemming in de binnenstad kan parkeerplaatsen zoeken in bv de Roggestraat.

Overwegingen / Advies

Overweging vanuit Economie:

De Nieuwstraat heeft in het regieplan grotendeels de functie stadsstraat: mix van dienstverlening, doelgerichte winkels, kantoren en horeca met daarboven wonen. De kwaliteit en het onderscheidend vermogen van dit soort straten zit er voor ondernemers ook wel in dat je er met de auto kunt komen en/of dat ze niet het kernwinkelgebied of kernhorecagebied liggen, maar wel in de buurt.

Vanuit het economisch functioneren van de binnenstad is er de komende tijd geen aanleiding hier het voetgangersgebied uit te breiden. De huidige trend is dat er immers eerder een krimp dan toename van commerciële functies in de binnenstad is. Daarnaast is er voldoende beleidsruimte voor nieuwe initiatieven in het profiel van de stadsstraat.

Overwegingen verkeerskundig:

Binnensteden hebben altijd te maken met de genoemde soorten verkeersoverlast te maken. De diversiteit van functies in het gebied en de krappe beschikbare ruimte maakt dat overlast in de binnenstad ook echt wordt ervaren.

Van belang is wel dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer laag is omdat langzaamverkeer en gemotoriseerd verkeer op dezelfde rijbaan rijdt en veel wordt overgestoken. Voetgangers die slecht ter been zijn kunnen we speciale aandacht geven.

Advies:

Opteren voor maatregelen die lage rijsnelheden afdwingen en , goede veilige routes bieden voor mensen die slecht ter been zijn (parkeervrij). Goede oversteekplaatsen maken, en pleinen waar de pleinfunctie centraal staat, waar met name gemotoriseerd te gast is.

Inzetten op snelheidsremmende maatregelen, in combinatie met een (beperkte) herinrichting van het Leienplein, bv met vanaf 3 zijden via een drempel of inritconstructie het plein oprijden, plein doorzetten over Asselsestraat en Nieuwstraat. Daarnaast snelheidsremmende maatregelen Vosselmanstraat en Nieuwstraat en een route voor mensen die slecht ter been zijn (bv van de Focuswoningen naar de binnenstad).

De varianten *Verleggen van de verkeersstromen* worden ontraden. *Variant 1* vanwege het gevaar dat een nieuwe drukke route ontstaat via de Asselsestraat naar de Parkeergarage Oranjerie. *Variant 2* vanwege het verleggen van verkeer naar straten waar nu geen verkeer rijdt en het afwikkelen van bevoorradingsverkeer via Trompstraat/Korte Nieuwstraat die daar niet geschikt voor zijn.