

Opdrachtgever	PWA Kazerne B.V. en Gemeente Gouda
Datum	13 januari 2023
Auteur	Rico Andriesse & Marco de Baat
Kenmerk	013763.20230113.N2.01
Status	Concept
Pagina	1/6

Verkeersveiligheid fietsstraat Groen van Prinsterersingel Gouda

De gemeente Gouda is voornemens de Groen van Prinsterersingel als fietsstraat in te richten. Langs deze straat is ook een ontwikkellocatie gelegen, waar de oude Prins Willem Alexander kazerne (PWA-kazerne) wordt omgebouwd naar woningen. Hierdoor wordt verwacht dat de intensiteit op de Groen van Prinsterersingel van zowel fietsers als auto's zal toenemen. De combinatie van de intensiteit van fietsverkeer en autoverkeer en de breedte van de beoogde fietsstraat voldoet op dat moment deels niet meer aan de grenswaarden die daar in de fietsberaadpublicatie 'Fietsstraten binnen de bebouwde kom' aan zijn gesteld. Daarom ligt de vraag wat dit betekent voor het voorliggende ontwerp, kan dit nog geoptimaliseerd worden? En is de verkeerssituatie vervolgens verkeersveilig?

In een eerdere notitie is ingegaan op de functie van de Groen van Prinsterersingel in het fietsnetwerk en de keuze die daarbij voor de vormgeving van de straat kunnen worden gemaakt. In deze notitie wordt ervan uitgegaan dat de Groen van Prinsterersingel wordt omgebouwd tot fietsstraat en dat de ontwikkeling zoals hiervoor beschreven is gerealiseerd.

Vertrekpunt voor de beschouwing van de fietsstraat is het ontwerp van Sweco d.d. 11-01-2021. Ter beoordeling van de verkeerssituatie is tevens een schouw uitgevoerd in de ochtendspits van dinsdag 20 december 2022 net voor aanvangstijd van de scholen. Het oorspronkelijke ontwerp is door ontwerp- en veiligheidsexperts van Goudappel geoptimaliseerd, en vervolgens beoordeeld op verkeersveiligheid.

Bijlage

- Verkeerstellingen Groen van Prinsterersingel d.d. 02-04-2022

Losse bijlagen

- Oorspronkelijk ontwerp fietsstraat van Sweco d.d. 11-01-2021
- Geoptimaliseerd ontwerp noordelijke deel fietsstraat van Goudappel d.d. 20-12-2022

Ontwerprichtlijnen fietsstraten binnen de bebouwde kom

In de CROW Fietsberaadpublicatie 'Aanbevelingen fietsstraten binnen de kom' uit 2019 zijn richtlijnen meegegeven voor het toepassen en inrichten van fietsstraten. Allereerst wordt aanbevolen fietsstraten toe te passen bij hoofdfietsroutes. Bij niet-hoofdfietsroutes volstaat een gemengde inrichting als erftoegangsweg / woonstraat. Verder is onder meer toegelicht dat een fietsstraat moet bestaan uit brede gemengde rijloperen voor fietsers en auto's samen, aan de zijkanen overrijdbare rabatstroken, rood asfalt voor de herkenning als fietsroute en dat bebording met het fietsstraatbord sterk aanbevolen wordt.

Verder wordt het volgende intensiteitscriterium gespecificeerd:

- Bij rustige fietsstraten:
 - Maximaal 200 motorvoertuigen per uur
 - Verhouding fiets/auto: tenminste 0,5-1,0 fietser per motorvoertuig
- Bij drukke fietsstraten:
 - Maximaal 400 motorvoertuigen per uur
 - Verhouding fiets/auto: tenminste 0,5-1,0 fietser per motorvoertuig

Tot slot, de benodigde breedte is verder afhankelijk van de intensiteitsverhouding. In de publicatie is hier een verdere specificatie van opgenomen.

Analyse verkeerssituatie

De maatgevende combinatie van intensiteiten van fiets en auto en breedte in het profiel bevindt zich ter hoogte van de ingang van de MBO School (ID-college) aan de noordzijde van de straat. Ten zuiden van de MBO-school is de intensiteit van het autoverkeer veel lager en voldoet de fietsstraat goed aan de aanbevolen intensiteits-breedtecombinatie.

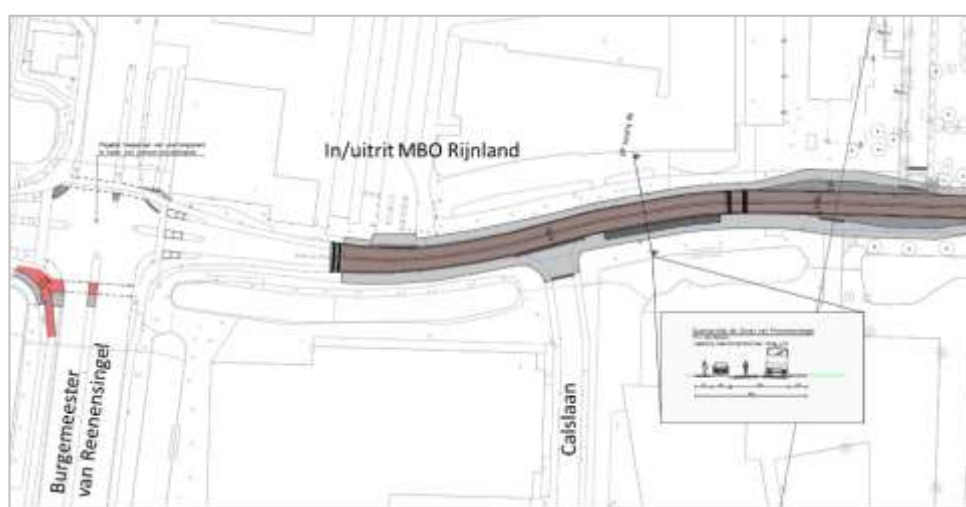
Ten noorden van de MBO-school bevindt zich het kruispunt met de Burgemeester van Reenensingel, waarbij aparte fietsstroken en aparte opstelvakken voor het gemotoriseerde verkeer aanwezig zijn. De aanbevelingen voor fietsstraten zijn daar dan ook niet van toepassing.

Ter hoogte van de MBO-school bevinden zich aan de oostzijde van de Groen van Prinsterersingel achtereenvolgens de uitgang voor het gemotoriseerd verkeer, de ingang voor gemotoriseerd verkeer en de in- en uitgang voor fietsers. Op deze locatie is het wenselijk dat er voldoende ruimte beschikbaar is om de benodigde manoeuvres uit te voeren, om als fietser een stilstaande – linksafslaande – auto in te halen en als automobilist een stilstaande – linksafslaande fietser te passeren, zonder dat daarvoor onverwachte manoeuvres nodig zijn en dat de snelheid van alle verkeersdeelnemers laag is.

In het bestaande ontwerp van de fietsstraat is een drempel aanwezig ten noorden van de uitrit om de snelheid te beperken maar loopt het fietsstraatprofiel door tot over het kruispunt. Fietzers en automobilisten moet daarbij van dezelfde ruimte gebruik maken.



Figuur 1: ligging Groen van Prinsterersingel, PWA kazerne en aanliggende functies

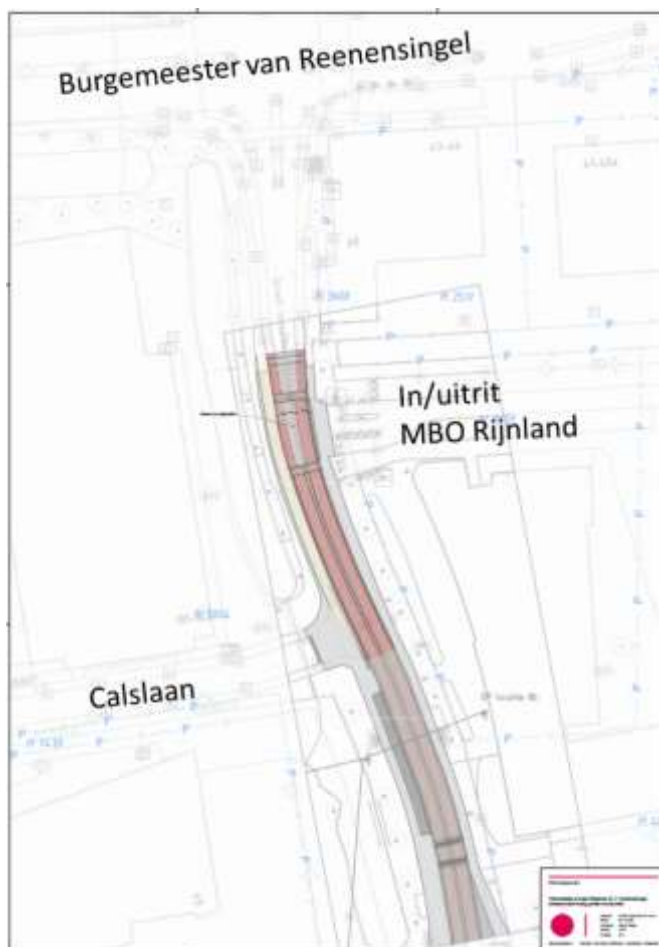


Figuur 2: bestaand fietsstraatontwerp van het uiterste noordelijke deel van Groen van Prinsterersingel (tekening Sweco d.d. 11-01-2021)

Optimalisatie fietsstraatontwerp

In het geoptimaliseerde ontwerp is de drempel vervangen door een plateau waardoor de snelheid in beide richtingen al voor het kruispunt wordt beperkt. Ook is er extra ruimte voorzien ter hoogte van de inrit zodat er ruimte is voor de maatgevende combinatie fietsers – auto – auto, zodat linksafslaande automobilisten (eerst) en fietsers (daarna) middenop kunnen opstellen.

In het ontwerp is dit aangegeven door het profiel vanuit de zuidzijde (fietsstraat) en vanuit het noorden (fietsstrook) door te trekken. Een alternatieve oplossing is om op het plateau wel de benodigde breedte te bieden maar geen aparte indeling aan te bieden met het oog op een hoger attentieniveau voor alle verkeersdeelnemers.



Figuur 3: geoptimaliseerd ontwerp voor meest noordelijke deel Groen van Prinsterersingel

Oordeel: verkeersveilige inrichting als fietsstraat is mogelijk

Met de voorgestelde oplossing bereiken we een situatie die past bij de gegeven situatie. De verkeersveiligheid wordt geborgd met voldoende ruimte en een lage snelheid voor alle verkeersdeelnemers. De intensiteits-breedte combinatie voor een fietsstraat beoogt te voorkomen dat te veel hinderlijke of gevaarlijke conflicten voor fietsers. Met extra breedte en opstelruimte wordt hieraan tegemoet gekomen.

Verder naar het zuiden toe loopt de Groen van Prinsterersingel dood voor autoverkeer. Daardoor liggen de verkeersintensiteiten hier zeer laag, en is er enkel sprake van bestemmingsverkeer. De fietsintensiteiten zijn relatief hoog, mede door de aanwezigheid van de verschillende scholen. Ook op dit deel kan dus goed en verkeersveilig een fietsstraat worden ingericht. Er wordt voldaan aan de intensiteitscriteria, en bij de juiste breedte kan een fietsstraat conform de ontwerprichtlijn worden gerealiseerd.

Bijlage 1 Verkeerstellingen Groen van Prinsterersingel

In april 2022 zijn verkeerstellingen uitgevoerd op twee locaties op de Groen van Prinsterersingel: op het noordelijk deel nabij de MBO-school, en op het zuidelijk deel nabij de Thorbeckelaan. Op dagelijkse basis zijn er meer fietsers dan motorvoertuigen. Het noordelijk deel is iets drukker qua autoverkeer dan het zuidelijk deel.

