Evaluatie Verkeersmaatregelen Koningsplein

ZAAKNUMMER: 2021052547

AAN : College van B&W en Commissie Ruimte (19-10-2021)

VAN : M.J.E. (Maikel) van Bommel

DATUM : 28 september 2021

ONDERWERP : Evaluatie verkeersmaatregelen Koningsplein

Op 7 oktober 2020 hebben wij door een verkeerscirculatieplan de gewenste routing op en rond het Koningsplein aangepast. Middels de memo RU20.11.09B Memo Verkeersmaatregelen Koningsplein bent u op 28 oktober 2020 geïnformeerd dat wij in het najaar van 2021 een evaluatie van deze maatregel zullen presenteren.
Deze ligt nu voor u.

Verkeersmaatregelen 2020
Hieronder is opgesomd welke maatregelen er in oktober 2020 met behulp van verkeersbebording zijn uitgevoerd:

1. Het is voor het autoverkeer verboden om van het parkeerterrein Koningsplein naar de Marktstraat en Julianastraat te rijden. De ondernemers in de Marktstraat, op de Markt en in de Emmastraat zijn bereikbaar via de route Kerkstraat – Julianastraat – Marktstraat.
2. Er is een verplichte rijrichting ingesteld voor autoverkeer wat vanuit parkeergarage Deken van Pelthof komt. Het autoverkeer moet bij het verlaten van de parkeergarage rechtsaf uitrijden richting de Deken Meijerstraat.
3. De rijrichting op het Koningsplein ter hoogte van Brownies en Downies is gewijzigd. Het autoverkeer moet daar het Koningsplein verlaten.
4. De rijrichting op het Koningsplein ter hoogte van de kerk is gewijzigd. Het autoverkeer moet daar het Koningsplein oprijden.

Het doel van deze maatregelen is het zoveel mogelijk terugdringen van doorgaand verkeer over de Markt.

Monitoring
Op verschillende wijzen hebben wij de effecten van de maatregelen gemonitord.
In deze evaluatie zijn dan ook de ervaringen van burgers, ondernemers, team handhaving, onze ambtelijke waarneming en van de Verkeerswerkgroep opgenomen. Om een beeld te krijgen van de objectieve cijfers hebben wij een kentekenonderzoek uit laten voeren.

Resultaten per maatregel
Maatregel 1 Verbod Koningsplein > Julianastraat
Op deze maatregel is de meeste feedback gekomen. Inwoners melden meerdere keren dat er auto's in de verkeerde richting rijden (Koningsplein > Julianastraat). Met de fiets wordt dit als onveilig ervaring omdat auto's onverwachts uit de verkeerde richting komen.
Op basis van deze meldingen heeft Team Handhaving op sociale media een bericht geplaatst om weggebruikers er op te wijzen dat deze rijrichting niet is toegestaan. Observaties hebben een enkele keer geleid tot handhavend optreden. Weggebruikers

geven redenen voor de overtreding op, zoals: het is de korte gemakkelijkste route. Anderen negeren Team Handhaving, een enkele potentiële overtreder draait zichtbaar de andere richting in. Team Handhaving heeft maar beperkte capaciteit om dit te handhaven. Het verkeerde gedrag blijft terugkomen ook na de handhavingsacties.

Daarnaast is de situatie in de Verkeerswerkgroep eind 2020 besproken. Er zijn partijen die pleiten voor paaltjes omdat zij regelmatig zien dat bestuurder gebruikmaken van de doorsteek via de 'verboden' zijde. Een partij is tegen het plaatjes en voelt meer voor handhaving en eventueel het aanpassen van de parkeervakken zodat men meer moeite moet doen om bij de doorsteek te komen. De politie benoemd dat als men een maatregel wil afdwingen hem fysiek onmogelijk moet maken.

Op een donderdag 10 en zaterdag 12 juni 2021 heeft Groenlicht* van 08:00 uur tot 18:00 uur een kentekenonderzoek uitgevoerd in het centrum van Asten.

De metingen geven een beeld van het verkeer wat gebruikt maakt van de doorsteek op het Koningsplein. In oostelijke richting maakten beide dagen samen 160 voertuigen oneigenlijk gebruik van de doorsteek. Ongeveer 60% heeft geen bestemming in het centrumgebied. Tussen 11:00 uur/12:00 uur en 14:30 uur/15:30 uur worden de verbodsborden het vaakst genegeerd.
De doorsteek wordt ook gebruikt in de toegestane westelijke richting door 265 voertuigen. Het overgrote deel is afkomstig van Deken Meijerstraat of verder. Een klein deel (zaterdag 4 auto's, donderdag 25 auto's) heeft zijn herkomst in Julianastraat of Deken van Pelthof. Ongeveer 65 voertuigen gebruiken de doorsteek om op het Koningsplein te parkeren.

Deze resultaten zijn vergeleken met een het kentekenonderzoek van april 2015 welke is verricht op dezelfde locaties. In totaal zijn er ongeveer evenveel voertuigen gemeten tijdens het gehele onderzoek. Uitgaande van werkende maatregelen zou er minder verkeer van het Koningsplein richting Julianastraat moeten rijden. Dit is ook het geval. In 2015 maakten op donderdag 332 voertuigen gebruik van de toen nog legale doorsteek. In 2021 waren dat er 60. De zaterdag laat een vergelijkbaar beeld zien. Voor het gebruik van de toegestane westelijk richting zien wij een toename aan voertuigen ten opzichte van 2015. De langdurige afsluiting van de Logtenstraat heeft hier mogelijk effect op gehad.

Zijn er andere opties?
Uit bovenstaande gegevens blijkt dat de maatregel veelvuldig overtreden word. Dit levert ongepland verkeer op over de markt. Dit sluit niet aan bij het eerder gestelde doel het zoveel mogelijk weren van doorgaand verkeer over de Markt.
Hieronder worden een aantal besproken alternatieven uitgelicht met positieve en negatieve effecten voor het verminderen van gemotoriseerd verkeersaanbod in het centrum.

a. *Een veel voorgestelde mogelijke optie is het plaatsen van vaste paaltjes. De doorsteek is vanuit beide kanten dan niet meer te gebruiken.*
   Positief effect:
   - Voor doorgaand verkeer is de route via het centrum niet meer mogelijk (160 voertuigen).
   - Verkeer wat de Julianastraat gebruikte om te parkeren op het Koningsplein zal gebruik moeten maken van daarvoor bestemde centrumring (Kerkstraat). Dit geeft een rustiger verkeersbeeld op het parkeerterrein.

   Negatief effect:
   - De bewoners van de Julianastraat kunnen geen gebruik meer maken van de doorsteek en zullen ofwel moeten keren op de Julianastraat ofwel via de Markt het

*Groenlicht: Onderzoeksbureau wat in 2015 en 2021 het kentekenonderzoek heeft uitgevoerd.

centrum moeten verlaten. Doordeweeks (25 voertuigen) gaat dit om meer voertuigen dan in het weekend (4 voertuigen).

b. *Flexibel obstakel*
Het plaatsen van een flexibel obstakel kan op bepaalde momenten verkeer toestaan of weigeren, bijvoorbeeld op een bepaald moment van jaar of tijdstip op de dag. Voor de verkeerstromen zal dit vergelijkbare voor en nadelen hebben als in situatie a.. Met flexibele obstakels kun meer maatwerk geleverd worden maar is er geen eenduidige verkeersituatie.

c. *Frequenter handhaven, meer communiceren.*
Meer handhavingscapaciteit en meer borden zouden het duidelijker maken dat het gebruiken van de doorsteek verboden is. Echter leert ervaring van Team Handhaving dat diverse bestuurders, ondanks de aanwezige bebording en BOA, het verbod in de basis nog altijd negeren. Bestuurders zijn bekend met de omgeving en gebruiken hier mee de kortste route naar hun bestemming. Daarnaast is niet haalbaar en onwenselijk vanuit financieel en leefbaarheidsperspectief om constant een handhaver te laten controleren op dit verbod.

d. *Andere inrichting parkeerterrein.*
Een van de voorgestelde alternatieve is een andere indeling van het parkeerterrein Koningsplein zodat het bereiken van de doorsteek voor doorgaand verkeer niet meer aantrekkelijk is. Een voordeel is dat dit doorgaand verkeer ontmoedigd.
Het nadeel hiervan is dat dit onvermijdelijk ten koste zal gaan van de parkeerruimte. Er is meer verkeersruimte nodig om veilig over het parkeerterrein te bewegen.

Conclusie maatregel 1
De bebording heeft een gematigd positief effect op het gewenste doel. Ongeveer 22% van het aanbod in 2015 maakt nu nog gebruik van de doorsteek. Echter van het verkeer dat de bebording negeert heeft 60% helemaal geen bestemming in het centrum. Het aandeel voertuigen dat na gebruik van de doorsteek verder rijdt via de Julianastraat is minimaal. Dit betekend dat er dagelijks ongeveer 30 tot 50 auto's zonder bestemming in het centrum over de Markt rijd. Om dit verkeer volledig te weren is het plaatsen van paaltjes de enige haalbare effectieve oplossing. Dit geeft een rustiger en duidelijke verkeersbeeld. Het aanbod verkeer wat vanuit de Julianastraat niet meer via het Koningsplein het centrum uit kan is kleiner dan het aantal overtreders. Dit verkeer kan via de Deken Meijerstraat het centrum verlaten.

Maatregel 2 Verplichte rijrichting voor verkeer uit parkeergarage Deken van Pelthof.
Het verkeersaanbod komende uit de parkeergarage is beperkt. Het kentekenonderzoek heeft zich niet specifiek gericht op dit verkeer. Er zijn geen meldingen bekend over het negeren van de verplichte rijrichting. Wel is uit observaties gebleken dat een enkele automobilist de verplichte rijrichting negeert.

Een mogelijke oplossing hiervoor is een infrastructurele aanpassing of fysiek afsluiten van de Kleine Marktstraat en Markstraat. Dit heeft beiden uiteraard ook effect op het totale verkeersaanbod over de Markt.

Maatregel 3 Uitrijden zijde Brownies en Downies
Gemiddeld 19 voertuigen negeren de verplichte rijrichting. Burgers geven aan deze aanpassing samen met maatregel 4 als een verbetering te zien. Het creëert een rustiger

verkeersbeeld. De 19 voertuigen die de rijrichting negeerden hebben zelden een bestemming op het Koningsplein maar rijden door via de Markt of hebben hun bestemming aldaar. Een enkele bestuurder gaf aan dat de kortste route en gemak redenen voor dit gedrag zijn. De afgesloten Logtenstraat is voor sommige ook een aanleiding.
Te stellen is dat deze maatregel functioneert. De automobilist weet beter waar hij aan toe is. Met het plaatsen van paaltjes in de doorsteek Koningsplein-Julianastraat zal ook het negeren van dit inrijverbod afnemen.

Maatregel 4 Inrijden zijde Kerk
De maatregel wordt door de meerderheid opgevolgd, er is een klein deel wat wegrijd via de inrit bij de Kerk. Hoewel dit niet uit de meldingen blijkt, laat het kentekenonderzoek zien dit zien. Het wordt dus niet gezien en als een probleem.

Overige bevindingen
Het monitoren en onderzoeken van de verkeersmaatregelen leidt onvermijdelijk tot feedback over het totale verkeersbeeld rondom het centrum/markt.
Er zijn voorstanders van een autoluwe markt maar ook van een autovrije markt. Er wordt geadviseerd om dit vraagstuk te heroverwegen tijdens het opstellen van nieuw centrumplan.

Een bevinding die wel uitgevoerd kan worden is het door autoverkeer oneigenlijk gebruik van de doorsteek Prins Bernardstraat-Markt richting Markt-Emmastraat onmogelijk te maken. Geadviseerd wordt om de bloembakken zo te zetten dat het voor autoverkeer niet mogelijk is de doorgang te gebruiken maar voor fietsverkeer geen gevaar oplevert.

Omstandigheden
Gedurende de onderzoekperiode zijn er factoren die de situatie mogelijk beïnvloed hebben. Hierop is het onderzoek zoveel mogelijk aangepast. Wij verwachten niet deze factoren dermate invloed hebben gehad op het totaalbeeld.
Voor de volledigheid worden de bijzondere omstandigheden en keuzes hieronder toegelicht.

Corona
Alle coronamaatregelen bij elkaar hebben er voor gezorgd dat wij enkel met het opstaan van de terrassen een kentekenonderzoek hebben uitgevoerd. Oorspronkelijk was het idee om voor en tijdens het terrasseizoen te meten. Met de wetenschap van de maatregelen van dat moment zou er geen representatief beeld ontstaan.

Door heel het jaar zal corona impact hebben gehad. Gedurende de zomer zagen we een toename van het aantal verplaatsingen ontstaan. Dit heeft gezorgd voor een representatief beeld van de situatie.

Werkzaamheden Logtenstraat
In het eerste half jaar van 2021 is de Logtenstraat voor onderhoud dicht geweest. Bewoners van de noordzijde van Asten hadden hierdoor minder alternatieven om de zuidzijde te bereiken. De doorsteek op het Koningsplein komt hierdoor eerder in beeld als kortste route. Wij verwachten dat dit een klein effect heeft gehad op de onderzoeken.

Autonome groei
Het kentekenonderzoek hebben we vergeleken met resultaten van een vergelijkbaar onderzoek uit 2015. In de tussentijd is er sprake geweest van ontwikkelingen in de hoeveelheid auto en fietsgebruik. We hebben dit precieze aantal niet in beeld maar zien over het algemeen dat er in totaal meer verkeersbewegingen op een dag plaatsvinden dan in 2015. Dit gegeven is dan ook meegenomen bij de interpretatie van de cijfers.

*Groenlicht: Onderzoeksbureau wat in 2015 en 2021 het kentekenonderzoek heeft uitgevoerd.

Advies
Er wordt geadviseerd om een drietal aanvullende maatregelen te nemen.

- Het plaatsen van uitneembare paaltjes tussen de doorsteek Koningsplein-Julianastraat waardoor het voor autoverkeer onmogelijk wordt om door te rijden. Wel blijft de doorgang toegankelijk voor hulpdiensten.
- De doorsteek tussen Prins Bernardstraat-Markt en Markt- Emmastraat voor autoverkeer ontoegankelijk maken.
- De keuze voor een autoluwe of autovrije Markt te heroverwegen tijdens het opstellen van het centrumplan.