Evaluatie verkeersonderzoek Vianense Poort

Registratie nummer:

Versie V0.1 26 juni 2023

Gemeente Culemborg
Team Ontwikkeling
Auteur: Michèle van Leest

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
2 Verkeersbesluit 4
3 Opzet onderzoek..... 4
3.1 gemotoriseerd verkeer..... 5
3.2 fietsverkeer..... 5
3.3 reis- en wachttijdmeting..... 6
3.4 ongevallen analyse..... 6
3.5 lucht- en geluidskwaliteit..... 6
4 Uitleg meetresultaten verkeer..... 7
4.1 uitvoeringsperiode..... 7
4.2 bijzonderheden uitvoering..... 7
4.3 toelichting gemotoriseerd verkeer..... 7
4.4 toelichting fietsverkeer..... 8
5 Meetresultaten gemotoriseerd verkeer..... 9
5.1 gebiedsontsluitingswegen..... 9
5.1.1 intensiteiten en snelheid..... 10
5.1.2 verspreiding verkeer onderverdeeld naar voertuigcategorie..... 11
5.1.3 reistijdmeting..... 13
5.1.4 conclusie gebiedsontsluitingswegen..... 14
5.2 erftoegangswegen..... 15
5.2.1 intensiteiten en snelheid..... 15
5.2.2 verspreiding verkeer onderverdeeld naar voertuigcategorie..... 19
5.2.3 conclusie erftoegangswegen..... 21
6 Meetresultaten fietsverkeer..... 22
6.1 intensiteiten..... 22
6.2 observatie..... 22
6.3 conclusie fietsverkeer..... 22
7 Ongevallen analyse..... 23
8 Resultaten luchtkwaliteit..... 25
9 Resultaten geluidskwaliteit..... 26
10 Ervaring hulpdiensten..... 26
11 Participatie..... 27
12 Aanbevelingen..... 28

1. Inleiding

In de raadsvergadering van 14 januari 2021 is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) vastgesteld. Eén van de maatregelen uit dit plan was het afsluiten van de Vianense Poort voor gemotoriseerd verkeer. In de informatienotitie van 12 april 2021 (kenmerk: GZDGCB/158222) bent u door het college geïnformeerd over het proces en de aanpak tot het uitvoeren, monitoren en evalueren van deze maatregel.

Om vast te kunnen stellen wat de effecten zijn op het omliggend wegennet is besloten om voor het afsluiten een zogenaamde nulmeting uit te voeren. Dit is gedaan door een onafhankelijk onderzoeksbureau dat gespecialiseerd is in het uitvoeren van verkeermetingen en -onderzoeken. De meetgegevens van de nulmeting zijn verwerkt in een rapportage, gedeeld met de raad en op de gemeentelijke website gepubliceerd. Deze rapportage vormt de basis en daarmee het vertrekpunt van het onderzoek.

Vervolgens is het benodigde verkeersbesluit genomen en is de poort daadwerkelijk afgesloten. Na ongeveer 9 maanden is een zogenaamde twee-meting uitgevoerd op dezelfde meetpunten. Door het verschil tussen de nul- en twee-meting met elkaar te vergelijken wordt inzichtelijk hoe het verkeer zich heeft verspreid over de bestaande wegen, of er nieuwe knelpunten zijn ontstaan of bestaande knelpunten zijn versterkt.

In deze notitie informeren wij u over de uitkomsten van het onderzoek naar de afsluiting van de Vianense Poort.

2. Verkeersbesluit

Om de Vianense Poort af te kunnen sluiten voor gemotoriseerd verkeer en het kunnen inzetten van camerahandhaving was de gemeente verplicht tot het nemen van een verkeersbesluit. Het was dan ook noodzakelijk het verkeersbesluit te nemen en de gehele bezwaartermijn af te wachten voor het daadwerkelijk invoeren van de geslotenverklaring.

In een verkeersbesluit wordt de motivatie voor de betreffende maatregel beschreven. Er dient onderbouwd te worden waarom de wegbeheerder van mening is dat de maatregel uit het verkeersbesluit genomen moet worden. Gelet op artikel 24 van het BABW (Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer) wordt er door de politie geadviseerd of deze onderbouwing voldoende aanleiding geeft om het besluit te nemen en of het betreffende besluit handhaafbaar is.

De beperkte afmetingen van de Vianense Poort, de inrichting van de weg en het gebruik van de verkeersdeelnemers gaven voldoende aanleiding om de geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer in te stellen. De medewerker verkeersadvisering van de politieregio Gelderland-Zuid, tevens gemandateerde namens de korpschef van de politieregio Gelderland-Zuid, heeft een positief advies uitgebracht op het voornemen van de gemeente om de poort af te sluiten.

Voor het inzetten van camerahandhaving was daarnaast goedkeuring nodig van zowel de Lokale Driehoek als het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM). Het verkeersbesluit en plan van aanpak voor camerahandhaving zijn voorgelegd. Het advies van zowel de Lokale Driehoek als het CVOM was positief.

Op het verkeersbesluit was de gebruikelijke bezwaartermijn van kracht. Er zijn geen bezwaren binnengekomen. Het besluit tot het afsluiten van de poort voor gemotoriseerd verkeer is daarmee onherroepelijk. Een verkeersbesluit kan altijd worden herzien of ingetrokken, echter alleen wanneer er op de locatie van de maatregel sprake is van een gewijzigde situatie die de eerdere onderbouwing en motivatie onderuit haalt. Eventuele effecten op andere wegen maken geen deel uit van het verkeersbesluit en leiden dan ook niet tot een intrekking of herziening van het verkeersbesluit van de geslotenverklaring op de Vianensestraat.

3. Opzet onderzoek

Alle inwoners, ondernemers en bezoekers van onze stad maken deel uit van het verkeer. Iedereen heeft dan ook een mening of beleving bij het verkeer gebaseerd op eigen ervaringen. Hoewel het gevoel van weggebruikers belangrijk is en niet onderschat mag worden, blijft het noodzakelijk om verkeersmetingen en onderzoeken uit te voeren naar het daadwerkelijk gebruik van de wegen.

Dit geldt ook voor het in beeld brengen van de effecten die de afsluiting van de Vianense Poort heeft op het omliggende wegennet. Op 11 locaties is daarom een zogenaamde nulmeting en twee-meting uitgevoerd. De nulmeting is gehouden voor de Vianense Poort werd afgesloten voor gemotoriseerd

verkeer. De twee-meting is gehouden nadat de poort ca. 9 maanden was afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

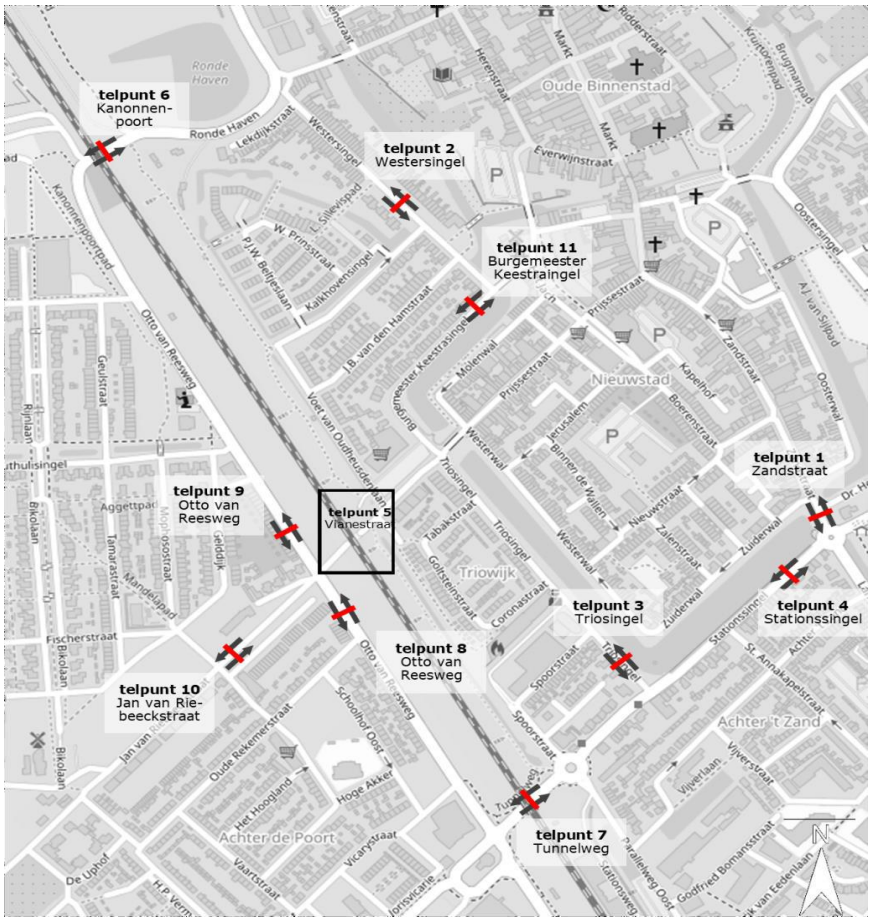
Het onderzoek bestond uit diverse metingen:

- Gemotoriseerd verkeer
- Fietsverkeer Vianense Poort
- Reis- en wachttijdmeting

Oorspronkelijk waren er 10 tellocaties opgenomen in het plan van aanpak. Op verzoek van bewoners van de Westersingel en de gemeenteraad is een extra telpunt – de Westersingel – toegevoegd aan het onderzoek.

Tellocaties

1. Zandstraat
2. Westersingel
3. Triosingel
4. Stationssingel
5. Vianensestraat (Vianense Poort)
6. Kleine Buitenom (Kanonnenpoort)
7. Tunnelweg
8. Otto van Reesweg (zuidelijk deel)
9. Otto van Reesweg (noordelijk deel)
10. Jan van Riebeeckstraat
11. Burgemeester Keestrasingel



3.1. Gemotoriseerd verkeer

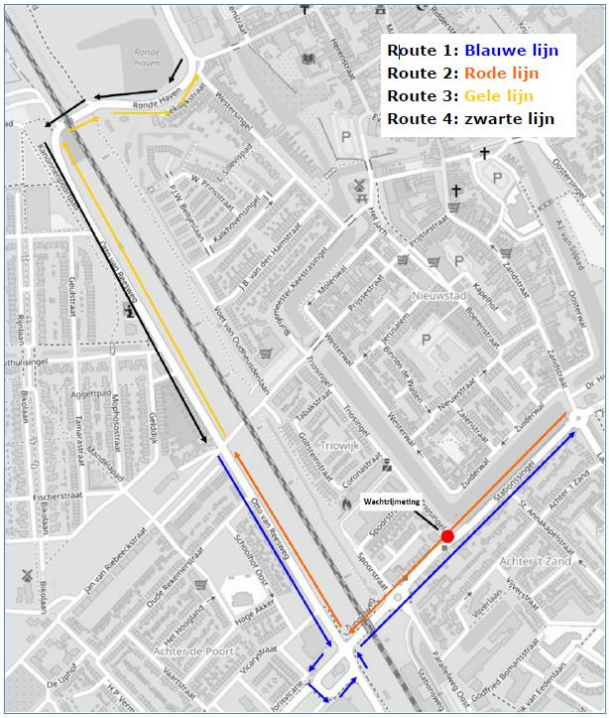
De tellingen van het gemotoriseerde verkeer zijn uitgevoerd door middel van telslangen. Deze slangen worden op de weg gemonteerd en meten de hoeveelheid verkeer, onderverdeeld naar rijrichting, type motorvoertuigen en gereden snelheid. De telslangen liggen er 14 dagen aaneengesloten, waardoor er 24/7 data beschikbaar is. Hierdoor is het mogelijk om ook de verdeling van het verkeer gedurende een etmaal inzichtelijk te maken.

3.2. Fietsverkeer

Fietsverkeer is niet overal meetbaar met telslangen, omdat niet op alle locaties vrijliggende fietspaden aanwezig zijn. Daarom is ervoor gekozen om in de Vianense Poort een fietstelling uit te voeren door middel van speciale camera's.

3.3. Reis- en wachttijdmeting

Om in beeld te brengen hoeveel extra reistijd het kost om van punt A naar B te gaan is een zogenaamde reistijdmeting uitgevoerd op 4 verschillende routes. Een medewerker van het onderzoeksbureau heeft de betreffende tracés tijdens de onderzoeksperiode met de auto gereden, waarbij de route op het traject telkens opnieuw werd afgelegd. Met behulp van GPS-apparatuur is de starttijd en eindtijd bepaald.



Met de gemeten reistijd is voor elke meetronde bepaald hoe groot de kans op vertraging is op dat betreffende moment. De vertraging is de geregistreerde reistijd verminderd met de reguliere doorrijdtijd. De reguliere doorrijdtijd wordt bepaald door de reistijd te meten op momenten dat er geen wachtrijen ontstaan.

Voor het bepalen van de wachtrij wordt het wachtende aantal voertuigen geteld. Op de registratiemomenten wordt vervolgens elke vijf minuten op de meetlocatie genoteerd tot hoeveel voertuigen de wachtrij terugslaat. De genoteerde wachtrijlengte is de langst voorkomende wachtrij gedurende het tijdvak van vijf minuten.
De wachtrijen worden alleen genoteerd voor het gemotoriseerde verkeer.

3.4. Ongevallenanalyse

Er is een openbare database waarop de ongevallen in Nederland zichtbaar zijn voor iedereen. De gemeente heeft daarnaast toegang tot dat deel van de database waarin meer gegevens beschikbaar zijn over bijvoorbeeld de aard en oorzaak van de ongevallen. Omdat de gemeentelijk adviseurs verkeer en mobiliteit over deze informatie beschikken en deze informatie kunnen analyseren is besloten voor de ongevallenanalyse geen aanvullende opdracht te verlenen aan derden.

3.5. Lucht- en geluidskwaliteit

Het plan van aanpak voor het onderzoek naar de Vianense Poort was alleen gericht op het in beeld brengen van de verkeerskundige effecten.

Naar aanleiding van een aanvullend verzoek van een bewoner, heeft het college besloten om het onderzoek uit te breiden met een onderzoek naar lucht- en geluidskwaliteit op de telpunten 3 en 4 (Triosingel en Stationssingel).

Deze toezegging is gedaan op 21 december 2021. Op dat moment had de nulmeting al plaatsgevonden en was de Vianense Poort ook al daadwerkelijk afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Het uitvoeren van een nulmeting voor lucht en geluid met een meetinstrument was op dat moment dan ook niet meer mogelijk.

Om toch invulling te geven aan de toezegging en de effecten op lucht- en geluidskwaliteit in beeld te brengen, is ervoor gekozen om de beschikbare meetgegevens van het gemotoriseerde verkeer door te laten rekenen. Hierbij zijn de verkeersintensiteiten en voertuigverdeling van zowel de nul als twee-meting gebruikt.

4. Uitleg resultaten verkeer

In hoofdstuk 5 vindt u de onderzoeksresultaten van het gemotoriseerde verkeer. In hoofdstuk 6 vindt u de resultaten van het fietsverkeer. Het gebruik van verkeerskundige termen hierin is helaas onvermijdelijk. Om het document beter leesbaar te maken, vindt u hieronder daarom eerst wat extra toelichting.

4.1. Uitvoeringsperiode

De nulmeting is uitgevoerd in de periode van 10 september tot en met 11 oktober 2021.
De twee-meting is uitgevoerd in de periode van 7 juni tot en met 21 juni 2022.

4.2. Bijzonderheden uitvoering

Tijdens het uitvoeren van een verkeersonderzoek kan er sprake zijn van bijzondere of onvoorziene omstandigheden. Geprobeerd wordt om deze zoveel mogelijk te voorkomen en op te lossen waar deze ontstaan. Bij het uitvoeren van de nul- en twee-meting zijn de volgende bijzonderheden waargenomen:

Nulmeting

- Bij telpunt 6 (Kleine Buitenom) en telpunt 11 (Westersingel) zijn de telslangen losgeraakt (vandalisme of slangbreuk door andere reden). Om deze reden zijn beide telslangen opnieuw neergelegd en is een week langer geteld. De beschikbare data was daardoor toch representatief en bruikbaar.
- De telling bij telpunt 7 (Tunnelweg) is niet goed verlopen. Er is wel geregistreerd, maar er was sprake van een grote hoeveelheid foutieve registraties. Denk hierbij bijvoorbeeld aan grote hoeveelheden vrachtverkeer dat door de hoogtebeperking van de tunnel helemaal niet over deze route kan rijden.
  Vermoedelijk is dit ontstaan door de combinatie van hoge intensiteiten, kortere afstanden tussen de voertuigen en lage snelheden op het punt van de meting. Hierdoor kunnen telsystemen onvoldoende registreren wat het formaat van het voertuig is, waardoor het onderscheid tussen de voertuigen lastig te bepalen is. Hierdoor geeft het systeem verkeerde intensiteiten weer die niet bruikbaar zijn. Op alle andere tellocaties was hiervan geen sprake.

Twee-meting

- Tijdens de twee-meting is het aantal fietsers door de Vianense Poort gedurende 14 dagen (24/7) geteld. Achteraf bleek dat tijdens deze periode de wandel4daagse heeft plaatsgevonden. Tijdens de wandel4daagse gaan meer dan gemiddeld ouders met kinderen op de fiets naar het centrum. Het onderzoeksbureau heeft daarom die 4 dagen waarop de avond4daagse werd gelopen uit de meting gehaald, om zo een goed vergelijk te kunnen maken.

4.3. Toelichting gemotoriseerd verkeer

Intensiteiten en snelheid

Per meetpunt is een tabel opgesteld met daarin de intensiteiten (hoeveelheid) en de snelheid (V85) van het verkeer. Om goed in beeld te brengen wat de effecten op het omliggende wegennet zijn, gaan we uit van het drukste moment in de week. Dit is het gemiddelde van de vijf werkdagen.

In de tabel wordt een onderverdeling gemaakt in rijrichting, omdat dit per weg erg kan verschillen en invloed heeft op de verkeersstromen in de stad. Alle beschikbare meetgegevens zijn in de tabellen verwerkt. Dit geldt ook voor telpunt 7 (Tunnelweg), waar de 1-meting mislukt is en telpunt 5 (Vianenestraat) waar geen 2-meting heeft plaatsgevonden voor het gemotoriseerde verkeer. De poort was immers al afgesloten op dat moment. Een vergelijk van de meetgegevens op deze punten is dan ook niet mogelijk.

Het verkeersbord in de tabel geeft aan wat de huidige maximumsnelheid is, die geldt op het betreffende telpunt. Bij de snelheid wordt de V85-waarde gehanteerd. De V85-waarde is een gangbare methode voor analyse van de geregistreerde snelheden op een weg. De V85-waarde geeft de snelheid weer die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden. De overige 15% rijdt harder dan deze snelheid. Indien de V85-waarde (vrijwel) overeenkomt met de ter plaatse vastgestelde maximumsnelheid, is het snelheidsregime overeenkomstig met de inrichting van de weg. De weg dwingt dan in voldoende mate het gewenste gedrag af. 85% van de weggebruikers laat zich sturen op gedrag door de inrichting van de weg.

Verschil
Naast de metingen uit de nul- en twee-meting ziet u ook een kolom met daarin het verschil tussen meting 0 en 2. Er wordt gewerkt met gemiddelde werkdagintensiteiten. Hierdoor kan het soms voorkomen dat de totalen afwijken van de optel-/aftreksom. Dit is dus geen rekenfout.

Een negatief getal is in de tabel groen weergegeven. Dit lijkt wat tegenstrijdig, maar heeft ermee te maken dat het hier gaat om een afname van het verkeer of een afname van de snelheid. Dit wordt gezien als een positief effect.

Verdeling over de dag
De verkeersintensiteiten geven aan hoeveel verkeer er rijdt op een gemiddelde werkdag. In de grafiek is de verspreiding van het verkeer over de dag met daarbij een onderverdeling naar type voertuig weergegeven.

Hierbij wordt de volgende onderverdeling aangehouden:

Voertuigcategorie	Voertuigtype(n)	Lengteklassen (as-afstanden)
Lichte motorvoertuigen	Motoren (brommers)	<2,0 meter
	Personenauto's en bestelauto's	2,0 – 3,5 meter
Middelzware motorvoertuigen	(kleine) vrachtwagens zonder oplegger of aanhanger, autobussen en personenauto's met aanhangwagen	3,5 – 7,0 meter
Zware motorvoertuigen	Vrachtwagens met oplegger of aanhanger en verlengde autobussen	>7,0 meter

4.4. Toelichting fietsverkeer

In tegenstelling tot de meetgegevens van gemotoriseerd verkeer, zijn voor het fietsverkeer minder gegevens beschikbaar.

Intensiteiten en snelheid

Bij gemotoriseerd verkeer is het belangrijk om niet alleen de hoeveelheid verkeer te weten. Ook het type voertuig en de gereden snelheden zijn van belang om een goede analyse te kunnen maken van het gebruik van de weg, eventuele verkeersknelpunten en benodigde maatregelen.
Als voorbeeld: Een weg waarop veel landbouwverkeer rijdt in combinatie met een schoolfietsroute kent een heel andere problematiek en aanpak dan een 50 km/uur weg waar voornamelijk auto's rijden met een veel te hoge snelheid.

Bij fietsers is het niet van belang om te onderzoeken wat de snelheid van de gemiddelde fietser is. Dit ligt namelijk in vrijwel alle gevallen onder de maximum snelheid die ter plaatse geldt. Ook het type fiets is niet relevant voor het analyseren van de verkeereffecten.

Verschil

Naast de metingen uit de nul- en twee-meting ziet u ook een kolom met daarin het verschil tussen meting 0 en 2. Er wordt gewerkt met gemiddelde werkdagintensiteiten. Hierdoor kan het soms voorkomen dat de totalen afwijken van de optel-/aftreksom. Dit is dus geen rekenfout.

5. Meetresultaten gemotoriseerd verkeer

Binnen de wegenstructuur wordt onderscheid gemaakt in verschillende typen wegen. In dit onderzoek zijn 11 telpunten opgenomen. Vier telpunten (4, 7, 8 en 9) bevonden zich op een Gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur), de andere telpunten zijn op een Erftoegangsweg (30 km/uur) gesitueerd. Paragraaf 5.1 gaat in op de telpunten op gebiedsontsluitingswegen en paragraaf 5.2 gaat in op de telpunten op erftoegangswegen.

5.1. Gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur)

Een gebiedsontsluitingsweg is een weg waarbij de verkeersfunctie prioriteit heeft boven de verblijfsfunctie. Op deze wegen geldt binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 50 km/uur en waar mogelijk wordt het langzame verkeer gescheiden van het gemotoriseerde verkeer. De gebiedsontsluitingsweg heeft als functie het bereikbaar maken van verschillende daaromheen gelegen verblijfsgebieden (o.a. woonbuurten) en vormt dan ook een belangrijke schakel tussen de woonstraten enerzijds en de provinciale- en rijkswegen anderzijds. Op gebiedsontsluitingswegen rijdt hoofdzakelijk doorgaand verkeer.

De route via de Rijksstraatweg – Lanxmeersestraat – Stationssingel – Tunnelweg – Wethouder Schoutenweg gaat over gebiedsontsluitingswegen. Deze wegen zijn een belangrijk onderdeel van de hoofdwegenstructuur. Deze veelgebruikte route wordt niet alleen gebruikt voor intern verkeer tussen oost en west, maar is ook de kortste route van en naar de N320/A2. Hoewel alleen de Stationssingel en Tunnelweg onderdeel uitmaken van het onderzoek, zijn er ook meetgegevens bekend (periode

december 2021 – februari 2022) van enkele locaties elders op deze route. Dit geeft een goed beeld over de verhouding van de hoeveelheid verkeer op de interne route en de N320.

Locatie	Aantal motorvoertuigen pet etmaal (werkdag)
Lanxmeersestraat	8.380
Wethouder Schoutenweg (thv Rinkepad)	11.371
Wethouder Schoutenweg (tussen Parc Beaugarde en N320)	12.412
N320 (tussen Rijkstraatweg en Erasmusweg)	19.980
N320 (thv afrit A2)	29.250

5.1.1. Intensiteiten en snelheid

De meetpunten 4, 7, 8 en 9 bevinden zich op de hoofdwegenstructuur. Per telpunt ziet u hieronder een tabel waarin de meetgegevens uit de nul- en tweemeting zijn weergeven.

Telpunt 4. Stationssingel						
	Intensiteiten werkdag (motorvoertuigen/etmaal)			Snelheid (V85) werkdag (km/uur)		
Rijrichting, naar:	0-meting	2-meting	verschil	0-meting	2-meting	verschil
Lanxmeersestraat	5.884	5.674	-210	47	39	-8
St. Annakapelstraat	5.207	5.300	+93	50	46	-4
Totaal	11.091	10.974	-117	49	43	-6

Telpunt 7. Tunnelweg						
	Intensiteiten werkdag (motorvoertuigen/etmaal)			Snelheid (V85) werkdag (km/uur)		
Rijrichting, naar:	0-meting	2-meting	verschil	0-meting	2-meting	verschil
Spoorstraat	--	7.310	--	--	--	--
Otto van Reesweg	--	7.668	--	--	--	--
Totaal	--	14.997	--	--	--	--

Telpunt 8. Otto van Reesweg (zuidelijk deel)						
	Intensiteiten werkdag (motorvoertuigen/etmaal)			Snelheid (V85) werkdag (km/uur)		
Rijrichting, naar:	0-meting	2-meting	verschil	0-meting	2-meting	verschil
Vianensestraat	2.486	2.162	-324	55	49	-6
Oude Rekemerstraat	2.349	2.075	-274	54	46	-8
Totaal	4.835	4.237	-598	55	48	-7

Telpunt 9. Otto van Reesweg (noordelijk deel)						
	Intensiteiten werkdag (motorvoertuigen/etmaal)			Snelheid (V85) werkdag (km/uur)		
Rijrichting, naar:	0-meting	2-meting	verschil	0-meting	2-meting	verschil
Vianensestraat	2.236	922	**-1.314**	50	48	**-2**
Blaasbalg	1.764	1.693	**-71**	53	41	**-12**
Totaal	4.000	2.615	**-1.385**	52	45	**-7**

De V85 geeft de snelheid die door 85% van de verkeersdeelnemers niet wordt overschreden. Zoals in de tabellen hierboven zichtbaar, blijft de V85 in deze vier telpunten onder de maximumsnelheid. Desondanks ervaren sommige bewoners veel snelheidsovertredingen in de straat waar zij wonen. Dit ongewenste gedrag komt niet voort uit de inrichting van de weg. Hiertegen (gedrag) is enkel handhaving effectief.

Als voorbeeld:
Op de Stationssingel is de V85 43 km/uur. Dit houdt in dat 85% van het verkeer met een snelheid van 43 of lager over de Stationssingel rijdt. De overige 15% rijdt dus met een snelheid van 44 km/uur of harder. Dit wil dus echter niet zeggen dat deze 15% de maximumsnelheid van 50 km/uur overschrijdt.

Om ook inzichtelijk te maken hoeveel verkeer er daadwerkelijk harder rijdt dan de maximumsnelheid van 50 km/uur zijn de verkeerscijfers verder geanalyseerd. In de tabel hieronder vindt u per tijdvak het percentage verkeer dat zich binnen dat tijdvak niet aan de maximumsnelheid ter plaatse houdt. Dit verkeer heeft dus een snelheid van 51 km/uur of hoger.

Nulmeting

	0.00 – 24.00 uur	0.00 - 07.00 uur	07.00 - 19.00 uur	19.00 – 24.00 uur
Stationssingel	9,1%	23,8%	7,6%	12,8%
Tunnelweg	-	-	-	-
Otto van Reesweg (zuid)	23,8%	40,9%	21,4%	30,8%
Otto van Reesweg (noord)	17,0%	38,3%	14,7%	23,6%

Twee-meting

	0.00 – 24.00 uur	0.00 - 07.00 uur	07.00 - 19.00 uur	19.00 – 24.00 uur
Stationssingel	3,1%	5%	2,9%	3,8%
Tunnelweg	-	-	-	-
Otto van Reesweg (zuid)	7,6%	14%	6,5%	10,8%
Otto van Reesweg (noord)	3,5%	9%	2,9%	4,8%

Zoals u in de tabel kunt lezen is het percentage bestuurders dat zich niet confirmeert aan de maximumsnelheid fors afgenomen ten opzichte van de nulmeting. Hoewel handhaving nodig blijft, is dit een positieve ontwikkeling.

5.1.2. Verspreiding verkeer (werkdag) onderverdeeld naar voertuigcategorie

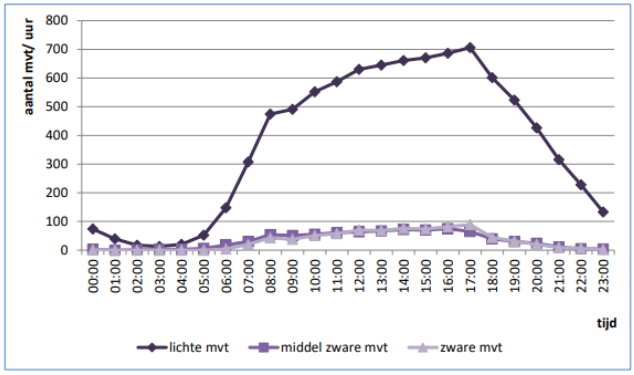
Naast de hoeveelheid verkeer is ook de verdeling over de werkdag een belangrijk gegeven om te bepalen of (en in hoeverre) sprake is van eventuele overlast en of maatregelen noodzakelijk zijn. Door

het instellen van een geslotenverklaring, gaat het verkeer andere routes zoeken. Dit kan tot nieuwe problemen leiden op het omliggende wegennet.

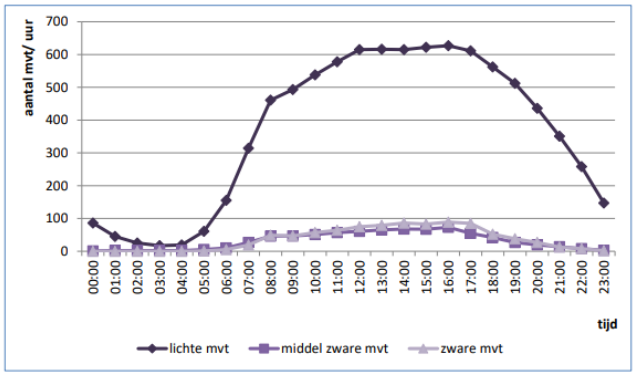
In de tabellen hieronder ziet u voor de telpunten 4, 7, 8 en 9 hoe de verdeling van het verkeer over de dag is, met daarbij de onderverdeling in voertuigcategorie.

Telpunt 4. Stationssingel

Nulmeting



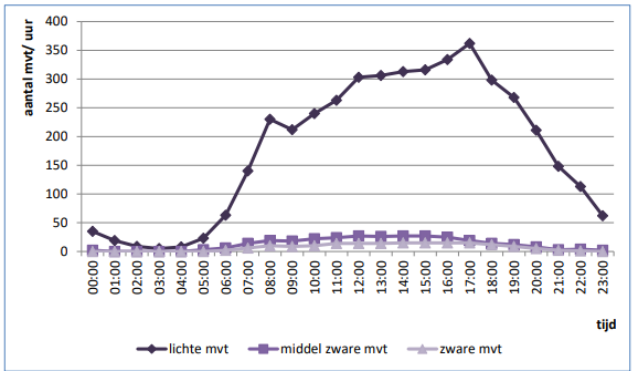
Twee-meting



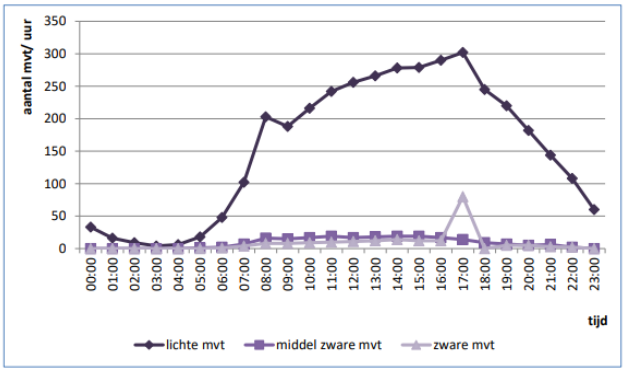
Telpunt 4. Stationsomgeving
Bij de nulmeting is een duidelijke piek te zien rond 17.00 uur. Bij de twee-meting wordt deze piek niet bereikt, maar is over een langere periode een redelijk stabiele verkeersstroom waarneembaar. De voertuigverdeling is bij zowel de nul als twee-meting vergelijkbaar.

Telpunt 8. Otto van Reesweg (zuidelijk deel)

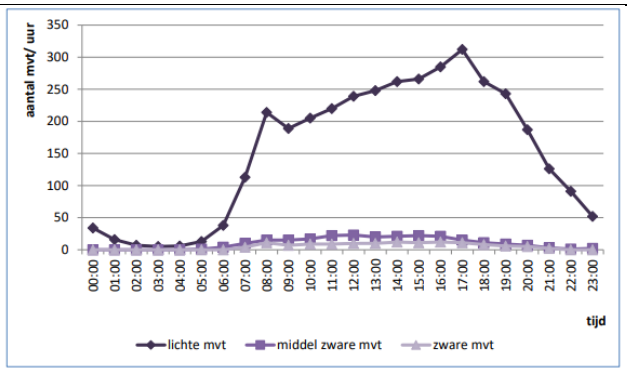
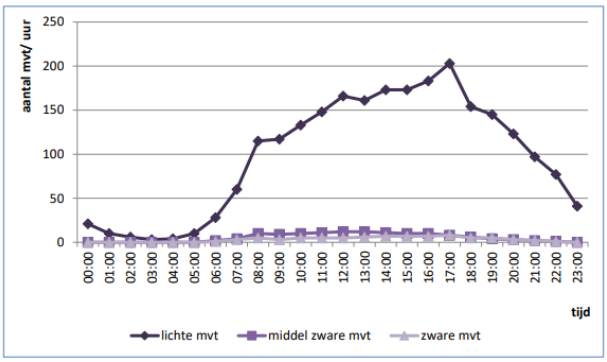
Nulmeting



Twee-meting



Telpunt 8. Otto van Reesweg (zuidelijk deel)
De verdeling over de dag, als ook de voertuigverdeling, is vergelijkbaar. Bij de twee-meting is rond 17.00 uur een piek te zien in het aantal zware voertuigen dat gemeten is. Er is niet te achterhalen wat deze piek heeft veroorzaakt.

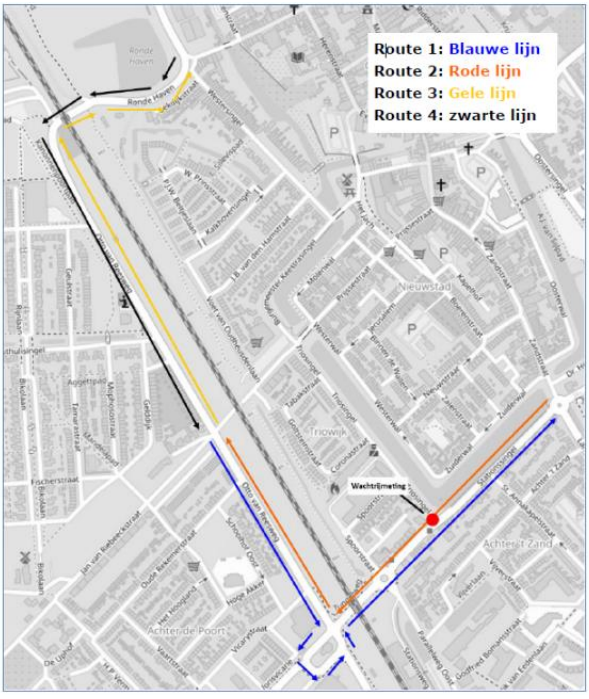
Telpunt 9. Otto van Reesweg (noordelijk deel)	
Nulmeting	**Twee-meting**
	

Telpunt 9. Otto van Reesweg (noordelijk deel)
Over de gehele dag rijdt tijdens de twee-metingminder verkeer, waardoor de piek minder hoog is. Er is echter nog steeds een duidelijke piek zichtbaar in de avondspits. De piek van de nulmeting in de ochtendspits is in de twee-meting niet meer aanwezig.

5.1.3. Reistijdmeting

Voor gebiedsontsluitingswegen geldt in principe geen maximum aantal voertuigen dat verwerkt kan worden. Deze wegen zijn erop gericht grote hoeveelheden verkeer te verwerken. Wanneer er toch congestie ontstaat, ligt de oorzaak niet op de wegvakken, maar juist op die plaatsen waar het verkeer elkaar kruist. Ook voor de afsluiting van de Vianense Poort was er in de spitsen al een verminderde doorstroming waarneembaar, met name op de rotondes (Zanddam en Parallelweg Oost) en de Ovonde.

Om in beeld te brengen wat het effect in doorstroming is na het afsluiten van de Vianense Poort, zijn reistijdmetingen uitgevoerd. Hierbij zijn op de vier mogelijke alternatieve routes de rijtijden in kaart gebracht., waarover weggebruikers moeten omrijden als gevolg van de afsluiting. Het onderzoek is uitgevoerd zoals toegelicht onder 3.3. Het gaat om de routes die lopen over de Otto van Reesweg, Tunnelweg en Stationssingel.



De resultaten van de reistijdmetingen in de ochtend (van 07.00 tot 09.00 uur) en avond (van 16.00 tot 18.00 uur) worden in de tabel hieronder weergegeven. De gemiddelde reistijd is bepaald op basis van alle metingen die binnen het tijdvak zijn uitgevoerd.

Om u ook een beeld te geven over de piek, is van iedere meetperiode ook de langste reistijd van dat betreffende tijdvak opgenomen.

Gemiddelde reistijd per route in de **ochtend**			
Route	nulmeting	twee-meting	verschil
1	2 min. 10 sec.	2 min. 30 sec.	**+ 20 sec.**
2	1 min. 55 sec.	1 min. 50 sec.	**- 5 sec.**
3	1 min. 28 sec.	1 min. 40 sec.	**+ 12 sec.**
4	1 min. 50 sec.	1 min. 40 sec.	**- 10 sec.**
Langste reistijd per route in de **ochtend**			
Route	nulmeting	twee-meting	verschil
1	3 min. 19 sec.	6 min. 20 sec.	**+ 3 min. 1 sec.**
2	3 min. 51 sec.	3 min. 34 sec.	**- 17 sec.**
3	1 min. 45 sec.	1 min. 55 sec.	**+ 10 sec.**
4	2 min. 19 sec.	1 min. 43 sec.	**- 36 sec.**

Gemiddelde reistijd per route in de **middag**			
Route	nulmeting	twee-meting	verschil
1	2 min. 10 sec.	2 min.	**- 10 sec.**
2	1 min. 55 sec.	1 min. 45 sec.	**- 10 sec.**
3	1 min. 28 sec.	1 min. 30 sec.	**+ 2 sec.**
4	1 min. 50 sec.	1 min. 36 sec.	**- 14 sec.**
Langste reistijd per route in de **middag**			
Route	nulmeting	twee-meting	verschil
1	3 min. 29 sec.	3 min. 18 sec.	**- 11 sec.**
2	2 min. 59 sec.	2 min. 06 sec.	**- 53 sec.**
3	1 min. 44 sec.	1 min. 56 sec.	**+ 12 sec.**
4	2 min. 04 sec.	1 min. 51 sec.	**- 13 sec.**

Het afsluiten van de Vianense Poort heeft slechts in enkele gevallen geleid een langere reistijd.
Route 1, de (blauwe) route vanaf de Jan van Riebeeckstraat naar het centrum steekt er in negatieve zin uit. De reistijd van de route neemt met 3 minuten toe, wat zorgt voor een verdubbeling van reistijd. Deze piek van ca. 15 minuten in de ochtendspits, is te verklaren door de combinatie van de grote stromen fietsers naar het station en middelbare scholen en drukke ochtendpits op deze route rondom de Tunnelweg.

5.1.4. Conclusie gebiedsontsluitingswegen

Voor de gebiedsontsluitingswegen concluderen we dat:

- het afsluiten van de poort niet heeft geleid tot een een forse toename van het verkeer op het hoofdwegennet;
- er, gelet op de meetgegevens van de Triosingel, wel een lichte toename van het verkeer plaatsgevonden heeft op de Stationsweg en Tunnelweg. Van beide laatstgenoemden wegen zijn echter geen volledige meetcijfers beschikbaar;
- ondanks het feit dat de hoofdwegenstructuur erop gericht is om het verkeer zo snel mogelijk naar bovenliggend wegennet af te wikkelen, de interne route druk blijft. Dit is echter geen direct gevolg van het afsluiten van de Vianense Poort, maar van de beperkingen in het netwerk voor wat betreft oost-westverbindingen voor (doorgaand) verkeer;

- de V85-waarde van het verkeer op deze meetpunten is afgenomen en ligt op deze telpunten onder de maximum toegestane snelheid;
- in alle gevallen het percentage bestuurders dat zich niet houdt aan de maximumsnelheid fors is afgenomen.
- de reistijd met uitzondering van een periode van ca. 15 minuten in de ochtendspits, niet veel langer is geworden als gevolg van de afsluiting. In de ochtendspits rijdt een grote stroom fietsverkeer naar het centrum, de scholen en het station. Deze fietsers hebben voorrang op het gemotoriseerde verkeer op de rotondes. Hierdoor stremt het. In de middag/avond is het fietsverkeer veel meer gespreid, waardoor dit probleem zich minder voordoet.

5.2. Erftoegangswegen (30 km/uur)

Het merendeel van de wegen binnen Culemborg heeft de functie van erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/uur (binnen de bebouwde kom). In tegenstelling tot gebiedsontsluitingswegen waar het doel het zo snel mogelijk afwikkelen van het verkeer is (verkeersfunctie), hebben erftoegangswegen juist een verblijfsfunctie. Op erftoegangswegen rijdt dan ook hoofdzakelijk bestemmingsverkeer.

Langzaam en gemotoriseerd verkeer mengen zich, het doorgaande verkeer wordt zoveel mogelijk geweerd. Er zijn geen voorzieningen aanwezig voor fietsers. Ook zebrapaden worden in principe niet toegepast. Het begin en einde van een 30 km/uur gebied wordt aangegeven met zone-borden. In de tussenliggende straten worden in beginsel geen extra borden geplaatst met “herhaling 30 km/uur”.
De weg dient zo ingericht te worden dat ongewenst gedrag (hard rijden) zoveel als mogelijk wordt tegengegaan

5.2.1. Intensiteiten en snelheid

Telpunten 1, 2, 3, 5, 6, 10 en 11 bevinden zich op erftoegangswegen met een snelheidregime van 30 km/uur. Per telpunt ziet u hieronder een tabel waarin de meetgegevens uit de nul- en tweemeting zijn weergeven.

Telpunt 1. Zandstraat						
	Intensiteiten werkdag (motorvoertuigen/etmaal)			**Snelheid (V85) werkdag (km/uur)** 		
Rijrichting, naar:	0-meting	2-meting	verschil	0-meting	2-meting	verschil
Stationssingel	2.337	2.327	**-10**	34	30	**-4**
Zuiderwal	2.512	2.720	**+208**	38	36	**-2**
Totaal	4.849	5.047	**+198**	36	33	**-2**

Telpunt 2. Westersingel						
	Intensiteiten werkdag (motorvoertuigen/etmaal)			Snelheid (V85) werkdag (km/uur)		
Rijrichting, naar:	0-meting	2-meting	verschil	0-meting	2-meting	verschil
Lekdijkstraat	354	473	+119	40	39	-1
Sillevispad	321	451	+130	39	38	-1
Totaal	675	924	+249	40	39	-1

Telpunt 3. Triosingel						
	Intensiteiten werkdag (motorvoertuigen/etmaal)			Snelheid (V85) werkdag (km/uur)		
Rijrichting, naar:	0-meting	2-meting	verschil	0-meting	2-meting	verschil
Stationssingel	1.105	1.568	+463	42	38	-4
Spoorstraat	1.267	1.936	+669	40	38	-2
Totaal	2.372	3.504	+1.132	41	38	-3

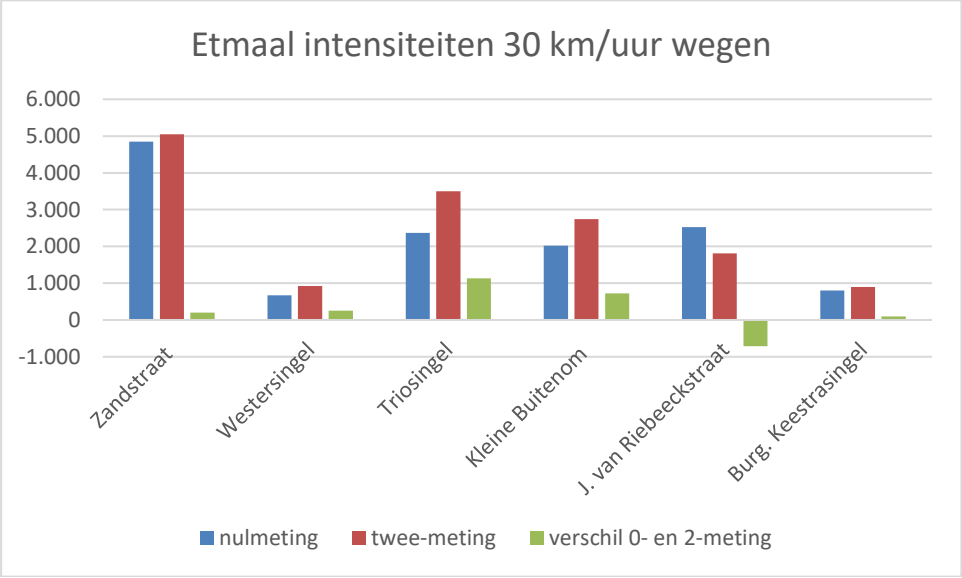
Telpunt 5. Vianensestraat						
	Intensiteiten werkdag (motorvoertuigen/etmaal)			Snelheid (V85) werkdag (km/uur)		
Rijrichting, naar:	0-meting	2-meting	verschil	0-meting	2-meting	verschil
Voet van Oudheusdenlaan	872	--	--	36	--	--
Otto van Reesweg	1.188	--	--	33	--	--
Totaal	2.060	--	--	35	--	--

Telpunt 6. Kleine Buitenom (Kannonnenpoort)						
	Intensiteiten werkdag (motorvoertuigen/etmaal)			Snelheid (V85) werkdag (km/uur)		
Rijrichting, naar:	0-meting	2-meting	verschil	0-meting	2-meting	verschil
Goilberdingerstraat	958	1.307	+349	38	37	-1
Goilberdingerdijk	1.059	1.436	+377	38	37	-1
Totaal	2.017	2.743	+726	38	37	-1

Telpunt 10. Jan van Riebeeckstraat						
	Intensiteiten werkdag (motorvoertuigen/etmaal)			Snelheid (V85) werkdag (km/uur)		
Rijrichting, naar:	0-meting	2-meting	verschil	0-meting	2-meting	verschil
Otto van Reesweg	1310	877	-433	46	44	-2
Mandelastraat	1212	936	-276	47	43	-4
Totaal	2522	1.813	-709	47	44	-3

Telpunt 11. Burg. Keestrasingel						
	Intensiteiten werkdag (motorvoertuigen/etmaal)			Snelheid (V85) werkdag (km/uur)		
Rijrichting, naar:	0-meting	2-meting	verschil	0-meting	2-meting	verschil
Westersingel	385	450	+65	39	33	-6
Vianensestraat	415	443	+28	39	33	-6
Totaal	800	893	+93	39	33	-6

Binnen 30 km/uur zones ligt het theoretisch maximum aantal voertuigen dat afgewikkeld kan worden op 6.000 motorvoertuigen per etmaal. In de grafiek hieronder zijn de intensiteiten op de telpunten op deze wegen weergegeven. De Vianensestraat is hierin buiten beschouwing gelaten, omdat door de Vianense Poort geen gemotoriseerd verkeer meer rijdt na de 0-meting.



Ondanks het feit dat er op een aantal van deze meetpunten een toename van het gemotoriseerd verkeer zichtbaar is, blijven alle wegen onder het aantal van 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

De Zandstraat, wegvak tussen de Zanddam en Boerenstraat, is de meest drukke straat van de gemeten locaties. Dit is niet opvallend. De Zandstraat is van oudsher een belangrijke entree naar de binnenstad

voor alle verkeer en was ook al voor de Vianense Poort werd afgesloten de drukste 30 km/uur straat van Culemborg. Al jaren vragen bewoners van dit deel van de Zandstraat aandacht voor verkeersveiligheid en leefbaarheid in hun straat. Dit In 2020 heeft dit geleid tot enkele verkeerskundige maatregelen. Deze hebben echter onvoldoende effect. Een volledige herinrichting is noodzakelijk om de knelpunten aan te kunnen pakken. De Zandstraat maakt onderdeel uit van het Regieplan binnenstad. In het kader van het regieplan wordt onderzocht wanneer de Zandstraat voor een herinrichting in aanmerking komt.

De grootste procentuele stijging van het gemotoriseerde verkeer is zichtbaar op de Triosingel. Hoewel deze toename verkeerskundig niet tot problemen zal leiden, ervaren bewoners van de Triosingel door deze toename meer overlast van geluid en trillingen. Door de hoeveelheid verkeer zijn er ook minder hiaten, waardoor de oversteekbaarheid en het inparkeren nu als lastiger ervaren wordt.

In principe geldt dat de inrichting van de weg moet sturen op het juiste (gewenste) gedrag. In Nederlandse woonwijken blijkt dat de afdwingbaarheid van 30 km/uur een lastige opgave kan zijn. Alleen door het toepassen van een smalle rijbaan en het aanleggen van veel verkeersremmende maatregelen kan de snelheid verlaagd worden. Dit levert echter andere nieuwe problemen op met bijvoorbeeld de bereikbaarheid voor o.a. hulpdiensten. Verkeersremmende maatregelen tasten ook de leefbaarheid aan voor bewoners, door trillingshinder, geluidsoverlast hinder door lichtinschijning). Bij de inrichting van wegen wordt daarom gezocht naar een zo'n optimaal mogelijke inrichting met minimale overlast. Dit leidt vaak tot een goed resultaat, maar heeft wel tot gevolg dat de snelheid op de meeste erftoegangswegen tussen de 30 en 40 km/uur ligt.

Op alle erftoegangswegen die in dit onderzoek zijn gemeten is de snelheid van het verkeer bij de 2-meting naar beneden gegaan. Dit is een gunstige ontwikkeling. Dit kan verklaard worden doordat het iets drukker is geworden op de omliggende wegen.

Echter op de Jan van Riebeeckstraat is de snelheid van het verkeer met een V85 van 44 km/uur nog steeds veel hoger dan gewenst. In combinatie met de vele fietsers en de aanliggende Blink-school, vraagt dit om extra maatregelen. Dit is te verklaren door het feit dat de inrichting van deze weg niet passend is voor een 30 km/uur weg. Plannen voor herinrichting zijn echter al in vergevorderd stadium.

Ook voor de 30 km/uur wegen is inzichtelijk gemaakt hoeveel procent te hard rijdt. Hierbij is onderscheid gemaakt in het percentage dat een snelheid heeft tussen de 30 en 40 km/uur en verkeer dat harder rijdt dan 40 km/uur.

Nulmeting

	0.00 – 24.00 uur		**07.00 – 19.00 uur**	
	30-40 km/uur	**>40 km/uur**	**30-40 km/uur**	**>40 km/uur**
Zandstraat	26,4%	3,0%	24,1%	2,3%
Westersingel	42,0%	11,3%	42,2%	10,7%
Triosingel	56,7%	16,5%	57,2%	16,1%
Kleine Buitenom (Kanonnenpoort)	45,7%	4,3%	44,9%	3,6%
J. v. Riebeeckstraat	48,6%	33,8%	49,7%	31,9%
Burg. Keestrasingel	47,1%	11,2%	47,6%	9,7%

Twee-meting

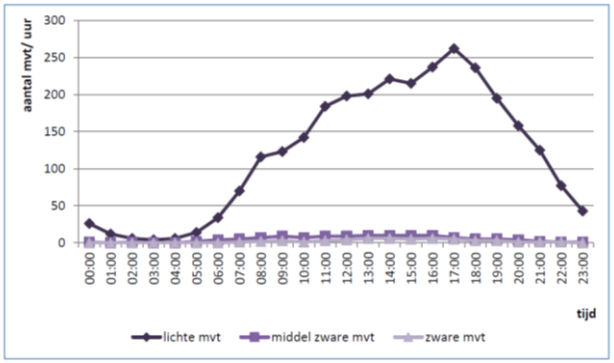
	0.00 – 24.00 uur		07.00 – 19.00 uur	
	30-40 km/uur	>40 km/uur	30-40 km/uur	>40 km/uur
Zandstraat	20%	1,7%	18,1%	1,3%
Westersingel	41,7%	10,3%	41,4%	9,4%
Triosingel	42,2%	5,6%	41,1%	4,8%
Kleine Buitenom (Kanonnenpoort)	37,7%	2,5%	36,2%	2,1%
J. v. Riebeeckstraat	60,3%	20,7%	60,7%	19,5%
Burg. Keestrasingel	17,8%	2,4%	17,1%	2,3%

Geheel volgens verwachting ligt het percentage dat harder rijdt dan 30 km/uur, maar langzamer dan 40 km/uur, hoog. Tussen de nul- en twee-meting is een verschuiving te zien waarbij het aantal hardrijders tot 40 km/uur toeneemt en het aantal hardrijders dat 40 km/uur of harder rijdt afneemt. Dit is een positieve ontwikkeling. Desondanks is het percentage van meer dan 20% op de Jan van Riebeeckstraat met een snelheid van 40 km/uur of harder, nog steeds zorgwekkend.

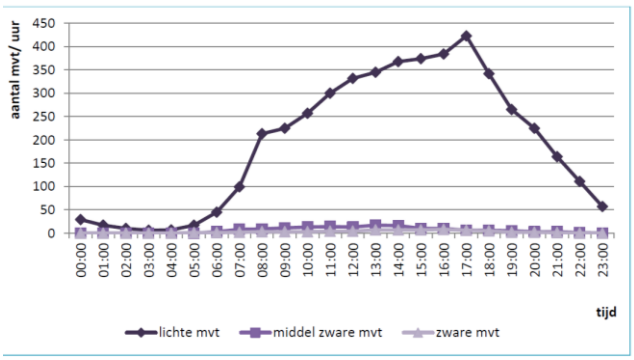
5.2.2. Verspreiding verkeer (werkdag) onderverdeeld naar voertuigcategorie

Telpunt 1. Zandstraat

Nulmeting



Twee-meting

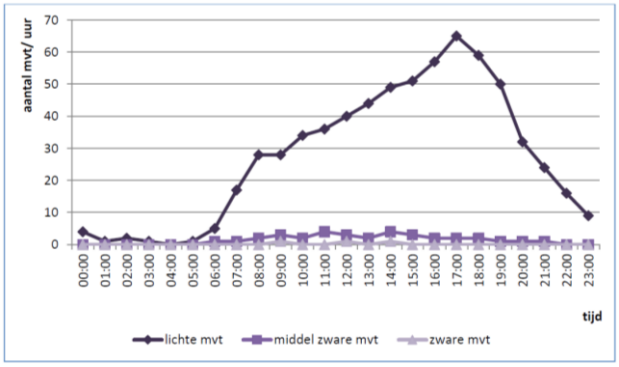


Telpunt 1. Zandstraat

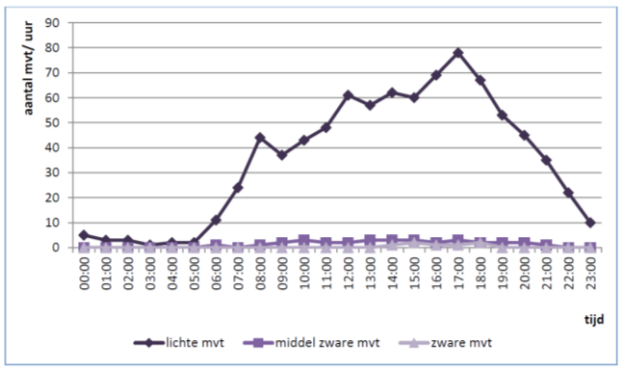
De verdeling van de voertuigen over de dag is vergelijkbaar. De hoeveelheid verkeer ligt bij de twee-meting fors hoger, met name overdag. De piek gaat van de nulmeting met ca. 260 voertuigen per uur naar 425 voertuigen per uur, ofwel 7 voertuigen per minuut, in de twee-meting. In beide gevallen ligt de piek rond de avondspits.

Telpunt 2. Westersingel

Nulmeting



Twee-meting

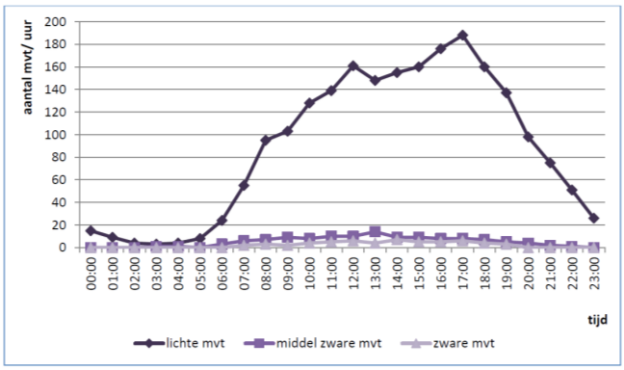


Telpunt 2. Westersingel

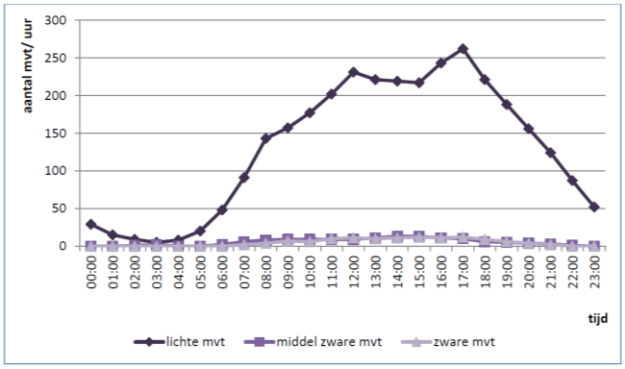
Bij de nulmeting is één piek waarneembaar in de avondspits van ca. 65 voertuigen per uur. Bij de twee-meting loopt deze piek op naar ca. 80 auto's per uur. Bij de twee-meting is ook een duidelijke ochtendspits waarneembaar. Er zijn bij de twee-meting daarnaast op meer momenten ten opzichte van de nulmeting ,dat het aantal gemeten voertuigen per uur rond de 60 ligt, ofwel 1 auto per minuut. Ondanks de toename zijn de intensiteiten van de Westersingel relatief gezien erg laag.

Telpunt 3. Triosingel

Nulmeting



Twee-meting

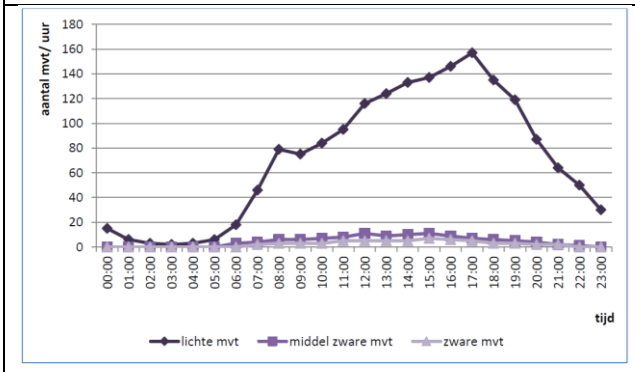


Telpunt 3. Triosingel

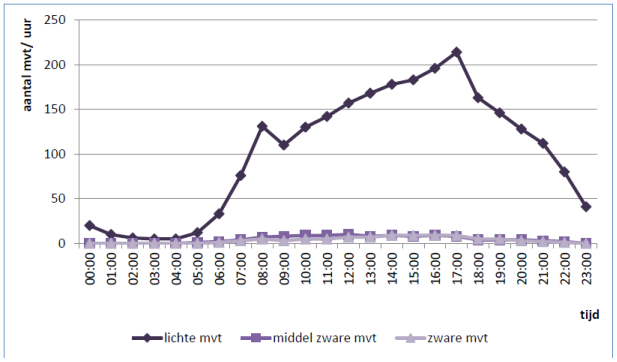
Op de Triosingel zijn twee duidelijke pieken waarneembaar in beide metingen. Zowel rond het middaguur als tijdens de avondspits rijdt er relatief veel verkeer. Voor een groot deel van de dag bij de twee-meting ligt het verkeer boven de 150 voertuigen per uur met een piek boven de 250 voertuigen. Hiermee ligt de piek in de avondspits ca. 70 voertuigen per uur hoger dan bij de nulmeting.

Telpunt 6. Kleine Buitenom (Kanonnenpoort)

Nulmeting



Twee-meting

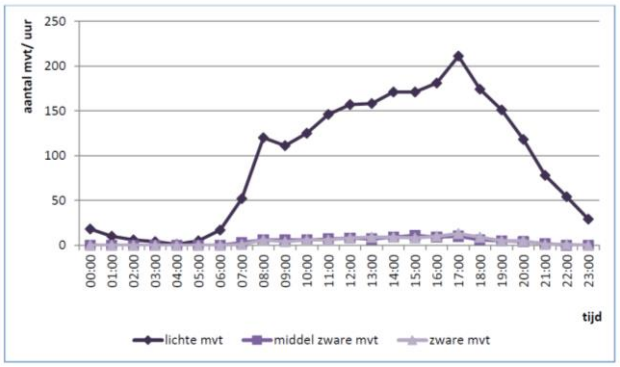


Telpunt 6. Kleine Buitenom (Kanonnenpoort)

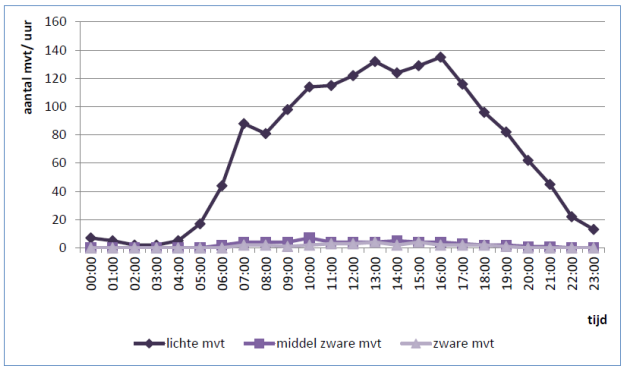
De verdeling van het verkeer over de dag is bij het meetpunt van de Kanonnenpoort vergelijkbaar. Wel zijn de pieken van de ochtend- en avondspits nadrukkelijker aanwezig. Dit duidt erop dat een deel van de bewoners via de dijk naar de andere zijde van Culemborg rijdt. Het gaat echter om relatief erg geringe aantallen van nog geen auto per minuut extra.

Telpunt 10. Jan van Riebeeckstraat

Nulmeting

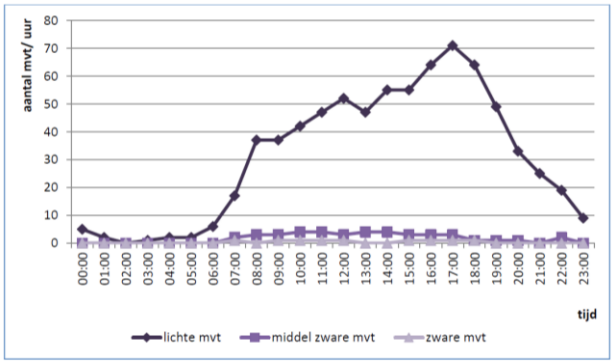
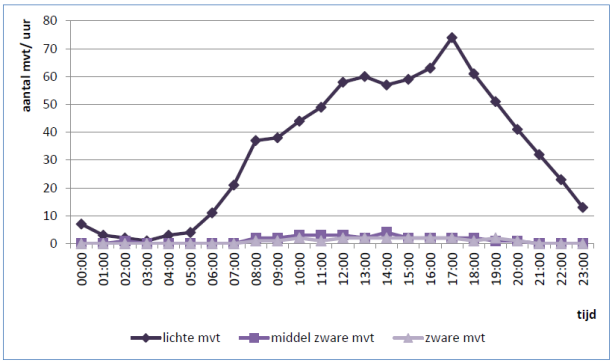


Twee-meting



Telpunt 10. Jan van Riebeeckstraat

De intensiteiten van het verkeer op de Jan van Riebeeckstraat zijn afgenomen na het afsluiten van de Vianense Poort. Dit komt ook terug in de grafiek met voertuigverdeling. Het verkeer is anders verdeeld over de dag. Bij de twee-meting blijven de intensiteiten overal onder de 140 motorvoertuigen per uur.

Telpunt 11. Burgemeester Keestrasingel	
Nulmeting	**Twee-meting**
	

Telpunt 11. Burgemeester Keestrasingel

De voertuigverdeling op de Burgemeester Keestrasingel is bij zowel de nul- als tweemeting nagenoeg gelijk op dezelfde momenten. Met ca. 75 voertuigen per uur kan de Burgemeester Keestrasingel, net als de Westersingel, een relatief rustige straat worden genoemd.

5.3. Conclusie Erftoegangswegen

Voor de erftoegangswegen concluderen we dat:

- ondanks een toename van het verkeer op een aantal van deze wegen, alle wegen onder het aantal van 6.000 motorvoertuigen per etmaal blijven om het verkeer goed en veilig af te kunnen wikkelen.
- de Zandstraat de enige 30 km/uur straat uit het onderzoek is die meer dan 5.000 motorvoertuigen moet verwerken. Een volledige herinrichting op termijn is noodzakelijk om de leefbaarheid te verbeteren. Dit geldt naar alle waarschijnlijkheid ook voor de Boerenstraat en Prijssestraat en komt overeen met hetgeen in het Regieplan Binnenstad is opgenomen.
- op alle wegen met een 30 km/uur regime de snelheid (V85) van het verkeer lager ligt na afsluiting van de Vianense Poort.
- op de Jan van Riebeeckstraat de snelheid van het verkeer bij de twee-meting met een V85 van 44 km/uur nog steeds veel hoger is dan gewenst. In combinatie met de vele fietsers en de aanliggende Blink-school, vraagt dit om extra maatregelen.
- op de Triosingel de grootste procentuele stijging van het gemotoriseerde verkeer zichtbaar is. Hoewel deze toename verkeerskundig niet tot problemen leidt, ervaren bewoners van de Triosingel meer overlast van geluid en trillingen en zien zij een verslechterde oversteekbaarheid en parkeersituatie. Door een toename van het verkeer zijn er immers minder hiaten in het autoverkeer, waardoor het aantal momenten om rustig even over te steken of in te parkeren is afgenomen.

6. Meetresultaten fietsverkeer

6.1. Intensiteiten

Telpunt 5. Vianensestraat			
	Intensiteiten werkdag (fietsers/etmaal)		
Rijrichting, naar:	0-meting	2-meting	verschil
Voet van Oudheusdenlaan	1486	1848	**362**
Otto van Reesweg	1505	1824	**319**
Totaal	2992	3672	**680**



Het fietsverkeer is na afsluiting toegenomen met 22,7%.

6.2. Observatie

Naast de (mechanische) telling is er diverse malen een locatieschouw ter plaatse uitgevoerd door verkeerskundigen van de gemeente. Bij de nulmeting was de auto op de Vianensestraat het dominante voertuig. Naast conflicten tussen tegemoetkomend autoverkeer, moesten ook fietsers vaak uitwijken naar het trottoir.

Sinds de afsluiting voor gemotoriseerd verkeer is ter plekke zichtbaar (en gemeld aan de gemeente) dat fietsers zich veiliger voelen. Ze rijden niet meer over de trottoirs en eigenen zich meer ruimte toe. Regelmatig worden er fietsers gezien die met meer dan 2 naast elkaar fietsen.

Langs de Vianensestraat staan regelmatig auto's geparkeerd van bewoners of bezoekers. Bij het openen van de deuren, of bij het wegrijden, letten bestuurders niet altijd goed op de aanwezigheid van fietsers. Vanzelfsprekend heeft het afsluiten van de Vianense Poort geen invloed hierop gehad. Deze situatie is dan ook niet gewijzigd na het afsluiten.

6.3. Conclusie fietsverkeer

- Het fietsverkeer dat door de Vianense Poort rijdt is toegenomen met 22,7%.
- Fietsers voelen zich veiliger nu gemotoriseerd verkeer niet meer door de Vianense Poort rijdt.
- Fietsers rijden vaker met meer dan 2 personen naast elkaar.
- Het langsparkeren van auto's op de Vianensestraat zorgt regelmatig voor onveiligheid voor fietsers.

Bij een toekomstige herinrichting van de Vianensestraat, dient de inrichting beter te worden afgestemd op het vele fietsverkeer en geparkeerde voertuigen.

7. Ongevallenanalyse

Alle geregistreerde ongevallen binnen het onderzoeksgebied zijn in kaart gebracht. Er is onderscheid gemaakt in de ongevallen die vóór en ná de afsluiting van de Vianense Poort hebben plaatsgevonden. Hoewel het bij ongevallen om een momentopname gaat, is bij de uitwerking een periode van 18 maanden aangehouden. Voor de afsluiting gaat het om de periode van april 2020 tot en met september 2021, voor de periode na de afsluiting gaat het om de maanden november 2021 tot en met april 2023. De ongevallen zijn in de database alleen per maand te selecteren. Gelet op het feit dat de Vianense Poort medio oktober 2021 is afgesloten, is in de ongevallenanalyse de maand oktober weggelaten.

In de tabellen op deze pagina zijn alle ongevallen van de voor- en naperiode gepresenteerd. Hierbij zitten ook ongevallen die wel geregistreerd zijn in de database, maar waarvan geen verdere details bekend dan wel ingevuld zijn. Om u een transparant beeld te geven, is ervoor gekozen om deze ongevallen toch op te nemen.

Onder afloop zijn er 3 uitkomsten mogelijk: ongeval met dodelijk afloop, ongeval met letsel en een ongeval waarbij sprake was van uitsluitend materiële schade (UMS). Wanneer er bijzonderheden zijn die van invloed zijn geweest op het ongeval zijn deze opgenomen in de laatste kolom van de tabel.

Ongevallen **voor** afsluiting Vianense Poort

Nr.	locatie	betrokkenen	afloop	bijzonderheden
1	Goilberdingerstraat – Kleine Buitenom	fiets + auto	letsel	Zonder rijbewijs juiste categorie, doorrijden na ongeval, veroorzaken gevaarlijke situaties
2	Westersingel	onbekend	onbekend	-
3	O. van Reesweg	2x auto	UMS	Flank ongeval
4	O. van Reesweg	auto + bestelauto	UMS	Aanrijding met paaltje
5	J. van Riebeeckstraat – O. van Reesweg	2x auto	UMS	-
6	J. van Riebeeckstraat – O. van Reesweg	fiets + auto	UMS	-
7	J. van Riebeeckstraat – O. van Reesweg	2x auto	UMS	Flank ongeval
8	J. van Riebeeckstraat – O. van Reesweg	fiets + auto	UMS	Flank ongeval
9	J. van Riebeeckstraat - Mandelastraat	auto	UMS	Eenzijdig ongeval met lichtmast
10	O. van Reesweg – Oude Rekemerstraat	2x auto	UMS	Flank ongeval
11	Stationssingel -Triosingel	motorscooter + auto	UMS	-
12	Stationssingel - Triosingel	2x auto	UMS	-
13	Stationssingel – Triosingel	auto + bromfiets	letsel	Flank ongeval
14	Stationssingel – Triosingel	fiets + auto	UMS	Flank ongeval
15	Ovonde (Tunnelweg – O. van Reesweg)	Auto + landbouwvoertuig	UMS	Flank ongeval
16	Ovonde (Tunnelweg – O. van Reesweg)	2x auto	UMS	Gebruik alcohol
17	Ovonde (Tunnelweg – O. van Reesweg)	auto + bestelauto	UMS	-
18	Ovonde (Tunnelweg – O. van Reesweg)	auto + bestelauto	UMS	Flank ongeval
19	Ovonde (Tunnelweg – O. van Reesweg)	2x personenauto	UMS	Kop-staart botsing
20	Ovonde (A. van Diemenstraat)	bromfiets	UMS	Eenzijdig ongeval
21	Ovonde (A. van Diemenstraat)	snorfiets	UMS	Eenzijdig ongeval

22	Ovonde (Parallelweg West)	bromfiets + auto	UMS	Flank ongeval
23	Ovonde (Parallelweg West – Tunnelweg)	vrachtauto + auto	UMS	Flank ongeval
24	Ovonde (Parallelweg West – Tunnelweg)	fiets + auto	UMS	Flank ongeval
25	Ovonde (Parallelweg West – Tunnelweg)	auto + bestelauto	UMS	Kop-staart botsing
26	Ovonde (Parallelweg West – Tunnelweg)	2x auto	UMS	Flank ongeval
27	Ovonde (Parallelweg West – Tunnelweg)	2x auto	UMS	Flank ongeval
28	Zandstraat	onbekend	onbekend	-
29	Vianensestraat – Voet van Oudheusdenlaan	Fiets + auto	letsel	-

Ongevallen **na** afsluiting Vianense Poort

Nr.	locatie	betrokkenen	Afloop	bijzonderheden
1	Kleine Buitenom	auto	UMS	Eenzijdig ongeval met vast object, gebruik alcohol
2	Luthulisingel – O. van Reesweg	2x auto	UMS	Frontale aanrijding
3	J. van Riebeeckstraat – O. van Reesweg	bromfiets + landbouwvoertuig	UMS	-
4	J. van Riebeeckstraat – O. van Reesweg	auto	UMS	Eenzijdig ongeval met vast object
5	J. van Riebeeckstraat – O. van Reesweg	auto + bromfiets	UMS	Flank ongeval
6	O. van Reesweg	2x auto	UMS	-
7	Ovonde (Wethouder Schoutenweg)	auto + motor	UMS	Flank ongeval
8	Ovonde (Wethouder Schoutenweg)	auto + bromfiets	UMS	Kop-staart botsing
9	Ovonde (Wethouder Schoutenweg)	onbekend	onbekend	-
10	Ovonde (Tunnelweg – O. van Reesweg)	2x auto	Letsel	Flank ongeval
11	Ovonde (Tunnelweg – O. van Reesweg)	auto + bestelauto	UMS	Flank ongeval
12	Ovonde (Tunnelweg – O. van Reesweg)	auto + bromfiets	UMS	Flank ongeval
13	Ovonde (Tunnelweg – O. van Reesweg)	2x auto	UMS	Flank ongeval, doorrijden na ongeval
14	Ovonde (Tunnelweg – O. van Reesweg)	Bestelauto + motor	Letsel	Flank ongeval
15	Ovonde (Tunnelweg – O. van Reesweg)	2x auto	UMS	Flank ongeval
16	Ovonde (Tunnelweg – O. van Reesweg)	2x auto	UMS	Flank ongeval
17	Ovonde (Tunnelweg – O. van Reesweg)	Bestelauto + auto	Letsel	Flank ongeval
18	Ovonde (Tunnelweg – O. van Reesweg)	2x auto	UMS	Flank ongeval
19	Tunnelweg	auto	UMS	Eenzijdig ongeval, aanrijding met tunnelbak
20	Tunnelweg	2x auto	UMS	Kop-staart botsing
21	Tunnelweg	vrachtauto	UMS	Eenzijdig ongeval, aanrijding met tunnelbak
22	Tunnelweg	auto + bestelauto	UMS	Kop-staart botsing
23	Parallelweg Oost - Spoorstraat	fiets + auto	UMS	-
24	Parallelweg Oost - Spoorstraat	bestelauto + auto	UMS	Flank ongeval
25	Parallelweg Oost - Spoorstraat	onbekend	onbekend	-
26	Stationsweg	fiets + auto	Letsel	-
27	Triosingel	onbekend	onbekend	-
28	Triosingel	onbekend	onbekend	-
29	Triosingel	onbekend	onbekend	-
30	Triosingel - Stationssingel	vrachtauto + auto met aanhanger	UMS	Flank ongeval
31	Stationssingel	2x bromfiets	UMS	-
32	Zandstraat	onbekend	onbekend	-
33	Zandstraat – Prijssestraat	bromfiets	Letsel	Eenzijdig ongeval

Het aantal ongevallen is iets toegenomen na het afsluiten van de Vianense Poort, maar er kan geen directe link gelegd worden tussen de afsluiting en het aantal ongevallen. Opvallende zaken zijn:

- Bij ongevallen waarbij (brom)fietsers betrokken zijn, is de kans op letsel groter. Dit komt ook naar voren uit de ongevalscijfers.
- Het aantal eenzijdige ongevallen is toegenomen. Dit zijn ongevallen waarbij slechts 1 partij betrokken is. De stijging komt overeen met de landelijke trend, waarbij er meer eenzijdige ongevallen plaatsvinden met objecten. Mogelijk speelt afleiding in het verkeer hierbij een rol.
- Het aantal ongevallen op de Ovonde blijft onverminderd hoog. Er is met name sprake van flankongevallen, waarbij twee elkaar kruisende partijen met elkaar in botsing komen. In de periode na de afsluiting is wel een verschuiving zichtbaar. De ongevallen gebeuren met name op de Tunnelweg – Otto van Reesweg. De ongevallen op de Tunnelweg – Paralleweg Oost zijn afgenomen.
- Op de Triosingel is het aantal registraties toegenomen. Echter, er is geen volledige registratie van deze ongevallen gedaan, waardoor de oorzaak hiervan moeilijk te bepalen is.

8. Resultaten luchtkwaliteit

Op nationaal niveau is de ambitie gelegd om in 2030 aan de adviesnormen van de WHO te gaan voldoen. Daar is onder andere een grootschalige omslag van voertuigen met een verbrandingsmotor naar emissie-loze voertuigen voor nodig. Culemborg gaat in deze ambitie mee en gaat hier aan werken. De luchtkwaliteit in heel Culemborg voldoet op dit moment ruim aan de huidige Nederlandse normen. Uit kaarten van de Atlas van de Leefomgeving blijkt dat de luchtkwaliteit op de Stationsweg en Stationssingel slechter is dan op andere plekken in de stad. De grootste lokale bron die bijdraagt aan deze verminderde luchtkwaliteit is het verkeer. Daar zijn we ons als gemeente van bewust en we snappen de zorgen om de effecten van deze verminderde luchtkwaliteit op de gezondheid van de omwonenden.

Om die reden heeft de gemeente bij de afsluiting van de Vianense Poort ook gekeken naar het effect van de afsluiting op de kwaliteit van de lucht. Na de afsluiting van de poort is de toename en afname van verkeer geteld op plekken rondom de Stationssingel/Triosingel. Daarna is berekend hoeveel dat verkeer allemaal uitstoot. Hieruit blijkt op sommige punten een (lichte) toename en op sommige punten een (lichte) afname van kwaliteit. In totaal is de luchtkwaliteit niet veranderd door de afsluiting van de Vianense Poort. De luchtkwaliteit voldoet ook na afsluiting van de Vianense Poort aan de Nederlandse normen en daarom is luchtkwaliteit geen belemmering om de Vianense Poort af te sluiten.

	Stikstofoxide (NO_2)	**Fijnstof (PM_{10})**
Maximum bestaande achtergrondconcentratie	27,1 µg/m³	18,5 µg/m³
Berekende maximale toename na afsluiting	1,49 µg/m³	0,22 µg/m³
Totaal	28,59 µg/m³	18,72 µg/m³
Wettelijke norm	40 µg/m³	40 µg/m³

Tabel: Meetwaarden van het meetpunt met de hoogste bestaande achtergrondconcentratie waarbij de waarden na afsluiting zijn toegenomen. Cijfers zijn in microgram per kubieke meter.

Desondanks zijn er verschillende maatregelen mogelijk om de luchtkwaliteit te verbeteren. Schonere lucht betekent immers een gezondere leefomgeving. Daarom zijn er een aantal dingen die we als gemeente doen om de luchtkwaliteit in Culemborg te verbeteren. Gemeentebreed zetten we in op het plaatsen van meer laadpalen om elektrisch rijden aantrekkelijker te maken. We stimuleren het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer als schoon alternatief voor de auto. Met de aanleg van een nieuwe volwaardige aansluiting vanaf de N320 naar Pavijen en de bouw van een P+R aan de westzijde voor forenzen, verminderen we het aantal verkeersbewegingen op de Stationssingel en Stationsweg. Tevens staat het aanpakken van de Ovonde hoog op de prioriteitenlijst. Deze verkeerskundige ingrepen in combinatie van een toename van het aantal elektrische voertuigen, zorgt voor een lokale afname in uitstoot door het verkeer en daarmee verbetering van luchtkwaliteit.

9. Resultaten geluidskwaliteit

Op basis van de verkeersintensiteiten is de ODR gevraagd om de effecten van de afsluiting van de Vianense Poort in beeld te brengen voor de Stationssingel en de Triosingel. Hieronder wordt per locatie het advies weergegeven.

Stationssingel

De geluidtoename van de Stationssingel is zeer beperkt, namelijk 0,2 dB. Deze toename is niet waarneembaar. Aanvullend onderzoek of het nemen van maatregelen zijn dat ook niet noodzakelijk.

Triosingel

De geluidstoename van de Triosingel is 2 dB. Een deel daarvan (0,35 dB) wordt veroorzaakt door de gewijzigde verkeersverdeling. De Wetgeluidhinder (Wgh) beschouwt toenames van verkeerslawaai van 2 dB en meer als relevant, als daarbij de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.

De berekende geluidsbelasting van de Triosingel bedraagt bij de woningen Triosingel 39-40: 56 dB en ligt 8 dB boven de voorkeursgrenswaarde. Deze of een vergelijkbare geluidsbelasting is ook bij veel andere woningen langs de Triosingel aanwezig, omdat de meeste woningen op bijna dezelfde afstand van de weg liggen. Omdat de weg fysiek niet wordt gewijzigd en 30 km/uur-wegen niet vallen onder de Wgh, hoeft er niet getoetst te worden aan de Wgh. Maatregelen zijn daarom volgens de Wgh hier niet noodzakelijk.

Of er toch maatregelen worden getroffen is dan een bestuurlijke afweging. Geadviseerd wordt om, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, een nader onderzoek te doen naar maatregelen.

10. Ervaring hulpdiensten

Over alle verkeerssituaties in Culemborg vindt structureel overleg plaats met de hulpdiensten (brandweer, ambulance en politie). De hulpdiensten zijn dan ook direct betrokken geweest bij het besluit tot het afsluiten voor de Vianense Poort voor gemotoriseerd verkeer.

Bij het afsluiten van de poort is een ontheffingenbeleid vastgesteld. Hierin ligt vast dat de hulpdiensten bij calamiteiten gebruik mogen maken van de Vianense Poort. In de praktijk wordt dat ook gedaan. Op basis van het dagelijkse gebruik door de hulpdiensten is gebleken dat er 3 verbeterpunten zijn:

1. De vrijwilligers van de brandweer mogen bij een uitruk met hun privé voertuig door de Vianense Poort rijden om zo snel mogelijk de kazerne te bereiken. Andere weggebruikers hebben dat niet altijd in de gaten, waardoor zij vrijwilligers op een onprettige wijze benaderen of verhinderen door de poort te rijden. Naast communicatie hierover die al heeft plaatsgevonden is de gemeente hierover in overleg met de brandweer om tot een passende oplossing te komen.
2. De hulpdiensten hebben verzocht om de wachtrij voor de rotonde bij de Stationsweg/Tunnelweg zoveel mogelijk te voorkomen om de doorgang voor hulpdiensten nu en in de toekomst te waarborgen. De gemeente is hierover in overleg met de hulpdiensten om een passende oplossing te vinden.
3. De ambulance mag door de Vianense Poort rijden, maar kiest ervoor om dit niet te doen. De route door de poort is vooralsnog uit het navigatiesysteem gehaald. Reden hiervoor is de slechte kwaliteit van het wegdek van de Vianensestraat, waardoor patiënten meer (pijn)klachten ervaren.

11. Participatie

Op meerdere momenten voor afsluiting van de poort zijn er communicatiemomenten geweest waarin de reden van de afsluiting, het onderzoek, publicatie van het verkeersbesluit en de wijze van handhaving zijn toegelicht.

Na de daadwerkelijke afsluiting is er via social media door tegenstanders van de afsluiting een oproep gedaan om bij de gemeente je ongenoegen te uiten over de afsluiting. Direct daarna is er door de fietsersbond een oproep gedaan aan de voorstanders van de afsluiting om dit ook aan de gemeente te laten weten. Dit heeft geresulteerd in 98 schriftelijke reacties van zowel tegen- als voorstanders. De verdeling was ongeveer gelijk. Iedereen heeft hierop een schriftelijke reactie van de gemeente mogen ontvangen.

Het buurtcomité van de Triowijk heeft in december 2021 een petitie opgesteld die door 350 buurtbewoners is ondertekend. Op 7 december 2022 heeft er een gesprek plaatsgevonden met een vertegenwoordiging van het buurtcomité, de portefeuillehouder en beleidsadviseur. Hierin is uitvoerig gesproken over de wijze waarop het besluit tot stand is gekomen en de zorgen die de bewoners hebben over de toename van het verkeer van afgelopen decennia, en daarmee verslechterde verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Op 19 december 2022 is het een inloopbijeenkomst georganiseerd om de resultaten uit het onderzoek met belangstellenden te delen. Hiervoor zijn alle omwonenden uitgenodigd. Tevens hebben alle inwoners die zich eerder voor- of tegen de poort hebben uitgesproken een persoonlijke uitnodiging ontvangen en zijn er berichten uitgegaan via de gebruikelijke communicatiekanalen. Hoewel er ruim 550 uitnodigingen zijn verzonden, was de opkomst van ca. 25 inwoners erg gering. Op een enkeling na, waren alle aanwezigen dezelfde mening toegedaan. Zij zien inmiddels de positieve effecten van het

afsluiten van de poort en zijn niet tegen de afsluiting, maar zij vragen wel nadrukkelijk aandacht voor de drukte op de bestaande wegen en de overlast die zij (al jaren) ervaren. Dit geldt met name op de Triosingel, Stationssingel en Stationsweg.

12. Aanvullende maatregelen

Uit de evaluatie is gebleken dat er geen grootschalige knelpunten zijn ontstaan als gevolg van het afsluiten van de Vianense Poort. Op enkele locaties zijn de bestaande knelpunten versterkt. Er is geen onderbouwing om het verkeersbesluit van de Vianense Poort te herzien en de poort weer open te stellen voor gemotoriseerd verkeer.

Wel worden enkele voorstellen gedaan om situaties te verbeteren. Hieronder worden deze per locatie beschreven.

1. **Ovonde**

   Er is een analyse uitgevoerd naar het huidige functioneren van de Ovonde. Het aantal ongevallen in Culemborg valt mee in verhouding met andere gemeenten. Desondanks is ieder ongeval er één te veel en wil de gemeente het aantal ongevallen terugdringen. Sinds de aanleg staat de Ovonde op de eerste plaats van ongevalslocaties in Culemborg.

   Het merendeel van de ongevallen vindt plaats met verkeer dat op de Tunnelweg rijdt en verkeer van/naar de Otto van Reesweg. Hierbij valt op dat het met name bestuurders zijn die niet in Culemborg of omgeving woonachtig zijn. Betrokkenen bij een ongeval geven aan dat zij de Ovonde onoverzichtelijk en complex vinden.

   In onderstaand overzicht zijn de knelpunten van de huidige situatie in beeld gebracht.



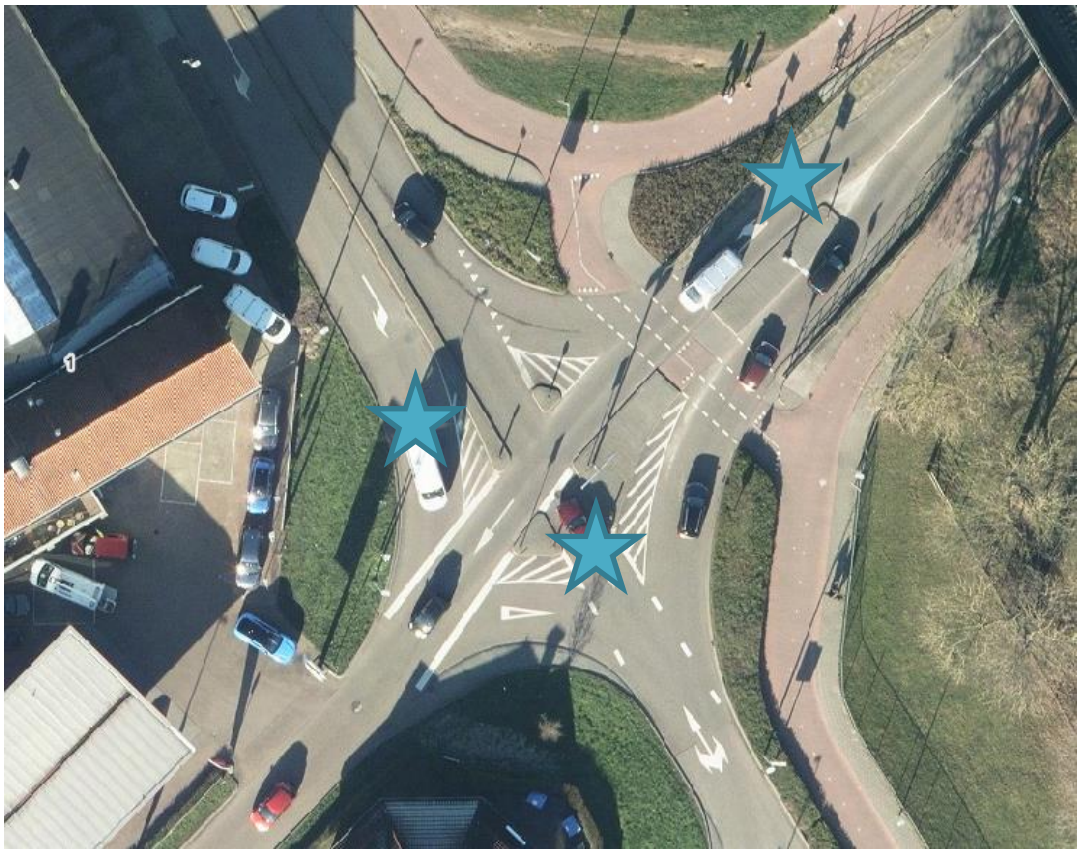
   De Ovonde maakt deel uit van de GVVP-maatregelen binnen de Stationsomgeving. Er zijn inmiddels varianten verkend voor een definitieve oplossing voor de Ovonde. Om een weloverwogen keuze te kunnen maken voor één van de varianten voor de Ovonde, is het van belang dat het Masterplan van de Stationsomgeving eerst wordt opgesteld en vastgesteld. In

het Masterplan wordt de nieuwe wegenstructuur voor het gebied bepaald. Dit geeft mogelijk een verschuiving in routes en intensiteiten van het verkeer.

Op dit moment is er dan ook nog geen zekerheid wanneer de Ovonde daadwerkelijk heringericht kan worden. Een definitieve herinrichting is mede afhankelijk van de planontwikkeling van de Stationsomgeving, beschikbare ruimte en middelen. Om deze reden wordt voorgesteld om tijdelijke maatregelen te treffen die leiden tot een verbetering van de huidige situatie op de Ovonde. Tegen een beperkte investering probeert de gemeente het aantal ongevallen met letsel te verlagen.

De maatregelen omvatten:

- Het weghalen van overbodige (reclame)borden om de overzichtelijkheid en te verbeteren;
- Het waar mogelijk verbeteren van de zichtlijnen;
- Het aanbrengen van enkele verkeersdrempels (Tunnelweg, oversteek Tunnelweg naar Otto van Reesweg, Otto van Reesweg) om te zorgen dat het verkeer met een lagere snelheid op de betreffende conflictpunten aan komt rijden. Hierdoor zullen niet alle ongevallen voorkomen worden, maar neemt de kans op een ongeval af en door de lage snelheid ook de kans op letsel.



<u>Benodigde investering:</u>

- **tijdelijke** maatregelen Ovonde: € 50.000 (dekking: krediet Vianense Poort)
- voor de definitieve oplossing voor de Ovonde is nog geen budget beschikbaar.

2. Kruispunt Stationssingel – Triosingel

De rijbaan van het eerste deel van de Triosingel, gezien vanaf de Stationssingel, is ongeveer 0,50 meter smaller dan het overige deel van de Triosingel. In combinatie met de

langsparkeervakken die goed gebruikt worden, voelt het voor verkeersdeelnemers als onveilig. De ruimte tussen de geparkeerde voertuigen en weggebruikers, maar ook weggebruikers onderling voelt krap.



De Triosingel vormt ook een belangrijke route van/naar het centrum en de supermarkt. De supermarkt als ook een aantal andere winkels in het centrum worden via de Triosingel bevoorraad. Grote voertuigen hebben op het kruispunt Stationssingel – Triosingel moeite om de bocht te nemen, met name als er wachtende voertuigen op de Triosingel staan.



Voorgesteld wordt om het kruispunt opnieuw te ontwerpen en her in te richten. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor oprijdend en afslaand verkeer, verbetert de oversteekbaarheid voor voetgangers en neemt het gevoel van onveiligheid af.

Benodigde investering:
- opstellen ontwerp en raming: € 10.000 (dekking: krediet Vianense Poort)
- aanleg: nader te bepalen op basis van ontwerp (dekking: krediet Vianense Poort)

3. Viansensestraat – Jan van Riebeeckstraat (en verder)

Deze straten maken deel uit van de route centrum – Parijsch, ofwel de beoogde fietsstraat. Hiervoor is het ontwerpproces reeds gestart. Er wordt gewerkt aan een ontwerp voor de gehele route vanaf het kruispunt met de Triosingel tot aan het Koopmansgildepad, inclusief goede en veilige aansluitingen op de kruispunten met andere omliggende wegen.

In het ontwerp wordt er rekening gehouden met de ontwikkeling van de nieuwbouw op de Jan van Riebeeckstraat. Het uitgangspunt hierbij is dat er geen extra ontsluiting vanaf het plangebied op de Jan van Riebeeckstraat noodzakelijk is en dat het verkeer vanuit het plangebied afgewikkeld kan worden op het bestaande wegennet.

Het ontwerp inclusief raming zal dit najaar gereed zijn. De verwachting is dat er onvoldoende budget is om de gehele route in een keer uit te voeren en aan te leggen. Daarom zal er in het voorstel ook een fasering worden opgenomen. Voorgesteld wordt om hierin 2 wegvakken prioriteit te geven in de aanleg.

Allereerst is dit de Vianensestraat. De ambulance rijdt niet meer over de Vianensestraat door discomfort voor de patiënten. Omdat de gemeente wenst dat de hulpdiensten zo spoedig mogelijk op locatie arriveren en er geen kostbare tijd verloren gaat, wordt voorgesteld om de Vianensestraat de hoogte prioriteit te geven.

De tweede locatie is het wegvak Jan van Riebeeckstraat. Uit de 2-meting blijkt dat de snelheid op de Jan van Riebeeckstraat veel hoger ligt dan toegestaan. Gelet op de hoge fietsintensiteiten, de aanwezigheid van de Blink-school en de ambitie om de fietsroute tussen het centrum en Parijsch verder te versterken, is het noodzakelijk om hier de fietsstraat aan te leggen en verkeersremmende maatregelen te nemen.

Uit de wegenschouw is gebleken dat de Jan van Riebeeckstraat groot onderhoud behoeft. Dit onderhoud staat gepland voor 2024. Door het groot onderhoud te combineren met de aanleg van de fietsstraat en benodigde verkeersmaatregelen wordt kostenefficiënt gewerkt en de hinder voor omwonenden beperkt.

Benodigde investering:
- opstellen ontwerp en raming: € 0,- (hierin is reeds voorzien in jaarplan)
- aanleg: nader te bepalen op basis van advies. Dekking hiervoor kan gevonden worden in de restant reserve GVVP. Dit houdt wel in dat er voor de Dr. Hockesingel alternatieve dekking gevonden moet worden.

4. Triosingel

Hoewel maatregelen om geluidhinder op de Triosingel te beperken volgens de Wet Geluidhinder niet noodzakelijk zijn, wordt er gelet op het advies van de ODR als het gaat om geluidskwaliteit, voorgesteld om aanvullend onderzoek te doen naar welke maatregelen mogelijk zijn en wat de kosten daarvan zijn. Een maatregel zou kunnen zijn het toepassen van geluidsarme bestrating. Op basis van de resultaten van het aanvullend onderzoek kan een afweging worden gemaakt over welke maatregelen doelmatig zijn en of de gemeente bereid is om hierin te investeren.

Om de oversteekbaarheid van het verkeer te verbeteren en het parkeren te vergemakkelijken, wordt onderzocht of extra verkeersremmende maatregelen dan wel aanvullende oversteekmaatregelen noodzakelijk zijn.

Benodigde investering:
- opstellen ontwerp en raming verkeerskundige aanpassingen: -
- aanleg verkeerskundige maatregelen: nader te bepalen (dekking: krediet Vianense Poort)
- uitvoeren onderzoek geluidswerende maatregelen: € 10.000 (dekking: krediet Vianense Poort)
- aanleg geluidswerende maatregelen: nader te bepalen op basis van advies (dekking: nog niet beschikbaar).

Samenvatting aanvullende maatregelen:

- Er is geen onderbouwing om de Vianense Poort weer open te stellen voor gemotoriseerd verkeer. Het verkeersbesluit kan in stand worden gehouden.
- De definitieve herinrichting van de Ovonde is mede afhankelijk van de planontwikkeling van de Stationsomgeving, beschikbare ruimte en middelen. Hierdoor kan het nog jaren duren voor de Ovonde aangepast wordt. In de tussenliggende periode zijn aanvullende maatregelen gewenst. Dit vraagt om een investering van € 50.000. (dekking: krediet Vianense Poort)
- Het kruispunt Stationssingel – Triosingel is krap en vraagt om een herinrichting. Hiervoor dient een ontwerp en raming gemaakt te worden. Dit vraagt om een budget van € 10.000 (dekking: krediet Vianense Poort). Voor het aanpassen van het kruispunt kan dekking gevonden worden in het krediet Vianense Poort.
- Voor de route Vianensestraat – Parijsch wordt een ontwerp opgesteld. Dit leidt tot een voorstel en financiële aanmelding voor de (al dan niet gefaseerde) aanleg met de begroting 2024 (dekking: restant reserve GVVP).
- Hoewel het volgens de Wet Geluidhinder niet noodzakelijk is, heeft de toename van het verkeer op de Triosingel er toe geleid dat er meer geluidsbelasting is. Om te kijken of de situatie voor bewoners te verbeteren is door het nemen van geluidsbeperkende maatregelen is het nodig om een onderzoek uit te laten voeren. De kosten hiervoor bedragen € 10.000 (dekking: krediet Vianense Poort).
  Op basis hiervan wordt een advies gegeven of en zo ja, welke maatregelen mogelijk zijn en welke investering dat vraagt. Middelen voor eventuele maatregelen zijn nog niet beschikbaar.
- Voor het bepalen van eventueel verkeerskundige maatregelen op de Triosingel is geen budget noodzakelijk. Hierop kan door de vakspecialisten worden geadviseerd. Dekking voor eventuele maatregelen kan gevonden worden in het krediet Vianense Poort.