

Concept verkeersplan Busremise Tielweg 5 Qbuzz

Inhoud

Uitgangspunt.....	3
Toegepaste maatregelen.....	3
1. Implementatie van VTAG-systeem	3
2. Openstaande slagbomen tijdens spitsuren	3
Aanvullende maatregelen	3
1. Een geregeld deeldkruispunt met een eigen signaalgroep voor de uitrijdende bus inclusief negenoo (buslicht)	4
1.1. Realisatie van een geregeld deeldkruispunt.....	4
2. Spreiding van de dienstregeling in de spitsuren.....	4
3. Hybride route bij vol linksafvak naar Burgemeester Jamessingel	5
4. Verlenging van linksafvak	6
5. Doorlopende monitoring en periodiek overleg.....	6
Conclusie van het verkeersplan.....	6

Uitgangspunt

Op basis van het verkeersanalyse-rapport van Goudappel kunnen we concluderen dat alle vier de ontsluitingsvarianten (combinaties van in-/uitrijden Goudse Poort en Tielweg) van de nieuwe busremise in Gouda aanzienlijke nadelige effecten heeft op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Het rapport wijst op verhoogde verkeersveiligheidsrisico's en een verminderde verkeersafwikkeling, ongeacht de variant.

Op basis van het verkeersanalyse-rapport van Goudappel en de uitkomsten van diverse overleggen is besloten dat de bussen uitsluitend via de Goudse Poort zullen in- en uitrijden. Deze route biedt de minste verkeersveiligheidsrisico's en sluit beter aan bij de bestaande infrastructuur. De Tielweg is als ontsluitingsroute ongeschikt bevonden vanwege de beperkte capaciteit en een inadequate weginrichting, die niet geschikt is voor het beoogde busverkeer.

In het 2040 Hoog-scenario veroorzaken de ontsluitingsvarianten een vertragingstoename van +5,5% in de ochtendspits en +1,4% in de avondspits. In het 2040 Stedelijk Referentie-scenario ligt de toename aan vertraging rond de 1,0% in de ochtendspits en 0,5% in de avondspits. De belangrijkste knelpunten liggen in de linksafstrook van de Goudse Poort naar de Burgemeester Jamessingel. Hier zorgt het extra busverkeer voor langere wachttijden en verhoogde kop-staart risico's.

Toegepaste maatregelen

Qbuzz neemt op voorhand verschillende maatregelen om de verkeersveiligheid en doorstroming bij de busremise te optimaliseren. Deze voorzorgsmaatregelen zijn specifiek gericht op het minimaliseren van mogelijke knelpunten voor vlotte doorstroming van busverkeer.

1. Implementatie van VTAG-systeem

Het VTAG-systeem wordt toegepast om de verkeersdoorstroming voor bussen te optimaliseren. Dit systeem geeft prioriteit aan bussen bij verkeerslichten, wat wachttijden vermindert en de doorstroming van het overige verkeer bevordert.

2. Openstaande slagbomen tijdens spitsuren

Tijdens de spitsuren blijven de slagbomen bij de busremise permanent geopend om filevorming en wachttijden te minimaliseren. Gedurende de dag, wanneer er dienstregelingen met geplande ritten actief zijn, blijven de slagbomen eveneens geopend om een vlotte doorstroming van het busverkeer te garanderen. In de nachtelijke uren worden de slagbomen bediend middels VTAG, zodat uitsluitend geautoriseerde voertuigen toegang krijgen. Ervaringen bij andere stallingen, zoals Utrecht Westraven, laten zien dat dit geen hinder of ongewenste bewegingen van ander verkeer dan busverkeer veroorzaakt. Hierdoor vormen bussen die terugkeren naar de stalling geen obstakel voor het doorgaande verkeer. Deze efficiënte toegangsregeling draagt ook bij aan een vlottere doorstroming en verhoogde veiligheid op en rond de remise.

Aanvullende maatregelen

Om de negatieve effecten op de doorstroming en verkeersveiligheid op de Goudse Poort zoveel mogelijk te beperken, implementeert Qbuzz een aantal aanvullende maatregelen

1. Een geregeld deelskruispunt met een eigen signaalgroep voor de uitrijdende bus inclusief negenoog (buslicht)

Op de uitrit van de busremise zal een speciaal verkeerslicht, een negenoog, worden geïnstalleerd om de verkeersveiligheid voor uitrijdende bussen en overige verkeer te waarborgen. Dit buslicht wordt gekoppeld aan de stroomopwaartse VRI-kruising (Burg. Van Reenensingel). Vertrekkende bussen kunnen zich aanmelden bij deze VRI, waarna zij tegelijkertijd groen krijgen met de fiets-signaalgroep fc24. Dit is de fietsoversteek op de zuidelijke tak van de VRI kruising. Een vertrekkende bus kan hierdoor conflictvrij de Goudse Poort oprijden. Hierdoor krijgen bussen een veilige uitrijmogelijkheid zonder dat het autoverkeer onnodig wordt gehinderd.

Deze aanpak is onderbouwd door het onderzoek van Vialis, zoals beschreven in de memo van 10 februari 2025.

1.1. Realisatie van een geregeld deelskruispunt

Een geregeld deelskruispunt met een negenoog en een eigen signaalgroep voor de uitrijdende bus wordt toegepast, geïntegreerd in VRI 03. Dit zorgt voor een conflictvrije afrijmogelijkheid. De bus kan bij de stopstreep wachten op wit licht en daarna conflictvrij afrijden. Dit verhoogt de verkeersveiligheid, maar heeft een beperkte impact op de doorstroming, voornamelijk voor fc07.

Om verkeersopstoppen te voorkomen, worden file-detectoren dF117 en dF118 ingezet om de busrichting uit te stellen bij lange wachtrijen op de Goudse Poort. Deze detectoren monitoren de wachtrijen en stellen de busrichting zo nodig uit. De technische implementatie vereist een extra signaalgroep en verplichte detectie, met de keuze tussen detectielussen of KAR. Voor de busaanmelding wordt gebruikgemaakt van detectielussen, wat zorgt voor betrouwbare en stabiele detectie. Dit draagt bij aan een optimale werking van de regeling.

Voordelen

- Wettelijk goedgekeurde en veilige verkeersafhandeling.
- Buschauffeur hoeft geen voorrang meer te verlenen.
- Beperkte impact op doorstroming.

Aanpassing

- Extra signaalgroep en detectie vereist.

2. Spreiding van de dienstregeling in de spitsuren

De bussen van Qbuzz rijden in de spitsuren een dienst. In de spits zijn de meeste reizigers onderweg en zijn de bussen van Qbuzz ook onderweg om de reizigers van dienst te kunnen zijn. Het aantal ritten dat vanaf de vestiging vertrekt in de spitsuren is dan ook zeer beperkt. Indien het verkeer te veel hinder ondervindt door busbewegingen die tegelijkertijd uitrijden, dient hier spreiding in aangebracht te worden. Door enkele ritten een minuut (of twee) te vervroegen ontstaat meer spreiding. Het toepassen van spreiding heeft als doel het creëren van hiaten tussen uitrukkende bussen. Enkele ritten blijven de geplande tijd houden en andere ritten worden iets vervroegd om meer tussentijd te genereren. Zie tabel 1 voor een voorbeeld.

Hierover dienen duidelijke afspraken te worden gemaakt, bijvoorbeeld door een minimale tussenruimte van 2 minuten tussen vertrekkende bussen aan te houden. Op deze manier kan per cyclus van de VRI telkens één bus tegelijk mee, wat de doorstroming bevordert en onnodige verkeershinder voorkomt.

Gepland vertrek	Verschuiving	Nieuwe tijd
06:15	00:00	06:15
06:20	00:03	06:17
06:21	00:02	06:19
06:21	00:00	06:21
06:24	00:00	06:24
06:30	00:01	06:29
06:34	00:01	06:33
06:36	00:01	06:35
06:37	00:00	06:37
06:51	00:00	06:51

Tabel 1: Spreiding dienstregeling spits

Zo ontstaan hiaten van twee minuten, zodat er niet te veel bussen tegelijkertijd naar buiten gaan. Op deze manier kan er per cyclus van de VRI één bus tegelijk mee.

Afspraken over minimale tussentijden en een maximaal aantal bussen per kwartier voorkomen clustervorming en dragen bij aan een betere verkeersafwikkeling.

3. Hybride route bij vol linksafvak naar Burgemeester Jamessingel

Als het linksafvak naar de Burgemeester Jamessingel vol is, wordt het verkeer omgeleid via de Nieuwe Gouwe O.Z. en de Kattensingel. De omlopen maken in dat geval geen gebruik van de Burgemeester Jamessingel, maar rijden rechtdoor over de Nieuwe Gouwe O.Z. naar het busstation van Gouda. Dit is de route die de eerdere vervoerder (Arriva) gebruikte. Dit betekent dat er geen extra bussen op de Nieuwe Gouwe O.Z. en in het centrum (Kattensingel) rijden ten opzichte van de huidige situatie. Sterker nog, er zullen zelfs minder bussen over de Kattensingel rijden dan nu het geval is met de remise aan de Nieuwe Gouwe O.Z.

Hoewel deze omleidingsroute vanwege verkeersveiligheidsrisico's op de Kattensingel niet de voorkeur heeft, wordt het als een beter alternatief beschouwd dan het blokkeren van de Goudse Poort door wachtende bussen bij een vol linksafvak.

Er zijn hierbij twee opties:

1. De chauffeur beslist zelfstandig om de omleidingsroute via de Kattensingel te nemen,
2. of – wanneer de situatie langer aanhoudt – kan de reisregie actief ingrijpen.

Deze omleiding kan worden vastgelegd in een werkinstructie voor chauffeurs en gemonitord door de reisregie. De reisregie kan de actuele verkeerssituatie in de gaten houden en tekstberichten sturen naar de bussen met routeaanwijzingen, zoals 'MATritten Gouda garage naar busstation tot nader bericht via route Kattensingel'. Zodra de situatie zich normaliseert, kunnen de bussen weer terugkeren naar de route via de Burgemeester Jamessingel met een bericht zoals 'MATritten Gouda garage naar busstation weer via Burg. Jamessingel'.

Daarnaast wordt in de werkinstructie opgenomen dat buschauffeurs te allen tijde zelf kunnen en mogen inschatten of het nodig is om de hybride route aan te houden. Wanneer het linker opstelvak voor linksaf op de Goudse Poort vol staat en een veilige voorsortering niet meer mogelijk is, kan de chauffeur zelfstandig besluiten om via de Kattensingel te rijden. Dit voorkomt onnodige vertraging en draagt bij aan een betere doorstroming van het verkeer.

4. Verlenging van linksafvak

In het ontwerp van het project Spoorzone wordt het linksafvak op de Goudse Poort richting de Burgemeester Jamessingel verdubbeld en verlengd. Ook voor de busremise zorgt dit ervoor dat meer verkeer efficiënt kan worden afgehandeld. Afspraken hierover zijn in de anterieure overeenkomst gemaakt. De aanpassing aan de spoorzone zal echter op zijn vroegst plaatsvinden na 2029, afhankelijk van de voortgang van het project en de bijbehorende planning.

5. Doorlopende monitoring en periodiek overleg

Qbuzz en de gemeente zullen de situatie elk kwartaal gezamenlijk evalueren om op basis van de actuele verkeersafwikkeling aanvullende maatregelen te treffen waar nodig.

Voor het evaluatieoverleg mobiliteit Goudse Poort zullen de volgende deelnemers vanuit Qbuzz afgevaardigd:

- Vervoerkundige ZHN
- Operationeel Manager ZHN

De overlegfrequentie wordt in eerste instantie vastgesteld op eens per zes weken. Zodra blijkt dat de uitvoering goed verloopt en er minder behoefte is aan frequente afstemming, wordt deze frequentie in onderling overleg aangepast naar eens per kwartaal of eens per half jaar.

Aanvullend geldt:

- Locatie: De overleggen vinden plaats in het Huis van de Stad (Gouda).
- Qbuzz neemt de lead in het overleg, inclusief het inplannen en het opstellen van een agendavoorstel.
- Qbuzz bereidt de besprekpunten voor en stelt de onderwerpen vast.
- De data die in de overleggen wordt besproken en de monitoring ervan richt zich onder andere op bijvoorbeeld:
 - De frequentie waarmee via de Kattensingel wordt gereden.
 - De ervaringen van buschauffeurs met de verkeerssituatie.**De monitoring vereist nadere afstemming en concretisering*

Daarnaast kan de gemeente Gouda brieven, meldingen en klachten inbrengen die vanuit de omgeving zijn ontvangen."

Conclusie van het verkeersplan

Door het implementeren van bovenstaande maatregelen worden de negatieve effecten op de doorstroming en verkeersveiligheid zoveel mogelijk beperkt.

Gezamenlijk blijven Qbuzz en de gemeente Gouda de verkeerssituatie monitoren om de negatieve effecten te beperken en verkeersveiligheid te borgen.