



Wind in de Zeilen

Value Engineering studie Sanering Overweg Kloetingseweg Goes

ProRail

Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.

Voorwoord

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is door ProRail samen met de gemeente Goes een Value Engineering studie uitgevoerd naar mogelijkheden om de overweg in de Kloetingseweg te saneren. Het doel en de resultaten van deze studie zijn opgenomen in dit rapport.

“Value Engineering is een systematische, multidisciplinaire benadering om met behulp van functieanalyse- en creatieve technieken de waarde van een product of proces te verbeteren.”

Onder waarde wordt verstaan de verhouding tussen de mate van presteren van benodigde functionaliteit binnen een systeem en de daarmee gemaakte (levenscyclus)kosten.

$$\text{Waarde} = \frac{\text{Functie} + \text{prestatie}}{(\text{levenscyclus-})\text{kosten}}$$

In korte tijd wordt op systematische wijze door een expertpanel in teamverband onderzocht of er alternatieven zijn die een betere prijs/prestatie verhouding bieden. Tevens wordt een efficiënter ontwerpproces behaald door directe afstemming, het creëren van commitment en het behalen van consensus. Tenslotte kan met dit instrument de projectscope beheerst worden door deze met behulp van prestatiemetingen te bepalen en hierop te sturen. Hiermee ondersteunt Value Engineering het besluitvormings- en het ontwikkelingsproces in de planstudiefase en biedt:

- Een bevestiging dat de belangrijkste alternatieven zijn beschouwd,
- Een goede afweging bij de keuze van alternatieven,
- Betere onderbouwing van keuzes op basis van de prijs/prestatie verhoudingen.

Voor meer informatie over Value Engineering zie de volgende animatiefilm: <https://youtu.be/Gld--s6KABA>

Documentgegevens

Projectmanager	Robert-Jan Arts
Planontwikkelaar	Joost Verschuuren
Auteurs	Erik van Berkel, Kim Scheffe

Versie	1.0
--------	-----

Datum	18 december 2024
-------	------------------

Onderwerp	Value Engineering studie Overwegsanering Kloetingseweg Goes
-----------	---

Status van het document	Definitief
-------------------------	------------

Inhoud

Voorwoord	2
1 Value Engineering studiebeschrijving	4
1.1 Aanleiding en doel project “Wind in de zeilen”	4
1.2 Besluitvorming	4
1.3 Scope en doelstelling Value Engineering studie	4
1.4 Gevolgde aanpak	5
1.5 VE team	5
2 Informatie	6
2.1 Beschikbare en gebruikte informatie	6
2.2 Overige uitgangspunten betreffende de VE –studie	6
2.3 Omschrijving huidige en toekomstige situatie	6
2.4 Analyse verkeersontsluiting	8
3 Afbakening oplossingsrichtingen	13
3.1 Sanering overweg noodzaakt een nieuwe spoor-wegkruising	13
3.2 Alternatieve locatie(s) voor spoor-wegkruising	13
4 Functies en functieanalyse	15
5 Toetscriteria en -kaders	16
6 Zoekrichtingen	17
7 Impactanalyse zoekrichtingen	21
8 Conclusies	23

Bijlagen

- Bijlage 1 STANDAARD STAPPENPLAN VE STUDIES
- Bijlage 2 Ontwerpuitgangspunten en -kaders, d.d. 10 06 2024 (separaat document)
- Bijlage 3 Impactanalyse Value studie Kloetingseweg Goes, versie1.0, definitief d.d.14 oktober 2024 (separaat document)
- Bijlage 4 Voorbeelden inpassing zoekrichting C2
- Bijlage 5 Berekening hellingen zoekrichtingen 3 juni 2024 (separaat document)
- Bijlage 6 24-06-26 Toetsing hellingspercentages (separaat document)
- Bijlage 7 Verslag Witte kruis d.d. 21-03-24 (separaat document)
- Bijlage 8 Verslag VRZ en politie d.d. 23-01-24 (separaat document)

1 Value Engineering studiebeschrijving

1.1 Aanleiding en doel project “Wind in de zeilen”

In het kader van “Wind in de zeilen” is één extra en extra snelle IC per uur per richting gaan rijden op de Zeeuwse lijn. Uit een overwegveiligheidsanalyse is gebleken dat er overwegmaatregelen en twee overwegsanereringen nodig zijn om de overwegveiligheid in totaliteit op de Zeeuwse lijn niet te laten verminderen. Dit past binnen het “Nee tenzij” principe uit de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 [01].”) Doel van de overwegsanereringen is het verbeteren de lokale overwegveiligheid en daarmee de totale overwegveiligheid op de Zeeuwse lijn.

Er zijn in de overwegveiligheidsanalyse vijf mogelijke locaties voor overwegsanereringen benoemd. Op basis van een integrale Value engineeringstudie komen overwegen “Roosendaal De Kade” en “Goes Kloetingseweg” als grootste kanshebber naar voren om te saneren (conform het proportionaliteitbeginsel). Investeren op deze locaties levert verhoudingsgewijs het meeste op en lijkt het meest kansrijk.

In februari 2023 is in de stuurgroep Wind in de Zeilen het besluit genomen om de sanering van Roosendaal De Kade en Goes Kloetingseweg verder uit te werken. Voor de verdere uitwerking van de Kloetingseweg te Goes is een verdiepende Value Engineering studie uitgevoerd. De resultaten voor de Kloetingseweg te Goes zijn opgenomen in onderhavig rapport.

1.2 Besluitvorming

Besluitvorming over het definitief doorgaan van een overwegsanering op de Kloetingseweg (en uitvoering van een daaraan gerelateerde oplossing) vindt plaats door het ministerie van I en W op basis van de uitkomsten van de studies voor de twee locaties (Goes en Roosendaal). Omwille van de voortgang wordt bekeken of besluitvorming kan worden losgekoppeld.

Daarnaast zal ook de gemeente Goes bestuurlijk moeten instemmen of en in welke vorm ze willen samenwerken aan de sanering en verdere uitwerking en realisatie van een passende oplossing.

1.3 Scope en doelstelling Value Engineering studie

Doel Value Engineering studie overwegsanering Kloetingseweg:

De Value Engineering (VE) - studie is erop gericht om de haalbaarheid te verkennen voor een oplossing die het best invulling geeft aan de doelstelling voor de locatie vanuit het programma Wind in de Zeilen: Het realiseren van een sobere en doelmatige oplossing voor het saneren van de overweg Kloetingseweg in Goes rekening houdend met de bestaand en beoogde toekomstig gebruik van de overweg door de diverse weggebruikers.

Hierbij dient te worden verkend of er naast de locatie Kloetingseweg een betere of op zijn minst gelijkwaardige locatie is voor een ongelijkvloerse spoor kruising voor met name fietsverkeer en voetgangers. Daarnaast dient te worden verkend of een onderdoorgang op de locatie Kloetingseweg haalbaar is uitgaande van de meest sobere en doelmatige oplossingsrichting.

Resultaat:

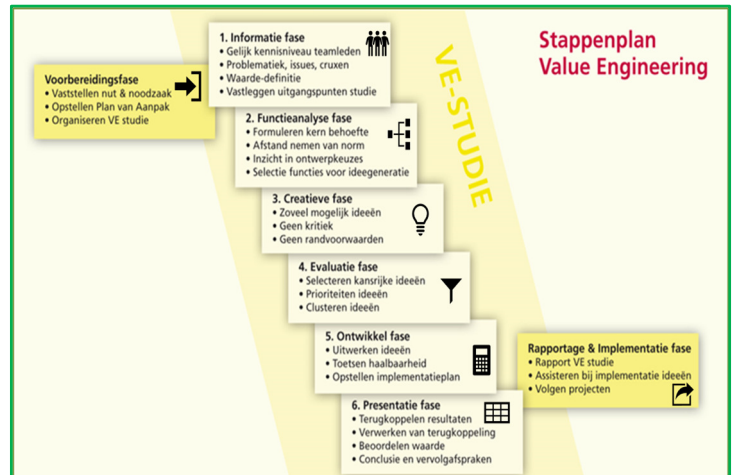
Een advies waarin transparant is weergegeven wat de meest optimale en haalbare oplossingsrichting is voor sanering van de overweg Kloetingseweg en welke criteria en kaders daarbij gelden. ¹

¹ Hier wordt nog gesproken van oplossingsrichting. Omdat nog een uitgebreid participatietraject wordt doorlopen en oplossingen samen met/ met input van de omgeving worden ontwikkeld wordt verder in dit rapport gesproken van zoekrichtingen.

1.4 Gevolgde aanpak

In 4 sessies is met deelnemers van ProRail, de gemeente Goes en het Ministerie van I &W de Value studie uitgevoerd. De studie is als volgt opgebouwd:

1. Kick-off: Informatie delen, issues benoemen, succescriteria en bezoek aan de locatie en 1^e afbakening van een alternatieve locatie voor de functies van de overwegkruising.
Doelen: de opgave in beeld, gelijk kennisniveau en afbakening focus vervolgsessies
 2. Functies in beeld en brainstorm zoekrichtingen
Doelen: benoemen in te vullen aanwezige en toekomstige functies & bandbreedte en zoekrichtingen in beeld
 3. Uitwerking van meest uit elkaar liggende zoekrichtingen
Doel: inzicht in sterkte en zwaktes van de zoekrichtingen
 4. Impactanalyse en 1^e conclusies over de zoekrichtingen
Doel: inzicht in draagvlak verschillende zoekrichtingen en eventuele vervolgocties
- De resultaten van de VE- studie zijn vastgelegd in onderhavig rapport.



1.5 VE team

Aan de VE-studie hebben de volgende personen deelgenomen.

Organisatie	Naam	Rol	19 dec	12 feb	2 april	1 juli	10 jul
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat	Lisanne van der Weijden	Opdrachtgever I &W	X	✓	X	X	X
Gemeente Goes	Victor de Vries	Projectmanager	✓	✓	✓	✓	✓
	Joep Stortelder	Verkeerskundige	✓	✓	✓	X	X
	William Allen	Civiltechnisch adviseur/projectleider	✓	X	✓	✓	✓
	Nick Boogert	Stedenbouwkundige	✓	✓	X	✓	✓
ProRail	Robert-Jan Arts	Projectmanager	X	½ (1 ^e deel)	X	✓	X
	Joost Verschuuren	Planontwikkelaar	✓	✓	✓	✓	✓
	Elsbeth Aartse	Omgevingsmanager	✓	✓	✓	✓	X
ProRail	Erik van Berkel	VE-begeleider	✓	✓	✓	✓	X
	Kim Scheffe	VE-begeleider	✓	✓	✓	✓	✓

2 Informatie

2.1 Beschikbare en gebruikte informatie

De volgende informatie is verstrekt en gebruikt bij de VE-studie:

- Wind in de Zeilen, Value Engineering studie, 23 maart 2023 v1.0 definitief, ProRail
- Ruimtelijk functionele verkenning, werkboek langzaam verkeer Onderdoorgang Goes, versie 1.0, januari 2013, Movares
- Fietsroutes en spoorwegkruisingen in Goes, Beschouwing van wensen en mogelijkheden, Ligtermoet en Partners, 9 juli 2010
- Presentatie ProRail, 19 december 2023
- Presentatie Gemeente Goes, 19 december 2023
- Resultaten KLIC ondergronds infra, 17 april 2024 (KLIC-nummer: 24O0055218 – 1)

2.2 Overige uitgangspunten betreffende de VE –studie

Overkoepelende opgave compenseren overwegveiligheid:

De resultaten van de verdiepende VE-studie maken deel uit van het programma Wind in de zeilen. Binnen dit programma gaat een extra IC per uur per richting rijden tussen Roosendaal en Vlissingen. (De extra en extra snelle IC stopt op de stations Roosendaal, Bergen op Zoom, Goes, Middelburg en Vlissingen) Hierdoor wordt de overwegveiligheid op de Zeeuwse lijn in totaliteit negatief beïnvloed. Om de overwegveiligheid minimaal gelijk te houden worden overwegmaatregelen uitgevoerd op de Zeeuwse lijn. Deze overwegmaatregelen zijn niet voldoende om de overwegveiligheid voldoende te compenseren. Er zijn ook twee overwegsanerungen nodig. Vanuit een eerdere VE studie is de Kloetingseweg Goes als een van de potentieel meest geschikte locaties voor een overwegsanering naar voren gekomen. Besluitvorming over het definitief doorgaan van een overwegsanering op de Kloetingseweg (en uitvoering van de daaraan gerelateerde oplossing) vindt plaats door het ministerie van I en W op basis van de uitkomsten van de verschillende studies. Pas dan kan zekerheid worden verkregen over de nadere uitwerking van de oplossing voor de sanering van Kloetingseweg.

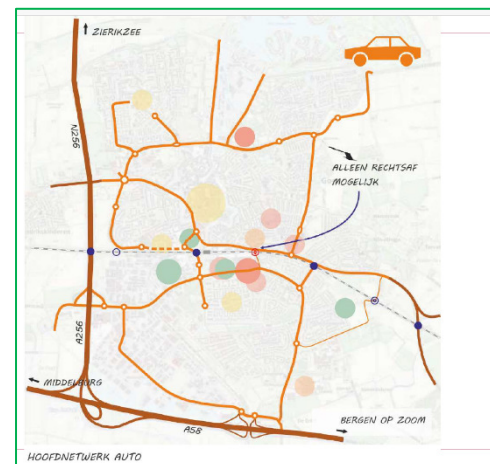
2.3 Omschrijving huidige en toekomstige situatie

Verkeer

Gemotoriseerd verkeer

De aan de noordzijde gelegen Van de Spiegelstraat - Patijnweg- is een belangrijke verkeersader voor gemotoriseerd verkeer voor auto's, vrachtwagens, landbouwverkeer, hulpdiensten en OV-bus. Aan de zuidzijde is de Fruitlaan en het hierin doorlopende deel van de Kloetingseweg de belangrijkste dichtstbijzijnde weg. De hoofdverkeerstructuur voor autoverkeer is weergegeven in de afbeelding hiernaast (de rode stip is de Kloetingseweg). Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de overweg Buijs-Ballot straat verboden is voor doorgaand vrachtverkeer. Voor al het andere gemotoriseerde verkeer is deze onderdeel van de hoofdstructuur.

Het noordelijk deel van de Kloetingseweg (vanaf de kruising met de Fruitlaan) maakt geen deel uit van de hoofdinfrastructuur voor gemotoriseerd verkeer en heeft ook geen rol in de hoofdroutes voor hulpdiensten. Het gemotoriseerd verkeer dat hier rijdt is bestemmingsverkeer. Vanaf de Van de Spiegelstraat (N289) kunnen auto's en vrachtwagens komend uit westelijke richting rechtsaf naar de Kloetingseweg. Dit is eenrichtingsverkeer.



Langzaam verkeer

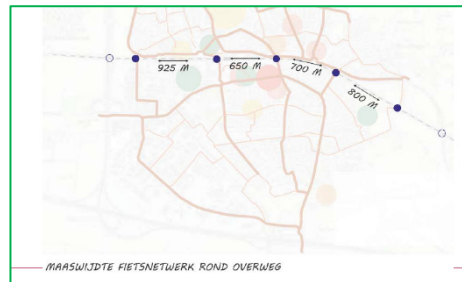
De gemeente Goes heeft een aantal spoorkruisingen voor langzaam verkeer, met een maaswijdte (afstand tussen de spoorkruisingen) van 650m tot 900m (zie 2^e figuur hiernaast). De overweg Kloetingseweg (rode stip in de afbeelding hiernaast) is naast de onderdoorgang Terwellegang een van de twee centraal gelegen spoorkruisingen. De overweg Kloetingseweg ligt in een belangrijke hoofdroute voor fietsverkeer, die de stadsdelen duurzaam verbindt met aan de andere zijde gelegen voorzieningen zoals scholen, gezondheidscentra en het stadscentrum.

De overweg Kloetingseweg is ook onderdeel de oostelijke route voor voetgangers van de P&R van en naar het centrum.



Toekomst

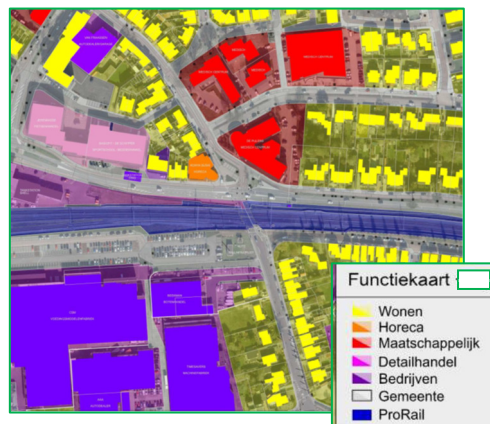
De langzaam verkeersfunctie van de Kloetingseweg wordt in de nabije toekomst belangrijker. De weg wordt ingericht als fietsstraat en de P&R krijgt een nog grotere rol voor onder andere bezoekers van het centrum (centrumbezoekers maken hierbij gebruik van de route via de Kloetingseweg en kruisen hierbij het spoor). Buiten de scope van dit project wordt de capaciteit van het P & R terrein in de toekomst verhoogd.



Functies in de directe omgeving

In de directe omgeving van de overweg Kloetingseweg zitten diverse functies. Aan de zuidzijde ligt het P&R terrein van het station, liggen een aantal bedrijven (Beekman Watersport, CSM) en zijn er gebouwen met spoorvoorzieningen. Het grootste deel van de Kloetingseweg bestaat uit woningen.

Aan de noordzijde (centrum) is een diversiteit van functies aanwezig. Er ligt een benzinstation (Shell), een restaurant op de hoek van de Voorstad en de Van de Spiegelstraat en er zijn meerdere bedrijfsverzamelgebouwen, medische centra en een groot aantal woningen. Een visueel overzicht van functies is hiernaast weergegeven.



Toekomst

De meeste functies in het gebied zullen blijven. In de directe nabijheid zal het zuidelijke stationsgebied waarschijnlijk verder worden ontwikkeld als gemengd gebied (woningen, bedrijven en scholen) en zal uitbreiding van de P&R als parkeerplaats voor het centrum plaatsvinden (Het P&R terrein blijft ook in gebruik door treinreizigers).

Spoorgebruik

- Sporen 501 en 502

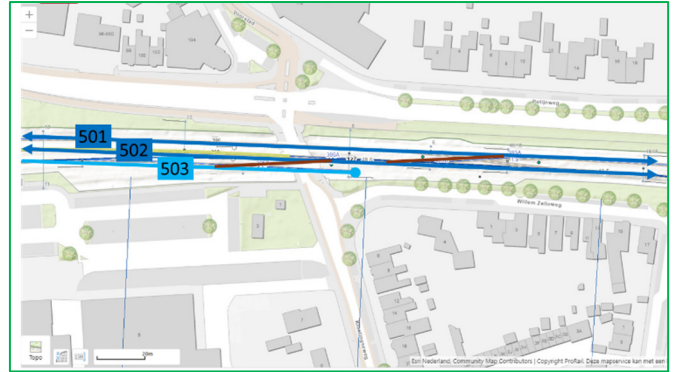
De sporen 501 en 502 zijn hoofdsporen tussen Vlissingen en Roosendaal. Beide sporen hebben een perron bij station Goes.

- Spoor 503

Spoor 503 heeft als hoofdfunctie invoegspoor voor stoomtrein (Spoor 503 heeft niet meer de functie opstelspoor goederen, maar kan nog wel als zodanig gebruikt worden). Op spoor 503 dienen wel werktreinen te kunnen worden opgesteld. Hiervoor dient minimaal 300 meter (nuttig) spoor beschikbaar te zijn. Spoor 503 wordt verbonden door 2 wissels met spoor 502. Het rechter wissel (385A, 1:9 (hoekverhouding wissel)) ligt in de overweg Kloetingseweg. Meer westelijk

voorbij station Goes (zijde Vlissingen) sluit spoor 503 ook weer aan op spoor 502.

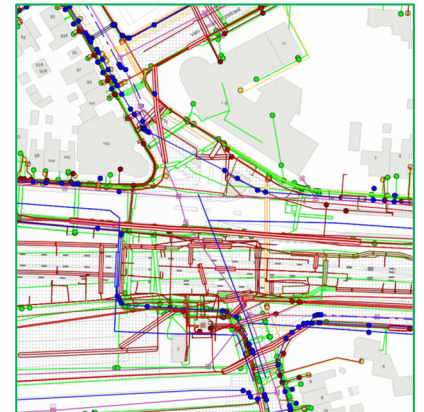
Het kopspoor kruist de overweg en heeft een functie voor doorschietende treinen inclusief een vrij gebied achter het stootjuk.



Kabels en leidingen

In het gebied rondom de overweg liggen veel kabels en leidingen. De afbeelding hiernaast is illustratief opgenomen. Meer informatie in de KLIC ondergronds infra, 17 april 2024. De belangrijkste zijn:

- Hoofdwaterleiding Evides. Deze wordt in de komende jaren vervangen.
- Hoofdriool vrij verval
- Gas hoge druk
- Middenspanning
- Kabels ten behoeve van het spoor beveiligingssysteem
- Diverse data kabels (glasvezel)



Stakeholders

De VE studie is vooral bedoeld om in te schatten of een realisatie van een sobere en doelmatige onderdoorgang voldoende kansrijk is (met name technisch en ruimtelijk). Daarom is in deze verkennende fase een inschatting van de diverse belangen gemaakt door de gemeente Goes en ProRail.

De gemeente heeft voor de inschatting verkennende gesprekken gevoerd met eigenaren Beekman Watersport, bewoner Kloetingseweg, VRZ, politie, Witte Kruis, Evides, Stedin en DNWG.

De diverse belangen zijn weergegeven als functies en criteria (zie H4 en H5). Verslagen van VRZ, politie en Witte Kruis zijn opgenomen in Bijlage 7 en 8. Overige verslagen zijn gedeeld met de partijen maar zijn vertrouwelijk van aard en niet opgenomen in dit rapport.

Bij een positief vervolgbesluit gaan ProRail en de gemeente Goes in de volgende fase uitgebreid in gesprek met belanghebbende inwoners, bedrijven en maatschappelijke instellingen om definitief te bekijken of en in welke vorm het opheffen en verwijderen van de overweg kan worden opgelost.

2.4 Analyse verkeersontsluiting

We bekeken de verkeersontsluiting voor de verschillende typen verkeerdeelnemers. Vervolgens vergeleken we deze met het beoogde eindbeeld van een spooronderdoorgang voor langzaamverkeer onder het spoor. Waarbij te voorzien is dat de bestaande rechtsafer voor gemotoriseerd verkeer vanaf de Van de Spiegelstraat richting Kloetingseweg wordt opgeheven. Kernvraag is of dit mogelijk is? Gelijktijdig is voorzien in een ongelijkvloerse oversteek voor al het verkeer van de Van de Spiegelstraat over de spooronderdoorgang en een fiets- en voetgangersoversteek W. Zelleweg-Kloetingseweg over de spooronderdoorgang

Voetganger

Voor de voetganger is er geen specifiek beleid. Wel volgen we in Goes de landelijke tendens dat er meer aandacht gegeven wordt aan deze doelgroep. Naast veilige en comfortabele looproutes helpt een beperkte maaswijdte van 100 á 200 meter om lopen te stimuleren. In die zin vormt het spoor een barrière in de stad, want de afstand tussen de spoorkruisingen ligt tussen de 650 en 900 meter. Op grond daarvan is de spoorkruising essentieel voor de voetganger.

Aanvullend is te noemen dat rond de spoorkruising diverse voorzieningen liggen zoals scholen, gezondheidscentra en het stadscentrum. Specifiek te noemen is dat de huidige overweg onderdeel is van de looproute tussen het P&R en het stadscentrum. Buiten de scope van dit project wordt de capaciteit van het P & R terrein in de toekomst verhoogd. Daarmee neemt het belang van de loopverbinding toe.

De ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn, de Van der Spiegelstraat en de W. Zelleweg-Kloetingseweg zorgt voor verkeersveiligheidswinst als meer comfort voor de voetganger.

Deelconclusie: voor de voetganger is de bestaande overweg cruciaal. Saneren van de voetverbinding is niet mogelijk.

Fiets

In het fietsbeleidsplan "Goes Fietst Verder" is het fietsnetwerk vastgesteld. De overweg maakt onderdeel uit de hoofdfietsroutes. De optimale maaswijdte voor fietsers is met ongeveer 400 meter groter dan die voor voetgangers. Maar ook dan is er geen ruimte om de overweg op te heffen. Naast de voorzieningen in de directe omgeving is de Kloetingseweg de hoofdroute voor fietsers tussen 's Gravenpolder en het centrum van Goes. Deze is daarom ook opgenomen in het provinciale utilitaire fietsnetwerk (Zeeuw Toekomstbeeld Fiets).

De ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn, de Van der Spiegelstraat en de W Zelleweg-Kloetingseweg zorgt voor verkeersveiligheidswinst alsook voor meer comfort voor de fietser.

Deelconclusie: De fietsverbinding is onderdeel van zowel het gemeentelijke als provinciale hoofdfietsnetwerk. Gelet op de maaswijdte is saneren van de fietsverbinding niet mogelijk.



Openbaar vervoer

De busverbindingen in Goes richting station lopen via de Middelburgsestraat en de Patijnweg/Van der Spiegelstraat. Het opheffen van de rechtsaffers voor het gemotoriseerd verkeer heeft geen nadelige invloed op de busroutes.

Met een spooronderdoorgang kunnen de bestaande verkeerslichten verdwijnen. Dit is positief voor de betrouwbaarheid van de rijtijden van de bus.

Deelconclusie: Het opheffen van de gemotoriseerde verbinding geeft voor het openbaar vervoer geen nadelen.



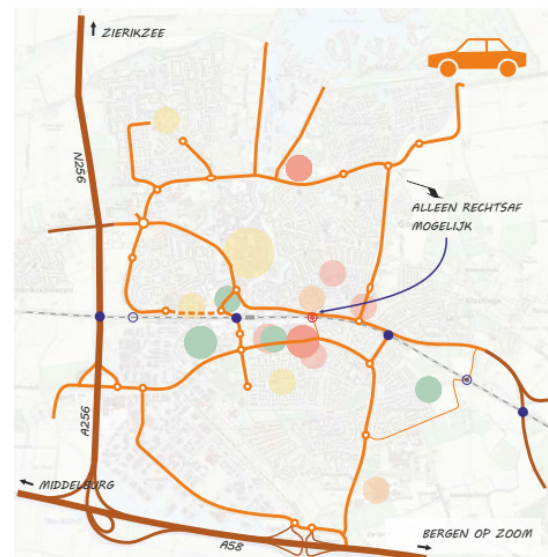
NETWERK OPENBAAR BUSVERVOER

Gemotoriseerd verkeer

In het Gemeentelijke Verkeer en Vervoersplan is het hoofdnetwerkniveau voor gemotoriseerd verkeer opgenomen. De Kloetingseweg tussen de Van de Spiegelstraat en Fruitlaan maakt hier geen onderdeel van uit.

De intensiteit in de Kloetingseweg ter hoogte van de overweg bedraagt ongeveer 1.500 motorvoertuigen per etmaal op werkdagen. Dit verkeer zal een andere route over het netwerk zoeken. We hebben geen inzicht in de herkomst van dit verkeer. Maar te verwachten is dat dit verkeer zich vooral zal verdelen over de Terwellegang en de Buys Ballotstraat. Vooral in laatstgenoemde straat weten we dat er klachten zijn over de verkeersintensiteit.

Deelconclusie: Het opheffen van de gemotoriseerde verbinding is geen bezwaar kijkend naar het netwerk. We realiseren dat beperkte toename van de hoeveelheid verkeer in de Buys Ballotstraat gevoelig ligt bij een deel van de bewoners in deze straat.



HOOFDNETWERK AUTO

Hulpdiensten

De hulpdiensten volgen het netwerk voor motorvoertuigen. De bestaande overweg wordt incidenteel gebruikt. Maar gelet op de ligging van het ziekenhuis en ambulancepost is de overweg niet cruciaal.

De politie is in de praktijk veel op straat. Slechts in specifieke gevallen is de huidige overweg zinvol om vlotter op de plek van bestemming te komen.

Vanaf de nieuw te realiseren brandweerkazerne aan de 's-Heer Hendrikskinderendijk kan de huidige overweg zinvol zijn in de routekeuze. Maar opheffen is mogelijk aangezien de Terwellegang een alternatief is. Voor specifiek de brandweer is het vlot kunnen bereiken van de kazerne door vrijwilligers van belang. Vanwege de ligging van beide kazernes aan de noordzijde van het spoor heeft de huidige overweg geen functie. Immers, gemotoriseerd verkeer is enkel in zuidelijke richting toegestaan.

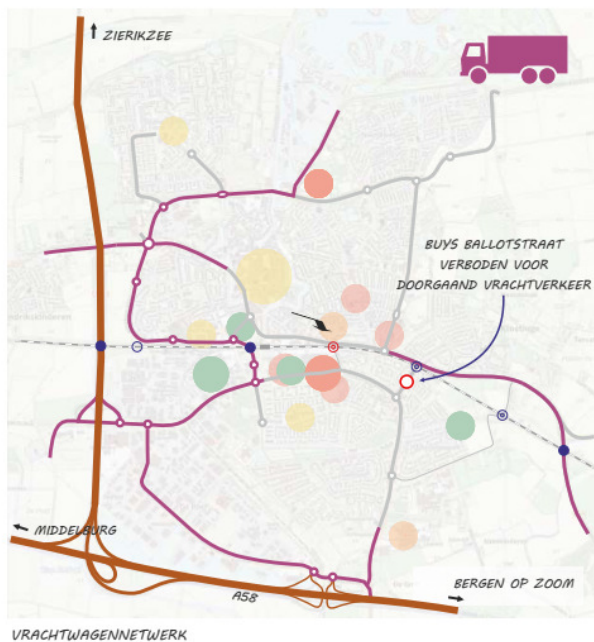
Deelconclusie: Het opheffen van de huidige overweg geeft voor de hulpdiensten geen structurele nadelen.

Vrachtverkeer

Het vrachtverkeernetwerk in Goes betreffen vooral inprikkers vanaf de belangrijkste stadsentrees. De Van de Spiegelstraat en Fruitlaan maken beide geen onderdeel uit van het netwerk. Doorgaand vrachtverkeer wordt daarom niet specifiek gefaciliteerd.

Vrachtverkeer met een bestemming in de Kloetingseweg is het wenselijk dat deze een zo kort mogelijke route door Goes rijden. De route via de A. Fokkerstraat en Fruitlaan is hiervoor beoogd. In 2020 en 2021 deden we onderzoek naar de hoeveelheid vrachtverkeer in de Buys Ballotstraat. De intensiteit op de overweg in de Kloetingseweg is gelijktijdig geteld door middel van handmatig tellen op basis van camerabeelden. We telden tijdens 3 metingen in de periode 7:00 tot 19:00 uur op werkdagen gemiddeld 15 middelzware vrachtwagens en maximaal 2 zware vrachtwagens per dag.

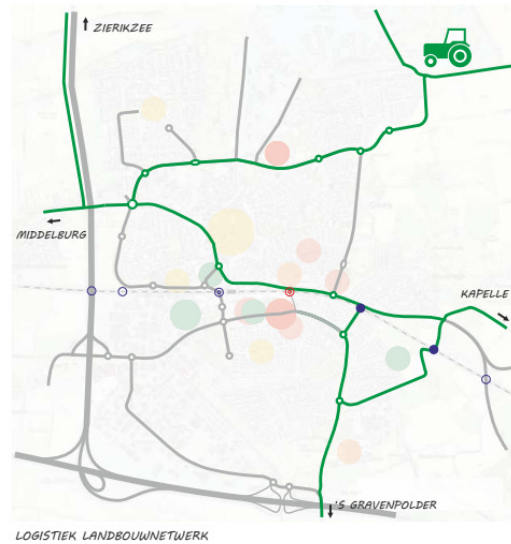
Deelconclusie: Het vrachtverkeer is via de A. Fokkerstraat en Fruitlaan de Kloetingseweg te bereiken. Het opheffen van de huidige overweg kent geen structurele nadelen. Wel vraagt het nadere afstemming met betrokken bedrijven.



Landbouwverkeer

Landbouwverkeer maakt in Zeeland zoveel mogelijk gebruik van het logistieke netwerk. De Kloetingseweg maakt geen onderdeel uit van dit netwerk. Opheffen van de overweg is voor deze doelgroep niet bezwaarlijk

Deelconclusie: Het opheffen van de verbinding voor landbouwverkeer kent geen structurele nadelen.



Conclusie

De verkeersanalyse laat zien dat de fiets- voetverbinding over het spoor moet blijven bestaan. De bestaande rechtsaffer voor gemotoriseerd verkeer vanaf de Van de Spiegelstraat over het spoor richting Kloetingseweg kan worden opgeheven. Een ongelijkvloerse kruising Van de Spiegelstraat over de spooronderdoorgang en een ongelijkvloerse kruising W. Zelleweg-Kloetingseweg over de spooronderdoorgang verbeterd de verkeersveiligheid en de doorstroming.

3 Afbakening oplossingsrichtingen

Een onderdoorgang op de locatie Kloetingseweg lijkt bij sanering van de overweg op voorhand het meest logisch. Maar is dat ook echt zo? Aan het begin van de VE studie zijn met de deelnemers de volgende vragen beantwoord:

- Kunnen huidige verkeersstromen die gebruik maken van de overweg Kloetingseweg zo worden afgewikkeld dat er geen nieuwe spoorkruising nodig is?
- Indien een nieuwe spoor-wegkruising (onderdoorgang) nodig is, is er dan een volwaardig alternatief voor de locatie Kloetingseweg dat in potentie beter voldoet aan een sobere en doelmatige invulling?

3.1 Sanering overweg noodzaakt een nieuwe spoor-wegkruising

De vraag: Kunnen huidige verkeersstromen die gebruik maken van de overweg Kloetingseweg zo worden afgewikkeld dat er geen nieuwe spoorkruising nodig is?

Een korte analyse van huidige en toekomstig wegverkeer laat zien dat de overweg Kloetingseweg met name door fietsers en voetgangers intensief gebruikt wordt en in de toekomst naar verwachting intensiever gebruikt zal worden. De Kloetingseweg en de overweg zijn belangrijk onderdeel van de hoofdfietsinfrastructuur. Wordt de overweg gesaneerd, dan zullen fietsers en voetgangers gebruik moeten maken van de spoorkruisingen in de Terwellegang /voetgangers via het station en de Buys Ballot straat. Dit betekent een enorme omweg en verslechtering van de fietsinfrastructuur. Daarnaast wordt de barrièrewerking van het spoor juist in het hart van Goes enorm vergroot. Een zéér onwenselijke ontwikkeling.

Conclusie: een overwegsanering zonder realisatie van een nieuwe spoorkruisende verbinding in of in de nabijheid van de Kloetingseweg voor langzaam verkeer is niet realistisch.

3.2 Alternatieve locatie(s) voor spoor-wegkruising

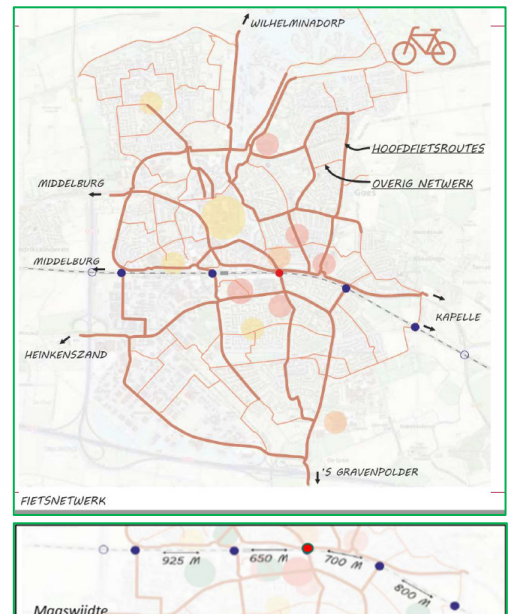
Sanering van de overweg in de Kloetingseweg zonder nieuwe spoor-wegkruising is niet mogelijk.

De vraag is dan “is er een volwaardig alternatief voor de locatie Kloetingseweg dat in potentie beter voldoet aan een sober en doelmatige invulling of is een onderdoorgang in de Kloetingseweg de enige realistische zoekrichting?”

De huidige overweg Kloetingseweg is vooral een belangrijke schakel in LV netwerk van Goes. De overweg (rood bolletje in afbeelding “Fietsnetwerk”) wordt gebruikt voor doorgaand fietsverkeer tussen het zuiden en (voorzieningen in) het centrum. Daarnaast is het een belangrijke verbinding voor voetgangers van P&R en het centrum. De overweg maakt geen onderdeel uit van de hoofdroutes van hulpdiensten, snelverkeer en OV. Wel is er eenrichtingsverkeer vanuit centrumzijde voor gemotoriseerd verkeer toegestaan. Deze wordt vooral gebruikt door bestemmingsverkeer.

Als de overweg in de Kloetingseweg wordt gesaneerd moet er, zoals in de vorige paragraaf al is geconstateerd, een oplossing gevonden voor de functies die bij sanering komen te vervallen. Een nieuwe overweg is vanuit overwegveiligheid geen optie; daarbij wordt het probleem immers verplaatst, niet opgelost. Daarom is een voor de hand liggende oplossing een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers.

Om ook in de breedte te kijken is binnen de VE studie de volgende vraag beantwoord: *Zijn er geschikte oplossingen (bijvoorbeeld onderdoorgang voor langzaam verkeer) op andere locaties dan de Kloetingseweg om het verlies aan functies door de sanering op te vangen en die de moeite waard zijn om uitgebreider te onderzoeken in het vervolg van de VE studie?*



In de VE sessie van 19 december 2023 is verkend welke locaties en oplossingen potentieel geschikt kunnen zijn om te komen invulling van de huidige functies (doorgaand fietsverkeer, voetgangers van/naar P&R en gemotoriseerd bestemmingsverkeer) binnen de diverse mobiliteiten in de gemeente Goes. Mede gebaseerd op eerdere studies zijn er een aantal hoofdcriteria te benoemen waaraan een potentieel geschikte andere locatie moet voldoen:

- Behouden en/of versterken hoofdfietsroutes
- Verbinden stad-P&R voor voetgangers
- Behouden en/of verminderen maaswijdte spoor kruisend LV netwerk /verminderen barrièrewerking spoor
- Lokale inpasbaarheid en effecten op leefomgeving
- Borgen lokale bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer
- Draagvlak omgeving

Geconcludeerd wordt dat binnen de spoorzone de enige mogelijke alternatieve potentieel geschikte oplossing "LV-onderdoorgang op locatie Bergweg-Rembrandtlaan" *beduidend minder* geschikt is dan een oplossing op de plek van de huidige overweg in de Kloetingseweg. Op alle criteria, behalve borgen lokale bereikbaarheid (bereikbaarheid gegarandeerd via Fruitlaan /Kloetingseweg "Oost"), scoort deze locatie onvoldoende tot zeer slecht.



De maaswijdte wordt groter, de oplossing sluit niet goed aan op hoofdfietsroutes, voetgangers P&R -stad moet aanzienlijk verder lopen en het draagvlak in de Rembrandtlaan is, naar verwachting, mede door de monumentale bomen die moet worden verwijderd slecht. Ook qua kosten is deze oplossing waarschijnlijk duurder vanwege alle extra maatregelen die genomen moeten worden om goed aan te sluiten op hoofdfietsroutes. Tot slot dient nog opgemerkt te worden dat op basis van eerdere studies ook bestuurlijk door de gemeente Goes al eerder is vastgesteld dat de locatie "Bergweg-Rembrandtlaan" in de toekomst wellicht alleen potentie heeft als **extra** LV-onderdoorgang.

Conclusie: Er is geen volwaardig alternatief voor spoorkruising Kloetingseweg op een andere nabijgelegen locatie zoals Rembrandtlaan

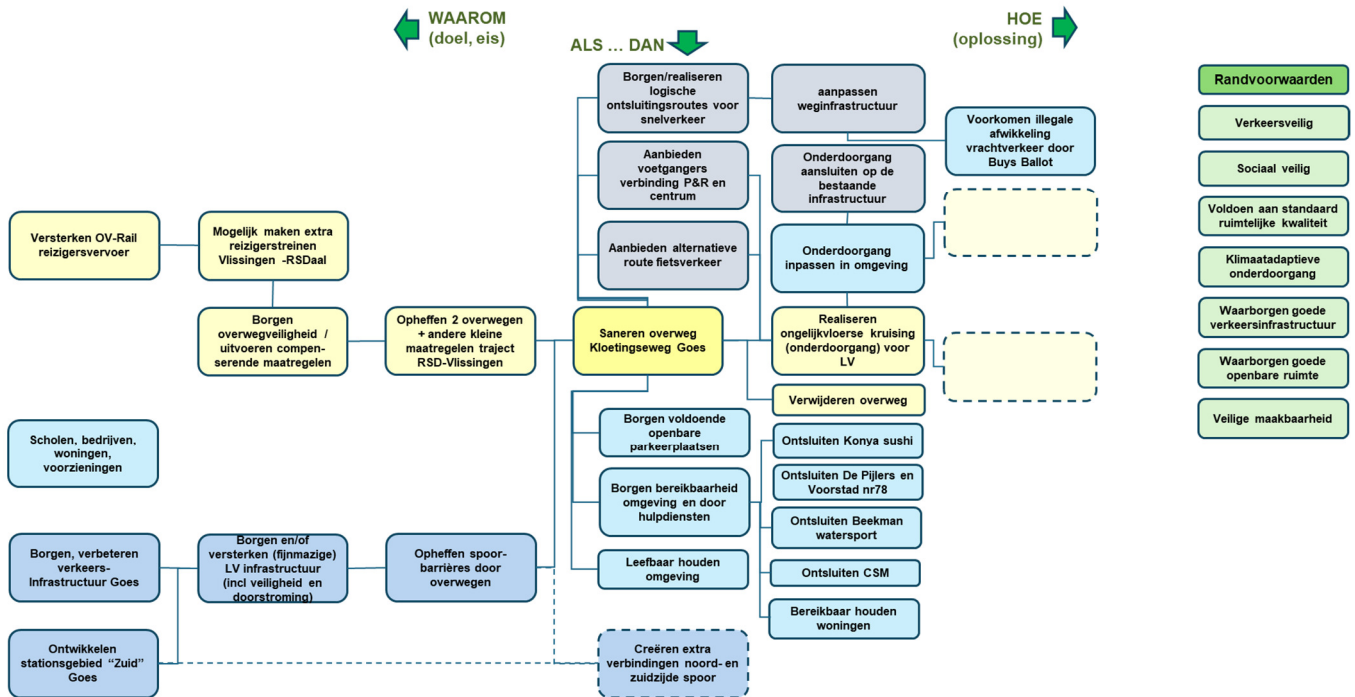
In de sessie van 19 december is door de deelnemers eenduidig vastgesteld dat de VE-studie zich daarom voor het vervolg van de studie richt op de best-value oplossing op de locatie Kloetingseweg.

4 Functies en functieanalyse

De functieanalyse is een belangrijke pijler van Value Engineering. Er zijn verscheidene functieanalyse technieken. In deze VE studie is gebruik gemaakt van het zogenaamde FAST diagram, hier Functieschema genoemd. In het Functieschema worden de functies van het systeem geordend in Hoe?-relaties (van links naar rechts), Waarom?- relaties (van rechts naar links) en "Als..dan" - relaties (van boven naar beneden). Het Functieschema geeft inzicht in de doelstelling van het project en de wijze waarop invulling wordt gegeven aan deze doelstelling. In onderstaand schema staan links de hogere orde doelen en meer naar rechts de doelen waaraan een toekomstige oplossing moet voldoen. Van de oplossing is in deze fase alleen aangenomen dat deze bestaat uit een onderdoorgang. Voor deze oplossing in de vorm van een onderdoorgang zijn voor een betere inschatting van de haalbaarheid zoekrichtingen geformuleerd (zie H6). Daadwerkelijke invulling "het bedenken en uitwerking van oplossingen" vindt plaats in de volgende planfase in samenspraak met de omgeving.

In het onderstaande functieschema is het saneren van de overweg Kloetingseweg de centrale functie. Links daarvan staat het waarom ProRail en het ministerie dit graag willen (vanuit regelgeving overwegveiligheid) en in lichtblauw waarom het voor de gemeente interessant is. Als de overweg opgeheven wordt dan moet er rekening gehouden worden met de functies op en rondom de overweg (als - dan relatie). Deze staan onder en boven "saneren overweg Kloetingseweg Goes". Meer naar rechts staan hoe deze functies ingevuld kunnen worden. Nu nog met een functionele omschrijving; in een vervolproces worden hier concrete oplossingen voor geformuleerd. Tot slot rechts in het functieschema staan randvoorwaarden waaraan de toekomstige oplossing moet voldoen.

Functieschema



5 Toetscriteria en -kaders

Op basis van de issue – en functieanalyse zijn criteria in hoofdlijnen gedefinieerd. Aan hand hiervan vindt de impactanalyse plaats van de verschillende zoekrichtingen. De criteria en kaders zijn hieronder omschreven. Daarnaast zijn de criteria uitgebreid opgenomen in de bijlagen (zie bijlage 2 Ontwerpuitgangspunten en -kaders & bijlage 3 Impactanalyse). Voor deze fase zijn dit de onderscheidende criteria. In de volgende fase kunnen nog aanvullingen worden toegevoegd. Zo kan bij duurzaamheid bijvoorbeeld ook worden gedacht aan beperking CO2 uitstoot, circulair, natuurinclusief en biodiversiteit.

	Criterium	Toelichting (wat is de impact van deze zoekrichting op ?)
1	Verkeerskundig (hoofdverkeersstructuur)	
	<i>Langzaam verkeer</i>	
		Routes (versterken en borgen logische routing, toekomstvastheid, fijnmazigheid lv-netwerk)
	door onderdoorgang	Fiets noord-zuid-route vv
	door onderdoorgang	Fiets komend vanuit west -> spoor kruisend naar zuid vice versa
	door onderdoorgang	Verbinding stad -P&R/stationsgebied (voetgangers)
	door onderdoorgang	Gebruik onderdoorgang (min/max comfort = helling en breedte)
	buiten onderdoorgang	Impact op andere routes o.a. fietsverkeer Patijnweg - Voorstad (oost--> noord)
	buiten onderdoorgang	Fietsverbinding oost-west zuidkant vv
	buiten onderdoorgang	Fietsverbinding oost-west noordkant vv
	<i>Snelverkeer</i>	
		Snelverkeer rechtsaf vanaf Van der Spiegelstraat naar Kloetingseweg
		Afwikkeling doorgaand snelverkeer Van de Spiegelstraat (N289)
		Vanaf Patijnweg naar Voorstad
2	Inpasbaarheid & Bouwbaarheid	
	eindsituatie	Is er voldoende ruimte? Kan het ontwerp technisch & ruimtelijk worden gemaakt?
	bouwfase	Overlast tijdens bouw, impact op directe omgeving (schade, tijdelijke maatregelen e.d.)
	bouwfase	Doorstroming tijdens bouw (fietsroutes, snelverkeer noordzijde m.n. Patijnweg)
3	Conditionering	
		Grondverwerving, verleggen K&L, aanpassingen spoorinfra, e.d. (wat moet er gebeuren om te kunnen bouwen?)
4	Omgeving	
		Ontsluiting/bereikbaarheid perceel/gebied - Zuidzijde (woningen Kloetingseweg, CSM, Beekman; Willem Zelleweg) - Noordzijde (woningen Voorstad, Sushi)
		Parkeerplaatsen bewoners en bedrijven - zuidzijde (bewoners Kloetingseweg oostzijde) - noordzijde (bewoners westzijde Voorstad + Sushi)
		Uitstraling/vormgeving openbare ruimte
		Leefbaarheid (geluid, trilling, emissies)
		Draagvlak
5	Veiligheid	
		Verkeersveiligheid voetgangers en fiets-, en snelverkeer
		Spoorverkeer
		Sociale veiligheid
6	Beheer en onderhoud (beheerbaar & bereikbaar voor onderhoud)	
7	Duurzaamheid (hoeveelheid en soort materiaal)	
8	Planning	
		doorlooptijd voorbereiding & uitvoering
		Juridisch planologisch (inclusief verwerving)
		Treinrije periodes
9	Financieel	
		Investeringskosten
		Beheer en onderhoudskosten

6 Zoekrichtingen

Zoekrichtingen: met het VE team zijn verschillende zoekrichtingen gedefinieerd om zo meer inzicht te verkrijgen wat de impact is als verschillende ontwerp invalshoeken als maatgevend worden genomen. De zoekrichtingen hebben zich toegespitst op de invulling van de hoofdfuncties van het spoorkruisende verkeer, de spoorkruisende verbinding voor voetgangers en hoofd fietsroute.

De zoekrichtingen voldoen allemaal aan de randvoorwaarden zoals verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Ideeën met scherpe bochten, onvoldoende zichtlijnen en dergelijke zijn daarom terzijde gelegd. Voor het bepalen van hellingslengtes en -percentages is gebruik gemaakt van de berekening uit bijlage 5..

NB Bij het formuleren van de zoekrichtingen voor de onderdoorgang is de functie van snelverkeer dat in één richting vanaf de Van Der Spiegelstraat naar de Kloetingseweg gaat (nog) niet als eis meegenomen. Het zal gezien de beschikbare ruimte (breedte en hoogte) en qua aansluiting leiden tot een zeer dure en vrijwel onmogelijk inpasbare oplossing. Ook zal dit conflicteren met de hoofdfuncties die over de overweg gaan (verbinding voetgangers en hoofd fietsroute). Bovendien lijken er voor invulling van deze snelverkeersroute geschikte alternatieven aanwezig. In de volgende fase zullen deze aannames in afstemming met de omgeving worden gevalideerd en kan (zo gewenst) verder onderzoek naar een variant met snelverkeer in een richting plaatsvinden.

Op basis van de impactanalyse (zie H7) kan een betere inschatting worden gemaakt of een onderdoorgang onder het spoor ter plaatse van huidige overweg in de Kloetingseweg haalbaar is.

Met het VE-team zijn de volgende zoekrichtingen gedefinieerd:

A. Aanbevolen CROW maatvoering onderdoorgang en wegprofielen

Deze zoekrichting gaat uit van een optimale onderdoorgang voor fietser en voetganger.

B. Minimale maatvoering onderdoorgang en wegprofielen

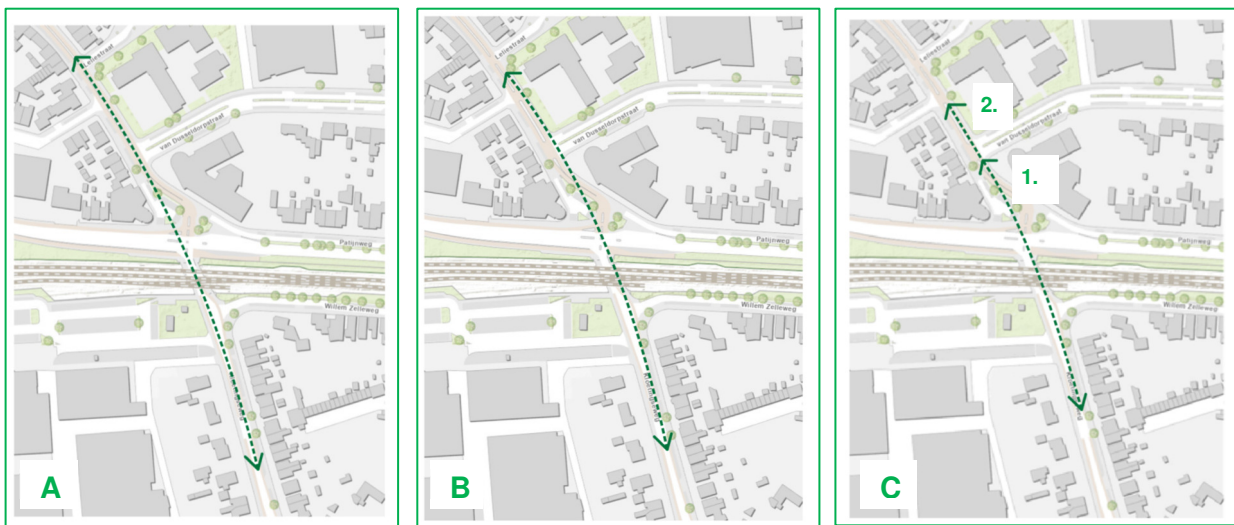
Deze zoekrichting gaat uit van een minimale doorrijhoogte en breedte, maar heeft nog wel een optimale comfortabele helling.

C. Onderdoorgang binnen logische dwangpunten

Deze zoekrichting gaat uit van een minimale doorrijhoogte en breedte en de lengte wordt begrensd door logische dwangpunten. De dwangpunten zorgen voor meer ruimte voor inpassing in en aansluiting op de omgeving. De helling wordt steiler en korter. Er zijn twee sub-zoekrichtingen:

1. Dwangpunten Kloetingseweg nr. 9 en Van Dusseldorpstraat.
2. Dwangpunten Kloetingseweg nr. 9 en Blaubeenstraat.

De verschillende zoekrichtingen worden hierna uitgebreid omschreven (voor nadere info zie ook bijlage 2).

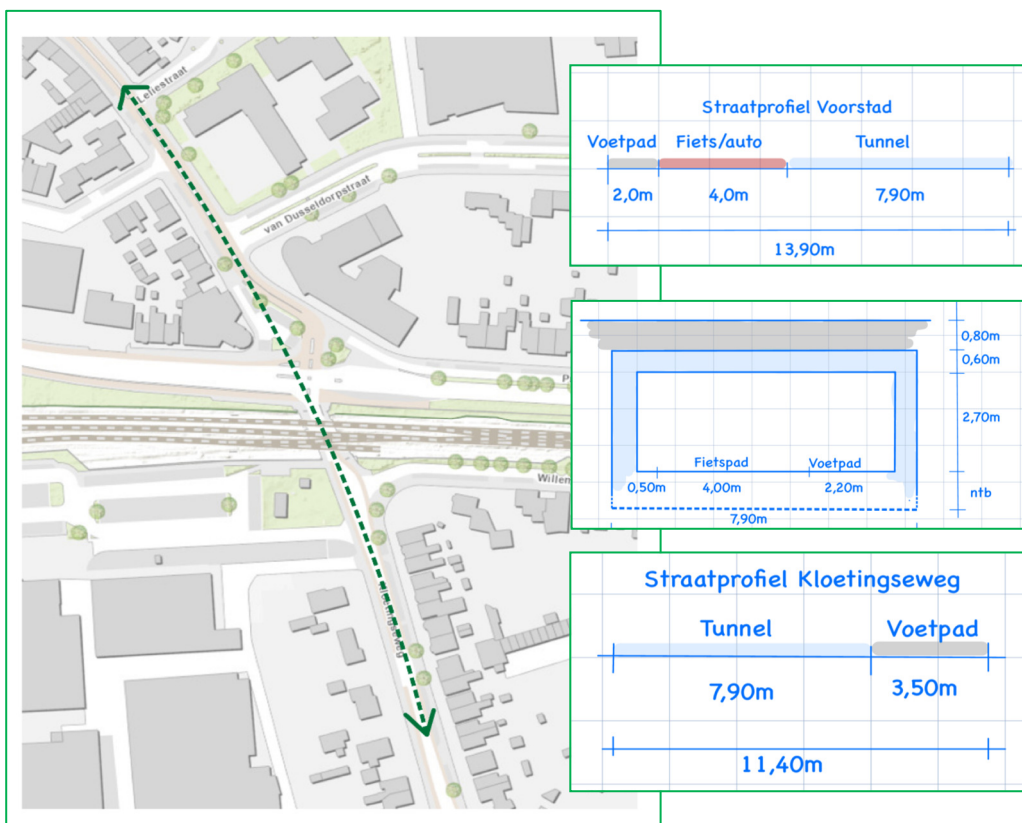


Bij alle zoekrichtingen is het uitgangspunt dat spoor 503 wordt ingekort en het derde spoor of het veiligheidskopspoor niet op het kunstwerk komt. Het doel hiervan is om de onderdoorgang aan de zuidzijde zo kort mogelijk te houden. Voor het inkorten van spoor 503 dient wel toestemming te worden gegeven (na consultatie van o.a. vervoerders) door ProRail Capaciteitsmanagement.

A. Aanbevolen CROW maatvoering onderdoorgang en wegprofielen

Deze zoekrichting gaat uit van een optimale onderdoorgang voor fietser en voetganger.

De zoekrichting bestaat uit een onderdoorgang voor langzaam verkeer met een fietspad van 4,0m breed, een voetpad van 2,0m breed, heeft een doorrijhoogte van 2,70m en een totale lengte van circa 294 meter. De te overbruggen hoogte aan de noordzijde is 3,90m en het bijbehorende hellingspercentage 2,5%. Aan de zuidzijde is de te overbruggen hoogte 3,48m en het bijbehorende hellingspercentage 2,8%.



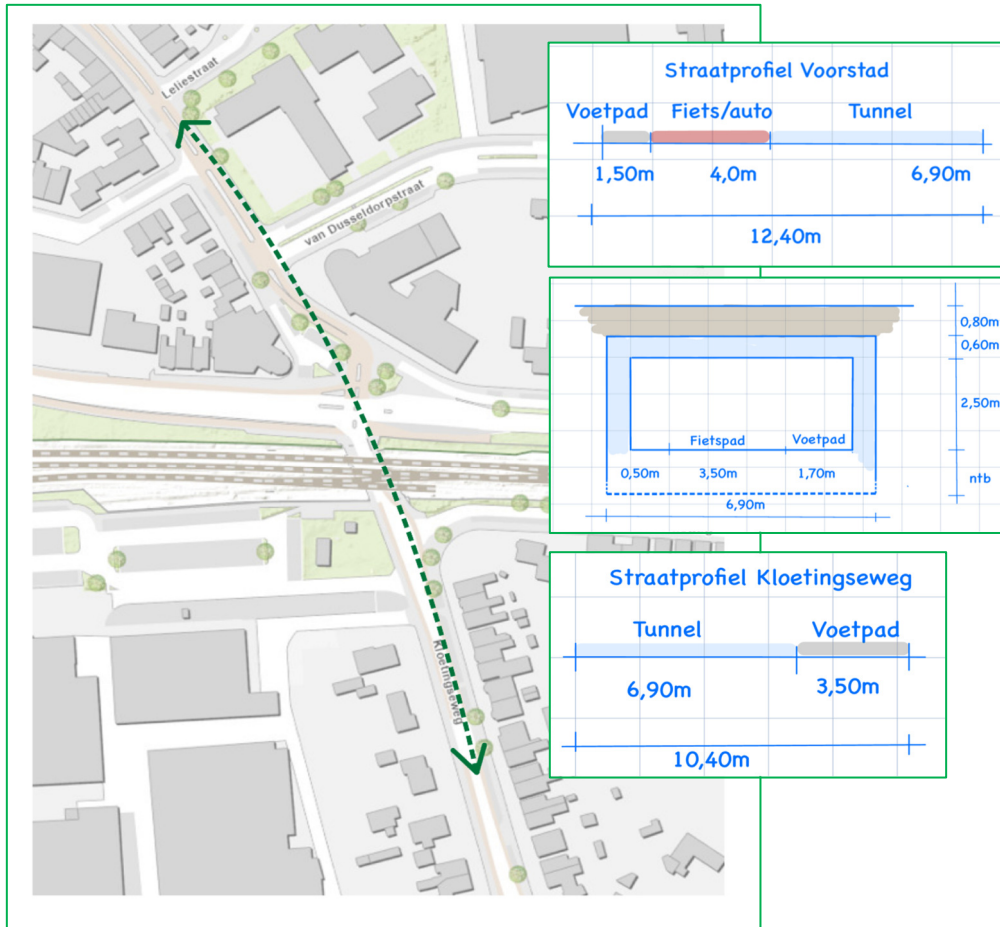
De onderdoorgang kruist zo haaks mogelijk het spoor. De onderdoorgang gaat ook onder de N289 (Van de Spiegelstraat/ Patijnweg) door. De N289 wordt zo nodig verhoogd, zodat deze niet kritisch is in het profiel van de onderdoorgang (de hoogtematen van de Railinfrastructuur zijn bepalend). Aan de noordzijde sluit de onderdoorgang aan op de bestaande infrastructuur net voorbij de Leliestraat. Aan de zuidzijde eindigt de onderdoorgang ongeveer ter hoogte van Kloetingseweg nr. 13.

B. Minimale maatvoering onderdoorgang en wegprofielen met helling conform CROW

Deze zoekrichting gaat uit van een minimale doorrijhoogte en breedte, maar heeft nog wel een optimale comfortabele helling.

De zoekrichting bestaat uit een onderdoorgang voor langzaam verkeer met een fietspad van 3,5m breed, een voetpad van 1,70m breed, heeft een doorrijhoogte van 2,50m en een heeft een totale lengte van circa 263 meter. De te overbruggen hoogte aan de noordzijde is 3,70m en het bijbehorende hellingspercentage 2,65%. Aan de zuidzijde is de te overbruggen hoogte 3,28m en het bijbehorende hellingspercentage 3,0%.

De onderdoorgang kruist zo haaks mogelijk het spoor. De onderdoorgang gaat ook onder de N289 (Van de Spiegelstraat/ Patijnweg) door. De 289 wordt zo nodig verhoogd, zodat deze niet kritisch is in het profiel van de onderdoorgang. Aan de noordzijde sluit de onderdoorgang aan op de bestaande infrastructuur net voorbij de Blaubeenstraat. Aan de zuidzijde eindigt de onderdoorgang ongeveer ter hoogte van Kloetingseweg nr. 11.



C. Onderdoorgang binnen logische dwangpunten en minimale maten wegprofielen en onderdoorrijhoogte waarbij de helling steiler is dan conform CROW

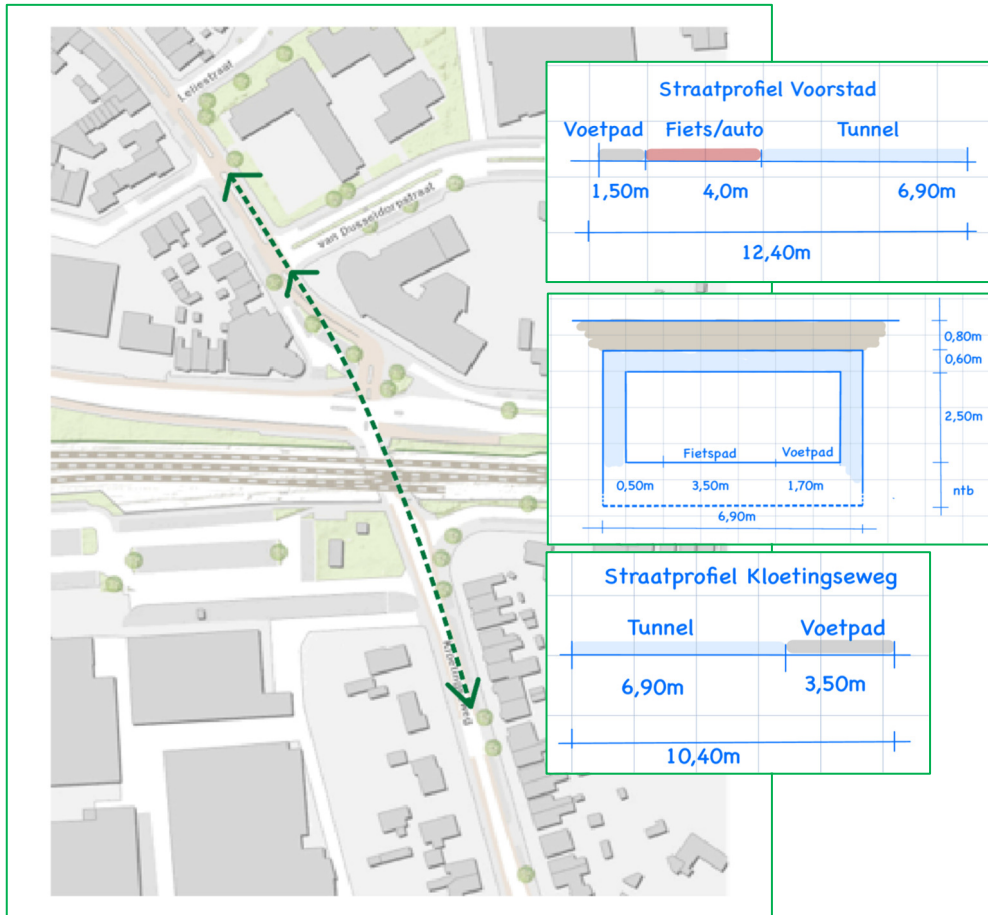
Deze zoekrichting gaat uit van een minimale doorrijhoogte en breedte en de lengte wordt begrensd door logische dwangpunten. De dwangpunten zorgen voor meer ruimte voor inpassing in en aansluiting op de omgeving. De helling wordt steiler en korter.

De zoekrichting bestaat uit een onderdoorgang voor langzaam verkeer met een fietspad van 3,5m breed, een voetpad van 1,70m breed en heeft een doorrijhoogte van 2,50m. Het hellingpercentage en de lengte wordt bepaald door het dwangpunt.

De onderdoorgang kruist zo haaks mogelijk het spoor. De onderdoorgang gaat ook onder de N289 (Van de Spiegelstraat/ Patijnweg) door. De 289 wordt zo nodig verhoogd, zodat deze niet kritisch is in het profiel van de onderdoorgang. Aan de noordzijde sluit de onderdoorgang aan op de bestaande infrastructuur net voor 1) de Van Dusseldorpstraat of 2) de Blaubeenstraat. Aan de zuidzijde eindigt de onderdoorgang ter hoogte van Kloetingseweg nr.9.

Er zijn dus twee sub-zoekrichtingen:

1. Dwangpunten: Kloetingseweg nr. 9 en **Van Dusseldorpstraat**. Lengte onderdoorgang 177m. Te overbruggen hoogte noordzijde 3,70m en zuidzijde 3,28m. Hellingpercentage noordzijde 4,93% en zuidzijde 3,67%
2. Dwangpunten: Kloetingseweg nr. 9 en **Blaubeenstraat**. Lengte onderdoorgang 207m. Te overbruggen hoogte noordzijde 3,70m en zuidzijde 3,28m. Hellingpercentage noordzijde 3,17% en zuidzijde 3,67%.



7 Impactanalyse zoekrichtingen

In hoofdstuk 5 zijn de criteria geformuleerd. In hoofdstuk 6 zijn de zoekrichtingen omschreven en toegelicht. In dit hoofdstuk zijn de resultaten weergegeven van de 4^e en aanvullende 5^e sessie van de VE-studie, waarin de impact van de diverse zoekrichtingen is besproken en gezamenlijk ingevuld. De hellinglengtes en hellingpercentages van de zoekrichtingen zijn daarbij getoetst aan de landelijke CROW richtlijnen en het gemeentelijk fietsbeleid.

Voor een beter beeld van hoe een zoekrichting ingepast kan worden heeft de gemeente twee ideeschetsen gemaakt. Deze hebben geen verdere status. Ze zijn opgenomen in bijlage 4 van dit document.

In de matrix op de volgende pagina staan de criteria in de linkerkolom. Per criterium is horizontaal de impact af te lezen van de verschillende zoekrichtingen. De huidige situatie is waar relevant als uitgangspunt genomen en als neutraal gedefinieerd. In de bijlage van dit document is in de waarderingsvelden ook de inhoudelijke argumentatie weergegeven. Hier is omwille van de leesbaarheid en overzicht alleen de impact in kleur opgenomen.

De zoekrichtingen:

Concept zoekrichtingen			
A) Aanbevolen CROW maatvoering onderdoorgang en wegprofielen algemeen	B) Minimale maatvoering onderdoorgang en wegprofielen algemeen	C) Onderdoorgang binnen logische dwangpunten	
Doorrijdhoogte 2,70m, breedte onderdoorgang 7,90m	Doorrijdhoogte 2,50m, breedte onderdoorgang 6,90m	1) Kloetingseweg nr 9 en van Dusseldorpstraat Doorrijdhoogte 2,50m, breedte onderdoorgang 6,90m	2) Kloetingseweg nr 9 en Blaaubeenstraat Doorrijdhoogte 2,50m, breedte onderdoorgang 6,90m

Navolgend zijn alleen de letters van de zoekrichting opgenomen.

Uit de waardering blijkt dat een brede en lange, flauwe onderdoorgang (zoekrichting A) gunstig is voor de fietsers door de onderdoorgang, terwijl de kortste, smalste zoekrichting (zoekrichting C1) niet voldoet aan de gebruikseisen van de onderdoorgang. Daarentegen is deze smalle, korte zoekrichting veel beter inpasbaar, kunnen routes hier goed op aansluiten en zijn de kosten het laagst.

De andere twee zoekrichtingen B en C2 zitten hier tussen in qua positieve en negatieve impact.

Waardering	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #FFFF00; border: 1px solid black; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black;"></div> </div>	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #FFFF00; border: 1px solid black; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black;"></div> </div>	Concept zoekrichtingen						
			Huidige situatie	A)	B)	C1)	C2)		
Criteria									
1 Verkeerskundig (hoofdverkeersstructuur)									
Langzaam verkeer									
door onderdoorgang fiets noord-zuid-route vv									
door onderdoorgang fiets komend vanuit west -> spoor kruisend naar zuid vice versa Fietsverkeer oost -> spoor kruisend naar zuid vice versa									
door onderdoorgang verbinding stad -P&R/stationsgebied (voetgangers)									
door onderdoorgang Gebruik onderdoorgang (min/max comfort = helling en breedte)	nvt								
buiten onderdoorgang impact op andere routes o.a. fietsverkeer Patijnweg - Voorstad (oost-> noord)									
buiten onderdoorgang fietsverbinding oost-west zuidkant v.v.									
buiten onderdoorgang fietsverbinding oost-west noordkant v.v.									
Snelverkeer									
Snelverkeer rechtsaf vanaf Van de Spiegelstraat naar Kloetingseweg									
afwikkeling overig snelverkeer van de Spiegelstraat (N289)									
Vanaf Patijnweg naar Voorstad									
2 Inpasbaarheid & Bouwbaarheid									
eindsituatie Is er voldoende ruimte? Kan het ontwerp technisch & ruimtelijk worden gemaakt?	nvt								
bouwfase Overlast tijdens bouw, impact op directe omgeving (schade, tijdelijke maatregelen e.d.)	nvt								
bouwfase Doorstroming tijdens bouw (fietsroutes, snelverkeer noordzijde mn Patijnweg)	nvt								
3 Conditionering									
Grondverwerving, verleggen K&L, aanpassingen spoorinfra, e.d. (wat moet er gebeuren om te kunnen bouwen?)	nvt								
4 Omgeving									
Ontsluiting/bereikbaarheid perceel/gebied - Zuidzijde (woningen Kloetingseweg, CSM, Beekman; Willem Zelleweg) - Noordzijde (woningen Voorstad, Sushi)									
Parkeerplaatsen bewoners en bedrijven - zuidzijde (bewoners Kloetingseweg oostzijde) - noordzijde (bewoners westzijde Voorstad + Sushi)									
Uitstraling/vormgeving openbare ruimte									
Leefbaarheid (geluid, trilling, emissies)									
Draagvlak		onderdeel participatietraject							
5 Veiligheid									
verkeersveiligheid voetgangers en fiets-, en snelverkeer									
spoorverkeer									
sociale veiligheid									
6 Beheer en onderhoud (beheerbaar & bereikbaar voor onderhoud)	nvt								
7 Duurzaamheid (hoeveelheid en soort materiaal)	nvt								
8 Planning									
doorlooptijd voorbereiding & uitvoering	nvt								
juridisch planologisch (incl verwerving)	nvt								
treinvrije periodes									
9 Financieel									
investeringskosten	nvt								
beheer en onderhoudskosten	nvt								

Opgemerkt dient te worden dat in deze fase (zonder uitgetekende oplossingen) het moeilijk is om de impact van de zoekrichtingen voor bouwfase te beoordelen. Daarom zijn deze niet ingevuld. Wel heeft elke oplossing negatieve impact.

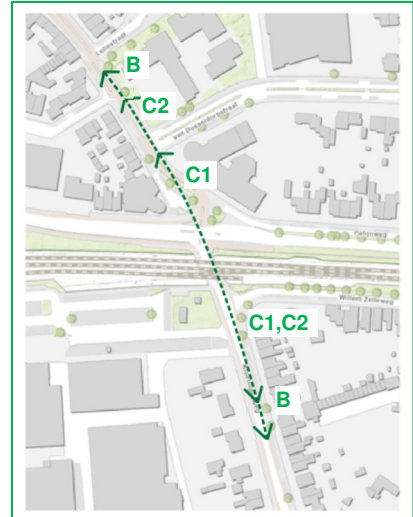
Ook de impact van draagvlak is moeilijk in te vullen en daarom niet beoordeeld. Hiervoor willen ProRail en de gemeente eerst uitgebreid in gesprek met de omgeving.

8 Conclusies

Op basis van de impactanalyse van de verschillende zoekrichtingen kan een betere inschatting worden gemaakt door ProRail en de gemeente Goes in hoeverre met de kennis van nu en met welke voorwaarden en uitgangspunten sanering van de overweg in de Kloetingseweg haalbaar is.

Gezien de zoekrichtingen lijkt een sanering van de overweg Kloetingseweg in combinatie met de realisatie van een onderdoorgang voor langzaam verkeer mogelijk. Er is binnen de zoekrichtingen een onderdoorgang te maken die goed bruikbaar is, die technisch gemaakt kan worden, die inpasbaar is en waarbij voor alle functies in het plangebied een realistische oplossing voorhanden lijkt.

Vanuit waardeperspectief (wat levert het voor alle stakeholders op en wat mag het kosten) zal de sobere en doelmatige oplossing zich in de bandbreedte bevinden tussen zoekrichting B (minimale maten onderdoorgang waarbij het hellingspercentage wel voldoet aan de CROW-norm) en C1 (minimale maten onderdoorgang waarbij het hellingspercentage steiler is dan conform CROW-norm en niet voldoet aan het gemeentelijk fietsbeleid; zie ook bijlage 6 Toetsing hellingspercentages). De zoekrichting C2 valt binnen de bandbreedte van deze zoekrichtingen.



In deze verkennende fase kan voorlopig worden geconcludeerd dat een oplossing haalbaar is. Voor een definitief besluit zullen nog een aantal stappen gezet dienen te worden. Hierbij moet gedacht worden aan het doorlopen van een participatieproces, het mede op basis daarvan uitwerken van de resultaten in mogelijke oplossingen en definitief vaststellen wat de meest sobere en doelmatig oplossing is.

Geadviseerd wordt om instemming te vragen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en van de gemeenteraad van Goes om dit vervolproces op te starten.

Bijlagen

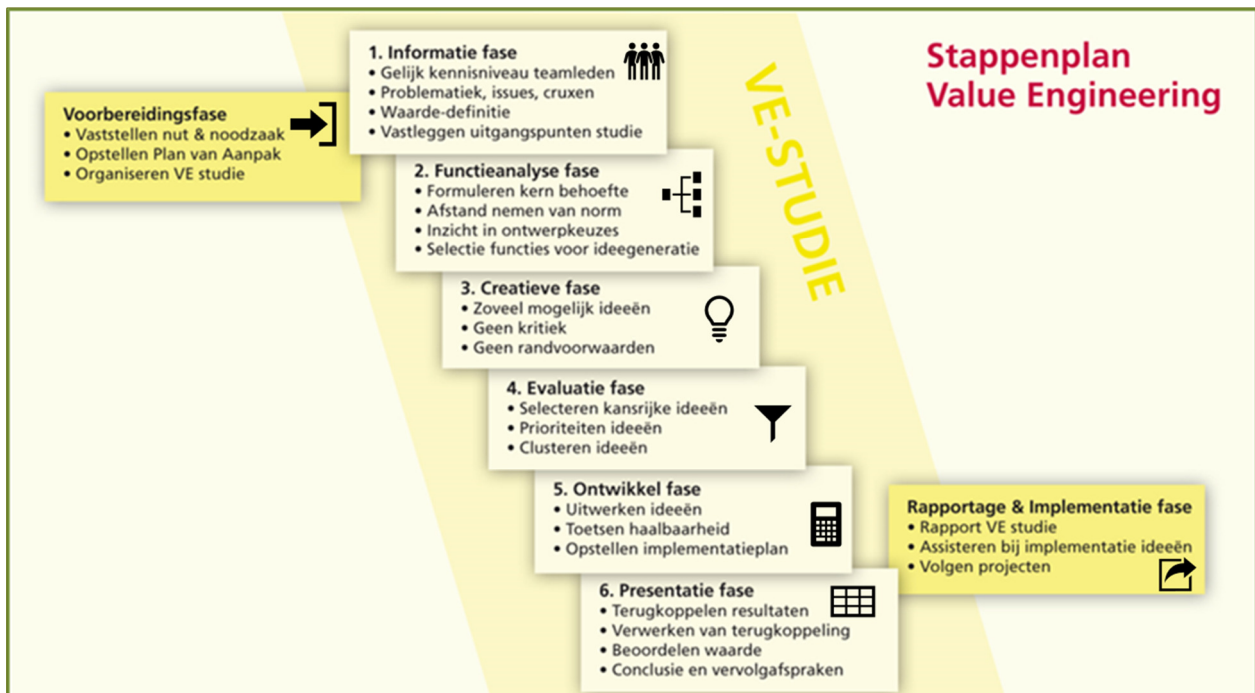
- Bijlage 1 STANDAARD STAPPENPLAN VE STUDIES
- Bijlage 2 Ontwerpuitsgangspunten en -kaders, d.d. 10 06 2024 (separaat document)
- Bijlage 3 Impactanalyse Value studie Kloetingseweg Goes, versie 1.0, definitief d.d. 14 oktober 2024 (separaat document)
- Bijlage 4 Voorbeelden inpassing zoekrichting C2
- Bijlage 5 Berekening hellingen zoekrichtingen 3 juni 2024 (separaat document)
-
- Bijlage 6 24-06-26 Toetsing hellingspercentages (separaat document)
- Bijlage 7 Verslag Witte kruis d.d. 21-03-24 (separaat document)
-
- Bijlage 8 Verslag VRZ en politie d.d. 23-01-24 (separaat document)

Bijlage 1 STANDAARD STAPPENPLAN VALUE ENGINEERING STUDIES

“Value Engineering is een systematische, multidisciplinaire benadering om met behulp van functieanalyse- en creatieve technieken de waarde van een product of proces te verbeteren.”

Onder waarde wordt verstaan de verhouding tussen de mate van presteren van benodigde functionaliteit binnen een systeem en de daarmee gemoeide (levenscyclus)kosten.

$$\text{Waarde} = \frac{\text{Functie + prestatie}}{(\text{levenscyclus-})\text{kosten}}$$



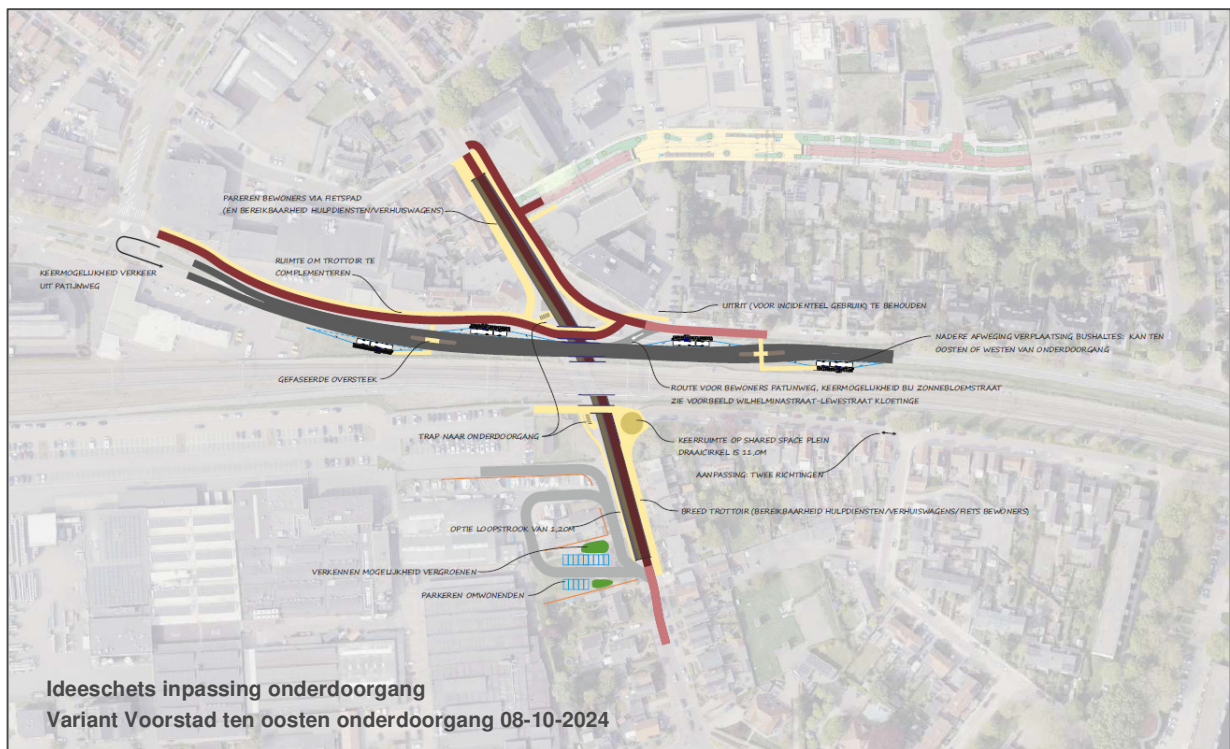
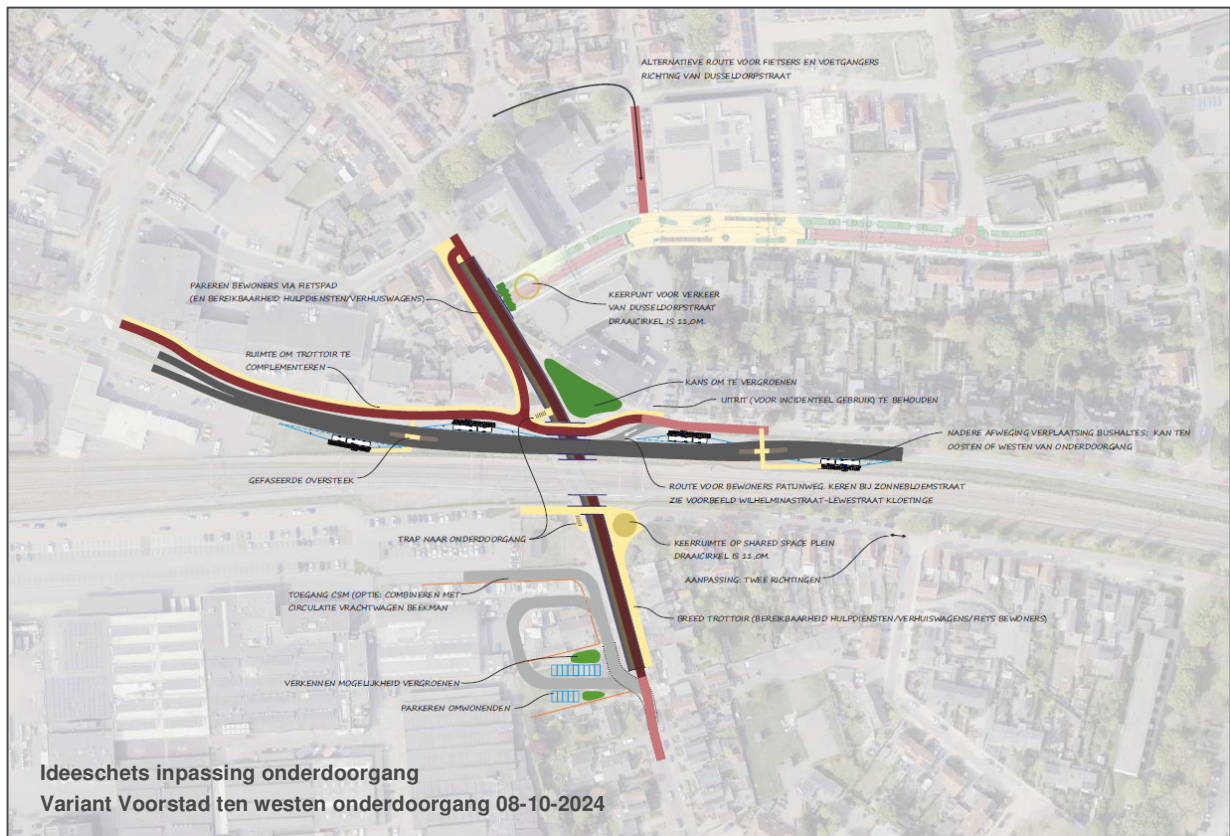
Bijlage 2 Ontwerpuitgangspunten en -kaders

d.d. 10 06 2024 (separaat document)

Bijlage 3 Impactanalyse zoekrichtingen,

Versie1.0, definitief d.d. 14 oktober 2024 (separaat document)

Bijlage 4 Voorbeelden inpassing zoekrichting C2



Bijlage 5 Berekening hellingen zoekrichtingen 3 juni 2024 (separaat document)

Bijlage 6 24-06-26 Toetsing hellingspercentages (separaat document)

Bijlage 7 Verslag Witte kruis d.d. 21-03-24 (separaat document)

Bijlage 8 Verslag VRZ en politie d.d. 23-01-24 (separaat document)

Overzicht ontwerpuitgangspunten en -kaders overwegsanering Kloetingseweg Goes d.d. 10 juni 2024

Algemeen

De mogelijke oplossingen om de bestaande overweg te vervangen door een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een onderdoorgang kennen een aantal (verkeerskundige) uitgangspunten en/of kaders.

Ontwerpuitgangspunten en -kaders	Wenselijk <i>(aanbevolen conform richtlijn CROW)</i>	Minimaal <i>(alleen onder goede argumentatie)</i>	Opmerkingen
Helling onderdoorgang			
• Fietspad	afhankelijk van tunnelenlengte en te overbruggen hoogte		Zie uitwerking verderop in deze notitie
• Voetpad hellingbaan	afhankelijk van tunnelenlengte en te overbruggen hoogte		
Breedte onderdoorgang incl. constructie	7,90m	6,90m	
• Constructiedikte	0,60m (2x)	0,60m (2x)	Aan weerszijden
• Fietspad	4,00m	3,50m	
• Schampstrook fietspad	0,50m	0,50m	
• Voetpad	2,00m	1,50m	
• Schampstrook voetpad	0,20m	0,20m	
Constructiehoogte t.p.v. spoor kruising	4,10m	3,90m	Exclusief dikte vloer
• Hoogte binnenmaat, doorrijhoogte	2,70m	2,50m	
• Constructiedikte spoordek	0,60m		
• Dikte spooropbouw	0,80m		
• Constructiedikte vloer	n.t.b.	n.t.b.	
Breedte spoordek	13,0m	n.t.b.	
• 2 sporen + 2 inspectiepaden + 2 hekwerk = constructiebreedte = ca 13m (4,50m h.o.h. + drukgolfruimte 2,75mx2 + 2x1,0m pad + 2x0,5 hekwerk)			mits obstakelvrij/geen bovenleidingsportalen
Maaiveld in NAP (bron ; inmeting gemeente Goes mei 2024)			
• Bovenkant spoor t.p.v. overweg +0,70 m NAP	n.v.t.	n.v.t.	
• Hoogte rijbaan fietspad onder spoor (diepste punt onderdoorgang)	-3,40m NAP	-3,20m NAP	Afgeleid van doorrijhoogte (2,70 of 2,50) + constructiedikte spoordek + spooropbouw (1,40m)
• Kloetingseweg ter hoogte van nr. 9 ca +0,08m NAP. De te overbruggen hoogte is:	3,48m	3,28m	
• Voorstad t.p.v. de Van Dusseldorpstraat en t.p.v. de Blaauwbeenstraat beide ca +0,50m NAP. De te overbruggen hoogte is :	3,90m	3,70m	

Ontwerputgangspunten en -kaders	Wenselijk <i>(aanbevolen conform richtlijn CROW)</i>	Minimaal <i>(alleen onder goede argumentatie)</i>	Opmerkingen
Onduidelijk is of de N289 en LV dekken dwangpunten worden			Uitgangspunt is dat N289 en LV dekken zo nodig worden opgehoogd.
Grondwaterstand onbekend			Scheelt mogelijk constructiebreedte/lengte
Logische “dwangpunten” lengte onderdoorgang			
<ul style="list-style-type: none"> • Noordzijde, einde onderdoorgang uiterlijk voor de Blaubeenstraat <i>of</i> voor Van Dusseldorpstraat 			
<ul style="list-style-type: none"> • Zuidzijde, einde onderdoorgang uiterlijk ter hoogte van woning Kloetingseweg nr. 9 			

Hellingspercentages en lengtes onderdoorgang

Op basis van de ontwerpuitgangspunten en kaders en de door de gemeente Goes verstrekte tabel "hoogte-hellingspercentage-afstand" van mei 2024 zijn hellingspercentages en lengtes van de onderdoorgang afgeleid. Deze zijn weergegeven in onderstaande tabellen.

Waarden conform beleidsnorm gemeente Goes

Uit de te overbruggen hoogte is het hellingspercentage en bijbehorende lengte onderdoorgang afgeleid.

Maaiveld in NAP (bron inmeting gemeente Goes mei 2024)	Te overbruggen hoogte	Hellingspercentage (tabel gemeente Goes)	Lengte onderdoorgang (tabel gemeente Goes)
Noordzijde			
• Voorstad ca +0,50m NAP. Doorrijhoogte 2,50m	3,70m	2,65%	140m
• Voorstad ca +0,50m NAP. Doorrijhoogte 2,70m	3,90m	2,5%	156m
Zuidzijde			
• Kloetingseweg ca +0,08m NAP. Doorrijhoogte 2,50m	3,28m	3,0%	110m
• Kloetingseweg ca +0,08m NAP. Doorrijhoogte 2,70m	3,48m	2,8%	125m



Waarden uitgaande van dwangpunten

Hier is het hellingspercentage de variabele; de te overbruggen hoogte en lengte onderdoorgang staan vast. In de tabel is ook aangegeven wat de afwijking is in hellingpercentage indien van de ideale helling uitgegaan wordt.

Maaiveld in NAP (bron inmeting gemeente Goes mei 2024)	Te overbruggen hoogte	Hellingspercentage (tabel gemeente Goes)	Hellingspercentage verschil met norm (tabel gemeente Goes)	Lengte onderdoorgang (tabel gemeente Goes)
Noordzijde				
• Dwangpunt Voorstad ter hoogte Van Dusseldorpstraat ca +0,50m NAP. Doorrijhoogte 2,50m	3,70m	4,93%	+2,70%	Ca 75m
• Dwangpunt Voorstad ter hoogte Van Dusseldorpstraat ca +0,50m NAP. Doorrijhoogte 2,70m	3,90m	5,20%	+2,28%	Ca 75m
• Dwangpunt Voorstad, ter hoogte Blaaubeenstraat ca +0,50m NAP. Doorrijhoogte 2,50m	3,70m	3,17%	+0,40%	Ca 115m
• Dwangpunt Voorstad, ter hoogte Blaaubeenstraat ca +0,50m NAP. Doorrijhoogte 2,70m	3,90m	3,35%	+0,80%	Ca 115m
Zuidzijde				
• Dwangpunt Kloetingseweg nr 9 ca +0,08m NAP. Doorrijhoogte 2,50m	3,28m	3,67%	+0,67%	Ca 90m
• Dwangpunt Kloetingseweg nr 9 ca +0,08m NAP. Doorrijhoogte 2,70m	3,48m	3,89%	+1,09%	Ca 90m

Impactanalyse zoekrichtingen						
Project	Wind in de Zeilen, Overwegsanering Kloetingseweg Goes					
Datum	14 oktober 2024					
Waardering	De waarderingkeuze is relatief. Deze is bedoeld om de verschillende zoekrichtingen met elkaar te kunnen vergelijken. Wat is de kracht (positieve impact) en wat is minder sterk (impact ongunstig). De waardering is kort onderbouwd. Voor een uitgebreide omschrijving van de zoekrichting wordt verwezen naar het VE-rapport	Huidige situatie	Concept zoekrichtingen			
			A) Aanbevolen CROW maatvoering onderdoorgang en wegprofielen	B) Minimale maatvoering onderdoorgang en wegprofielen	C) Onderdoorgang binnen logische dwangpunten	
<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div style="background-color: #90EE90; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></div> zeer positief</div> <div style="background-color: #90EE90; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></div> positief						

Berekening hellingen

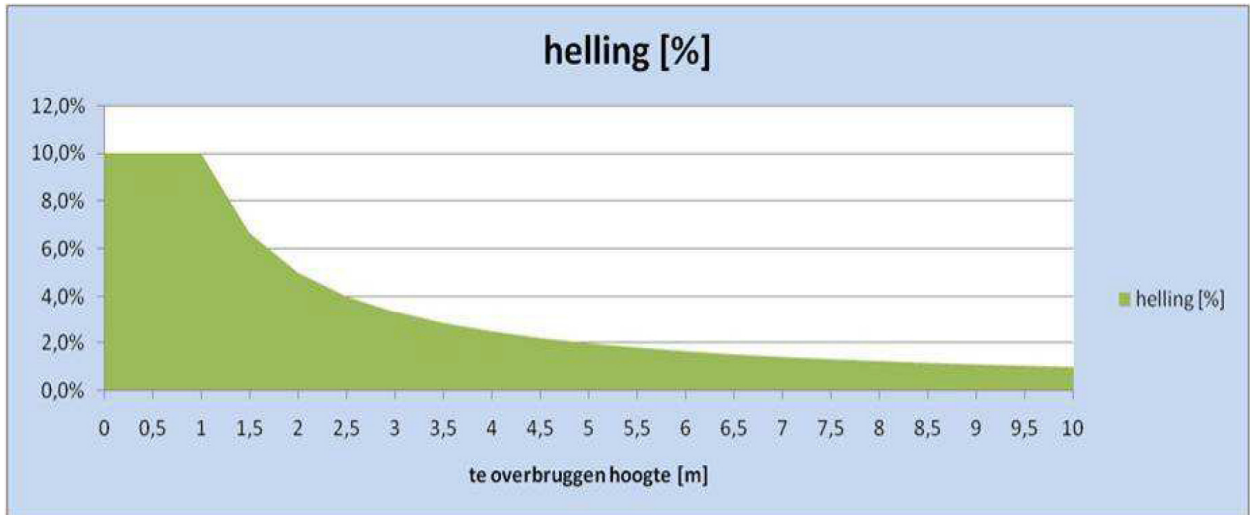
3-6-2024

Gemeente Goes

Joep Stortelder

Stap 1: vastgesteld beleid

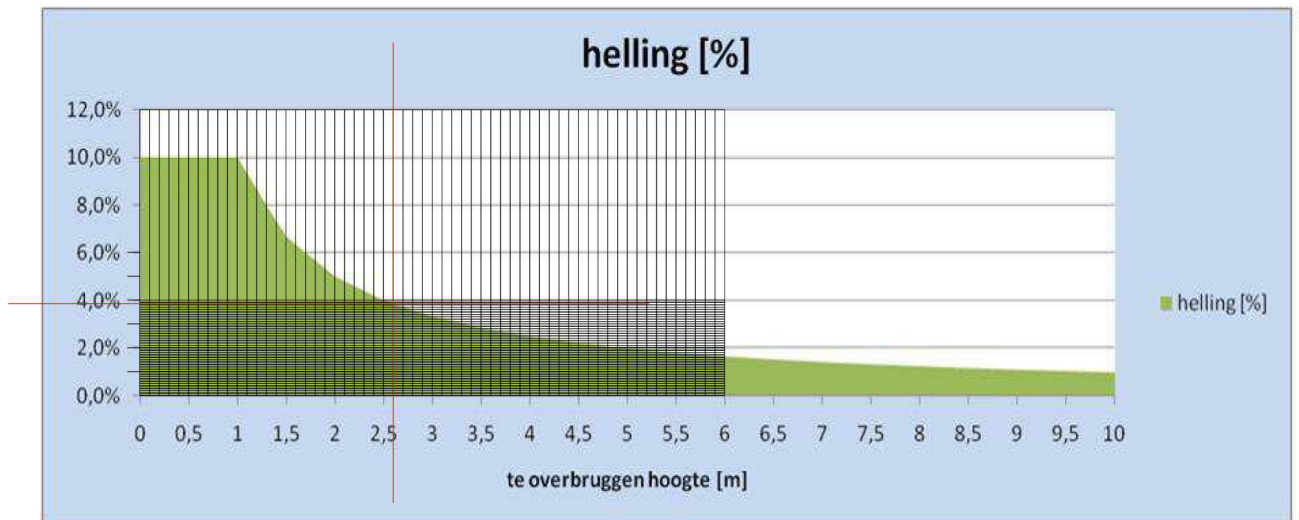
De acceptabele hellingspercentage is afhankelijk van het te overbruggen hoogteverschil.



Actueel en vastgesteld fietsbeleidsplan Goes
"Goes Fietst Verder"

Stap 2: opbouw tabel

Bij iedere hoogte (iedere 0,1 m) is het hellingspercentage bepaald.



2,6 m

3,8%

Stap 3: Berekening lengte helling

Op basis van het hoogteverschil en hellingspercentage is de lengte van de hellingsbaan te berekenen.

Te overbruggen hoogte / Percentage = Lengte

Voorbeeld: $2,6/3,85=67,5$

Te overbruggen hoogte	Percentage	Lengte helling
2,5	3,95%	63,3
2,6	3,85%	67,5
2,7	3,7%	73,0
2,8	3,55%	78,9
2,9	3,4%	85,3
3,0	3,3%	90,9
3,1	3,2%	96,9
3,2	3,1%	103,2
3,3	3,0%	110,0
3,4	2,9%	117,2
3,5	2,8%	125,0
3,6	2,7%	133,3
3,7	2,65%	139,6
3,8	2,6%	146,2
3,9	2,5%	156,0
4,0	2,4%	166,7
4,1	2,35%	174,5
4,2	2,3%	182,6
4,3	2,25%	191,1
4,4	2,2%	200,0
4,5	2,15%	209,3

Stap 4: Berekening standaard hoogtes

Berekening van de totale hoogte (2 varianten)

Vervolgens is percentage en lengte helling af te lezen uit stap 4

1 Diepte fietspad	Doorgang 2,70	Doorgang 2,50
Dikte spooropbouw	0,8	0,8
Constructie spoordek	0,6	0,6
Doorrijhoogte	2,7	2,5
Totaal	4,1	3,9

2 Gegeven hoogte	4,1	3,9
Hellingspercentage	2,35%	2,50%
Lengte onderdoorgang	174,5	156,0

Stap 5: Opmeten van de NAP hoogtes

Door gemeente Goes ingemeten hoogtes

Getoetst aan <https://www.ahn.nl/> die vergelijkbare hoogtes oplevert.



Stap 6: Inteken hoogtes op schetsontwerp



Stap 7: Correctie hoogteverschillen ten opzichte NAP

Voor verschillende lengtes van hellingen (in stappen van 5 meter) inventariseren wat het werkelijk te overbruggen hoogteverschil is.

Voorbeeld zuidzijde

Zuidzijde

Hartafstand rails zuidzijde	NAP overweg	NAP begin helling	Correctie verschil
175	0,70	0,15	-0,55
170	0,70	0,15	-0,55
165	0,70	0,15	-0,55
160	0,70	0,15	-0,55
155	0,70	0,10	-0,60
150	0,70	0,10	-0,60
145	0,70	0,10	-0,60
140	0,70	0,10	-0,60
135	0,70	0,10	-0,60
130	0,70	0,10	-0,60
125	0,70	0,10	-0,60
120	0,70	0,10	-0,60
115	0,70	0,10	-0,60
110	0,70	0,10	-0,60
105	0,70	0,10	-0,60
100	0,70	0,10	-0,60
95	0,70	0,10	-0,60
90	0,70	0,10	-0,60
85	0,70	0,10	-0,60
80	0,70	0,10	-0,60
75	0,70	0,10	-0,60
70	0,70	0,10	-0,60

Stap 8: Correctie hoogteverschillen ten opzichte NAP

Aan de hand van resultaten uit stap 8 is te bepalen hoeveel hoogte werkelijk overbrugd moet worden.

Zuidzijde		
Hartafstand rails zuidzijde	Doorgang 2,70 Hoogteverschil incl. correctie NAP	Doorgang 2,50 Hoogteverschil incl. correctie NAP
175	3,55	3,35
170	3,55	3,35
165	3,55	3,35
160	3,55	3,35
155	3,50	3,30
150	3,50	3,30
145	3,50	3,30
140	3,50	3,30
135	3,50	3,30
130	3,50	3,30
125	3,50	3,30
120	3,50	3,30
115	3,50	3,30
110	3,50	3,30
105	3,50	3,30
100	3,50	3,30
95	3,50	3,30
90	3,50	3,30
85	3,50	3,30
80	3,50	3,30
75	3,50	3,30
70	3,50	3,30

Stap 9: Toetsen

Toetsen werkelijkheid aan tabel van stap 4

- Voor doorgang 2.70 m blijkt op 125 meter voldaan te worden aan de tabel (geel)
- Voor doorgang 2.50 m blijkt op 110 meter voldaan te worden aan de tabel (oranje)

Echter, deze ruimte is niet beschikbaar. Het dwangpunt van de uitrit aan de zuidzijde ligt op 90 meter (paars). Gewenst percentage is 3,00%. In werkelijkheid is het 3,67%

Zuidzijde				
Hartafstand rails zuidzijde	Doorgang 2,70 Norm *	Doorgang 2,50 Norm *	Doorgang 2,70 Hellingspercentage werkelijk	Doorgang 2,50 Hellingspercentage werkelijk
175	2,75%	2,95%	2,03%	1,91%
170	2,75%	2,95%	2,09%	1,97%
165	2,75%	2,95%	2,15%	2,03%
160	2,75%	2,95%	2,22%	2,09%
155	2,80%	3,00%	2,26%	2,13%
150	2,80%	3,00%	2,33%	2,20%
145	2,80%	3,00%	2,41%	2,28%
140	2,80%	3,00%	2,50%	2,36%
135	2,80%	3,00%	2,59%	2,44%
130	2,80%	3,00%	2,69%	2,54%
125	2,80%	3,00%	2,80%	2,64%
120	2,80%	3,00%	2,92%	2,75%
115	2,80%	3,00%	3,04%	2,87%
110	2,80%	3,00%	3,18%	3,00%
105	2,80%	3,00%	3,33%	3,14%
100	2,80%	3,00%	3,50%	3,30%
95	2,80%	3,00%	3,68%	3,47%
90	2,80%	3,00%	3,89%	3,67%
85	2,80%	3,00%	4,12%	3,88%
80	2,80%	3,00%	4,38%	4,13%
75	2,80%	3,00%	4,67%	4,40%
70	2,80%	3,00%	5,00%	4,71%

* Zie tabel blad 1

Toetsing hellingspercentages Kloetingseweg-Voorstad en relatie met doorrijhoogte

Datum: 26-6-2024

Opsteller: Joep Stortelder

1. Inleiding

Voor de conceptschetsen spooronderdoorgang Kloetingseweg-Voorstad zijn de fietshellingen in beeld gebracht met doorrijhoogtes 2,5m en 2,7m. Rekening houdend met de hoogteverschillen in het landschap, het fietsbeleid van de gemeente Goes en logische dwangpunten.

Dit levert de volgende varianten op:

1A. Noordzijde (dwangpunt is Van Dusseldorpstraat op 75 m afstand spoorlijn):

Beleidsnorm bij 2.70 m. doorrijhoogte: Te overbruggen 3,80 m. / lengte hellingbaan 150 m. / 2,60%

Realiseerbaar bij 2.70 m. doorrijhoogte: Te overbruggen 3,90 m. / lengte hellingbaan 75 m. / 5,20%

Beleidsnorm bij 2.50 m. doorrijhoogte: Te overbruggen 3,65 m. / lengte hellingbaan 140 m. / 2,78%

Realiseerbaar bij 2.50 m. doorrijhoogte: Te overbruggen 3,70 m. / lengte hellingbaan 90 m. / 4,93%

1B. Noordzijde (dwangpunt is Blaaubeenstraat op 115 m afstand spoorlijn):

Beleidsnorm bij 2.70 m. doorrijhoogte: Te overbruggen 3,80 m. / lengte hellingbaan 150 m. / 2,60%

Realiseerbaar bij 2.70 m. doorrijhoogte: Te overbruggen 3,65 m. / lengte hellingbaan 115 m. / 3,35%

Beleidsnorm bij 2.50 m. doorrijhoogte: Te overbruggen 3,65 m. / lengte hellingbaan 140 m. / 2,78%

Realiseerbaar bij 2.50 m. doorrijhoogte: Te overbruggen 3,65 m. / lengte hellingbaan 115 m. / 3,17%

2. Zuidzijde (dwangpunt is gewijzigde uitrit woning Kloetingseweg 9 op 90 m afstand spoorlijn):

Beleidsnorm bij 2.70 m. doorrijhoogte: Te overbruggen 3,50 m. / lengte hellingbaan 125 m. / 2,80%

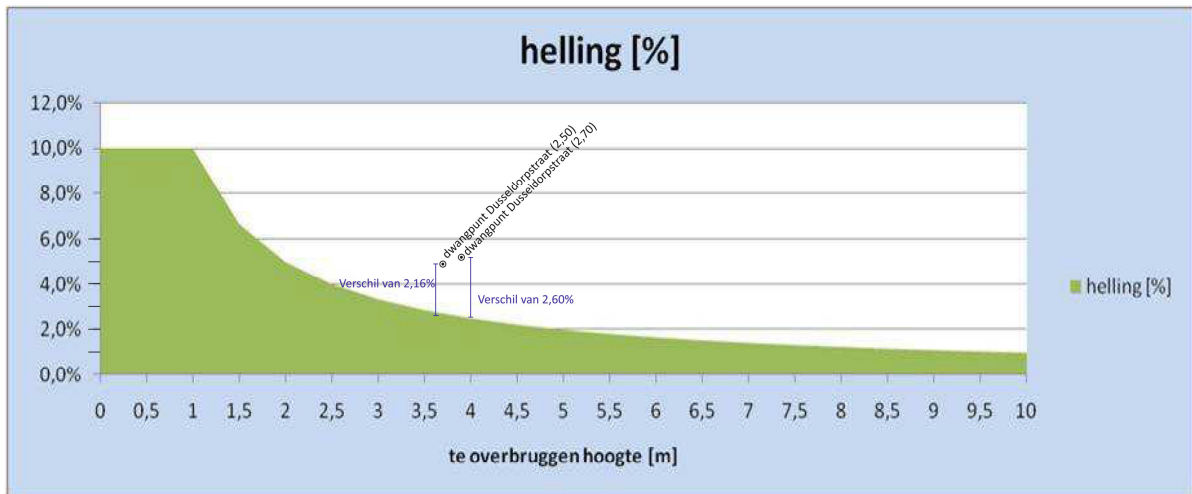
Realiseerbaar bij 2.70 m. doorrijhoogte: Te overbruggen 3,50 m. / lengte hellingbaan 90 m. / 3,89%

Beleidsnorm bij 2.50 m. doorrijhoogte: Te overbruggen 3,30 m. / lengte hellingbaan 110 m. / 3,00%

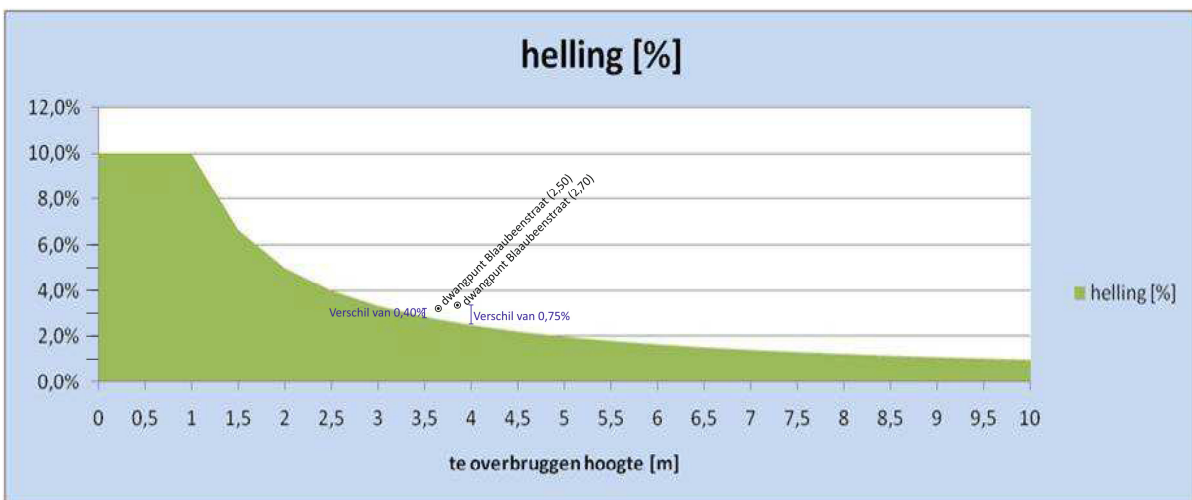
Realiseerbaar bij 2.50 m. doorrijhoogte: Te overbruggen 3,30 m. / lengte hellingbaan 90 m. / 3,67%

2. Percentages in kaart

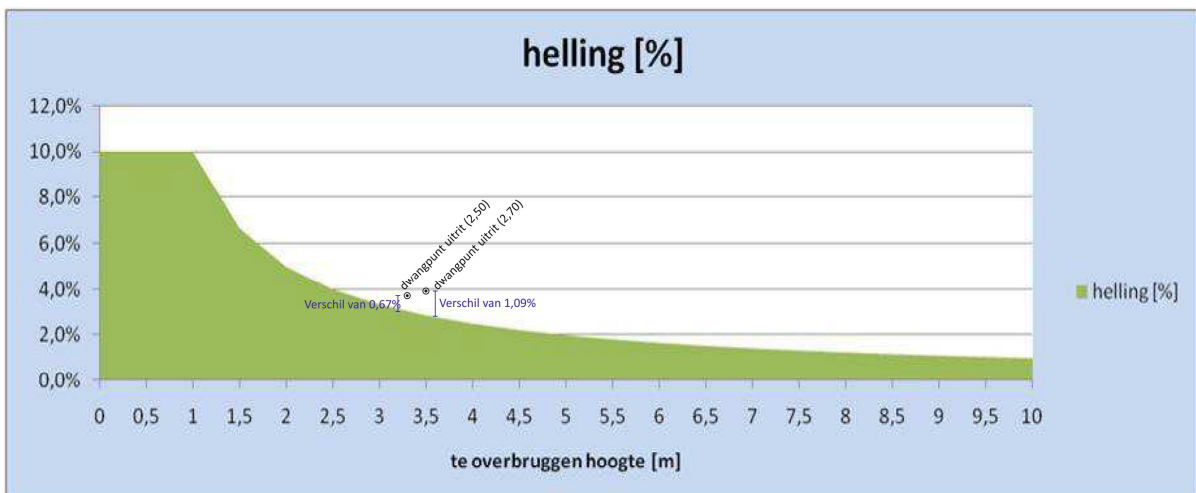
Vervolgstep is dat we de waarde in ons beleidsrapport presenteren. Daarmee is een beter beeld te krijgen van de verschillen.



Resultaten tabel noordzijde: dwangpunt Dusseldorpstraat



Resultaten tabel noordzijde: dwangpunt Blaubeenstraat



Resultaten tabel zuidzijde

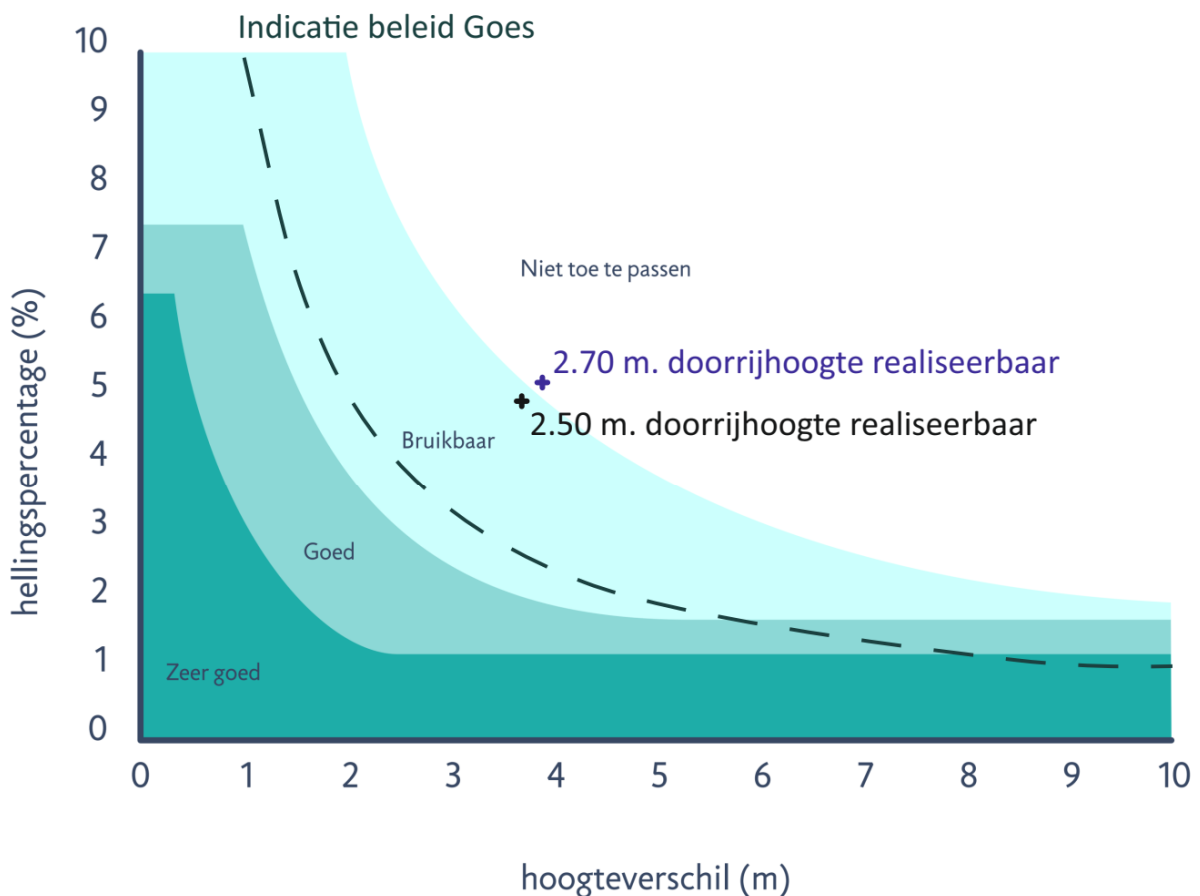
3. Meewegende factoren

- A. Effect wind (binnen de bebouwde kom en geen brug waar je wind op vangt)
- B. E-bike (normmens zit op gewone fiets maar wie echt weinig kracht heeft koopt een e-bike)
- C. Hellingseffect: snelheid van afdaling is deels om te zetten in hoogte. Bij brug is dat niet het geval.

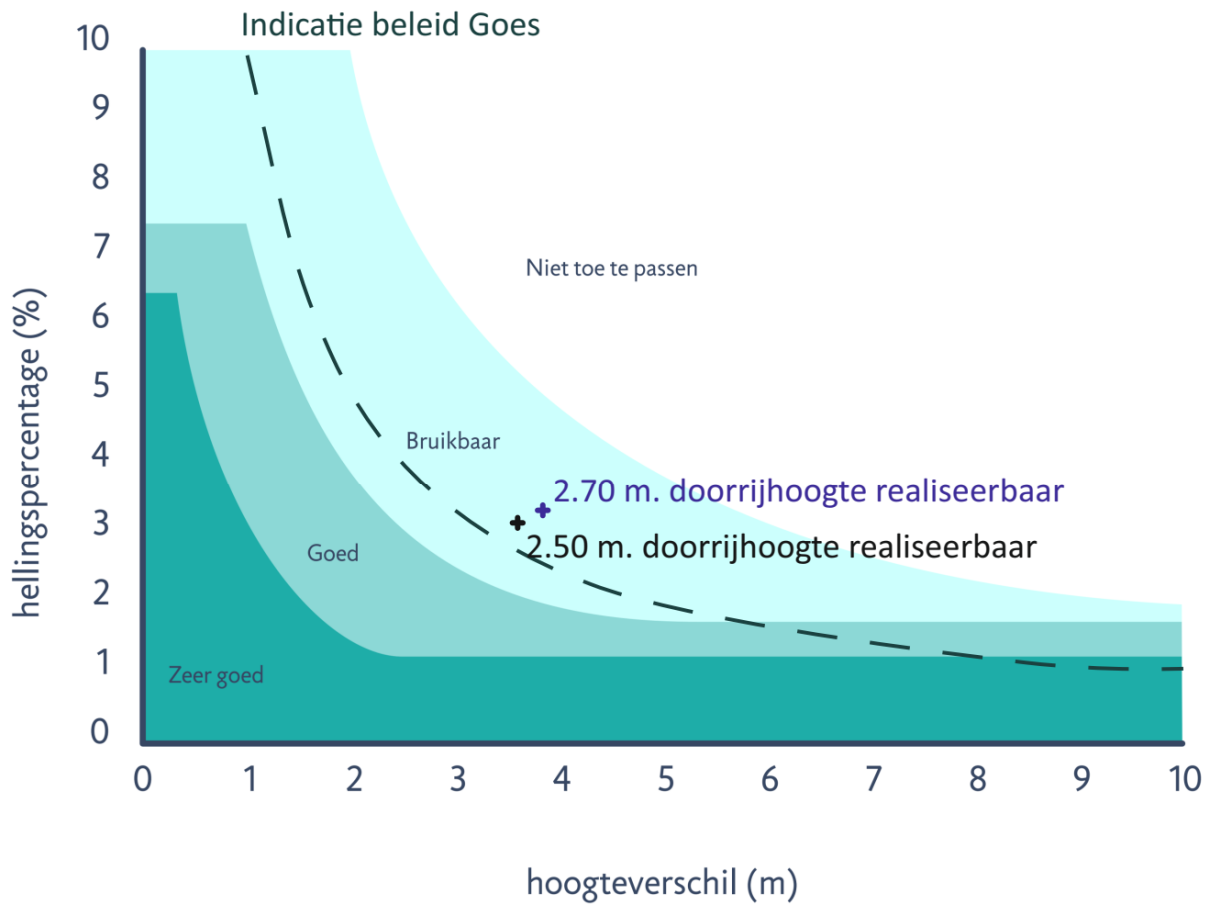
4. Toetsing beleid Goes aan ander beleid

Het is expliciet niet ons doel om ons beleid bij te schaven of te ontcrachten. Wel willen we afwijking in een perspectief zetten. We hebben streven naar het toepassen van ons beleid maar dat blijkt niet helemaal haalbaar.

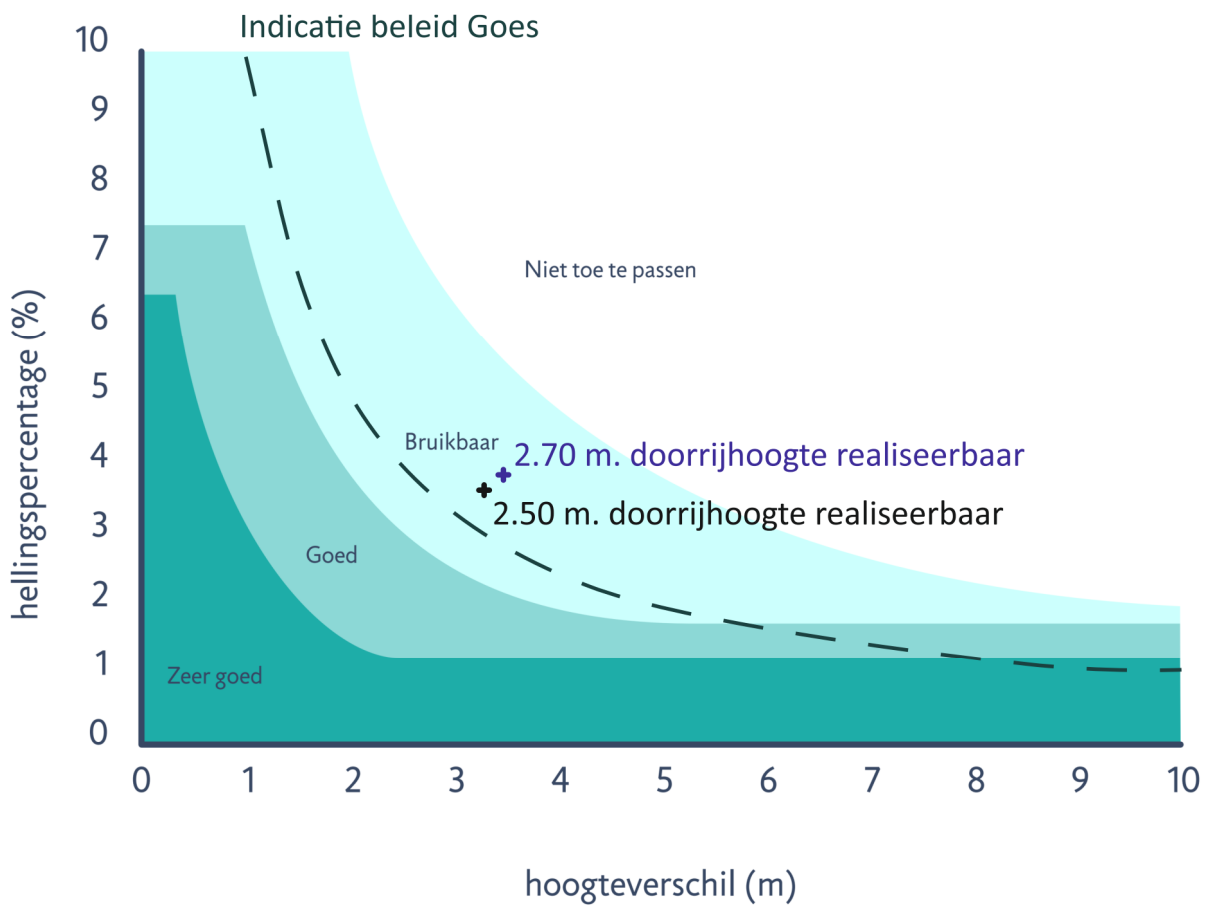
5. Vergelijk met Vlaanderen (Bron: CROW)



Noordzijde: dwangpunt Van Dusseldorpstraat



Noordzijde: dwangpunt Blaaubeenstraat



Noordzijde: dwangpunt uitrit Kloetingseweg

6. Conclusie

- Aansluiten op de Van Dusseldorpstraat is niet haalbaar
- Gelet op overschrijden normen is een flauwere helling belangrijker dan de doorrijhoogte. Doorrijhoogte toepassen van 2,5m.
- De afwijking van de helling ten opzichte van het beleid is nadelig voor het fietscomfort. Maar is zodanig beperkt dat het geen reden is om geen spoonderdoorgang te realiseren.
- Aansluiten op Blaubeenstraat en gewijzigde uitrit Kloetingseweg, kavel Kloetingseweg 9, is haalbaar.

Verslag van bespreking



Aanwezig

Alex van Bakel, Witte Kruis
Giovanni la Gasse, Adviseur openbare orde en veiligheid (gemeente)
Joep Stortelder, Verkeerkundige (gemeente)
Victor de Vries, Projectmanager (gemeente)

Plaats	Stadskantoor Goes
Datum	21 februari 2024
Rapporteur	Victor de Vries
Telefoonnummer	
Onderwerp	Verslag Witte Kruis
Registratienr.	Z23.155942 / D24.1122636
	Pagina 1

Afwezig

-

Huidige situatie:

Actie door

- De overweg wordt met name gebruikt bij opstoppingen en afsluitingen van wegen en spoor kruisingen in de omgeving van de overweg Kloetingseweg.
- Alarmcentrale Zeeland en Brabant is samengevoegd. De lokale bekend van de centralisten is daardoor wisselend.
- In Goes rijden twee ambulances in de ochtend, twee in de middag en één in de nacht. Met overlap. Exclusief geplande ritten.

Uitvoeringsperiode:

- Witte Kruis vraagt aandacht voor de wijze van tijdelijke straatafsluitingen om bereikbaarheid ambulance te waarborgen.

Ingebruikname periode:

- De aanrijtijd kan langer zijn bij opstoppingen, afsluitingen van spoor kruisingen en/of wegoopbrekingen in de omgeving van de overweg Kloetingseweg.
- Ambulancevoertuigen hebben een doorrijhoogte van 2,9m. Het eventueel verkrijgen van een doorrijhoogte van 2,9 m is zeer moeilijk vanwege de lengte van de toeritten.
- Alex gaat intern met een softwareprogramma in beeld brengen, wat het effect is voor het Witte Kruis, als de overweg eruit gaat en de spoor kruising niet meer kan worden gebruikt voor de ambulances, maar eventueel wel voor de rapid/ solovoertuig. Voor het vullen van het softwareprogramma zal het Witte Kruis gebruikmaken van de wijzigingen die op de afbeelding denkbare stedenbouwkundige inbedding 2013 staan afgebeeld (Sheet 4 van de presentatie).
- Victor stuurt de presentatie naar Alex toe.



Na het overleg

Email Alex van Bakel 21 februari 2024

Bij deze even terugkomend op het overleg van vanmorgen.

Zojuist heb ik even gezeten met Jacco hij is bij ons de persoon die kan kijken wat mogelijke wegafsluitingen doen in onze aanrijtijd. Daarbij hebben wij nu de situatie gemaakt, om de Van de Spiegelstraat richting Kloetingseweg definitief te sluiten en andersom. De mogelijke hinder die wij daarvan ondervinden is een minuut langere aanrijtijd, naar de stad toe. Uitgaande van vertrekpunt Hudsonweg 2 is dan ook de conclusie dat het verwaarloosbaar is. Ook jullie genoemde argumenten zoals de aanpassing op jullie plan nu. Daarbij is het ook nog zo dat een solo eenheid van ons wel door de fietsbuis zou mogen en kunnen.

Conclusies per email met Alex van Bakel op 28 februari 2024 afgesproken

Conclusies:

- Het Witte Kruis staat achter de sanering van de overweg en de aanleg van een spooronderdoorgang;
- Het effect op de aanrijtijd richting stad vanuit vertrekplaats Hudsonweg 2 is ongeveer één minuut extra en is daarmee verwaarloosbaar;
- Het Witte Kruis vraagt om het ontwerp van de onderdoorgang zodanig geschikt te maken dat bij calamiteiten er een solovoertuig van het Witte Kruis (formaat personen SUV) doorheen kan rijden.

Beknopt verslag van bespreking



Aanwezig

Henk van Dalflen, Specialist omgevingsveiligheid (VRZ)
Jan Willem Kempeneers, Medewerker operationele voorbereiding, bluswater en bereikbaarheid (VRZ)
John van Tol, Operationele specialist (politie)
Giovanni la Gasse, Adviseur openbare orde en veiligheid (gemeente)
Joep Stortelder, Verkeerkundige (gemeente)
Victor de Vries, Projectmanager (gemeente)

Plaats	Brandweerkazerne Goes
Datum	23 januari 2024
Rapporteur	Victor de Vries
Telefoonnummer	
Onderwerp	Verslag VRZ en politie
Registratienr.	Z23.155942 / D24.1115841
	Pagina 1

Afwezig

A Hofman (Witte Kruis)

Actie door

Victor informeert de partijen over de plannen die het ministerie van I&W heeft om de overweg Kloetingseweg in Goes te saneren en een spooronderdoorgang voor langzaam verkeer aan te leggen. De presentatie wordt toegestuurd naar de aanwezige.

Het Witte Kruis kon niet aanwezig zijn. Met het Witte Kruis zal apart een afspraak mee worden gemaakt. Het verslag van het overleg met het Witte Kruis zal ook naar deze groep worden gestuurd. Zo ook het verslag van deze bespreking naar het Witte Kruis zal worden gestuurd.

ProRail voert in opdracht van het ministerie een Value Engineering studie uit. De gemeente heeft de rol van belangenbehartiger van de openbare ruimte, goede verkeerskundige aansluitingen en het maatschappelijk- en omgeving belang.

De uitkomsten van het overleg zijn:

Politie

- De politie staat achter de sanering van de overweg en de aanleg van een spooronderdoorgang.
- De surveillance voertuigen van de politie hebben een vaste standplaats, politiebureau Goes, maar rijden 24/7 surveillance en komen bij een melding altijd vanuit diverse locaties in en rond Goes aanrijden.
- Mogelijk dat het politiebureau in de toekomst wordt verplaatst naar een locatie buiten de stad.
- Het gebied heeft geen openbaar ordeprobleem.
- Evacuatie is niet in gevaar. De situatie wordt er zelf beter op.
- Verbetering van de verkeersveiligheid.

VRZ

- De VRZ staat achter de sanering van de overweg en de aanleg van een spooronderdoorgang.
- Het effect op de opkomt- en uitruktijd scheelt seconden en is daarmee verwaarloosbaar.
- De overweg wordt voor de uitruk nauwelijks gebruikt door de VRZ.
- Voor de opkomst kan de overweg niet worden gebruikt vanwege het eenrichtingsverkeer.



- Het risico van een spoorongeval neemt af.