

Aan de gemeenteraad

Onderwerp verkeerssituatie Achter de Hoven/Willem Lodeijkstraat  
Uw kenmerk -  
Ons kenmerk -  
Dienst Stadsontwikkeling en -beheer  
Sector Ruimtelijke Inrichting en Ontwikkeling  
Doorkiesnummer (058) 233 87 98 J.H.A. Ridder  
Bijlagen -  
Datum 15 oktober 2008, verzonden:

Geachte leden van de raad,  
Op 21 februari 2008 is er - namens de gemeenteraad - een brief verzonden aan de heer van der Zwiep (Achter de Hoven 59) aangaande de verkeerssituatie Achter de Hoven/Willem Lodewijkstraat.

In de brief zijn de volgende afspraken gemaakt:

1. In maart 2008 zal de vervanging plaatsvinden van de verkeerslichten op het kruispunt Merodesstraat/Willem Lodewijkstraat/Julianastraat (inclusief het verwijderen van de oversteekmogelijkheid over de Julianastraat tussen de Merodesstraat en de Willem Lodewijkstraat).
2. In mei 2008 opnieuw tellingen uitvoeren om het effect van deze maatregel te bepalen.
3. Dit jaar zal op verzoek van de gemeenteraad onderzocht worden of er op het wegvak Achter de Hoven tussen de Gardeniersweg en de Willem Lodewijkstraat en langs de gehele Willem Lodewijkstraat fietspaden kunnen worden aangelegd.

In deze brief wordt nader ingegaan op deze drie afspraken waarbij verslag zal worden gedaan van de punten 1 en 2 en waarbij de consequenties zullen worden aangegeven van de aanleg van fietspaden (punt 3).

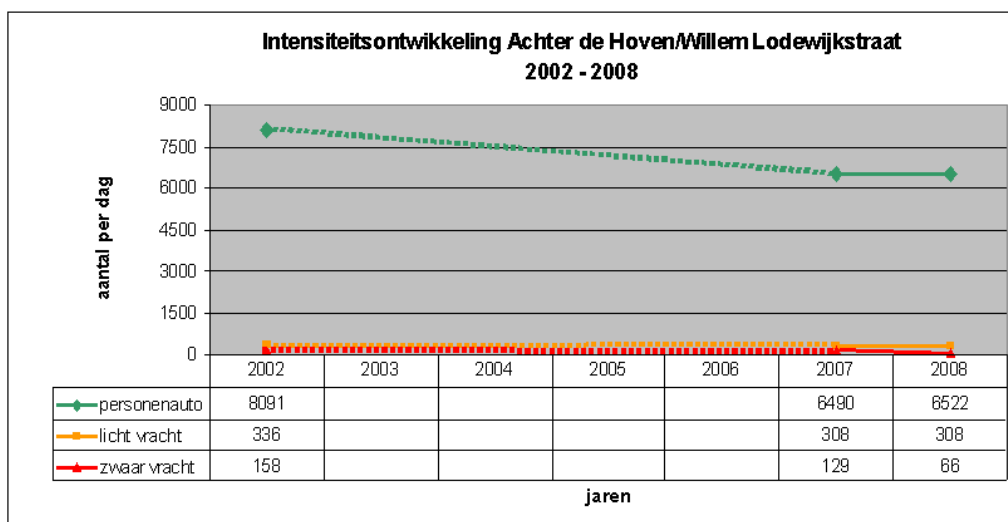
#### **1. Vervanging van de verkeerslichten op het kruispunt Merodesstraat/Willem Lodewijkstraat/Julianastraat**

In maart 2008 is de verkeersregelininstallatie op het kruispunt Willem Lodewijkstraat-Julianastraat vervangen. In combinatie met deze vervanging zijn een aantal verkeersbewegingen onmogelijk gemaakt. Het verkeer van de Merodesstraat kan niet de Julianastraat oversteken naar de Willem Lodewijkstraat. Ook het verkeer van de Willem

Lodewijkstraat over de Julianastraat naar de Merodestraat is niet meer mogelijk.

## 2. Verkeerstellingen om het effect van deze maatregelen te bepalen.

In de eerste twee weken van juni 2008 is een verkeerstelling uitgevoerd. De meting is vervolgens vergeleken met eerdere metingen in 2002 en 2007 op dezelfde locatie zodat een goede analyse gemaakt kan worden. In onderstaande grafiek wordt de ontwikkeling van het verkeer duidelijk. Naast het effect van de onder punt 1 genoemde maatregel is ook de algemene verkeersontwikkeling in Achter de Hoven en de Willem Lodewijkstraat in beschouwing genomen.



### **Totale hoeveelheid verkeer**

Geconcludeerd kan worden dat de totale hoeveelheid verkeer (auto's en vrachtauto's) in 2007/2008 ten opzichte van 2002 is afgenomen met percentage van ongeveer 20%. Het gaat om ongeveer 8600 mvt/etmaal in 2002 en om ongeveer 6900 mvt/etmaal in 2007 en om 6900 mvt/etmaal in 2008. De vergelijking tussen 2007 en 2008 laat zien dat de totale hoeveelheid verkeer ongeveer gelijk gebleven is.

Er is dus sprake van een afname van verkeer met 20% tussen 2002 en 2007/2008. De oorzaak hiervan is zeer waarschijnlijk de vanaf 2002 opengestelde route Zuiderplein-Blokhuisbrug-Keizersgracht (van zuidelijke richting in noordelijke richting) als onderdeel van de binnenring. Met die extra zuid-noord route binnen de stad is er een verlichting opgetreden op de route via Achter de Hoven/Willem Lodewijkstraat.

### **Samenstelling van het verkeer**

Het aandeel personenauto's is voor alle jaren ongeveer 95% van het totaal. Het aandeel licht vrachtverkeer is met

ongeveer 4% van het totaal ongeveer gelijk gebleven over alle jaren. In 2002 werden gemiddeld 160 zware vrachtwagens per etmaal geteld tegenover ongeveer 130 per etmaal in 2007. In 2008 werden gemiddeld 66 zware vrachtwagens per etmaal geregistreerd. Dit is een halvering ten opzichte van het jaar ervoor in 2007. Het aandeel zware vrachtwagens is daarmee 1% van het totale verkeer (tegenover 2% van het totaal in 2007). Deze samenstelling van verkeer is een normale verdeling voor wegen die onderdeel vormen van het hoofdwegenet.

Het aandeel zwaar vrachtverkeer is in 2008 gehalveerd t.o.v 2002. Dit is zeer waarschijnlijk het effect van de maatregel bij de verkeerslichten Merodesstraat/Willem Lodewijkstraat/Julianastraat zoals hierboven onder punt 1 omschreven. Vervolgmetingen zullen dit moeten bevestigen.

### **3. Onderzoek naar inpassing fietspaden Achter de Hoven tussen de Gardeniersweg en de Willem Lodewijkstraat en langs de gehele Willem Lodewijkstraat.**

In het uitvoeringsprogramma (2006 - 2015) van het fietsbeleidsplan "Richtingwijzer fiets" staat dat op een aantal wegen in de stad die tot de hoofdwegenstructuur behoren fietspaden moeten worden gerealiseerd om de verkeersveiligheid te verhogen. Hieronder valt ook Achter de Hoven en Willem Lodewijkstraat. Aan hoofdfietsroutes zijn een aantal inrichtingseisen gesteld, waaronder de breedte. Deze is minimaal 2 meter voor fietsverkeer in 1 richting.

#### **3.1 Achter de Hoven (tussen Gardeniersstraat en Willem Lodewijkstraat)**

##### ***Huidige situatie:***

De huidige situatie bestaat uit een rijbaan met aan weerszijden parkeerstroken en trottoirs met in de trottoirs een aantal bomen. Er zijn geen fietsvoorzieningen.



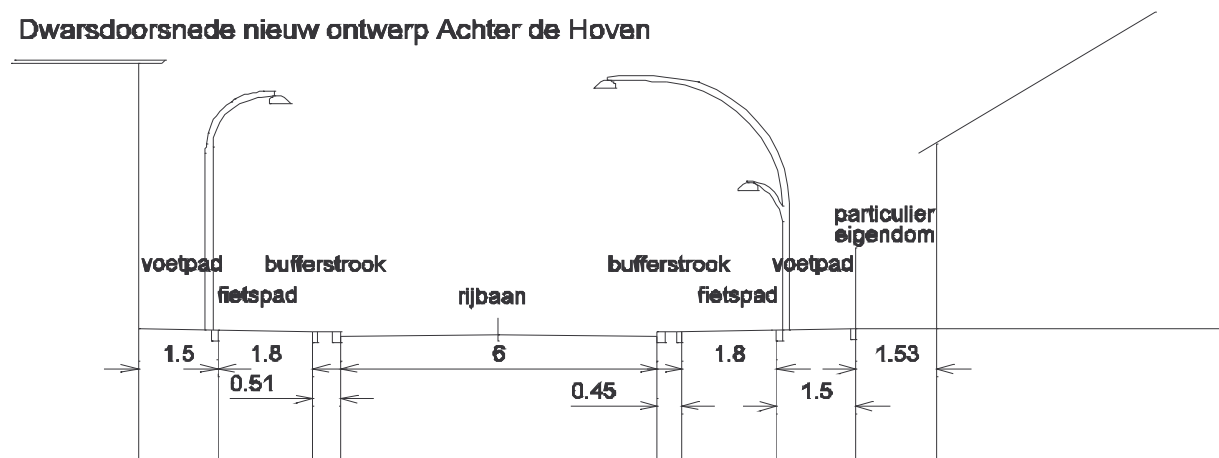
*Huidige situatie Achter de Hoven gezien vanaf de Gardeniersweg.*

### ***Inpassing fietspaden***

Door de beperkte breedte van Achter de Hoven is een profiel met fietspaden conform de minimale breedte van 2m niet mogelijk. Er zal minimaal een rijbaanbreedte van 6m nodig zijn. Gelet op de geringe beschikbare ruimte kan er voor deze situatie - in theorie - toch een profiel worden gerealiseerd waarbij het fietspad een breedte heeft van 1,80 m. Dit is dus 0,20 m smaller dan de minimum breedtemaat en is daarmee de ondergrens, maar is voor deze situatie aanvaardbaar. Voor de beeldvorming; de fietspaden langs de Groeneweg en de Troelstaweg (tussen de Leeuwerikstraat en de Noordersingel) hebben ook een breedte van 1,80. Het voetpad kan worden versmald tot 1.50 meter.

In onderstaande dwarsdoorsnede is een mogelijke wegingdeling weergegeven:

### Dwarsdoorsnede nieuw ontwerp Achter de Hoven



### De consequenties

#### ***parkeren***

Met de realisatie van fietspaden binnen het profiel van Achter de Hoven is het onmogelijk de huidige parkeerplaatsen te behouden. Dit betekent dat alle 28 parkeerplaatsen verdwijnen. Om een indruk te krijgen van het gebruik van de parkeerplaatsen is er ter plaatse gekeken naar het gebruik van de parkeervakken op diverse tijden. Er hebben 9 waarnemingen plaatsgevonden op het moment dat de meeste bewoners thuis zijn (in de avonduren rond 22.00uur). Ook overdag tijdens kantoortijden zijn een aantal waarnemingen gedaan. Op basis van deze steekproef kan in zijn algemeenheid geconcludeerd worden dat tijdens de meetperiode van de 28 parkeerplaatsen maximaal 16 plaatsen worden gebruikt. Op basis van de steekproef kan dus geconcludeerd worden dat er geen sprake is van een hoge parkeerdruk. Maar inpassen van minimaal zo'n 20 parkeerplaatsen blijft noodzakelijk. Volledige compensatie van 20 parkeerplaatsen in de directe omgeving is niet mogelijk.

Met de nieuwbouw van het appartementencomplex op het voormalige terrein van Douna zijn parkeerplaatsen gerealiseerd langs Achter de Hoven die onderdeel zijn van de parkeernorm behorende bij het appartementencomplex. Twaalf van de in totaal zestig parkeerplaatsen ten behoeve van het complex zijn als openbare langsparkerplaatsen aangelegd aan Achter de Hoven. Deze parkeerplaatsen zijn niet alleen voor bewoners en bezoekers van de nieuwbouw te gebruiken zijn, maar ook door overige omwonenden (optimale flexibiliteit). Met het oog op dit gegeven is het verwijderen van parkeerplaatsen niet gewenst. Het gaat immers om een substantieel aandeel (20%) van het totaal aantal parkeerplaatsen die ten behoeve van de nieuwbouw zijn aangelegd.

### **bomen**

De bomen langs de Achter de Hoven zijn onderdeel van de groenstructuur in de stad en kennen de typering van de lineaire dragers van de groenstructuur.

In Achter de Hoven vanaf de aansluiting met de Gardeniersweg staan 11 bomen. Hiervan zullen als gevolg van de aanleg van de fietspaden 9 moeten verdwijnen. Een nieuwe locatie voor bomen binnen het nieuwe profiel is niet mogelijk. De scheiding tussen de hoofdrijbaan en fietspad is dusdanig smal dat hier geen bomen geplant kunnen worden. Vanwege het smalle trottoir is er ook geen mogelijkheid voor bomen in het trottoir.

### **3.2 Willem Lodewijkstraat**

#### ***Huidige situatie:***

De huidige situatie bestaat uit een rijbaan met aan weerszijden parkeerstroken en fietsstroken. Een trottoir langs de huizen en de bomen met een uitstapstrook langs de spoorzone.



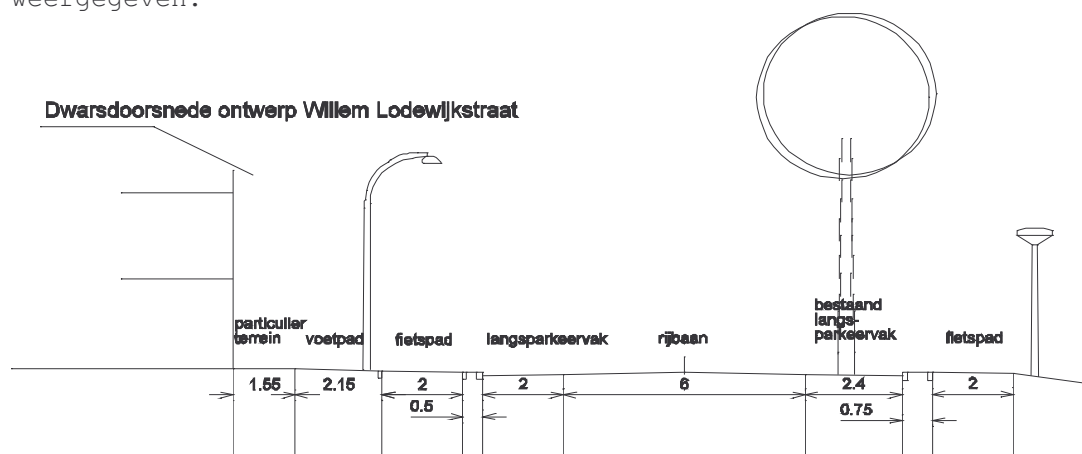
*Huidige situatie Willem Lodewijkstraat*

#### ***Inpassing fietspaden:***

De ruimte voor het realiseren van de fietspaden is beperkt door de aanwezigheid van de bomen. Gelet op de beschikbare breedte is de enige mogelijkheid voor de inpassing van het fietspad aan de zuidzijde (voor het fietsverkeer in

oostelijke richting) tussen de bomen en het spoor ("achter de bomen langs"). Als basis is een minimale rijbaanbreedte van 6m nodig. Het uitgangspunt is een minimale fietspadbreedte van 2 m voor een fietspad in 1 richting.

In onderstaande dwarsdoorsnede is de wegingdeling weergegeven:



## De consequenties

### ***parkeren***

De hoeveelheid parkeerplaatsen in het nieuwe ontwerp verandert niet ten opzichte van de huidige situatie.

### ***bomen***

Ook de bomen aan de Willem Lodewijkstraat zijn - net als langs Achter de Hoven - onderdeel van de groenstructuur in de stad en kennen de typering van de lineaire dragers van de groenstructuur, waarbij de bomen langs de Willem Lodewijkstraat meer in het oog springen dan langs de Achter de Hoven. Aan de Willem Lodewijkstraat staan in de grasberm en langs de straat 53 bomen, waaronder 5 waardevolle bomen en 7 monumentale Iepen.

Om de consequenties van de aanleg van het fietspad op de aanwezige bomen in beeld te brengen is een zogenaamde Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd door een gespecialiseerd adviesbureau. Deze BEA is een instrument dat ingezet wordt om bomen beter in beeld te brengen bij (voorgenomen) bouw of aanleg. Met behulp hiervan wordt beoordeeld of een duurzame instandhouding van de houtopstand mogelijk is met uitvoering van de voorgenomen plannen. De Bomen Effect Analyse geeft richtlijnen voor de beoordeling, waardoor de effecten helder worden en zonodig voorwaarden gesteld kunnen worden aan de uitvoering van het werk.

Op basis van de bevindingen in het BEA is het advies om met het oog op het duurzaam behouden van de onderzochte monumentale en waardevolle bomen het fietspad niet volgens het ontwerp aan te leggen. Dit onder andere omdat er 12

bomen zouden moeten verdwijnen en omdat aan de overige bomen ernstige tot zeer ernstige wortelschade op zou treden. Indien een fietspad toch nodig is, is het advies om dit dan middels een zogenaamde "zwevende" constructie zover mogelijk richting de sloot aan te leggen. Misschien is het zelfs mogelijk het fietspad voor een deel boven de sloot te creëren. Hierdoor blijven in ieder geval de belangrijke bomen gespaard.

#### **Lichtmasten**

Omdat met name het fietspad aan de zuidzijde verder van de rijbaan komt te liggen is extra verlichting van het fietspad nodig.

#### **voetpad**

Om een voldoende breed fietspad met obstakelvrije strook te kunnen creëren is het voetpad aan de noordzijde met een halve meter versmald van 2,65 tot 2.15m. Dit is ruim voldoende breed voor deze weg.

#### **4. Globale kosten**

De kosten voor de aanleg van de fietspaden langs Achter de Hoven en de Willem Lodewijkstraat zoals in de dwarsdoorsneden zijn aangegeven, zijn geraamd op basis van eenheidsprijzen. Dat betekent dat het een eerste ruwe raming betreft. Deze raming komt uit op een totaalbedrag van rond de € 1.000.000,-- (excl. btw). Indien voor het zuidelijke fietspad langs de Willem Lodewijkstraat wordt gekozen (met de zogenaamde "zwevende" constructie langs of boven de sloot) dan zullen de kosten aanzienlijk hoger zijn. Dit nog afgezien van de gevolgen van beheer en onderhoud aan zowel het fietspad zelf als de spoorwaaier en de eigendomssituatie en de (on)mogelijkheden vanwege de eventuele toekomstige verdubbeling van het spoor.

#### **5 vervolg**

Gelet op de zeer drastische consequenties van de aanleg van de fietspaden voor met name de bomen en het parkeren langs Achter de Hoven en voor de bomen langs de Willem Lodewijkstraat lijkt aanleg van fietspaden volgens het ontwerp geen reële optie. Het alternatief voor het zuidelijke fietspad langs de Willem Lodewijkstraat is het fietspad verder naar de sloot en het spoor aan te leggen op een zogenaamde "zwevende" constructie. De kosten hiervan zijn niet begroot maar de kosten voor het totaal (Achter de Hoven en Willem Lodewijkstraat) zijn daarmee waarschijnlijk zeer veel hoger dan de raming van € 1.000.000,-- (excl. btw).

Een alternatief voor de Willem Lodewijkstraat is de huidige situatie (fietsstroken) handhaven. Dit is gelet op de verkeersveiligheid geen ideale oplossing, maar wel een acceptabele oplossing.

Voor Achter de Hoven is het alternatief om de inrichting beter af te stemmen op de (huidige) situatie waarbij er

sprake is van menging van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. De kosten hiervoor bedragen ongeveer van € 350.000,-- (excl. btw). Een gecombineerde aanpak met andere werkzaamheden ("werk met werk maken") is daarbij het meest wenselijk. De planning van de diverse uitvoeringsprogramma's dienen hiertoe nog op elkaar te worden afgestemd evenals de bestuurlijke besluitvorming.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over de verkeersontwikkelingen aangaande Achter de Hoven/Willem Lodewijkstraat en de (on)mogelijkheden van de inpassing van fietspaden.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester,

secretaris,