

Aan de gemeenteraad
verkeerssituatie Achter de Hoven/Willem Lodewijkstraat

-

8215 JR/ME

Stadsontwikkeling en -beheer
Ruimtelijke Inrichting en Ontwikkeling
(058) 233 87 98 J.H.A. Ridder

2

26 mei 2009, verzonden:

Geachte leden van de raad,

Op 12 januari 2009 is in de commissie stadsontwikkeling de brief van 15 oktober 2008 behandeld betreffende de verkeerssituatie Achter de Hoven/Willem Lodewijkstraat. In die brief werd onder andere ingegaan op de (on)mogelijkheden van de aanleg van fietspaden langs deze twee weggedeelten. De conclusie in die brief is als volgt;

"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).

Voor de Willem Lodewijkstraat is het voorstel de huidige situatie (fietsstroken) te handhaven. Dit is gelet op de verkeersveiligheid geen ideale oplossing maar wel een acceptabele oplossing.

Voor Achter de Hoven stellen we voor 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). We stellen voor de aanpak te combineren met andere werkzaamheden ("werk met werk maken"). De planning van de diverse uitvoeringsprogramma's dienen hiertoe nog op elkaar te worden afgestemd."

Uw commissie heeft op 12 januari 2009 - op basis van de wens tot het realiseren van fietspaden - aangegeven toch gedetailleerder onderzoek te willen laten doen naar het inpassen van fietspaden in Achter de Hoven (o.a. het zoeken naar alternatieve parkeerplaatsen) en de Willem Lodewijkstraat waarbij voor de Willem Lodewijkstraat de suggestie is gedaan een fietspad voor twee richtingen fietsverkeer te creëren aan de noordzijde (de zijde van de woningen) ten koste van de parkeerstrook aan die noordzijde.

In deze brief wordt nader ingegaan op deze aanvullende vragen vanuit de commissie Stadsontwikkeling. Daarbij wordt eerst ingegaan op de situatie Achter de Hoven en daarna op de situatie Willem Lodewijkstraat. Voor de volledigheid dient hierbij vermeld te worden dat de functie van de Achter de Hoven en de Willem Lodewijkstraat als onderdeel van de hoofdwegen structuur van de stad - conform het GVP - het uitgangspunt is. Dit betekent onder andere dat deze wegen - net als bijvoorbeeld het Vliet en de Groningerstraatweg - een verbindende functie vervullen voor verkeer tussen de stadsring en de binnenring met een maximum snelheid van 50 km/uur.

Achter de Hoven

Zoals aangegeven in de brief van 15 oktober 2008 betekent de aanleg van fietspaden

(of één fietspad voor twee richtingen)dat alle 28 parkeerplaatsen verdwijnen. Voorts bleek uit een kort parkeeronderzoek (steekproef) dat er ongeveer 20 parkeerplaatsen in de directe omgeving zal moeten worden gecompenseerd om parkeeroverlast te voorkomen. Voorts zullen 6 bomen moeten verdwijnen (in plaats van 9 zoals in de brief van 15 oktober 2008 stond vermeld). Bij de situatie met een fietspad voor twee richtingen fietsverkeer aan de noordzijde (de zijde van de woningen) in de Willem Lodewijkstraat - zoals in paragraaf 2 van deze brief is omschreven - is het logisch dat ook sprake is van een fietspad voor twee richtingen fietsverkeer aan de noordzijde in Achter de Hoven. Een dergelijk fietspad voor twee richtingen zou eventueel ingepast kunnen worden. De bovengenoemde gevolgen voor het parkeren en de bomen zijn gelijk als bij twee afzonderlijke fietspaden.

1.1 parkeren

De compensatie van parkeerplaatsen zal in de directe omgeving moeten plaatsvinden. Uit het parkeeronderzoek schilwijken (oktober 2008) blijkt dat de omliggende straten als onderdeel van de parkeerschijfzone in de avonduren een behoorlijke parkeerdruk kennen. Zo heeft de Maria Louisestraat een parkeerdruk van maar liefst 100-120%. Dit betekent dat er in de avonduren - vanwege een tekort aan plaatsen - veelvuldig op trottoirs wordt geparkeerd. De Kanaalstraat en de Verkorteweg kennen een parkeerdruk van 50-80%. Dit is weliswaar minder maar de toename van 20 geparkeerde auto's (al dan niet verdeeld over de twee straten) betekent een verwachte parkeerdruk van 100-120%.

Aan de eigenaren van de bedrijfspanden aan Achter de Hoven en aan de bedrijven die in die panden zijn gevestigd is gevraagd in hoeverre er bereidheid is tot het dubbelgebruik van de parkeerterreinen bij de bedrijven zodat bewoners er kunnen parkeren als compensatie voor het eventueel verwijderen van de parkeervakken langs de Achter de Hoven. De reacties hierop waren hoofdzakelijk negatief. Hieruit kan worden geconcludeerd dat die parkeerterreinen geen rol kunnen vervullen in de compensatie van parkeerplaatsen in openbaar gebied. Hierbij kan nog worden opgemerkt dat als er wel sprake zou zijn van medewerking voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen dat het oplossend vermogen naar verwachting beperkt zou zijn. Dit omdat ook tijdens kantoortijden relatief veel door omwonenden wordt geparkeerd.

1.2 bomen

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. Het verplanten van de bomen is wel mogelijk. De kosten voor het verplanten van de bomen naar een andere locatie bedragen ongeveer 55.000 euro.

1.3 Enquête

De gevolgen voor het parkeren en de bomen zijn in eerste instantie besproken met het wijkpanel. Dit heeft onder andere geresulteerd in een enquête onder bewoners van de Achter de Hoven (tussen de Gardeniersweg en de Maria Louisestraat) en de Kanaalstraat en de Verkorteweg om het draagvlak voor de aanleg van een fietspad - inclusief de gevolgen voor het parkeren en de bomen - te toetsen. De enquête is weergegeven in bijlage 2 van deze brief. Uit deze enquête komt naar voren dat de meningen verdeeld zijn. Er is sprake van een lichte voorkeur bij bewoners van de Achter de Hoven voor het handhaven van de huidige situatie.

1.4 resumé

Samengevat kan geconcludeerd worden dat - als gevolg van de compensatie van 20 parkeerplaatsen - er in de omliggende straten een onevenredige hoge parkeerdruk zal ontstaan met een hoge mate van parkeeroverlast in dit gedeelte van de parkeerschijfzone tot gevolg. Gezien de reacties van de omliggende bedrijven kan

geconcludeerd worden dat de parkeerterreinen geen rol kunnen vervullen in de compensatie van parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Het verplanten van de bomen naar een andere locatie in- of rond de stad is mogelijk. Uit de enquête komt naar voren dat de meningen verdeeld zijn. Er is sprake van een lichte voorkeur voor het handhaven van de huidige situatie bij de bewoners van Achter de Hoven.

1.5 Vervolg

Een aantal raadsfracties heeft gevraagd de verkeerssituatie Achter de Hoven te bekijken in samenhang met de ontwikkeling van het vm. Atoglasterrein. De gedachte hierbij is dat, indien de ontsluiting van het vm. Atoglasterrein een grotere betekenis zou kunnen krijgen voor de verkeerscirculatie van de directe omgeving (aanpassing verkeersstructuur), die wellicht ontlastend zou kunnen werken voor Achter de Hoven. Hierbij dienen dan ook de plannen voor de verdubbeling van het spoor Leeuwarden- Groningen te worden betrokken. Bij de studie naar de ontsluitingsmogelijkheden van het vm. Atoglasterrein zal dit worden meegenomen. Daarna zal besluitvorming over Achter de Hoven kunnen plaatsvinden.

Willem Lodewijkstraat

In de brief van 15 oktober 2008 is bij het onderzoek naar de mogelijkheden van fietspaden het behoud van de parkeerplaatsen als uitgangspunt gehanteerd. In de huidige situatie zijn er langs de gehele noordzijde (zijde van de woningen) van de Willem Lodewijkstraat 97 parkeerplaatsen. Aan de zuidzijde (langs het spoor en tussen de bomen) zijn 85 parkeerplaatsen. In totaal dus 182 plaatsen.

2.1 Huidige parkeerdruk

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 4 waarnemingen plaatsgevonden op het moment dat de meeste bewoners thuis zijn (in de avonduren rond 22.00uur). Ook overdag tijdens kantoortijden zijn vier waarnemingen gedaan. Op basis van deze steekproef kan in zijn algemeenheid geconcludeerd worden dat tijdens de meetperiode van de 182 parkeerplaatsen in de avonduren maximaal 72 worden gebruikt en overdag maximaal 80. Een parkeerdruk van rond de 40 % dus. Op basis van de steekproef kan dus geconcludeerd worden dat er in de huidige situatie ruim voldoende parkeercapaciteit aanwezig is.

2.2. De consequenties voor het parkeren

De suggestie voor het creëren van een fietspad voor twee richtingen fietsverkeer aan de huizenzijde betekent dat de parkeerstrook aan de woningenzijde (ongeveer 97 plaatsen)vervalt. De parkeerstrook aan de zuidzijde met 85 plaatsen en de bomen blijven gehandhaafd.

In onderstaande dwarsdoorsnede is de wegindeling weergegeven:

Volgens het parkeerbeleidsplan zijn langs de gehele Willem Lodewijkstraat ongeveer 113 parkeerplaatsen nodig voor alleen de woningen (uitgaande van de 75 woningen langs de weg en een parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per woning). Dit zou een tekort aan parkeerplaatsen betekenen van 28 plaatsen. Hierbij is dan nog geen rekening gehouden met parkeerders die niet aan de woningen gebonden zijn. Als de uitkomst van de hierbovengenoemde steekproef m.b.t. tot de huidige parkeerbezetting wordt geprojecteerd op de nieuwe verkeerssituatie met 85 parkeerplaatsen aan de zuidzijde dan zal er een te hoge parkeerdruk ontstaan van circa 85% in de avonduren tot 90% overdag. Hierbij dient nog opgemerkt te worden dat de steekproef een beschouwing is over de gehele lengte van de straat. In de praktijk betekent het dat de parkeerdruk als zeer hoog wordt ervaren omdat de geringe hoeveelheid beschikbare parkeerplaatsen niet opvallen. Er ontstaat daardoor veel zogenaamd "zoekverkeer" op de hoofdrijbaan wat de verkeersveiligheid niet bevordert. Voor bewoners betekent dat de auto's aan de overzijde van de straat staan geparkeerd (veelal op enige afstand) en dat er dus

altijd moet worden overgestoken om de auto te bereiken. Ook wordt de bruikbaarheid van de parkeerplaatsen ingeperkt. Auto's komende vanuit oostelijke richting (vanaf de Merodestraat) die langs de Willem Lodewijkstraat willen parkeren kunnen dat niet aan de gebruikelijke rechterzijde van de weg doen. Alleen aan de linkerzijde zijn immers parkeervakken. Hierdoor kunnen verkeersonveilige situaties ontstaan bij zowel het inrijden als het uitrijden van de parkeervakken.

De verwachte hoge parkeerdruk op basis van de steekproef in combinatie met het berekende tekort aan plaatsen betekent voor de Willem Lodewijkstraat en de omliggende straten een te hoge parkeerdruk met parkeeroverlast tot gevolg. Het invoeren van de blauwe zone zodat langparkeren wordt tegengegaan en in de praktijk vooral bewoners kunnen parkeren, heeft een onvoldoende oplossend vermogen. Ook in de avonduren zou er immers een zeer hoge parkeerdruk (85%) ontstaan met parkeeroverlast tot gevolg.

2.2 De consequenties voor de fietsoversteken

Naast de gevolgen voor het parkeren zijn er ook consequenties voor het overstekend fietsverkeer. Bij het kruispunt met de Merodestraat (kruispunt met verkeerslichten) dient een verkeersveilige oversteek te zijn. Deze oversteek bij de verkeerslichten nabij de Merodesstraat is eenvoudig op te lossen. Door het verwijderen van het bestaande stukje fietspad aan de zuidzijde van de Willem Lodewijkstraat bij het kruispunt wordt overstekend fietsverkeer gedwongen gebruik te maken van de oversteek (noord-zuid) bij de verkeerslichten over de Willem Lodewijkstraat.

Een fietspad voor twee richtingen zou in Achter de Hoven (in plaats van twee afzonderlijke fietspaden) eventueel ingepast kunnen worden zodat een goede aansluiting ter hoogte van het kruispunt met de Spoorstraat mogelijk is.

2.3 enquête

De consequenties van de aanleg van één fietspad voor twee richtingen in de Willem Lodewijkstraat zijn besproken met het wijkpanel. Net als bij Achter de hoven heeft dit geresulteerd in een enquête onder bewoners van de Willem Lodewijkstraat om het draagvlak voor de aanleg van het fietspad voor twee richtingen aan de noordzijde - inclusief de gevolgen voor het parkeren - te toetsen. De enquête is weergegeven in bijlage 2 van deze brief. Hieruit komt naar voren dat bijna tweederde van de bewoners (65%) van de Willem Lodewijkstraat van mening is dat de huidige situatie gehandhaafd moet blijven.

2.4 Resumé

Samengevat kan geconcludeerd worden dat - als gevolg van de aanleg van het fietspad voor twee richtingen aan de huizenzijde - 97 parkeerplaatsen komen te vervallen hetgeen een hoge parkeerdruk betekent in de Willem Lodewijkstraat met parkeeroverlast en zoekend verkeer op de hoofdrijbaan tot gevolg wat de verkeersveiligheid niet bevordert. Hierbij dient nog bedacht te worden dat de loopafstanden voor omwonenden naar de geparkeerde auto's aanzienlijk gaat toenemen waarbij altijd de straat moet worden overgestoken. Ook wordt de bruikbaarheid van de parkeerplaatsen ingeperkt. Auto's komende vanuit oostelijke richting (vanaf de Merodestraat) die langs de Willem Lodewijkstraat willen parkeren kunnen dat niet aan de gebruikelijke rechterzijde van de weg doen. Alleen aan de linkerzijde zijn immers parkeervakken. Hierdoor kunnen verkeersonveilige situaties ontstaan bij zowel het inrijden als het uitrijden van de parkeervakken.

De fietsoversteek ter hoogte van het kruispunt met de Merodestraat (bij de verkeerslichten) is verkeersveilig op te lossen. Een fietspad voor twee richtingen zou in Achter de Hoven eventueel ingepast kunnen worden zodat een aansluiting ter hoogte van het kruispunt met de Spoorstraat mogelijk is. Uit de enquête komt naar voren dat bijna tweederde van de bewoners (65%) van de Willem

Lodewijkstraat van mening zijn dat de huidige situatie gehandhaafd moet blijven.

2.5 Vervolg

Gelet op de consequenties van de aanleg van één fietspad voor twee richtingen in de Willem Lodewijkstraat op de terugloop in parkeercapaciteit in combinatie met de verwachte parkeeroverlast, is de aanleg van het fietspad aan de huizenzijde geen reële optie.

Het 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. Dit is dezelfde conclusie zoals omschreven in de brief van 15 oktober 2008 die op 12 januari 2009 in de commissie stadsontwikkeling is behandeld.

Wij hopen u hiermee voldoende aanvullend te hebben geïnformeerd over de gevolgen van de aanleg van fietspaden in Achter de Hoven de Willem Lodewijkstraat.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Leeuwarden,
burgemeester,
secretaris,
bijlage bij deze brief;
enquête (door noordelijke hogeschool Leeuwarden)

Blad

-