

M E M O

Aan: wijkpanel Oranjewijk

Van: Jaap Ridder

Datum: 13 december 2010

Onderwerp: Achter de Hoven/Willem Lodewijkstraat

Kopie: -

Inleiding

In deze memo wordt ingegaan op zowel de procesgang en de inhoud van de verkeerssituatie Achter de Hoven/Willem Lodewijkstraat.

1 Raadsbrief van 15 oktober 2008.

In deze brief werd verslag gedaan van eerdere 3 afspraken die gemaakt zijn (brief van 21 februari 2008 van de gemeenteraad aan de heer van der Zwiep). Het ging om:

- vervangen VRI (recht door naar Merodesraat niet meer mogelijk) bij Merodesstraat (in brief aangegeven dat dat is gerealiseerd)
- Tellingen om effect te meten van bovenstaande (in brief aangegeven)
- Onderzoek naar fietspaden (in de brief de consequenties aangegeven en conclusie getrokken dat fietspaden niet realistisch zijn)

2. Op 12 januari 2009 is in de commissie de brief van 15 oktober 2008 behandeld. De commissie heeft toen - 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.

3. In de raadsbrief van 26 mei 2009 wordt nader ingegaan op de aanvullende vragen vanuit de commissie Stadsontwikkeling. Voordat de brief aan de raad is verzonden heb het wijkpanel (mevr Pietersen) telefonisch op de hoogte gesteld van deze brief met een korte toelichting op de inhoud daarvan. Conclusies uit de brief:

Achter de Hoven:

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.

Willem Lodewijkstraat

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.

4 Op 15 juni 2009 is brief van 26 mei 2009 behandeld in de commissie Stadsontwikkeling. Tijdens de commissie vergadering werd door de fractie van PAL/Groen links (i.s.m. de fietsersbond) een alternatief plan gepresenteerd. Volgens dit plan zouden wel fietspaden ingepast kunnen worden in Achter de Hoven en de Willem Lodewijkstraat. In dezelfde vergadering werd afgesproken dat er een werkgroep wordt gevormd om het alternatieve plan te bespreken waarbij naast de wethouder en raadsleden ook verkeerskundigen zouden participeren. Nog voor de zomervakantie van 2009 is die werkgroep bij elkaar geweest. Op 7 september 2009 heeft er een vervolgbijeenkomst

plaatsgevonden met dezelfde samenstelling als de eerste bijeenkomst.

In de werkgroep is het alternatieve plan van PAL/Groen links besproken. Gezamenlijk is de conclusie getrokken dat het alternatieve plan voor zowel Achter de Hoven als de Willem Lodewijkstraat niet ingepast kan worden. De minimaal benodigde breedtematen voor de diverse onderdelen kunnen niet worden gehaald.

Omdat verkeersmaatregelen in en rond de Achter de Hoven en Willem Lodewijkstraat voor de toekomstige situatie gewenst zijn zijn de volgende afspraken gemaakt:

1. In 2010 starten met de planvorming voor Achter de Hoven tussen de Gardeniersweg en de Willem Lodewijkstraat (incl. het kruispunt Willem Lodewijkstraat/Spoorstraat/Maria Louisestraat). In de planvorming zal tevens de ontwikkelingen op het voormalig Atoglas terrein en de mogelijke spoorwegverdubbeling worden betrokken.

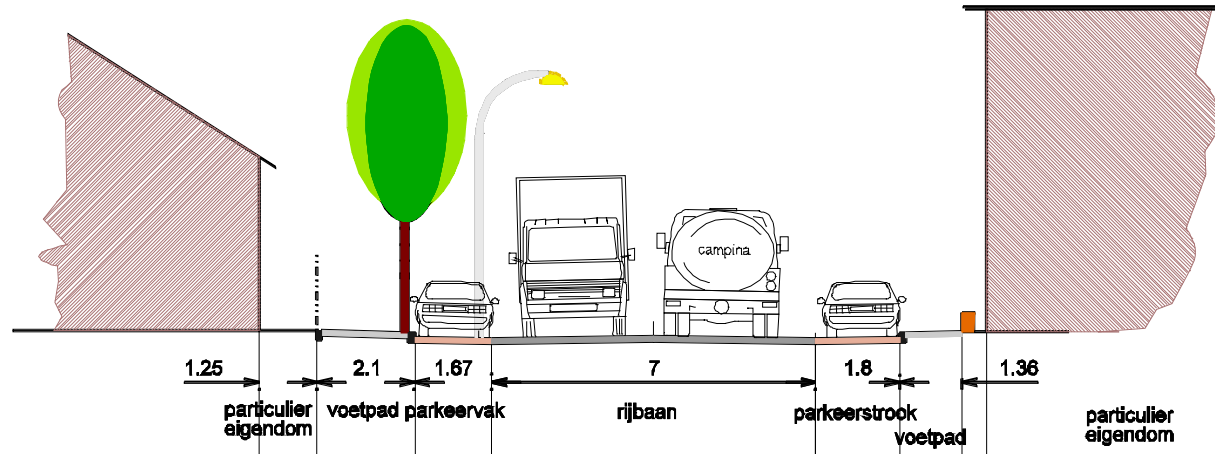
2. Mogelijke optimalisatievoorstellen binnen het bestaande profiel van de Willem Lodewijkstraat onderzoeken t.b.v. de bevordering van de verkeersveiligheid.

5. Op 4 mei 2010 brief gezonden aan wijkpanel waarin het hierbovengenoemde punt 4 wordt genoemd met de mededeling dat er een afspraak komt om de uitwerking van de plannen te bespreken.

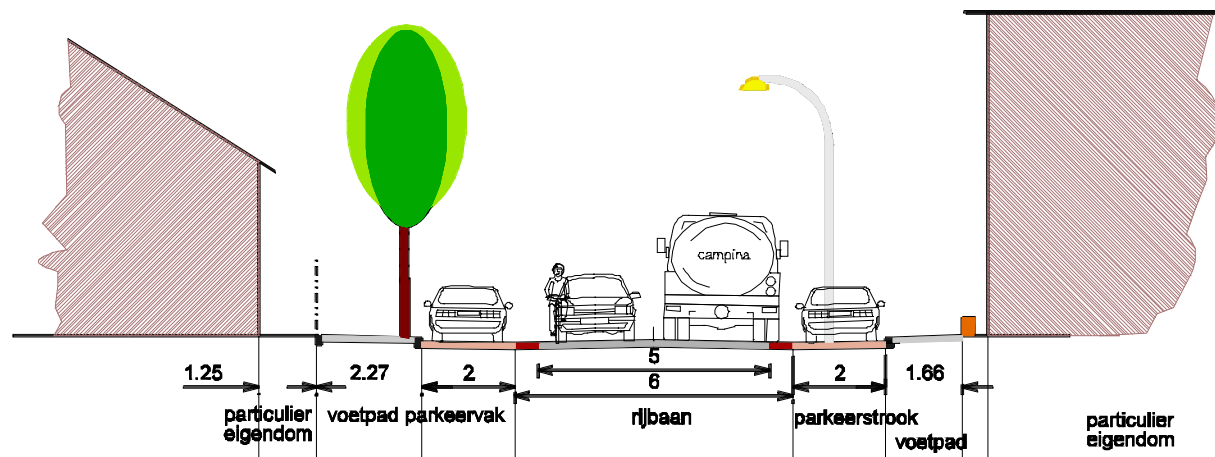
6. In het vervolg van deze memo wordt nader ingegaan op de hierbovengenoemde afspraken 1 en 2 (onder punt 4).

6A Wegvak Achter de Hoven (tussen de Gardeniersweg en de Spoorstraat)

De meest optimale- en verkeersveilige oplossing voor dit wegvak is het zodanig versmallen van de rijbaan dat het fietsverkeer minder (belevings)hinder heeft van het gemotoriseerde verkeer. Dit wordt bereikt door de rijbaan te versmallen naar 6 meter (nu 7 meter) waarvan 5 meter asfalt en aan weerszijden een molgoot van 0,50 meter in klinkers. De molgoten hebben een snelheidremmend effect op het autoverkeer. Bovendien zullen de fietsers op het asfalt fietsen waardoor auto's - zeker bij tegenliggers - achter de fietsers blijven rijden. Door de inrichting wordt benadrukt dat het gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer gemengd moeten afwikkelen. De extra ruimte die ontstaat door de versmalling van de rijbaan (aan weerszijden 0.50m) wordt toegedeeld aan de parkeervakken en het trottoir. In figuur 4 is het huidige en het nieuwe profiel weergegeven.



Huidig profiel Achter de Hoven (smalste deel)



Nieuw profiel Achter de Hoven (smalste deel)

figuur 4 huidige profiel en nieuwe profiel

In bijlage 1 wordt ingegaan op de alternatieve route voor de Achter de Hoven via het voormalig Atoglasterrein.

**6B Kruispunt Achter de Hoven/Willem
Lodewijkstraat/Spoorstraat (noordelijk van het spoor)**

Op deze locatie behoeft geen rekening te worden gehouden met eventuele spoorwegverdubbeling in het kader van de frequentie verhoging van het aantal treinen tussen Groningen en Leeuwarden. Onderzoek heeft uitgewezen dat op andere delen van het spoortraject Leeuwarden -Groningen wel verdubbeling nodig is om de frequentieverhoging mogelijk te maken.

In aansluiting op het versmalde profiel van Achter de Hoven kan dit kruispunt compacter en verkeersveiliger worden ingericht. Dit kan door de middengeleiders te verwijderen. Het voorkeursontwerp voorziet in een zogenaamd verhoogd verkeersplateau in een afwijkende kleur een voldoende snelheidremmend en attentieverhogend effect hebben op het autoverkeer. Het kruispunt wordt hierdoor compacter. De huidige verkeerslichten kunnen vervallen. De verkeerslichten zijn in de huidige situatie noodzakelijk in verband met het laten afrijden van verkeer op de spoorwegovergang op het moment dat de spoorbomen sluiten. Door het compacter maken van het kruispunt wordt de opstellengte zodanig verlengd dat er voldoende opstelruimte is bij het sluiten van de spoorbomen. Vanaf de spoorstraat zal wel een lengtebeperking nodig zijn omdat lange voertuigen niet voldoende opstellengte hebben tussen de spoorwegovergang en het kruispunt. Om het afsnijden van het fietsverkeer te voorkomen is aan de noordzijde op het kruispunt een fietspad gedacht. Aan de zuidzijde is een fietspad niet nodig omdat daar het probleem van snijden van fietsverkeer niet aan de orde is. Dit voorkeursontwerp moet op een aantal punten nog nader worden uitgewerkt. Naast het voorkeursontwerp zullen nog alternatieve oplossingen worden bekeken en uitgewerkt voordat het definitieve ontwerp wordt vastgesteld. Dit zal tot stand komen in overleg met het wijkpanel en omliggende scholen.

6C Wegvak Willem Lodewijkstraat

Zoals in het begin van deze brief is aangegeven kan één fietspad (voor fietsverkeer in twee richtingen) of twee fietspaden aan weerszijden van de weg fietspad niet ingepast kan worden. De minimaal benodigde breedtematen voor de diverse onderdelen kunnen niet worden gehaald. In plaats daarvan is gezocht naar optimaliseringsmogelijkheden binnen het bestaande profiel. De optimaliseringsmaatregelen bestaan uit het accentueren van de aansluitende wegen. Dit kan door het aanbrengen van een rood vlak (zelfde kleur als de fietsstroken) op de plek waar de zijstraten aansluiten. Dit heeft een attentieverhogend effect op de automobilist ter hoogte van de zijstraten waar fietsers kunnen oversteken. De voorrangssituatie blijft hetzelfde.

7. Verleggen van de hoofdfietsroute naar de Emmakade noordzijde

In het fietsbeleidsplan "Richtingwijzer fiets" staat de route Achter de Hoven/Willem Lodewijkstraat benoemd als hoofdfietsroute. Vanuit verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid is de parallelle route via de Emmakade-zuidzijde wellicht een te overwegen alternatieve hoofdfietsroute. Bij de toekomstige actualisatie van het fietsbeleidsplan zal deze heroverweging worden meegenomen. Dit betekent niet dat er geen fietsverkeer via achter de Hoven en de Willem Lodewijkstraat zou mogen/kunnen rijden. Omliggende bestemmingen moeten immers wel bereikt kunnen worden.