

Onderwerp Fietsstraat Helperzoom Noord
Steller Gerd Boerema



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 8998
Datum 01-09-2021

Bijlage(n) 3
Uw brief van

Kenmerk 346430-2021
Uw kenmerk



Geachte heer, mevrouw,

In het uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022 is de realisatie van de fietsstraat Helperzoom Noord opgenomen. Uw raad heeft voor de gehele Helperzoom reeds een krediet van 3,8 miljoen ter beschikking gesteld. Doel van deze maatregel is verder verbeteren van de slimme fietsroute Groningen – Haren. In een eerder stadium hebben we reeds een nieuw vrijliggend fietspad gerealiseerd langs de Helperzoom Zuid.

Op verzoek van uw raad hebben wij in het ontwerp voor de fietsstraat ook een optimalisatie van het kruispunt van de Helperzoom met de Helperweg (Helperzoomtunnel) en de Helperbrink opgenomen. Met deze brief willen we u graag informeren over het ontwerp voor de Helperzoom Noord en het vervolg van dit project. Met de realisatie van de fietsstraat geven we invulling aan uw wens om veel extra groen toe te voegen

Kruising Helperzoom met Helperzoomtunnel

Met de openstelling van de Helperzoomtunnel en de sluiting van de Esperanto spoorwegovergang is ook het kruispunt Helperzoomtunnel/Helperzoom opengesteld voor het verkeer. Vooral bij het begin van de openstelling is er aantal meldingen van bewoners binnengekomen en heeft uw raad vragen gesteld over de verkeersveiligheid.

Mede op basis van deze reacties hebben we na de zomervakantie 2020 het kruispunt (tijdelijk) aangepast. Er zijn toen snelheidsremmende maatregelen getroffen op de doorgaande weg vanuit de Helperzoomtunnel naar de Helperzoom Zuid en vice versa en zijn er tijdelijke maatregelen getroffen op de Helperzoom Noord. Er is gekozen voor tijdelijke maatregelen omdat de Helperzoom Noord nog als fietsstraat zou worden ingericht.

Ondanks de aanpassingen wordt dit kruispunt nog steeds verkeersonveilig ervaren. Overigens zijn ons geen ongevallen bekend.

Problematiek

Direct na aanpassing van het kruispunt hebben we gedurende één week een camera opgehangen zodat er zich een goed beeld van de verkeersveiligheid kan worden gevormd. Naast het plaatsen van de camera's is de situatie ook meerdere malen door verkeerskundigen ter plaatste bekeken. Conclusie is dat de oversteek op de doorgaande weg (Helperweg naar Helperzoom) goed functioneert. Wel komt het voor dat fietsers de kortste weg nemen, maar dat gebeurt hoofdzakelijk op minder drukke momenten en is daarmee niet onveilig. We zien dat de uitgevoerde snelheidsremmende maatregelen heel goed werken. Auto's minderen duidelijk snelheid bij het naderen van het kruispunt.

Uit onze analyse en monitoring (zie bijlage 1) komt naar voren dat op de Helperzoom Noord met de kruising Helperbrink veel 'bijzondere' verkeersbewegingen zijn. Er gebeurt veel op een kleine ruimte. Voordeel hiervan is wel dat de snelheid van alle verkeersdeelnemers heel laag is. De grootste uitdaging wordt veroorzaakt doordat fietsers het kruispunt diagonaal (de oranje lijn) moeten oversteken. Ze rijden feitelijk tegen het verkeer in.



Verder zien we dat fietsers die van en naar de Helperzoomtunnel fietsen geconfronteerd worden met afslaan auto's. Het betreffende fietspad naar de Helperzoomtunnel ligt erg dicht op het kruispunt, waardoor er feitelijk twee kruispunten achter elkaar liggen. Mede hierdoor ontstaan er onoverzichtelijke situaties.



Daarnaast zien we met name op momenten dat de scholen uitgaan dat autoverkeer vanuit allerlei richtingen kruisende fietsers tegen komt. Ook dit is niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid.



Voorkeursvariant kruispunt

Hoewel de ervaren verkeersonveilige situatie met name ligt op de kruising van de Helperzoom Noord met de Helperbrink, ligt de sleutel voor de oplossing juist op de doorgaande weg. Het was geen sinecure om een oplossing voor dit vraagstuk te vinden. We hebben een groot aantal varianten voor het kruispunt gemaakt en beoordeeld op onder meer verkeersveiligheid en gevolgen voor het groen. Op basis van deze varianten hebben we op de 'top 3' opgesteld waarvoor een extern bureau een second opinion heeft uitgevoerd. Op basis van deze second opinion hebben we een voorkeursvariant (variant 3) nader uitgewerkt waarin we ook de aanbevelingen van dit externe bureau hebben verwerkt. De second opinion vindt u in bijlage 2.

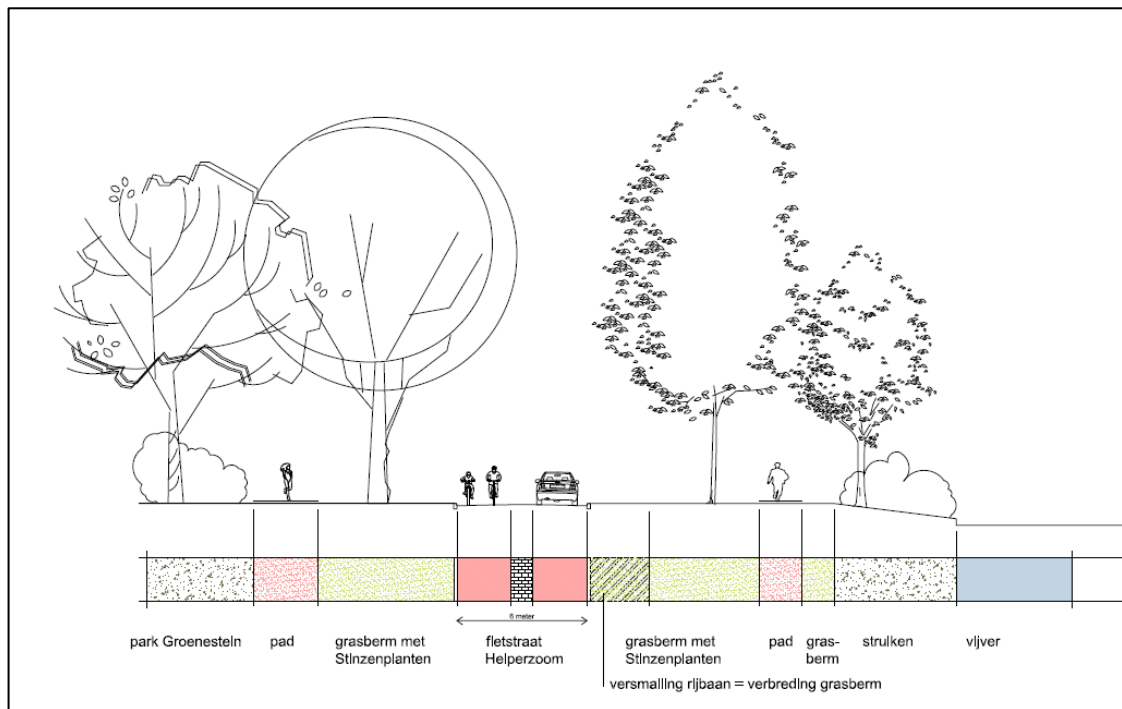
Belangrijkste wijziging is dat het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer zo veel mogelijk uit elkaar worden gehaald. Dit doen we door onder meer aan de oostzijde een tweede fietsoversteek te maken zodat fietsers uit de richting Haren niet meer diagonaal hoeven over te steken.



De beoogde aanpassing van het kruispunt heeft nauwelijks impact op het groen. Er hoeven alleen twee pas aangeplante bomen te worden verplant. Ook blijft de vleermuisverbinding langs de Helperzoom intact. Wel is het nodig om een klein gedeelte van de vijver te dempen. We gaan er vanuit dat we dit water binnen het project kunnen compenseren.

Fietsstraat Helperzoom Noord

Met het omvormen van de Helperzoom Noord van een 50 km weg naar een fietsstraat met een 30 km regime ontstaat er veel ruimte om langs de Helperzoom groen toe te voegen. De huidige rijbaan is zo'n 9 meter breed en bij een fietsstraat hoort een breedte van 6 meter. In totaal voegen we bijna 1500 m² aan groen toe. Daarnaast zien we kans om langs de Helperzoom circa 15 nieuwe bomen terug te planten op plaatsen waar de afgelopen jaren bomen zijn verdwenen. Onder meer door de Iepenziekte. Daarnaast wordt circa 300 m² 'versleten' hogere beplanting tussen het voetpad en de fietsstraat vervangen door lagere stinse beplanting. Dit groot onderhoud nemen we mee in dit project. Het vervangen van deze beplanting heeft ook een positief effect op de sociale veiligheid van het voetpad. De Helperzoom Noord krijgt het onderstaande profiel. In de bijlage 3 is het voorlopig ontwerp voor de fietsstraat opgenomen.



Daarnaast gaan we, op verzoek van de bewoners, groot onderhoud uitvoeren in de plantvakken voor de woningen van de Helperzoom ter hoogte van het station. In deze plantvakken staan ook 19, veelal kleinere, bomen die een slechte of zeer slechte kwaliteit hebben. In dit groot onderhoud nemen we het vervangen van deze slechte of zeer slechte bomen mee. Zo kan het groen in dit deel van de Helperzoom weer decennia mee. De invulling van deze plantvakken inclusief de toe te passen boomsoorten gaan we nog samen met de direct aanwonenden bepalen.

Ontvangen reacties

De afgelopen maanden hebben we het ontwerp van zowel het kruispunt als de fietsstraat met de direct omwonenden besproken of hebben we ze gevraagd om een

reactie. Na de realisatie van het huidige kruispunt hebben we een aantal meldingen ontvangen. Ook deze melders zijn in de gelegenheid gesteld om te reageren. Daarnaast zijn de ontwerpen ook geplaatst in de Helperbel. Het ontwerp is uiteraard ook besproken met de Fietsersbond en de bewonersorganisatie Helpman.

Uit de tientallen reacties die wij hebben mogen ontvangen concluderen wij dat (bijna) iedereen de ontwerpen een goede verbetering vinden ten opzichte van de huidige situatie. In een aantal gevallen wordt geopteerd voor een andere oplossing zoals een ongelijkvloerse oplossing (tunnel of brug), het realiseren van een rotonde of het plaatsen van verkeerslichten.

Een tunnel of brug is op deze locatie ruimtelijk niet in te passen en vergt bovendien een enorme investering.

Bij de totstandkoming van het huidige kruispunt is onderzocht of een rotonde inpasbaar zou zijn. In ons onderzoek naar verbeteringen voor het kruispunt hebben we nogmaals gekeken naar de mogelijkheid om hier een (kleine) rotonde te realiseren. Bij een rotonde binnen de bebouwde kom gaan we uit van een fiets in de voorrang. Het blijkt dat ook een kleine rotonde grote gevolgen heeft voor de aanwezige bomen en dat ook een groot gedeelte van de vijver gedempt moet worden. Feitelijk is de ruimte te beperkt voor een rotonde. Daarnaast denken we dat een rotonde op deze plek niet goed gaat werken. Dat komt omdat dominante autobeweging van en naar de Helperzoomtunnel is, terwijl dit bij de fiets juist van en naar de binnenstad is. Deze verkeersstromen conflicteren met elkaar waardoor er doorstromings- en daardoor veiligheidsproblemen komen. Dit omdat auto's op een gegeven moment toch voorrang gaan nemen vanwege lange wachttijden. Iets vergelijkbaars hebben we gezien bij de fietsoversteek Eikenlaan.

In ons onderzoek naar verbeteringen voor het kruispunt is ook gekeken naar het plaatsen van verkeerslichten. Het blijkt echter dat de plaatsing van verkeerslichten een negatief effect heeft op de doorstroming van het verkeer. Met name het autoverkeer, maar ook de bussen zouden veel vertraging oplopen. Om deze reden kiezen we niet voor het plaatsen van verkeerslichten.

Een klein aantal bewoners is van mening dat de Helperzoom Noord niet als (smallere) fietsstraat zou moeten worden ingericht omdat ze denken dat auto's fietsers toch gaan inhalen en er in de huidige situatie al fietsstroken zijn. Zoals ook in onze mobiliteitsvisie opgenomen zijn we voornemens om op verschillende wegen de snelheid van 50 km naar 30 km te verlagen. Ook de Helperzoom Noord is zo'n weg. Met het omvormen van de Helperzoom Noord naar een fietsstraat krijgt deze weg ook een passende 30 km inrichting, wat ook een voorwaarde is voor de politie om handhavend te kunnen optreden. We hebben in de gemeente ervaring met fietsstraten. U kunt hierbij bijvoorbeeld denken aan de Bessemoerstraat en de Jachtlaan. We zien in deze straten dat auto's keurig achter de fietsers blijven en alleen inhalen als er

vanuit de tegengestelde richting geen verkeer komt. We vinden een fietsstraat dan ook een veilige oplossing.

Daarnaast geven bewoners uit de Waterloolaan aan dat zij zich zorgen maken over doorgaand verkeer en het DUO-verkeer in de Waterloolaan. Het afwaarderen van de Helperzoom Noord naar een fietsstraat heeft geen (substantieel) effect op verkeerstromen. Theoretisch wordt deze route voor doorgaand verkeer minder interessant omdat de weg van 50 km naar 30 km gaat. De reis duurt hierdoor iets langer. Uit recent verkeersonderzoek komt ook naar voren dat er vrijwel geen doorgaand verkeer in de Waterloolaan rijdt.

Het afwaarderen van de Helperzoom Noord heeft geen invloed op het DUO-verkeer. Immers, de alternatieve routes voor het DUO-verkeer dat uit het zuiden/oosten (Helperzoomtunnel of Haren) komt, zijn veel langer in afstand en tijd.

Uit de laatste verkeerscijfers komt naar voren dat er circa 3.000 auto's per dag op de Helperzoom Noord rijden. Hoewel er nog steeds veel thuis wordt gewerkt vinden we deze cijfers wel representatief omdat zeker 80% van het verkeer al weer rijdt. Al zien we wel dat het verkeer meer verspreid over de dag rijdt. Dergelijke aantallen passen prima bij een fietsstraat. Mocht toch blijken dat er veel meer verkeer op de Helperzoom Noord gaat rijden dan kunnen we nog additionele maatregelen nemen.

Door het versmallen van de Helperzoom Noord ontstaat er veel extra ruimte voor groen. Zonder uitzondering kunnen de bewoners dit extra groen waarderen.

Uitvoering

We zijn voornemens om komend najaar de kruising Helperzoomtunnel met de Helperbrink te gaan aanpassen. De realisatie van de fietsstraat willen we uitvoeren vanaf medio 2022. Eerder is helaas niet mogelijk vanwege de werkzaamheden die vanaf 12 februari 2022 tot medio 2022 op het Julianaplein worden uitgevoerd. Tijdens deze periode zijn (verkeer stremmende) werkzaamheden op het onderliggende wegennet in principe niet toegestaan.

We gaan de fietsstraat gefaseerd uitvoeren. In eerste instantie gaan we het deel realiseren tussen de kruising Helperzoomtunnel en de K+R bij station Europapark. Dit is ook het deel van de Helperzoom waar verreweg de meeste fietsers rijden. De meeste fietsers kiezen er voor om onder het station Europapark door richting de binnenstad te rijden.

Op een later moment wordt de rest van de Helperzoom Noord aangepast. Een groot deel daarvan is opgenomen in het toekomstige Zuiderplantsoen dat door Aanpak Ring Zuid wordt uitgevoerd.

De groenwerkzaamheden zijn gepland voor het najaar van 2022.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.