

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 82 64/ 367 87 27 de Wolf/Stoker
Onderwerp Shared space Verl. Hereweg



De leden van de raad
van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Datum 11 FEB 2010

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO09.2103810

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer/mevrouw,

Inleiding

Op 16 september 2009 is het advies van de Adviescommissie Verkeer en Vervoer betreffende shared space in de Raadscommissie Beheer en Verkeer besproken. In haar advies stelt de Adviescommissie voor om shared space als middel voor de herinrichting van verkeersruimten op te nemen in het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid. U hebt in de raadscommissie gevraagd een korte notitie te maken voor de locatie Verlengde Hereweg in Helpman als pilot. Zoals al aangekondigd in ons schrijven BD09.2057310 van 24 september 2009 gaan wij in deze brief op hoofdlijnen in op de kosten en effecten van invoering van shared space in Helpman. Hierbij gaan wij uit van de gemeente Haren als referentie.

In de voorbereiding op de Verlengde Hereweg als pilot voor een shared space aanpak kwam naar voren dat in de omgeving ervan diverse ontwikkelingen gaande zijn die van invloed kunnen zijn op een aanpak van de weg volgens het shared space principe. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- diverse bouwplannen aan de Verlengde Hereweg en Helperplein
- een advies van het Hoofdbedrijfschap Detailhandel over een toekomstvisie voor het betreffende winkelgebied
- actualisering van het vigerende bestemmingsplan

Gezien deze ontwikkelingen informeren wij u breder dan de door u gevraagde notitie over shared space op de Verlengde Hereweg, zodat u deze in uw afwegingen kunt betrekken.

1. Shared Space

Shared space is een concept voor de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte, gebaseerd op de menging van alle verkeer en verblijven. De kwaliteit van de openbare ruimte en (verkeers-)veiligheid staat centraal. In een shared space gebied ontbreken de gebruikelijke borden, verkeerslichten, fietspaden en zebrapaden. Voetgangers en fietsers delen de openbare ruimte met automobilisten.

Uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid bij de weggebruiker wordt gelegd, waardoor sociaal gedrag (zoals het verlagen van de rijsnelheid en het leggen van oogcontact) wordt gestimuleerd en de veiligheid op de weg toeneemt. Shared space gaat niet alleen over het ontwerp maar beoogt ook een innovatieve, integrale benadering van het proces van planning en besluitvorming, waarbij betrokkenheid van burgers voorop staat. (Zie voor nadere informatie ook <http://sharedspace.eu>)

De situatie in Helpman maakt dat traditionele verkeerskundige maatregelen geen oplossing zijn. Er is meer aan de hand dan een verkeersknelpunt. Inrichting volgens het shared space principe kan een ruimtelijke kwaliteitswinst opleveren en daarnaast kan de verkeersveiligheid ermee gediend zijn.

Een aantal feiten op een rij:

- Klachten huidige situatie:
In het bijzonder winkeliers in Helpman vragen al geruime tijd om verandering van de situatie en het aantrekkelijker en verkeersveiliger maken van het gebied.
- Ongevallencijfers
De afgelopen drie jaar (van 2006 t/m 2008) hebben op het wegvak Verlengde Hereweg vanaf de kruising met de Van Iddekingeweg tot en met de kruising met de Van Ketwich Verschuurlaan zich 16 ongevallen voorgedaan, waarvan 4 met letsel (waarvan één ziekenhuisopname) en 12 met enkel materiële schade. Ter vergelijking met Haren: daar was de situatie voor de herinrichting in 2002 een gemiddeld ongevallencijfer van 11 ongevallen per jaar en is de verkeersveiligheid na de herinrichting beduidend beter geworden naar een daling naar 4 ongevallen in 2007.
- Verkeersintensiteit:
Uit tellingen in 2004 blijkt dat er rond de 12.000 motorvoertuigen gemiddeld per werkdag rijden. Dit is de afgelopen jaren niet beduidend gestegen. Ter vergelijking met andere, succesvolle, shared space inrichtingen:
 - o Haren telt rond de 8.000 gemotoriseerde voertuigen per etmaal op een werkdag;
 - o Op het Laweiplein in Drachten maken per werkdag 20.000 voertuigen inclusief een groot deel van het regionale busvervoer van het plein gebruik;
 - o In Sneek zijn dit circa 11.000 motorvoertuigen.
- Openbaar vervoer:
De buslijnen 50, 51, 54, 58, 59, 308 en 319 rijden over de Verlengde Hereweg. Deze bussen rijden door naar respectievelijk Assen, Haren, Assen, Emmen, Annen en Assen. Deze lijnen bedienen samen ongeveer 9 keer per uur Helpman ter hoogte van het winkelgebied en in de spits ongeveer 11 keer per uur. De intensiteit is daarmee hoger dan in het centrum van Haren (de Q-liners gaan namelijk via de A28 verder).

- **Kosten van herinrichting:**
Om een indicatie te krijgen van de mogelijke kosten van herinrichting is als referentiebeeld de herinrichting van de Rijksstraatweg in Haren genomen. De kosten van herinrichting voor het wegvak Verlengde Hereweg tussen de kruisingen Van Iddekingeweg en de Van Royenlaan zijn globaal berekend. Het gaat dan om een lengte van ongeveer 200 meter met een gemiddelde breedte van 22 meter. De kosten zijn geraamd op ca. 1,2 miljoen euro, incl. voorbereidingskosten en BTW. Dat is excl. mogelijke aanpassingen als verlichting, hekjes en andere, onvoorziene kosten. Wanneer daarnaast ook de kruising met de Van Iddekingeweg wordt meegenomen komt er ongeveer € 500.000 bij. De verwachting is dat de kosten van herinrichting in totaal rond de € 2 miljoen bedragen. De dekking hiervoor is momenteel niet voorhanden.

Referentiebeelden: situatie Haren na herinrichting:



Wanneer we de situatie in Helpman bekijken met de checklist shared space blijkt dat deze locatie op vele punten voldoet (zie bijlage 1.)

Verkeersopgave:

- Er is niet direct sprake van een verkeersonveilige situatie door hoge verkeersintensiteiten, objectief gezien gebeuren er weinig ongevallen. Het gevoel van onveiligheid bij kwetsbare verkeersdeelnemers is echter wel aanwezig (subjectief).
- Op de Verlengde Hereweg bestaat een verkeersintensiteit van 12.000 motorvoertuigen per etmaal. Daarmee is dit stuk weg een belangrijke schakel in ons stedelijk wegennet. Alternatieven zijn niet direct voor handen voor dit autoverkeer. De vraag is of met deze verkeersintensiteit genoeg ruimte (hiaten tussen passerende auto's) overblijft om voetgangers en fietsers soepel door het gebied te laten bewegen.
Op de kruising met de Van Iddekingeweg staan nu verkeerslichten wat niet overeen komt met de gedachte van shared space. Terugslag van auto's voor een rood licht en de hoge snelheden bij groen licht ondermijnen dan de filosofie van shared space. Een overweging is dan om hier een andere kruispuntvorm te kiezen (zoals een rotonde). De inpassing en doorstromingseffecten daarvan zijn onbekend.

Beide onderdelen vergen nader uitzoekwerk.

- Er is sprake van meervoudig gebruik van de openbare ruimte en diffuse verkeersbewegingen. Er wordt veel overgestoken op diverse plekken;
- Er is sprake van weinig ruimte en respect voor de voetganger. De fietser heeft een aparte fietsstrook;
- Er is sprake van een te dominante positie van het autoverkeer;
- In de huidige situatie staat doorstroming niet centraal. Het blijft echter wel een belangrijke stedelijke verbinding;
- Er zijn geen alternatieve routes voor het autoverkeer.

Ruimtelijke opgave:

- De verblijfsfunctie staat voorop;
- Er is nu sprake van een povere ruimtelijke kwaliteit;
- Het traditionele wegprofiel past niet meer bij de bebouwde omgeving;
- De druk om in de Verlengde Hereweg te parkeren is laag, de mogelijkheden zijn nu ook al beperkt.

Financiën:

Zoals al aangegeven brengt een globale raming van de kosten van een shared space aanpak van het betreffende gebied naar voren dat het hier gaat om een bedrag van om en nabij € 2 miljoen. Hiervoor is momenteel geen dekking aanwezig.

2. Bouwplannen Helperplein/Verlengde Hereweg

Het succes van het Helperplein heeft de woningcorporatie Lefier en een aantal ondernemers dat daar een grondpositie heeft aanleiding gegeven om plannen te maken waarbij het aantal meters winkelvloeroppervlakte fors wordt uitgebreid in combinatie met het realiseren van een ondergrondse parkeervoorziening en woningen. Tot op heden is deze grote ontwikkeling niet gerealiseerd, omdat nog een aantal problemen moet worden opgelost, zoals uitruil- of koop van grondposities. De huidige economische omstandigheden spelen hier ook een rol. Over het moment waarop deze struikelblokken zijn overwonnen bestaat geen duidelijkheid. Het kan op korte termijn zijn, maar het kan evengoed nog vele jaren duren. Bij uitvoering van de plannen zal een verbetering kunnen optreden in de parkeermogelijkheden en kan de soms onveilige bevoorradings situatie en de routing van het autoverkeer worden aangepakt. Verder spelen momenteel een tweetal bouwplannen een rol:

- het bouwplan Verl. Hereweg 57-59 behelst de realisatie van een winkel op de begane grond, opslagruimte met op de verdieping twee appartementen en een uitbreidingsmogelijkheid van de huisartsenpraktijk aan het Helperplein. Dit bouwplan past nagenoeg binnen het bestemmingsplan "Helpman" en kan met één binnenplanse ontheffing worden gegund, mits daarbij ook een ontheffing voor het parkeren in de openbare ruimte wordt verleend. Het bouwplan kent namelijk een tekort van 11 parkeerplaatsen. De totale parkeerbehoefte van dit plan bedraagt 18 parkeerplaatsen, waarvan wordt voorgesteld om een deel ervan elders in de omgeving op te lossen. Dit bouwplan doorloopt momenteel de daarvoor geëigende procedure.

- Daarnaast is ons verzocht om de bestemming van het kerkgebouw aan de van Imhoffstraat (rand Helperplein) te wijzigen van “maatschappelijke doeleinden” naar “detailhandel”. De benodigde parkeercapaciteit kan daar op eigen terrein worden gerealiseerd. Het gaat hierbij om een passende invulling voor een tijdelijke situatie (tijdelijke functiewijziging) waardoor de aantrekkelijkheid van het Helperplein als winkelgebied in stand wordt gehouden en verpaupering van het kerkgebouw wordt voorkomen. Ook dit bouwplan doorloopt momenteel de geëigende procedures.

3. Advies Hoofdbedrijfschap Detailhandel.

Ondernemend Helpman wordt ondersteund door MKB Noord. Vanuit die samenwerking is vastgesteld dat er behoefte is aan een toekomstvisie voor het betreffende winkelgebied. MKB Noord heeft het Hoofdbedrijfschap Detailhandel gevraagd hierover advies uit te brengen. De gemeentelijke afdeling Economische Zaken is hier faciliterend bij betrokken geweest. Het gevraagde advies is inmiddels uitgebracht aan MKB Noord. Hieruit komt naar voren dat het winkelgebied Helpman in totaal een redelijk sterke uitgangspositie heeft, maar dat de winkelstrip aan de Verlengde Hereweg risico's loopt. Hierbij kan volgens het voornoemde advies, naast de gebruikelijke concurrentieverhoudingen, worden gedacht aan de onmogelijkheid om aan de Verlengde Hereweg te parkeren en de handicap dat de weg door het drukke verkeer in feite in twee delen wordt gesplitst. Een van de aanbevelingen in het advies van het Hoofdbedrijfschap Detailhandel is om de parkeersituatie te verbeteren door het invoeren van een blauwe zone (parkeren met maximale tijdsduur door middel van een parkeerschijf) of betaald parkeren. Dit onderdeel van het advies staat overigens wel op gespannen voet met de uitgangspunten van een shared space aanpak.

4. Actualisering bestemmingsplan.

Het vigerende bestemmingsplan voor het gebied wordt momenteel geactualiseerd. Het invoeren van een shared space regime sec wordt door het bestemmingsplan (zowel vigerend als geactualiseerd) toegestaan. Het bestemmingsplan kan wel van invloed zijn op de eventuele uitvoering van de grootschalige aanpak van het Helperplein en het ontwikkelen van op zich staande bouwplannen.

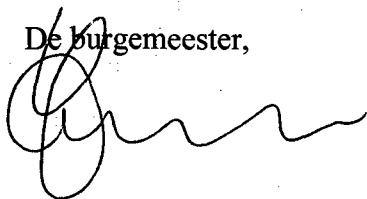
5. Conclusie

Herinrichting van de Verlengde Hereweg ter hoogte van het winkelcentrum in Helpman volgens de principes van shared space geeft in principe de mogelijkheid de ruimtelijke kwaliteit en het verblijfs- en ondernemersklimaat verbeteren. Een voorlopige financiële raming voor een dergelijke aanpak geeft aan dat hiervoor om en nabij € 2 miljoen nodig is. Dekking voor dat bedrag is niet voorhanden. Gezien de hierboven geschetste (mogelijke) ontwikkelingen in het gebied vinden wij dat deze niet los zijn te zien van een andere inrichting van de Verl. Hereweg. Bij een eventuele

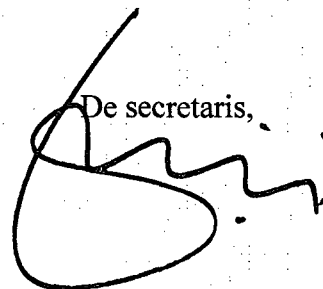
toekomstige shared space aanpak van de Verlengde Hereweg zal een integrale benadering van de mogelijkheden en problemen in het gebied wenselijk zijn.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders
van Groningen;

De burgemeester,

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name, located below the text 'De burgemeester,'.

De secretaris,

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name, located below the text 'De secretaris,'.

Bijlage

Checklist Shared Space

Wanneer Shared Space toepassen?

Shared Space is een ontwerpprincipie waarbij het lastig is te bepalen wanneer het toegepast kan worden. De wegenstructuur is globaal in te delen in twee hoofdcategorieën; verkeersruimtes en verblijfsruimtes. Bij de functie verkeersruimte staat de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer centraal. De auto domineert. Voorbeelden zijn de A7, de N360 of de Europaweg in Groningen. Echte verkeersruimtes hebben een specifieke inrichting, veelal gericht op het scheiden van verkeerssoorten.

In een verblijfsruimte staat 'verblijven' voorop, zoals bij woonstraten en woonerven. De auto is te gast. Strikte scheiding van verkeerssoorten is minder aan de orde.

Shared Space is juist toe te passen op het gebied tussen verkeersruimte en verblijfsruimte. Door het gebied als Shared Space in te richten wordt het verblijfskarakter in zulke gebieden geaccentueerd, maar de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer blijft gewaarborgd.

Deze checklist is bedoeld als hulpmiddel om de toekomstige situatie te beoordelen op kansrijkheid voor Shared Space. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar verkeersopgave versus een ruimtelijke opgave. Wordt op al van onderstaande punten voldaan, dan is Shared Space een uitstekende inrichtingsvorm. Indien op één of enkele punten wordt voldaan, dan is een locatiespecifieke afweging alsnog noodzakelijk.

Verkeersopgave

Shared Space is succesvol toe te passen wanneer:

- Er sprake is van een verkeersonveilige situatie door onjuist gebruik van de voorzieningen (te hoge snelheden, te hoge intensiteiten, verkeerde routekeuzes);
- Er sprake is van meervoudig gebruik van de openbare ruimte en diffuse verkeersbewegingen (bijvoorbeeld oversteek- en parkeerbewegingen);
- Er sprake is van te weinig ruimte en respect voor de fietser en voetganger.
- Er sprake is van een te dominante positie van het autoverkeer;
- De doorstroombaan niet centraal staat;
- Als er geen sprake is van reële alternatieve routes voor het merendeel van het autoverkeer;
- Er sprake is van een substantiële hoeveelheid autoverkeer (meer dan 2.500 motorvoertuigen per etmaal).

Ruimtelijke opgave

Shared Space is succesvol toe te passen wanneer:

- De verblijfsfunctie voorop staat;
- Er sprake is van een povere ruimtelijke kwaliteit;
- Het traditionele wegprofiel niet meer past bij de bebouwde omgeving;
- De druk om in de openbare ruimte te parkeren laag is;

Kenmerken van een Shared Space inrichting

- Bewonersparticipatie. Er is draagvlak vanuit de bevolking en de bewoners worden betrokken bij het ontwerp van de ruimtelijke inrichting. De overheid is slechts faciliterend en randvoorwaardenscheppend;
- De verblijfsruimte staat centraal, de verkeersruimte is daaraan ondergeschikt;
- (Meestal) het ontbreken van niveauverschillen tussen rijweg, fietspad en trottoir;
- Zeer beperkte aanwezigheid van belijning, verkeersborden, verkeerslichten en zebrapaden;
- De positie van de (brom-)fietser is niet gedefinieerd;
- Sociale regels zijn leidend op de verkeersregels (oogcontact);
- Een duurzame, pleinachtige inrichting;
- Gelijkwaardige kruispunten, maar rotondes zijn ook mogelijk;
- Het straatbeeld straalt uit hoe snel er gereden mag worden, waarbij wordt gestreefd naar een wenselijke maximum snelheid van 30 km/h;
- Ruimte voor geparkeerde auto's: het zogenaamde "wildparkeren" is toegestaan;
- Haltering van bussen vindt niet op speciale halteplaatsen plaats.