

Onderwerp **Verbetervoorstellen kruising Prinsesseweg-Wilhelminakade**

Steller **Janet Stoker**

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 1111 Bijlage(n) 2

Ons kenmerk RO13.3655458

Datum - **5 DEC 2013** Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Op 9 januari 2013 heeft de VVD raadsfractie vragen gesteld over de kruising Prinsesseweg - Wilhelminakade. Bij de VVD raadsfractie is het beeld ontstaan van een onoverzichtelijke en daarmee voor fietsers verkeersonveilige situatie op deze kruising. In onze beantwoording (met het kenmerk RO13.3470735) hebben wij aangegeven bereid te zijn om de verkeerssituatie opnieuw te onderzoeken en u te informeren met verbetervoorstellen.

Met deze brief informeren wij u over de stand van zaken met betrekking tot het onderzoek. Alle door de VVD raadsfractie aangedragen oplossingsrichtingen zijn onderzocht. De uitkomsten van het onderzoek vindt u in bijlage 1.

Op dit moment wordt de mogelijkheid om de Herman Colleniusbrug af te sluiten voor het gemotoriseerd verkeer nader onderzocht. Wij verwachten dat het afsluiten van de Herman Colleniusbrug de meeste winst voor de verkeersveiligheid met zich mee brengt. Deze maatregel kan positieve gevolgen hebben voor de fietsveiligheid op de kruising, omdat er minder conflictpunten tussen auto en fiets ontstaan. Dat blijkt ook uit de observatie die op de kruising heeft plaatsgevonden in mei 2013 (zie bijlage 2).

Bijkomend voordeel is dat daarmee ook de hinder van wegverkeerlawaai in de Herman Colleniusstraat kan worden opgelost. Deze straat is in het 'Actieplan Wegverkeerlawaai 2013 - 2018' opgenomen omdat hier de geluidbelasting een onvoldoende gezondheidsscore heeft opgeleverd.

De gevolgen van een mogelijke afsluiting willen we goed en zorgvuldig in kaart brengen, omdat het van invloed is op de doorstroming van het autoverkeer en de autobereikbaarheid in dit deel van de stad. Daarnaast heeft het gevolgen voor de buurtrelaties tussen de Oranje- en Schildersbuurt.

Dit vraagt om een grondige aanpak waarbij de bewoners worden betrokken, en vergt daarom meer tijd dan was voorzien. Tot de uitkomsten van dit onderzoek bekend zijn, wachten we met het nemen van maatregelen om zo niet onnodig kosten te maken.

Voor het eventueel nemen van maatregelen op deze kruising zal dekking moeten worden gevonden. Binnen het Verkeer & Vervoer programma zijn voor maatregelen op dit moment geen middelen gereserveerd.

Over de uitkomsten van het onderzoek naar afsluiting van de Herman Colleniusbrug en de uitwerking ervan verwachten wij u medio 2014 te informeren.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. R.L. (Ruud) Vreeman



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



Bijlage 1. Verbetervoorstellen kruising Prinsesseweg-Wilhelminakade: uitwerking varianten

Gebruik van de kruising

Op de kruising Wilhelminakade-Prinsesseweg-H. Colleniusstraat kruisen twee belangrijke fietsroutes elkaar. Op stedelijk niveau zorgen deze routes voor een goede oost-west en noord-zuid verbinding, en het is een belangrijke fietsroute naar Zernike. Daarnaast is de kruising van belang voor buurtrelaties tussen de Oranje- en Schildersbuurt zoals de scholen en winkelvoorzieningen. Tenslotte maakt een belangrijke buslijn, die zorgt voor de verbinding van Zernike met de binnenstad en het Centraal Station, gebruik van deze kruising.

In de afgelopen jaren is al vaak naar deze gecompliceerde verkeerssituatie gekeken. Telkens zijn er wijzigingen aangebracht om de verkeersveiligheid te verbeteren, wat niet altijd tot het beoogde resultaat heeft geleid. In de loop van de jaren is de samenhang tussen de verschillende maatregelen verminderd waardoor de kruising voor fietsers minder logisch is geworden. Wanneer we naar de geregistreerde ongevallen kijken in de periode van 2007 tot en met 2011 valt op dat er 4 ongevallen hebben plaatsgevonden, waarvan 1 ongeval met letsel en ziekenhuisopname tot gevolg. Alle ongevallen vonden bij daglicht plaats.

Op deze kruising is sprake van een sterk gevoel van verkeersonveiligheid, maar objectief gezien gebeuren er niet veel ongevallen.

6 uitgewerkte varianten

In deze brief wordt u geïnformeerd over een aantal mogelijke varianten:

0-variant: De huidige situatie ongewijzigd in stand houden;

Variant 1: Ronde;

Variant 2: Shared Space;

Variant 3: Doortrekken fietspad Wilhelminakade en samenvoegen rijbanen Prinsesseweg;

Variant 4: Minimale variant: aanpassing markering op de kruising;

Variant 5: Afsluiten H. Colleniusbrug voor gemotoriseerd verkeer.

Bij elke variant zijn de voor- en nadelen genoemd en gewogen. Voor de varianten 1 t/m 4 is een kostenindicatie opgenomen. De kosten zijn een globale inschatting van de uitvoeringskosten op basis van kengetallen. Daarbij zijn de mogelijke kosten van aanpassen van de ondergrondse infrastructuur, zoals het verleggen van kabels en leidingen, niet meegenomen. De in deze brief opgenomen afbeeldingen zijn schetsontwerpen die een indruk geven van de voorgestelde varianten.

0-variant : de huidige situatie niet wijzigen

Op de kruising is sprake van een sterk gevoel van verkeersonveiligheid, er worden niet veel ongevallen met letsel op deze kruising geregistreerd. De kruising heeft kenmerken van 'Shared Space'. Omdat het er vaak druk is en de situatie voor de weggebruikers niet eenduidig is wordt er goed opgelet en maken weggebruikers (oog)contact. Objectief gezien is er geen aanleiding om de kruising ingrijpend te wijzigen om het aantal ongevallen terug te dringen. In 2014 wordt de kruising voorzien van een nieuwe asfaltlaag. De huidige situatie kan worden gehandhaafd.

Voordelen behoud huidige situatie:

- Er worden geen extra kosten gemaakt om de kruising te verbeteren;
- Met het aanbrengen van de nieuwe asfaltlaag in 2014 kan de huidige markering worden opgefrist.

Nadelen behoud huidige situatie:

- Het gevoel van subjectieve verkeersonveiligheid blijft aanwezig en onverminderd hoog;
- Niet meeliften met het asfalteringsprogramma 2014 is een gemiste kans om de verkeerssituatie te verbeteren.

Variante 1: Rotonde

Een rotonde op deze kruising heeft een aantal voordelen: het is een overzichtelijke oplossing voor alle verkeersdeelnemers, de rijksnelheden nemen af en het is relatief veilig op de rotonde.

Op dit kruispunt is een rotonde alleen mogelijk in de meeste minimale maatvoering, er is niet genoeg ruimte voor een rotonde. Daardoor kan het busverkeer (en vrachtverkeer) door de krappe bochtstralen een rotonde niet goed nemen. Hierdoor kunnen er onwenselijke conflicten ontstaan met het drukke fietsverkeer. Dit probleem kan verholpen worden door de aanleg van een vrij liggend fietspad, maar hiervoor ontbreekt de ruimte.

Ook is er geen ruimte voor middengeleiders op de toevoerwegen van de rotonde. Vooral op de Wilhelminakade oostzijde is een middengeleider tussen beide rijstroken wenselijk, zowel voor de doorstroming als voor de verkeersveiligheid. Maar vanwege de woningen (met tuin) aan de noordzijde en het Reitdiep aan de zuidzijde, is er onvoldoende ruimte om dit te realiseren.

Voordelen rotonde:

- Relatief veilig doordat:
 - er minder conflictpunten zijn dan in de huidige situatie;
 - er sprake is van een heldere voorrangssituatie;
 - de snelheid wordt teruggebracht naar ca. 30 km/h;
- Heldere routes voor auto, fiets en voetgangers;
- Fietsers in de voorrang.



Afbeelding 1: Variant rotonde

Nadelen rotonde:

- Moeilijk berijdbaar voor bus- en vrachtverkeer in verband met de krappe bochtstralen. Risico op onverwachte verkeersonveilige conflicten met het fietsverkeer op de fietsstroken van de rotonde;
- Het gevoel van subjectieve verkeersonveiligheid blijft aanwezig. Het auto verkeer moet voorrang verlenen bij het oprijden van de rotonde en de fietsers zullen 'gewoon' de rotonde op fietsen. Het fietspad ligt strak tegen de rijbaan aan. Hierdoor is het zicht vanuit de automobilist op de achteropkomende fietser beperkt. Dit in combinatie met het gedrag van de fietsers levert onveilige situaties op;
- Onvoldoende ruimte voor een middengeleider op de toevoerwegen van de rotonde;
- Er kan oponthoud ontstaan voor het O.V.: van voorrang krijgen naar voorrang verlenen aan het fietsverkeer;
- Het gaat ten koste van twee bomen op de Prinsesseweg.

Indicatie van de kosten: de aanpassing wordt geraamd op minimaal € 175.000, -

Variante 2: Shared Space

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 zal toenemen.

De kruising herinrichten als een Shared Space-plein lijkt veel op hoe de kruising in de huidige situatie door het fietsverkeer wordt gebruikt. Fietsers vanaf de Wilhelminakade-oostzijde richting het Jaagpad steken nu (schuin) een vierkant asfaltvlak over en dat levert in de huidige situatie een sterk gevoel van verkeersonveiligheid op. Dat gevoel zal nog sterker worden wanneer alle markering en aanduiding, zoals zebrapaden, fietspaden en verkeersborden, verwijderd wordt. Dat is deels ook de bedoeling van het weghalen: het onveilige gevoel zorg ervoor dat weggebruikers beter op elkaar letten, meer oogcontact maken en voorzichtiger zijn.



Afbeelding 2: Variant Shared Space

Voordelen Shared Space:

- Goed inpasbaar in de openbare ruimte;
- Alle verkeersdeelnemers worden als gelijkwaardig beschouwd;
- De uitstraling van het plein wordt gewijzigd. Van een kruispunt met vooral een verkeersfunctie wordt het een plein die meer is (in)gericht op verblijven.

Nadelen Shared Space:

- Toename van subjectieve verkeersonveiligheid;
- Voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers zoals minder validen, blinden en slechtzienden, ouderen en kinderen wordt de situatie risicovoller;
- Risico op belemmering van de doorstroming van het verkeer komende vanaf de Prinsesseweg richting Wilhelminakade-oostzijde omdat de voorrangssituatie wijzigt.

Indicatie van de kosten: de aanpassing wordt geraamd op minimaal € 165.000, -.

Variante 3: Doortrekken gescheiden fietspad en het samenvoegen van rijbanen op de Prinsesseweg

Deze variant gaat uit van het 'verduidelijken' en 'versimpelen' van de huidige situatie. Het combineren van de twee maatregelen levert een compacter en overzichtelijker kruispunt op. Voor het fietsverkeer wordt de kruising logischer ingericht, vooral de oost-west verbinding. De Prinsesseweg kan in deze variant in twee etappes worden overgestoken door fietsers.

De fietser heeft ruimte om op het verkeer van rechts te wachten en hoeft niet in één keer de weg over te steken.

Vervolgens worden de beide rijbanen van de Prinsesseweg samengevoegd. Hierdoor ontstaat een compacte, minder ruime bocht. Daarbij ontstaat ruimte om de toegang tot de Wilhelminakade westzijde en de Herman Colleniusbrug naar voren te leggen: het plateau met de inritconstructie geven aan dat er een ander gebied wordt ingereken, een woonstraat waar het snelheidsregime 30 km/u is. In de bocht op het plateau wordt een groenstrook aangebracht om te voorkomen dat het fietsverkeer schuin oversteekt komende vanaf de Wilhelminakade oostzijde naar het Jaagpad aan de overzijde op de Wilhelminakade westzijde. Het autoverkeer komende van de H. Colleniusbrug heeft door de groenstrook niet de mogelijkheid om af te steken richting de Wilhelminakade westzijde. Het punt blijft een lastige situatie omdat daar de overgang is naar het tweezijdige fietspad, het Jaagpad.

Er is in deze variant bewust niet gekozen voor het doortrekken van het tweezijdige fietspad voor de H. Colleniusbrug. Het verlengen van het tweezijdige fietspad heeft twee verkeersonveilige consequenties:

1. Het autoverkeer dat gebruik wil maken van de H. Colleniusbrug verwacht geen fietsers van twee kanten op het fietspad. Elders in de stad hebben we slechte ervaringen met deze oplossing, het leidt tot meer verkeersongevallen waarbij de kwetsbare fietsers zijn betrokken (Atoomweg-Hoendiep, Peizerweg, Rijksweg richting Ten Boer ter hoogte van het winkelcentrum).
2. Daarnaast is geen goede oplossing mogelijk voor het oversteken van fietsers komende van de Wilhelminakade oostzijde. Er is geen ruimte voor fietsers mogelijk om zich goed op te kunnen stellen, waardoor er onvoldoende zicht is op het auto- en busverkeer dat vanaf de Wilhelminakade Oostzijde komt.

Voordelen doortrekken fietspad en het samenvoegen van rijbanen:

- Het kruispunt wordt compacter en daarmee overzichtelijker;
- Herkenbare verkeersoplossing;
- De doorstroming van het verkeer op de Prinsesseweg en op de Wilhelminakade oostzijde blijft gewaarborgd;
- Het fietsverkeer kan de Prinsesseweg in twee etappes oversteken;
- Door de aanleg van een inritconstructie ontstaat een duidelijke overgang van 50 naar 30 km/uur.

Nadelen doortrekken fietspad en het samenvoegen van rijbanen:

- De middenberm van de Prinsesseweg komt voor een groot deel te vervallen. Dit gaat ten koste van 6 – 8 bomen, deze bomen kunnen deels gecompenseerd worden in het nieuwe ontwerp;
- Fietsers komende vanaf de Wilhelminakade oostzijde die richting het Jaagpad willen moeten ‘om’ fietsen;
- Het autoverkeer tussen Wilhelminakade westzijde en Herman Colleniusstraat kan via de uitritconstructie (het verhoogde vlak) rijden. Dit is te voorkomen met een goede fysieke scheiding, bijvoorbeeld in de vorm van een groenvak.

Indicatie van de kosten: de aanpassing wordt geraamd op minimaal € 225.000, -.

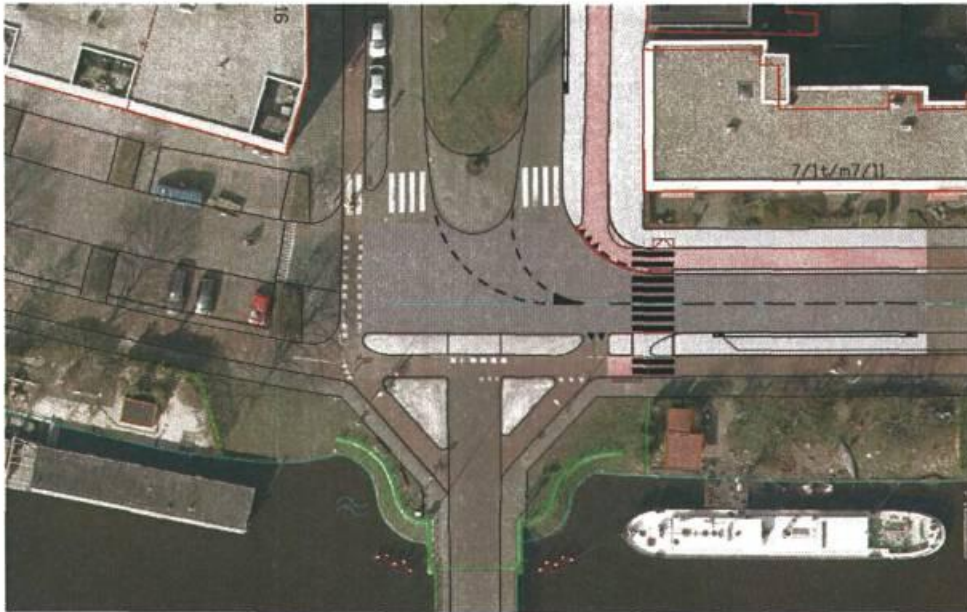


Afbeelding 3: Variant doortrekken fietspad en samenvoegen rijbanen

Variante 4: Minimale variant: aanpassen markering

Tot slot hebben we gekeken welke mogelijkheden er zijn om de huidige situatie met minimale middelen te verbeteren. In 2014 zal deze kruising worden voorzien van een nieuwe asfalt laag. Dat biedt de mogelijkheid om de markering (en de borden) op de kruising aan te passen en wat uit te breiden ten opzichte van de huidige situatie. Hierdoor kan er meer duidelijkheid ontstaan voor de weggebruiker over de voorrangssituatie.

In deze variant worden de locaties van beide bushaltes verplaatst. De halte op de Prinsesseweg is iets verschoven naar het noorden en de halte op de Wilhelminakade is nieuw, die ligt nu op de Prinsesseweg. Het zebrapad op de Wilhelminakade zal iets verplaatst moeten worden zodat er meer ruimte ontstaat voor de markering in de bocht van het fietspad. Met de nieuwe markering wordt zowel de verkeersstroom als de voorrangssituatie duidelijker aangegeven. Het fietsverkeer komende vanaf de Prinsesseweg kan op de hoek met de kruising oversteken, de ruimte is daar vergroot zodat er meer overzicht op de kruising ontstaat. Deze variant sluit aan bij de huidige situatie, voor de fietsers blijft het opletten bij het oversteken. Bij de trottoirs zijn kleine (infra) aanpassingen noodzakelijk.



Afbeelding 4: Minimale variant: aanpassen markering

Voordelen aanpassen markering in minimale variant:

- Door de aangebrachte markering wordt duidelijk dat het autoverkeer in de afbuigende beweging voorrang heeft. De fietser die rechtdoor gaat richting Jaagpad is nu duidelijker de verkeersdeelnemer die afslaat en dus voorrang moet verlenen;
- Relatief eenvoudig met weinig kosten uit te voeren.

Nadelen aanpassen markering in minimale variant:

- In de huidige situatie is er door de onduidelijkheid veel oogcontact tussen de verkeersdeelnemers, het heeft in dat opzicht veel van een Shared Space situatie. Hierdoor wordt aan elkaar voorrang verleend. Door het aanbrengen van markering ontstaat er meer duidelijkheid, wat het risico met zich meebrengt dat de voorrang wordt 'opgeëist'. Een automobilist rekent nu op voorrang en let mogelijk minder goed op een eventueel afslaan fietser.

Indicatie van de kosten: de aanpassing wordt geraamd op minimaal € 20.000, -.

Variant 5: Herman Colleniusbrug afsluiten voor gemotoriseerd verkeer

Op dit moment wordt onderzoek verricht naar de mogelijkheid om de Herman Colleniusbrug af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Uit de observatie die heeft plaatsgevonden blijken er veel conflicten te ontstaan tussen de fietsers uit alle richtingen en het autoverkeer dat gebruik maakt van de brug (zie bijlage 2). Het afsluiten van de brug kan een positief effect hebben op (het gevoel van) de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer. Daarnaast biedt het de mogelijkheid om een betere aansluiting op het Jaagpad te realiseren voor het fietsverkeer dat komt vanaf de Herman Colleniusstraat en de Wilhelminakade OZ. De kruising maakt deel uit van de 'slimme route' naar Zernike voor de fietsers, de keuze voor deze slimmere route kan door een verbeterde situatie in de aansluiting van fietsverkeer op het Jaagpad worden gestimuleerd.

Bijkomend voordeel is dat met afsluiting van de brug ook de hinder van wegverkeerslawaai in de Herman Colleniusstraat kan worden opgelost. Deze straat is in het 'Actieplan Wegverkeerslawaai 2013 – 2018' opgenomen omdat hier de geluidbelasting (van 65-67 dB) een onvoldoende gezondheidsscore heeft opgeleverd. De oorzaken hiervan zijn een vrij hoge verkeersintensiteit in combinatie met een klinkerbestrating.

Het afsluiten van de brug heeft consequenties voor het autoverkeer. Het autoverkeer zal bij afsluiting moeten omrijden en een andere route moeten kiezen. Een afsluiting kan van invloed zijn op de doorstroming van het autoverkeer op deze andere route. Het heeft daarnaast gevolgen voor de

autobereikbaarheid in dit deel van de stad. Voor de buurtrelaties tussen de Oranje- en Schildersbuurt heeft het consequenties, vooral voor het gebruik door de bewoners van de aanwezige voorzieningen zoals de supermarkt en de basisschool. Deze consequenties moeten goed in beeld worden gebracht, het vraagt om een zorgvuldige aanpak waarbij de bewoners in het gebied goed worden betrokken. Deze grondige aanpak vergt meer tijd dan voorzien, de uitkomsten van het onderzoek naar de consequenties van afsluiting van de Herman Colleniusbrug verwachten wij medio 2014 gereed te hebben.

Voordelen afsluiting Herman Colleniusbrug voor gemotoriseerd verkeer:

- Forse verbetering fietsveiligheid doordat:
 - er veel minder conflictpunten zijn dan in de huidige situatie;
 - sterke vermindering van het autoverkeer;
 - er een betere aansluiting voor de fietsers op het Jaagpad kan worden gerealiseerd;
- Verbetering van de aansluiting van fietsverkeer op het Jaagpad kan het gebruik van de ‘slimme route’ naar Zernike stimuleren;
- De hinder van wegverkeerlawaai in de Herman Colleniusstraat kan worden opgelost.

Nadelen afsluiting Herman Colleniusbrug voor gemotoriseerd verkeer:

- Omrijden van het autoverkeer;
- Invloed op de doorstroming van het autoverkeer op andere routes;
- Verminderde autobereikbaarheid van dit deel van de stad;
- Invloed op de buurtrelaties, voor bewoners die gebruik maken van de voorzieningen zoals de supermarkt en de school.

Samenvattend levert dit het volgend overzicht van de verschillende varianten in een tabel op:

Effecten	0-variant	Variant 1 Rotonde	Variant 2 Shared Space	Variant 3 doortrekken fietspad	Variant 4 Markering	Variant 5 Afsluiten brug auto
Objectieve verkeersveiligheid	+	-	+	+	+/-	+/+
Subjectieve verkeersveiligheid	-/-	+/-	-	+	+/-	+/+
Overzichtelijk voor fietsverkeer	-	+	-	+	+	+/+
Overzichtelijk voor auto/bus verkeer	+/-	+	-	+	+	+
Doorstroming (bus) verkeer	+	-	-	+	+/-	+
Ruimtelijke kwaliteit	+/-	+/-	+	+/-	+/-	+
Bereikbaarheid autoverkeer	+	+	+	+	+	-/-
Uitvoeringskosten	0	175.000*	165.000*	225.000*	20.000*	nntb

**De uitvoeringskosten zijn exclusief mogelijke kosten aanpassing ondergrondse infrastructuur en overige onvoorziene kosten*

Bijlage 2: Verbetervoorstellen kruising Prinsesseweg-Wilhelminakade: observatie



Op woensdag 29 mei is tussen 8.00 en 9.00 uur het kruispunt geobserveerd. In de ochtendspits zijn de fietsbewegingen van noord naar zuid en van zuid naar noord het grootst. Er vallen een aantal punten op:

1. Fietsers uit de richting Wilhelminakade westzijde (Jaagpad) worden geconfronteerd met tegemoet komende fietsers uit de ander richtingen. Er komt meer verkeer van het Jaagpad (is een soepele beweging) dan er vanaf het kruispunt het Jaagpad opgaat.
2. Fietsers komende uit alle richtingen hebben onvoldoende overzicht over de fietsverkeersstromen en slaan op goed geluk ergens af.
3. De fietsers vanaf de Prinsesseweg richting H.Colleniusstraat krijgen geen voorrang van het overige verkeer: auto en fiets.
4. Het twee richtingen fietspad wordt door fietsers uit de richting Prinsesseweg vaak niet gebruikt, zij steken binnendoor over de weg.
5. Fietsers twijfelen hoe ze moeten fietsen en rijden erg behoedzaam. Sommige fietsers stoppen op het middenvlak om de situatie beter te kunnen overzien.
6. De fietser is zich minder bewust van verkeer dat van links komt en neemt daardoor vaak voorrang.
7. Onvoldoende opstelruimte voor de fietser voor het oversteken in de spitsuren.
8. Voor het rechts afslaand fietsverkeer is weinig zicht op overstekende voetgangers.
9. Automobilisten worden verrast door een stilstaande bus die hier halteert en stoppen op een plek waar de fietsers langs willen gaan. Fietsers slompen tussen de stilstaande auto's door.
10. Door wachtend autoverkeer is er geen doorgang voor de fietser: de fietser kan rechts niet passeren en zoekt links van het autoverkeer een doorgang.
11. Fietsers vanaf de Wilhelminakade oostzijde snijden af richting H. Colleniusstraat en steken schuin de kruising over.
12. Het verkeer komende vanaf de H. Colleniusstraat gaat tegen de rijrichting in, en verrast daarmee het overige verkeer op het schuine stuk.