

VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2012–Nr. 19.

VRAGEN van de ChristenUnie van mevrouw I.M. Jongman-Mollema en de heer M. Verhoef betreffende een aantal verkeerssituaties.
(Binnengekomen: 6 maart 2012)

De gemeente Groningen spant zich in om een aantrekkelijke en veilige fietsstad te zijn. De inspanningen hebben goede resultaten opgeleverd.

Toch is voortdurend nadenken over en investeren in de inrichting van de openbare ruimte geboden. Vanuit die invalshoek stellen wij u vragen over de mogelijke conflicten tussen gemotoriseerd verkeer (in het bijzonder bussen) en fietsers op een drietal specifieke punten in de stad.

We zouden het op prijs stellen als u bij de beantwoording zich niet wilt beperken tot de genoemde locatie, maar in algemene zin uw opvattingen over vergelijkbare situaties wilt geven.

Fietsers die vanaf het Hanzeplein de Petrus Campersingel oversteken (richting Dirk Huizingastraat), krijgen gelijktijdig groen licht met het gemotoriseerd verkeer. Voor fietsers is aan de oostelijke zijde van de Petrus Campersingel een toegang tot het fietspad aangelegd. De natuurlijke neiging van fietsers is evenwel om het fietspad langs de Petrus Campersingel op te rijden via de ingang van de Dirk Huizingastraat. Op die manier snijden ze een stukje af en hebben ze makkelijker toegang tot het fietspad.

Als gevolg van deze manoeuvre komen ze evenwel mogelijk in conflict met het gemotoriseerd verkeer dat vanaf het Hanzeplein linksaf slaat. Vooral in combinatie met bussen ontstaan daardoor gevaarlijke situaties.

Een soortgelijk probleem doet zich voor op de kruising Paterswoldseweg/Westerhaven - Eendrachtskade Noordzijde. Idealiter worden fietsers gedwongen niet de kortste route maar de voorgeschreven route te volgen. Wellicht zou dat kunnen worden gestimuleerd door plaatsing van afzonderlijke vri's of het aanbrengen van duidelijker belijning.

Een ander probleem is dat fietsers die komen vanaf het A-kerkhof Noordzijde en rechtdoor fietsen richting Brugstraat of linksaf richting Munnekeholm gaan, veelal voorrang nemen. Het gemotoriseerde verkeer probeert enerzijds rekening te houden met het gedrag van deze fietsers, anderzijds zou het ook goed zijn dat fietsers weten dat ze risicovol fietsen als ze voorrang nemen in plaats van voorrang krijgen.

1. Deelt uw college onze mening dat deze verkeerssituaties (potentieel) onveilig zijn? Zo neen, waarom niet?
2. Welke verkeerskundige oplossingen zijn realiseerbaar om deze verkeerssituatie(s) veiliger te maken?
3. Is het college bereid deze aanpassingen te realiseren? Zo ja, op welke termijn is dit mogelijk; zo neen: waarom niet?

Het college beantwoordt de vragen als volgt,

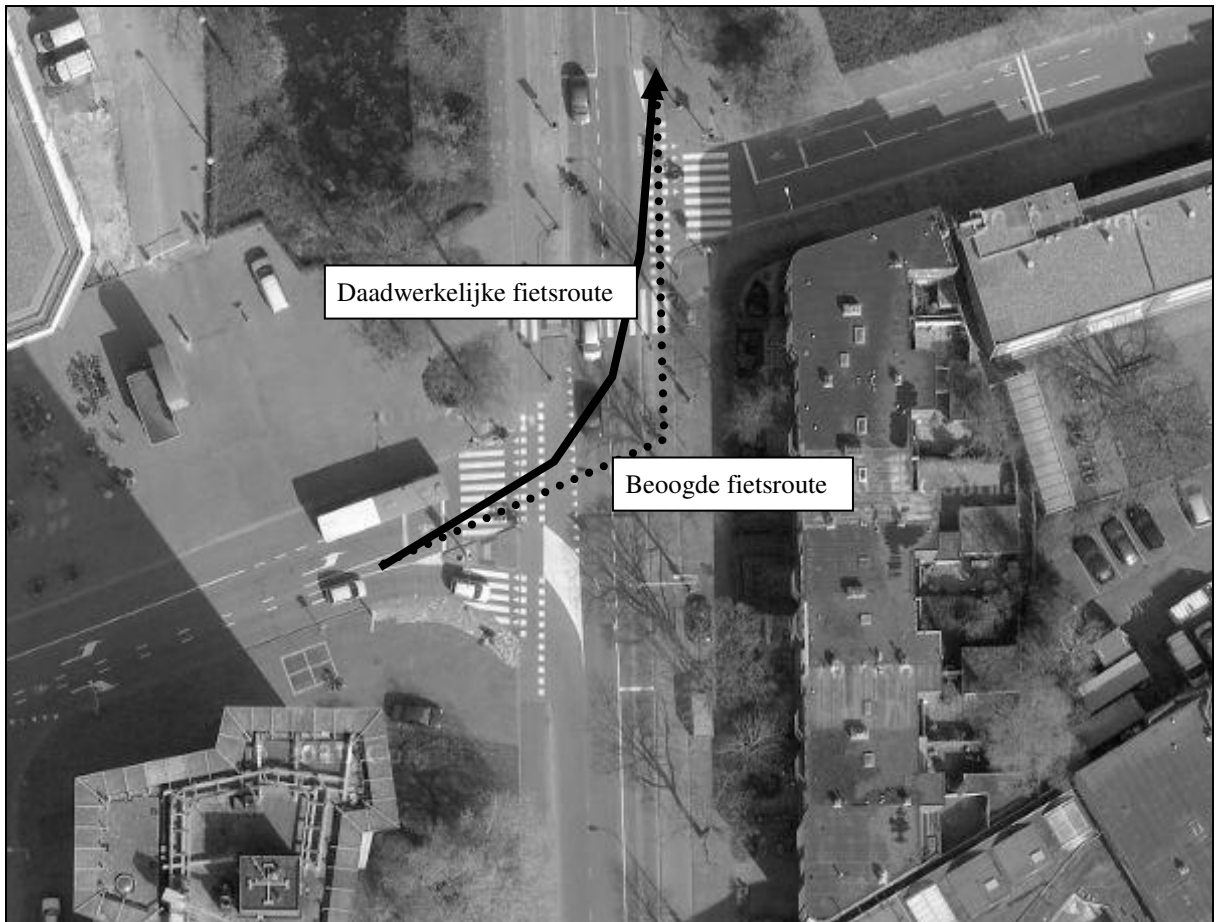
Groningen, 3 april 2012.

Voor de duidelijkheid hebben we ervoor gekozen om de beantwoording van uw vragen over een aantal verkeerssituaties per kruispunt te doen in plaats van per vraag een antwoord te geven. Bovendien hebben we per kruispunt een kaartje ter illustratie toegevoegd.

Over het algemeen geldt dat er op een kruispunt sprake kan zijn van subjectieve verkeersonveiligheid (het persoonlijke gevoel dat een kruispunt onveilig is), terwijl er geen sprake is van objectieve verkeersonveiligheid (veel geregistreerde verkeersongevallen). Door bijvoorbeeld een hoge verkeersdruk en een onoverzichtelijke situatie kan een kruispunt verkeersonveilig aanvoelen (subjectief), terwijl er feitelijk geen of nauwelijks verkeersongevallen gebeuren (objectief). Op subjectief onveilige kruispunten letten verkeersdeelnemers vaak beter op waardoor er minder verkeersongevallen gebeuren. Subjectieve verkeersonveiligheid is niet meetbaar, maar uit landelijk onderzoek blijkt dat veel situaties die verkeersdeelnemers gevaarlijk vinden, over het algemeen niet de situaties zijn waar feitelijk veel verkeersongevallen gebeuren. Overigens stellen wij jaarlijks aan de hand van het aantal geregistreerde verkeersongevallen een zogeheten blackspotlijst samen. Deze lijst bevat de locaties waar gedurende een periode van drie jaar zes of meer ongevallen met letsel of dodelijke afloop plaats hebben gevonden. Geen van de drie door u genoemde locaties is opgenomen in deze blackspotlijst.

Kruispunt Hanzeplein-Petrus Campersingel.

In de bestaande situatie krijgen fietsers op het Hanzeplein en in de Dirk Huizingastraat gelijktijdig groen met het gemotoriseerde verkeer (zie figuur 1). Dit leidt regelmatig tot conflicten tussen fietsers en motorvoertuigen. Vooral in combinatie met lijnbussen kan dit tot verkeersonveilige situaties leiden.



Figuur 1: kruispunt Hanzeplein-Petrus Campersingel

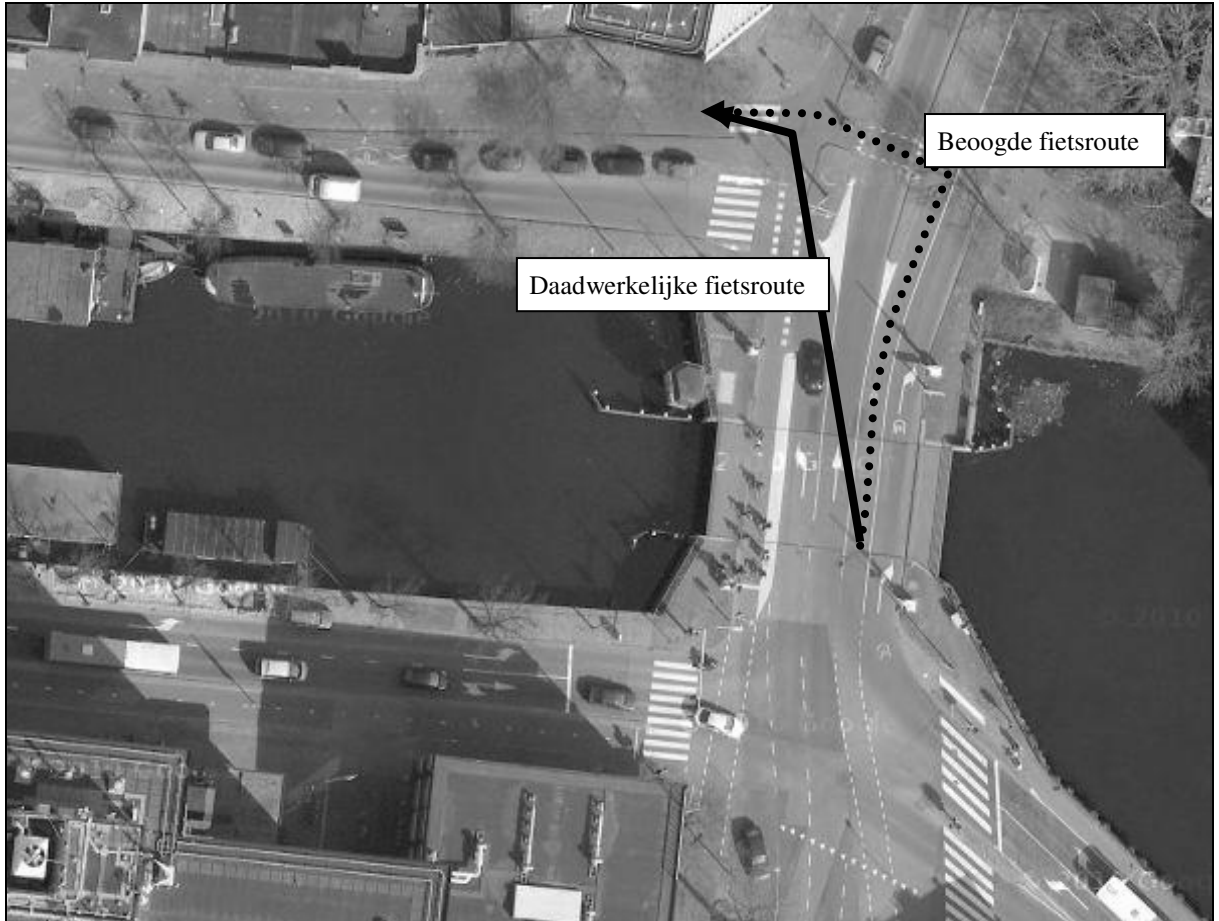
Conflicten tussen fietsers en motorvoertuigen kunnen worden voorkomen door het fietsverkeer binnen de verkeerslichten een aparte fase te geven. Daardoor wordt het fietsverkeer los van het overige verkeer geregeld. Dit kan door de invoering van "alle richtingen tegelijk groen" voor fietsers. Om dit mogelijk te maken dienen in de Dirk Huizingastraat en op het Hanzeplein fietsstroken aangelegd te worden en moeten de aanwezige opstelstroken voor fietsers (OFOS-sen) verwijderd worden. Daarnaast dienen beide richtingen te worden voorzien van een speciaal verkeerslicht voor fietsers.

In het kader van de fietsnota "Stap Op! Fietsmaatregelen 2009-2010" heeft de raad op 26 november 2008 ingestemd met de invoering van "alle richtingen tegelijk groen" voor fietsers op dit kruispunt. In mei/juni 2012 worden de werkzaamheden hiervoor uitgevoerd. Als dit gereed is beschikken alle fietsers op dit kruispunt over een aparte fase in de verkeersregeling en behoren conflicten tussen fietsers en motorvoertuigen tot het verleden. Daarmee moet het veiligheidsgevoel voor fietsers op dit kruispunt verbeterd zijn.

Kruispunt Paterswoldseweg-Eendrachtskade Noordzijde.

Zowel op de Westerhaven als op de Eendrachtskade Noordzijde beschikken fietsers over vrijliggende fietspaden die uitgevoerd zijn in rood asfalt. De Eendrachtsbrug heeft daarentegen rode fietsstroken. In de huidige situatie fietsen veel fietsers, die vanaf de Eendrachtsbrug komen en het fietspad langs de Eendrachtskade Noordzijde

willen vervolgen, via de kortste route (zie figuur 2). Hierdoor kunnen conflicten ontstaan tussen fietsers en achteropkomende motorvoertuigen.



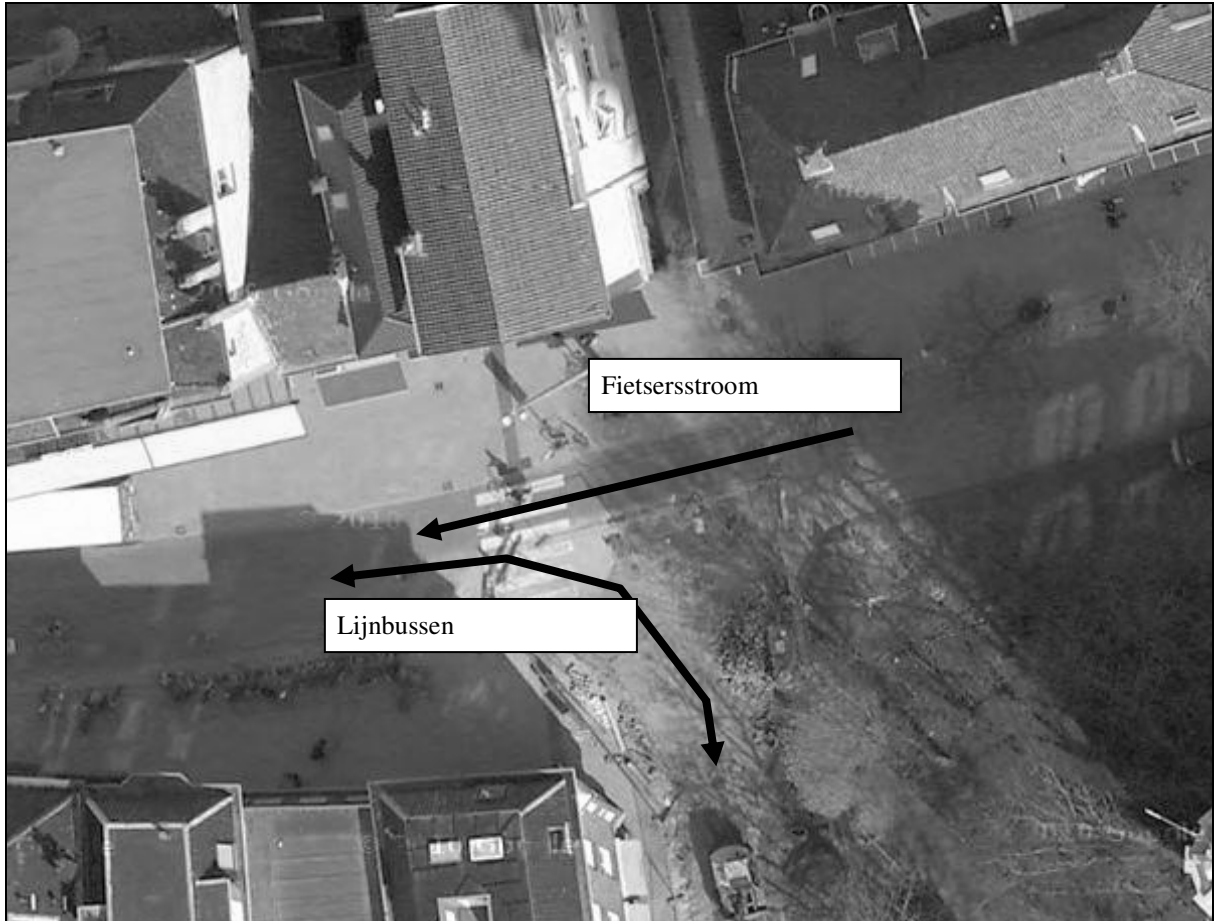
Figuur 2: kruispunt Paterswoldseweg-Eendrachtskade Noordzijde

De aanwezige bebording en wegmarkering op dit kruispunt voldoet aan de richtlijnen en is goed zichtbaar. Bovendien is voldoende duidelijk aangegeven wat de plaats op de weg van de fietser is. Met name het gedrag van fietsers speelt een rol bij de keuze om de kortste route te kiezen. In veel gevallen hoeft dit ook niet tot een verkeersonveilige situatie te leiden. Enerzijds hebben fietsers op het kruispunt Paterswoldseweg-Eeldersingel een aparte fase in de verkeerslichten waardoor fietsers eerder op de Eendrachtsbrug rijden dan het gemotoriseerde verkeer. Anderzijds geldt op zowel de Eendrachtsbrug, als op de Westerhaven en de Eendrachtskade Noordzijde éénrichtingsverkeer voor motorvoertuigen. Op dit kruispunt is daardoor geen autoverkeer vanuit het noorden, oosten en westen aanwezig. Dit betekent dat ontmoetingen tussen het auto- en het fietsverkeer niet geregeld voorkomen. Ook de verkeersongevallencijfers vormen geen aanleiding tot het nemen van fysieke aanpassingen aan het kruispunt.

Kruispunt Akerkhof-Brugstraat.

Het kruispunt Akerkhof-Brugstraat is in de huidige situatie ingericht als een voorrangskruispunt. Verkeer op de route Munnekeholm-Brugstraat, een belangrijke schakel in het openbaar vervoernetwerk, heeft voorrang op alle verkeer vanaf het Akerkhof. Deze voorrangssituatie wordt aangegeven door middel van bebording en

markering. In de praktijk lappen veel fietsers de voorrangsregels hier echter aan hun laars en verlenen geen voorrang aan andere verkeersdeelnemers zoals lijnbussen.



Figuur 3: kruispunt Akerkhof-Brugstraat

Het kruispunt Akerkhof-Brugstraat valt binnen het 30 km/uur-gebied binnenstad. Vanwege de drukke fietsersstromen, de veelgebruikte voetgangersoversteek en de relatief krappe dimensionering van het kruispunt, ligt de snelheid op dit kruispunt vrij laag. Ook de verkeersongevallencijfers vormen geen aanleiding tot het nemen van fysieke maatregelen op dit kruispunt. Ondanks het feit dat het gedrag van sommige fietsers kan leiden tot verkeersonveilige situaties, achten wij op dit moment extra maatregelen niet nodig.