

Raadsvoorstel

Onderwerp **Herinrichting kruising Wilhelmakade-Prinsesseweg**
Registratienr. 6287928 Steller/telnr. J.S. Bos / 8058 Bijlagen 4

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk	
Portefeuillehouder	De Rook	Raadscommissie
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: <input checked="" type="checkbox"/> Maand 5 Jaar 2017 LTA nee: <input type="checkbox"/> Niet op LTA	

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit in te stemmen met het ontwerp - en de uitvoering daarvan - voor de herinrichting van het kruispunt Wilhelminakade – Prinsesseweg.

Samenvatting

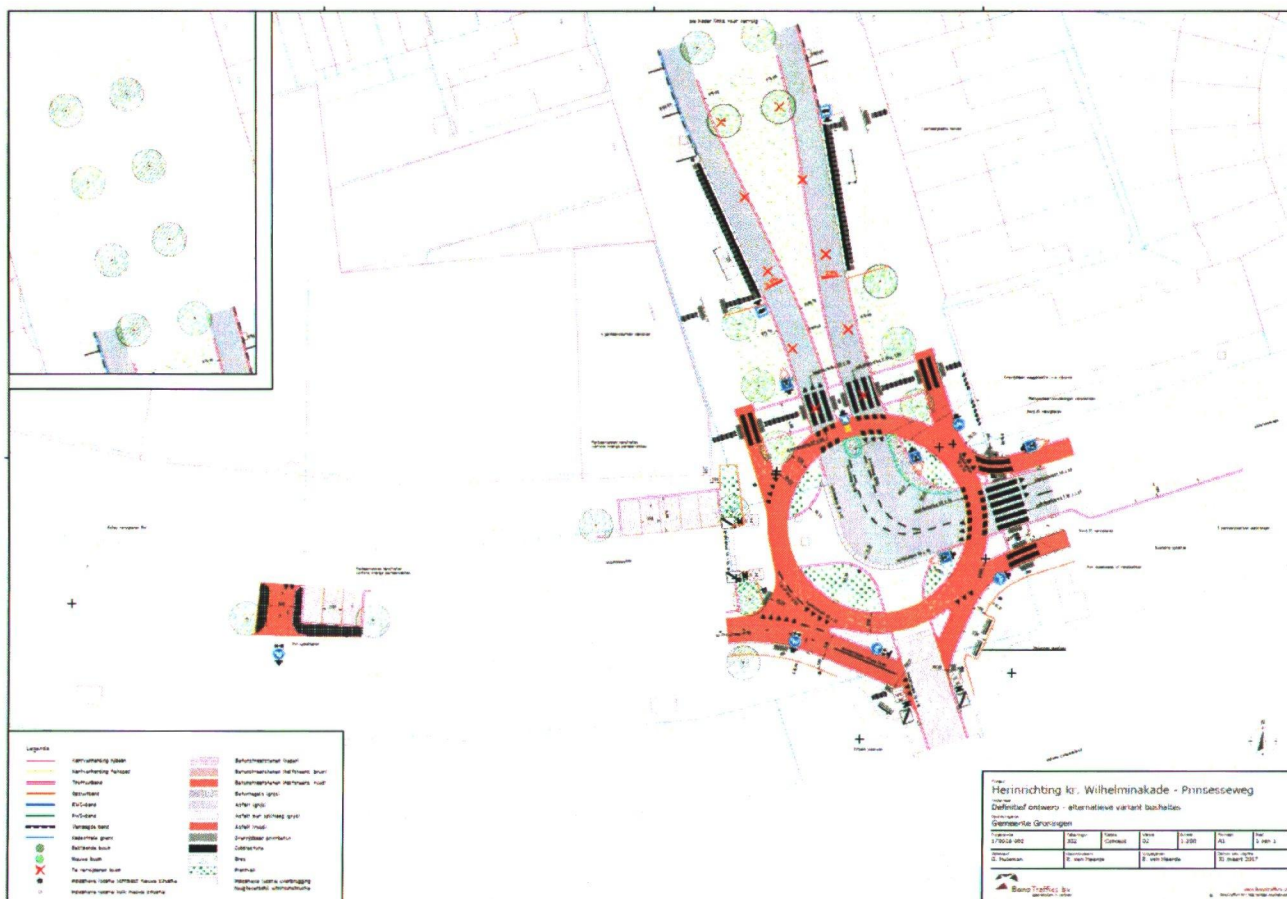
Voor de kruising Wilhelminakade-Prinsesseweg is door middel van een actief participatieproces met omwonenden en andere stakeholders een voorkeursvariant uitgewerkt. Deze variant heeft een groot draagvlak bij alle stakeholders. De nieuwe inrichtingsvariant zorgt voor een veiligere inrichting voor het kruispunt waarbij voor het alle weggebruikers duidelijker wordt. Het ontwerp geeft een adequate invulling aan de gemeentelijke fietsstrategie door middel van een fietsrotonde met 'bypass' fietsers optimaal te faciliteren, maar waarbij ook de auto en bus beter hun weg kunnen vinden. Uitvoering is voorzien najaar 2017.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

In het kader van het programma verkeersveiligheid heeft de gemeenteraad op 30 maart 2016 € 400.000,- beschikbaar gesteld voor de herinrichting van het kruispunt. In het raadsbesluit is aangegeven dat er vijf varianten worden uitgewerkt.

Mede aan de hand van een participatieproces met stakeholders hebben wij op basis van deze vijf varianten een herinrichtingsvariant uitgewerkt. Voorgesteld wordt om in te stemmen met deze inrichtingsvariant en om in het najaar van 2017 tot uitvoering te komen.



Afbeelding 1. Technisch ontwerp van de herinrichting van het kruispunt (tevens als bijlage toegevoegd)

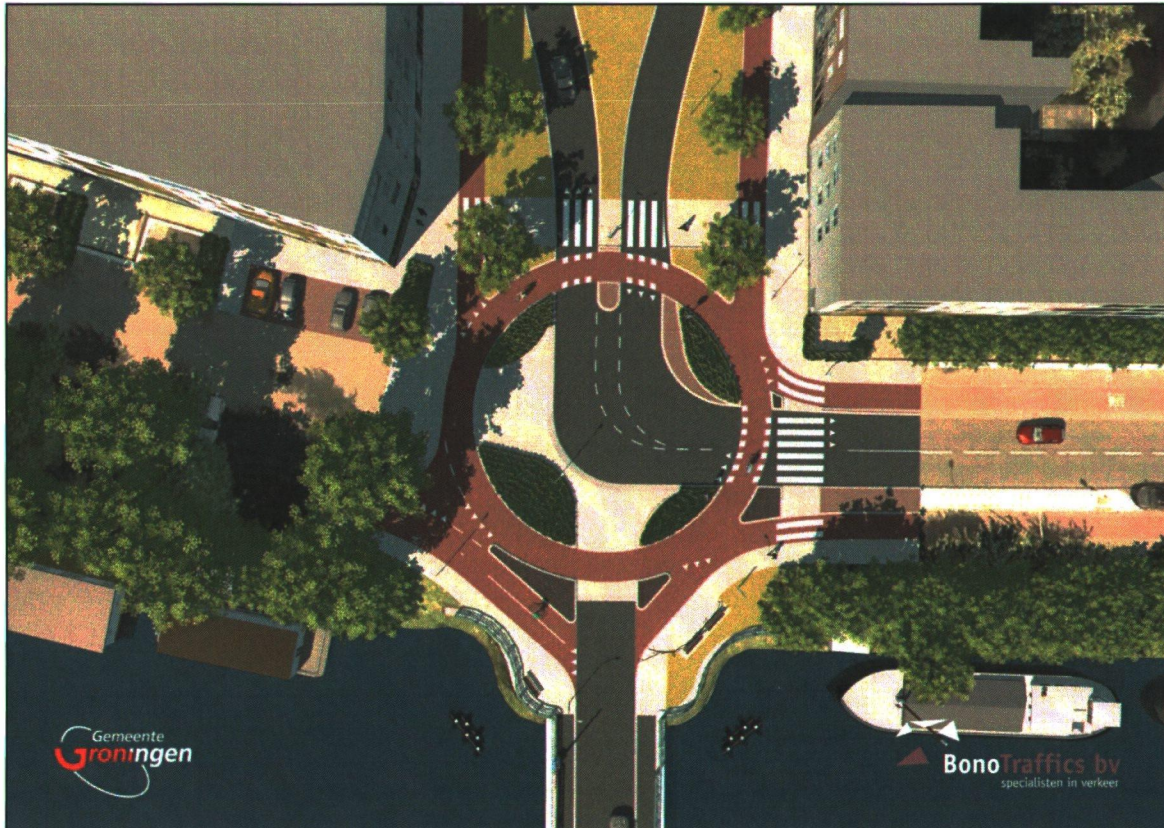
Kader

Programma verkeersveiligheid Groningen (vastgesteld Raad 17-05-2016); Fietsstrategie 2015-2015; verbeteren en doortrekken van Slimme Routes naar het Hoofdstation; Raadsbesluit 30-03-2016 kredietaanvraag en startaanvraag aanpak kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg.

Argumenten en afwegingen

In de bijgevoegde notitie *ontwerpnote herinrichting kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg* d.d. 21 maart 2017 is het voorgestelde ontwerp nader toegelicht aan de hand van de oorspronkelijke vijf varianten en de resultaten van het participatieproces.

De basis voor het voorkeursontwerp is de variant samenvoegen van de Prinsesseweg, zodat er ruimte ontstaat voor de fietsstructuur. Het ontwerp bestaat in feite uit twee kruispuntoplossingen die over elkaar heen gelegd zijn: afbuigende voorrang voor gemotoriseerd verkeer versus rotonde structuur voor fietsers. Omdat de autostructuur compacter is, is het mogelijk om een compactere straal van de fietsrotonde te hanteren.



Afbeelding 2. 3D-visualisaties kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg



Afbeelding 3. 3D-visualisatie kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg



Afbeelding 4. Zicht vanaf Wilhelminakade oostzijde

De belangrijkste afwegingen in het ontwerp zijn de volgende:

- Het ontwerp beoogt de verkeersstromen zo goed mogelijk te begeleiden. Meest van belang is het benadrukken van de fietsroute via het Jaagpad (Slimme route naar Zernike) en voorrang van de fietsers op het kruispunt, overeenkomstig onze uitgangspunten vastgelegd in het fietsbeleid.
- Tevens benadrukt dit ontwerp de voorrangroute voor gemotoriseerd verkeer van de Wilhelminakade (oostzijde) naar de Prinsesseweg en vice versa.
- Tijdens de inloopbijeenkomst in december was er een vrij grote groep mensen die pleitte voor afsluiting van de Herman Colleniusbrug voor gemotoriseerd verkeer. Dit vanwege de overlast in met name de Schilderswijk. Een nog grotere groep is echter tegen afsluiting van de brug voor auto's. Alles afwegende vinden wij afsluiting van de brug te ingrijpend en niet acceptabel. De uiteindelijke inrichtingsvariant heeft veel draagvlak zoals bleek tijdens de inloopbijeenkomst van 14 maart (zie kopje maatschappelijk draagvlak en participatie).
- Tegenover de Jumbo wordt een oversteek gecreëerd voor fietsers en voetgangers, zodat fietsers vanaf het Jaagpad de Jumbo kunnen bereiken. Tevens veranderen we de inrichting nabij de Mitra om te voorkomen dat fietsers vanaf het kruispunt over de stoep fietsen. Dit was een veelgehoorde klacht uit de gesprekken met stakeholders. Deze aanpassingen konden op veel instemming rekenen van de bezoekers van de inloopbijeenkomst van 14 maart.
- Het is, voor zover wij weten, het eerste kruispunt in Nederland met een fietsrotonde en een 'normaal' kruispunt met afbuigende voorrang en inritconstructies. In zoverre kan het mogelijk als iconisch worden gezien; een uniek ontwerp op een unieke locatie.
- Het ontwerp heeft het meest oplossend vermogen, maar er blijven aandachtspunten zoals kruisend fietsverkeer bij de 'bypass'. Het is niet uitgesloten dat er na uitvoering meldingen over dit punt blijven binnen komen. Met dit ontwerp verbeteren we de subjectieve verkeersveiligheid aanzienlijk, maar dit houdt niet automatisch een verbetering in van de objectieve verkeerveiligheid. Doordat het nu een onoverzichtelijk kruispunt is let bijna iedereen goed op. Een groter gevoel van veiligheid kan er toe leiden dat men minder goed oplet en er daardoor misschien meer ongelukken gebeuren.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De voorkeursvariant is tot stand gekomen door middel van een actief participatieproces met stakeholders. De resultaten van dit proces zijn opgenomen in de bijlage: *Resultaten participatieproces herinrichting kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg*.

Wij hebben gesproken met belanghebbende partijen zoals wijkraden, Jumbo, fietsersbond, politie en OV-bureau. Daarnaast hebben we twee bewonersavonden georganiseerd. Op 12 december 2016 is een bewonersbijeenkomst gehouden die met circa 250 bezoekers goed is bezocht. In deze bijeenkomst zijn de vijf varianten gepresenteerd en konden bezoekers hierop reageren. Hiervan is uitgebreid gebruik gemaakt. Meerdere door stakeholders en bewoners gemaakte suggesties hebben wij over kunnen nemen.

De resultaten zijn verwerkt in de voorkeursvariant welke wij op een tweede bijeenkomst op 14 maart 2017 hebben gepresenteerd. Deze bijeenkomst was met ruim 200 bezoekers wederom goed bezocht. De voorkeursvariant kreeg veel steun van de bezoekers, temeer zij eerder ingebrachte suggesties terug zagen in het ontwerp. Ook de andere stakeholders kunnen zich vinden in de voorgestelde inrichtingsvariant.

Daarmee heeft de voorgestelde inrichtingsvariant een breed draagvlak onder alle stakeholders. Het participatieproces is uitermate succesvol gebleken.

Financiële consequenties

De voorkeursvariant is doorgerekend. De verwachte maximale uitvoeringskosten inclusief plankosten en kosten voor voorbereiding en toezicht blijven binnen het beschikbare gestelde krediet van € 400.000,--.

Overige consequenties

Bomen: Als gevolg van het naar elkaar toe brengen van de rijbanen van de Prinsesseweg zullen er tien bomen moeten wijken. Binnen het plangebied in de groenvakken tussen de bushaltes en het kruispunt worden zes nieuwe bomen geplant. Deze nieuwe bomen markeren de overgang van het profiel van de Prinsesseweg naar het kruispunt. Daarnaast zullen we de bestaande gaten in de bomenstructuur in de Prinsesseweg (tot aan spoorviaduct) vullen met nieuwe bomen, zodat de landschappelijke structuur van de Prinsesseweg versterkt wordt. We voldoen aan de doelstelling van 1 op 1 compensatie en hebben zelfs een saldo van +6. Zie voor een nadere toelichting de bijgevoegde Bomen Effect Analyse (BEA). Voor het kappen van de bomen is een omgevingsvergunning nodig.

Parkeren: Als gevolg van het ontwerp gaan er in totaal zes parkeerplaatsen verloren. Dit komt doordat we de rijbanen van de Prinsesseweg naar elkaar toe brengen en de parkeerplaatsen hier komen te vervallen. Dit schept ruimte voor de te herplanten bomen. Als gevolg hiervan moet de bushalte ook iets verplaatst worden naar het noorden, want ten koste gaat van enkele parkeerplaatsen. Tegenover de Jumbo komt een parkeerplaats te vervallen als gevolg van het maken van een fietsoversteek vanaf het Jaagpad. We kunnen op de Wilhelminakade ter hoogte van de Mitra enkele extra nieuwe parkeerplaatsen maken. Bij de optimalisering van het technisch ontwerp en de positie van de bushaltes hebben we het verlies uiteindelijk kunnen beperken tot zes plaatsen. Doordat de parkeerdruk in dit gebied niet heel hoog is en er over het algemeen aan de Wilhelminakade bij de Jumbo voldoende vrije parkeerplekken zijn zal dit geen knelpunt voor de omgeving opleveren.

Vervolg

Na het collegebesluit wordt een kapvergunning aangevraagd voor de te kappen bomen. In juni/juli wordt er aanbesteed. Uitvoering is voorzien dit najaar, een en ander afhankelijk van de vergunningsprocedure en afstemming met andere wegwerkzaamheden. Zodra de precieze uitvoeringsplanning bekend is zullen we omwonenden en andere stakeholders informeren.

Na uitvoering van de werkzaamheden willen we het kruispunt enige tijd gaan monitoren om te beoordelen of het kruispunt voldoende functioneert op doorstroming en veiligheid. Juist vanwege het unieke karakter van de nieuwe inrichting is het interessant om de resultaten in beeld te krijgen. Het monitoringsprogramma moet nog nader uitgewerkt worden maar zal in beginsel beperkt van opzet zijn.

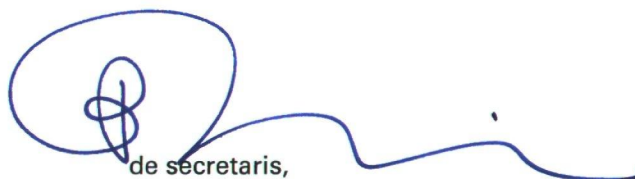
Lange Termijn Agenda

Het onderwerp staat geagendeerd op de LTA conform dit raadsvoorstel.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

Resultaten participatietraject herinrichting kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg

Datum: 28 maart 2017

1. Inleiding

In het kader van het ontwerpproces van het project Herinrichting kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg' is met betrokken stakeholders gesproken en zijn de wensen/meningen geïnventariseerd. Vervolgens is op 12 december 2016 een inloopbijeenkomst voor bewoners georganiseerd, waarin vijf mogelijke kruispunten voor de herinrichting van het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg gepresenteerd zijn. De inloopbijeenkomst was qua opkomst een groot succes; circa 250 mensen hebben deze inloopbijeenkomst bezocht. Belangstellenden konden tijdens de inloopbijeenkomsten praten en discussiëren met medewerkers van de gemeente Groningen en op de informatiepanelen met ontwerpen en reactieformulieren hun ideeën en meningen opschrijven. Dit is veelvuldig gedaan, er zijn circa 110 reactieformulieren ingevuld en veelvuldig reacties achtergelaten op de informatiepanelen. Dit betekent dat het kruispunt leeft onder de bewoners. Dit is een mooi resultaat en al deze ideeën leveren een belangrijke bijdrage in het ontwerpproces voor de herinrichting van het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg.



In deze notitie zijn de resultaten van het participatieproces samengevat en wordt vanuit dit participatieproces gezien een aanzet gegeven voor een voorkeursvariant. De resultaten van de terugkoppeling van de voorkeursvariant tijdens de inloopbijeenkomst van 14 maart 2017 zijn aan het eind van de notitie weergegeven.

2. Varianten

Zoals in het projectplan is vastgesteld, zijn voor het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg een vijftal varianten uitgewerkt. Deze zijn besproken met de diverse stakeholders en gepresenteerd op de inloopbijeenkomst. Deze vijf varianten zijn:

- **Minimale variant:** In deze variant wordt een aantal kleine fysieke ingrepen (verplaatsen zebra-pad, verbreden fietsdoorsteek richting Jaagpad) gedaan en wordt de belijning geoptimaliseerd.
- **Shared space:** Het Shared Space-principe gaat uit van een gelijkwaardigheid voor alle weggebruikers. Het kruispunt wordt ingericht als een plein, waarbij iedereen gebruik maakt van dezelfde ruimte. Daarbij draait het om de interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers, om er samen en met elkaar uit te komen.

- *Samenvoegen Prinsesseweg.* Deze variant richt zich op het kleiner (en dus veiliger) maken van het kruisingsvlak, zodat er ruimte ontstaat om vrij liggende fietspaden in te passen. De afbuigende voorrang van de Prinsesseweg richting de Wilhelminakade (en vice versa) wordt benadrukt.
- *Afsluiten Herman Colleniusbrug.* Het afsluiten van de Herman Colleniusbrug voor motorvoertuigen zorgt dat een aantal verkeersstromen niet meer voorkomen op het kruispunt. Tevens ontstaat er ruimte om de fietsverbindingen vanuit de Herman Colleniusbrug te faciliteren. Het afsluiten van de Herman Colleniusbrug zorgt wel voor een andere verkeersafwikkeling voor onder andere de Schildersbuurt.
- *Fietsstrategie/Slimme Route.* Deze variant is ontworpen vanuit de gedachte van de fietsstrategie en de wens om de Slimme Route West (Jaagpad) verder te promoten. Het (toen) voorgestelde ontwerp is gelijk aan de variant 'samenvoegen Prinsesseweg', het verschil zit in de inrichting van de Herman Colleniusbrug als fietsstraat.

3. Stakeholders

Voorafgaand aan de inloopbijeenkomst is eerst gesproken met de belangrijkste stakeholders voor dit project.

- Wijkraden Schilderswijk, Noorderplantsoenbuurt, Oranjewijk;
- Jumbo supermarkt aan de Wilhelminakade;
- Fietsersbond;
- Vereniging Van Eigenaren (VVE) appartementencomplex hoek Wilhelminakade-Prinsesseweg (westzijde)

Van alle gesprekken met deze stakeholders zijn verslagen gemaakt, hieronder volgt een korte samenvatting van deze verslagen.

Wijkraden Schildersbuurt, Noorderplantsoenbuurt, Oranjewijk

- Geen draagvlak voor een afsluitingsvariant; dit is te ingrijpend. De minimale variant kan ook op weinig draagvlak steunen. Er zijn twee varianten die als meest kansrijk naar voren komen, dit zijn de variant fietsstrategie en in mindere mate de shared space-variant. Aandachtspunten die naar voren zijn gekomen zijn:
- Begeleiding fietsers vanuit de oostelijke richting Wilhelminakade via noordzijde kruispunt naar Jumbo en Jaagpad. Bijvoorbeeld door middel van plaatsen hekje / bloembak.
- Begeleiding fietsers vanuit Herman Colleniusweg naar Jaagpad. In principe niet kiezen voor dubbel fietspad maar accepteren dat fietsers linksafgaan. Met variant fietsstraat maakt dit niet zoveel uit.
- Het is zeer wenselijk het zebrapad meer naar het oosten te verschuiven ten opzichte van de huidige situatie.

Jumbo supermarkt

Kan niet instemmen met een afsluitingsvariant, in verband met het belang van klanten die met de auto komen. Geen duidelijke voorkeur voor een van de overige varianten. Specifiek gesproken over het probleem van het bevoorradingsverkeer. Nu moeten de grote vrachtwagens met aanhanger op het kruispunt draaien om achteruit in te steken naar de Jumbo. Dit levert soms gevaarlijke of hinderlijke situaties op. Het is daarom gewenst dat de chauffeurs vooruit de Wilhelminakade kunnen inrijden om vervolgens achteruit het loading dock in te steken. Om dat te kunnen doen moet er 'draairuimte' worden gecreëerd ter hoogte van het 'milieupleintje' (waar de afvalcontainers nu staan). We hebben afgesproken dit mee te nemen en nader te onderzoeken.

Fietsersbond

Variant afsluiten brug heeft de voorkeur, want is meest optimaal voor fietsers. Dat het effecten heeft voor overige verkeer wordt onderkend. Shared space-variant is interessant maar ook wel risicovol. Bij de varianten 3 en 5 worden alle fietsbewegingen gefaciliteerd; de discussie gaat over het wel of niet doortrekken van het twee richtingen van het pad bij de Herman Colleniusbrug (geldt ook voor varianten 4 en 5). De voorkeur wordt uitgesproken om dit wel te doen, omdat de fietsers het toch wel gaan doen. Verder aandachtspunt is het fietspad verder uitbuigen, zodat er ruimte tussen het fietspad en de weg ontstaat om op te stellen. Een algemene opmerking is dat in de ontwerpen de dominante fietsbewegingen er soepeler ingelegd zouden

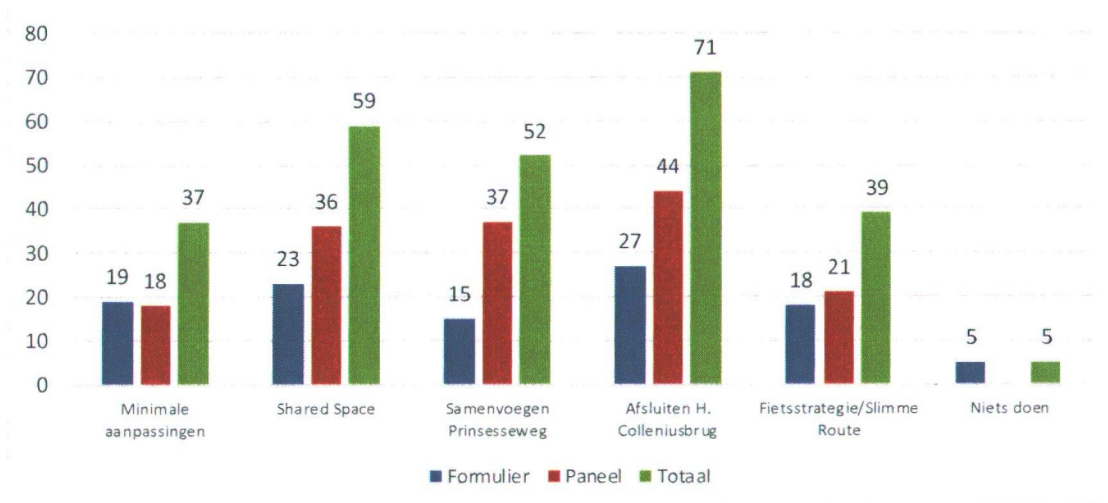
moeten worden. Een voorstel is om de fietspaden te draaien, zodat ze in feite als een ruit over het kruispunt liggen.

VVE appartementen hoek Wilhelminakade-Prinsesseweg (westzijde)

Geen voorstander van afsluiten van de brug voor autoverkeer. Dit is ongewenst in verband met de ontsluiting van de buurt en de extra omrijdbewegingen. Neem maatregelen bij herinrichting om fietsers op de stoep (naar de Jumbo) tegen te gaan, dit levert nu gevaarlijke situaties op. Realiseer een duidelijk aanwezige oversteekplaats voor fietsers vanaf het jaagpad naar de Jumbo. Laat de bevoorrading van de Jumbo nu zoals het is; als de auto eerst vooruit de Wilhelminakade inrijdt en dan achteruit insteekt heeft hij minder zicht op de fietsers aan de zijde van de supermarkt. De variant Shared Space lijkt de voorkeur te hebben; het is min of meer een formalisatie van de huidige situatie. Mocht het kruispunt logischer worden ingericht dan wordt het mogelijk onveilig omdat mensen mogelijk meer risico nemen. Verder wordt voorgesteld om de fietsers langs de Wilhelminakade al eerder over te laten steken (bijv. bij plantsoen of Koninginnelaan) en de zuidzijde van de Wilhelminakade tweerichtingsfietsverkeer te maken. Dit voorkomt de gevaarlijke oversteek bij het kruispunt.

4. Inloopbijeenkomst

Na de gesprekken met de stakeholders en een aantal aanpassingen op de varianten, is op 12 december een inloopbijeenkomst voor belangstellenden georganiseerd. Daarbij zijn bewoners in een ruime straal rondom het kruispunt uitgenodigd om hun mening, ideeën en andere suggesties te geven over de voorgestelde varianten. Daarnaast komen een voorkeur voor een bepaalde variant aangeven, op het reactieformulier of op een van de informatieborden. Uit alle reacties komt de volgende grafiek naar voren:



De in de grafiek weergegeven cijfers zijn in totaal en optelling van zowel de reacties op het reactieformulier als de stemmen op het informatiepaneel. De cijfers zijn niet 100% betrouwbaar te noemen, maar ze geven wel een goed beeld van de algemene voorkeur tijdens de inloopbijeenkomst.

Uit de grafiek valt af te lezen dat de meeste stemmen voor de variant 'afsluiten Herman Colleniusbrug' genoteerd zijn. Tijdens de inloopbijeenkomst is als reactie daarop spontaan door een bezoeker op het bord de variant 'niet afsluiten Herman Colleniusbrug' toegevoegd. Deze variant kreeg spontaan tot net zoveel stemmen. Het afsluiten van de brug leidde in de zaal tot een aantal felle tegenreacties i.v.m. de omrijdbewegingen die dit met zich meebrengt. Echter, wanneer op een andere manier naar de cijfers gekeken wordt, kan ook de conclusie getrokken worden dat een grote meerderheid tegen het afsluiten van de Herman Colleniusbrug is. De overige vier varianten voorzien namelijk in het open houden van de Herman Colleniusbrug. Bij elkaar opgeteld maakt dat 187 stemmen tegen het afsluiten en 71 stemmen voor het afsluiten van de Herman Colleniusbrug.

De varianten 'samenvoegen Prinsesseweg' en 'Fietsstrategie/Slimme Route' zijn qua inrichting op het kruispunt gelijk. Wanneer de stemmen voor beide varianten bij elkaar opgeteld worden dan komt deze met 91 stemmen

als voorkeursvariant uit de bus. Tevens moet opgemerkt worden dat de variant 'afsluiten Herman Colleniusbrug' ook een vergelijkbare inrichting van het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg kent. De voorkeursvariant wordt daarmee extra ondersteund.

5. Opmerkingen gemaakt tijdens de inloopbijeenkomst

Naast het aangeven van de voorkeur voor een variant, konden bewoners opmerkingen, ideeën, vragen en aanvullingen op de verschillende varianten maken. In onderstaande overzicht zijn de meest voorkomende vragen, opmerkingen en ideeën op een rijtje gezet:

Algemeen

- Waarom is een rotonde geen optie?
- Leg een fiets tunnel (of meerdere) aan.
- Doe iets aan de fietsers die over de stoep naar de Jumbo fietsen.
- Waarom geen verkeerslichten op het kruispunt?
- Doe iets aan de achteruitrijdende vrachtwagens van Jumbo (gevaarlijk).
- Geen van de varianten heeft een voorkeur.
- Doe maar niets; het functioneert goed zo.
- Geef de fietsers voorrang op het kruispunt.
- Doorsparen voor een meer duurzame oplossing; er is nu te weinig budget voor een adequate oplossing.
- Maak de brug breder zodat er een apart fietspad kan worden aangelegd.
- Fietsers en auto's op de (smalle) brug is gevaarlijk.
- Het kruispunt is gevaarlijk; ik durf mijn kinderen niet over te laten steken.
- Maak een zogenaamde 'kruisdrempel', zodat verkeer wordt afgeremd.
- Auto's rijden veel te hard op Wilhelminakade en/of Prinsesseweg, neem maatregelen om snelheid omlaag te brengen.

Variant 'minimale aanpassingen;

- Geen opmerkingen

Variant 'Shared Space'

- Shared Space is in feite een formalisatie van de huidige situatie; daarom voorkeur voor deze variant.
- Geen Shared Space, want het is gevaarlijk, onduidelijk en onwenselijk.

Variant 'samenvoegen Prinsesseweg'

- Maak op de Wilhelminakade (richting de Plantsoenbrug) eerder een oversteek naar de zuidzijde van de Wilhelminakade, zodat de gevaarlijke oversteek bij de kruising vermeden wordt.
- Maak de fietspaden in twee richtingen bereden.
- Fietsers houden zich toch niet aan de regels. Daarom heeft het aanleggen van losse fietspaden geen zin.

Variant 'afsluiten Herman Colleniusbrug'

- Auto's rijden veel te hard door de Herman Colleniusstraat, onder meer omdat deze weg erg breed is. Dit is gevaarlijk en levert overlast op. Daarom de voorkeur voor het afsluiten van de Herman Colleniusbrug of neem maatregelen in de Herman Colleniusstraat om deze overlast tegen te gaan.
- Het afsluiten van de Herman Colleniusbrug voor auto's is het beste voor de fietser (meest verkeersveilig).
- Brug openhouden! / Afsluiten van de Herman Colleniusbrug voor auto's is onacceptabel, dit leidt tot enorme omrijdbewegingen.
- Bij het afsluiten van de Herman Colleniusbrug moet er omgeden worden via Westersingel. Het kruispunt bij de Westersingel kan deze extra verkeersdruk niet aan; dit kruispunt is nu al vaak verstopt.
- Bij het afsluiten van de Herman Colleniusbrug voor auto's, deze brug graag zodanig inrichten dat de hulpdiensten er gebruik van kunnen blijven maken.

Variant 'Fietsstrategie/Slimme Route'

- Maak een duidelijke fietsoversteek van het Jaagpad naar de Jumbo (die ontbreekt nu) zodat fietsers niet meer (of minder snel) op de stoep fietsen.

6. Antwoord op een aantal veel gestelde vragen en opmerkingen

Rotonde

Helaas is een volledige rotonde met vrij liggende fietspaden niet inpasbaar op dit punt. De enige variant van een rotonde die inpasbaar is, is een rotonde met fietsstroken op de rotonde. Dit is vergelijkbaar met de rotonde die ligt in de Korreweg of de Siersteenlaan. Deze rotondes worden als verkeersongevestig gezien en verkeerskundig verdient het niet de voorkeur om een rotonde op deze manier in te passen.

Fietsrotonde

Dit is een interessante suggestie, een rotonde-structuur voor de fietser en een afwijkende autostructuur. Deze variant is fysiek in te passen en kan gezien worden als een optimalisatie van de variant 'samenvoegen Prinsesseweg'. Een voordeel is dat de fietsers in de voorrang gelegd kunnen worden en dat alle richtingen voor fietsers gefaciliteerd kunnen worden.

Verkeerslichten

Vaak wordt gedacht dat verkeerslichten geplaatst worden om de verkeersveiligheid te verbeteren of te waarborgen. Dit klopt echter niet, verkeerslichten worden doorgaans geplaatst om de doorstroming op een kruispunt in stand te houden. De intensiteiten op het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg zijn niet voldoende om een verkeerslicht noodzakelijk te laten zijn. Daarnaast is de inpasbaarheid een issue. Bij verkeerslichten horen opstelvakken die in de krappe profielen van de Wilhelminakade niet inpasbaar zijn.

Fietstunnels

Fietstunnels zijn alleen een optie wanneer er geen uitwisseling met andere fietsstromen mogelijk zijn. Daarnaast zijn de hellingen voor een fietstunnel dusdanig dat dit moeilijk inpasbaar is. Ook is het een erg dure oplossing met weinig oplossend vermogen.

Aanpassing van de Herman Colleniusbrug

Aanpassingen in breedte van de Herman Colleniusbrug zijn erg kostbaar en bieden nog geen oplossing voor het kruispunt. Daarnaast is het brughuisje monumentaal, waardoor met de nodige voorzichtigheid met de Herman Colleniusbrug omgegaan moet worden.

Fietsers naar de Jumbo supermarkt

Dit is een aandachtspunt in het verdere ontwerpproces. Fietsers richting de Jumbo supermarkt fietsen vaak tegen het verkeer in of over het trottoir. Iets wat niet toegestaan is, maar door de inrichting van de openbare ruimte moeilijk te voorkomen is. Het voorstel voor een fietsdoorsteek vanaf het Jaagpad wordt meegenomen en daarnaast wordt er gekeken naar de mogelijkheden voor het ontmoedigen van het fietsen op het trottoir.

Snelheid op de Herman Colleniusstraat

De Herman Colleniusstraat is geen onderdeel van dit project, maar valt wel binnen het project 'doortrekken Slimme Route West'. De signalen over het te hard rijden en de inrichting van de Herman Colleniusstraat worden in dit project meegenomen.

Gedrag van fietsers

Het gedrag van fietsers is niet alleen in Groningen, maar in feite in heel Nederland een probleem. Het is algemeen bekend dat fietsers zich voortbewegen als water, men kiest voor de snelste of de kortste route en zich daarbij lang niet altijd aan de verkeersregels houden. Dit gedrag kan beïnvloed worden door een logische en duidelijke inrichting van de openbare ruimte, waarbij routes zo vloeiend mogelijk ingericht worden. Dit principe wordt meegenomen in het verdere ontwerpproces.

Eerdere oversteeek voor fietsers over de Wilhelminakade (richting Plantsoenbrug)

Dit voorstel zou betekenen dat de fietsers richting het Jaagpad eerder naar de zuidzijde van de Wilhelminakade geleid wordt en dat hij daardoor deze oversteek niet ter hoogte het kruispunt hoeft te doen. In principe is dit een goede gedachte, echter zullen de overige richtingen nog steeds gefaciliteerd moeten worden. Hierdoor is een in twee richtingen bereden fietspad aan de zuidzijde van de Wilhelminakade niet inpasbaar. Het zorgt daarnaast voor een extra oversteek over de Wilhelminakade, iets wat juist in het project beter op het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg opgelost kan worden. Dit idee functioneert pas als het (nieuwe) profiel doorgetrokken wordt over de gehele Wilhelminakade, tot aan de Plantsoenbrug. Dit valt niet binnen de scope van dit project.

Achteruitrijdend bevoorradend vrachtverkeer voor de Jumbo-supermarkt

In de huidige situatie gebruikt het bevoorradend verkeer voor de Jumbo-supermarkt het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg om te keren en achteruit te rijden richting de Jumbo-supermarkt. Dit zorgt voor onveilige situaties. Dit is een aandachtspunt wat samen met de Jumbo-supermarkt in het verdere ontwerpproces opgepakt gaat worden.

Maak de fietspaden in twee richtingen bereden

Het in twee richtingen bereden maken van de fietspaden, komt tegemoet naar hoe de fietspaden in de huidige situatie al gebruikt worden. Echter worden daarmee ook een aantal oversteken gecreëerd die als onveilig beschouwd worden. Met name vanaf de Wilhelminakade (oostzijde) naar het Jaagpad, daar heeft de fietsers te weinig ruimte en zicht om veilig de oversteek te nemen. Daarom is gekozen voor fietspaden (en oversteken) die in één richting bereden worden.

7. Conclusie

Op basis van de gesprekken met de stakeholders en de reacties/stemming op de inloopbijeenkomst, kan gesteld worden dat de voorkeur ligt bij de variant "samenvoegen Prinsesseweg" (en de variant "Fietsstrategie/Slimme Route"). Het voorstel is om verder te gaan met deze variant en met de toevoegingen van een fietsdoorsteek vanaf het Jaagpad richting de Jumbo-supermarkt, maatregelen om te voorkomen dat fietsers over het trottoir fietsen en een optimalisatie van de fietsstructuur in de vorm van een fietsrotonde.

Een goede tweede is de "Shared Space-variant." De gedachte hierachter is dat de huidige situatie in feite ook al een Shared Space-variant is, iedereen pakt zijn vrijheid en weggebruikers houden rekening met elkaar. Er zijn echter ook argumenten tegen genoemd, aangezien het niet een volwaardige oplossing is voor de heersende problematiek op het kruispunt.

De variant "minimale aanpassingen" kan op weinig steun rekenen, het is een zoveelste toevoeging van een kleine maatregel op het kruispunt. Daarnaast heeft het een te weinig oplossend vermogen voor de problematiek op het kruispunt. Vanuit het participatieproces kan gesteld worden dat deze variant te weinig draagvlak kent om meegenomen te worden in het verdere ontwerpproces.

De variant "afsluiten Herman Colleniusbrug" lag zowel bij de stakeholders als tijdens de inloopbijeenkomst behoorlijk gevoelig. Vanwege de gestelde overlast in de Herman Colleniusstraat is er een aanzienlijke groep die voor afsluiten van de brug is. Daarnaast is het vanuit de fietsers geredeneerd een van de optimale varianten. Tegelijkertijd is er een grotere groep (en de meerderheid van de stakeholders) die tegen het afsluiten van de Herman Colleniusbrug. Dit zorgt namelijk voor een slechtere bereikbaarheid, niet alleen van de Jumbo-supermarkt maar in feite van het gehele stadsdeel. Er is onvoldoende draagvlak om de variant "afsluiten Herman Colleniusbrug" mee te nemen in het verdere ontwerpproces.

8. Vervolg

Uit het participatietraject is gebleken dat er het grootste draagvlak is voor het openhouden van de Herman Colleniusbrug, in de variant "samenvoegen Prinsesseweg". Daarbij moet opgemerkt worden dat de wens om de Herman Colleniusbrug af te sluiten voornamelijk komt door de verkeersproblemen die zich voordoen op de Herman Colleniusstraat. Deze verkeersproblemen worden opgenomen in het project 'doortrekken Slimme Route West'.

De resultaten van het participatietraject worden verder meegenomen in het verdere ontwerpproces. Waardevolle toevoegingen zoals een doorsteek naar de Jumbo-supermarkt, het verder optimaliseren van de fietsstructuur in de variant "samenvoegen Prinsesseweg" worden meegenomen. Samen met de input vanuit verkeerskundig, landschappelijk en stedenbouwkundig oogpunt wordt vervolgens een voorkeursvariant opgesteld. Samen met de terugkoppeling op het participatietraject wordt dit uiteindelijk in een inloopbijeenkomst aan de stakeholders en bewoners gepresenteerd.

9. Aanvulling: resultaten inloopbijeenkomst 14 maart 2017.

De voorkeursvariant, zoals opgenomen in de ontwerpnotitie, hebben we in een inloopbijeenkomst op 14 maart gepresenteerd aan omwonenden en stakeholders. Ook deze tweede bijeenkomst is met - naar schatting - ruim 200 bezoekers wederom druk bezocht. De reacties van de bezoekers waren grotendeels positief; vanuit de meeste bezoekers konden zich vinden in het voorgestelde ontwerp.

De fietsersbond, vertegenwoordigers van de wijkraden en de Jumbo hebben aangegeven positief te zijn over het ontwerp.

Er zijn verder 51 ingevulde reactieformulieren achtergelaten:

- 30 hiervan zijn ronduit positief over het ontwerp; de waardering en complimenten worden uitgesproken en deze mensen zien het ontwerp graag uitgevoerd.
- 17 reacties zijn positief over het ontwerp maar geven in hun reactie suggesties voor verbeteringen, kanttekeningen of aanvullingen. Die worden hieronder behandeld.
- 4 reacties zijn negatief over het ontwerp. Twee hiervan zijn teleurgesteld dat de Herman Colleniusweg niet wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en zouden graag andere auto-ontsluitingen van de wijken wensen. Een ander verwacht dat fietsers zich niet aan de rijrichting van de rotonde gaan houden en dit levert gevaarlijke situaties op. De laatste reactie betreft iemand die het onnodig vindt om het kruispunt aan te passen omdat het niet onveilig is en daarmee is zonde van de investering. Ten aanzien van deze vier reacties verwijzen wij naar de onderbouwing zoals opgenomen in de ontwerpnotitie. Deze onderbouwing maakt duidelijk waarom gekozen is voor het voorkeursontwerp. De vier negatieve reacties geven geen aanleiding om het ontwerp aan te passen.

Suggesties voor verbetering, kanttekeningen en aanvullingen (uit de 17 reactieformulieren). *In cursief ons antwoord hierop.*

- Voeg voorrangstekens (haaiantanden) toe aan de fietsrotonde op de inritconstructies van de Herman Colleniusweg en Wilhelminakade (zijde Jumbo).
Hoewel dit juridisch niet noodzakelijk is, is het gezien de afwijkende kruispuntvorm raadzaam om deze markering toch toe te voegen, ter verduidelijking van de al geldende voorrangsregels.
- Geef duidelijke voorrangstekens aan en volg hoe het beleefd of gebruikt wordt.
Wij zullen overal waar nodig duidelijk voorrangstekens aangeven. We zijn van plan de nieuwe situatie te gaan monitoren, om te beoordelen of het voldoende functioneert.
- Vanaf de Herman Colleniusweg links afslaan naar Jumbo blijft goed uitkijken ("maar een oplossing heb ik niet").
Deze opmerking nemen wij voor kennisgeving aan. Het blijft inderdaad goed uitkijken.
- Graag een oversteekplaats (zebra) voor voetgangers over het fietspad Jaagpad aanleggen nabij de fietsrotonde.
Voetgangersoversteekplaatsen (zebrapad) leggen we in principe alleen aan over gebiedsontsluitingswegen, waar het onderlinge snelheidsverschil groot is. Een zebrapad over een fietspad levert schijnveiligheid op. Het Jaagpad zijn op verschillende manieren over te steken, uitkijken daarbij is altijd noodzakelijk.
- Maak de brug qua inrichting zo '30-km-achtig' als mogelijk. Maak het gedeelte tussen fietsrotonde en het brugdek ook met klinkers.
De huidige inrichting van dit stukje weg is ook met klinkers en dat blijft ook in de nieuwe situatie zo. Per abuis is in het 3D-ontwerp de indruk gewekt dat dit stukje asfalt zal worden, maar dat is niet de bedoeling.
- Aandacht voor bevoorrading Jumbo, doordat zij vanaf het kruispunt achteruit rijden blijft dit gevaarlijk. Voorkom dat de Jumbo-vrachtwagens door de woonwijk gaan rijden.

Het punt van achteruit rijdende vrachtwagens hebben wij uitvoerig met de Jumbo besproken. Chauffeurs kunnen nu ook al vooruit rijden en dan achteruit insteken bij de Jumbo, maar chauffeurs willen dit niet omdat ze dan met een dode hoek moeten inparkeren bij de Jumbo. Dit vinden ze gevaarlijk vanwege fietsers en voetgangers bij de ingang van de Jumbo. Daarom rijden chauffeurs vanaf het kruispunt achteruit. In het ontwerp van het kruispunt kunnen wij dit verder niet aanpassen. Chauffeurs willen achteruit blijven rijden om zo zonder dode hoek in te kunnen parkeren bij de Jumbo. Wij kunnen dit niet verbieden of oplossen waardoor het achteruit rijdende vrachtverkeer van de Jumbo waarschijnlijk blijft bestaan. Het is niet de bedoeling dat vrachtwagens door de woonwijk en ook de Herman Colleniusweg rijden. Jumbo zal de chauffeurs hier op (blijven) wijzen. Strikt verbieden van vrachtverkeer vinden we echter te ver gaan omdat het ingrijpend is voor al het transportverkeer.

- Er verdwijnen parkeervakken aan de Prinsesseweg, waar is het alternatief om te parkeren, de Wilhelminakade staat vaak vol.
Er verdwijnen inderdaad een aantal parkeerplaatsen omdat als gevolg van de verandering van het kruispunt de bushalte verplaatst moet worden en de vrijkomende ruimte nodig is om bomen te plaatsen (compensatie van de te kappen bomen in het midden van de Prinsesseweg). Vlakbij, op de Wilhelminakade bij de Jumbo, is over het algemeen voldoende vrije parkeerruimte waardoor er zich geen parkeerprobleem hoeft voor te doen.
- Kan er geen fietspad over de Hofstede de Grootkade? Dit is zo'n rustige route in plaats van over de Kraneweg of over de stoep.
Deze route is niet opgenomen in de hoofd fietsstructuur van de stad en aanpassing van deze weg is niet voorzien.
- Op de Wilhelminakade (vanaf het plantsoen) wordt vaak erg hard gereden, kan hier ook wat aan gedaan worden?
Het is een algemeen probleem wat zicht voordoet op veel plekken in de stad. Dit kunnen we in dit project niet oplossen. Klachten signaleren we en nemen we mee in ons beleid. Verkeersmeldingen kunnen gedaan worden bij het loket Beheer en Verkeer, bereikbaar via telefoonnummer 14-050 of via gemeente.groningen.nl.
- Graag een afvalbak bij de bankjes.
Deze zal geplaatst worden.
- Gedrag van fietsers is ondisciplinair; graag meer handhaven.
Dit is een algemeen 'probleem' voor de hele stad of heel Nederland. Handhaving is geen onderdeel van dit project. Verkeersmeldingen kunnen gedaan worden bij het loket Beheer en Verkeer, bereikbaar via telefoonnummer 14-050 of via gemeente.groningen.nl.
- Tijdens de werkzaamheden tijdelijke uitbreiding van de parkeervergunning naar de Hofstede de Grootkade om de verkeersstroom tijdens de werkzaamheden te ontlasten.
De werkzaamheden zullen naar verwachting slechts enkele weken duren en een tijdelijke uitbreiding van de parkeervergunning stuit op veel praktische administratieve bezwaren, waardoor we dit verzoek niet kunnen inwilligen.
- Voeg een kunstwerk toe.
We zullen nader onderzoeken of er (financiële) ruimte is om in de openbare ruimte een kunstwerk toe te voegen. Dit kunnen we niet op voorhand toezeggen.
- Als de brug open staat ontstaan er doorstroomproblemen voor verkeer dat vanaf de Wilhelminakade de Herman Colleniusweg in wil rijden.
Dit is in de huidige situatie ook het geval. Dit probleem is in het ontwerp van het kruispunt niet op te lossen.
- Maak drempels in de Herman Colleniusweg.
Dit is geen onderdeel van dit project, maar in het kader van het project fietsroute Slimme route west. De opmerking wordt in dat project meegenomen.

Van : Gerrit Dorgelo
Datum : 21-03-2017
Status : Definitief
Onderwerp: Ontwerpnotitie herinrichting Wilhelminakade-Prinsesseweg

Inleiding

In het programma verkeersveiligheid uit 2016 is de herinrichting van het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg opgenomen en in maart 2016 heeft de gemeenteraad krediet beschikbaar gesteld om het kruispunt aan te pakken. Het kruispunt is objectief niet zozeer als onveilig te beschouwen, maar wordt vooral als een verkeersonveilig kruispunt ervaren. Dit komt doordat het kruispunt niet eenduidig en herkenbaar is vormgegeven. Niet alle verkeersstromen zijn gefaciliteerd en er bestaat onduidelijkheid over wie wanneer voorrang heeft. Een nieuwe inrichting van het kruispunt is daarom gewenst. Deze notitie omschrijft het ontwerpproces om tot een voorkeursontwerp te komen, het voorkeursontwerp en de onderbouwing van dit ontwerp.

Huidige situatie

Het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg is hieronder weergegeven:



Figuur 1.1; luchtfoto kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg

Om een duidelijk beeld te krijgen van hoe het kruispunt gebruikt wordt, is onderzoek naar dit kruispunt gedaan. Doel van dit onderzoek was het in kaart brengen van de verschillende verkeersstromen en een gedragsobservatie van de gebruikers van dit kruispunt. Belangrijkste conclusie van dit onderzoek is dat de verschillende weggebruikers het kruispunt niet gebruiken zoals de bedoeling is. Het kruispunt kent een afbuigende voorrang (Prinsesseweg-Wilhelminakade oostzijde) maar dit komt niet duidelijk door de inrichting van het kruispunt naar voren. Met name de haaiantanden voor fietsers op de Wilhelminakade oostzijde leveren daarbij verwarring op. Deze zijn zo gepositioneerd dat ook automobilisten kunnen denken dat zij voorrang moeten verlenen, terwijl dit niet zo is. Het levert dan ook regelmatig onduidelijke situaties op.

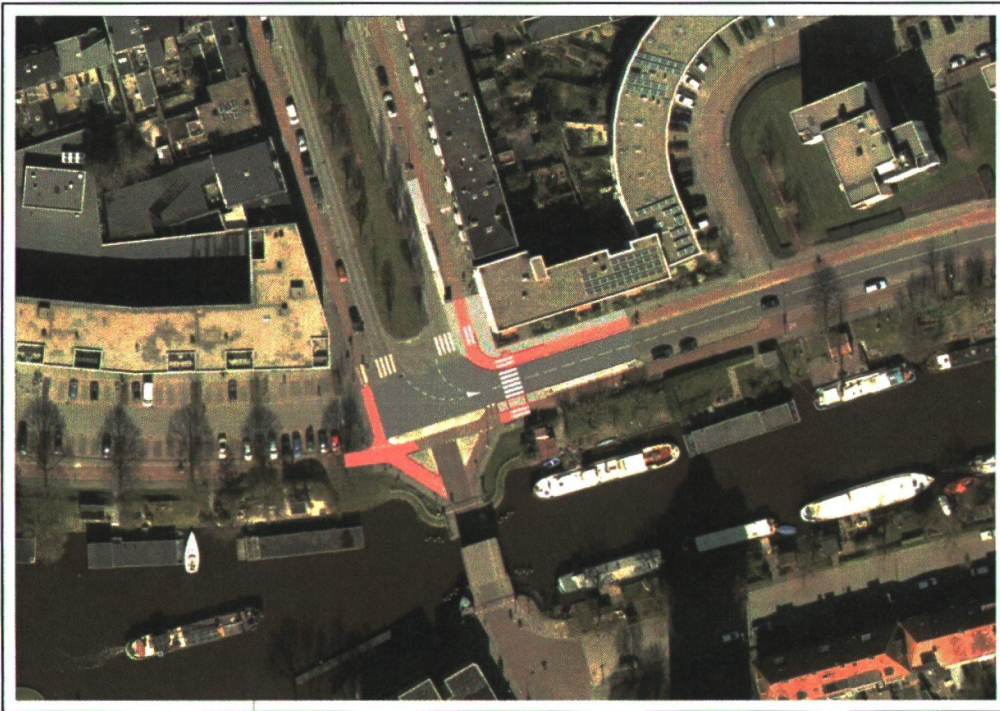
Fietsers vanaf de Wilhelminakade oostzijde die richting het Jaagpad willen, worden min of meer vogelvrij verklaard, er is geen duidelijke infrastructuur aanwezig. Dit geldt ook voor fietsers die vanaf de Herman Colleniusstraat/brug komen en richting het Jaagpad en de Jumbo willen, kunnen praktisch gezien niets anders dan via de bypass tegen het verkeer in te fietsen. Door de inrichting van het kruispunt ontstaan verschillende 'ongewenste' verkeersstromen, die conflicten tussen weggebruikers opleveren.

Opvallend is dat wanneer gekeken wordt naar de objectieve ongevallencijfers dit geen echte bijzonderheden oplevert. Aannemelijk is dat juist door het feit dat de inrichting van het kruispunt zo onduidelijk is, weggebruikers goed opletten, waardoor weinig echte conflicten ontstaan. Het kruispunt wordt echter wel als onveilig ervaren. De reconstructie van het kruispunt moet daarom tot een verbeterd verkeersveiligheidsgevoel leiden.

Varianten

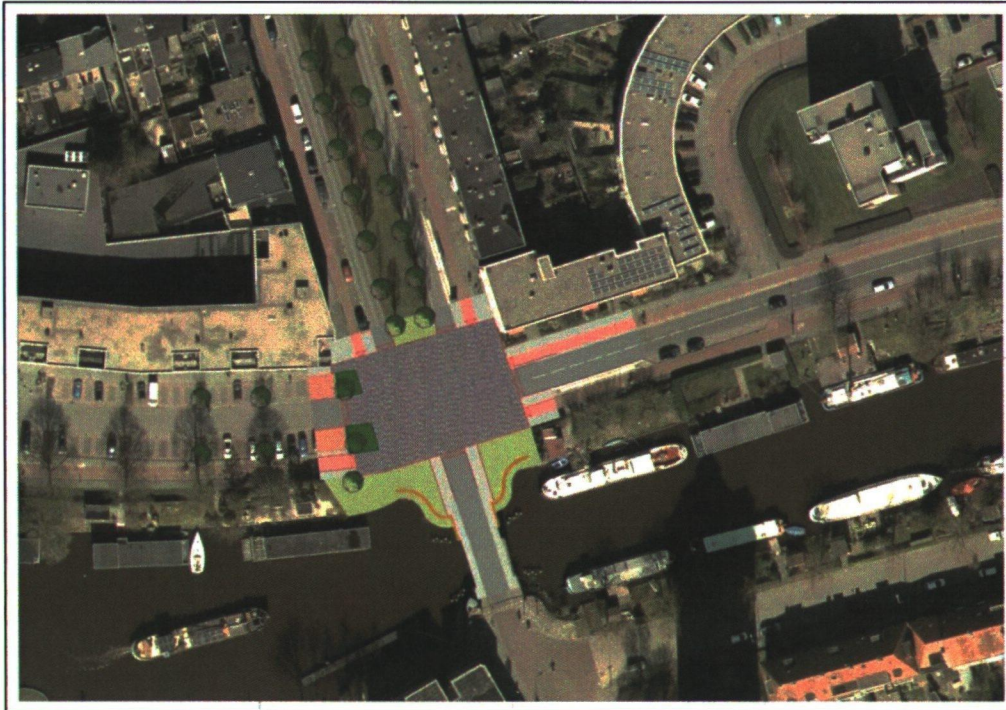
Zoals in het raadsbesluit en projectplan is vastgelegd, zijn een vijftal (vooraf vastgestelde) varianten uitgewerkt, te weten:

Variant 1: Minimale variant: In deze variant wordt een aantal kleine fysieke ingrepen (verplaatsen zebra pad, verbreden fietsdoorsteek richting Jaagpad) gedaan en wordt de belijning geoptimaliseerd.



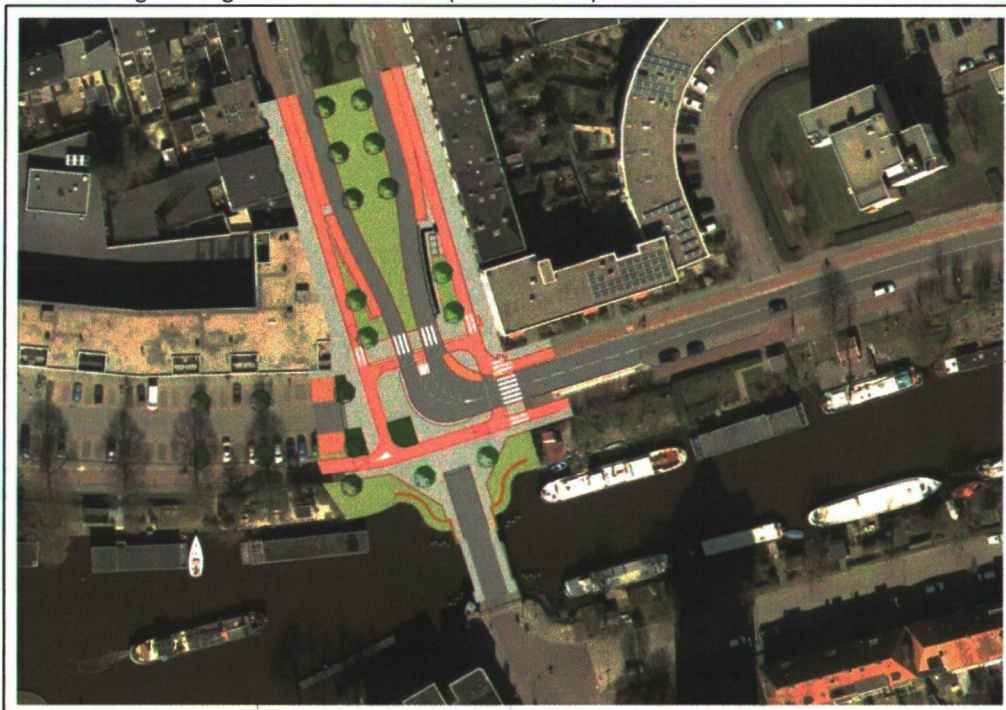
Figuur 1.2; ontwerp variant 1: minimale variant

Variant 2: Shared Space: Het Shared Space-principe gaat uit van een gelijkwaardigheid voor alle weggebruikers. Het kruispunt wordt ingericht als een plein, waarbij iedereen gebruik maakt van dezelfde ruimte. Daarbij draait het om de interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers, om er samen en met elkaar uit te komen.



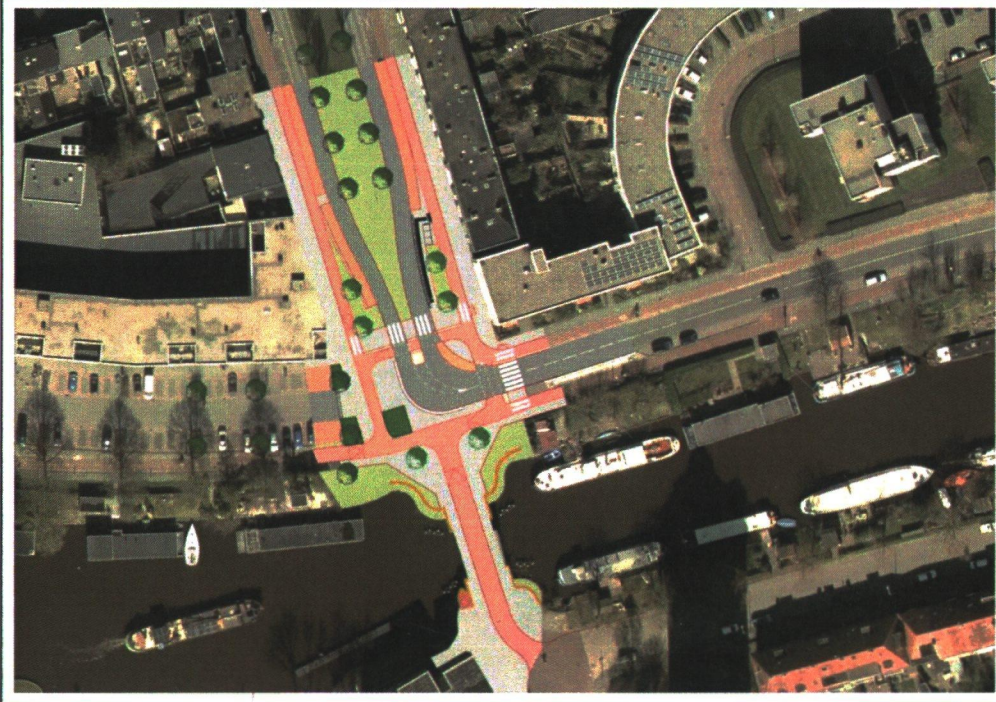
Figuur 1.3; ontwerp variant 2: Shared Space

Variant 3: Samenvoegen Prinsesseweg: Deze variant richt zich op het kleiner (en dus veiliger) maken van het kruisingsvlak, zodat er ruimte ontstaat om vrij liggende fietspaden in te passen. De afbuigende voorrang van de Prinsesseweg richting de Wilhelminakade (en vice versa) wordt benadrukt.



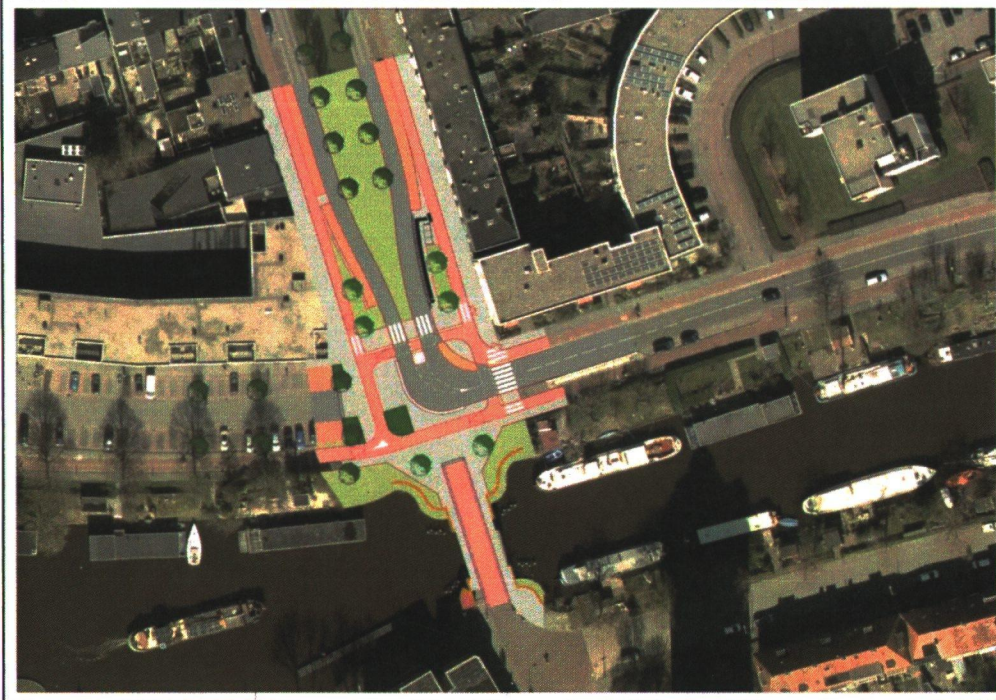
Figuur 1.4; ontwerp variant 3: samenvoegen Prinsesseweg

Variant 4: Afsluiten Herman Colleniusbrug: Het afsluiten van de Herman Colleniusbrug voor motorvoertuigen zorgt dat een aantal verkeersstromen niet meer voor kunnen komen op het kruispunt. Daardoor ontstaat er ruimte om de fietsverbindingen vanuit de Herman Colleniusbrug te faciliteren. Het afsluiten van de Herman Colleniusbrug zorgt wel voor een andere verkeersafwikkeling voor onder andere de Schildersbuurt.



Figuur 1.5; variant 4: afsluiten Herman Colleniusbrug

Variant 5: Fietsstrategie/Slimme Route: Deze variant is ontworpen vanuit de gedachte van de fietsstrategie en de wens om de Slimme Route West te promoten. Het (toen) voorgestelde ontwerp is gelijk aan de variant 'samenvoegen Prinsesseweg', het verschil zit in de inrichting van de Herman Colleniusbrug als fietsstraat.



Figuur 1.6; variant 5: fietsstrategie/Slimme Route

De vijf varianten zijn verder uitgewerkt ten behoeve van het participatieproces. Uit het participatieproces kwam het beeld naar voren dat geen van de vijf varianten een goede invulling geeft aan de gestelde ontwerpdoelstellingen, met name waar het gaat om een optimalisering van de fietsroutes. Daarom is een extra interne ontwerpessie gehouden, waarin geprobeerd is eerst de fietsstructuur optimaal in te passen en vervolgens de autostructuur daar in te passen. Input vanuit het participatieproces is daarbij betrokken. De ontwerpessie heeft geleid tot een ontwerp waarin wel alle verkeersstromen gefaciliteerd kunnen worden. Het ontwerp is geïnspireerd op de fietsrotonde die in Zwolle is aangelegd maar kent eenzelfde autostructuur als de samenvoegen Prinsesseweg variant. Deze variant kan ook worden beschouwd als een optimalisatie van de variant: "fietsstrategie/Slimme Route."

Resultaten participatieproces

In de notitie "Resultaten participatietraject herinrichting kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg" zijn uitgebreid de resultaten van het participatieproces weergegeven. Op basis van de gesprekken met de stakeholders en de reacties/stemming op de inloopbijeenkomst, kan geconcludeerd worden dat de voorkeur ligt bij de variant "samenvoegen Prinsesseweg" (en daarmee ook de variant "fietsstrategie/Slimme Route"). Een aantal aanvullingen daarop zijn de toevoeging van een fietsdoorsteek vanaf het Jaagpad richting de Jumbo-supermarkt, maatregelen om te voorkomen dat fietsers over het trottoir richting de Jumbo-supermarkt fietsen en het vloeiender aanleggen van de fietsstructuur, met voorkeur in de vorm van een fietsrotonde.

Afweging varianten

Parallel met het participatieproces is ook intern gesproken met de beleidsmedewerkers op gebied van verkeer, vertegenwoordigers van de politie, het OV-bureau/Q-buzz en de Fietsersbond. In deze afstemming is gekeken wat de voor- en nadelen van de varianten zijn en welke variant professioneel en inhoudelijk de voorkeur heeft. Hieronder worden de varianten op inhoud beoordeeld:

- **Variant 1: minimale variant:** Deze variant valt te zien als nogmaals een toevoeging van een maatregel op het kruispunt en verduidelijkt alleen een aantal knelpunten. Het ontwerp heeft te weinig oplossend vermogen voor alle verkeersstromen op het kruispunt en heeft daarom niet de voorkeur.
- **Variant 2: Shared Space:** Is in feite een formalisatie van de huidige situatie en zou het eerste (bewuste) Shared Space-kruispunt binnen de stad Groningen zijn. De meningen over dit principe zijn verdeeld, de vormgeving van het kruispunt wordt losgelaten, elke weggebruiker moet zijn eigen weg vinden. Er wordt bewust subjectieve verkeersonveiligheid geïntroduceerd, waardoor elke weggebruiker goed op let. De herinrichting van het kruispunt moet juist de subjectieve verkeersonveiligheid verbeteren. Doordat alle wegen gelijkwaardig zijn vervalt het ondergeschikte karakter van de Herman Colleniusstraat en Wilhelminakade westzijde. Tezamen met al de vele verschillende verkeersstromen, in diverse richtingen, heeft deze variant uiteindelijk niet de voorkeur.
- **Variant 3: samenvoegen Prinsesseweg:** Het samenvoegen van de rijbanen van de Prinsesseweg zorgt voor een compacter kruisingsvlak, waardoor ruimte ontstaat voor de fietsstructuur. De fietsstructuur is als het ware als een vierkant om het kruisingsvlak heen gelegd, waarbij de fietsers voorrang moet verlenen aan het verkeer wat op de Prinsesseweg en de Wilhelminakade oostzijde rijdt. Met dit ontwerp worden alle verkeersstromen gefaciliteerd, maar het is maar de vraag of met name de fietsers de infrastructuur op de juiste manier gaat gebruiken. Het is namelijk de verwachting dat met name de fietsers die vanaf de Wilhelminakade oostzijde komt, tegen de richting naar het Jaagpad fietsen, omdat dit nu eenmaal de kortste en voor het gevoel de meest vloeiende beweging is. Een optie zou kunnen zijn om deze beweging in dit ontwerp te faciliteren, maar dit levert weer andere verkeersveiligheidsknelpunten op. (plotselinge fietsoversteken in twee richtingen over de Wilhelminakade oostzijde en een fietsoversteek in twee richtingen over een inritconstructie). Kortom, in het kader van de fietsstructuur heeft deze oplossing nog (steeds) niet voldoende oplossend vermogen.
- **Variant 4: afsluiten Herman Colleniusbrug:** Het afsluiten van de Herman Colleniusbrug voor gemotoriseerd verkeer is voor de fietsers een goed idee, het geeft de ruimte om goede fietsinfrastructuur in te passen en de linksaf beweging vanaf de Herman Colleniusbrug naar het Jaagpad te faciliteren. Het heeft echter grote gevolgen voor de verkeersstructuur van de Oranjebuurt en de Schildersbuurt. Onderzocht moet worden of de bereikbaarheid van de Oranjebuurt en de Schildersbuurt gewaarborgd blijven, welke consequenties het afsluiten van de Herman Colleniusbrug heeft op onder andere de Kraneweg en de Plantsoenbrug en hoe om gegaan moet worden met

bereikbaarheid voor hulpdiensten en omleidingsroutes voor het OV. Gezien al deze consequenties en met de gevoeligheid in de omliggende wijken in het achterhoofd, verdient deze variant niet de voorkeur.

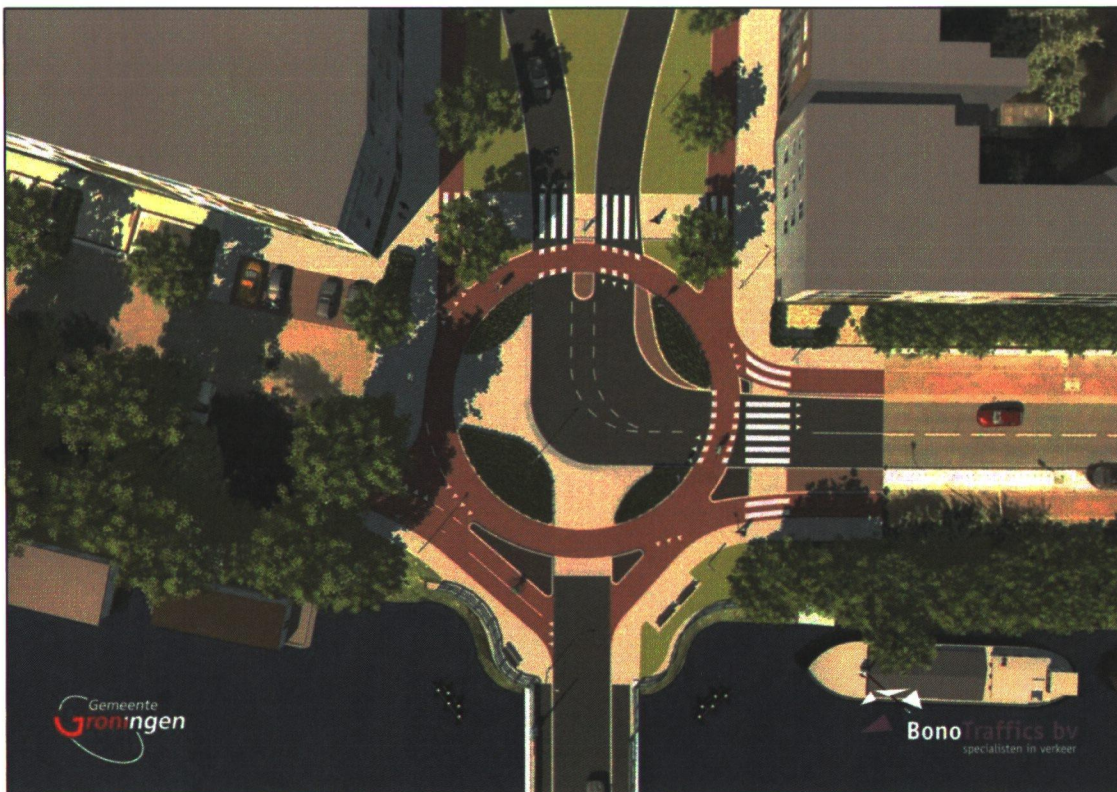
- **Variant 5: fietsstrategie/Slimme Route (fietsrotonde):** Deze variant gaat in principe verder met het idee van het samenvoegen van de rijbanen van de Prinsesseweg, maar legt daar een andere fietsstructuur om heen. Op het kruispunt wordt de fietser door middel van een fietsrotonde de juiste kant op geleid. De verleiding van het tegen de richting in fietsen wordt hierdoor een stuk minder, ook omdat de fietser door deze structuur in de voorrang gelegd kan worden. Voor fietsers vanaf de Herman Colleniusbrug richting het Jaagpad en de Zonnelaan worden bypasses aangelegd, waar de bypass richting het Jaagpad in twee richtingen bereden kan worden. Tevens is in dit ontwerp voorzien in een doorsteek van het Jaagpad naar de fietsenstallingen ter hoogte van de Jumbo-supermarkt. Hierdoor hoeven fietsers geen gebruik meer te maken van de Wilhelminakade westzijde en is het de verwachting dat er niet meer tegen de richting in gefietst wordt.

Kijkend naar de varianten is te concluderen dat de variant Fietsstrategie/Slimme Route (fietsrotonde) de variant is waarin alle verkeerstromen gefaciliteerd worden en daarmee het meest oplossend vermogen voor dit kruispunt heeft. Daarnaast is dit het enige ontwerp waarmee de fietser in de voorrang te leggen is en de wens om de linksaf beweging vanaf de Herman Colleniusbrug richting het Jaagpad te promoten mogelijk maakt. Het is echter wel een ambitieus en niet alledaags ontwerp, maatwerk van de bovenste plank.

Voorkeursontwerp

De basis voor het voorkeursontwerp is de variant samenvoegen van de Prinsesseweg, zodat er ruimte ontstaat voor de fietsstructuur. Het ontwerp bestaat in feite uit twee kruispuntoplossingen die over elkaar heen gelegd zijn: afbuigende voorrang voor gemotoriseerd verkeer versus rotonde structuur voor fietsers.

Omdat de autostructuur compacter is, is het mogelijk om een compactere straal van de fietsrotonde te hanteren. Hieronder zijn een aantal 3D-visualisaties van het kruispunt weergegeven:



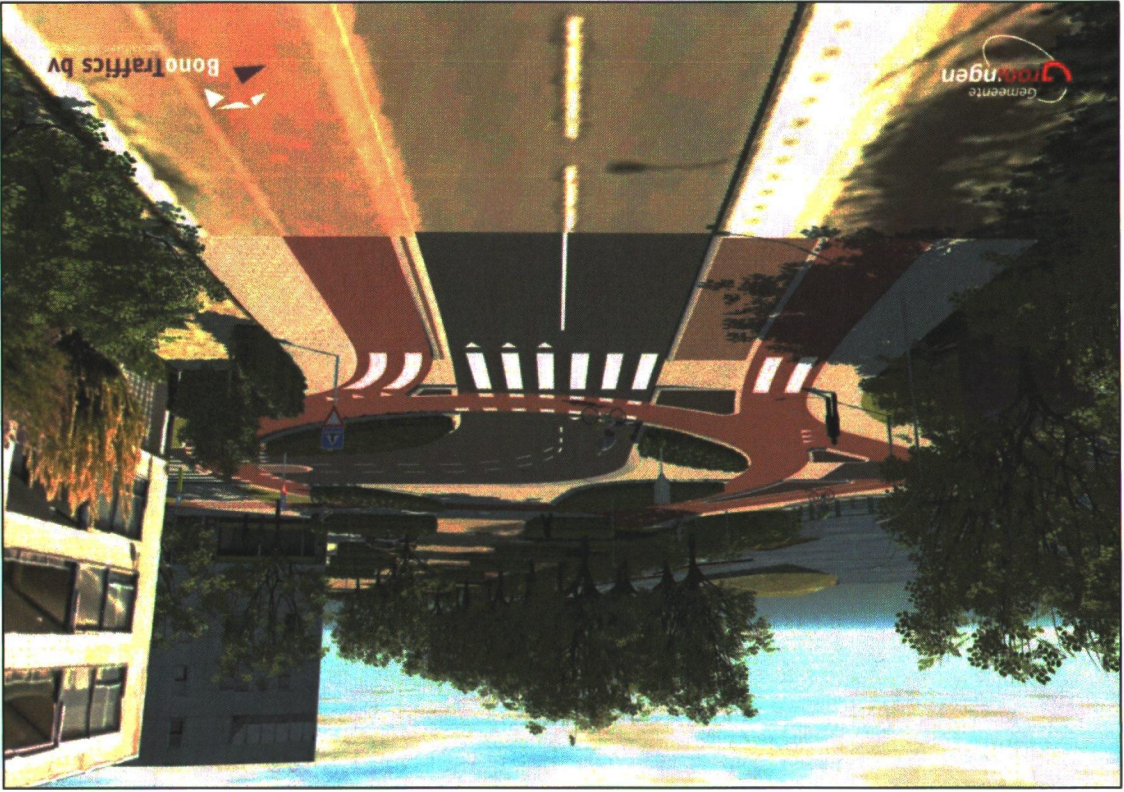
Figuur 1.7; 3D-visualisaties kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg



Figuur 1.8; 3D-visualisatie kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg



Figuur 1.9; 3D-visualisatie hoek Wilhelminakade westzijde



Figuur 1.11: zicht vanaf Wilhelmakade oostzijde



Figuur 1.10: fietsdoorsteeklaagpad ter hoogte van Jumbo-supermarkt

Afstemming interne stakeholders

Het voorkeursontwerp is besproken met de bekende interne stakeholders zoals het OV-bureau/Q-buzz, de politie en beleidsmedewerkers op het gebied van verkeer. Allen geven aan dat dit ontwerp het eerste en enige ontwerp is die voorbijgekomen is waarin alle verkeerstromen op een veilige en normale manier gefaciliteerd worden.

Doorstroming

Een aandachtspunt in de bespreking met de interne stakeholders was de mate van doorstroming. De vraag is of het in de voorrang van leggen van de fietsen tot doorstromingsproblemen gaat leiden. Het voorkeursontwerp is daarom met het simulatieprogramma VISSIM doorgerekend, gebaseerd op tellingen die in een representatieve week in 2016 zijn uitgevoerd. Uit de verschillende doorrekeningen blijkt dat de toekomstige configuratie van het kruispunt Wilhelminakade - Prinsesseweg niet tot problemen in de doorstroming zal leiden. De gemiddelde wachttijd is in de avondspits het hoogst, maar met wachttijden van gemiddeld een paar seconden loopt het kruispunt met de fietsrotonde uitstekend door. Daarnaast is geen sprake van uitschietters naar boven qua wachttijd. Het kruispunt kan ten alle tijden het verkeer goed verwerken. Uitzondering daarop is wanneer de Herman Colleniusbrug open gaat voor scheepvaart. Dit is echter niet anders dan de huidige situatie, de wachtrijen voor de brug zullen uiteindelijk voornamelijk op de Wilhelminakade oost- en westzijde gaan ontstaan.

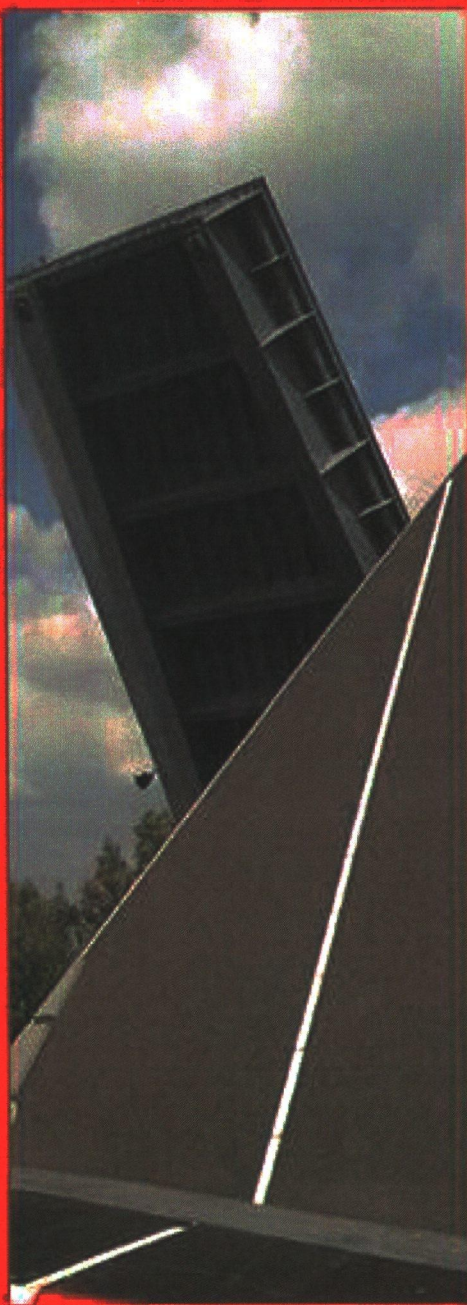
Ook de maximale wachtrijlengte geeft geen aanleiding tot aanpassingen. In de avondspits zal er op de drukste momenten een wachtrij van hoogstens twintig meter ontstaan op de westzijde van de Wilhelminakade. Op de westzijde van de Wilhelminakade is voldoende ruimte beschikbaar om dat op te vangen. Ook op de andere takken is voldoende ruimte om de beperkte wachtrij op te vangen.

Conclusie

Het voorkeursontwerp is het enige ontwerp dat binnen de gestelde kaders al de verkeersstromen op een zo goed mogelijke manier weet af te wikkelen. Deze variant geeft optimale invulling geeft aan de uitgangspunten van het gemeentelijk fietsbeleid waaronder een goede aansluiting op het Jaagpad. Ook de doorgaande verkeersrouting van de Wilhelminakade naar de Prinsesseweg en vice versa is goed gefaciliteerd in en er worden veilige en duidelijke inritconstructies gerealiseerd naar de Herman Colleniusstraat en Wilhelminakade Westzijde. Het voorkeursontwerp levert geen doorstromingsproblemen op en kent een groot draagvlak in de omliggende wijken.

Aandachtspunten

Het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg wordt in de huidige situatie als onveilig ervaren, doordat de inrichting van het kruispunt niet duidelijk is. Qua aantallen ongevallen kan gesteld worden dat er weinig tot niets gebeurt op dit kruispunt. Weggebruikers letten goed op, maar ervaren wel subjectieve verkeersonveiligheid. Wanneer het kruispunt heringericht wordt en alle verkeersstromen op een volwaardige manier gefaciliteerd worden, kan dit leiden dat het attentieniveau van de weggebruiker afneemt. Dit verhoogt de kans op conflicten. Het voorkeursontwerp kan dus de subjectieve verkeersonveiligheid doen afnemen, maar wel leiden tot een (lichte) stijging van het aantal objectieve conflicten. Het is goed om dit in het achterhoofd te houden. Desondanks verdient het zeker wel de aanbeveling om het kruispunt volgens het voorkeursontwerp herin te richten. Een duidelijke communicatie of voorlichting over het voorkeursontwerp en een eventuele evaluatie is gewenst.



Bomen Effect Analyse

Wilhelminakade Prinsesseweg
herinrichting kruising

datum 11-04-17

Bomen Effect Analyse Wilhelminakade Prinsesseweg herinrichting kruising

11-04-17



Kaart materiaal situatie

Gemeente Groningen
afdeling Stadsingenieurs

Groningen 11-04-17

Verantwoording

Titel: Bomen Effect Analyse
Wilhelminakade Prinsesseweg
herinrichting kruising

Datum: 11-04-17

Auteurs: P. de Graaf
H.C. Langeveld (European Tree Technician)
Email: prasad.de.graaf@groningen.nl

contact: Gemeente Groningen
Ingenieursbureau Gemeente Groningen
Gedempte Zuiderdiep 98
9711 HL Groningen
tel: 050-3678111 doorkiesnummer 8140

Bomen Effect Analyse Wilhelminakade Prinsesseweg herinrichting kruising

Inhoudsopgave

- 1.0 Inleiding
- 2.0 Aanleiding
- 3.0 Doelstelling
- 4.0 Inmeting
- 5.0 Eigendomsverhouding
- 6.0 Ligging
- 7.0 Regelgeving en beleid van toepassing op dit project
- 8.0 Inventarisatie
- 9.0 Gevolgen
- 10.0 Groenbalans
- 11.0 Compensatie
- 12.0 Motivatie
- 13.0 Maatregelen
- 14.0 Bijlagen

1.0 Inleiding

In het programma verkeersveiligheid van 2016 is de herinrichting van het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg opgenomen en in maart 2016 heeft de gemeenteraad krediet beschikbaar gesteld om het kruispunt aan te pakken.

In het kader van het programma verkeersveiligheid 2016 zijn bomen binnen het directe plangebied op 20-03-2017 geïnventariseerd.

Het betreft een inventarisatie die op basis van de VTA methode is gemaakt. VTA staat voor Visual Tree Assessment, een visuele boombeoordeling.

2.0 Aanleiding

Het kruispunt is objectief niet zozeer als onveilig te beschouwen, maar wordt vooral als een verkeersonveilig kruispunt ervaren. Dit komt doordat het kruispunt niet eenduidig en herkenbaar is vormgegeven. Niet alle verkeersstromen zijn gefaciliteerd en er bestaat onduidelijkheid over wie wanneer voorrang heeft. Een herinrichting van het kruispunt is daarom gewenst.



Bestaande situatie

3.0 Doelstelling

De Bomen Effect Analyse maakt de consequenties van deze ruimtelijke ontwikkeling op het bestaand groen inzichtelijk.

Het college stelt de BEA vast en informeert de raad. Hiermee is een “dringende reden” verkregen, die volgens de APVG voor het verlenen van een omgevingsvergunning “activiteit vellen van bomen en houtopstanden” vereist is.

De BEA dient als onderlegger voor de aanvraag en verlening van de omgevingsvergunning met betrekking tot het vellen van bomen en rooien van houtopstanden.

Deze BEA is gemaakt op basis van definitieve verkeersontwerp van 31 maart 2017. (zie bijlage 5)

4.0 Inmeting

De locaties van de bomen zijn landmeetkundig ingemeten.

5.0 Eigendomsverhoudingen

De werkzaamheden vinden plaats op gronden die in eigendom van de gemeente Groningen zijn.
Kadastrale gegevens: GNG D 5448 G.

6.0 Ligging

Het plangebied ligt in de wijk "Oranjebuurt".
Het gaat om de kruising Wilhelminakade / Prinsesseweg.
In het directe plangebied worden nieuwe bomen geplant.
In de middenberm richting Zonnelaan worden, om open gaten op te vullen nieuwe bomen geplant.
Op bijgevoegde tekeningen staat het directe plangebied met een blauwe bolletjes lijn aangegeven.

7.0 Regelgeving en beleid van toepassing op dit project.

Het project wordt getoetst aan regelgeving en beleidsregels zoals genoemd in bijlage 1.

7.1. de Algemeen Plaatselijke verordening Groningen (APVG)

Om de uitvoering van dit project mogelijk te maken, moeten er bomen verwijderd worden.
De APVG is van kracht, een omgevingsvergunning met activiteit vellen van bomen en houtopstanden is daarom vereist. In de inventarisatielijst bijlage 3 staat aangegeven welke bomen en waarom verwijderd moeten worden.

7.2. Beleidsregels APVG vellen van een houtopstand

Dit project betreft een ruimtelijke ontwikkeling, omdat hier sprake is van een herinrichting van een kruising.
Bij ruimtelijke ontwikkelingen is de door het college vastgestelde BEA het toetsingskader.

7.3. Groenstructuurvisie voor Groningen "Groene Pepers"

De Prinsesseweg is onderdeel van de basisgroenstructuur.



Kaartmateriaal fragment van groenstructuurvisie

7.5. Boomstructuurvisie “Sterke Stammen”

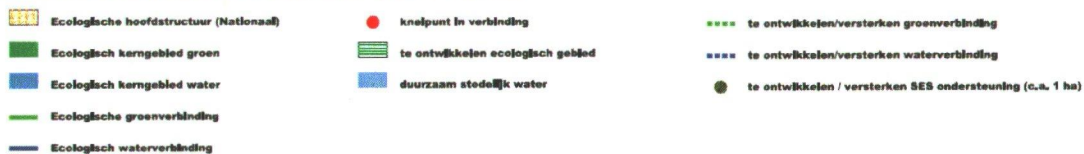
De Prinsesseweg is onderdeel van de bomenhoofdstructuur.



fragment van het boomstructuurvisie

7.6. Stedelijk ecologische structuur

De Prinsesseweg is onderdeel van een “Ecologische groenverbinding”



Fragment SES 2014

8.0 Inventarisatie

De bomen zijn geïnventariseerd op basis van de VTA methode. VTA staat voor Visual Tree Assessment, een visuele boombeoordeling. In bijlage 3 staan de resultaten.

Het te ontwikkelen gebied bestaat uit:

- A) solitaire bomen en bomen in groepen,
- B) plantvakken,
- C) gazons

9.0 Gevolgen

Het ontwerp (zie bijlage 6) heeft voor het bestaand groen de volgende consequenties.

Omschrijving	Aantal <20cm Stuks (vellen)	Aantal >20 Stuks vellen	opmerking
Vellen boom	3		niet vergunningsplichtig
Vellen bomen		7	
totaal	3	7	

Er is een omgevingsvergunning vereist voor:

-vellen bomen > 20cm. 7 stuks

Afweging verplanten/vellen

De meeste te verwijderen bomen zijn bovengronds gezien wel verplantbaar maar ondergronds gezien zijn de bomen niet verplantbaar om de volgende reden. De bomen staan op een korte afstand van de weg waardoor zij een eenzijdige kluit hebben gevormd. Aan de wegw kant heeft de boom bijna helemaal geen kluit gevormd en aan de andere kant groeien de wortels tot over een grote afstand vanaf de boom. Met een dergelijke eenzijdig gevormde kluit zijn de bomen niet te verplanten.



Impressie van nieuwe situatie

10.0 Groenbalans

Van dit project is de volgende groenbalans opgemaakt:

Omschrijving	Aantal te vellen bomen	Aantal nieuw te planten bomen	saldo
	10	16	+6

11.0 Compensatie

Als er groen verwijderd wordt is het uitgangspunt dat er met name in de basisgroenstructuur 1 op 1 gecompenseerd wordt (groenstructuurvisie). Met het definitieve ontwerp van 31 maart 2017, zie bijlage wordt voldaan aan de 1:1 compensatieregeling omdat er per saldo 6 bomen meer worden geplant dan geveld.

12.0 Motivatie

Als gevolg van de herinrichting van de rijbanen van de Prinsesseweg zullen er tien bomen moeten worden geveld.

In totaal worden in de middenberm van de Prinsesseweg 10 nieuwe bomen geplant.

Twee nieuwe bomen (zuileiken) komen nagenoeg op de zelfde locatie) als de nummers 15 en 24 (1-2 meter naar binnen. In de middenberm richting Zonnelaan (spoorviaduct) worden 8 open gaten opgevuld met nieuwe bomen (zuileiken). De maten worden nader bepaald.

Tevens worden binnen het plangebied in de groenvakken tussen de bushaltes en het kruispunt zes nieuwe bomen geplant. Deze nieuwe bomen markeren de overgang van het profiel van de Prinsesseweg naar het kruispunt. (de soorten en maten worden nader bepaald)

13.0 Maatregelen

In de verdere planontwikkeling en in de uitvoering moet rekening gehouden worden met de volgende maatregelen.

A. Boombescherming

Voor wat betreft de werkzaamheden rondom te handhaven bomen die binnen de werkgrenzen van het werk staan zijn de richtlijnen voor boombescherming van toepassing, zoals die zijn opgesteld door de vereniging Stadswerk Nederland. (zie folder bijlage 2)

B. Bouwhekken

Bestaand te handhaven groen moet d.m.v. vaste bouwhekken beschermd worden. De plaats van deze bouwhekken is kroonprojectie + 2.00 m. wortelzone. Waar in verband met uitvoering van het werk geen bouwhekken geplaatst kunnen worden, moeten de bomen beschermd worden d.m.v. stamommanteling.

De aanvrager van de omgevingsvergunning moet, ter goedkeuring van de gemeente, op tekening de locatie van de bouwhekken aangeven.

C. Toezicht

Tijdens de uitvoering moet ter bescherming van bestaand te handhaven groen een bomenwacht aanwezig zijn. Het cultuurtechnische werk moet begeleid worden door een cultuurtechnische directievoerder.

14.0 Bijlagen

Bij deze Boom Effect Analyse behoren de volgende bijlagen:

-*beleid algemeen*

- 1. Algemene beleidsregels

-*folder boombescherming Stadswerk:*

- 2 Boombescherming op bouwlocaties

Inventarisatielijst:

- 3. Inventarisatielijst bomen datum 20-3-2017

Tekeningen:

- 4. Inventarisatie tekening
- 5. Definitief ontwerp datum herinrichting kr. Wilhelminakade - Prinsesseweg 31 maart 2017

1.0 Regelgeving en Beleid algemeen

Op deze Boom Effect Analyse zijn de volgende vastgestelde documenten van toepassing:

- De Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen (APVG)
- Beleidsregels vellen van een houtopstand
- Groenstructuurvisie voor Groningen “Groene Pepers”
- Boomstructuurvisie “Sterke Stammen”

In paragraaf 9 wordt regelgeving en beleid specifiek voor het project vertaald.

1.1 De Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen (APVG)

Om het bomenbestand in de stad te beschermen heeft de gemeente een aantal beleidsregels vastgesteld in de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen, de APVG. In de APVG is geregeld hoe er met het bomenbestand wordt omgegaan en welke regels er gelden als iemand (ook de gemeente zelf) een boom wil kappen. In artikel 2 staat dat het college een omgevingsvergunning toetst op het belang voor het behoud van de houtopstand en op het belang voor het verwijderen van de houtopstand.

In de APVG staan in afdeling 3 artikelen opgenomen die het bewaren van houtopstanden moet waarborgen.

De afdeling bestaat uit 11 artikelen. Eén daarvan, de belangrijkste, is:

Artikel 4:9 Ververbod

Het is verboden zonder vergunning van het bevoegd gezag een houtopstand te vellen of te doen vellen.

1.2. Beleidsregels APVG vellen van een houtopstand

In deze beleidsregels zijn opgenomen:

- artikel 1 Definities,
- artikel 2 Toetsing aanvraag omgevingsvergunning,
- artikel 3 Eisen aan een Bomen Effect Analyse,
- artikel 4 Herplantplicht
- artikel 5 Handhaving

Bomen met een stamdoorsnede dikker dan 20cm worden beschermd. Voor deze bomen geldt: “er wordt niet gekapt tenzij.....”

Dat betekent dat “vellen” moet worden gemotiveerd en dat aangegeven moet worden dat het niet anders kan.

In de beleidsregels zijn toetsingscriteria’s opgenomen waaraan een aanvraag omgevingsvergunning moet voldoen. Eén daarvan is, als er sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling moet de aanvraag ingediend zijn met een vastgestelde Bomen Effect Analyse.

Artikel 4 Herplantplicht

Het college legt voor iedere gevelde houtopstand een herplantplicht voor een nieuwe houtopstand op tenzij de standplaats van de houtopstand vanwege een ruimtelijke ontwikkeling verdwijnt en er binnen het projectgebied geen geschikte ruimte voor een nieuwe houtopstand is.

1.3. Groenstructuurvisie voor Groningen "Groene Pepers"

In de groenstructuurvisie wordt een overkoepelende visie op het groen gegeven.

Deze visie begint met een samenvatting.

"Deze groenstructuurvisie Groene Pepers doet uitspraken over de kwaliteit, kwantiteit en de betekenis van het groen in de stad; het gaat om een waardeoordeel ten aanzien van functioneel gebruik, biodiversiteit, volksgezondheid, beleving en economie.

Op basis van dat oordeel onderscheiden wij als college van burgemeester en wethouders een kwalitatief hoogwaardige basisgroenstructuur voor de hele stad als onderdeel van het groenblauwe netwerk waar de gemeente zich in eerste instantie verantwoordelijk voor weet".

Uitgangspunt van de groenstructuurvisie is dat de intensivering van het stedelijk gebied die is voorzien in de structuurvisie "Stad op scherp" niet zal leiden tot een substantiële afname van het groen areaal.

Wanneer als gevolg van planvorming de basisgroenstructuur op een locatie wordt aangetast, wordt het groen kwalitatief en waar mogelijk in oppervlakte (fysiek) gecompenseerd in of nabij het plangebied.

1.4. Boomstructuurvisie "Sterke Stammen"

Aan de hand van een viertal structurelementen is de boomhoofdstructuur tot stand gekomen. Deze structurelementen zijn: cultuurhistorie, water, hoofdwegen, parken en pleinen. Alle vier structurelementen gecombineerd in één tekening geven als eind resultaat de tekening "Boomstructuurvisie Groningen Hoofstructuur 2014"

Er wordt gestreefd naar een zo'n compleet mogelijke boomstructuur. Bomen moeten wel op de juiste plek worden aangeplant en de kans krijgen oud te worden.

De bomenstructuurvisie vormt zowel een toetsingskader bij het ontwikkelen van ruimtelijke plannen in de stad als een inspirerende leidraad

De uitgangspunten zijn:

1. Behoud en compleet maken van de hoofdbomenstructuur
2. Duurzame aanplant
3. Meer monumentale bomen

Omschrijving van de begrippen

In deze BEA worden begrippen gebruikt die hieronder omschreven worden:

Boom Effect Analyse:

Een rapportage waarin beschreven is welke effecten een ruimtelijke ontwikkeling op de bomen en houtopstanden heeft, op welke wijze de te verwijderen bomen en houtopstanden gecompenseerd worden.

Ruimtelijke ontwikkeling

Een ontwikkeling door (semi) overheden of projectontwikkelaars zoals aanleg van wegen, bedrijfsterreinen, havens, woonwijken dan wel bouwplannen die alleen met een buitenplanse afwijking van het bestemmingsplan gerealiseerd kan worden.

Boom

Een houtig gewas, overblijvend gewas met een dwarsdoorsnede van de stam van minimaal 20 centimeter op 1.30 meter hoogte boven het maaiveld. In geval van meerstammigheid geldt de dwarsdoorsnede van de dikste stam.

Houtopstand

Eén of meer bomen, hakhout, bosplantsoen, (lint) begroeiing (een mix van bomen en / heesters) met een minimale aaneengesloten oppervlakte van 100m² en een natuurlijke groeihoogte van > 2.00m.

Monumentale boom

Een monumentale boom moet voldoen aan de volgende basisvoorwaarden:

- leeftijd: 50 jaar of ouder;
- conditie: redelijke, minimale levensverwachting van 10 a 15 jaar;
- habitus: karakteristiek

en voldoen aan één van de volgende specifieke voorwaarden:

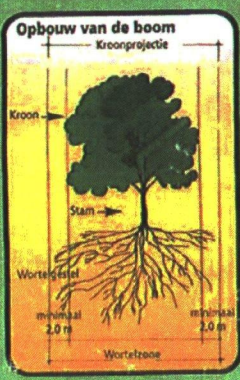
- onderdeel van de ecologische infrastructuur;
- onderdeel van karakteristieke bomen groep / laanbeplanting;
- onderdeel zeldzaam biotoop;
- zeldzaam, gedenkboom;
- bepalend voor de omgeving;
- herkenningpunt.

Potentieel monumentale boom

Een potentieel monumentale boom moet voldoen aan de volgende basisvoorwaarden:

- leeftijd tussen 35 en 50 jaar oud;
- voldoende conditie, minimaal 10-15 jaar nog te leven;
- karakteristiek (moet er uitzien zoals door natuurlijke groei- en snoeiwijze is ontstaan en voldoen aan één van de volgende specifieke voorwaarden:
- onderdeel ecologische infrastructuur
- onderdeel karakteristieke boom groep / laanbeplanting
- onderdeel zeldzaam biotoop
- zeldzaam, gedenkboom
- bepalend voor de omgeving
- herkenningpunt.

Boombescherming op bouwlocaties



Let op!
Voordat bouwwerkzaamheden beginnen, aandacht voor de volgende voorschriften.

Algemeen
De voorschriften voor de bescherming van bomen dienen op de bouwlocatie aanwezig te zijn. De te treffen maatregelen dienen voor de uitvoering van de werkzaamheden in overleg met de boombeheerder en vervolgens met de directie te worden vastgesteld (zie Standaard RAW bepalingen). De aannemer is verplicht zijn medewerkers op deze voorschriften te wijzen en zorg te dragen voor de inachtneming daarvan.

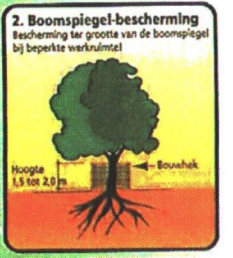
Schade
Bij beschadiging van wortels, takken en/of stam is de aannemer verplicht dit onmiddellijk aan de boombeheerder en de directie te melden. Vakkundig ingrijpen kan grotere schade en vervolg schade beperken dan wel voorkomen. Toegebrachte schade dient de veroorzaker te vergoeden. De hoogte van het schadebedrag wordt bepaald door de aard en omvang van de toegebrachte schade en de boomwaarde volgens de "Nederlandse Vereniging van Taxateurs van Bomen" (NVTB) voor de waardebepaling van bomen.

Beschermingscode:

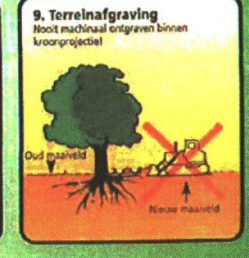
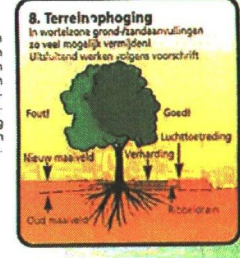
1. Vooruitlopend op bouw-/sloopactiviteiten moeten de te handhaven bomen met de werkelijke kroonprojectie of takking staan aangegeven.
2. Neem voor de start van de werkzaamheden contact op met de boombeheerder over de te nemen beschermingsmaatregelen.
3. Machinaal graafwerk binnen de kroonprojectie is verboden!
4. Voorkom bodemverdichting onder de kroonprojectie door transport, opslag van materialen e.d.
5. Snoelen van takken en wortels dikker dan 5 cm doorsnede uitsluitend na overleg met de boombeheerder en vervolgens laten uitvoeren door vakbekwame boomverzorgers (European Treeworkers).



Graafwerkzaamheden afbeelding 6-7
In de wortelzone is (machinaal) graven niet toegestaan. Slechts bij hoge uitzondering en dan uitsluitend indien voorgeschreven (bestek) en in overleg met de boombeheerder zijn ontgravingen, in handrecht niet te voeren, in overleg met de boombeheerder (bestek) in overleg met de boombeheerder en de daarop volgende toestemming van de directie kunnen incidenteel wortels tot een doorsnede van 5 cm recht worden doorgezaagd. Dit moet wel vakkundig gebeuren, dus knippen en zagen en niet trekken en schouren. Doorzagen van dikke wortels mag nooit. Het in handrecht ontgraven en/of onderboren is wel toegestaan. Het gestuurd onderboren van kabels en leidingen verdient de voorkeur. Een bouwput of -sleuf tegen de kroonprojectie van bomen mag niet langer dan 10 weken open liggen. Blootliggende wortels moeten in alle gevallen beschermd worden tegen uitdroging en vorst (m.b.v. vochtige doeken of zwarte folie) en in ieder geval zo snel mogelijk worden toebedekt met grond. Bij vorst open sleuven aan de boomzijde direct afschermen.



Terreinaanpassingen afbeelding 8-9
Terreinhogingen en -afgravingen binnen de kroonprojectie zijn alleen bij uitzondering toegestaan, en dan uitsluitend indien voorgeschreven (bestek) in overleg met de boombeheerder en de daarop volgende toestemming van de directie. Ophoging of afgraving leidt tot afsterving van boomwortels door schade of zuurstofgebrek.



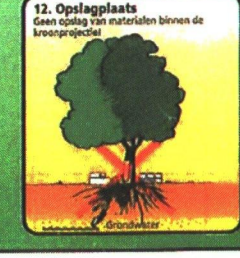
Boombescherming afbeelding 1-2-3
Bomen op een werkterrein dienen zodanig met geschikte materialen beschermd te worden (niet-verplaatsbare bouwhokken, palisaden, houten schuttingen, steigeronderdelen etc.) zodat beschadigingen aan de wortelzone, stam en kroon uitgesloten zijn. Bij beperkte ruimte moet bescherming van de boomspegel of minimaal een stambescherming aangebracht worden om zoveel mogelijk beschadigingen te voorkomen. Indien de voorgeschreven maatregelen niet toereikend zijn, meldt de aannemer dit onmiddellijk aan de boombeheerder en de directie.



Bodemverdichting afbeelding 10-11
Verdichting van de bodem door verlichtingmachines (trillingen) leidt tot verdichting van de grond en verzakking van de boom en is niet toegestaan binnen de kroonprojectie. Bouwverkeer binnen de kroonprojectie is eveneens toegestaan.



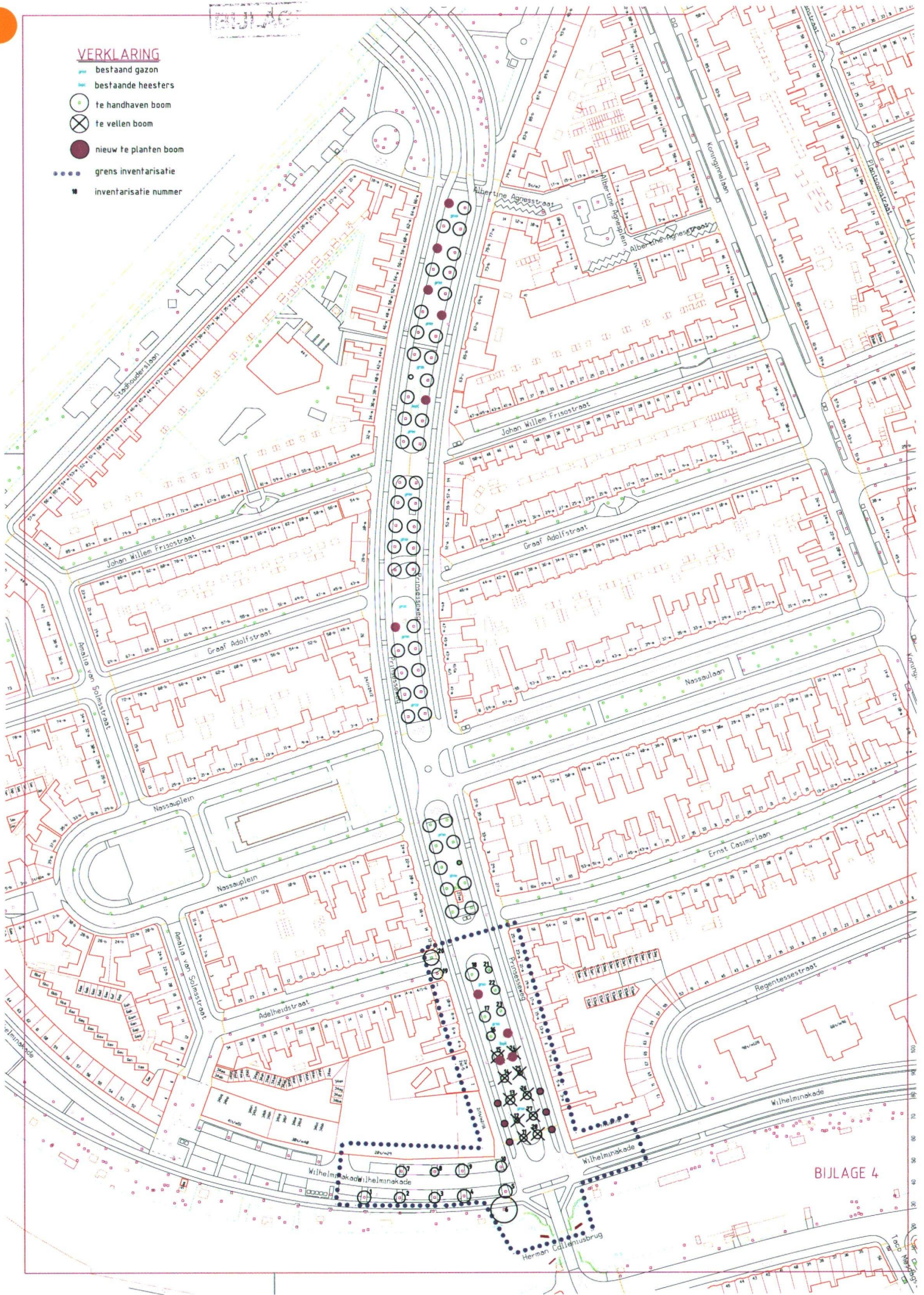
Bouwplaats/Bouwverkeer afbeelding 4-5
Binnen de kroonprojectie mogen geen bouw- en directiekraken staan. Tijdelijke bouwwegen binnen de kroonprojectie zijn uitsluitend toegestaan indien deze zijn voorgeschreven (bestek) in overleg met de boombeheerder en de daarop volgende toestemming van de directie. Gebruik van rijplaten (beton, staal, hout of kunststof) en/of andere voorzieningen zijn allen noodzakelijk.

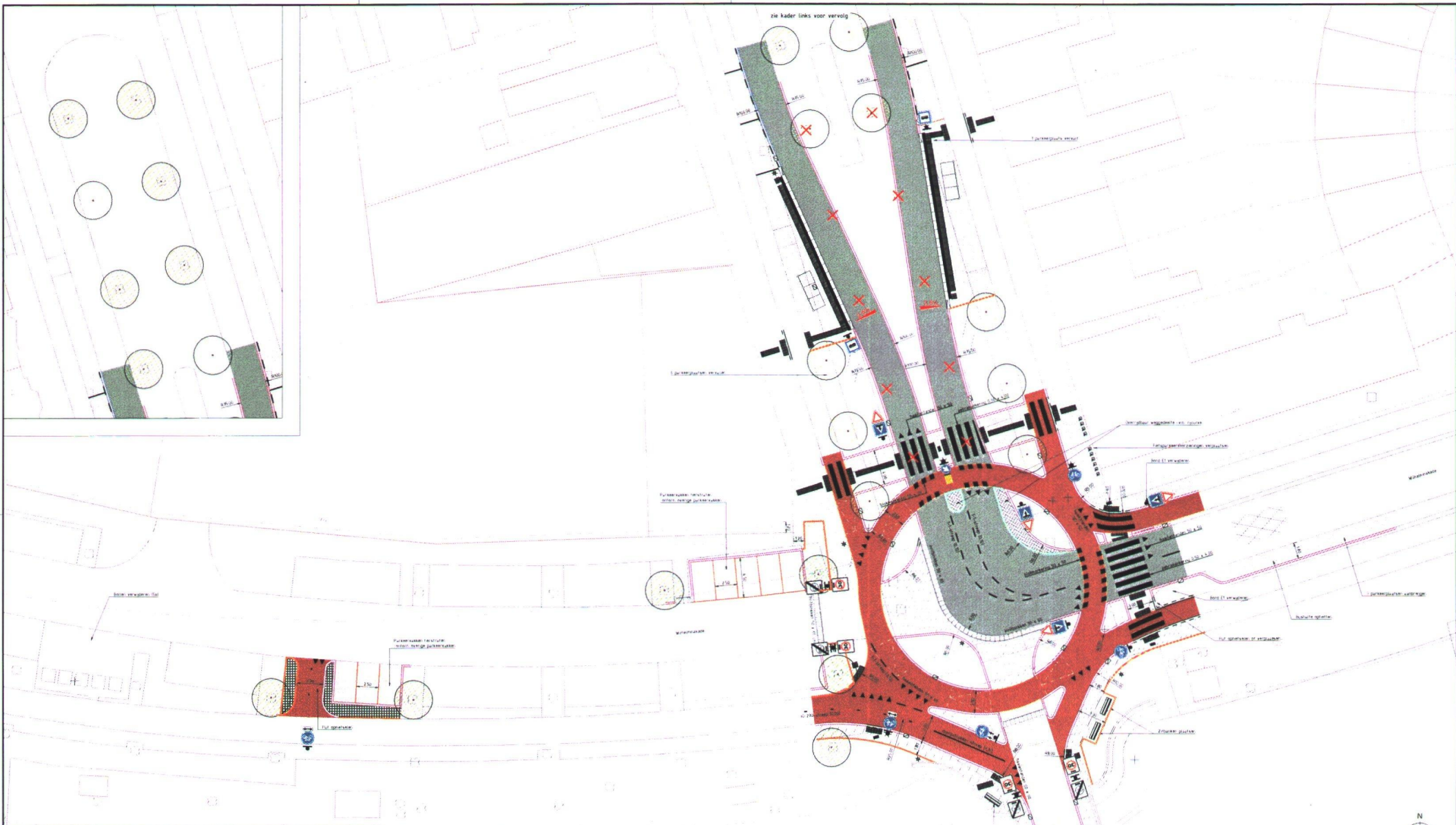


Opslagplaats afbeelding 12
Bouwmateriaal opslaan over zand- en grondoppervlakten binnen de kroonprojectie is niet toegestaan. Opslag van alle brandstoffen en chemicaliën moet aan de wettelijke eisen voldoen. Deze eisen worden vaak binnen de kroonprojectie overslagen. Concreet, zand, water en andere reststoffen (bijv. kalk) zijn niet toegestaan opslaan. Het is niet toegestaan opslaan van afvalwater en betonwater op de bouwlocatie.

VERKLARING

- bestaand gazon
- bestaande heesters
- te handhaven boom
- te vellen boom
- nieuw te planten boom
- grens inventarisatie
- inventarisatie nummer





Legenda

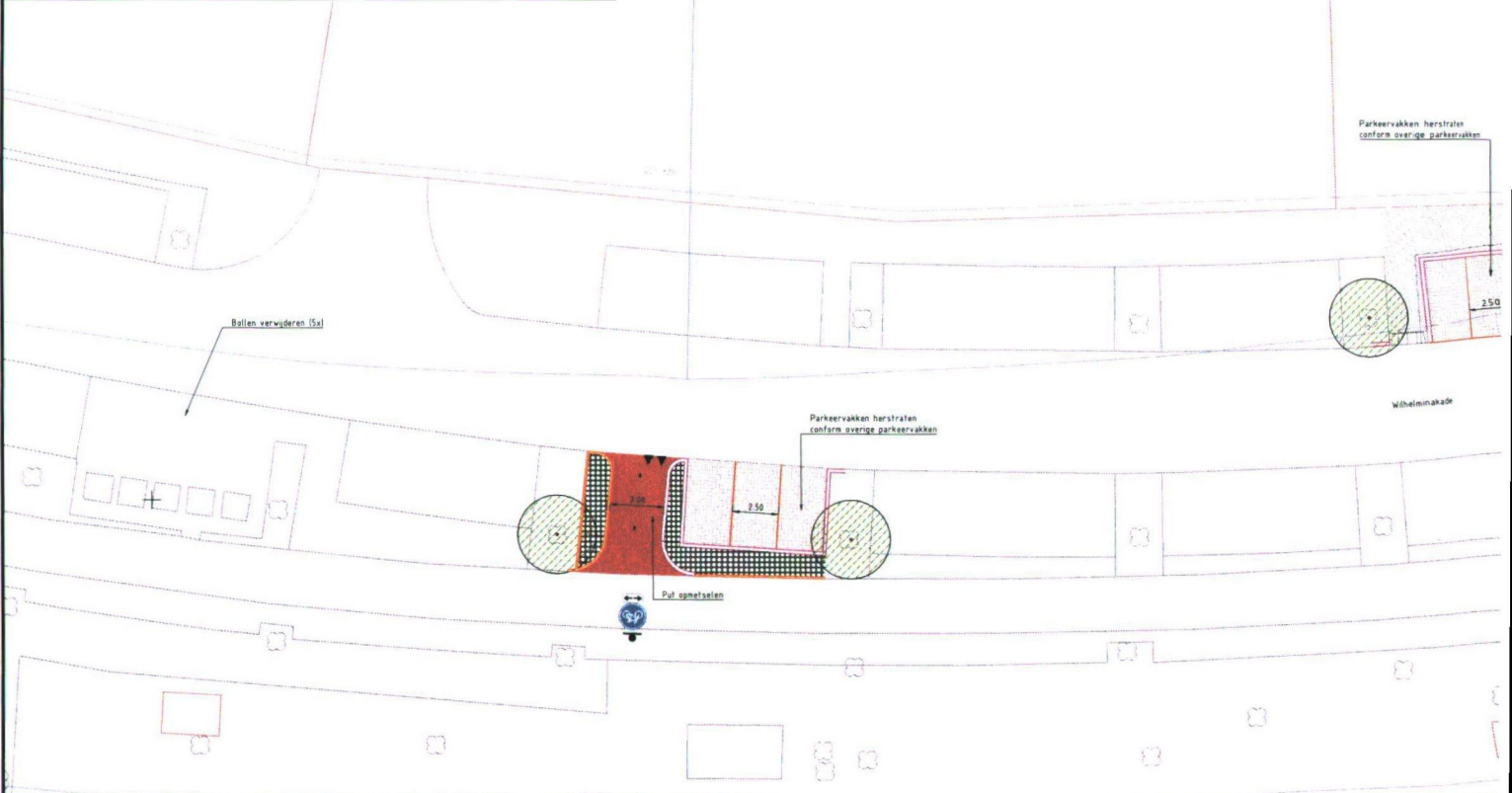
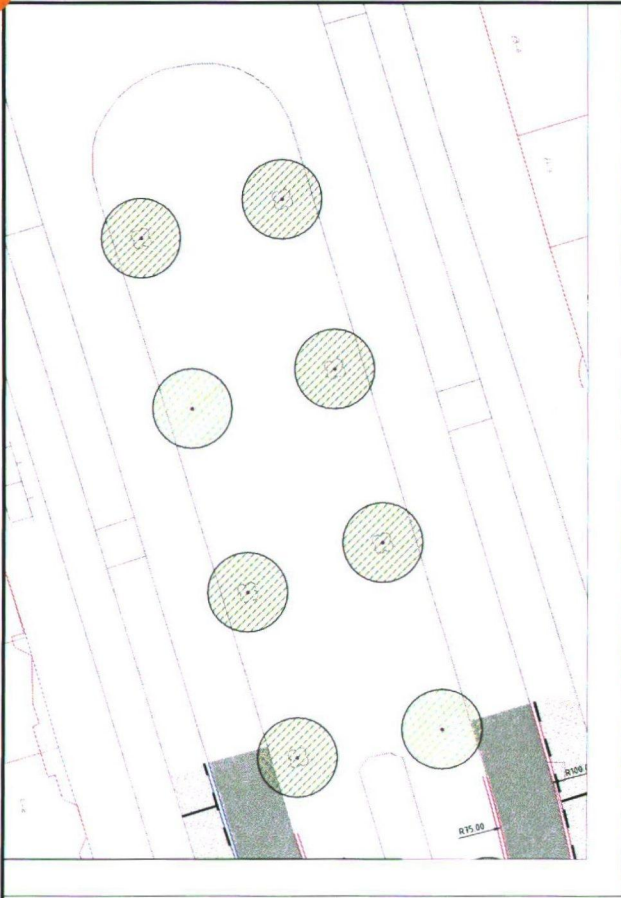
	Kantverharding rijbaan		Betonstraatstenen (keper)
	Kantverharding fietspad		Betonstraatstenen (halfsteens, bruin)
	Trottoirband		Betonstraatstenen (halfsteens, rood)
	Opstapband		Betontegels (grjs)
	RWS-band		Asfalt (grjs)
	PWS-band		Asfalt met spillaag (grjs)
	Verlaagde band		Asfalt (rood)
	Kadastrale grens		Overrijbaar prentbeton
	Bestaande boom		Cobblesone
	Nieuwe boom		Gras
	Te verwijderen boom		Plantvak
	Indicatieve locatie lichtmast nieuwe situatie		Indicatieve locatie overbrugging hoogteverschil ulfritconstructie
	Indicatieve locatie kolk nieuwe situatie		

Project: Herinrichting kr. Wilhelminakade - Prinsesseweg
 Uitvoerder: Definitief ontwerp - alternatieve variant bushaltes
 Opdrachtgever: Gemeente Groningen

Projectcode: 170016 002	Tekening: 302	Status: Concept	Uitgave: 02	Schaal: 1:200	Formaat: A1	Blad: 1 van 1
Gezond: O. Huisman	Geplaatst: E. van Heerde	Uitgegeven: E. van Heerde	Datum van uitgave: 31 maart 2017			

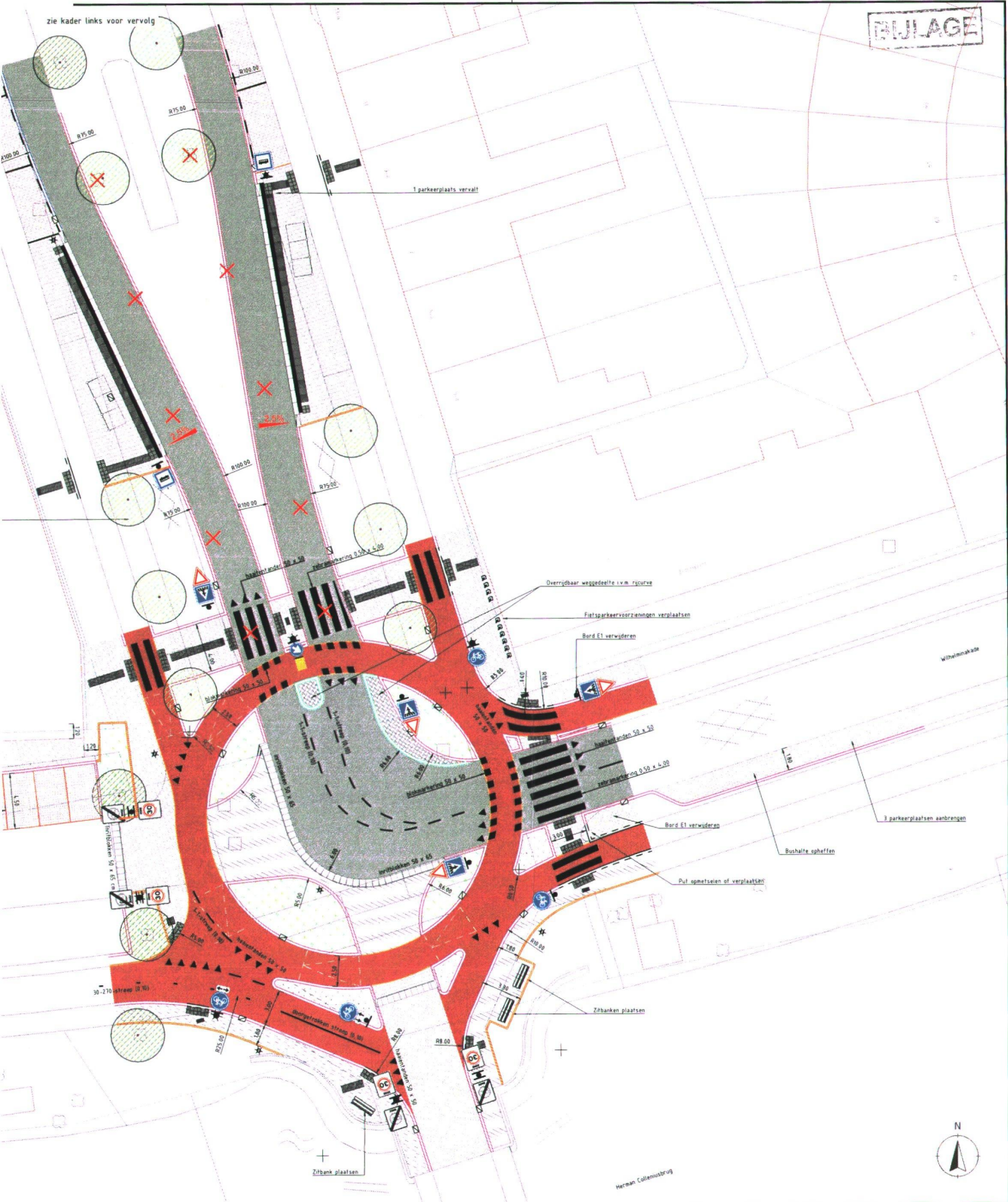
Bono Traffic bv
 specialisten in verkeer

www.bonotraffic.nl
 © Bono Traffic bv. Ieder recht is voorbehouden.



Legenda

	Kantverharding rijbaan		Betonstraatstenen (keper)
	Kantverharding fietspad		Betonstraatstenen (halfsteens, bruin)
	Trottoirband		Betonstraatstenen (halfsteens, rood)
	Opsluitband		Betontegels (grijs)
	RWS-band		Asfalt (grijs)
	PWS-band		Asfalt met splitlaag (grijs)
	Verlaagde band		Asfalt (rood)
	Kadastrale grens		Overrijdbaar printbeton
	Bestaande boom		Cobblestone
	Nieuwe boom		Gras
	Te verwijderen boom		Plantvak
	Indicatieve locatie lichtmast nieuwe situatie		Indicatieve locatie overbrugging hoogteverschil uitritconstructie
	Indicatieve locatie kolk nieuwe situatie		



Project
Herinrichting kr. Wilhelminakade - Prinsesseweg
 Onderdeel
Definitief ontwerp - alternatieve variant bushaltes
 Opdrachtgever
Gemeente Groningen

Projectcode 170016 002	Tekeningnr. 302	Status Concept	Vorise 02	Schaal 1:200	Formaat A1	Blad 1 van 1
Getekend O. Huisman	Gecontroleerd E. van Heerde	Vrijgegeven E. van Heerde	Datum van uitgifte 31 maart 2017			