VERSLAG EXPERTMEETING FIETSSTRAAT KORREWEG

Datum: 15 oktober 2019
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 20.00 - 22.11 uur

Aanwezig:
Gespreksleider: Mathilde Lubbers
Wethouder: Philip Broeksma
Experts:

- Jeroen Engels, projectleider Aanpak Oosterhamrikzone
- Rico Andriesse, Goudappel Coffeng
- Wim Borghols, Fietsersbond Groningen
- Dick de Waard, Hoogleraar verkeerspsychologie Rijksuniversiteit Groningen

Tijdens paneldiscussie ook (vanaf publieke tribune): Hans Vissers, adviseur bereikbaarheid Gemeente Groningen

Raadsleden:

- GroenLinks: Benni Leemhuis
- PvdA: Rick van Niejenhuis / Jan Pieter Loopstra
- SP: Wim Koks
- VVD: Wytze Spoelstra
- ChristenUnie: Tessa Moorlag
- CDA: Herman Pieter Ubbens
- Stadspartij: René Stayen
- Student & Stad: Steven Bosch

Namens de griffie: dhr. W.T. Meijer (commissiegriffier)
Verslag: mw. A.M. Dunk (Notuleerservice Nederland)

Welkom en introductie door gespreksleider Mathilde Lubbers
De gespreksleider:

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.
- Doel van de bijeenkomst is antwoord op de vraag: is fietsstraat optimale variant voor de Korreweg?
- Stelt de vier experts voor.
- De fractie van D66 is wegens ziekte verhinderd.

Aftrap door wethouder P. Broeksma
De wethouder:

- Geeft aan dat deze expertmeeting gevolg is van amendement uit 2018.
- Coalitie wil fietsen stimuleren ten koste van de auto, omdat het gezonder is en beter voor het milieu.
- Nodigt aanwezigen uit vragen te stellen.

Dhr. J. Engels (projectleider Aanpak Oosterhamrikzone) met een toelichting op de plannen van de fietsstraat Korreweg

- Wat is de betekenis van de Korreweg voor gebruikers en omwonenden? Levendige straat. Veel kruisingen. Veel conflicten. Te weinig ruimte. Verrommeling. Veranderend gebruik.
- Buurt is uitgenodigd om met gemeente mee te denken hoe de Korreweg als fietsstraat kan worden ingericht. Voorwaarden: fiets voorrang, auto 30 km/h, buslijn 10 behouden, verbinden van groen, veiligheid, architectuur, fietsparkeren.
- Twee varianten beschreven in ontwerpnota en onafhankelijk laten toetsen. Een variant met vrijliggende fietspaden ten koste van parkeerruimte. Niet gekozen door raad. Voorkeursvariant

met gemengde rijbaan en 30 km/h, middenstrook met ruimte voor bussen en automobilisten, rust bij afslaande bewegingen, meer groen, parkeerruimte.
- Wat vindt de buurt ervan? Zorgen over potentiële conflicten tussen weggebruikers; verhouding auto-fiets. Knelpunt Kapteynrotonde wordt niet opgelost. Aanwezigheid bus achter fietsen en aansluiting Gerrit Krolbrug. Voorstanders wijzen op groen, veiligheid en parkeerplekken.
- Waarom ligt de fietsstraat er nog niet? Samenhang met andere projecten.

Dhr. R. Andriesse (Goudappel Coffeng) over de ervaringen met fietsstraten elders in Nederland
- Functie fietsstraat: traditioneel zijn hoofdfietspaden de fietspaden langs drukke wegen van de stad. Meer steden kiezen voor routes door de wijk. Situatie Korreweg: drukke weg die rustigere woonstraat moet worden waar fiets het goed kan krijgen.
- Kenmerken fietsstraat: passende combinatie breedte van de weg bij intensiteit fietsverkeer en intensiteit autoverkeer. Ribbels, rabatstroken aan de zijkant. Rijlopers in rood asfalt en bord ‘fietsstraat - auto te gast’. Verder: lage snelheid, circulatiemaatregelen, voorrangskruispunten, niet parkeren op rijbaan wel langs rijbaan, goede voetgangersvoorzieningen en verticale elementen als bomen en lantaarnpalen.
- Uit onderzoek blijkt: hoe minder gevaarlijke ontmoetingen, hoe hoger de fietser de fietsstraat waardeert. Dus fietsstraat moet niet te smal zijn, maar ook niet te breed, vanwege de snelheid. Rabatstroken moeten niet te breed zijn.
- Drie ideale profielen: smal profiel met een rijloper tot 4,5 m, fietsstraat met twee rijlopers met middenstrook tot 7 m, fietsstrookprofiel voor bredere weg. Toegepast op Korreweg is aanbevolen breedte van de rijbaan 6,70 m voor oostelijk deel en 7,90 m voor westelijk deel. Breder dan profiel dat wordt voorgesteld door de gemeente. Oostelijk deel mag ook 6 m zijn, bij het drukke deel blijft de beoordeling ‘matig’ tot breedte van 7,90 m.
- Berekeningen gaan uit van huidige situatie. Bij bestaande fietsstraten blijkt dat er in de praktijk meer fietsers komen en minder auto’s.
- Advies: denk na over bussen. Moeten ze achter fietsen rijden en inhalen als het kan? Of rijden ze in het midden en wijken ze uit bij een tegenligger? Denk na over alternatieve route voor kwetsbare fietsers. Denk na over oversteekbaarheid voor voetgangers.

Vragen van de aanwezigen n.a.v. presentatie:
- Waarom zijn die rabatstroken belangrijk?
  Antwoord: omdat fietsers geneigd zijn meer naar de binnenkant van het profiel te fietsen, waardoor fietser beter in beeld komt bij automobilist en fietser toch kan uitwijken.
- Wat is de functie van de middenstrook?
  Antwoord: visueel element, voorkomt dat automobilist zich uitgenodigd voelt om snel te rijden.
- Betekent de opkomst van fietsen met verschillende snelheden iets voor de inrichting van een fietsstraat?
  Antwoord: uit onderzoek is gebleken dat fietsstraat gunstig is voor snelle fietsen. Er is ruimte voor verschillende snelheden.
- Wat betekent het rijden over verschillende breedtes voor de weggebruiker? Gaat die zich anders gedragen?
  Antwoord: inhalen kan bij deze breedtes in principe altijd.
- Wat zijn de cijfers in de huidige plannen voor de breedte van de fietsstraat voor Oost en West?
  Antwoord: 6 m.
- Is de 7,90 m ook haalbaar aan de kop van de Korreweg, tussen politiebureau en café?
  Antwoord: dit zou gaan ten koste van groen of trottoir of parkeren.
- Afwezigheid van verkeersdrempels valt op bij getoonde voorbeelden van fietsstraten. Hoe houden automobilisten zich aan de 30 km/h?
  Antwoord: soms zijn ook drempels gemaakt.
- Wat is de capaciteit tijdens de piekbelasting (tussen 08.00 en 09.00 uur)? Is de straat dan nog voldoende rustig?
  Antwoord: aanbevelingen om tot die breedtes te komen gaan uit van landelijk gemiddelde belasting in piektijden.

- Stoppen de bussen bij de haltes op de rijbaan of is het profiel daar breder?
  Antwoord: er zijn verschillende voorbeelden; kan allebei.
- Waarom is er niet gekozen om van het Oosterhamriktracé een fietsstraat te maken? Dan is het niet meer nodig de Korreweg aan te passen.
  Antwoord: was geen deel van de opdracht. Niet bekend of gemeente dit heeft meegenomen in de overwegingen.

Dhr. W. Borghols (Fietsersbond Groningen) over visie op fietsstraten

- Landelijke bond met 35.000 leden. In provincie Groningen 1750 leden.
- Visiedocument 'Fietsen naar 2040': beter omgaan met drukte op fietspad, meer ruimte voor fietsen en fietsvriendelijke wijken. Er moet ruimte zijn voor allerlei soorten fietsen.
- Drie routes en netwerken nodig: rustige fietsers, hoofdfietsnet en netwerk voor snelle fietsen.
- Korreweg wordt onderdeel van hoofdfietsnet. Snelfietsnet bijvoorbeeld langs Oosterhamriktracé. Is Korreweg wel geschikt voor kwetsbare fietser? Zoek naar alternatief.
- Fietsersbond is voorstander van fietsstraten, ook bij Korreweg.
- Aandachtspunten: notitie is 1,5 jaar oud en moet getoetst worden aan laatste inzichten CROW-fietsberaad. Bus achter fiets is niet fijn. Halteren pakketbezorgers is probleem. Voorstel om hele rotonde rood te maken is prima voor Fietsersbond. Fietsparkeren op de stoep blijft probleem.
- Overweeg om meer fietsstraten te maken op parallelle routes. Overweeg middenstuk voor snelle fietsers en cargobikes 30 km/h en erlangs liggend fietspad voor kwetsbare fietsers.

Vragen van de aanwezigen n.a.v. presentatie:

- Gelooft de Fietsersbond dat automobilisten zich aan 30 km/h houden als er veel fietsers rijden? Ook zonder verkeersdrempels?
  Antwoord: spreker verwacht persoonlijk dat auto's rustiger rijden als er veel fietsers zijn.
- Waar zijn parallelle routes aan de Korreweg te realiseren? Oosterhamriktracé? Bedumerweg?
  Antwoord: Star Numanstraat, Fivelstraat, Padangstraat.

Prof. Dr. D. de Waard (verkeerspsycholoog Rijksuniversiteit Groningen) over gedeeld gebruik van verkeersruimte, verkeerspsychologie en mobiliteitsbehoud

- Hoe kun je gedrag beïnvloeden? Theory of Planned Behaviour (TPB). Attitude is slechte voorspeller van gedrag. Gedrag is wel te beïnvloeden: toezicht, handhaving. Mensen zijn heel beperkt rationeel, het meeste gedrag is gewoontegedrag, ook onveilig gedrag, want: het gaat bijna altijd goed.
- Safety Margin Model: wij hebben een ruimte om ons heen waarin het veilig bewegen is. Voorbeeld: woonerven, shared space. Indruk van onoverzichtelijkheid maakt dat mensen hun snelheid aanpassen.
- Scheiden van weggebruikers is niet altijd gunstig, drempels werken (als het niet prettig is, werkt het); veiligheid door grote groepen gebruikers, een shared space ook.
- Zorgen over hoeveelheid autoverkeer, bussen en rotonde Kapteynlaan.

Panelgesprek

Hans Vissers, gemeente Groningen, namens OV-bureau:

- Belangrijk om een goede en betrouwbare busverbinding te kunnen bieden. Heeft er vertrouwen in dat het gaat lukken met of zonder verbreding bij de halte. Combinatie van bus en fiets is zeker haalbaar. Noemt de Oosterstraat, waar bus wel achter fiets aan moet rijden. Hier kan het anders.

Vragen van raadsleden

- Hoe zit het met de samenhang tussen de dossiers en wat is de tijdspanne ten opzichte van andere dossiers?
  Antwoord: raad heeft in 2018 besloten voorlopig ontwerp Korreweg uit te werken naar definitief ontwerp. Er moeten nog onderzoeken gedaan worden naar de duurzame ontwikkelingen en verkeerscirculatieplan. Dus er is een aantal trajecten in gang gezet op aangeven van raad, met moties/amendementen en die moeten bij elkaar komen. Die kunnen invloed hebben op wat er met de Korreweg gaat gebeuren. Voorlopig lijkt fietsstraat te

kunnen, mits aantal auto's daalt. Oosterhamriktracé zou alternatief zijn voor doorgaand autoverkeer.

- Betekent dit dat de raad nog geen besluit hoeft te nemen totdat dit duidelijk is?
  Antwoord: Dat klopt.
- Het is wenselijk en waarschijnlijk dat het aantal auto's afneemt. Is er ervaring met hoe snel dit gebeurt in andere straten in Nederland?
  Antwoord: Tijdens werkzaamheden nemen auto's andere route en ze komen niet terug. Meestal na een paar maanden nieuw evenwicht.
- Zal dit naar het aantal auto's toe gaan dat als veilig wordt gezien? Is daar een aantal voor te geven? Hoe zit het met piek- en dalmomenten?
  Antwoord: aantallen die in de studie stonden, zijn af te wikkelen mits de straat niet te smal wordt. Tijdens drukke momenten bepalen de fietsers de snelheid; gaat doorgaans goed.
- Zijn er ideeën over niveauverschillen in de fietsstraat Korreweg?
  Antwoord: Ruimte ervoor is er. Kan in uitwerking meegenomen worden.
- Wordt het ontwerp voorgelegd aan de politie op handhaving?
  Antwoord: Ja.
- Wordt de mogelijkheid onderzocht om de herinrichting in tweeën te knippen?
  Antwoord: Zit niet in de opdracht, maar kan uit discussie naar voren komen als wens.
- Waar begint en waar eindigt de Korreweg?
  Antwoord: Begint bij Ebbingestraat eindigt bij de Gerrit Krolbrug.
- Bestaan er drempels die zorgen dat bussen 30 km/h gaan rijden, waardoor auto's dat vanzelf ook doen?
  Antwoord: Ja. Drempels aan weerszijden van bushalte zou ook kunnen.
- Wat is het kosteneffect van 30 km/h of andere inrichting?
  Nog niet berekend, maar zal geen groot effect hebben.
- Hoe zit het met de betrokkenheid van bewonersorganisaties en klankbordgroep uit Ulgersmaborg en andere omliggende wijken? Wat hebben eventuele tegenstander te melden en welke aantallen zijn dat in verhouding tot voorstanders?
  Antwoord: Tegenstanders hebben vrees voor de veiligheid. Bezwaren zijn er tegen de ruimte voor auto's, met name avonden en zondagen. Aantallen voor- en tegenstanders zijn niet in beeld. Participatie staat nu even in de wacht; als er duidelijk is hoe de raad wil verdergaan, worden gesprekken met bewoners en klankbordgroep weer opgestart.
- Is betaald parkeren Professorenbuurt al verwerkt?
  Antwoord: Nu is gewerkt met uitkomst raadsbesluit 2018 met moties/amendementen om alternatieven te onderzoeken. Duurzame ontwikkeling volgt einde van dit jaar, dan ook balans opmaken over hoe er aangekeken wordt tegen autoverbinding zoals die vorig jaar is vastgesteld in combinatie met fietsstraat. Opdracht was ontwerp zoals het voorligt onverkort uit te werken tot definitief ontwerp. Voor de oude verbinding is er nog een discussie over wat de gewenste oplossing is.
- Zal dit ontwerp comfortabel genoeg zijn voor een kwetsbare fietser of zoekt deze een alternatieve route?
  Antwoord: Dit zijn drukke straten met veel fietsers en veel autoverkeer. Het wordt gunstiger, maar goed om alternatieve route te hebben. Schoolkinderen kunnen wellicht ook in grote groepen onder begeleiding fietsen.
- Wat is het gedrag van scooters in fietsstraat?
  Antwoord: Als er ook auto's rijden, is gedrag auto's leidend.
- Zijn bussen niet te gevaarlijk in een fietsstraat?
  Antwoord: De Frieseweg in Alkmaar heeft veel busverkeer, kunnen daar makkelijk inhalen, functioneert goed. In de Breestraat bepalen vaak de fietsers de snelheid, dat zal waarschijnlijk op Korreweg ook het geval zijn.
- Drukke fietsroutes zijn nu Korreweg en Oostersluis. Als busbaan beschikbaar komt, komt er derde fietsroute bij naar noordelijke stadswijken. Is daarvan effect op Korreweg onderzocht? Is fietsstraat Korreweg dan nog wel nodig?
  Antwoord: Aanleg nieuwe fietsbrug zou inderdaad van invloed zijn op fietsintensiteit Korreweg. Zal vooral route moeten zijn voor Oosterpark en Kardinge, dus fietsstraat Korreweg zal nodig blijven.

- Voor Korreweg is het ideaal als autoverkeer langs Oosterhamrikkade gaat, maar als dat niet gebeurt, is deze variant van de fietsstraat Korreweg dan toch mogelijk?
  Antwoord: Er zijn voorbeelden van fietsstraten waar wel 5000 auto's op rijden, maar dat is niet aan te bevelen en ook niet nodig. Hier is ook de mogelijkheid om fietspaden aan te leggen.

Vragen van publieke tribune

- Hoe kun je 30 km/h handhaven?
  Antwoord: Verhogingen in de weg, bij genoeg fietsers gaat snelheid vanzelf omlaag. Weg niet breder maken dan nodig.
- Is er ervaring met beweegbare drempels en werken ze? (Drempels weg voor hulpdiensten)
  Antwoord: Nog geen ervaring. Kostbaar en heeft onderhoud nodig.
- Is deze variant van de Korreweg acceptabel voor hulpdiensten?
  Antwoord: Nee. Hard rijden lukt niet.
- Is er contact geweest met hulpdiensten over deze inrichting?
  Antwoord: Ja, als onderdeel van Oosterhamrikzone. 30 km/h is lastig voor hulpdiensten maar ze gebruiken ook de Kapteynlaan en Petrus Campersingel.
- Korreweg heeft veel zijstraten. Hoe kan fietser tussen auto's en bussen veilig afslaan?
  Antwoord: Door centrale plek op te eisen op de weg, zichtbaar te zijn. Strook aan de zijkant zorgt dat fietser meer centraal gaat rijden, in het zicht.
- Bottleneck zit in de kruispunten, niet op de lange stukken. Wordt fietsstraat niet te rooskleurig voorgesteld?
  Antwoord: Het worden voorrangskruisingen. Kapteynlaan blijft bottleneck.
- Groene fietsverbinding langs Oosterhamriktracé is nooit onderzocht. Kan dit alsnog gebeuren?
  Antwoord: Zit in de planvorming. Directe fietsverbinding tussen binnenstad en Kardinge is de ambitie; wordt realistischer bij een nieuwe brug. Effect is nog niet onderzocht maar raad komt hier nog over te spreken.
- Nu op westelijke deel net geen 300 auto's; fietsberaadnotitie heeft het over 400 auto's per uur. Dan zou fietsstraat in huidige situatie, zonder Oosterhamriktracé, toch al moeten kunnen?
  Antwoord: Als straat breder is en er genoeg fietsers zijn, is fietsstraat bij hogere auto-intensiteit ook mogelijk.
- Is er ook overwogen om het vrachtverkeer te verminderen of tonnage omlaag te brengen?
  Antwoord: Vrachtverkeer is alleen nodig voor bevoorrading, doorgaand vrachtverkeer zou via Oosterhamrikzone gaan.
- Ontwerp Gerrit Krolbrug gaat nu niet door, maar was basis voor plannen voor fietsstraat. Heeft nieuw ontwerp Gerrit Kohlbrug effect op fietsstraat?
  Antwoord: Nee. Er wordt uitgegaan van 30 km/h-weg. In afmetingen komt dit overeen met fietsstraat.
- In 2016 is GroenLinks-motie aangenomen voor studie naar autovrije variant Gerrit Kohlbrug. Wordt in definitieve planfase Korreweg gewacht op uitkomst van deze studie voor Gerrit Krolbrug?
  Antwoord: In raadsvoorstel 2018 is daar uitspraak over gedaan: als er minder dan 1000 auto's per dag over Gerrit Krolbrug rijden, betekent dit ook minder auto's op laatste stuk Korreweg. Breedte fietsstraat verandert niet, sluit aan op Gerrit Krolbrug.

Conclusie en afronding, door wethouder P. Broeksma

Het was een interessante bijeenkomst. Naïviteit over fietsstraat is wat verdwenen over wat er kan en niet kan en gedrag dat wel of niet beïnvloed kan worden. Samenhang met andere ontwikkelingen is gememoreerd, het VCP en de OV-visie waarover 27 november gesproken wordt.
Aandachtspunten waren handhaafbaarheid, bussen, het in tweeën knippen, kwetsbare deelnemers, kruispunten. Dank aan alle aanwezigen voor hun bijdragen.

De voorzitter sluit de vergadering om 22.11 uur.