

Verslag Bewoners bijeenkomst reconstructie Gerbrandyweg

Datum: 20 mei 2021

Aanwezig: Rianne van Houten, Hein Waterlander, Irene Reitsma, Douwe Wiebe Beek, Tjalling Landman, Henk Breukelaar en Brenda Rodenhuis

Afwezig:

Kopie: Allen

Notulist: Brenda Rodenhuis

Inleiding en introductie aanwezigen namens gemeente Leeuwarden

Aanwezig namens gemeente

Rianne van Houten	-	Projectleider Gerbrandyweg (Toelichting op project)
Hein Waterlander	-	Verkeerskundig adviseur (Toelichting op verkeerskundig deel)
Douwe Wiebe Beek	-	Verkeerskundig adviseur
Irene Reitsma	-	Stedenbouwkundig adviseur (Toelichting op het groen/bomen)
Henk Breukelaar	-	Adviseur geluid
Tjalling Landman	-	Communicatie adviseur (houdt de vragen bij in de chat)
Brenda Rodenhuis	-	Projectassistent (maakt verslag)

Rianne heet iedereen welkom en introduceert een aantal leden van het projectteam van de Gerbrandyweg die vanavond hierbij aanwezig zijn.

U kunt voor meer info altijd onze website raadplegen www.wijwerkenaan.nl/Gerbrandyweg

Fases in het project

We zijn dit project gestart met een variantenstudie en naar aanleiding hiervan gekomen tot een raadsbesluit. De gemeenteraad heeft in januari 2021 besloten de reconstructie van de Gerbrandyweg uit te voeren conform het wegprofiel 2x1 rijstrook met verkeersplein. We hebben tijdens deze verschillende fases een aantal keer overleg gehad met belangengroepen zoals de fietsersbond, bomenridders en wijkpanels. Tevens zijn er informatiebijeenkomsten voor omwonenden georganiseerd.

Nu hebben nu een voorlopig ontwerp (VO) klaar en willen tijdens de zomer 2021 toewerken naar een definitief ontwerp (DO). Er ligt nu een voorlopige ontwerp wat bestaat uit een 2 x 1 rijstrook met verkeersplein.

We hebben tijdens het ontwerpen rekening gehouden met het ambitiedocument "Rondje stad". Hierbij is afgesproken dat de hele rondweg dezelfde uitstraling krijgt zoals bij de Julianalaan, Valeriusstraat en de Heliconweg.

Planning

Het voorlopig ontwerp wordt in deze bijeenkomst aan omwonenden gepresenteerd. Daarna wordt het voorlopig ontwerp vertaald in een definitief ontwerp dat medio september 2021 af moet zijn. In het najaar wordt het bestek opgesteld, waarbij duidelijker wordt hoe de uitvoering zal gaan. Ons uitgangspunt is om vanaf maart te starten met de aanleg van de nutsvoorzieningen en in de zomer van 2022 te starten met de uitvoering van de werkzaamheden.

Presentatie (ook terug te vinden op onze website)

Toelichting Voorlopig ontwerp

○ **Verkeerskundig deel toegelicht door Hein Waterlander**

Het voorlopige ontwerp bestaat uit 2 x 1 rijstrook met een verkeersplein. Het tracé loopt van de samenvoegers Dammelaan tot aan het kruispunt Groningenstraatweg. Vanaf de kruising Dammelaan wordt de huidige samenvoeger bij de EE-brug verlengt om meer buffercapaciteit te creëren.

Verkeersplein

Het verkeersplein kan het verkeer beter afwikkelen dan de huidige rotonde. Het verkeersplein Goudenregenstraat wordt hetzelfde ingericht als bij de Valeriusstraat. De vorm is een soort krakeling. Verkeer uit de Goudenregenstraat moet eerst richting de Jan van Evenhuijsstraat rijden om richting Bilgaard te rijden. De toeleidende wegen naar het verkeersplein worden een beetje uitgebogen, waardoor de snelheid van gemotoriseerd verkeer afneemt.

Verkeerslichten (VRI)

De gemeenteraad heeft bij het besluit in januari 2021 de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer als aandachtspunt aangemerkt. Op dit punt is het verkeersplein aangepast. Er komen verkeerslichten voor fietsers en auto's aan beide zijden van het verkeerspleintje. De fietsoversteek bij de Verzetsstraat blijft behouden.

○ ***Stedenbouwkundige aspecten zoals bomen en groen toelicht door Irene Reitsma***

Dit plan is o.a. gebaseerd op de uitgangspunten uit ambitiedocument "Rondje stad". Daarnaast heeft de gemeenteraad bij de besluitvorming in januari 2021 meer diversiteit in het groenplan aangeduid als aandachtspunt. Irene geeft bij de toelichting tevens een onderbouwing hoe ze tot deze keuzes is gekomen.

Het ontwerp is aan de oostzijde (tussen de oversteek Verzetsstraat en kruispunt Groningerstraatweg) geoptimaliseerd waardoor de huidige bomen behouden kunnen blijven. De komende periode zal de kwaliteit van deze bomen onderzocht worden. De bestaande bomen worden vermengd met ander boomsoorten, zoals nieuw te planten lepen, Elzen en Moseiken. Dit is goed voor de biodiversiteit en maakt de kans op verspreiding van boomziektes kleiner. In de buitenbermen worden hagen van Veldesdoorn toegepast en in de middenberm wordt gras gezaaid. Ook worden er op diverse plekken vogelbosjes gepland die met doornen en bessen zorgen voor bescherming en voedsel voor vogels. De gemeente hanteert de regel dat 110% van de gekapte bomen terug geplant wordt.

Vragen en antwoorden (gebundeld per onderwerp)

VRI (stoplichten):

Vraag: Komen er ook stoplichten voor auto's?

Antwoord: Ja er komen verkeerslichten voor auto's bij de Verzetstraat en de Jan Evenhuijsstraat/Gouden Regenstraat.

Vraag: Zorgen de stoplichten niet voor vertraging in de doorstroming van het autoverkeer omdat er vrij veel fiets-/voetgangers verkeer komt vanuit de Jan Evenhuijsstraat.

Antwoord: Het heeft beperkte invloed op de doorstroming, maar de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer is ook belangrijk

Vraag: De schoolgaande kinderen steken over bij het stoplicht vanuit de Verzetstraat. Dit vertraagt de doorgang van het autoverkeer. Is hier een andere oplossing voor?

Antwoord: We willen de fietsers en voetgangers faciliteren om veilig te kunnen oversteken. Dit is mede door de Raad als wenselijk aan ons mee gegeven.

De fietsersbond heeft aangegeven dat uit diverse onderzoeken is gebleken dat met name oudere fietsers bij voorkeur een stoplicht hebben bij een complexe oversteek.

Vraag: Kan er nog naar de hoogte van de VRI palen worden gekeken omdat het licht van de verkeerslichten overlast geeft in de woningen.

Antwoord: We nemen deze vraag mee en kijken naar oplossingen door bv gebruik te maken van kappen op de stoplichten of LED verlichting.

Vraag: Het autoverkeer wordt door de verkeerslichten afgeremd/gestopt waardoor bewoners de indruk krijgen dat ze ook meer last krijgen van geluidsoverlast door ronkende voertuigen voor hun woning.

Antwoord: Uitgangspunt is dat er minder files zullen zijn en dat verkeer daardoor minder zal afremmen en optrekken dan in de huidige situatie, ook bij een rotonde moet verkeer afremmen en optrekken, bij een verkeersplein is dat minder. Helemaal als er op dat moment geen langzaam verkeer is. We hebben dit ook met de raadsleden en fietsersbond besproken. Zij gaven aan dat het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) ook de mogelijk moet krijgen om veilig en snel over te kunnen steken.

Vraag: Is er gekeken naar de gebruikers (voetgangers) van het 2^e stoplicht wat er komt.

Voetgangers vanuit de Jan Evenhuijsstraat kunnen ook de 2^e oversteek nemen.

Antwoord: Als je komt vanuit de Goudenregenstraat is de meest logische route dat je rechts af slaat en daar over te steken. Als deze overgang er niet zou zijn zouden ze 40 meter moeten omlopen en dat is best veel voor voetgangers. Ons uitgangspunt is om zoveel mogelijk mensen te laten lopen en fietsen en ze hierin zo veel mogelijk te faciliteren. En daarbij willen we zoveel mogelijk veilige en alternatieve routes bieden.

Vraag: Is het mogelijk om voor het voet-/fietsverkeer gebruik te maken (bij de stoplichten) van wachttijd voorspellers (in de VRI witte lampjes die langzaam aftellen).

Antwoord: We nemen deze optie mee in het DO (definitief ontwerp).

Vraag: Ik betwijfel de doorstroming van het verkeer met de verkeerslichten. Jullie verwijzen naar Rondje stad met als voorbeeld hiervan de Heliconweg, Julianalaan en Valeriusstraat. Hier zijn ook geen stoplichten.

Antwoord: Op de overige enkel-baansdelen van de stadsring krijgen we ook vragen over zebra's en verkeerslichten. Op dit moment evalueren we de oversteekbaarheid van de stadsring alhier.

Vraag: Ik ben tegen stoplichten en ben van mening dat het de doorstroming niet bevordert. De middenberm is in de huidige situatie veel te smal/kort. Met mijn bakfiets steek ik van achter of van voren uit op de rijbaan als ik moet wachten. Ik vind dit een gevaarlijke situatie.

Antwoord: In het nieuwe ontwerp is de veiligheid voor langzaam verkeer meegenomen en zullen de tussenbermen voldoende breed zijn.

Vraag: Als je de fietsers voorrang geeft op de rotondes kun je de stoplichten weg laten. Waarom is hier niet voor gekozen?

Antwoord: Fietsers in de voorrang kan toegepast worden bij een rotonde, maar we maken hier in verband met de capaciteit voor het doorgaand verkeer een verkeersplein, daar passen geen fietsoversteken in de voorrang bij. Vanuit verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers is voor deze oplossing gekozen.

Fiets-/voetgangerstunnel:

Vraag: Waarom wordt er geen fiets-/voetgangerstunnel aangelegd.

Antwoord: We hebben tijdens onze variantenstudie deze optie meegenomen maar geconcludeerd dat dit niet haalbaar is vanwege inpassingsproblemen en omdat dit vrij kostbaar is.

Er is geen ruimte om de tunnel aan te leggen omdat je zit met de hoogte en de benodigde lengte van de hellingbanen.

Vraag: Is een tunnel t.h.v. de Groningerstraatweg een oplossing voor de fietsroute Verzetstraat/Azaleastraat. Dit ligt in een logische lijn richting naar het noorden.

Antwoord: Deze ligt niet op een belangrijke fietsroute. Fietsverkeer wil de route via de Azaleastraat/Verzetsstraat, voor deze fietsers is een tunnel bij de Groningerstraatweg geen alternatief. Ook bij de Azaleastraat/ Verzetsstraat is onvoldoende ruimte voor een tunnel.

Vraag: De basisscholen zitten aan de verkeerde kant van de weg voor kinderen uit de Vrijheidswijk voor gebruik van de bestaande tunnel.

Een tunnel aan de juiste kant zou voor meer veiligheid kunnen zorgen voor kinderen (lopend en fietsend) uit de Vrijheidswijk. Ik vind dat de veiligheid van deze kinderen belangrijker is dan geld.

Antwoord: We bieden met dit ontwerp voldoende mogelijkheden voor fietsers en wandelaars om veilig te kunnen oversteken d.m.v. verkeerslichten. Een tunnel is fysiek niet inpasbaar.

Vraag: Er is wel ruimte op andere plekken op dit traject bv tussen de EE-brug en Blitsaerd om een tunnel aan te leggen. Ik denk dat dit de doorstroming fors zal verbeteren. Waar nu voor gekozen is dat is een korte termijn oplossing

Antwoord: Binnen dit deel van het traject is een tunnel geen optie.

Vraag: Is er ook gekeken naar een Europaplein achtige constructies waarbij langzaam verkeer deels onder de weg door gaat.

Antwoord: Deze optie is ook naar gekeken en besproken maar er is geconcludeerd dat dit fysiek niet inpasbaar is en hier geen budget voor is.

Fiets-/wandelroutes:

Vraag: Wat wordt de nieuwe fietsroute vanuit Bilgaard naar de Vrijheidswijk? Ik zie geen 2-richting fietspad aan de noordkant.

Antwoord: het fietspad aan de noordkant wordt geschikt gemaakt voor 2-richtingen verkeer.

Vraag: Kan er ook een oversteek komen bij de brug?

Antwoord: Tussen het verkeersplein en de brug is een fietsoversteek.

EE-brug:

Vraag: Zorgt de opening van de EE-brug niet voor opstoppingen?

Antwoord: Wachttijden/doorstroming bij de opening van de EE-brug in het vaarseizoen gaat in de nieuwe situatie sneller omdat het verkeer makkelijker wordt afgewikkeld.

We gaan hier nog specifiek naar kijken.

Vraag: Ik voorzie een knelpunt bij de EE-brug als die daar naar 1-baans gaat.

Antwoord: In de nieuwe situatie wordt het verkeer bij het verkeersplein beter afgewikkeld waardoor de doorstroming verbeterd.

Jan Evenhuijsstraat/Verzetstraat:

Vraag: Blijft de doorgang naar de Verzetstraat gesloten voor autoverkeer?

Antwoord: ja deze blijft gesloten voor autoverkeer.

Vraag: het verkeer richting de brug moet hierbij een bocht naar rechts maken richting de Jan Evenhuijsstraat. Is dit bevorderlijk voor de doorstroming?

Antwoord: Dit heeft geen invloed op de doorstroming maar wel belangrijk voor de verkeersveiligheid. Een lagere snelheid van het gemotoriseerde verkeer bevordert de veiligheid van het langzaam verkeer.

Wegprofiel met overrijdbare middenberm:

Vraag: Veroorzaakt de breedte van de weg, nu die smaller wordt, geen problemen? Is het een idee om de groene middenberm te laten vervallen of te versmallen?

Antwoord: De smallere rijbanen zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer. De groene middenberm is overrijdbaar zodat verkeer ruimte kan maken voor hulpdiensten.

Vraag: Komt in de nieuwe situatie de weg dicht bij de achtertuinen van de woningen aan de B. Bakkerstraat? En zo ja om hoeveel meter gaat het?

Antwoord: Het voetpad wordt iets smaller gemaakt en de rijbaan schuift iets op naar het zuiden waardoor het hele wegprofiel nauwelijks dicht bij de woningen komt.

We hebben een schets/tekening waarop dit goed te zien is. We plaatsen deze tekening ook op onze website samen met de andere stukken.

Vraag: Er rijden ook hulpverleningsvoertuigen op deze weg. Levert dit geen problemen op met de smalle rijbanen?

Antwoord: De groene middenberm is overrijdbaar zodat verkeer ruimte kan maken voor hulpdiensten.

Doorstroming:

Vraag: Waarom wordt er geen 30 km zone van gemaakt met flitspaal. Dit bevordert de doorstroming van de in en uitstroom omdat alles rustig door rijdt met een bordje "gas los" ter hoogte van de oversteekplaatsen. Dit bevordert tevens de doorstroming.

Antwoord: We hebben de rijbanen smaller gemaakt waardoor het verkeer automatisch langzamer rijdt en dit de doorstroming bevordert.

Vraag: Ik zie niet in dat met dit ontwerp de doorstroming bevordert zal worden. Het knelpunt is de brug en daar wordt niets aan gedaan.

Antwoord: Uit de analyse blijkt dat de rotonde voor filevorming zorgt in de spitsperiodes, terwijl de brug dan niet open is. Deze filevorming wordt verminderd door het verkeersplein. Bij brugopeningen zal er uiteraard een wachtrij voor autoverkeer ontstaan, maar deze zal sneller opgelost worden bij het verkeersplein dan bij de rotonde nu het geval is.

Vraag: Is het een mogelijkheid om een groene Golf te maken zoals op de Overijsselselaan om de 50 km per uur te stimuleren?

Antwoord: Een groene golf is verkeerskundig enorm complex. In het nieuwe ontwerp zijn fietsers en voetgangers gemiddeld in 15 seconden aan de overkant. Bij een groene golf is dit lastiger en moeten ze veel langer (40 seconden) wachten. We willen in de nieuwe situatie de wachttijden voor zowel het autoverkeer als het fiets-/voetgangersverkeer zoveel mogelijk verkorten.

Vraag: Blijft de weg een 50 km weg?

Antwoord: Ja dit blijft een 50 km weg.

Bomen en groen:

Vraag: Hoe hoog worden de bomen?

Antwoord: We weten niet hoe hoog de bomen worden maar kunnen wel vertellen dat ze niet (veel)groter dan de bestaande lepen kunnen worden als ze volgroeid zijn.

Vraag: Begrijp ik het goed dat er meer bomen langs de weg komen?

Antwoord: In totaal zal het aantal bomen toenemen. We zullen een aantal “ongezonde” bomen moeten kappen waarvan we in ieder geval 110% terug planten. De bestaande lepenrijen zullen transformeren door er Moseiken en Elsen tussen te zetten

Binnen de werkgrenzen worden 91 bomen gekapt. Tel daar 10% extra bij op dan dienen er 100 bomen te worden terug geplant. In het VO staan 112 nieuwe bomen getekend. De extra bomen staan vooral op en rondom het nieuwe verkeersplein tussen Jan Evenhuisstraat en de Goudenregenstraat en ten westen van de Dokkumer Ee. Het trajectdeel tussen Jan Evenhuisstraat en Verzetstraat krijgt ongeveer hetzelfde aantal bomen terug. In de stap van VO (voorlopig ontwerp) naar DO (definitief ontwerp) sneuvelen er nog bomen door de plaatsing van verkeersborden en lichtmasten, de ligging van kabels en leidingen en verdere optimalisaties van het ontwerp. Uiteindelijk zal het aantal dicht bij de 100 uitkomen.

Vraag: De doorloop bij de bosjes vindt ik een behoorlijk risico voor alle kinderen in onze buurt.

Het zou mooi zijn dat we dat dicht houden. Er spelen kinderen op de parkeerplaats en het zou mooi zijn als ze daar niet langs kunnen. Ook voor ongewilde personen in de buurt lijkt me dit beter.

Antwoord: Wij hebben dat dan verkeerd begrepen, eerder in het traject. We zullen de doorsteekjes achterwegen laten en de haag alleen weghalen op hoogte van het vogelbosje zodat er geen doorgang ontstaat.

Geluid:

Vraag: Met betrekking tot geluid verwachten we dat er een waardevermindering van de woningen gaat komen.

Antwoord: Er is een akoestisch onderzoek geweest. Hierin is onderzocht wat de geluidsbelasting m.b.t. het autoverkeer voor nu, over 10 jaar en 20 jaar zal zijn.

Hieruit bleek dat er voor de huidige situatie geen overschrijding van geluid is. Maar over 10/20 jaar zal dit een overschrijding van 2 DB zijn. De maatregel die we daarom toepassen in de nieuwe situatie is de keuze voor stil asfalt waarbij het geluid vergelijkbaar is met de situatie zoals die nu is. Door het nieuwe ontwerp zal het verkeer gelijkmatiger en beter doorstromen waardoor het geluid ook meer zal afnemen.

Vraag: Het zijn voornamelijk de stilstaande auto's die geluidsoverlast veroorzaken.

Antwoord: Dit ontwerp is zo ontworpen dat het autoverkeer zoveel mogelijk en makkelijker door stroomt en er geen opstoppingen ontstaan. T.o.v. de huidige situatie zal hier een duidelijke verbetering in komen.

Hulpverleningsdienst (Ambulance post) Groningerstraatweg:

Vraag: Op het kruispunt Groningerstraatweg zit een ambulancepost. De rijbanen gaan hier bij de verkeerslichten bij de Verzetstraat van 2-baans naar 1-baans. Ontstaan hierdoor geen opstoppingen?

Antwoord: We nemen dit punt mee en kijken hier nog even goed naar.

Waarde-/ vermindering/vermeerdering woningen:

Vraag: Hoe zit het met het nieuwe profiel t.o.v. eventuele waardevermindering van onze woningen?

Antwoord: We verwachten geen waardevermindering na uitvoering van de werkzaamheden. Er verandert weinig aan de afstand van het wegprofiel t.o.v. de woningen. Er komen meer bomen en de weg krijgt een modernere en groene uitstraling. Tevens is het verkeersveilig voor alle weggebruikers en zal de doorstroming aanzienlijk verbeteren.

Uitvoering werkzaamheden (zomer 2022):

Vraag: Zouden jullie tijdens de uitvoering van de werkzaamheden rekening willen houden met het woongenot van omwonenden m.b.t. geluidsoverlast zoals aanvangstijden etc.

Antwoord: Het meeste geluidsoverlast zal veroorzaakt worden door boringen.

Vóór aanvang van de werkzaamheden wordt er door de aannemer een BLVC plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatieplan) opgesteld waarin alle afspraken staan die we tevoren samen met de bewoners hebben besproken.

We komen daarom, voordat het BLVC plan wordt opgesteld, bij u terug om te kijken hoe we voor dit plan samen met u afspraken hierover kunnen maken.

We nemen deze opmerking mee in het DO (definitief ontwerp).