

3-12-2019



Maria Louisastraat fietsstraat

17 september 2020

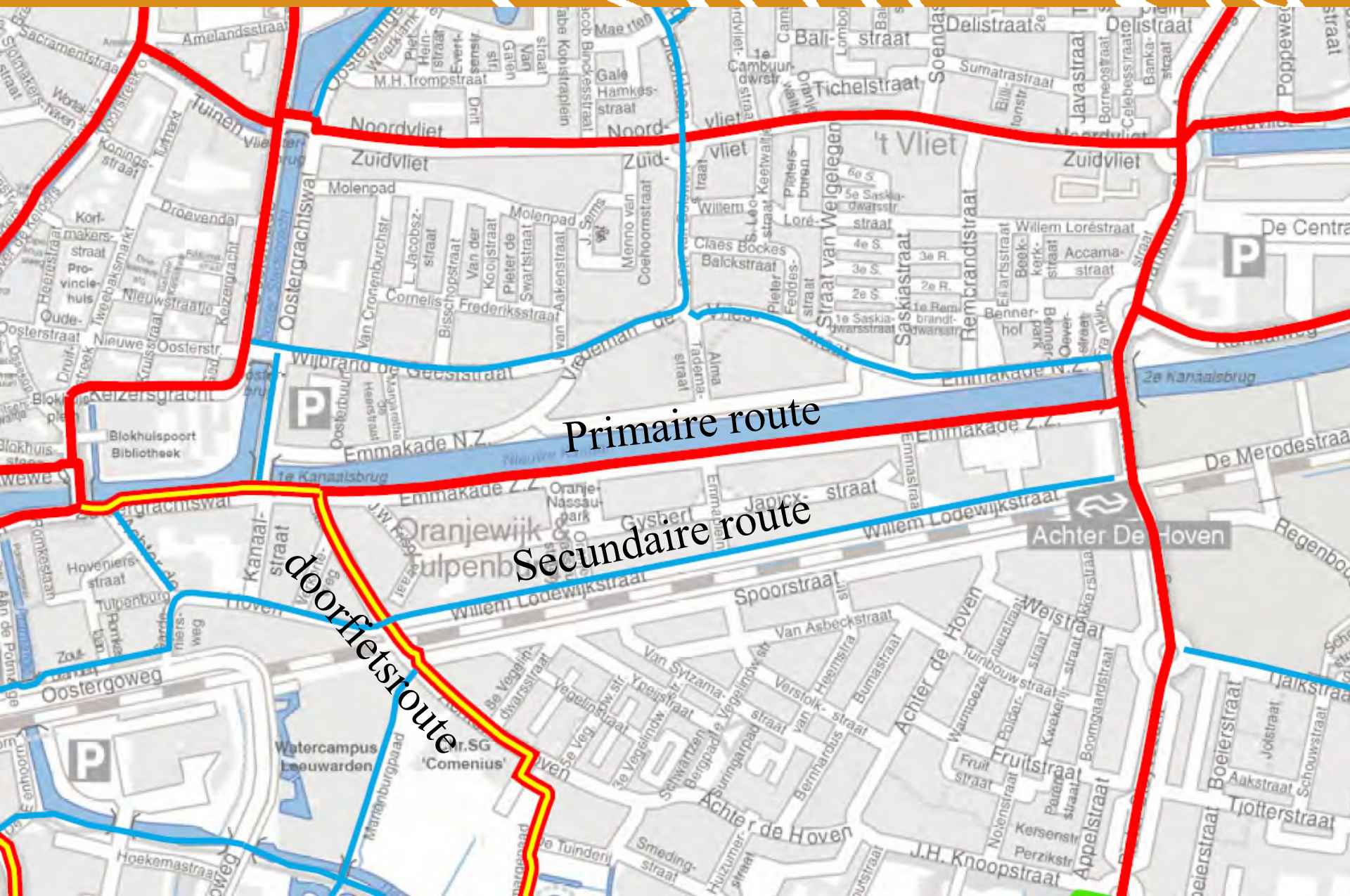
Inhoud

1. Aanleiding
2. Wat is een fietsstraat
3. Maria Louisastraat fietsstraat
4. Vervolg, planning
5. Toelichting, vragen.

Aanleg doorfietsroutes

De prioritering van de aan te pakken fietsstraten is tot stand gekomen bij de aangenomen motie Snelfietsroutes op 15 juni 2015 bij de vaststelling van de notitie Fietsnetwerk Leeuwarden. De Maria Louisastraat is hier in opgenomen als fietsstraat als onderdeel primaire routes

De huidige inrichting van de weg past niet bij de inrichting van een primaire fietsroute zoals deze beschreven staat in de richtingwijzer fiets uit 2013. Hierin is de ambitie al uitgesproken de straat herin te richten tot fietsstraat. Door de straat herin te richten als fietsstraat met rood asfalt ipv klinkers zou het comfort voor het fietsverkeer sterk verbeteren. Echter, de straat is onderdeel van een beschermd stadsgezicht, de toepassing van gesloten verharding past daar niet in, hiervoor zal dus een fietsvriendelijk alternatief gezocht moeten worden.



Primaire route

Secundaire route

doorfietsroute

Het belang van hoofdroutes door verblijfsgebieden

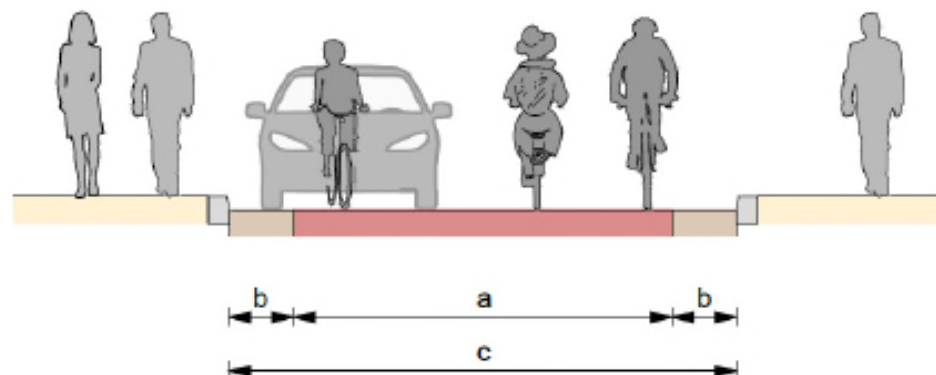
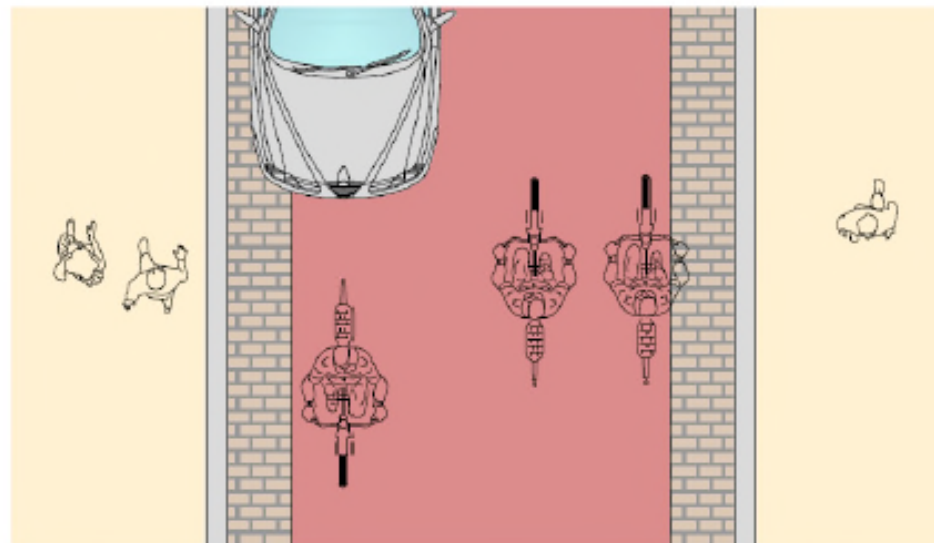
Hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden bieden vaak veel voordelen voor fietsers in vergelijking tot hoofdfietsroutes langs verkeersaders. Deze binnen-door-routes zijn vaak:

- korter, zeker als de bebouwde kom is opgedeeld in omvangrijke verblijfsgebieden;
- gezonder, want minder last van verkeerslawaaï en uitstoot;
- aantrekkelijker, omdat de omgeving een menselijker maat heeft;
- sneller, vanwege het ontbreken van verkeerslichten en grootschalige kruispunten;
- veiliger, omdat de fietser minder autoverkeer kruist.

Wat is een fietsstraat

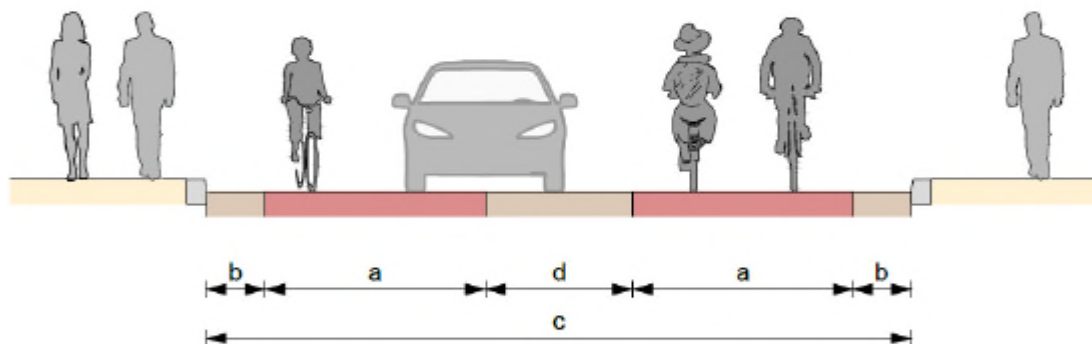
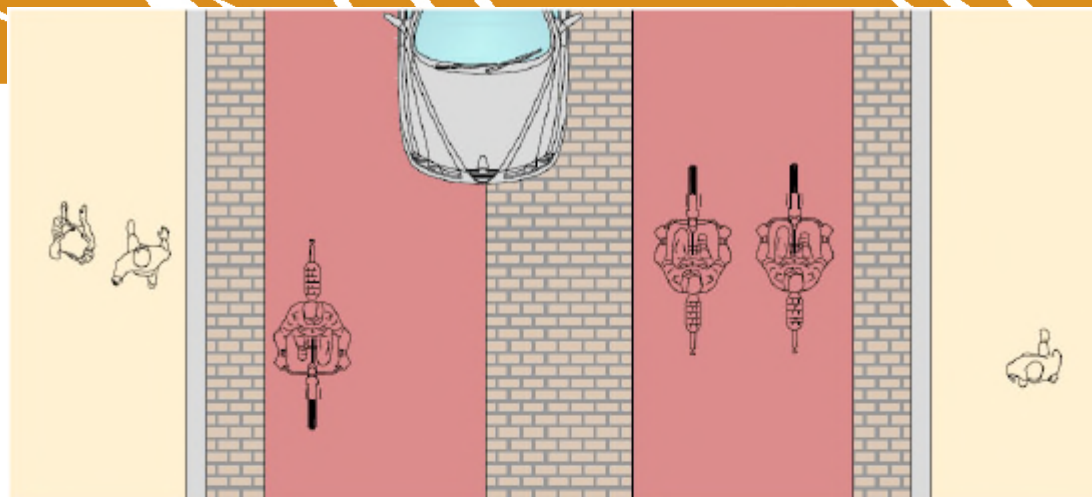
Erftoegangsfunctie voor motorvoertuigen (ETW, 30 km/h)		
Hoofd-fietsroute	fietspad Geen autoverkeer	fietsstraat geen eigen plaats voor auto en fiets maatregelen voor: - herkenbaarheid - positie fiets - comfort
Geen hoofd-fietsroute		fietsstroken eigen plaats voor de fiets minimaal 1 rijstrook voor autoverkeer en 2x ruimte voor de fiets
		normale woonstraat Basiskenmerken 'ideale inrichtingerftoegangsweg' geen speciale maatregelen voor de fietser

smalle fietsstraat



	Rabat (b)	Rijloper (a)	Rabat (b)	Rijbaan (c)	Opmerking
Min	0,30	3,00	0,30	3,60	Alleen bij eenrichtingsverkeer auto
Max	0,6	3,50	0,60	4,70	Smaller dan de aanbevolen minimale maat van 4,80 meter voor tweerichtingsverkeer auto volgens ASVV2012

brede fietsstraat



	Rabat (b)	Rijloper (a)	Midden (d)	Rijloper (a)	Rabat (b)	Rijbaan (c)	Opmerking
Kritisch*)	0,3	1,70	0,70	1,70	0,30	4,70	Alleen met vlakke middenberm
Min	0,3	2,00	0,80	2,00	0,3	5,40	Alleen met middenstrook
Max	0,6	2,25	1,50	2,25	0,6	7,20	

*) Een rijbaanbreedte tussen 4,7 en 5,4 meter is kritisch voor de voertuigcombinatie fiets+auto+fiets. Deze rijbaanbreedte bij voorkeur niet toepassen als deze voertuigcombinatie vaak te verwachten is.

Wat betekent dit voor de Maria Louisastraat

Uitgangspunten

- parkeren blijft behouden
- straat blijft bereikbaar voor autoverkeer

3-12-2019

Huidige Maria Louisastraat



beschermd stadsgezicht

De Maria Louisastraat is onderdeel van het beschermd stadsgezicht Nieuwe Kanaalgebied. Daarin staat:

In het verleden heeft a.g.v. verkeersontwikkeling, heeft het gebied in de structuur van de openbare ruimte, vooral in de straatprofielen, wijzigingen ondergaan die het oorspronkelijke ruimtelijke beeld verzwakken.

Dit betekent dat we dus niet zomaar een reconstructie kunnen uitvoeren zonder dit zwaarwegend mee te laten tellen in de besluitvorming.

Werk met werk maken

Naast budget voor realisatie fietsstraat kijken we ook nog naar andere werkzaamheden die gecombineerd kunnen worden

- Klimaatstress: rekening houden met maatgevende buien.*
- Onderhoud elementverharding.*

Voorbeelden fietsstraten

Voorbeelden fietsstraten



Globale beoordeling



- ☒ Rijbaanbreedte
- ☒ Rijbaan-indeling
- ☒ Rabat mag breder mn langs hek
- ☒ Verharding
- ☒ Oneffenheden middenstrook
- ☒ Lage snelheden
- ☒ Sinusvormige 30 km-drempels
- ☒ Verkeercirculatie
- ☒ Knip + altemnerend eenrichting
- ☒ Kruispunten
- ☒ Parkeren
- ☒ Bebording
- ☒ Verticale elementen
- ☒ Authentieke verlichting
- ☒ Voetgangers
- ☒ Trottoir verbreed

Intensiteiten

5.900 fts/etm, 200 mvt/etm



Globale beoordeling



Rijbaanbreedte

Ruim, geschikt voor FF+A+F

Rijbaan-indeling

Rijlopers te breed, geen rabatstr.

Verharding

Middenstrook goed overrijdbaar

Lage snelheden

Bolle middenstrook, drempels

Verkeercirculatie

Wijkontsluitingsweg

Kruispunten

Parkeren

Bebording

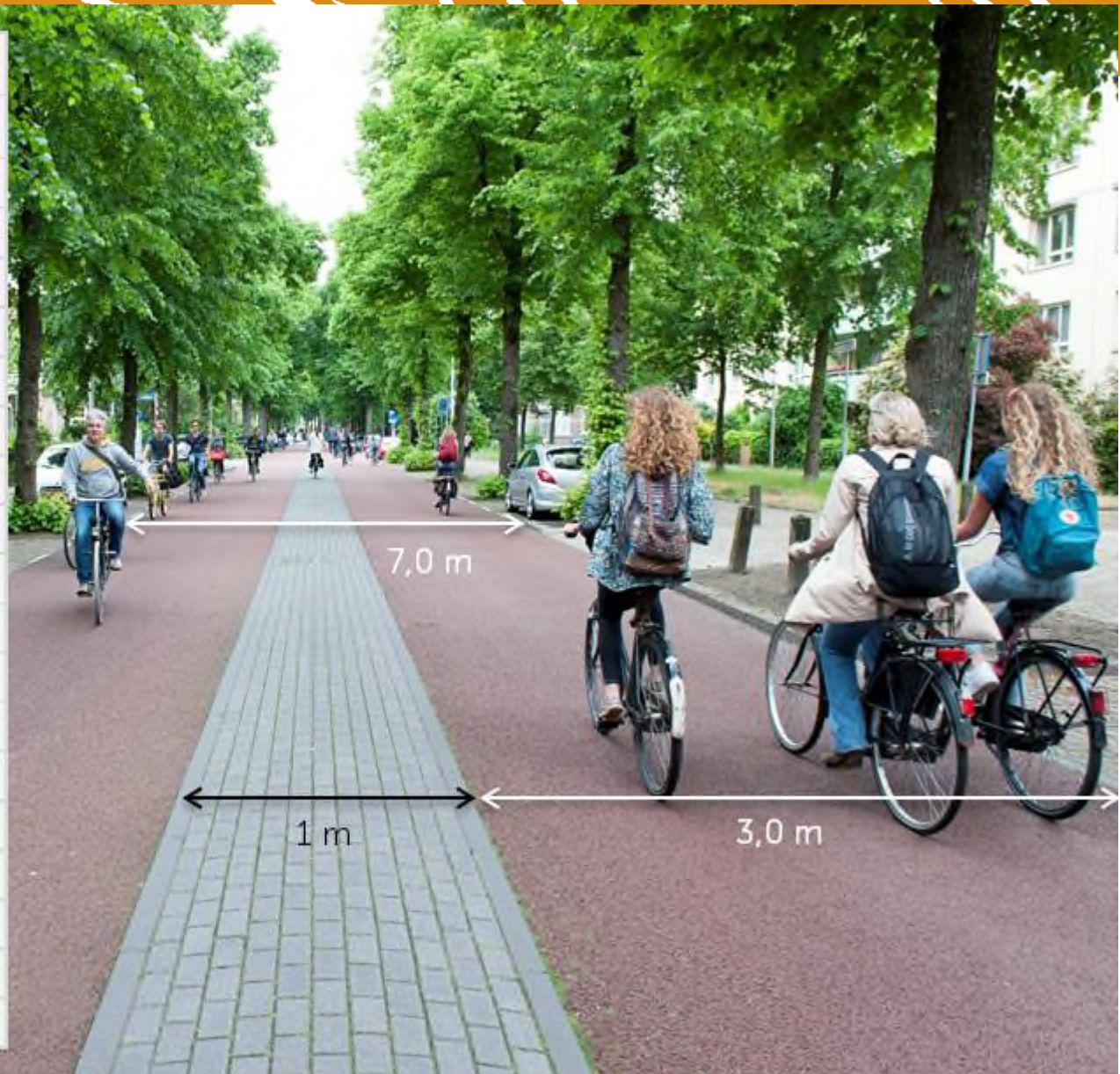
Verticale elementen

Mooie bomen

Voetgangers

Intensiteiten

15.000 fts/etm, 1.600 mvt/etm



Globale beoordeling



Rijbaanbreedte

Kritisch F+A+F, maar lage l-mvt

Rijbaan-indeling

Rabatstroken ontbreken

Verharding

Geen asfalt, wel comfort klinkers

Lage snelheden

Geen snelheidsremmers

Verkeercirculatie

Knip

Kruispunten

Parkeren

Bebording

Verkeerde bord

Verticale elementen

Authentieke verlichting

Voetgangers

Intensiteiten

2.600 fts/etm, 800 mvt/etm



Bomen

16 bomen aanwezig in de straat

- 7 verkeren in slechte conditie, laten dode twijgen in de bovenkroon zien, een duidelijk teken dat deze bomen aan het eind van hun groeiplaats zijn gekomen.
- de 9 overige bomen zijn van onvoldoende conditie en hebben een levensduur van max 10 jaar

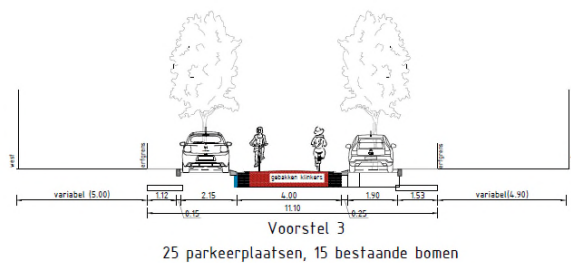
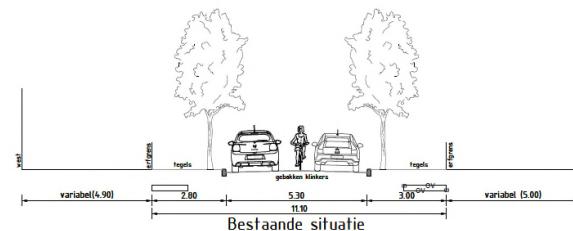
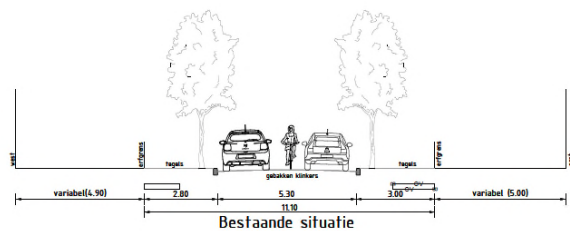
Conclusie vanuit wijkzaken is dat het voorkeur heeft om 8 nieuwe bomen te plaatsen en deze wel goede, duurzame groeicondities te geven. Dit wel in overleg met het wijkpanel en de bewoners.

Ontwerpmodellen

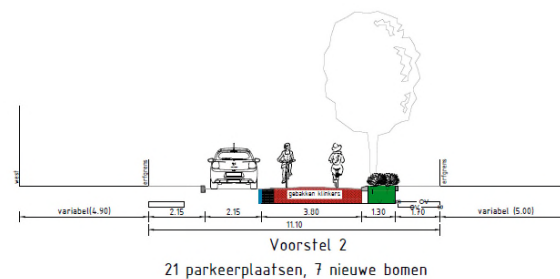
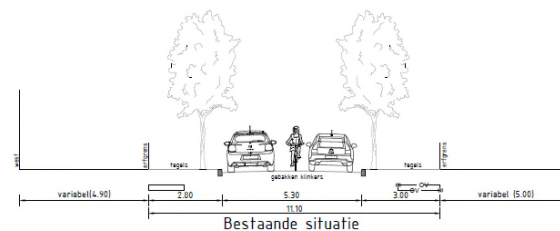
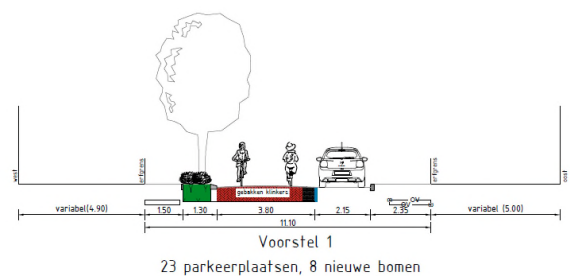
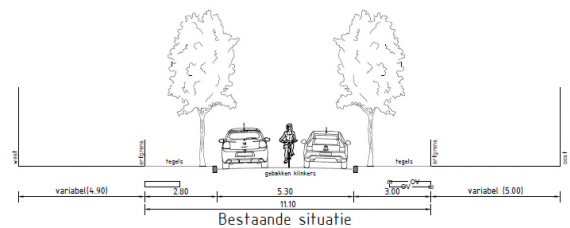
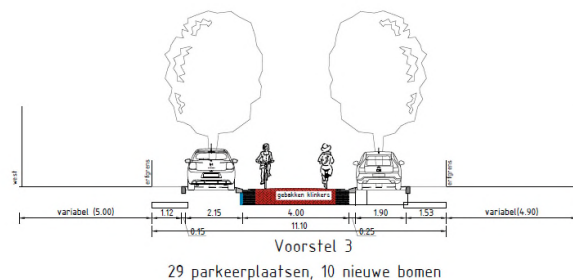
Er zijn 4 modellen opgezet met een mogelijke oplossing voor de Maria Louisastraat

1. Tweezijdig parkeren met behoud van de bestaande bomen
2. Tweezijdig parkeren met 10 nieuwe bomen
3. Oostzijdig parkeren met 8 nieuwe bomen
4. Westzijdig parkeren met 7 nieuwe bomen

In dwarsprofiel zien deze er als volgt uit:

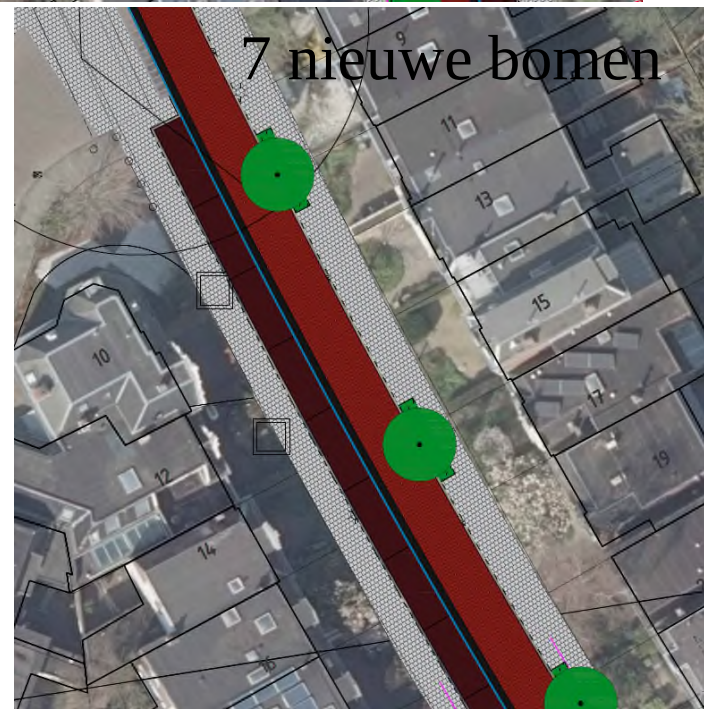
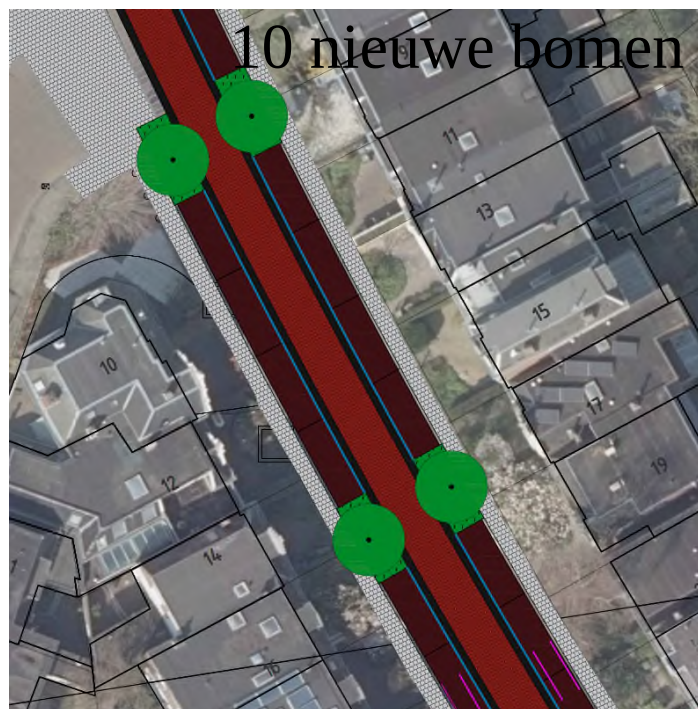
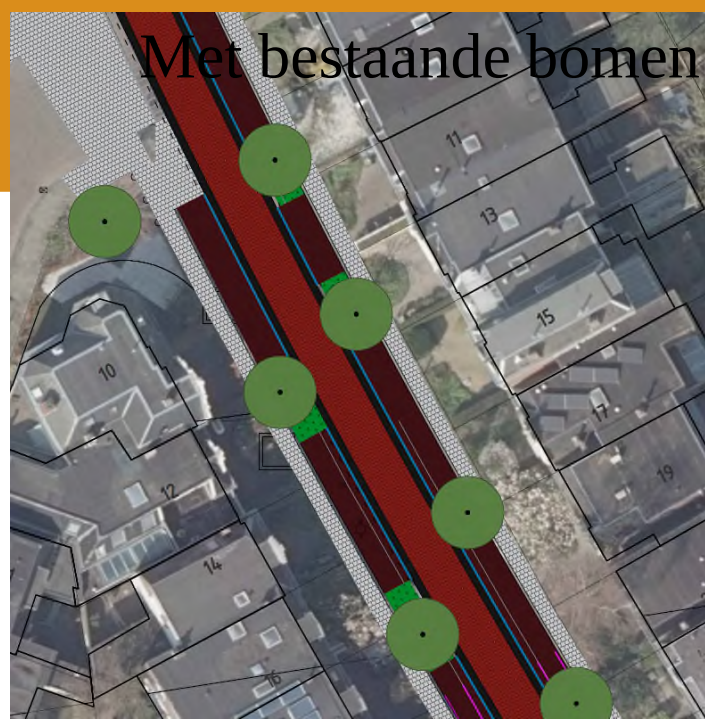


schaal 1:100



schaal 1:100

1. Tweezijdig parkeren met behoud van de bestaande bomen
 - a) stoepen 1,12 aan westzijde
 - b) Rijbaan 4 meter
 - c) 25 parkeerplaatsen
2. Tweezijdig parkeren met 10 nieuwe bomen
 - a) Stoepen 1,12 aan westzijde
 - b) 29 parkeerplaatsen
 - c) Rijbaan 4 meter
3. Oostzijdig parkeren met 8 nieuwe bomen
 - a) Stoep 1,50 aan westzijde
 - b) Rijbaan 3,80
 - c) 23 parkeerplaatsen
4. Westzijdig parkeren met 7 nieuwe bomen
 - a) Stoep 2,15 aan westzijde
 - b) Rijbaan 3,80
 - c) 21 parkeerplaatsen



Vervolg, planning

- Keuze maken voor model op mede basis van informatieavond en ingekomen mails
- Uitwerken model tot definitief ontwerp
- Communicatie: inloopavond Definitief Ontwerp
- Opstellen bestek en zoeken aannemer
- Uitvoering reconstructie: voorjaar 2020?

Vragen??

- *17 september 2020 tussen 16:00 en 21:00 uur in het wijkgebouw in de Oranjewijk*
- *Of via de mail: hein.waterlander@leeuwarden.nl*