

Notitie korte termijn verkeersmaatregelen

Voor de korte termijnmaatregelen hebben wij de samenwerking gezocht met de provincie Fryslân. Met de provincie Fryslân zijn afspraken gemaakt om gezamenlijk te kijken naar het verbeteren van de doorstroming van de bussen op de Stationsweg. Deze afspraak is gemaakt in het kader van de nieuwe busconcessie. In gezamenlijk opdrachtgeverschap heeft Goudappel Coffeng verkeersadviseurs opdracht gekregen om onderzoek te doen naar mogelijke maatregelen. De resultaten van dit onderzoek zijn als achtergrondinformatie (zie bijlage) bijgevoegd. In deze notitie staan de maatregelen die we op basis van het studieonderzoek van Goudappel willen gaan uitvoeren.

Voor de korte termijnmaatregelen hebben we naast het verbeteren van de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op het Zuiderplein / Schrans ook de Stationsweg bij het onderzoek betrokken. Het functioneren van het verkeer op het Zuiderplein / Schrans kunnen we niet los zien van de Stationsweg. Door de overstekende voetgangers en fietsers op de Stationsweg ontstaan er namelijk wachtrijen van auto's / bussen die met name in de spits langzaam rijden tot aan / voorbij het Zuiderplein. Dit heeft gevolgen / impact voor de afwikkeling van het al verkeer op het Zuiderplein.

Na het vaststellen van de knelpunten in de huidige situatie, is er een maatregelenlijst uitgewerkt. De maatregelen zijn op voorhand onderverdeeld in vier categorieën:

- Maatregelen aan de rand van de stad;
- Maatregelen rondom het centrum;
- Lokale oplossingen (op de Stationsweg zelf);
- Overige maatregelen.

Maatregelen aan de rand van de stad

Met het treffen van maatregelen aan de randen van de stad verwachten we dat er minder (sluip) verkeer gebruik zal gaan maken van de Stationsweg. Een afname van het autoverkeer op de Stationsweg draagt bij aan de doelstellingen om de doorstroming voor de bussen te bevorderen en om de verkeersveiligheid te verbeteren. In potentie zijn er namelijk minder conflicten tussen langzaam verkeer en autoverkeer. Minder verkeer op de Stationsweg is eveneens gunstig voor de verkeersafwikkeling Zuiderplein / Schrans omdat dan minder vaak het verkeer op het Zuiderplein gehinderd wordt door langzaam rijdend autoverkeer op de Stationsweg. Het langzaam rijdend autoverkeer heeft een negatieve werking op de verkeerslichten op het Zuiderplein. De maatregelen die we gaan treffen aan de rand van de stad bestaan uit:

- het verbeteren van de doorstroming op het noordelijk deel van de stadsring (herinrichting Gerbrandyweg);
- het toepassen van slimme verkeerslichten (I-VRI'S) bij vervanging huidige. Dit is vigerend beleid;
- het aanpassen van de statische bewegwijzering aan de westkant van de stad, zie figuur 1;
- het slimmer verwijzen naar de parkeergarages in de binnenstad vanuit het westen en ter plekke van het Stephensonviaduct;
- het sturen van het verkeer via GoogleMaps en Tom Tom door op deze systemen de gewenste route weer te geven. Dit is overigens niet altijd even makkelijk te regelen.



Figuur 1: aanpassen statische bewegwijzering

Daarnaast zijn we samen met Arriva en de provincie aan het onderzoeken of een deel van de bussen uit het zuidoosten mogelijk via de stadsring zuidwest kan rijden.

Maatregelen rondom het centrum

We hebben hierbij vooral onderzoek gedaan naar de werking van de huidige verkeerslichten op het Zuiderplein en het mogelijk opheffen van rijrichtingen voor autoverkeer aan de noord en zuidzijde van het Zuiderplein.

Hieruit blijkt dat de huidige verkeersregeling ruimte biedt voor een optimalisatie met name in de avondspits. De cyclustijd (de tijd dat iedereen een keer groen heeft gekregen) kan in de avondspits nog flink worden verkort van 97 seconden naar 78 seconden (basisjaar 2030).

Het opheffen van rijrichtingen voor het autoverkeer is gunstig voor de verkeersafwikkeling ter plekke van het Zuiderplein. Zeker wanneer er geen wachtrijen zijn op de Stationsweg. Nadeel van het opheffen van rijrichtingen zijn de verschuivingen van verkeersstromen die wij (afhankelijk van de op te heffen rijrichting) zien ontstaan richting:

- Route Zaailand-Beursplein/Zuiderstraat-Willemskade-Sophialaan-Lange Marktstraat;
- Route Franklinstraat/Kanaalweg-Willem Lodewijkstraat-Achter de Hoven-Oostergoweg;
- Route Vliet-Wijbrand de Geeststraat-Oosterkade-Keizersgracht-Zaailand.
- Route via de Oosterkade-Noorderweg-Groeneweg (Binnenring);
- Route Hollanderdijk-Achter het Station-Wijnhorsterstraat-van Loonstraat.

De verkeerstoenames op deze routes variëren van circa 50 motorvoertuigen per etmaal tot circa 800 motorvoertuigen per etmaal. De verwachting is dat de Willemskade, de Binnenring en de van Loonstraat de meest gebruikte sluiproutes zullen zijn. Op alle drie de routes is een verkeerstoename onwenselijk op het gebied van doorstroming maar bovenal verkeersveiligheid en routing.

Alleen het opheffen van de linksafslaande rijrichting van het verkeer komende vanaf De Schrans richting de Stationsweg is een optie die we mogelijk in een proef willen gaan uitproberen. De linksafbeweging conflicteert namelijk met de drukke fiets/voetgangersoversteek aan de westkant

van het Zuiderplein en met het rechtsafslaande (met veel bussen) verkeer komende uit de richting van de parkeergarage Zaailand. Door het opheffen van het linksafvak is het tevens mogelijk om een aparte rijstrook voor het rechtdoorgaande verkeer te realiseren en een aparte rijstrook voor het rechtsafslaande verkeer aan de zuidkant van het Zuiderplein. Door de nieuwe rijstrookindeling kunnen we ook het zogenaamde deelconflict tussen rechtsafslaand verkeer vanaf De Schrans en het rechtdoorgaande fietsverkeer aan de oostzijde uit de regeling halen. Dit komt de veiligheid ten goede. We verwachten dat het verschuiven van verkeer naar andere routes voor deze variant zal meevallen met uitzondering van de route Hollanderdijk-Wijnhorsterstraat-van Loonstraat. Aanvullende maatregelen op deze route kunnen de toename van het verkeer beperken en maken deel uit van een mogelijke proef.

Voor de korte termijn gaan we in ieder geval de huidige verkeersregeling op het Zuiderplein optimaliseren. Afhankelijk van het effect van deze maatregel en vorenstaande maatregelen aan de rand van de stad kunnen we middels monitoring beoordelen of het opheffen van de linksafstrook nog nodig is. Dat zal dan eerst zoals aangeven in de vorm van een proef gebeuren om inzicht te krijgen in de (neven) effecten en uiteraard in goed overleg met het wijkpanel en de winkeliersvereniging Schrans.

Lokale oplossingen (op de Stationsweg zelf)

Lokale oplossingen zijn oplossingen die duidelijk zichtbaar zijn voor de weggebruiker en vooral een lokaal effect op de Stationsweg zelf hebben. We hebben hier vooral gekeken naar de fietsoversteek op de Stationsweg waar nog met enige regelmaat ongevallen plaatsvinden tussen vooral fietsers en auto's. Om de verkeersveiligheid te verbeteren gaan we de volgende maatregelen uitvoeren:

- het accentueren van de kleur van het fietspad;
- het verbreden (mogelijk haakser maken) van de oversteek van het fietsverkeer in kleur / markering mogelijk in combinatie met een zebrapad dan wel het verplaatsen van de huidige fietsoversteek richting de zebra;
- het toepassen van (permanente) verlichting om de oversteek te markeren;
- het verwijderen of verplaatsen van de bloembakken die het zicht op de fietsers beperken.

Overige maatregelen

In de categorie overige maatregelen vallen maatregelen zoals het instellen van éénrichtingsverkeer op de Stationsweg of het helemaal afsluiten voor autoverkeer. Vanwege de (zeer) negatieve consequenties die dit soort maatregelen op andere delen van het wegennetwerk in Leeuwarden heeft, vallen deze opties af. Bovendien zijn dit ook maatregelen die strijdig zijn met ons vigerend beleid waarbij de Stationsweg als onderdeel van de binnenring een in twee richtingen bereden route is.

Resumerend

Onderstaand de maatregelen die staan gepland voor uitvoering in 2021.

- a. het aanpassen van de statische bewegwijzering aan de westkant van de stad;
- b. het toepassen van slimme verkeerslichten (I-VRI'S) bij vervanging huidige. Dit is vigerend beleid;
- c. het slimmer verwijzen naar de parkeergarages in de binnenstad vanuit het westen en ter plekke van het Stephensonviaduct;
- d. het sturen van het verkeer via GoogleMaps en Tom Tom door op deze systemen de gewenste route weer te geven;
- e. het onderzoeken of een deel van de bussen uit het zuidoosten mogelijk via de stadsring zuidwest kan rijden;
- f. de huidige verkeersregeling op het Zuiderplein optimaliseren;
- g. het accentueren van de kleur van het fietspad op de Stationsweg;

- h. het verbreden (mogelijk haakser maken) van de oversteek van het fietsverkeer in kleur / markering mogelijk in combinatie met een zebrapad dan wel het verplaatsen van de huidige fietsoversteek richting de zebra;
- i. het toepassen van (permanente) verlichting om de fietsoversteek op de Stationsweg te markeren;
- j. het verwijderen of verplaatsen van de bloembakken op de Stationsweg die het zicht op de fietsers beperken.

De huidige planning is om in 2022 de werkzaamheden aan de Gerbrandyweg uit te voeren.