

M E M O

Aan: de leden van de Raad

Van: Friso Douwstra

Datum: 11 januari 2021

Onderwerp: Aanvullende informatie reconstructie Prof. mr. P.S. Gerbrandyweg

Registratienummer: Z231502-2021

Kopie: Rianne Glerum - van Houten

Inleiding

Tijdens het open podium op 6 januari jl. is gesproken over de voorgenomen reconstructie van de Prof. mr. P.S. Gerbrandyweg als onderdeel van de stadsring. Het College van B&W heeft aan uw Raad voorgesteld om de reconstructie volgens variant 2x1 rijstrook met verkeersplein uit te voeren. In het open podium is de toezegging gedaan om uw Raad aanvullende informatie op schrift te doen toekomen. De toezegging is gericht op de vraag naar extra (technische) informatie over de zeven varianten zoals die zijn onderworpen aan verkeerskundig onderzoek. In dit memo leest u over deze zeven varianten. Tevens zijn er na het open podium een aantal technische vragen ontvangen van dhr. Stellingwerf en mevr. Van der Sloot. Ook deze vragen worden beantwoord in dit memo.

Verkeerskundig onderzoek

Verkeerskundig onderzoek naar de huidige situatie heeft uitgewezen dat de huidige Gerbrandyweg onvoldoende capaciteit heeft om de verkeersintensiteit goed af te wikkelen. Aan de noordzijde van Leeuwarden, de belangrijke route van Hardegarijp naar Stiens, is geen ander wegtracé beschikbaar dan het noordelijke deel van de stadsring met onder meer de Gerbrandyweg. De Gerbrandyweg kent een ander profiel dan de aansluitende tracés (Dammelaan en Groningerstraatweg; beiden 2x2) waardoor er op de Gerbrandyweg sprake is van samenvoegers. Tevens is uit verkeerskundig onderzoek gebleken dat de rotonde ter hoogte van de Goudenregenstraat een bottleneck is. Om Leeuwarden, maar ook de ontsluiting vanaf de noordzijde van de provincie bereikbaar te houden, is het van belang dat de doorstroming op dit deel van de stadsring wordt verbeterd.

Om de verkeersafwikkeling te verbeteren, is door de gemeente een aantal te onderzoeken oplossingsrichtingen / varianten opgesteld.

1. De bestaande situatie met de huidige rotonde;

2. **2×2 rijstroken, VRI** op het kruispunt Goudenregenstraat en “**rechts in-rechts uit**” op het kruispunt Jan Evenhuisstraat;
3. **2×2 rijstroken, VRI** op het kruispunt Goudenregenstraat en **VRI** op het kruispunt Jan Evenhuisstraat;
4. **2×2 rijstroken, VRI** op het kruispunt Goudenregenstraat (aangepaste configuratie ten opzichte van variant 3) en **VRI** op het kruispunt Jan Evenhuisstraat;
5. **2 rijstroken** op de noordbaan en **1 rijstrook** op de zuidbaan met **VRI** op het kruispunt Dammelaan en **VRI** op het kruispunt Jan Evenhuisstraat;
6. **2 rijstroken** op de zuidbaan en **1 rijstrook** op de noordbaan met **VRI** op het kruispunt Dammelaan en “**rechts in-rechts uit**” op het kruispunt Jan Evenhuisstraat;
7. **2×1 rijstroken met voorrangsplein** op het gecombineerde kruispunt Goudenregenstraat-Jan Evenhuisstraat.

Als uitgangspunt bij de beoordeling van de bovengenoemde varianten is gesteld dat de varianten een significante verbetering in de doorstroming op de Gerbrandyweg moeten hebben. Indien een variant op doorstroming hetzelfde resultaat opleverde als de huidige situatie, of zelfs minder goed presteerde, is de variant niet op andere aspecten beoordeeld. Op basis van dit criterium vielen de varianten 5 en 6 af.

De varianten 2,3 en 4 presteerden gelijkwaardig op doorstroming en bleken een verbetering ten opzichte van de doorstroming in de huidige situatie. Deze varianten zijn vervolgens onderling globaal op inpassing, functionaliteit en kosten vergeleken.

Variant 2 viel af omdat hier niet alle richtingen van en naar de Jan Evenhuisstraat bediend konden worden, wat een achteruitgang zou betekenen in de toegankelijkheid van de aangrenzende woonwijk.

Het verschil tussen variant 3 en 4 is dat variant 3 een extra rijstrook op de brug heeft, waardoor deze variant qua inpassing moeilijker uit te voeren is. Aangezien beide varianten gelijkwaardig aan elkaar waren qua doorstroming, is ervoor gekozen om verder te gaan met variant 4.

Variant 7 voldeed ook aan de eis van een significante verbetering van de doorstroming maar was qua rijbaanprofiel duidelijk onderscheidend van de varianten 2, 3 en 4. Op basis van het voorgaande is daarom besloten de varianten 4 en 7 verder uit te werken en onderling met elkaar te vergelijken. In de bijlage “Rapportage verkeerssimulatie Gerbrandyweg” (bijlage I bij de variantenstudie) is ook per variant een beschrijving van de wachtrijlengtes opgenomen en zijn ook afbeeldingen van de varianten toegevoegd.

Beoordeling twee kansrijke varianten

Na de verkeerskundige beoordeling van de zeven varianten zijn er twee kansrijke varianten nader uitgewerkt en beoordeeld op een groot aantal onderwerpen vanuit de disciplines stedenbouw, civiele techniek en kostenefficiëntie. Tijdens de verkeerskundige beoordeling is vigerend beleid gebruikt zoals het GVVP, “Rondje stad”, het bestemmingsplan en Mobiliteit 2019-2050, waarin ook Fiets op 1 wordt benoemd. Dat laatste vertaalt zich in het ontwerpen met de fietser van de toekomst in gedachten, het toepassen van rood asfalt en ruime boogstralen. Tevens is voorrang voor fietsers waar

mogelijk en het garanderen van een goede oversteekbaarheid daar waar voorrang niet mogelijk is, uitgangspunt in Fiets op 1.

In de vervolgfase is gekeken naar onderliggend beleid zoals de Friese Klimaatatlas en het Kwaliteitsdocument Openbare Ruimte (KOR). Daarnaast zijn de varianten getoetst aan de landelijke voorschriften van de wet Geluidhinder. Ten slotte zijn in overleg met de nutspartijen de ruimtelijke en financiële consequenties van de twee varianten voor de aanwezige kabels en leidingen in beeld gebracht.

Beantwoording technische vragen

Na het open podium is een vijftal technische vragen ontvangen van dhr. Stellingwerf en één vraag ontvangen van mevr. Van der Sloot. De beantwoording vindt hieronder plaats.

Vragen dhr. Stellingwerf

1. In het raadsvoorstel en de NvT zien we een paar uitsneden van het schetsontwerp. Kan het volledige schetsontwerp worden toegestuurd? En is het ook handig als alle raadsleden dat hebben?

De schetsontwerpen van de twee kansrijke varianten worden bijgevoegd. Het is belangrijk om op te merken dat het hier gaat om schetsontwerpen en nog geen voorlopig of definitief ontwerp. Een schetsontwerp heeft tot doel om te kunnen beoordelen of een variant fysiek inpasbaar en functioneel is. De nadruk in het ontwerpproces lag dan ook op de effectiviteit van de kruispuntoplossingen. Zowel de kruispuntoplossingen als de rest van het tracé zal na besluitvorming over de variant nader uitgewerkt worden in een voorlopig en definitief ontwerp.

2. In het voorwoord van de Nvt wordt het effect van corona aangestipt. De vraag is of een permanent lagere verkeersintensiteit ook zou leiden tot andere resultaten en een andere afweging in paragraaf 4.2 en 5.3 van de NvT.

Bij de studie is uitgegaan van een groei van het autoverkeer op basis van de inzichten van voor corona en is ook een robuustheidscheck gedaan hierop door 10% extra verkeer toe te voegen.

Er is echter ook geconstateerd dat bij de pre-corona intensiteiten er al sprake was van filevorming, dus zonder groei van het verkeer. De Gerbrandyweg functioneerde niet naar behoren. De verwachting is dat door corona de groei van het verkeer minder snel zal gaan, vergelijkbaar met de recessie die in 2008 startte. Het verkeer zal wel toenemen, maar langzamer. Voordeel hiervan is dat de voorgestelde variant (2x1) dan dus ook langer zal blijven functioneren. De afweging die gemaakt is zal dan ook niet veranderen, deze wordt hierdoor alleen maar versterkt.

3. Welke gevolgen zou het hebben wanneer de rotonde Goudenregenstraat - Gerbrandyweg wordt ingepast in de plannen? (Qua kosten, verkeersafwikkeling, veiligheid, etc.)

Verkeersafwikkeling

De grootste bottleneck in de huidige Gerbrandyweg is de rotonde bij de Goudenregenstraat. Als de Gerbrandyweg op dit probleempunt niet verandert,

is verbetering van de doorstroming geen mogelijkheid. De situatie blijft dan zoals het is en dit past niet bij de ambities die in Rondje Stad zijn gesteld.

Veiligheid

Bij het uitwerken van het ontwerp van het verkeersplein is de veiligheid en het comfort voor het langzaam verkeer een belangrijk aandachtspunt.

4. Op welke manier is in het wegprofiel rekening gehouden met groeiplaatsen van bomen? Als ik het schetsontwerp in figuur 3 en 5 (van het raadsvoorstel) bekijk blijven er groenstroken van ca. 3 meter over aan weerszijden van de weg. Geeft dat voldoende groeiruimte voor bomen? Of moeten we over een paar jaar weer bomen vervangen omdat ze niet optimaal kunnen groeien? Worden er ondergrondse voorzieningen getroffen?

Bij de herinrichting van de stadsring ontstaat de gelegenheid om de situatie voor de bomen optimaal in te richten. Een beperkend aspect hierbij is dat de beschikbare ruimte vaak niet voldoende is om optimale omstandigheden (zowel bovengronds als ondergronds) te creëren voor de bomen.

Om de bomen toch voor lange tijd te kunnen laten groeien, zijn er diverse voorzieningen te treffen zoals goede grond en voldoende voeding. Daarnaast zijn er allerlei mogelijkheden om de ruimte onder de verharding geschikt te maken voor wortelgroei. In eerdere projecten Valeriusstraat en Julianalaan is hier gebruik van gemaakt. Het resultaat is na een paar jaar al goed zichtbaar.

Bij de inrichting van een groeiplaatsen wordt een theoretisch model gehanteerd van het norminstituut bomen.

(<https://kennisbank.norminstituutbomen.nl/>)

Wanneer de plant/groeiplaatsen van de bomen zo worden ingericht kunnen deze minimaal 40 jaar redelijk groeien. In het ontwerp van de Gerbrandyweg wordt hier rekening mee gehouden. Dat een groenstrook maar drie meter breed is hoeft geen beperking te zijn om een goede duurzame plantplaats in te richten waar de boom tot volle wasdom kan komen.

25 jaar geleden was de rondweg volledig beplant met Polyantha rozen. Dit gaf een mooie uitstraling, maar was zeer bewerkelijk en daardoor erg duur. Ook was de ecologische waarde te verwaarlozen. Deze rozen zijn gevoelig voor strooizout en moesten regelmatig vervangen worden. Een ander belangrijk aspect was de verkeerveiligheid voor de hoveniers; het zo dicht langs de weg werken brengt grote risico's met zich mee. De huidige beplanting (Veldesdoorn en Beukenhaag) kunnen eenvoudiger (machinaal) beheerd worden. Dit is een stuk goedkoper en een stuk veiliger. En met name de Veldesdoorn kan redelijk goed tegen de zoutbelasting van het strooizout.

5. Op p.18 vd Nota van Toelichting staat bij de 2x1 variant: "Voor het langzaam verkeer wordt aan de westkant een oversteekvoorziening met verkeerslichten aangebracht. Aan de westkant is een oversteekvoorziening zonder verkeerslichten." Het is mij nu niet duidelijk waar wel/niet verkeerslichten komen.

a. Waar worden deze toegepast?

De oversteek met verkeerslichten bij de verzetsstraat blijft behouden. Aan de westkant van het verkeersplein wordt een oversteeklicht toegepast. Aan de oostkant van het verkeersplein wordt in het definitief ontwerp onderzocht of hier ook een oversteeklicht toegepast wordt.

b. Waarom is hier voor gekozen?

De oversteekbaarheid van een verkeersplein is minder goed dan bij een rotonde. Om dit deels te compenseren wordt hier een geregelde oversteek toegepast, zodat ook langzaam verkeer hier goed en veilig kan oversteken.

Vraag van mevr. Van der Sloot

Waarom is bij het hele onderzoek geen expliciete aandacht besteed aan de kruising Luchtenrek (NHL Stenden)?

De kruising Dammelaan-Luchtenrek maakt geen onderdeel uit van het project reconstructie Gerbrandyweg. De Dammelaan is vormgegeven als een 2x2 rijbaan met verkeerslichten, waardoor de capaciteit van het kruispunt zelf voldoende is. Wel is de route vanaf de verkeerslichten op het kruispunt Dammelaan - Luchtenrek richting de Gerbrandyweg meegenomen in het onderzoek. De problemen die worden ervaren, ontstaan met name door het afrijdend verkeer richting de Eebrug en de rotonde op de Gerbrandyweg. In spitsperiodes en na brugopeningen kan de brug en/of de rotonde voor terugslag richting het kruispunt zorgen.

Onderdeel van de reconstructie is dan ook het verlengen van de samenvoeger richting de Eebrug, waardoor hier tijdens brugopeningen meer bufferlengte ontstaat en het kruispunt dus ook minder snel zal blokkeren. Ook zal na brugopeningen het verkeer beter kunnen afrijden bij het verkeersplein ten opzichte van de huidige rotonde. Er zal dus wel degelijk een verbetering optreden in de verkeersafwikkeling bij het kruispunt Luchtenrek.