



Bewonersorganisatie Beijum

Datum 6 maart 2024

Bijlagen

Kenmerk 9884922

Informatie Lottie Herfkens

Onderwerp Reactie brief BOB 17 oktober 2023

Beste Bewonersorganisatie Beijum,

Op 9 januari heeft er een gesprek met jullie plaatsgevonden, in de persoon van Wim Klein en Rein van der Velde, naar aanleiding van de zorgen van de Bewonersorganisatie Beijum over de verkeersveiligheid van de wijkring in de Beijum. Bij dit gesprek waren vanuit de gemeente Michael van Andel (Verkeerskundig Ontwerper), Arne Dijk (Senior Adviseur Stadsontwikkeling), Femke Niekerk (Beleidsmedewerker Lopen, Fietsen en Verkeersveiligheid), Minetta Koornstra (Projectmanager Wijkvernieuwing Beijum) en ik aanwezig.

Tijdens dit gesprek is er een toelichting gegeven op de verschillende programma's en projecten vanuit de gemeente rondom de verkeersveiligheid van de wijkring. Daarbij hebben wij aangegeven dat we de wijk uiteraard bij de voortgang en uitvoer daarvan betrokken houden, en dat participatie onderdeel uitmaakt van de verschillende trajecten. Daarnaast is er een reactie gegeven op de niet verzonden brief van 17 oktober aan het College, die op 13 november per mail aan mij is gestuurd. Zoals aan het einde van het gesprek op 9 januari is afgesproken, geven wij onze reactie daarop hierbij ook nog per brief.

Wijkring

Een aantal van de ingrepen die door jullie worden voorgesteld, gaan om grotere investeringen en maatregelen die over een breder perspectief moeten worden gezien, namelijk die van de hele wijkring. Vanuit de Wijkvernieuwing wordt gewerkt aan een ontwerp om de eenduidigheid en de herkenbaarheid van de structuur van de wijkring te vergroten. De verkeersveiligheid is hierin geen opgave, maar wordt wel als aandachtspunt meegenomen.

Om de structuur van de wijkring te verbeteren en te versterken worden verschillende denkrichtingen onderzocht, waaronder ook het aanbrengen van vluchtheuvels, rode vlakken en rotondes.

Een eerste voorstel met uitgangspunten om met bewoners over in gesprek te gaan, zal er naar verwachting rond de zomer zijn. Op basis daarvan wordt het plan om de leesbaarheid van de wijkring te vergroten verder uitgewerkt. De bedoeling is om uiteindelijk tot een ontwerpplan en handboek te komen dat als basis kan dienen voor de inrichting van de hele wijkring. Voor de uitvoer daarvan is op dit moment nog geen budget. Er wordt nu vooral gekeken om de aanpak van de wijkring binnen de wijkvernieuwing te combineren met lopende projecten, zoals de Heerdenaanpak en Beijum-Oost. Voor de rest van de ontwerpinrichting dient te zijner tijd nog financiering te worden gezocht. Hiervoor zullen wij een aanvraag indienen bij de Raad.

Vluchtheuvels

Het aanbrengen van middengeleiders (vluchtheuvels) wordt onderzocht in de visie/het ontwerp van de wijkring. Voor de inpassing is ruimte nodig, omdat de middengeleider een minimale breedte moet hebben en groot verkeer zoals vrachtauto's en bussen een manoeuvre moeten maken om eromheen te kunnen. Per oversteeklocatie gaan we bekijken hoe en op welke manier we de situatie kunnen opwaarderen.

Drempels

Er zijn nu op een aantal plaatsen drempels aangelegd, waaronder nabij de recentelijk aangepakte oversteeken. De wijkring vervult echter ook een belangrijke rol voor het openbaar vervoer en voor de hulpdiensten. We zijn dan ook terughoudend met het aanleggen van drempels op dit soort wegen. Als we dit consequent op andere 50 km p/u-wegen ook zouden doen, dan zou dat gevolgen hebben voor de aanrijtijden, hinder veroorzaken voor het openbaar vervoer en zorgen voor omgevingshinder, zoals trillingen in woningen.

Rotondes

Rotondes hebben ruimte nodig. Een standaard rotonde heeft inclusief alle omliggende voorzieningen, zoals bijvoorbeeld een vrij liggend fietspad en voetgangersoversteeken, minimaal 55 meter doorsnede nodig. Kleinere rotondes zijn in de praktijk ook mogelijk. Dit is echter afhankelijk van het maatgevende ontwerpvoertuig. In dit geval is dat een gelede bus (harmonicabus). Op en rond de wijkring van Beijum is beperkt ruimte beschikbaar, waardoor het veilig inrichten van een rotonde een opgave kan zijn. Bij de toekomstige aanpak van kruispunten kunnen we de optie van een rotonde onderzoeken. Dit wil niet zeggen dat een rotonde ook mogelijk is en/of in het uiteindelijke ontwerp wordt meegenomen.

Aanleggen extra zebrapaden

Zie hiervoor de reactie in de brief van 26 juli 2023 vanuit het College aan de Bewonersorganisatie Beijum.

Aanbrengen rode vlakken

We hebben geconstateerd dat er veel verschillen zijn in hoe de zebra's zijn uitgevoerd op de wijkring Van Beijum. In sommige gevallen is er gekozen voor rood asfalt, op andere plaatsen zien we rode verf, dan weer gekleurde paaltjes, enzovoort. Het heeft onze voorkeur om voor één systematiek qua inrichting te gaan, zodat elke zebra op de wijkring herkenbaar is. Hierbij onderzoeken we ook de optie om rode vlakken toe te passen.

Verlichting

Op de oversteken die onlangs zijn aangepast, wordt de verlichting momenteel aangepakt. Bij dit nieuwe type verlichting zien we dat de lichtbundel veel beter kan worden ingesteld op de zebra zelf. Dit verbetert de zichtbaarheid. Het is de bedoeling om in de toekomst elke zebra van deze techniek te voorzien. Op welke termijn dit kan worden gerealiseerd, is op dit moment nog niet bekend.

Snelheidscontroles en flitspalen

De politie voert in principe periodiek snelheidscontroles uit, mits daar capaciteit voor beschikbaar is. Dit moet per keer met de politie worden afgestemd. Hetzelfde geldt voor het plaatsen van flitspalen. Flitspalen worden in principe door het Openbaar Ministerie geplaatst, op verzoek van ons, de wegbeheerder in samenwerking met de politie. Een flitspaal is niet altijd een zaligmakend middel. Aanvullend onderzoek is dus sowieso nodig voordat we een verzoek kunnen indienen. Dit geeft bovendien geen garantie dat er een flitspaal wordt geplaatst. Het Openbaar Ministerie bepaalt over het (al dan niet) plaatsen van flitspalen.

Permanente displays

We hebben een aantal snelheidsdisplays beschikbaar. We rouleren deze door de gemeente. Bij snelheidsdisplays zien we dat deze vaak een tijdelijk effect hebben. Daarom blijven deze displays nooit langer dan ongeveer zes weken op een locatie hangen.

Verlichting met bewegingsmelder

Hoewel deze maatregel op zichzelf heel veilig is, blijkt dit in de praktijk vaak erg tegen te vallen. Deze systemen zijn vaak storingsgevoelig, terwijl ze wel de indruk geven dat ze betrouwbaar zijn. Omdat automobilisten vertrouwen op de werking van de verlichting, zullen ze geenszins afremmen op het moment dat er geen verlichting brand, terwijl er mogelijk wel iemand loopt. We zien op andere plaatsen in het land dat dit systeem risico's met zich meebrengt. Wat wel van belang is, is om goede verlichting bij de oversteken te plaatsen. De oversteken die al zijn aangepast, zijn voorzien van de juiste nieuwe verlichting.

Opheffen parkeerplaatsen voor zicht

Het opheffen van parkeerplaatsen om het zicht te verbeteren gaan wij onderzoeken in het ontwerp van de wijkring. Het daadwerkelijk opheffen van een parkeerplaats hoeft niet per se te wachten op de uitvoering van de gehele wijkring. Als de situatie daarom vraagt (bijvoorbeeld met betrekking tot verkeersveiligheid), dan kunnen we sneller ingrijpen.

Extra 30-km zones

Zie hiervoor de reactie in de brief van 26 juli 2023 vanuit het College aan de Bewonersorganisatie Beijum. In de Mobiliteitsvisie is aangegeven op welke wegen wij voornemens zijn om de snelheid te verlagen naar 30 km p/u. In Beijum is dat op de Amkemaheerd op het gedeelte van de wijkring ter hoogte van Plein Oost.

Shared Space

Bij Shared Space is het een belangrijk uitgangspunt dat de verkeersruimtes zijn ingericht als verblijfsruimte, en ze dus in de eerste plaats niet als verkeersruimte zullen worden geïnterpreteerd. Hoe de Amkemaheerd op dit deel wordt vormgegeven, moet nog worden

onderzocht. Dit hangt samen met diverse andere wijkvernieuwingsprojecten, zoals Beijum-Oost.

Vervolg

Het verbeteren van de verkeersveiligheid van de wijkring is in verschillende gemeentelijke programma's opgenomen. Vanuit het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad wordt de Amkemaheerd ter hoogte van winkelcentrum Oost aangepast naar 30 km/u en heringericht. Dit project zal eind dit voorjaar van start gaan. Het streven is om in het tweede kwartaal van 2025 tot besluitvorming te komen, waarna in 2026 de uitvoer kan plaatsvinden.

Daarnaast gaan we aan de slag met het verbeteren van één of twee veel gebruikte oversteeklocaties langs de wijkring. Dit wordt gedaan vanuit het programma Lopen, Fietsen en Verkeersveiligheid. Dit wordt vanaf april opgepakt. Naar verwachting zullen we nog voor de zomer daarover een eerste gesprek met de BOB plannen. De bedoeling is om in de tweede helft van het jaar met de uitvoer daarvan te starten.


Ten slotte is er onze integrale aanpak 'Schoolmobiliteit en verkeersveiligheid' waarbij we tussen nu en 2030 alle basisscholen in de stad Groningen bij langs gaan en aan de slag gaan met verkeersveiligheid. De scholen in Beijum komen hierbij als een van de eersten aan bod. De maatregelen waar we ons op richten, hebben betrekking op gedragsverandering, aanpassing infrastructuur en/of handhaving. Uiteraard houden wij bewoners ook hiervan op de hoogte.

Zoals in het begin van deze brief aangegeven wordt er binnen de wijkvernieuwing daarnaast gewerkt aan het verbeteren van de herkenbaarheid en eenduidigheid van de structuur van de wijkring. Zodra hier meer over bekend is, naar verwachting rond de zomer, koppelen we dit eveneens terug aan de wijk.

Vragen en meer informatie

Wij vertrouwen erop jullie hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mochten jullie nog vragen hebben naar aanleiding van deze brief, dan kun je contact met mij opnemen. Dit kan via e-mail: lottie.herfkens@groningen.nl of (tel) 06 - 21 888 729.

Hartelijke groet,



Lottie Herfkens
Projectleider Wijkring Wijkvernieuwing