

Onderwerp Definitief ontwerp herinrichting Eeldersingel
ter informatie

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 14 050

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 178927-2025

Datum

Uw brief
van

Uw kenmerk

Geachte lezer,

In de mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg, naar een leefbare, schone en gezonde gemeente' zetten we een stip op de horizon waar we met onze mobiliteit in 2040 willen staan. Daarbij is de ambitie gericht op het herwinnen van openbare ruimte ten gunste van voetgangers, fietsers, groen en verblijven.

Daarom maken we keuzes, waaronder het principe van de doorwaadbare stad, waar de auto te gast is. De voetganger staat in ons mobiliteitsbeleid nog meer bovenaan. We creëren directe en herkenbare voetgangersroutes waarbij we obstakels en barrières zowel fysiek of als het gevolg van conflicten met ander verkeer minimaliseren.

Door een lagere snelheid op veel wegen binnen de bebouwde kom te realiseren dragen we bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit.

Herinrichting Eeldersingel

Op de Eeldersingel laat de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers momenteel te wensen over. Fietsers voelen zich op de smalle fietsstrook niet altijd veilig, omdat de snelheidsverschillen met het gemotoriseerd verkeer er relatief groot zijn. Bovendien is er sprake van een hoge verkeersintensiteit: de Eeldersingel heeft een belangrijke functie voor het OV en de bevoorrading van de binnenstad.

Het oversteken van de Eeldersingel wordt door zowel fietsers als voetgangers op beide oversteekplaatsen als onveilig ervaren. Dit geldt met name voor de oversteeklocatie Eelderstraat, een veel gebruikte fietsverbinding tussen de binnenstad en de Paterswoldseweg.

Om menselijke maat in de inrichting te brengen, ligt het voor de hand om op de Eeldersingel de dominantie van de auto's terug te dringen en de snelheid te verlagen naar 30 km/uur.

Lagere maximumsnelheid en bredere fietsstroken

Aanvankelijk was het idee om vrijliggende fietspaden op de Eeldersingel te realiseren, maar op de Eeldersingel ontbreekt hiervoor fysiek de ruimte. In aansluiting op de Mobiliteitsvisie is vervolgens de keuze gemaakt om de maximumsnelheid terug te brengen naar 30 km/uur en de rijbaan anders in te delen met bredere fietsstroken en het verwijderen van de asmarkering. Dit conform de *Handreiking CROW voorlopige inrichtingskenmerken GOW30*. Tevens worden maatregelen genomen om de veiligheid van de overstekende voetgangers en fietsers op beide locaties te verbeteren.

Verplaatsing en aanpassing van oversteekplaatsen

De voetgangersoversteekplaats tussen de Eelderstraat en Bij de Sluis wordt een aantal meter richting het noordwesten verplaatst. Hierdoor wordt het zicht voor aankomend verkeer op de voetgangersoversteekplaats verbeterd. De middengeleider wordt verbreed, waardoor de opstelruimte voor fietsers wordt vergroot en daarmee het – in twee etappes – oversteken veiliger wordt.

De voetgangersoversteekplaats nabij de Marwixkade wordt ook aangepast. De middengeleider wordt niet verbreed ten opzichte van de huidige breedte want daar is onvoldoende ruimte voor. De aanpassing is er met name op gericht om het verkeer op de Eeldersingel veiliger en langzamer te laten rijden.

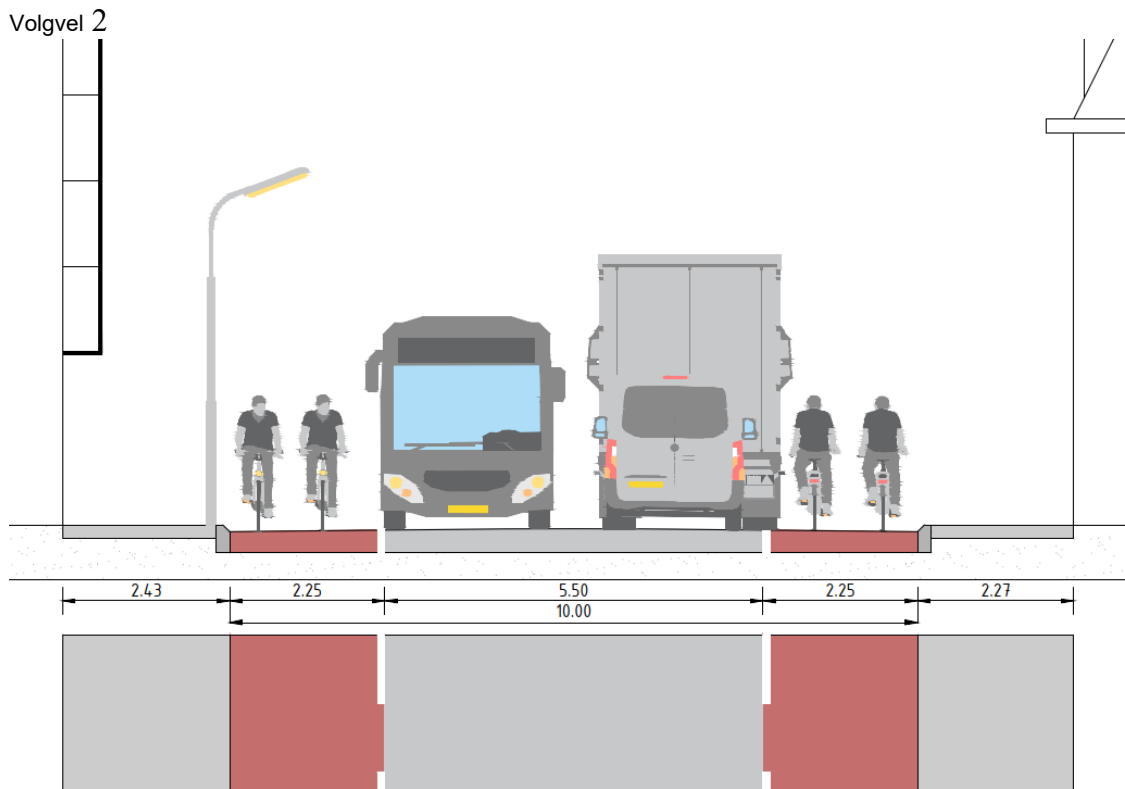
Vergroening en verduurzaming

Er worden kansen benut om groen toe te voegen aan het straatbeeld. Ten noorden van de verkeeroversteekplaats bij de Eelderstraat worden twee plantvakken toegevoegd. Vlakbij het Cascadecomplex wordt een deel van de huidige rechtsafstrook richting het Cascadecomplex vervangen door groen.

Het asfalt krijgt een vriendelijker uitstraling door gebruik van het asfaltmengsel *GemGroReflection*. Dit duurzame asfalt is lichter van kleur, wordt op warme dagen minder warm dan regulier asfalt en is recyclebaar. Bovendien gaat dit asfaltmengsel langer mee in vergelijking tot regulier asfalt.

Sociaal rijgedrag stimuleren

Door het toepassen van een bredere fietsstrook en bredere middengeleider wordt de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de middenbermen versmald naar 2,15 meter. Dit is voldoende breed voor een personenauto. Een bus of een vrachtauto moet hier gedeeltelijk gebruikmaken van de fietsstrook en zal dus moeten anticiperen op de aanwezigheid van fietsverkeer. Als twee fietsers naast elkaar rijden, moet de bus of vrachtauto achter de fietsers blijven en de snelheid hierop aanpassen. Dit gedrag mag ook worden verwacht bij een verkeerssituatie met een snelheidsregime van 30 km/h, een zichtbaar smallere rijstrookbreedte en het medegebruik van de fietsstrook.



Dwarsdoorsnede van het nieuwe profiel

Participatie

Het ontwerp is mede tot stand gekomen dankzij input van een groep afgevaardigden uit de omgeving. In recente jaren heeft de gemeente contact met hen onderhouden in de vorm van e-mailcorrespondentie en overleggen. Binnen de dialoog werden de zorgen, wensen en mogelijkheden voor de herinrichting besproken. Uiteindelijk hebben de afgevaardigden en bewoners van de buurt positief gereageerd op het voorlopig ontwerp, dat afgelopen maart aan hen is gepresenteerd tijdens een inloopavond in het lokale buurthuis.

Met name de 30 km/u-snelheidsbeperking en meer ruimte voor fietsverkeer vielen in de smaak. Als kanttekening werd meegegeven dat zij zich zorgen maken of het verlaagde snelheidsregime straks wel wordt nageleefd. Het wegontwerp is erop gericht om deze snelheid zoveel als mogelijk af te dwingen.

Verder hebben aanwonenden kenbaar gemaakt dat zij trillingshinder in hun woningen ondervinden als gevolg van het zware verkeer, waaronder elektrische bussen. Ter hoogte van de woningen worden daarom geen drempels aangelegd. De lagere maximumsnelheid leidt naar verwachting tot een vermindering van geluid- en trillingshinder.

Overige stakeholders

Het ontwerp is ook besproken met het OV-bureau, Q-buzz, de Fietsersbond en de hulpdiensten. De Fietsersbond zou graag zien dat het gedeelte rond de laad- en loszone aan de westzijde geheel rood wordt gemaakt.

Met name voor de bloemenwinkel is het van belang om de laad- en losstrook op dit punt te behouden. Met regelmaat staan hier bakwagens die elders in de omgeving niet kunnen staan.

Volgvel 3

Laden en lossen

Vanwege de laad- en losstrook moet de fietsstrook over een lengte van circa 15 meter worden onderbroken, want verkeer mag niet stilstaan op een fietsstrook. Wanneer er geladen en gelost wordt moeten fietsers uitwijken over de rijbaan, zoals in de huidige situatie ook al gebeurt. Dit gebeurt ook bij bushaltes in de stad. Het rood maken van het uitwijkgedeelte doet afbreuk aan de consistentie van het wegbeeld en zorgt voor een onduidelijke lapjesdeken in de uitstraling van het wegprofiel. Omdat in Groningen alle fietsers tegelijk groen hebben, is een groot deel van de fietsers hier eerder dan de automobilisten. Tijdens het uitwijken van de laad- en losstrook zijn automobilisten vaak nog in de omgeving van het kruispunt met de Paterswoldseweg. Het risico op conflicten is dus klein.

De laad- en losstrook ter hoogte van de Marwixstraat voor het voormalige kinderdagverblijf heeft zijn functie verloren en zal worden opgeheven.

Krediet en planning

Dit project maakt deel uit van *tranche 3 Aanpak Verkeersveiligheid*. De kredietaanvraag maatregelen verkeersveiligheid 2021 en 2022 lag in september 2021 in uw raad (kenmerk 331814-2021).

We gaan er vanuit dat de werkzaamheden binnen het beschikbare krediet uitgevoerd kunnen worden. Er is een risico met betrekking tot de huidige kwaliteit van de fundering van de weg. Momenteel wordt er funderingsonderzoek uitgevoerd. Er zijn naar verwachting voldoende beheersmaatregelen en eventuele opties om dit risico beheersbaar te maken.

Volgens de huidige planning worden de werkzaamheden dit najaar uitgevoerd.

We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.