

ONTWERPSESSIE OMGEVING FIETSVRIENDELIJKE KORREWEG 13-09-2017

Onderstaande is een overzicht van de onderwerpen en discussiepunten die aan de orde zijn gekomen tijdens de ontwerpsessie met bewoners.

Inleidende presentatie

Wat betekent 'fietsvriendelijk' volgens u?

- ruimte !
- snelheid
- veiligheid
- inhaalmogelijkheden
- splitsing tussen snel en langzaam fietsverkeer

Hoe moet het maatwerk voor de Korreweg eruit zien volgens u?

- bereikbaarheid !
 - fiets, auto, openbaar vervoer,
 - bevoorrading
 - bereikbare buurt (zijstraten Korreweg)
- rustig (verkeers)beeld (nu rommelig, onoverzichtelijk, druk, nerveus)
 - overzicht
 - eenheid
- geluidsoverlast reduceren
- bus ook meenemen

Overzicht parkeerdruk

- De aanwezigen herkennen zich in het beeld dat overal sprake is van een hoge parkeerdruk.

Pauze met stickers – functies buitenruimte (met name parken)

Onderstaand de uitschieters:

Gewenst

- BBQ'en in het park
- Ontmoeten in het park
- Zitelementen aan het water
- Bewoners suggestie: meer afvalbakken

Ongewenst

- Honden speelover



Werk sessie

Algemeen

Informatie vanuit gemeente

- Geen dodelijke ongevallen op de route
- 15.000 fietsbewegingen per dag over de Gerrit Krol-brug
- De route moet fietsvriendelijk(er) gemaakt worden en de auto ter gast worden
- De nieuwe Gerrit Krol brug wordt hoger en daarmee de hellingbaan langer

Knelpunten

- Veel nerveuze bewegingen (op kruisingen)
- Veel onveilige kruisingen
- Ronde is onveilig
- Veel kleine ongelukken, deze worden (vaak) niet geregistreerd bij de gemeente
- Onduidelijkheid over voorrangregels
- Veelvuldig overtreden van regels door fietsers, waar bussen zich op aangepast hebben bij het afslaan op rotonde. Bussen geven voorrang aan fietsers terwijl dit niet te regel is. Hierdoor ontstaat verwarring over de verkeerssituatie
- Trottoirs te smal in verband met geparkeerde fietsen

Op kaart zijn de volgende punten aangeduid:



1. Situatie op de kruising bij de kerk (Floresplein, Heymanslaan) is onoverzichtelijk, nerveus, druk, onduidelijk. De 'knik' komende vanuit Heymansplan richting Floresplein (en andersom) is het probleem.
2. Als de Gerrit Krolbrug open staat, dan staat de Korreweg vol met auto's; ook in de spits is dit het geval
 - auto's uit zijwegen kunnen de Korreweg niet opdraaien
 - oversteken van de Korreweg is moeilijk
 - de brug staat vaak open en het duurt lang voordat het verkeer weer doorrijdt
3. Ronde Kapteynlaan is druk en onoverzichtelijk; de situatie is verbeterd, maar het is niet voor iedereen duidelijk wat de regels zijn en/of de regels worden genegeerd
4. Situatie Nieuwe Ebbingestraat-Korreweg-Boterdiep; met name voor fietsers vanuit het Noorderplantsoen richting Korreweg is dit gevaarlijk en onoverzichtelijk (je moet wel stoppen om goed te kunnen zien of er een bus aan komt)
5. Veel fietsen op de stoep (met name daar waar veel studenten wonen)
6. (algemeen) te weinig prullenbakken aanwezig in de parken
7. (algemeen) het straatbeeld is rommelig, zowel qua rommel op stoep en straat (geen prullenbakken) als qua verkeersbeeld; het onderhoudsniveau van de stoep is ondermaats
8. De situatie bij het Karrepad is onoverzichtelijk en verkeersonveilig (halen, brengen, parkeren, fietsen), daarnaast loop je hier als voetganger met je hoofd door de slierten van de bomen heen

Kwaliteiten

- De parken (Bernoulliplein, Floresplein, Hamburgervijver/Molukkenplantsoen)
 - als voetganger wordt het Bernoulliplein als prettige verblijfsruimte benoemt
- Architectuur van gebouwen en woonblokken, specifiek het beeld van kerk in combinatie met park

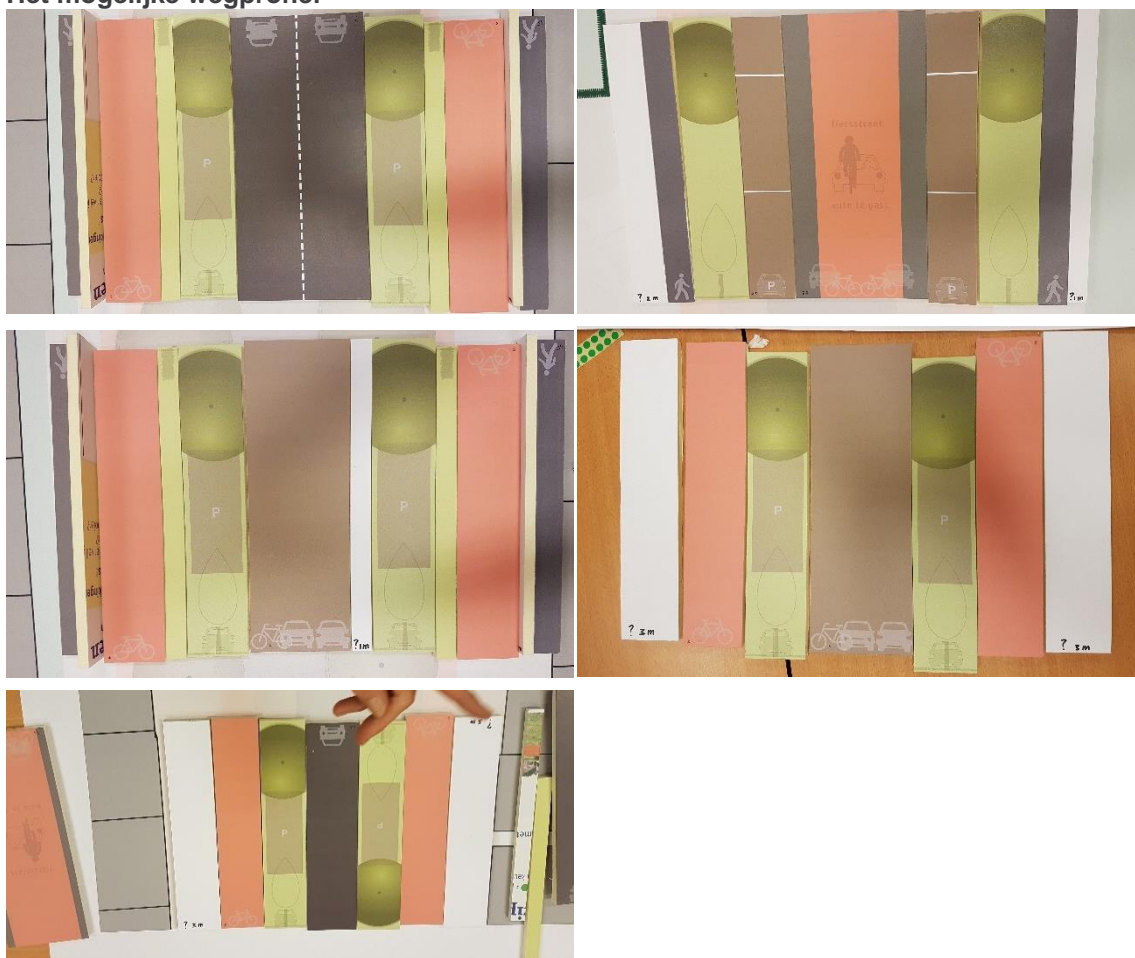
Parkeren

- Laad en los mogelijkheden belangrijk punt ter hoogte van korreweg 29
- Ter hoogte van de 3 parken, Molukkenplantsoen, Floresplein en Bernoulliplein, geen parkeerplaatsen omwille van zichtlijnen. Hier werd positief op gereageerd.
- Het vergroenen van de parkeerplaatsen werd ook positief ontvangen maar hoeveel ga je daarvan merken als daar geparkeerd wordt?

Groen

- In verband met overzicht en veiligheid liever een straat met een open karakter dan gesloten.
- 3x langs het tracé een hoogtepunt creëren bij de parken is een goed idee.

Het mogelijke wegprofiel



Bovenstaande foto's geven de neergelegde wegprofielen weer. Tijdens het 'neerleggen' van deze profielen zijn onderstaande punten aan de orde gekomen.

Fietsers

- rijrichtingen scheiden (want dan minder conflicten tussen fietsers onderling)
- fietspaden breder
 - rekening houden met verschil in fietssnelheden (fastlane < > slowlane)
 - snelle fietsers over de rijbaan?
- bij de aanwezigen is het overheersende gevoel dat een fietsstraat veel irritatie gaat opleveren (twee van de zeven aanwezigen geven aan ook voordelen in deze variant te zien)
- ook rekening houden met ruimte voor fietsparkeren (niet ten koste van autoparkeren)

Voetgangers

- voldoende ruimte bieden (daar waar veel fietsen staan is dat nu niet het geval)
- rekening houden met kinderwagens, rolstoel- en/of rollatorgebruikers
- we hebben een mail ontvangen waarin met nadruk aandacht voor de voetgangers wordt gevraagd, deze mail is als bijlage opgenomen op de volgende pagina

Automobilisten

- bereikbaarheid Korreweg en buurten waarborgen
- huidige parkeercapaciteit langs de Korreweg handhaven
- is het een idee om de Korreweg éénrichtingsverkeer (stad uit) te maken?
 - stad in of stad uit (lichte voorkeur voor het laatste)?
 - mogelijk met een knip in de rijrichting ter hoogte van de rotonde?
 - in het geval van éénrichting is schuin parkeren mogelijk ook een optie

Openbaar vervoer (bussen)

- moet de bus wel in de Korreweg blijven rijden of is een andere route ook mogelijk ?
 - knelpunt is nu dat bus op de rijbaan halteert en daarachter veel auto's moeten wachten
 - in de toekomst wellicht andere, kleinere (aardgas)busjes?

Overige

- ruimte voor laden en lossen, maar dit mag nooit de fietsers blokkeren; mogelijk kan dit multifunctioneel (bijvoorbeeld overdag laden en lossen en 's avonds parkeren)
- uniformiteit van het profiel over het gehele tracé zal meer duidelijkheid verschaffen (waarmee hopelijk de nervositeit daalt)

(ontvangen mail over belang voetgangers)

Geachte heer Keissen.

Helaas kon ik afgelopen keer niet aanwezig zijn om mee te denken over de fietsvriendelijke Korreweg. Ik wil er de volgende keer graag bij zijn, maar wil nu alvast van de gelegenheid gebruik maken om mijn zorgen uit te spreken over de verkeersveiligheid van de voetgangers in deze plannen. Nu al worden de trottoirs consequent gebruikt als fietspad. Fietsers, snorfietsen, maaltijdbezorgers. Fietsers die vanaf de Riouwstraat niet de moeite willen nemen om over te steken, maar daarom maar tegen het verkeer in tot aan de rotonde over het trottoir rijden. Appende fietsers die vanaf de rotonde tegen het verkeer in over het trottoir naar de Jumbo rijden. Studenten die op de Korreweg wonen en niet de moeite nemen om bij de Eyssoniusstraat over te steken om vervolgens vijf of tien meter naar hun hekje te lopen. Zelfs de tweeënhalve meterafstand vanaf de tuin naar het fietspad is voor de meesten al te ver en wordt er de voorkeur aan gegeven om een meter of 50/60 meter, vaak met forse snelheid langs voetgangers laverend, over het trottoir te rijden. Gevolg hiervan is, dat mensen met kinderen verhuizen omdat hun kinderen niet buiten op het trottoir kunnen spelen en dat je al uit moet kijken als je je hek uitkomt, of dat je van achteren aangereden kunt worden als je een stap opzij doet. Ik verwacht dat in de toekomst ook veel meer jongeren een E-bike zullen aanschaffen waardoor de snelheid waarmee (geruisloos) over het trottoir gejakkerd zal worden, ook toe zal nemen. De financiële en lichamelijke gevolgen van aanrijdingen op het trottoir zullen mede door de toenemende vergrijzing ernstiger worden, evenals het gevoel van onveiligheid van veel ouderen. De tekeningen die ik gezien heb m.b.t. de invulling van de Korreweg nemen mijn zorgen daaromtrent niet weg. Juist integendeel! Zo zal met een fietspad in het midden van de weg iedereen die ergens op de Korreweg moet zijn bij de dichtstbijzijnde zijstraat de invalidenoprit gebruiken of, uit een pand komend, het trottoir nemen tot een invalidenafrit verderop. Dit zal helemaal het geval zijn als dit fietspad aan beide kanten een aaneengesloten heg heeft. Ditzelfde geldt voor een dubbel rijwielpad aan één kant van de weg. Aan de andere kant van de weg zal het aantal fietsers op het trottoir daardoor enorm toenemen. Er wordt m.i. veel te veel weggekeken van het feit, dat er in de stad sprake is van een ware fietsterreur. Bijna niemand steekt nog zijn hand uit of kijkt -ondertussen append, koptelefoon op -zelfs nog maar achterom! Verlichting? Overbodig! Een groot deel van de fietsers scoort ongekend hoog voor een nominatie voor een Darwin Award! Ook wat betreft het parkeeroverlast van fietsen. Moet je je fiets kwijt? Geen probleem, zet hem gewoon maar ergens neer. Overdwars op het trottoir? Geen probleem! In veel straten staan zoveel fietswrakken en lukraak geparkeerde en omgevallen fietsen, dat je als voetganger op de rijbaan moet lopen. Voor minder validen of blind/slechtzienden zijn veel straten daardoor bijna niet meer begaanbaar. Zowel als automobilist, als fietser én als voetganger erger ik me enorm aan deze totale anarchie en zie, dat in de krampachtige pogingen om maar vooral "De Beste Fietsstad" van het land te willen zijn, wordt werkelijk alles uit de kast gehaald, gedoogd en geaccepteerd. De voorrang van fietsers richting het Zernike bij de Eikenlaan getuigt van dergelijke stompzinnigheid. Eindeloze slierten half ontwaakte, appende en telefonerende fietsers al dan niet gehaast of op hun dooie akkertje, genietend van hun welverdiende voorrang, onbekommerd over de enorme files in de ochtendspits! De politie is er op tegen, maar néé hoor D66, PVDA, Groen Links en Student en Stad, bepalen dat dit onzalige plan door moet gaan. Dat dit eens een keer fout zal gaan als de huidige verkeersregelaars tijdens de spits weg zijn, mag duidelijk zijn.

lijkt me goed om de focus wat meer te verleggen naar de voetgangers.