

ONTWERPSESSIE FIETSVRIENDELIJKE KORREWEG 04-10-2017

Tijdens het gesprek met bewoners zijn onderstaande punten aan de orde gekomen.

Algemeen

- Fietsparkeren wordt wederom als belangrijk probleem aangekaart. Verschillende aspecten spelen daarbij een rol:
 - men (met name studenten) zet de fiets zo dicht mogelijk bij de voordeur neer als daar ruimte is
 - het zijn grote aantallen fietsen, deels ook 'wezen'
 - gedrag (men neemt niet de moeite om de fiets iets verderop of in een schuurtje neer te zetten)
 - het ruimtebeslag en de positie van fietsenrekken
- Er dienen voldoende veilige oversteken te zijn voor voetgangers (en fietsers)
- Fietsen over de stoep wordt als probleem benoemd (over grote lengte). In de verschillende varianten zijn de risico's daarop groter (asymmetrisch profiel) of minder groot (fietsstraat), maar in alle gevallen dienen in de uitwerking voldoende 'doorsteken' of oversteekmogelijkheden voor fietsers gecreëerd te worden.
- De gepresenteerde plaatjes van Bono (juni 2016) geven geen realistisch beeld qua aantallen fietsers en auto's
- Ook aandacht voor de veiligheid 's avonds en 's nachts: hoe wordt Korreweg (in de verschillende varianten) gebruikt door autoverkeer als er veel minder fietsers zijn? Hoe kan voorkomen worden dat er te hard gereden wordt?
- Het is opgevallen dat er ook landbouwverkeer over de Korreweg rijdt. Het is onduidelijk waar ze vandaan komen en waar ze heen gaan.
- Jeroen Engels stelt aanwezigen de vraag hoe we ervoor kunnen zorgen dat een grotere doelgroep wordt bereikt, om te voorkomen dat mensen pas 'wakker' worden op het moment dat de plannen gereed zijn.

Varianten

- De fietsstraat roept bij een deel van de aanwezigen een gevoel van onveiligheid op. Men verwacht frustratie bij de verschillende weggebruikers vanwege de snelheidsverschillen tussen fiets en auto en het gebrek aan veilige inhaal mogelijkheden. Hoewel uit onderzoek niet blijkt dat gerealiseerde fietsstraten onveilig zijn (de objectieve veiligheid), is de verwachting dat het gevoel van onveiligheid (de subjectieve veiligheid) wel groot zal zijn.
- Daar staat tegenover dat de fietsstraat variant wel de meeste ruimte biedt; voor bijvoorbeeld bredere trottoirs of groen. Dit wordt door bewoners als positief gezien.
- De variant met één richtingsverkeer voor auto's (en wellicht ook bus) dient wat de bewonersorganisatie Professorenbuurt betreft onderzocht te worden, waarbij consequenties in beeld gebracht moeten worden op dezelfde manier als voor de overige varianten, zodat een eerlijke vergelijking gemaakt kan worden.
- Mogelijkheden voor segmentering van de Korreweg, een verschillende inrichting en/of rijrichting op verschillende delen van de weg, dient eveneens meegenomen te worden. Hetzelfde geldt voor het idee van een fysieke 'knip'.

Intermezzo Shared Space

Gerard Os, verkeersanalist van beroep en tevens betrokken Stadjer, licht zijn idee over een Shared Space inrichting op de plek van de huidige rotonde toe. Dit heeft hij als opdracht voor een studie 'Traffic Psychology' uitgewerkt. Dit idee is ter inspiratie aangedragen en opgenomen op de volgende pagina.

Van een *veilige rotonde* naar *Shared Space*

rotonde Korreweg Groningen



Korreweg vroegere tijden



Probleem:

- Objectief veilig, subjectief onveilig
- Drukke fietsroute oost- centrum
- Buslijn, vier keer per uur noord – centrum
- Wijkvreemd verkeer noord – zuid en UMCG
- Onveilige verkeersplek stad Groningen
- Hoe weer terug naar vroeger

Geef de straat weer terug aan de voetganger en zorg dat de auto gast wordt.



Oplossing Shared Space:

- Gele Groningse klinkerbestrating
- Bomen niet in één lijn gepland
- Zigzaggend rijden
- Zitgelegenheden speeltoestellen op de straat
- Beeld/fontein op locatie rotonde

Effecten: Rustig verkeersbeeld, geen wijkvreemd verkeer, de straat is weer voor de mens.