



Fietssnelweg Assen- Groningen, uitkomsten 2^e werksessie 03-10-2017

1. Welkom, doel, terugblik en excursie

Procesregisseur Peter Traas heet de ruim 30 aanwezigen **welkom**.

Doel 2^e werksessie. Peter Traas geeft aan dat mede op basis van de inloopbijeenkomst op 28 juni en de 1e werksessie op 13 juli een uitwerking van de Fietssnelweg is gemaakt inclusief varianten (indien aan de orde). Deze 2e werksessie is een “controle- en discussie sessie”: hebben we alle relevante varianten bekeken? en hebben we alle + en – in beeld en kloppen die? Kortom, er is veel werk gedaan, oplossingsrichtingen zijn in beeld, maar nog niet alles en niet alles is in detail uitgewerkt.

Terugblik afgelopen periode. Peter Traas geeft een samenvatting:

- Terugmelding 1e werksessie aan betrokken bestuurders
- Verslagen gemaakt en aangeleverd
- Diverse gesprekken met belanghebbenden gevoerd n.a.v. 1e werksessie
- Uitwerking in ontwerp door H+N+S inclusief varianten
- Eerste aanzet voor + / -
- Situatie grondeigendommen en bestemmingsplannen in beeld gebracht
- Constructieve beoordeling varianten loopt nog
- Kostenraming is gestart
- Nagedacht over vervolg

Excursie. Peter Traas geeft aan dat er een busexcursie wordt georganiseerd naar een andere Fietssnelweg, waarschijnlijk het Rijn-Waalpad tussen Arnhem en Nijmegen. Deze excursie is bedoeld om belanghebbenden een beter beeld te geven hoe een Fietssnelweg er uit kan zien. Het moment van deze excursie is nog niet bekend, maar in het voorjaar tijdens de verdere planuitwerking ligt daarbij voor de hand. Peter geeft aan dat er circa 50 belangstellenden (1 bus) mee kunnen. Peter zal op termijn per email een aankondiging doen waarna er mogelijkheid tot opgave is. **Actie: Peter Traas**

De sheets die door Peter Traas zijn vertoond, zijn als bijlage bij dit verslag gevoegd.

2. Uitgangspunten hele tracé

Pieter Schengenga geeft een toelichting. De getoonde sheets zijn als bijlage bij dit verslag gevoegd.

3. Discussie in groepen

Groep 1: Uitgangspunten tracé (profiel, kruispuntoplossingen, belevingsaspecten, innovaties)

Deelnemers: groep met o.a. vertegenwoordigers Bomenridders, Dorpsbelangen Tynaarlo, bewoner Marsdijk, Gyas roeivereniging, Hengelsportfederatie, Cycling Lab en Fietsersbond

Aan het begin wordt aangegeven dat het doel van de Fietssnelweg niet duidelijk wordt aangegeven in het H+N+S verslag, de vraag of dit in een volgend verslag kan worden opgenomen.

Heleen van Boxelaere vertelt kort wat zij de afgelopen weken hebben gedaan, waarop de volgende vraag komt: Waarom is er gekozen voor een 4 meter breed pad? Wie heeft dat bedacht? De Maat die wordt gehanteerd en is meegegeven, is geen heilige regel maar een denkrichting.

Wat zou maken dat de Fietssnelweg wel of niet doorgaat? Zijn we al zover in het traject? Waar ligt dit besluit? (terugkerende vraag)

“ Er is het gevoel dat het plan wordt doorgedrukt omdat we meedenken, maar meedenken betekent niet dat we het er mee eens zijn dat de Fietssnelweg er überhaupt komt.”

Bespreken profielen:

A. Basisprofiel: Schanskorven doortrekken over het kanaal, dit was al eerder een idee van de roeiers en is aangedragen bij de provincie. Daar werd aangegeven dat ze dit absoluut niet wilden. Daarnaast geldt dat er bij het toevoegen van schanskorven er rekening gehouden moet worden met otters die omhoog klimmen en op de weg komen. Schanskorven komen niet boven het maaiveld uit en kun je dus als fietser niet in terecht komen. De stijl van VKV tot Witte Molen doorzetten als basisprofiel: 4m betonpad met kantmarkering.

De stijl van VKVL tot Witte Molen doorzetten als basisprofiel: 4m betonpad met kantmarkering.

Idee om mee te nemen: natuurvriendelijke overs!

Bij toekomstige damwandvervanging kiezen voor natuurvriendelijke overs. Er zijn veel andere oplossingen voor het uittreden van dieren en het behouden van de visstanden. Meer natuur op de oever is beter voor de biotoop + mooi voor de fietser.

B. Profiel Gemend gebruik:

- Er wordt op delen uitgegaan van gemengd gebruik. Hoe hou je dit veilig?
- Veiligheid komt voort uit snelheidsverschillen.
- De stijl van VKVL tot Witte Molen doorzetten en laten zien dat je op een speciale weg zit.
- Automobilist is te gast en moet zich aanpassen.
- Tractors rijden met volle snelheid (deel sauna). Dit faciliteer je door geen beperkingen op te leggen. 30 km zone instellen op dit soort stukken? (mocht niet van de gemeente)
- Veiligheid is terugkerend punt en moet als aller belangrijkste worden gezien. Vooral denken aan snelheidsverschillen, maximale snelheden of verschillende paden naast elkaar (snel-normaal-langzaam). Er is veel ruimte nodig hiervoor!

Punt 5A, 5B en 5C: sluisen.

Opties tussen de sluisen bestaande weg/gedeeld gebruik/anders zo inrichting zodat men ziet ter dat iets is. Parallel structuur. Maar hoeveel fietsers gaan er nou echt komen?

Modder + regen = spekglad, hoe wordt daar rekening mee gehouden?

Aanleggen grasbeton: voor wie doe je dit? Is het de bedoeling dat de tractor of de fietser hier gebruik van gaat maken? Er wordt uitgegaan van 60 cm grasbeton, waarom? Kan het ook breder? En is dit effectief?

Het traject moet voor de fietser zo veilig worden gemaakt dat die 'blind' zou kunnen fietsen van begin tot eind == > eindbeeld

Kruisingen:

- Hoe zorg je ervoor dat fietser altijd voorrang heeft?
- Ledverlichting in het wegdek zodat automobilist ziet dat er een fietser aankomt.
- Maar alsnog: hoe gaat het goed als een fietser met 40km aankomt en een auto met 80 km?
- Beplanting kan zorgen voor minder zicht.
- Is het niet een idee om het huidige 'coachpad' (A28) bij de roeiers te laten liggen en daarnaast het fietspad aan te leggen. De ruimte is er!

Duurzaamheid:

- 112 km² betonpad is niet erg duurzaam. Wordt er gekeken naar andere opties? En daarin ook rekening houden met de wrijvingsweerstand.
- Met de keuze voor de oostkant moet je door veel groen – veel bomen weghalen – hoe los je dit op?

Verlichting erg belangrijk. Kan ook (negatieve) invloed hebben op de natuur!

Groep 2: Deelgebied Groningen (vanaf van Ketwich Verschuurlaan – Brailleweg)

Deelnemers: groep met hoofdzakelijk bewoners woonschepen

De volgende punten komen aan de orde:

- De woonschepenbewoners vinden dat zij niet zijn gehoord. Tijdens de 1^e werksessie hebben zij constructief meegedacht en een (hooggelegen) variant ingebracht. In de toegezonden stukken is die variant niet opgenomen. Wel is er een variant opgenomen waarbij een groot deel van de woonschepen verplaatst wordt. De groep geeft aan hier teleurgesteld over te zijn en dat dit op de gevoelens van de betrokkenen een enorme impact heeft.
- Peter Traas geeft aan dat de communicatie over de varianten op dit tracédeel niet goed is geweest vanuit het project. Hij betreurt de gang van zaken. Ook erkent hij dat de groep tijdens de 1^e werksessie goed meewerkte en zich positief kritisch heeft opgesteld. Hij zegt daarom toe dat de "hooggelegen" variant alsnog als variant wordt toegevoegd en wordt beoordeeld. Met betrekking tot de variant waarbij woonschepen moeten worden verplaatst geeft Peter Traas aan dat deze in het kader van de verkenning in beeld is gekomen en ook beoordeeld wordt. Hij geeft aan dat een belangrijk nadeel van die variant de verplaatsing van woonschepen betreft en daarmee een grote sociale, maar ook kosten impact heeft.
- Een aanwezige stelt nog een variant voor die vanaf de westelijke kade onder het Noord-Willemskanaal en de Van Ketwich Verschuurlaan door naar de oostelijke kade. Peter Traas zegt toe dat die variant ook wordt onderzocht.
- De woonschepenbewoners benadrukken nogmaals de problemen die zij in de huidige situatie al ondervinden met snelle (brom)fietsers. Gewezen wordt op de juridische status van het pad op de oostelijke kade en wat daar dan wel/niet mag rijden, maar dat de gemeente daar niets tegen

doet. Er wordt gevraagd om hekjes te plaatsen die het oprijden van dit deel lastig maken en de snelheid eruit halen. De zorg is dat met de Fietssnelweg de problemen ten opzichte van nu verder toenemen. Alle varianten die de huidige situatie verslechteren zijn in de ogen van de groep bewoners geen goede oplossingen. Jaap Valkema zal de huidige problematiek met zijn collega's bij de gemeente Groningen bespreken inclusief de wens van de bewoners om hekjes te plaatsen.

Groep 3: Deelgebied midden-noord (vanaf sluit De Punt tot Van Ketwich Verschuurlaan)

Deelnemers: groep met o.a. bewoner Meerweg, vertegenwoordigers roeivereniging en Fietzersbond

Van zuid naar noord komen de volgende zaken aan de orde:

- De Punt variant 1a: +bestaande structuur gebruiken, –niet ideale route voor een fietssnelweg.
- De Punt variant 1b: -fiets niet in voorrang op rotonde.
- De Punt variant 1c: -zonde van het geld om een drijvend pad te maken, liever in andere aspecten dit geld stoppen, -Bogen fietspad te scherp voor comfort fietsers.
- De Punt variant 1d: -waarom weg niet omhoog zodat fietsers op maaiveld niveau blijven.
- De Punt variant 1^e: -zonde van het geld om een drijvend pad te maken, liever in andere aspecten dit geld stoppen.
- De Punt nieuwe variant: op basis van variant 1b met toevoeging van fietstunnel schuin onder de Groningerweg door. Hierdoor hoef je geen fietstunnel te maken in het water (technisch zal dat lastiger zijn) en heb je een vloeiend verloop. Gesloten deel fietstunnel zal wel langer worden, maar voordeel zit in vloeiend verloop. Daarnaast wel aandacht benodigd voor kabels en leidingen (met name de grote diameters van het drinkwaterbedrijf).
- Deel De Punt – Oosterbroekweg. Fietssnelweg dicht op A28. Kan hier een goede scheiding komen om lawaai/fijnstof tegen te houden? Begroeiing of scherm. Ook graag groene scheiding zodat A28 niet te zien is.
- Omgeving Witte Molen, aandacht voor Slingers in het fietspad. De bogen dienen ruim genoeg te zijn zodat fietsers er vloeiend en met voldoende snelheid doorheen kunnen (fietsers dienen niet te moeten afremmen hiervoor).
- Deel Witte Molen – Meerweg Haren. Fietssnelweg dicht op A28. Kan hier een goede scheiding komen om lawaai/fijnstof tegen te houden? Begroeiing of scherm. Ook graag groene scheiding zodat A28 niet te zien is.
- Meerweg Haren variant 4a: -gelijkvloers overstek slechte verkeersveiligheid. Onwenselijk.
- Meerweg Haren variant 4b: +doorgaande structuur langs kanaal, +meest ideale situatie, door de aanwezige personen benoemd, +roeiers maken niet gebruik van de onderdoorgang van de aanbruggen waar de fietstunnel geschetst is, roeiers maken gebruik van onderdoorgang beweegbare deel brug i.v.m. breedte wateroppervlak, -lastige inpassing aanbruggen maar 4m breed waardoor weinig ruimte beschikbaar is.
- Meerweg Haren variant 4c: -scherpe bochten bij fietstunnel transferium Haren. Dit niet gewenst voor Fietssnelweg. Opmerking bij deze variant blijven fietsers tussen brug en fietstunnel transferium Haren fietsen over de dijk.
- Meerweg Haren doorsnede 4.1: L wand t.b.v. waterkering op zo'n afstand zetten dat indraaien van terrein aanwonende nog mogelijk is met voertuigen.
- Meerweg Haren doorsnede 4.2: verhoging tunnelwand als waterkering kan ook de tunnelwand zijn aan de waterzijde.
- Verlichting tussen brug Meerweg Haren en fietstunnel transferium Haren is aanwezig, dit is groen licht. Sinds realisatie van verlichting zijn er geen vleermuizen meer gezien. Zoek oplossing voor verlichting in reflecterende markering, LED verlichting (op paal of in wegdek).
- Het dient duidelijk te zijn bij aansluiting fietspad op Meerweg dat fietspad alleen toegankelijk is voor (brom)fietsers en bewoner Meerweg.

- Huidige brug Meerweg klappert, indien er constructieve wijzigingen plaatsvinden gelijk onderhoud aan brug meenemen (werk met werk).
- Fietstunnel transferium Haren – Ketwich Verschuurlaan: FIETSSNELWEG relatief dicht op A28. Wel meer ruimte dan op meer zuidelijker gelegen delen. Indeling terrein tussen FIETSSNELWEG en A28 door middel van bomen goed voorstel. Knotwilgen zou een goede optie zijn, typisch Hollands en geven nog wel doorzicht op stad Groningen maar belemmeren zicht A28 enigszins. Wintergroen zou ook goede optie zijn waardoor je A28 helemaal niet ziet.
- De Punt – Ketwich Verschuurlaan (of eventueel alleen op drukste deel Meerweg Haren – Van Ketwich Verschuurlaan): Roeivereniging geeft aan echt een eigen strook te willen om ongelukken te voorkomen. Vanuit fietssnelweg aan oostzijde zien ze de roeiers niet. Ze zouden anders tegen de richting in moeten fietsen. Dit in combinatie met gebruik van ebike kan dit gevaarlijke situaties opleveren. 4,0m breed fietspad 2 richting is eis/wens provincie Groningen en gemeente Groningen. Idee is om in de 1,5m brede berm 1,0m extra te verharderen tegen het fietspad aan om te dienen als strook voor de roeicoaches. Bij voorkeur wordt dit gelijk meegenomen in de werkzaamheden die in 2018 starten, anders achteraf nog aanleggen. De strook zou wel een afwijkende kleur/materiaal/markeringsscheiding moeten krijgen om duidelijk te maken dat het geen fietspad gedeelte is. Met deze indeling is de berm naar kanaal wel smaller voor de roeicoaches (0,5m), maar dit wordt niet gelijk gezien als onveilig voor de roeicoaches (bermen nu ook soms al erg smal).

Groep 4: Deelgebied midden-zuid (vanaf gemeentegrens Assen tot sluis De Punt)

Deelnemers: diverse bewoners en ondernemers van Vriezerbrug en een vertegenwoordiger van dorpsbelangen Vries.

De volgende punten kwamen aan de orde:

Algemeen:

- Afstand tussen de dorpen en de fietssnelweg te groot, hierdoor zal de keuze gemaakt worden voor bestaande routes.
- Verzoek de tekeningen en presentaties aan de deelnemers te mailen

Ontbrekende routes:

- Upgraden bestaande fietsroutes tussen Assen en Groningen via Vries en Eelde
- Fietssnelweg aan de westkant van het kanaal
- Fietssnelweg aan de westkant van de A28
- Fietssnelweg aan de oostkant van de A28 ontbreekt.

Meerweg tussen het industrieterrein in noordelijk richting:

- Zorgen over de veiligheid, er wordt nu veel gebruik van deze weg gemaakt door onder andere landbouwvoertuigen en vrachtverkeer. De snelheid ligt hoog en er wordt weinig rekening gehouden met fietsers en voetgangers.
- De verschillende weggebruikers scheiden.

Variant west (langs Noord-Willemskanaal)

- Veel weerstand bij de bewoners
- Geven aan alle mogelijkheden aan te grijpen om deze variant te voorkomen.
- Zorgen over waardevermindering van woningen, dit is voor sommige (deels) hun pensioenvoorziening, vragen om compensatie voor waardevermindering of willen uitgekocht worden.

- Willen garanties dat bij aanrijdingen tussen auto's en fietsers zij en hun bezoekers hier niet verantwoordelijk voor gesteld worden.
- Zorgen over de bereikbaarheid van hun percelen.
- De tunnelbak bederft hun uitzicht, een ander geluid is dat de bak veel verder doorgetrokken moet worden.
- Bij de kruising met de N386 liggen veel kabels en leidingen, samen met de machinekamer van de brug zijn dit knelpunten voor de tunnelbak.
- Zorgen over de tunnelbak en eventuele beperkingen voor het scheepvaartverkeer.
- Zorgen over de tunnelbak bij eventuele aanvaringen.

Variant midden (over Onlandweg en Meerweg/Industrieweg)

- Het deel tussen het industrieterrein in zuidelijke richting is erg smal en druk met landbouwvoertuigen, zorgen over de veiligheid.
- In de spits is het erg druk ter plaatse van de rotonde met de N386 en lukt het verkeer vanaf het industrieterrein niet om de N386 op te rijden. Voor fietsers gaat dit ook een knelpunt worden.
- Ter plaatse van de rotonde N386 is een tunnel/ brug noodzakelijk.
- De route over het industrieterrein is onveilig door de wegen van rechts, het vrachtverkeer en ladende en lossende voertuigen.

Variant oost (langs A28)

- De veiligste optie
- Combinaties zoeken de variant over de Onlandweg.
- Ter plaatse van de rotonde N386 is een tunnel/ brug noodzakelijk
- Zijn de bewoners van de Groningerweg geïnformeerd?

Groep 5. Deelgebied gemeente Assen

Deelnemers: groep met o.a. vertegenwoordigers van Roeivereniging Assen, VVN, vissers

De volgende punten komen aan de orde:

Trajectdeel Havenkade – brug over Deurzerdiep:

- Ter hoogte van de vuilstort/nabij de Lonerbrug ligt al heel lang een bootje dat er vervallen bij ligt. Mogelijk kan deze verwijderd worden.
- Geconstateerd wordt dat het Havenkanaal 1 a 2 keer per week wordt gebruikt door de MIA. De MIA heeft een eigen loskade.

Trajectdeel ter hoogte van Asser RoeiClub:

Ter hoogte van de roeiclub zijn zes varianten uitgewerkt:

- A. Gebruik maken van het bestaande pad
- B. Omhoog leiden van het fietspad
- C. Aanleg haventje met brug voor fietsers bij de bestaande loods
- D. Omleiden van het fietspad over geheel nieuwe route
- E. Omleiden van het fietspad, gebruik maken van het bestaande pad 'Kanaaldijk'
- F. Herorganiseren van het hele terrein

Op basis van de varianten worden de volgende conclusies getrokken:

Asser RoeiClub:

- Variant A en D vallen in principe af; de roeiclub ziet nog wel wat mogelijkheden in variant E
- Variant C met een insteekhaven is minder praktisch omdat het lastig is om lange boten uit het water te tillen; het waterniveau is laag
- Variant B levert weinig plussen op voor de roeivereniging
- Variant F heeft met stip de voorkeur, daarna variant E. Eventueel variant C, maar die lijkt lastig te realiseren. Bij een nieuw gebouw van de ARC moet rekening worden gehouden met een afmeting van ongeveer 30 x 30 meter (900m²). De langste boot is ongeveer 18 meter.

VVN:

- VVN heeft een voorkeur voor variant F.
- Het is belangrijk dat het fietspad een breedte van 4 meter krijgt en geen haakse bochten.
- Graag extra aandacht voor het deel waarover gemengd verkeer rijdt.
- Ook aandacht voor de oversteek richting voetbalclub Leo

Trajectdeel Marsdijk – gemeentegrens:

- De gemeente heeft de voorkeur voor fietsers in de voorrang bij de Lonerbrug.
- Aandachtspunt is het hoogteverschil bij de Taarlosebrug en de Vrieserbrug (hoogteverschil voor auto's die op de brug aan komen rijden). Daardoor zijn fietsers mogelijk minder goed zichtbaar.
- Langs het fietspad zou geen zandpad moeten komen voor de auto's van de vissers. Bij slecht weer is dat moeilijk begaanbaar waardoor automobilisten voor het fietspad kiezen. Is een half verharding ook een optie?
- Vissers kunnen niet vissen aan de westzijde omdat daar een natuurvriendelijke oever is (loopt langzaam naar beneden).
- Een fietsstraat wordt niet als oplossing gezien want dan formaliseer je de bestaande route. Op het deel waar het verkeer nu al gemengd is zou het wel kunnen.
- Geconstateerd wordt dat er conflicten zijn tussen de roeiers en de vissers (met hun lange hengels). De lengte van een hengel is 13 meter.
- De vertegenwoordiger van de vissers geeft aan dat het niet per se nodig om de (vis)steigers te verlengen. De meeste hengels zijn deelbaar en de hengel halverwege uit elkaar te halen is voor vissers goed te hanteren.
- De roeivereniging geeft aan dat het van belang is dat de Enkeerdbrug wordt meegenomen in deze plannen. De Enkeerdbrug komt in een ander gremium terug.
- De gemeente Assen zegt toe met de roeivereniging nader in gesprek te gaan.

4. Vervolg

Peter Traas benoemd op hoofdlijnen het vervolg:

- Oktober 2017: afronding Eindbeeldstudie
- November 2017: opstellen voorstel voor vervolg, zowel inhoudelijk als proces
- November/december 2017: overleg stuurgroep over voorstel voor vervolg
- Vanaf 2017 verdere uitwerking en realisatie. Dit is afhankelijk van inhoudelijke uitwerking, planologische procedures, dekking van kosten en draagvlak.

De door Peter Traas getoonde sheets bij dit agendapunt zijn als bijlage bij dit verslag gevoegd.

5. Sluiting

Peter Traas dank iedereen voor het aanwezig zijn en de geleverde input.