

**EMBARGO tot DONDERDAG
7 DECEMBER 20.00 uur**



Onderwerp Fietssnelweg Assen-Groningen

Steller Jaap Valkema

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 89 80 Bijlage(n) 2

Ons kenmerk 6667935

Datum 5-12-2017

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Begin 2015 hebben zowel de portefeuillehouders Verkeer van de provincies Groningen en Drenthe als de gemeenten Assen, Tynaarlo, Haren en Groningen ideeën geïntroduceerd voor een Fietssnelweg tussen Assen en Groningen. Daarbij ging het nadrukkelijk om veel meer dan alleen de realisatie van een nieuw fietspad langs het Noord-Willemskanaal. De gedachte was dat dit een toonaangevende fietsverbinding moest worden met minimaal één landschappelijk icoon en veel ruimte voor innovatieve concepten. Daarnaast moest deze Fietssnelweg bijdragen aan een aantal regionale ambities, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid van de Regio Groningen-Assen, het stimuleren van een duurzame samenleving en een gezond leven en het zorgen voor een impuls voor de sector toerisme en recreatie.

Proces tot nu toe

De afgelopen periode hebben de betrokken provincies en gemeenten samen met de Fietzersbond, het Cycling Lab en H+N+S Landschapsarchitecten een Eindbeeldstudie voor de Fietssnelweg tussen Assen en Groningen langs het Noord-Willemskanaal opgesteld. In deze Eindbeeldstudie zijn wensen, eisen, creativiteit en enthousiasme gebundeld tot concrete kaders. Daarnaast zijn talloze varianten onderzocht en uitgewerkt in een globaal schetsontwerp. Voor de aanlanding van de Fietssnelweg in de stad Groningen gaat het om tien varianten. De resultaten zijn te vinden in bijlagen 1 en 2.

De Eindbeeldstudie is tot stand gekomen via een intensief participatieproces met (vertegenwoordigers van) belanghebbenden en belangstellenden. Hiervoor heeft een drietal bijeenkomsten plaatsgevonden:

1. Algemene inloopbijeenkomst (28 juni 2017). Deze bijeenkomst is aangekondigd in de lokale media en er zijn zo'n 100 uitnodigingen verstuurd aan direct omwonenden. Tijdens deze bijeenkomst kon men kennis nemen van de eerste ideeën en het proces rond de Eindbeeldstudie. Bovendien kon men zich opgeven voor de twee inhoudelijke werksessies.

2. Eerste werksessie (13 juli 2017). Tijdens deze werksessie zijn per deelgebied varianten in beeld gebracht en is een eerste aanzet gemaakt van de voor- en nadelen van deze varianten.
3. Tweede werksessie (3 oktober 2017). Voor deze werksessie zijn dezelfde mensen uitgenodigd als voor de eerste werksessie. Tijdens deze werksessie is gediscussieerd over de eerste uitwerkingen. De focus lag daarbij vooral op het compleet zijn in varianten en de voor- en nadelen die varianten hebben.

Tijdens de algemene inloopbijeenkomst en de daarop volgende werksessies is gebleken dat vooral de bewoners van de woonschepen aan de Julianaweg grote bezwaren hebben tegen een Fietssnelweg tussen Assen en Groningen via het bestaande fietspad. Nu al ervaren zij overlast van (te) snel rijdende brommers, scooters en speed pedelecs – voertuigen die hier formeel niet zijn toegestaan omdat het een onverplicht fietspad is – vlak langs hun woningen. Zij vrezen dat met de aanleg van een Fietssnelweg deze overlast alleen maar zal toenemen. Deze bewoners hebben kenbaar gemaakt dat varianten via de westzijde van het Noord-Willemskanaal of direct langs de A28 hun voorkeur hebben.

Consequenties voor de stad

Het begin- en eindpunt van de Fietssnelweg Assen-Groningen vormt de Parkbrug aan de achterzijde van het Hoofdstation. Vanaf de Parkbrug volgt de toekomstige Fietssnelweg het Noord-Willemskanaal richting de Van Ketwich Verschuurbrug. Daar sluit het aan op het bestaande fietspad richting de Witte Molen in Haren dat binnenkort in opdracht van de provincie Groningen wordt verbeterd en opgewaardeerd tot Fietssnelweg.

In totaal zijn in de Eindbeeldstudie voor de aanlanding van de Fietssnelweg in de stad Groningen tien mogelijke varianten onderzocht en globaal uitgewerkt. Zowel aan de oost- als westzijde van het Noord-Willemskanaal. Uitgangspunt is dat de Fietssnelweg aansluit op het vrijliggende fietspad Brailleweg dat wordt aangelegd in het kader van Aanpak Ring Zuid. Bij een eventuele keuze voor de westzijde van het kanaal sluit de Fietssnelweg aan op het Hoornsediep dat dan wordt heringericht als fietsstraat. De tien onderzochte varianten voor de Fietssnelweg zijn terug te vinden in bijlage 2.

Gelet op de ruimtelijke consequenties, de impact op het woongenot en het bezwaar van de bewoners van de woonschepen, de mogelijke gevolgen voor groen en ecologie en de kosten hebben we zes varianten nu al af laten vallen die we niet verder uit zullen werken. We stellen voor om de volgende vier varianten uit te laten werken:

1. Variant 1A (nul-plus) oostzijde kanaal: de gelijkvloerse fietsoversteken met de Van Ketwich Verschuurlaan en de Van Iddekingeweg worden verbeterd en het bestaande fietspad wordt verbreed naar 4 meter. De kosten van deze variant bedragen ongeveer 2,5 miljoen euro.
2. Variant 1B (optimalisatie nul-plus) oostzijde kanaal: de gelijkvloerse fietsoversteken met de Van Ketwich Verschuurlaan en de Van Iddekingeweg worden verbeterd, het bestaande fietspad wordt verbreed naar 4 meter en de tuintjes van de woonschepen en het fietspad worden omgedraaid. De kosten van deze variant bedragen ongeveer 4,3 miljoen euro.
3. Variant 1C oostzijde kanaal: fietsers kruisen de Van Ketwich Verschuurlaan en de Van Iddekingeweg ongelijkvloers en het bestaande fietspad wordt verbreed naar 4 meter. Ook bij deze variant is het mogelijk om de tuintjes van de woonschepen en het

bestaande fietspad om te draaien. De kosten van deze variant bedragen maximaal 22,8 miljoen euro uitgaande van twee fietstunnels met een hellingspercentage van 2% (maximaal comfort fietser) en 15,9 miljoen euro uitgaande van 5% (maximaal hellingspercentage dat is toegestaan volgens de richtlijnen). Uiteraard zijn er bij deze variant variaties mogelijk zoals de keuze om alleen een fietstunnel toe te passen bij de fietsoversteek met de Van Ketwich Verschuurlaan. De kosten van een dergelijke subvariant liggen een stuk lager, zo rond de 10 miljoen euro uitgaande van een hellingspercentage van 5%.

4. Variant 1F westzijde kanaal: om aan de westzijde van het kanaal te komen is een nieuwe fietsbrug noodzakelijk. Het heeft onze voorkeur om deze fietsbrug zo dicht mogelijk bij de bestaande Van Ketwich Verschuurbrug te realiseren. Verder worden in deze variant de gelijkvloerse fietsoversteken met de Laan Corpus den Hoorn en de Van Iddekingeweg verbeterd en wordt het bestaande fietspad verbreed naar 4 meter. De kosten van deze variant bedragen ongeveer 7 miljoen euro.

Financiën

Hoewel er op dit moment voor de aanlanding van de Fietssnelweg in de stad Groningen (nog) geen geld gereserveerd is, is het wel onze uitdrukkelijke intentie om hiermee verder te gaan. De komende tijd gaan we dan ook alsnog op zoek naar middelen voor dit project. Als er zicht is op (gedeeltelijke) financiering starten we met een verdere uitwerking van de overgebleven varianten inclusief de bijbehorende participatie. Uiteraard komen we hier te zijner tijd bij uw raad op terug.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

H+N+
S+ +

provincie Drenthe

 Gemeente Assen

Gemeente Haren 

 provincie groningen

 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Gemeente Groningen 

 Regio Groningen-Assen
STEDELIJK NETWERK

 gemeente Tynaarlo

BIJLAGE 5e

FIETSSNELWEG

ASSEN-GRONINGEN

ALGEMEEN DEEL

EINDBEELDSTUDIE,
RESULTAAT VERKENNINGSFASE

30 NOVEMBER 2017

GRONINGEN



FIETSSNELWEG ASSEN-GRONINGEN

- Snelle, veilige en directe fietsverbinding
- Langs het Noord-Willemskanaal
- Provincies Drenthe en Groningen
- Gemeente Assen, Tynaarlo, Haren en Groningen
- Ruim 25 kilometer
- Iconisch door:
 - Beleving voor de gebruikers
 - Bijzondere infrastructuuroplossingen
 - Toegepaste innovaties
 - Duurzaamheid van gekozen oplossingen

AANLEIDING EN DOEL

AMBITIES FIETSSNELWEG

Begin 2015 is door de provincies Drenthe en Groningen alsmede de gemeenten Assen, Haren, Groningen en Tynaarlo het idee van een Fietssnelweg tussen Assen centrum en Groningen centrum langs het Noord-Willemskanaal geïntroduceerd. De partners zien deze Fietssnelweg in een groter maatschappelijk en economisch kader dan alleen het realiseren van een fietspad. De Fietssnelweg draagt bij aan de volgende ambities:

1. Goede bereikbaarheid van de Regio Groningen

Assen.

Wij zijn ervan overtuigd dat een goede bereikbaarheid belangrijk is voor de economische ontwikkeling van onze regio. Goede interne en externe samenhang van de verbindingen zijn daarom essentieel, zowel voor inwoners als voor scholen en bedrijven. Met de Fietssnelweg geven wij een nieuwe, toekomstgerichte dimensie aan de fietsverbinding tussen Assen en Groningen en daarmee de bereikbaarheid van onze regio.

2. Stimuleren van een gezond leven

Wij zijn ervan overtuigd dat meer bewegen en sporten bijdragen aan een gezonder leven; fietsen is daarvoor een goede manier. Daarom voeren wij een

actief beleid in het stimuleren van fietsen.

3. Impuls voor de sector toerisme en recreatie.

Wij zijn ervan overtuigd dat aantrekkelijke fietsvoorzieningen in een inspirerende omgeving een impuls zijn voor de sector toerisme en recreatie in de regio. De iconische Fietssnelweg draagt tevens bij aan de bekendheid van onze regio als fietsregio en ook wordt het fietsimago van de regio er verder door versterkt.

4. Bijdrage aan een duurzame samenleving.

Wij zijn ervan overtuigd dat met directe, snelle en veilige fietsroutes een deel van de mensen de overstap van de auto naar de fiets zal maken. De e-bikes, zeker de zogenaamde speed pedelecs, maken het nu nog aantrekkelijker om ook voor afstanden langer dan 10 kilometer voor de fiets te kiezen. Hierdoor zal het aantal autoritten afnemen en daarmee de uitstoot van schadelijke stoffen.

De Fietssnelweg is een hoogwaardige aanvulling op het bestaande fietsnetwerk. Er zijn naar verwachting meerdere groepen die gebruik maken van de Fietssnelweg. Ten eerste een kleine, bestaande groep fietsers die nu al over langere afstand naar Groningen of Assen fietst; vooral forensen. Ten

tweede zal een deel van het fietsverkeer van al bestaande fietsroutes gebruik gaan maken van de Fietssnelweg. Ten derde nieuwe gebruikers die voorheen niet of minder fietsten. Ten slotte zal de Fietssnelweg gebruikt worden door toeristisch recreatieve fietsers.

OPGAVE VERKENNING IN EINDBEELDSTUDIE

In 2016 hebben 5 creatieve bureaus ieder een toekomstbeeld uitgewerkt van hoe dit fietspad eruit kan zien. De volgende stap is het uitvoeren van een verkenning die is verwoord en verbeeld in deze Eindbeeldstudie. In de Eindbeeldstudie worden wensen, eisen, creativiteit en enthousiasme gebundeld tot concrete kaders en uitgangspunten. Het doel hiervan is om uniformiteit en samenhang van inrichting, vormgeving en beleving van de Fietssnelweg te borgen voor het totale tracé. Deze kaders en uitgangspunten worden als richtlijn gebruikt bij de verdere uitwerking van de Fietssnelweg.

Voor de Fietssnelweg hebben de partners de volgende opgave meegegeven:

- Het betreft een 4 meter breed fietspad.

• Het fietspad ligt op de oostelijke kade van het Noord-Willemskanaal, tenzij er goede overwegingen zijn om daarvan af te zien.

De overwegingen bij de oostelijke kade zijn:

- *De Fietssnelweg start in Groningen aan oostzijde (Parkweg, Hoofdstation).*
- *In Groningen wordt het deel van de Fietssnelweg tussen de Van Ketwich Verschuurlaanlaan en de tunnel transferium Haren vanaf 2017 gerealiseerd aan de oostzijde van het Noord-Willemskanaal.*
- *In Groningen wordt het deel van de Fietssnelweg tussen de tunnel transferium Haren en de Witte Molen in 2018 gerealiseerd aan de oostzijde van het Noord-Willemskanaal*
- *De inzet van de provincies Groningen en Drenthe is om het deel van de Fietssnelweg tussen de Witte Molen en de Oosterbroekweg in 2018 te realiseren aan de oostzijde van het Noord-Willemskanaal.*
- *De Fietssnelweg eindigt in Assen aan de oostzijde (Havenkade).*
- *Uit oogpunt van continuïteit en comfort voor de fietsers dient het aantal oversteken (met haakse bochten) van de Fietssnelweg over het Noord-Willemskanaal beperkt te worden.*

- De oostzijde van het NW-kanaal lijkt meer mogelijkheden te bieden om de Fietssnelweg aan te leggen met alleen medegebruik door landbouw- en visverkeer. Aan de westzijde, waar veelal al een openbare weg ligt, moet fietsverkeer zich mengen met het overige verkeer. Als gemengd gebruik westelijk niet gewenst is, moet daar alsnog een fietspad westelijk of oostelijk van westelijke kade aangelegd worden.
- Het fietspad moet ook een belevingspad zijn waar fietsers enthousiast worden van dingen die er te zien zijn.
- Het fietspad stimuleert (actieve) lichaamsbeweging, zowel recreatief als sportief.
- Het fietspad biedt innovatieve oplossingen en de mogelijkheid om innovaties verder te ontwikkelen en danwel een proeftuin daarvoor te zijn.

Specifiek voor de Eindbeeldstudie is de opgave:

- Waar lopen we tegenaan als we beschreven opgave voor de Fietssnelweg uitwerken?
- Als we ergens tegenaan lopen, zijn er oplossingen of varianten en wat zijn daarvan de voor- en nadelen?
- Hoe denken belanghebbenden over de plannen?
- Hoeveel kost het?

Dit heeft geresulteerd in de volgende producten:

- Beeldenboek, bestaande uit een algemeen deel en 4 gebiedsdelen
- Verkeerstechnisch ontwerp met constructieve onderbouwing
- Kostenraming

VIER DEELGEBIEDEN

In de Eindbeeldstudie worden vier deelgebieden onderscheiden; ieder met een eigen karakteristiek. Elk deelgebied valt weer uiteen in verschillende deeltrajecten. Deze deelgebieden en deeltrajecten zijn weergegeven op de kaart hiernaast.

Deelgebied Assen

De Fietssnelweg ligt in en langs de stad. De Fietssnelweg wordt in zijn geheel op de oostelijke kanaaloever aangelegd. Er is weinig medegebruik door autoverkeer, wel van vissers en wandelaars die een lokaal ommetje maken. Bij het Havenkwartier sluit de Fietssnelweg aan op de bestaande binnenstedelijke fietspaden richting het centrum. Bij de Asser Roeiclub zijn varianten voor het tracé.

Deelgebied Midden-Zuid

De Fietssnelweg voert grotendeels door landelijk gebied op de oostelijke kanaaloever. Rond bedrijventerrein Vriezerbrug is sprake van een meer stedelijke context. Vrijwel overal is sprake van medegebruik van verschillende intensiteit: landbouwverkeer en gedeeltelijk ook autoverkeer. Vanaf de onderdoorgang bij de A28 tot noordelijk van bedrijventerrein Vriezerbrug zijn verschillende varianten voor het tracé in beeld.

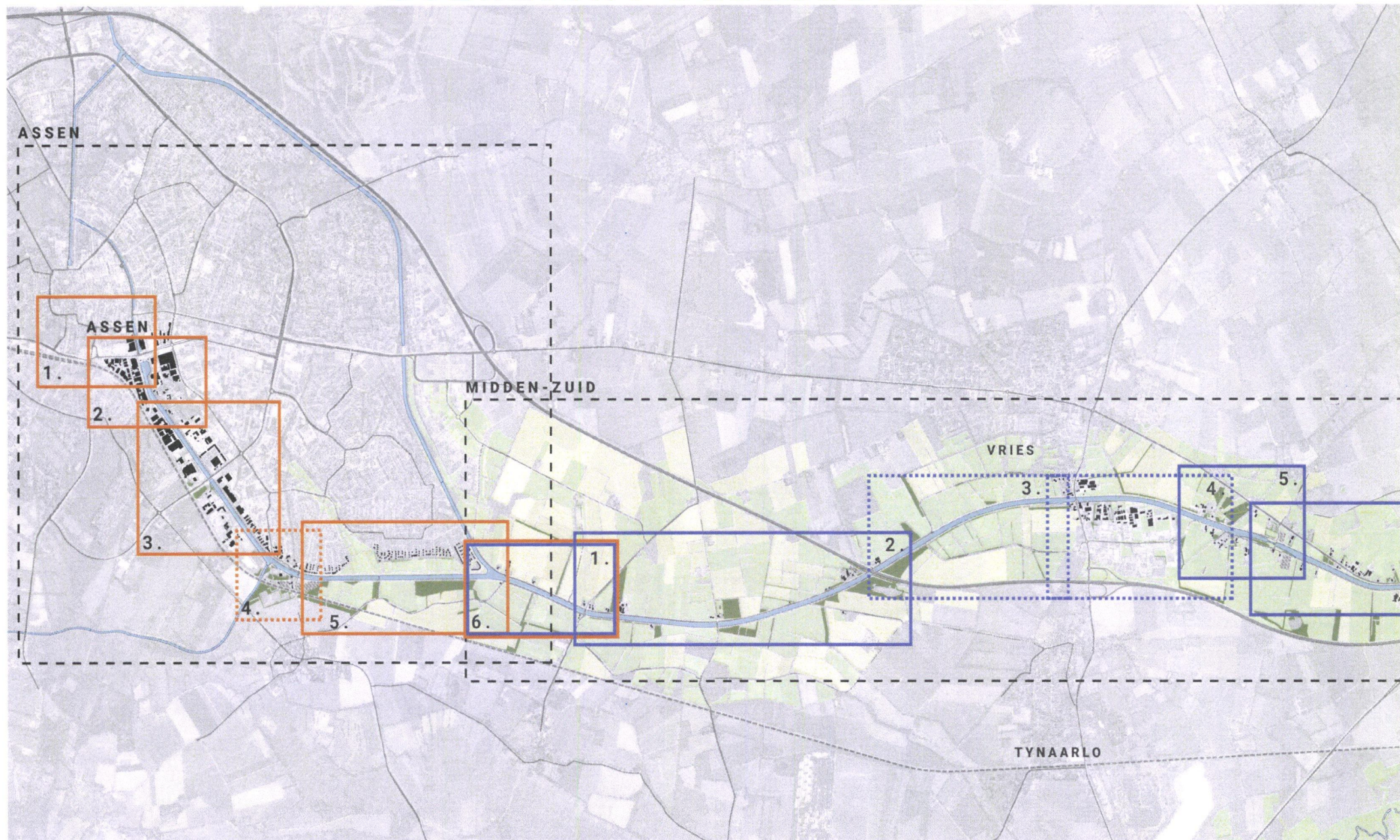
Deelgebied Midden-Noord

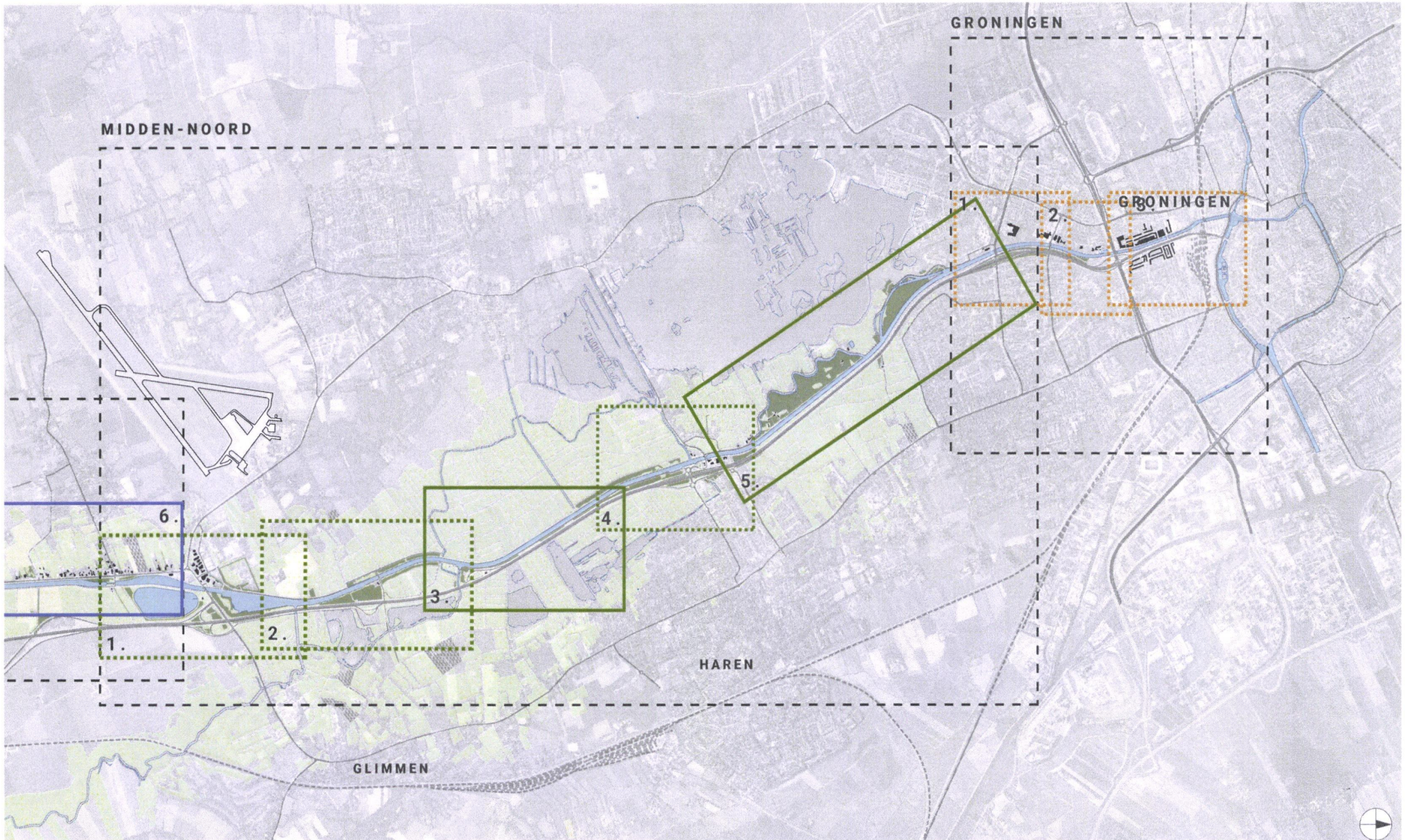
Dit deelgebied loopt van sluis de Punt tot de Van Ketwich Verschuurlaan in Groningen. Aanleg van dit deel van het fietspad is al grotendeels voorzien met de aanstaande versterking van de kanaalkade van het Noord-Willemskanaal. In het noorden van dit deelgebied ligt het fietspad parallel aan de A28. Grote opgaven zijn hier de kruisingen van de Groningerstraat bij De Punt en de Meerweg bij Haren. Voor beide opgaven zijn meerdere varianten voor het tracé in beeld.

Deelgebied Groningen

In dit deelgebied sluit de Fietssnelweg aan op de bestaande en reeds geplande (Ring Zuid) fietspaden binnen de stad Groningen en richting het station. Er zijn verschillende varianten voor het tracé in beeld, waarbij ook naar de westelijke kanaaloever gekeken wordt.

OVERZICHT DEELGEBIEDEN





PROCES

De Eindbeeldstudie is tot stand gekomen in een nauwe samenwerking tussen de partners en in afstemming met (vertegenwoordigers van) belanghebbenden uit het gebied. Een werkgroep heeft de Eindbeeldstudie begeleid. In de werkgroep zaten vertegenwoordigers van de provincies Drenthe en Groningen, de gemeenten Assen, Tynaarlo, Haren en Groningen, de Regio Groningen Assen, de Fietzersbond, Cycling Lab en H+N+S landschapsarchitecten. Afstemming met belanghebbenden uit het gebied heeft plaatsgevonden op:

28 juni 2017

Dit betrof een algemene inloopbijeenkomst voor alle geïnteresseerden. Deze bijeenkomst is aangekondigd in lokale media (websites en kranten). Bovendien is aan circa 100 adressen een uitnodiging gestuurd. Tijdens de bijeenkomst konden mensen kennis nemen van de eerste ideeën voor de uitwerking van de Fietssnelweg. Ook is toen het proces van de Eindbeeldstudie uitgelegd. Ten slotte konden mensen zich opgeven om inhoudelijk bij de verdere uitwerking betrokken te blijven door zich op te geven voor twee werksessies.

13 juli 2017

Dit was de eerste werksessie. Hieraan deden mensen mee die zich hadden opgegeven op 28 juni plus de leden van de werkgroep en een aantal ambtelijke collega's vanuit specifieke vakgebieden. Tijdens deze werksessie zijn varianten in beeld gebracht en is een eerste aanzet gemaakt van de voor- en nadelen van de varianten.

3 oktober 2017

Dit was de tweede werksessie. Hiervoor waren dezelfde mensen uitgenodigd die ook deelnamen aan de eerste werksessie. Tijdens de werksessie is gediscussieerd over de uitwerking naar aanleiding van de eerste werksessie. Daarbij lag de focus op het compleet zijn in de varianten en de voor- en nadelen van de varianten.

VOORSTEL VOOR VERVOLG

Op basis van de Eindbeeldstudie is een voorstel voor vervolg gemaakt. Deze is weergegeven pagina's 10 en 11. Daarbij is aangegeven wie voor het vervolg na de Eindbeeldstudie initiatiefnemer is en is een doorkijk gegeven qua planning. De inhoudelijke informatie over de uitwerking van het tracé, inclusief de varianten, is in vier deelkaternen uitgewerkt.

LEESWIJZER

De Eindbeeldstudie bestaat uit dit algemene deel en vier deelkaternen voor de vier deelgebieden. Het algemene deel betreft de inleiding, de uitgangspunten en kaders voor de Fietssnelweg. Het betreft zowel technische aspecten als aspecten die te maken hebben met innovatie en vormgeving. Deze uitgangspunten en kaders zijn gehanteerd en dienen ook bij de verdere uitwerking te worden gehanteerd.

In de vier deelkaternen zijn weergegeven: kaartbeelden, profielen en indien van toepassing ook de verschillende varianten. Hierbij is telkens van zuid naar noord gewerkt. Het kaartbeeld is hierbij consequent een kwartslag gedraaid (het noorden wijst dus naar rechts). Een uitsnede uit de overzichtskaart geeft telkens aan op welk deeltraject wordt ingezoomd. Voor de varianten zijn ook overzichtsbladen opgenomen, met de varianten overzichtelijk naast elkaar.



INITIATIEF
NA EINDBEELD-
STUDIE

Gemeente Assen,
financiële bijdrage provincie Drenthe

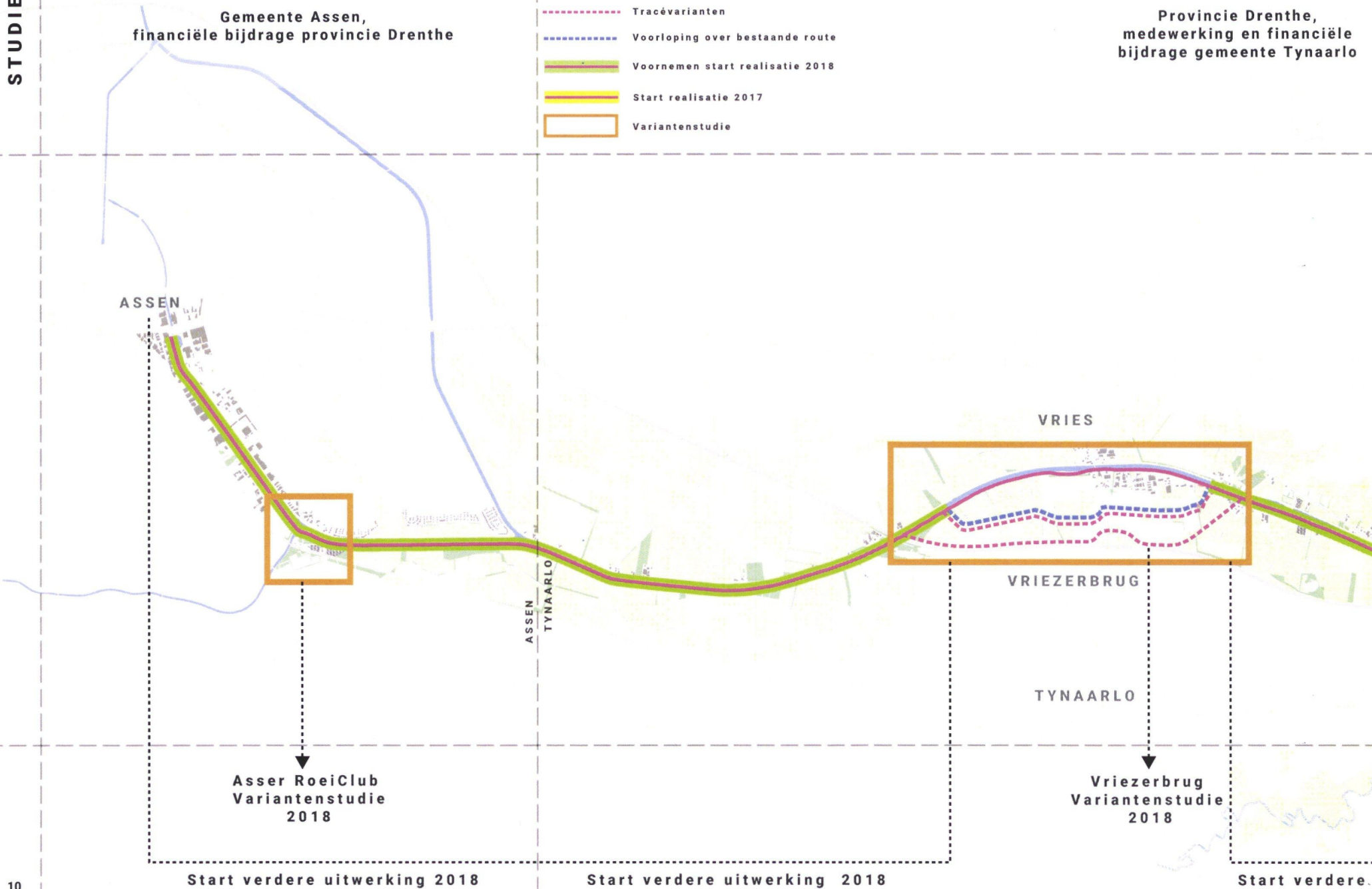
Provincie Drenthe,
medewerking en financiële
bijdrage gemeente Tynaarlo

LEGENDA

- Fietssnelweg tracé
- Tracévarianten
- Voorloping over bestaande route
- Voornemen start realisatie 2018
- Start realisatie 2017
- Variantenstudie

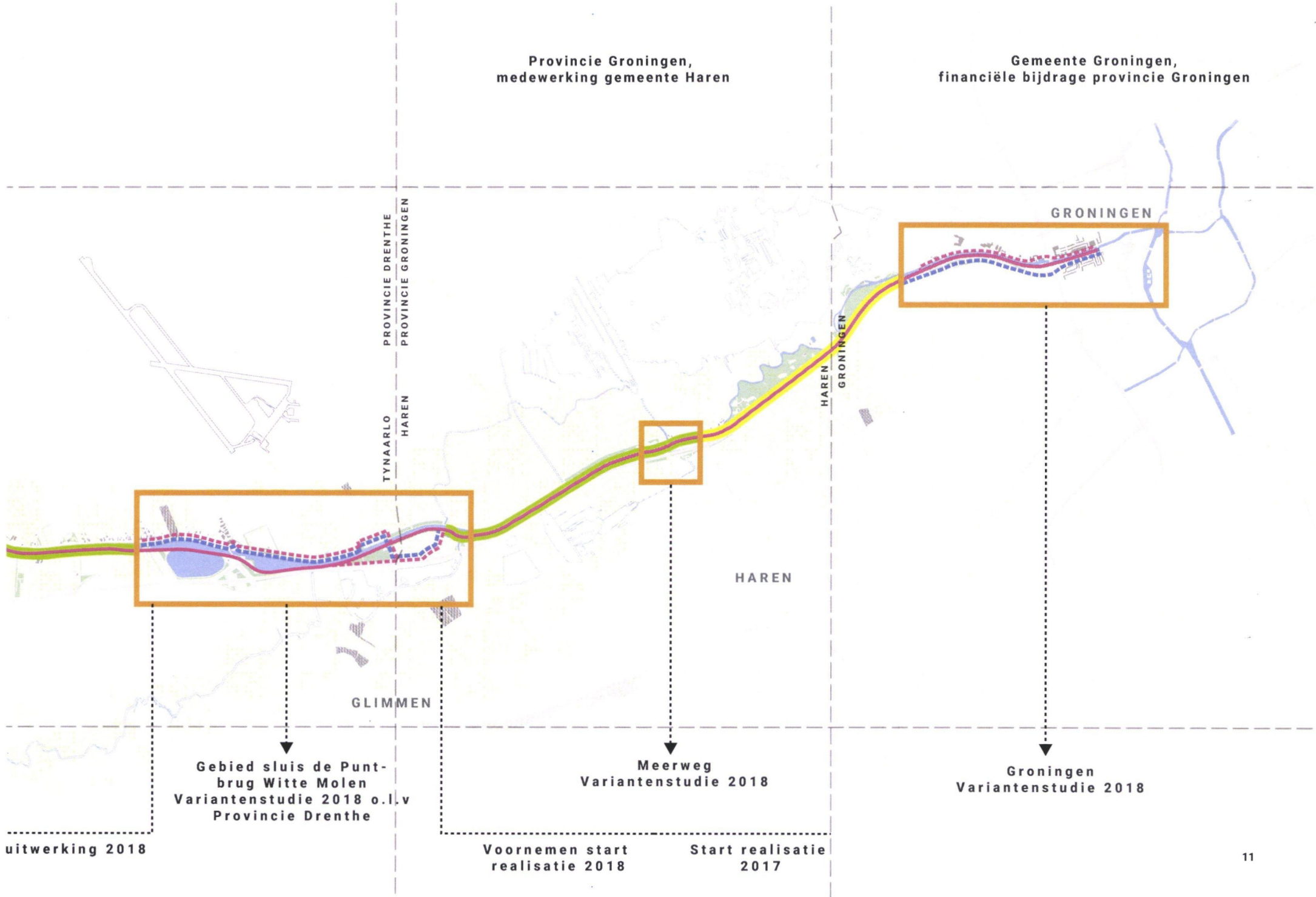
TRACÉ

PLANNING



Provincie Groningen,
medewerking gemeente Haren

Gemeente Groningen,
financiële bijdrage provincie Groningen



Gebied sluis de Punt-
brug Witte Molen
Variantenstudie 2018 o.l.v
Provincie Drenthe

Meerweg
Variantenstudie 2018

Groningen
Variantenstudie 2018

uitwerking 2018

Voornemen start
realisatie 2018

Start realisatie
2017

AANZET VOOR DE VORMGEVING VAN DE FIETSSNELWEG

VISIE OP HET LANDSCHAP

De fietssnelweg is niet alleen een functionele route. Het wordt ook een herkenbare en aantrekkelijke route tussen Assen en Groningen: een waardevolle aanvulling op de andere routes over bestaande wegen en paden. Het is een beleving om de fietsnelweg in zijn geheel, of gedeeltelijk te volgen, of het nu gaat om functioneel (woon-werk-school) of recreatief gebruik. De condities voor de ontwikkeling van een eigen identiteit zijn gunstig: het kanaal met zijn lange rechtstanden, flauwe bochten, karakteristieke bruggen en sluizen biedt een goede basis. Het pad wordt ontworpen en getraceerd vanuit een zo continu mogelijk herkenbaar profiel als basis: de looper. De kruising met andere wegen krijgt daarbij bijzondere aandacht. Constructies als onderdoorgangen, bruggen en andere inrichtingselementen vormen duidelijk een onderdeel van één familie. De ligging langs, en de hoogte ten opzichte van het water zijn inspiratiebron voor materiaal en vormgeving. Het fietspad zelf is eenvoudig.

Tracé

Het tracé van de fietssnelweg wordt ontworpen vanuit het beeld van de lange landschappelijke lijn. De kanaaloever vormt de basis.

Inrichtingsprincipes

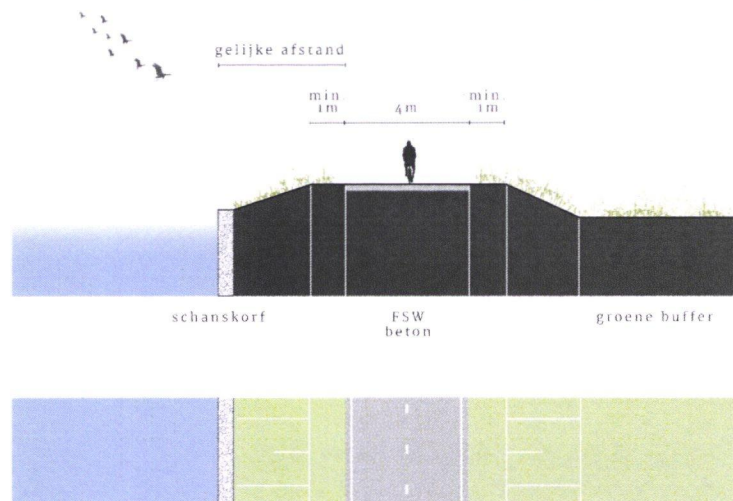
- Het pad volgt zoveel mogelijk de landschappelijke lijn van de kanaaloever
- Er wordt per tracédeel een vaste afstand aangehouden tussen het pad en de kanaaloever
- Lokale uitbuigingen hebben een duidelijke landschappelijke aanleiding
- Continuïteit van de route staat voorop: voorkom scherpe bochten, afslaande bewegingen of kruisingen waar de fietser geen voorrang heeft.
- Een aantal landmarks en bijzonder vormgegeven constructies versterkt het eigen gezicht van de fietssnelweg

Loper

De route van de fietssnelweg is herkenbaar als één continue 'loper'. Dit uit zich door een eenduidig en herkenbaar profiel (breedte), het verhardingstype en belijningen en markeringen van het pad. Afhankelijk van de lokale situatie (inpassing en medegebruik) zijn verschillende profielen mogelijk. Ook afwijkende tracédelen zijn echter steeds herkenbaar als onderdeel van de continue looper. Naast een pad is de fietssnelweg ook een groene looper. Voorgesteld wordt om de bermen als één doorgaand bloemrijk lint te zien met natuurlijke kruidenvegetatie die verheft op bijzondere plekken en aansluitingen. We onderscheiden het basisprofiel voor een solitair vrijliggend fietspad (met eventueel lokaal medegebruik), een profiel voor gedeeld gebruik van een bestaande weg met autoverkeer. Voor een aantal situaties wordt naast mengen van auto's en fietsers ook een parallel fietspad naast de rijbaan onderzocht. De Fietssnelweg is ook bedoeld voor de snelle E-bikes, de zogenaamde speed-pedelecs. We volgen daarbij huidige landelijke discussie over de positie met betrekking tot deze groep verkeersdeelnemers.

Profielen

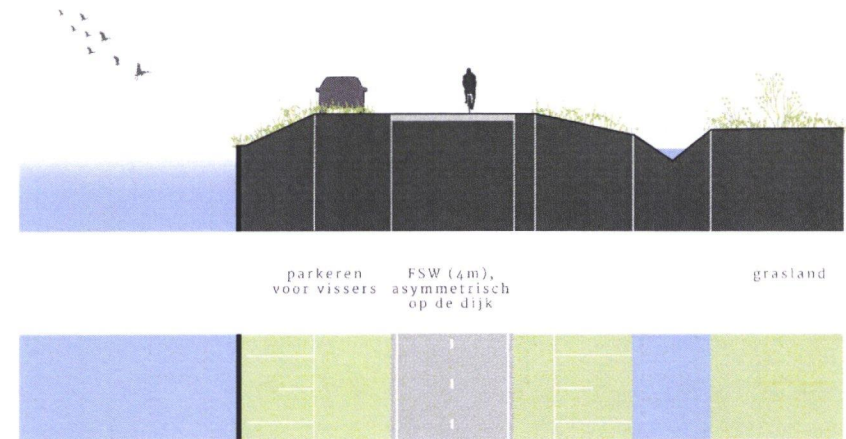
SOLITAIR FIETSPAD: FIETSSNELWEG



Basisprofiel vrijliggend fietspad

- vrijliggend pad
- 4 meter breed
- midden op de kade van het kanaal
- betonpad, echter ook pilot met andere verhardingsmaterialen (zie paragraaf markering en verharding)

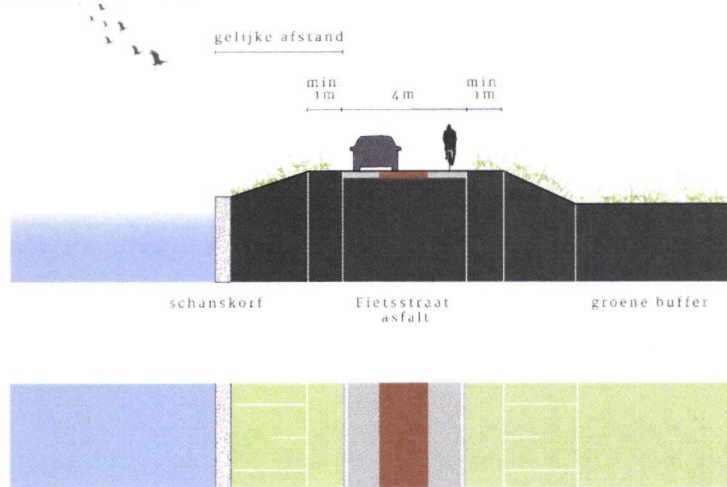
GEDEELD GEBRUIK: VISVERKEER EN/OF LANDBOUWVERKEER



Vrijliggend fietspad met bijzonder medegebruik

- vrijliggend pad
- 4 meter breed
- asymmetrisch op de kade van het kanaal (landzijde)
- toe te passen bij medegebruik door vissers
- toegankelijk voor auto's vissers (eenrichtingsverkeer)
- ruimte voor passeren en parkeren
- betonpad, echter ook pilot met andere verhardingsmaterialen (zie paragraaf markering en verharding)

GEDEELD GEBRUIK: FIETSSTRAAT



Fietsstraat – integratie fietssnelweg met bestaande weg

- menging fietsverkeer met het overige verkeer
- bijzondere verharding maakt fietssnelweg duidelijk voor automobilisten
- voorstel inrichting met twee kleuren asfalt
- géén harde scheiding stroken of sporen



Referentiebeeld

PARALLELE FIETSSNELWEG, UITBREIDING LANDZIJDE



Fietspad aan kanaalzijde, naast de weg voor auto's (uitbreiding kade aan landzijde)

- scheiding fietsers en auto's in parallelle rijbanen
- aan de orde indien fietsstraat niet meer volstaat
- fietspad langs het kanaal in aansluiting op andere tracédelen
- weg voor het overige verkeer aan de landzijde
- uitbreiding van de kanaalkade als er onvoldoende ruimte is
- rechtstreekse toegang tot aangrenzende erven en percelen vanaf de rijweg

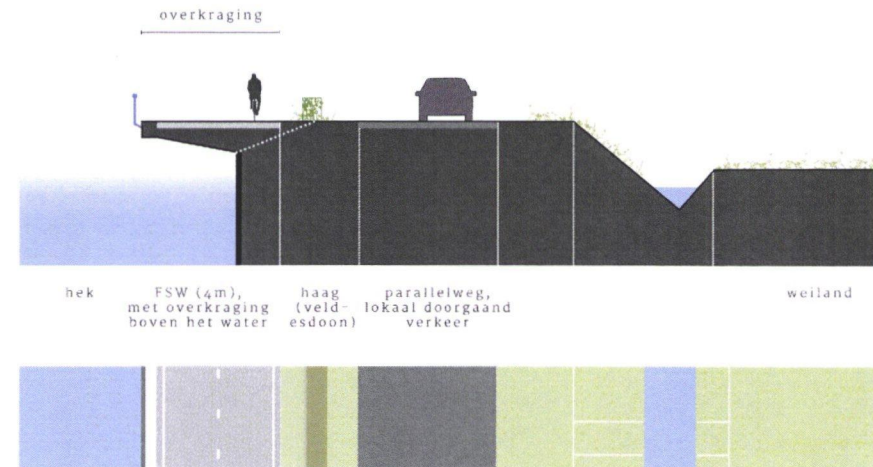
PARALLELE FIETSSNELWEG, UITBREIDING KANAALZIJDE (BIJ GROOT ONDERHOUD KADE)



Fietspad aan kanaalzijde, naast de weg voor auto's (uitbreiding kade aan kanaalzijde)

- aan de orde indien fietsstraat niet meer volstaat
- scheiding fietsers en auto's in parallelle rijbanen
- fietspad langs het kanaal in aansluiting op andere tracédelen
- verbreding kade met damwandconstructie
- handhaven weg voor auto's aan de landzijde
- rechtstreekse toegang tot aangrenzende erven en percelen vanaf de rijweg
- betonpad, echter ook pilot met andere verhardingsmaterialen

KANAALZIJDE: PARALLELWEG, OVERKRAGING BIJ GROOT ONDERHOUD KADE



Fietspad, naast de weg voor auto's (door overkraging kanaal)

- aan de orde indien fietsstraat niet meer volstaat
- scheiding fietsers en auto's in parallelle rijbanen
- handhaven bestaande weg
- kruising fietspad voor toegang tot aangrenzende erven en percelen vanaf de rijweg

Oever

Het fietspad zal (grotendeels) de oever van het Noord-Willemskanaal volgen. Het kanaal en de oeverinrichting zijn daarmee een belangrijke drager voor de identiteit en uitstraling van de fietssnelweg Assen-Groningen. In het Groningse deel zijn de oevers van het kanaal gedeeltelijk recent vernieuwd. De oude houten damwanden zijn daarbij deels vervangen door schanskorven. Vanuit de beeldkwaliteit en ecologie wordt voorgesteld de schanskorf ook te benutten wanneer de andere oeverzones aan vernieuwing toe zijn. Daardoor wordt de schanskorf automatisch sterk verbonden met de beeldkwaliteit van de fietssnelweg. Voorgesteld wordt om de schanskorf in te zetten wanneer er sprake is van hoogteverschillen in de oeverzone, dus ook bij onderdoorgangen van het fietspad aan de waterzijde en kadeverhogingen. Aanbevolen wordt waar mogelijk de oeververnieuwing en aanleg van het fietspad te verbinden met het creëren van natuurvriendelijke oevers. Samen met de bloemrijke bermen ontstaat één ecologisch lint op de kanaaloever.

Inrichtingsprincipes

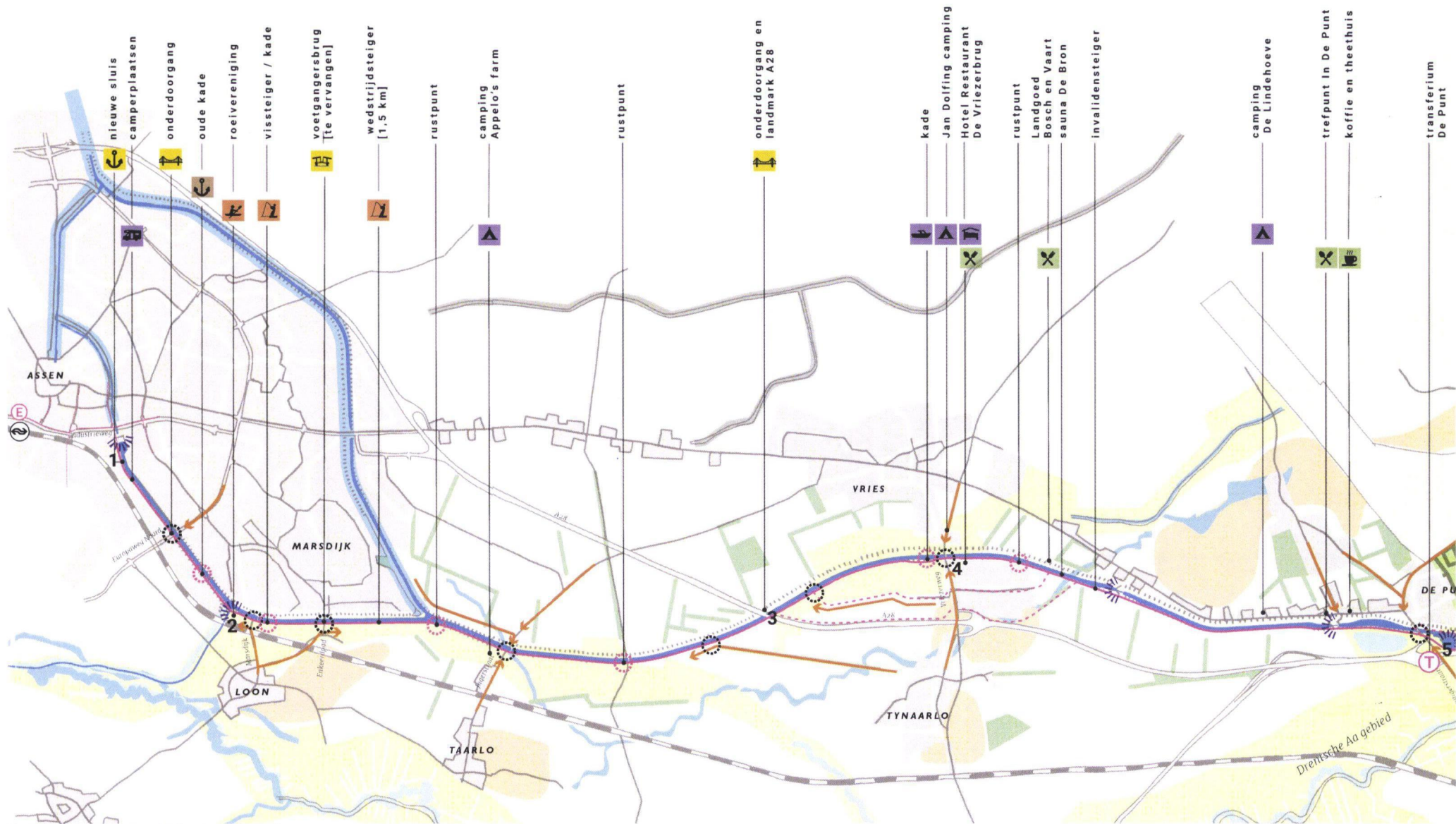
- Consequent doorzetten van schanskorven als oever en beelddrager van de fietssnelweg (afstemming met waterbeheerder nodig).



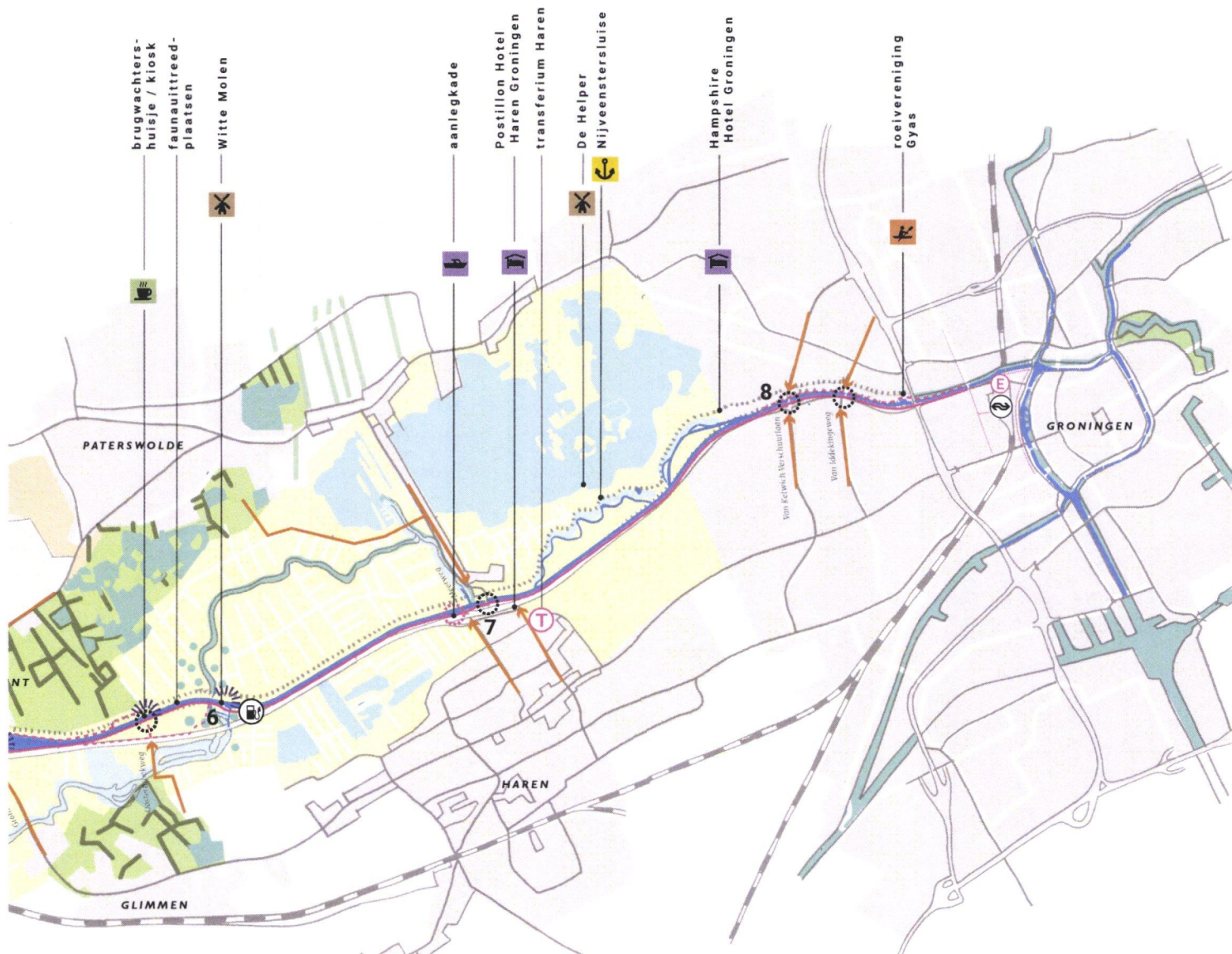
BELEVING EN GEBRUIK IN HET LANDSCHAP VAN DE FIETSSNELWEG

De fietssnelweg voert door het bijzonder fraaie landschap tussen Assen en Groningen. Het pad op de kanaaloever vormt als het ware een balkon vanaf waar dit landschap te beleven is. Van het stedelijke gebied in Assen, waar het water weer tot leven gebracht is, via het afwisselende en rijk beplante landbouwgebied richting het landschap van de Drentsche Aa richting Groningen. Het is nergens saai, het perspectief wisselt voortdurend en het landschap biedt volop interessante doorkijken. De fietssnelweg voegt hier een bijzondere laag aan toe. Ten eerste biedt de fietssnelweg de gelegenheid om het kanaal en de kanaaloever in zijn geheel te gaan beleven. Bruggen en sluizen vormen markante punten op de route, verbonden door de kanaaloever met het pad en zijn bloemrijke bermen. Langs deze route is al heel wat te beleven: de bijzondere punten zijn op deze kaart in beeld gebracht. De fietssnelweg biedt de mogelijkheid om er nog heel wat toe te voegen. Ten eerste is ligt de creatie van een aantal nieuwe iconen in het verschiet: onderdoorgangen, landmarks en bijzondere brugconstructies die door innovatie, en een herkenbare vormtaal en materiaalgebruik het eigen gezicht van de fietssnelweg zullen versterken. Naast deze iconen

zullen er vele aangename plekken gecreëerd worden zoals rustpunten en herkenbare oversteken en aansluitingen. Een aantal plekken voor bijzondere ontwikkelingen dient zich aan. Hierbij wordt met namen gedacht aan de oude aanlegkades die nu nog verstopt liggen, maar straks uitstekend ontsloten en met elkaar verbonden zijn. De inrichting van al deze plekken kan opgepakt worden met behulp van de set aan middelen die in de laatste paragraaf van deze rapportage op een rij gezet zijn. Op weg naar de fietssnelweg als herkenbaar en beleefbaar onderdeel van het landschap tussen Assen en Groningen.



Kaartbeeld beleving en gebruik van de fietssnelweg



LEGENDA

- Fietssnelweg
- Aanrijroutes
- Aansluiting fietsnetwerk
- Aansluiting aanrijroutes
- Uitkijkpunt
- Markante plek
- FSW entree
- FSW transfer
- Station
- Tankstation A28
- Kanaal

kunstwerk

- Brug
- Onderdoorgang
- Sluis

cultureel erfgoed

- Windmolen
- Aanlegkade

sport

- Roei club
- Vissers

overnachtingslocaties

- Camperplaats
- Camping
- Hotel
- Aanlegkade

horeca

- Restaurant
- Café

icoon v/d fietssnelweg

- 1 Havenkade en sluis Assen
- 2 Roei club en bult
- 3 Onderdoorgang en landmark A28
- 4 Vriezerbrug
- 5 Onderdoorgang, pad en water, poort naar Drentsche Aa
- 6 Witte Molen als verstild icoon
- 7 Kade en onderdoorgang Meerweg
- 8 Aanlanding in de stad en onderdoorgang VK Verschuurlaan

INRICHTING

VERHARDING EN MARKERING

Markering en verharding

Voor de markering op de fietssnelweg wordt uitgegaan van de volgende principes:

- Asmarkering: 1,00-2,00m streep met breedte 0,10m
- Kantmarkering: ononderbroken streep met breedte 0,05m op ongeveer 0,10m van de kant

Pilot markering

Het tracédeel tussen de Van Ketwich Verschuurlaan en de fietstunnel Transferium Haren, die gerealiseerd wordt eind 2018, wordt toegewezen als locatie voor een pilot voor de indeling van het fietspad. Op dit tracédeel is er gemengd gebruik door onder meer fietsers, voetgangers en roeicoaches. In deze pilot (die samen met het landelijke kennisorganisatie wordt opgepakt) zal geëxperimenteerd worden met de indeling van het 4,00m brede fietspad om te kijken wat een goede indeling is om alle gebruikers te kunnen bedienen. De exacte inhoud van de pilot zal in een later stadium worden vormgegeven. Bij de pilot zullen de gebruikers betrokken worden.

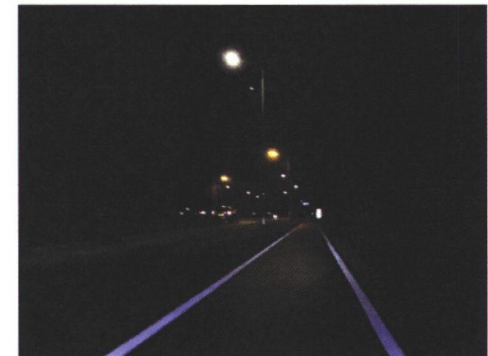
Pilot verhardingsmateriaal

Het tracédeel tussen de Europaweg en de Asser Roeiclub (ter hoogte van de gemeentewerf) in Assen wordt als locatie aangewezen voor een pilot

met verschillende verhardingsmaterialen. Op dit traject is er ruimte om te experimenteren met verschillende materialen zoals:

- Cementloos beton
- Solarpath / thermopath
- Solaroad
- Biocomposiet
- Lichtreflecterende verharding/belijning
- CO2 binding verharding (Olivijn)
- Glow in the dark
- Nieuwe ontwikkelingen welke nog niet in beeld zijn

Ook de locatie ter hoogte van De Punt is als mogelijke pilot locatie in beeld. Daar is mogelijk een koppeling te maken met het project energielandgoed.

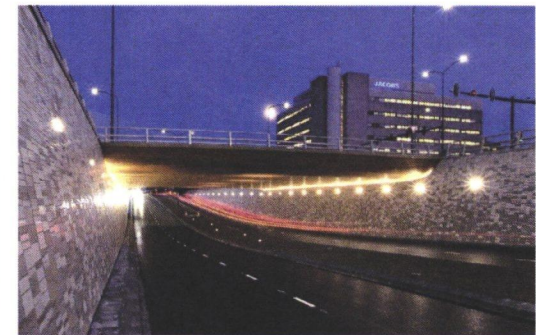
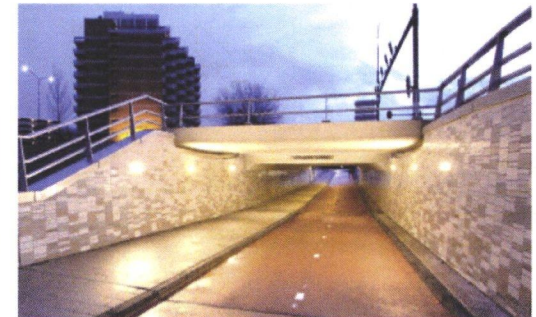
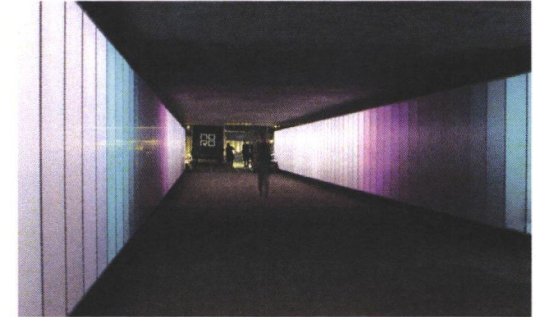


Referentiebeeld

VERLICHTING

Aansluitend op het beleid van de betrokken partners zal terughoudendheid worden betracht met betrekking tot verlichting in het buitengebied. Op kruisingen en andere bijzondere locaties zal onder andere vanuit veiligheid wel verlichting worden geplaatst. De verlichtingsarmaturen zullen op de locaties waar ze komen te staan beeldbepalend zijn. Langs het tracé van de Fietssnelweg zal innovatieve en duurzame ecodynamische verlichting worden toegepast.

Bijzondere aandacht krijgen de onderdoorgangen. Verlichting wordt hier ingezet ten behoeve van de sociale veiligheid én het realiseren van een aantrekkelijk en architectonisch hoogwaardig effect.



Voorbeelden van verlichting

GELIJKVLOERSE KRUISINGEN EN AANSLUITINGEN

Uitgangspunt is dat de Fietssnelweg zijwegen vlot en veilig kruist. De fietser op de Fietssnelweg heeft daarbij zoveel mogelijk voorrang danwel kruist de zijweg ongelijkvloers. De keuze voor de oplossing is locatie afhankelijk. Afhankelijk van de locatie zijn er verschillende kruispuntoplossingen, zie referentiebeelden.

Waar geen ongelijkvloerse kruising nodig of mogelijk is, wordt een gelijkvloerse kruising of aansluiting aangelegd. Bij voorkeur wordt voor de fietsers een voorrangssituatie gecreëerd. Dit betekent dat het doorgaande karakter van het fietspad benadrukt kan worden in de inrichting. Hier naast zijn twee situaties uitgewerkt: het kruisen van de fietssnelweg door een lokale weg, en de aansluiting van een lokale weg die toegang biedt tot een stuk van de fietssnelweg met medegebruik.

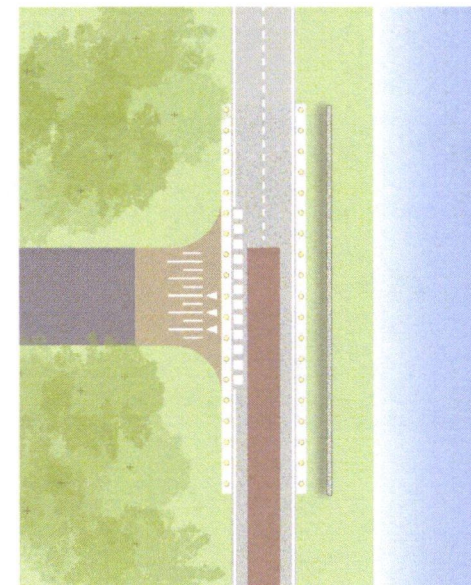
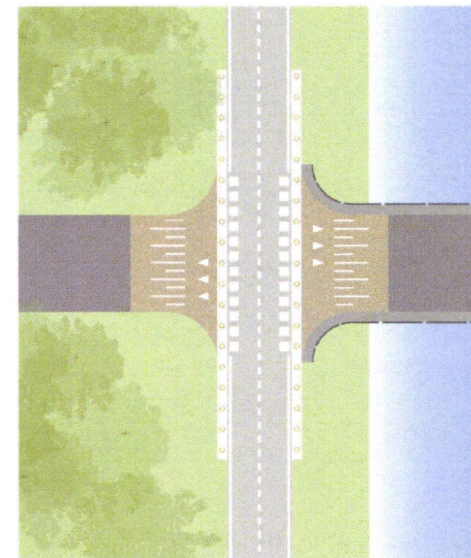
Inrichtingsprincipes kruising fietssnelweg met lokale weg

- fietspad loopt ononderbroken door
- de kruisende weg sluit door middel van verhogingen / een plateau aan. Deze verhogingen zijn afwijkend vormgegeven (kleur, materiaal – klinkers)

- in brede banden opgenomen overrijdbare verlichting markeert de fietssnelweg en het doorgaande karakter

Inrichtingsprincipes aansluiting weg – medegebruik

- voorrangssituatie, verlichting en aansluiting met verhoging overeenkomstig vormgeven als een kruising
- strook donker asfalt op de fietssnelweg doorzetten tot op de aansluiting – geeft aan waar medegebruik mogelijk is
- verhoogde rand (schanskorf) aan kanaaloever aanbrengen ter markering van de fietssnelweg. Kan gebruikt worden voor grafische markering en ook rijrichting enz.



ONDERDOORGANGEN

Op een aantal plekken zijn onder-doorgangen voor de fietssnelweg in beeld waarbij bijvoorbeeld een open tunnel in het water wordt aangelegd. Het fietspad daalt dan vanaf de kade tot onder het niveau van het water en voert zo onder de aanbruggen van de kruisende wegen door. Als architectonisch principe wordt voorgesteld dat de tunnelbak twee verschillende wanden krijgt. Aan de zijde van de kade bestaat de wand uit schanskorf. In feite wordt de reguliere oever zo naar onder toe verlengd. Aan de zijde van het water is het materiaal afwijkend, bijvoorbeeld beton of cortenstaal, of een combinatie van beide.

Ook voor de andere constructies die in beeld zijn (zoals bruggen bij Vries) wordt gebruik gemaakt van dezelfde materialen en vormtaal.

Inrichtingsprincipes

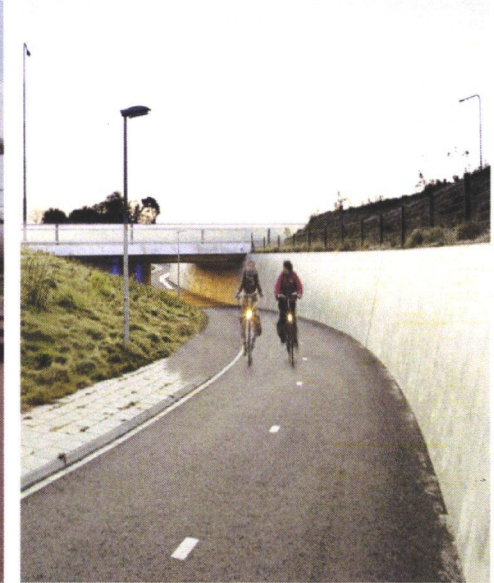
- Onderdoorgangen aan kanaalzijde uitvoeren in de vorm van een open tunnelbak
- Aan de kadezijde en kanaalzijde zijn de twee wanden verschillend van elkaar.
- Kadezijde: schanskorven overeenkomstig rest kanaaloever. Tunnelwand exact in lijn van de aansluitende oeverzone. De wand loopt door tot niveau van de kade en wordt voorzien van een

balustrade

- Kanaalzijde: beton of cortenstaal, 'sneede in het water'. Wand niet hoger doorzetten dan noodzakelijk

Technische uitgangspunten fietstunnels:

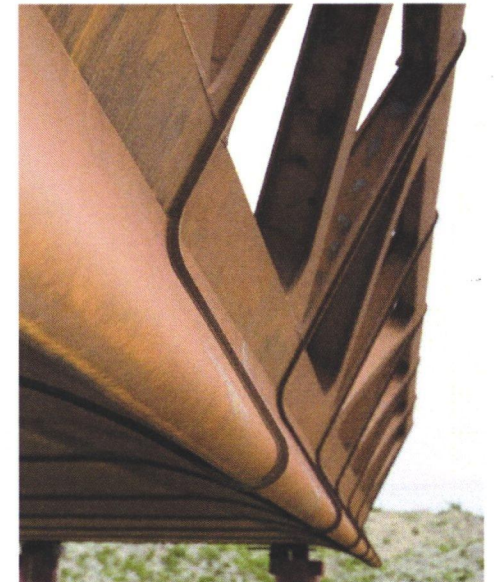
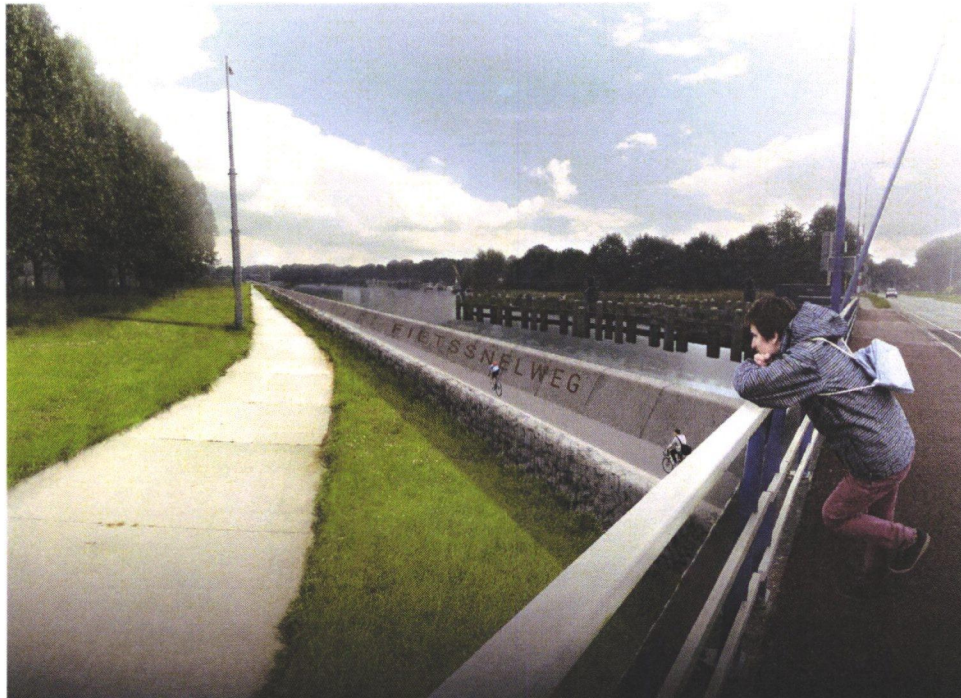
- Breedte fietspad op maaiveld: 4,00m
- Bermen naast fietspad op maaiveld: ideaal 2,00m, minimaal 1,50m
- Breedte fietspad op brug of in tunnel: 0,50m schrikstrook + 4,00m fietspad + 0,50m schrikstrook
- Hellingspercentage fietstunnels/bruggen in principe 2,0%
- Fietstunnels hebben wanden welke minimaal 10:1 of flauwer staan
- Doorrijhoogte fietstunnels Groningen: 3,0m
- Doorrijhoogte fietstunnels buiten Groningen: 2,60m
- Doorrijhoogte rijbanen bij fietsbruggen: 4,60m
- Constructiedikte aangehouden voor fietsbruggen en fietstunnels 1,00m
- Minimale boogstraal R20m (basis CROW hoofd fietsroute met ontwerpsnelheid 30km/h).



BRUGGEN EN DRIJVEND PAD

Inrichtingsprincipes

- Bruggen en drijvend pad uitvoeren met eenzelfde type 'schaalvormig dek' (staal). Integraal ontwerp, geen afzonderlijke leuningen of balustrades
- Drijvend pad zonder zichtbare onderconstructie



INNOVATIES

De Fietssnelweg moet een voorbeeldproject zijn waar bestaande innovaties worden ingezet. Ook moet het een proeftuin zijn voor nieuwe ontwikkelingen die in de praktijk uitgeprobeerd moeten worden. Dit moet er mede toe leiden dat uiteindelijk sprake zal zijn van een iconische Fietssnelweg. Een fietspad die mensen willen beleven. In de Eindbeeldstudie zijn de volgende innovatieve oplossingen onderzocht:

1. Tunnels in het water

- N386, Vriezerbrug
- Groningerstraat, De Punt
- Meerweg, Haren
- Van Ketwich Verschuurlaan, Groningen
- Van Iddekingeweg, Groningen

2. Drijvend fietspad

3. Markering

4. Verharding

5. Verlichting

Verder wordt een pilot met markering voorgesteld. Het tracédeel tussen de Van Ketwich Verschuurlaan en de fietstunnel Transferium Haren, welke gerealiseerd wordt eind 2018, wordt toegewezen als locatie voor een pilot voor de indeling van het fietspad. Op dit tracédeel is er gemengd gebruik door onder meer fietsers, voetgangers en roeicoaches. In deze pilot (welke samen met het CROW wordt

opgepakt) zal geëxperimenteerd worden met de indeling van het 4,00m brede fietspad om te kijken wat een goede indeling is om alle gebruikers te kunnen bedienen. De exacte inhoud van de pilot zal in een later stadium worden vormgegeven. Bij de pilot zullen de gebruikers betrokken worden. Ook wordt voorgesteld om een pilot met verhardingsmateriaal uit te voeren.

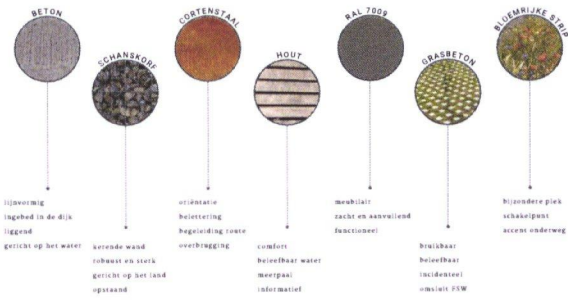
Het tracédeel tussen de Europaweg en de Asser Roeiclub (ter hoogte van de gemeentewerf) in Assen wordt als locatie aangewezen voor een pilot met verschillende verhardingsmaterialen. Op dit traject is er ruimte om te experimenteren met verschillende materialen zoals:

- Cementloos beton
- Solarpath / thermopath
- Solaroad
- Biocomposiet
- Lichtreflecterende verharding/belijning
- CO2 binding verharding (Olivijn)
- Glow in the dark
- Nieuwe ontwikkelingen welke nog niet in beeld zijn.



SAMENVATTING BEELDKWALITEIT

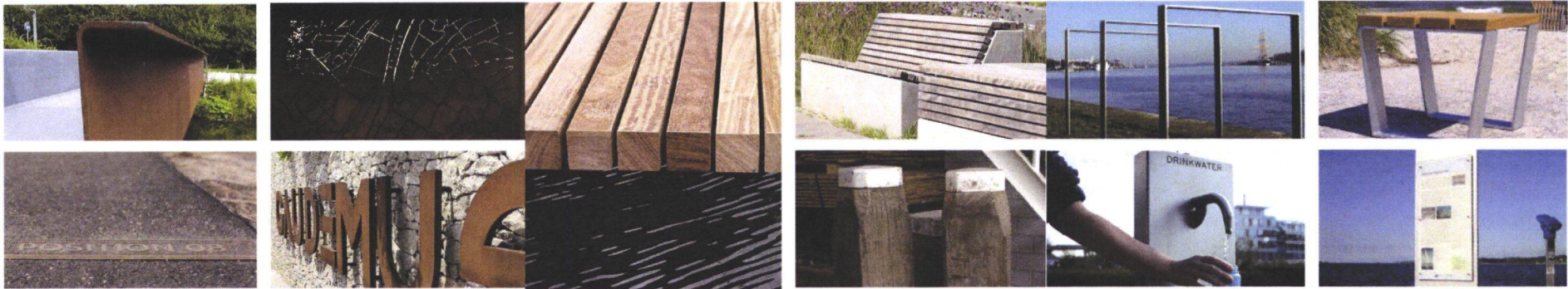
SAMENVATTING BEELDKWALITEIT



- MATERIALEN -

- BETON -

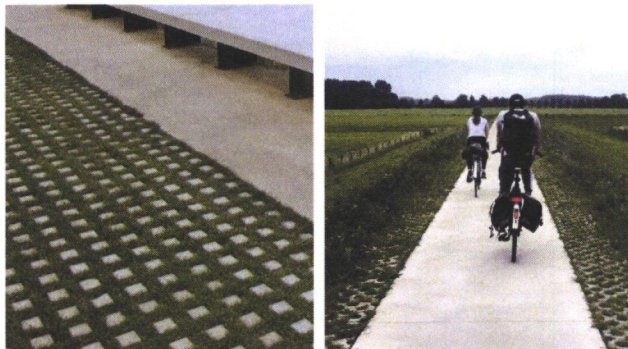
- SCHANSKORF -



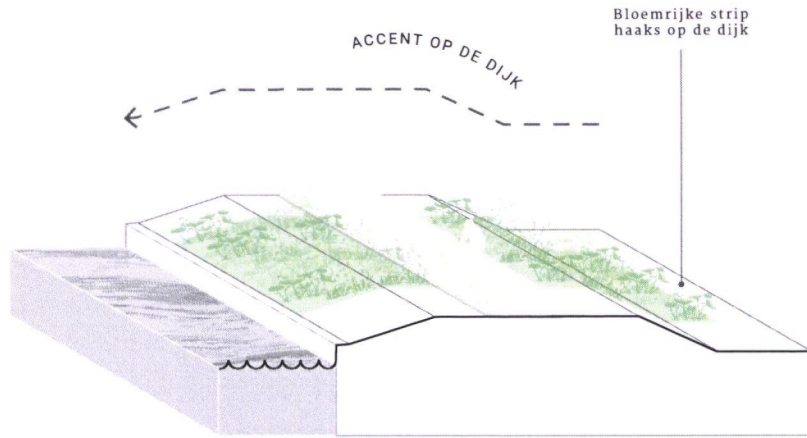
- CORTENSTAAL -

- HOUT -

- MEUBILAIR -

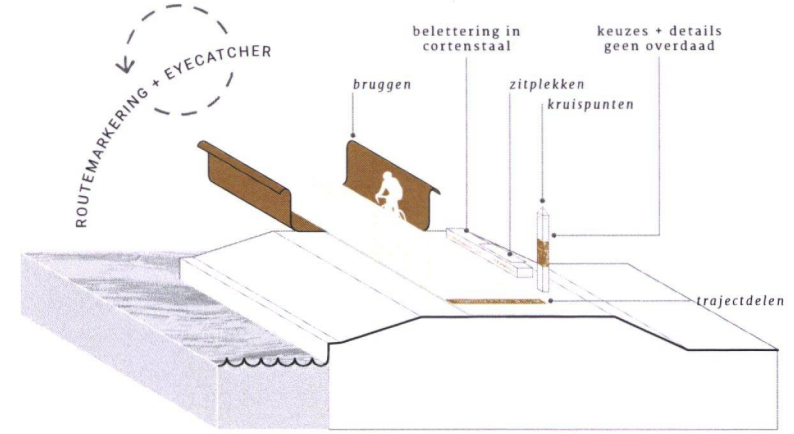


- GRASBETON -



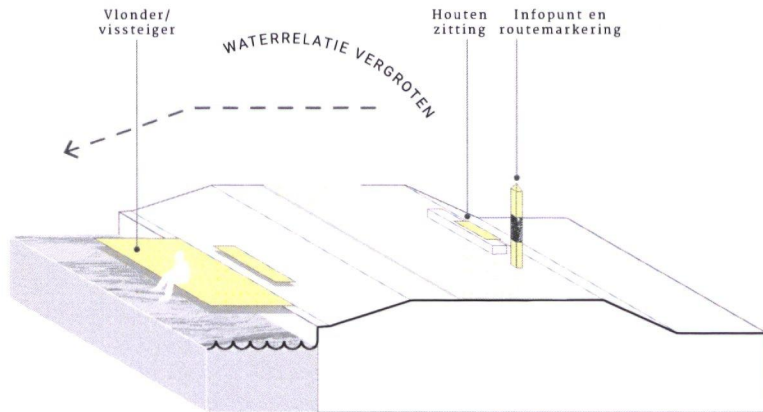
- BLOEMRIJKE STRIP -

bijzondere plek
schakelpunt
accent onderweg



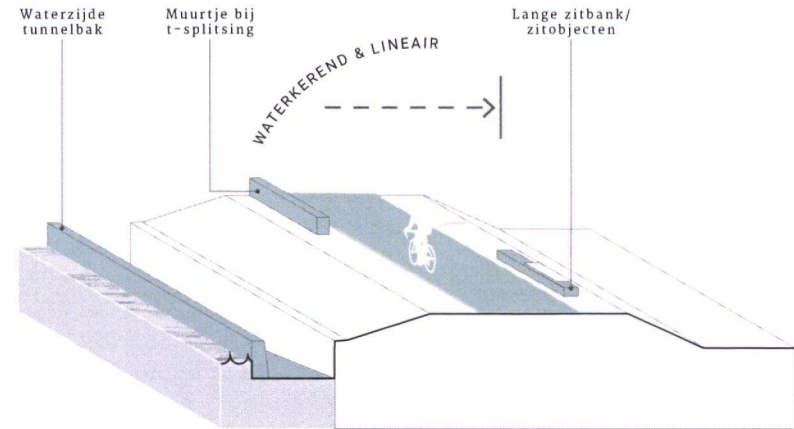
- CORTENSTAAL -

oriëntatie
belettering
begeleiding route
overbrugging



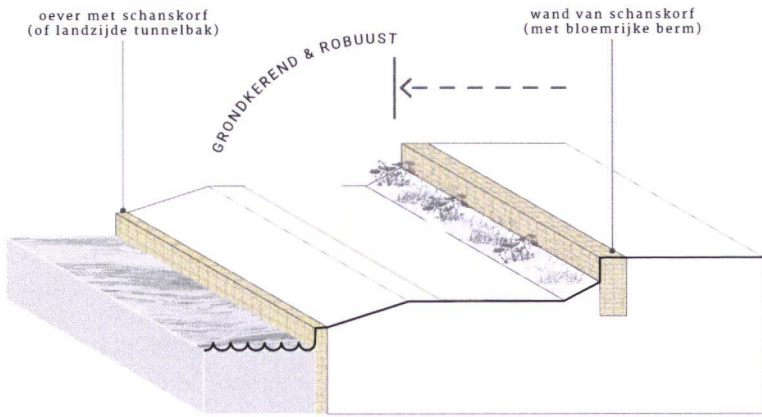
- HOUT -

comfort
beleefbaar water
meerpaal
informatief



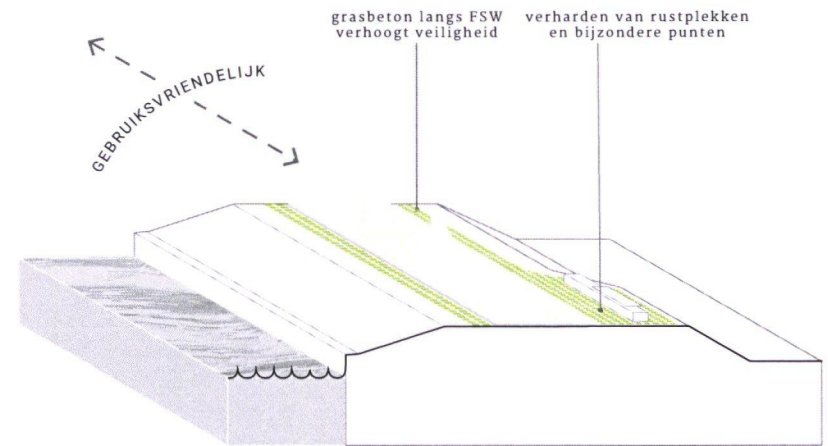
- BETON -

lijnvormig
ingebod in de dijk
liggend
gericht op het water



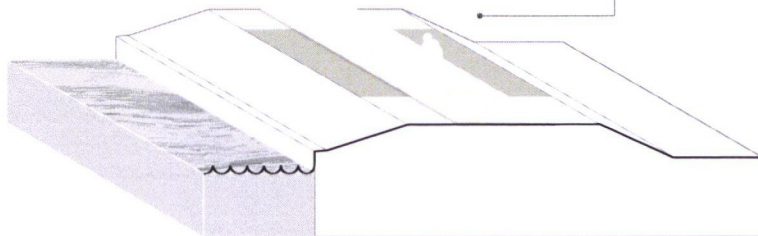
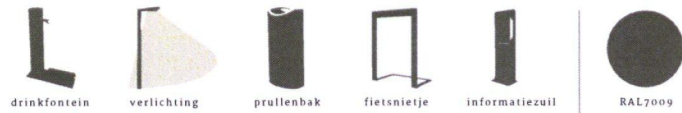
- SCHANSKORF -

kerende wand
 robuust en sterk
 gericht op het land
 opstaand



- GRASBETON -

bruikbaar
 beleefbaar
 incidenteel
 omsluit FSW



28 - MEUBILAIR -

meubilair
 zacht en aanvullend
 functioneel

H+N+
S+ +

H+N+S
Landschapsarchitecten

Bezoekadres
Soesterweg 300
3812 BH
Amersfoort

Postadres
Postbus 1603
3800 BP
Amersfoort

H+N+
S+ +

provincie Drenthe

 Gemeente Assen

Gemeente Haren 

 provincie groningen

 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Gemeente Groningen 

 Regio Groningen-Assen
STEDELIJK NETWERK

 gemeente Tynaarlo

BIJLAGE

5a

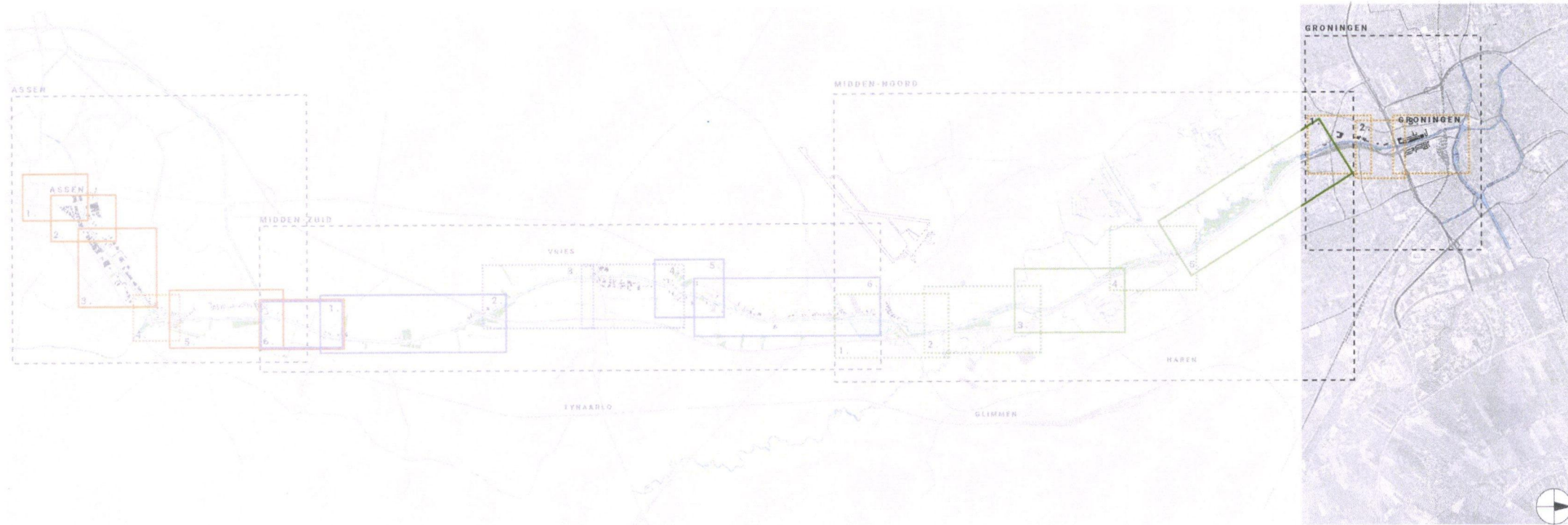
FIETSSNELWEG ASSEN-GRONINGEN

GRONINGEN

EINDBEELDSTUDIE,
RESULTAAT VERKENNINGSFASE

30 NOVEMBER 2017

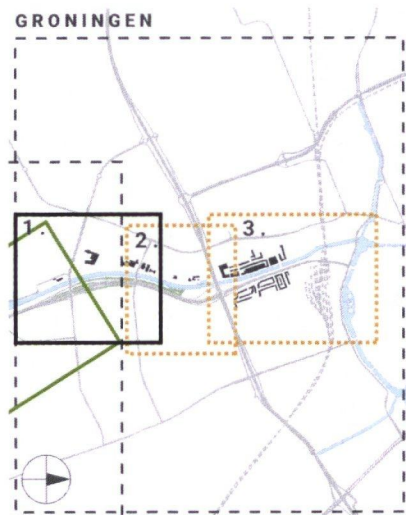
**IV. DEELGEBIED
GRONINGEN**



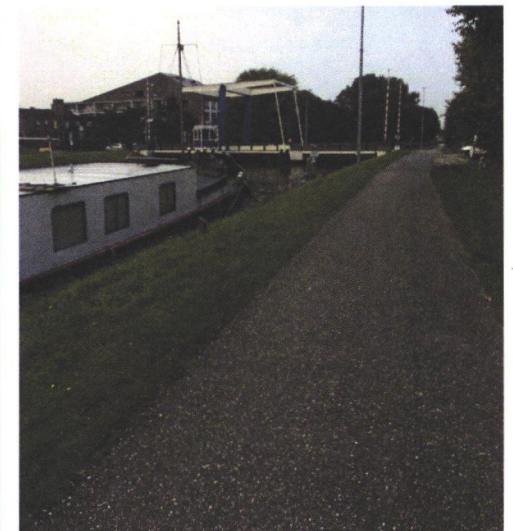
In dit deelgebied sluit de fietssnelweg aan op de bestaande en vanuit de Aanpak Ring Zuid reeds geplande fietspaden binnen de stad Groningen. Er zijn verschillende alternatieve tracés in beeld, waarbij ook naar de westelijke kanaaloever gekeken is.

DEELTRAJECT: GRONINGEN 1

VAN KETWICH VERSCHUURLAAN – VAN IDDEKINGEWEG



In dit deeltraject sluit de fietssnelweg aan op de stad. Naast overwegingen vanuit de lange lijn van de fietssnelweg zelf is het ook belangrijk hoe de omliggende woonwijken aangetakt zijn. Met de Van Ketwich Verschuurlaan en de Van Iddekingeweg moeten twee belangrijke verkeersaders gekruist worden, waarbij de eerste verreweg het zwaarst is. Daarnaast speelt de betekenis van het kanaal als openbare ruimte voor de stad, langs én op het water een rol bij de afweging. Ten zuiden van de Van Ketwich Verschuurlaan liggen aan de westoever woonschepen, ten noorden liggen er juist woonschepen op de oostoever. Beide oevers zijn reeds ontsloten door fietspaden die goed aansluiten op het stedelijke fietspadennetwerk en doorlopen tot deeltraject 2. Het pad op de westoever kent veel lokaal recreatieverkeer. Het bestaande (onverplichte) fietspad op de oostoever scheidt de woonschepen van hun tuintjes met schuren. Op de westoever ligt reeds een breder tweerichtings-fietspad (Hoornsedijk). Er zijn verschillende varianten in beeld voor dit deeltraject, zowel aan de west- als de oostzijde.



GRONINGEN 1

OVERZICHT VAN DE VARIANTEN

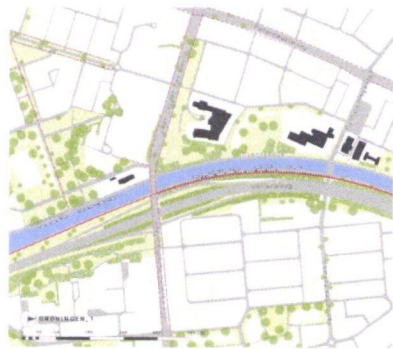
VARIANT 1.A

Aanpassen van de huidige situatie



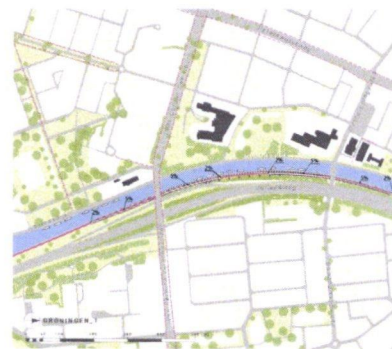
VARIANT 1.B

Fietspad doorzetten op de oostoever, gelijkvloers kruisen Van Ketwich Verschuurlaan en Van Iddekingeweg



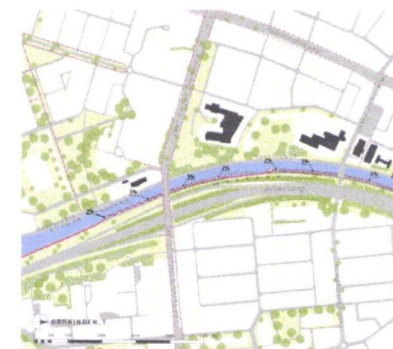
VARIANT 1.C

Fietspad doorzetten op oostoever, kruising beide wegen met fietstunnels op de plaats van de huidige kade



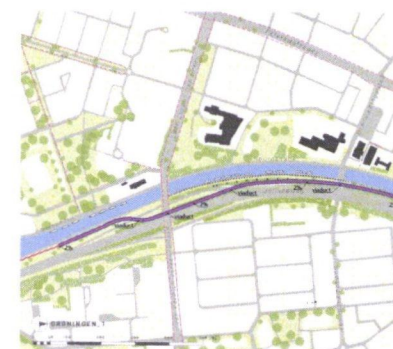
VARIANT 1.D

Fietspad doorzetten op oostoever, kruisen beide wegen door middel van tunnels in het water



VARIANT 1.E

Fietspad omhoog leiden naar talud A28



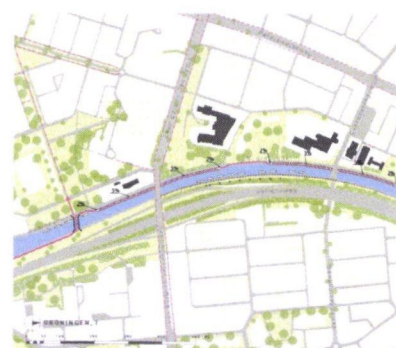
VARIANT 1.F

Oversteken naar de westoever, gelijkvloers kruisen beide wegen



VARIANT 1.G

Oversteken naar de westoever, kruising beide wegen met fietstunnels in het water



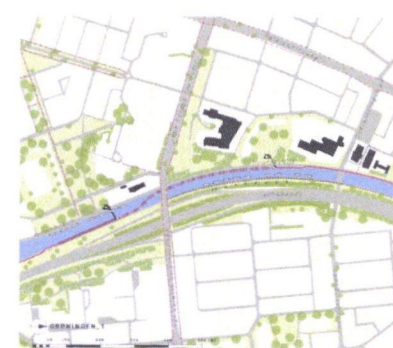
VARIANT 1.H

Oversteken naar de westoever, kruising van beide wegen met fietstunnels ter plaatse van de huidige kade



VARIANT 1.I

Oversteken van oost naar west door middel van een tunnel onder het kanaal



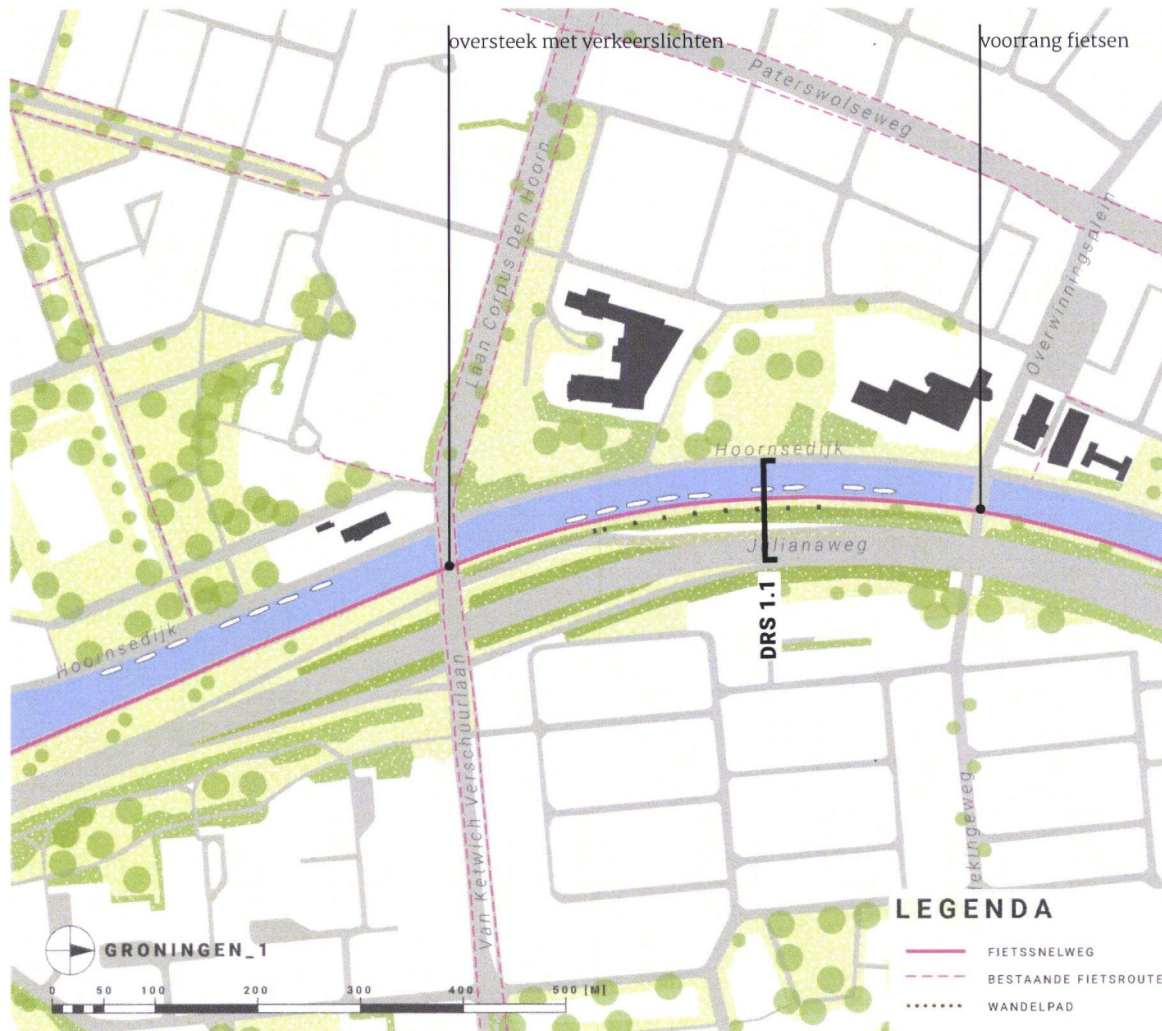
VARIANT 1.J

Fiets snelweg aan de oostzijde van de A28



GRONINGEN 1.A OMGEVING VAN KETWICH VERSCHUURLAAN - VAN IDDEKINGEWEG

PLANKAART 1.A

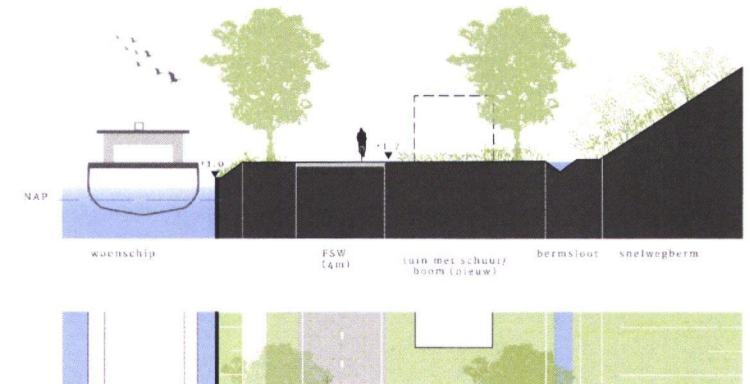


Aanpassen van de huidige situatie

- omvormen van het huidige pad op de oostelijke kanaaloever naar een 4 meter breed fietspad
- Fietspad als scheiding tussen de woonschepen en de tuinen
- Toegang tot de woonschepen via het fietspad

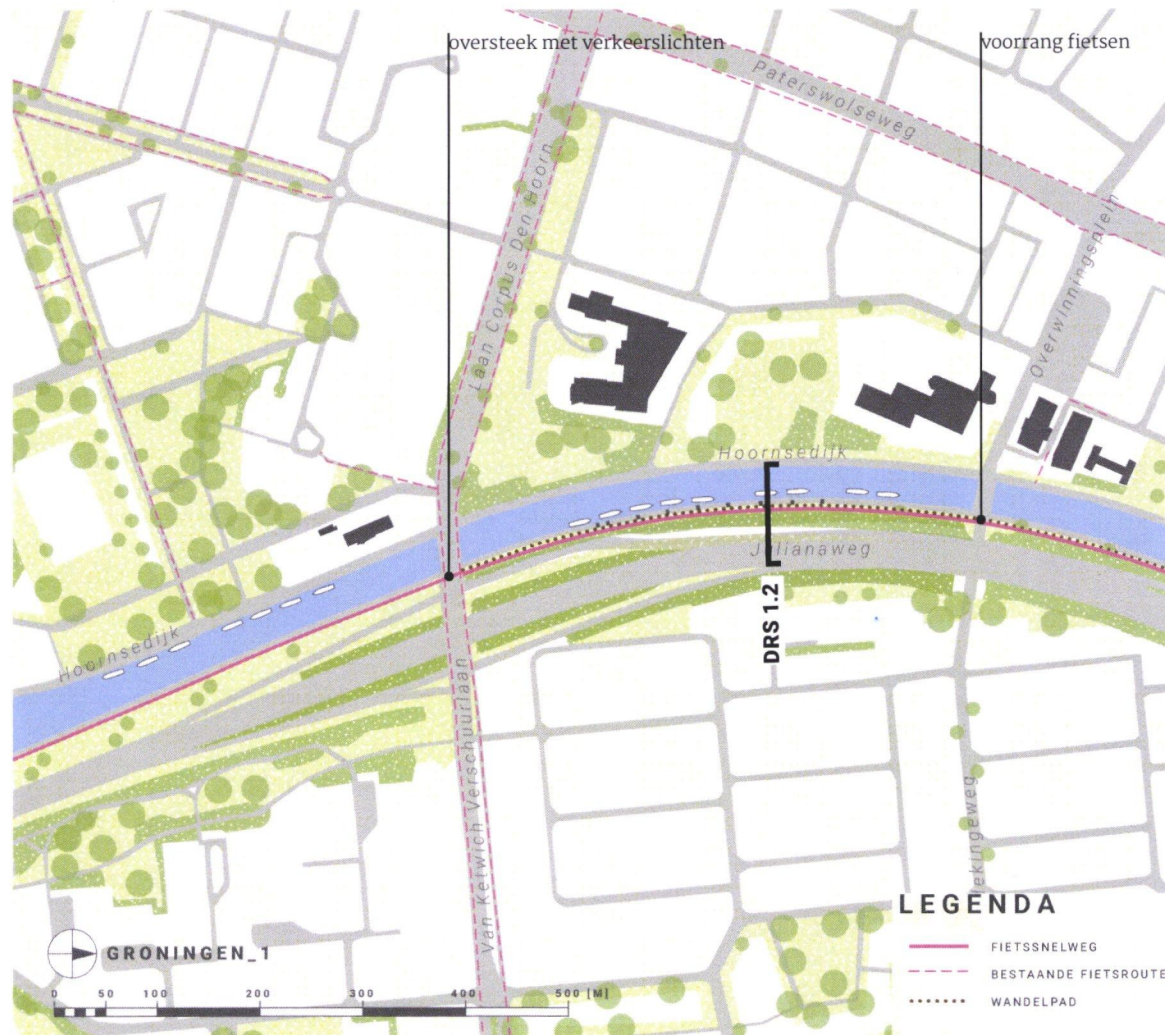
- | | |
|--|--|
| + Heldere route aan het water | - Veiligheid en toegankelijkheid vanuit woonschepen onder druk |
| + Meest rechtstreeks | - Gelijksvloers kruisen fietsers leidt tot wachten en verkeersonveiligheid |
| + Openbaar karakter oever gewaarborgd | |
| + Geen gevolgen voor ecologie en bomen | |

DOORSNEDE 1.1



GRONINGEN 1.B OMGEVING VAN KETWICH VERSCHUURLAAN - VAN IDDEKINGEWEG

PLANKAART 1.B

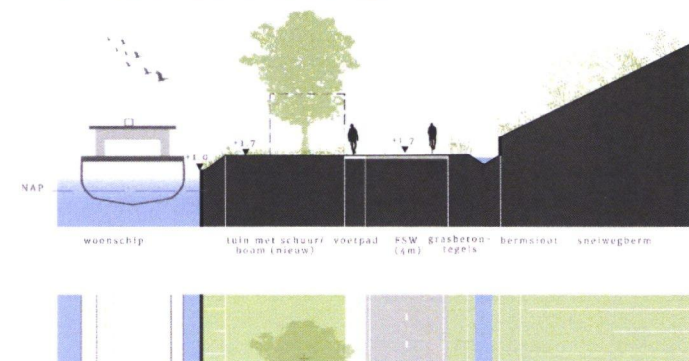


Fietspad doorzetten op de oostoever, gelijkvloers kruisen Van Ketwich Verschuurlaan en Van Iddekingeweg

- Omkeren profiel: tuinen aan het water, fietspad daar achter, i.c.m voetpad voor woonschipbewoners
- Van Ketwich Verschuurlaan oversteken met verkeerslichten
- Van Iddekingeweg oversteken met eventueel 'fietsers voorrang'. Onderzoek verschillende opties, bv: fietsrotonde of standaardprincipe fietssnelweg.

- | | |
|--|---|
| + Eenvoudige, heldere route | - Openbaar karakter oever onder druk |
| + Meest rechtstreeks | - Gelijkvloers kruisen fietsers leidt tot wachten en verkeersonveiligheid |
| + Conflict woonschepen wordt vermeden door omkering tuinen en fietspad | - Kap bomen nodig |

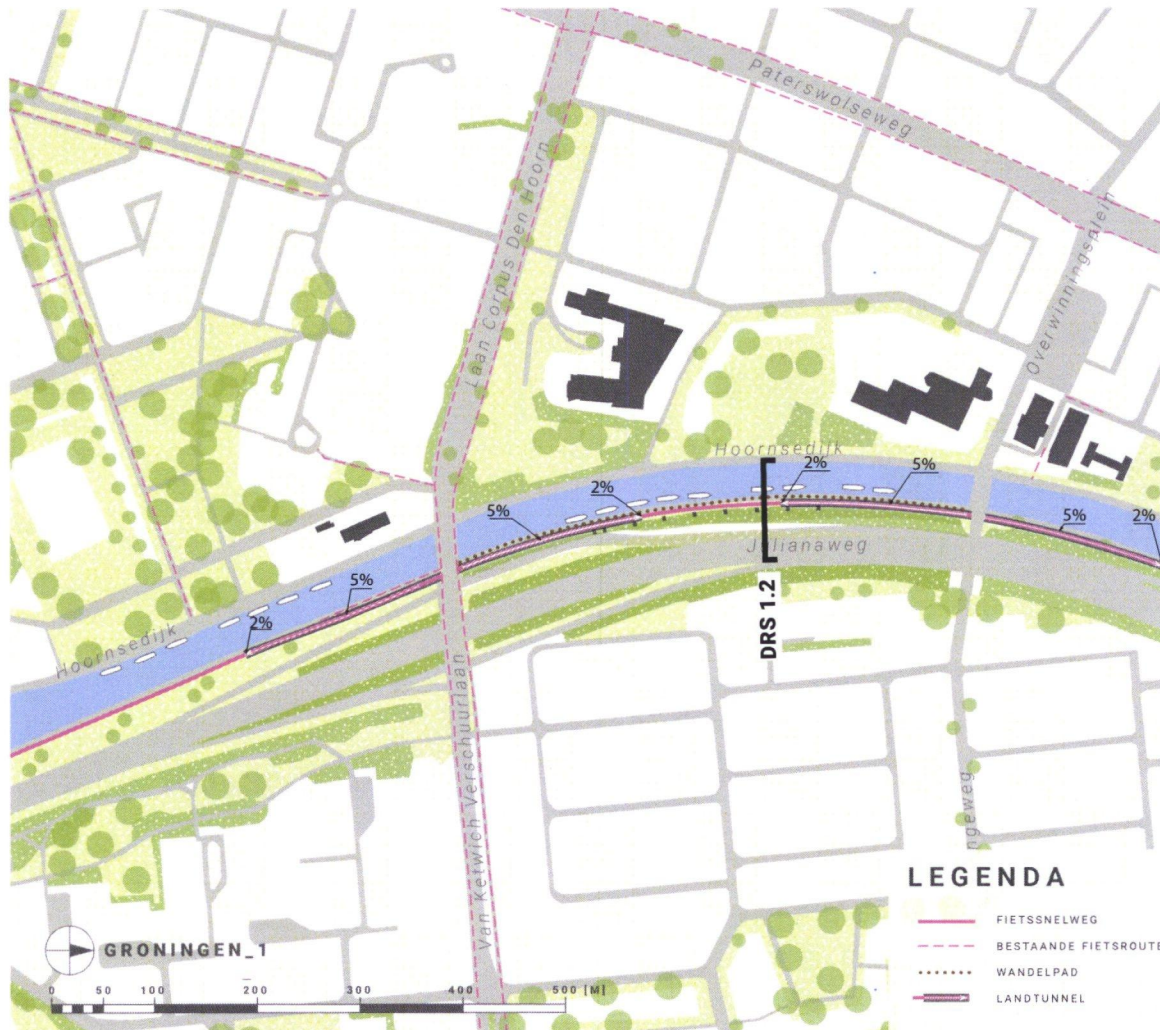
DOORSNEDE 1.2



GRONINGEN 1.C

OMGEVING VAN KETWICH VERSCHUURLAAN - VAN IDDEKINGEWEG

PLANKAART 1.C



LEGENDA

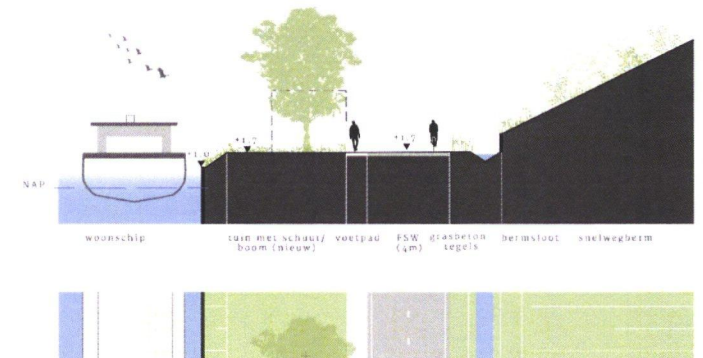
- FIETSSNELWEG
- - - BESTAANDE FIETSRROUTE
- WANDELPAD
- ▬ LANDTUNNEL

Fietspad doorzetten op oostoever, kruising beide wegen met fietstunnels op de plaats van de huidige kade

• Handhaven / heraanleg pad langs het water ter ontsluiting van de woonschepen

- | | |
|--|---|
| + Eenvoudige, heldere route | - Toegankelijkheid kade en woonschepen lastig |
| + Meest rechtstreeks | - Openbaar karakter oever onder druk |
| + Ongelijkvloers kruisen voorkomt oponthoud en is verkeersveilig | - Goede inpassing lastig |
| + Conflict woonschepen wordt vermeden door omkering tuinen en fietspad | - Kap bomen |
| | - Aantakking op stedelijk fietsnetwerk lastig |

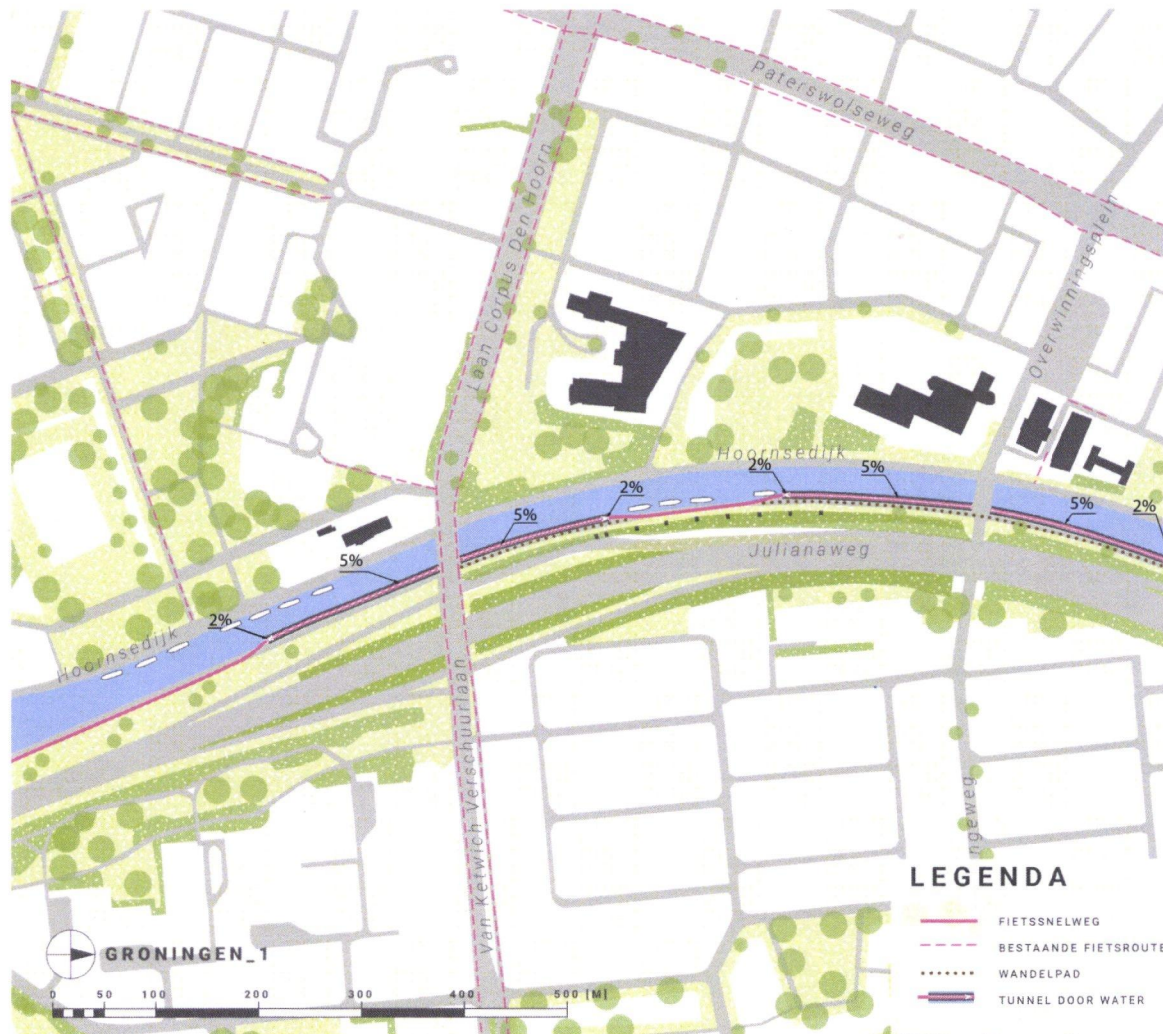
DOORSNEDE 1.2



GRONINGEN 1.D

OMGEVING VAN KETWICH VERSCHUURLAAN GRONINGEN – VAN IDDEKINGEWEG

PLANKAART 1.D



Fietspad doorzetten op oostoever, kruisen beide wegen door middel van tunnels in het water

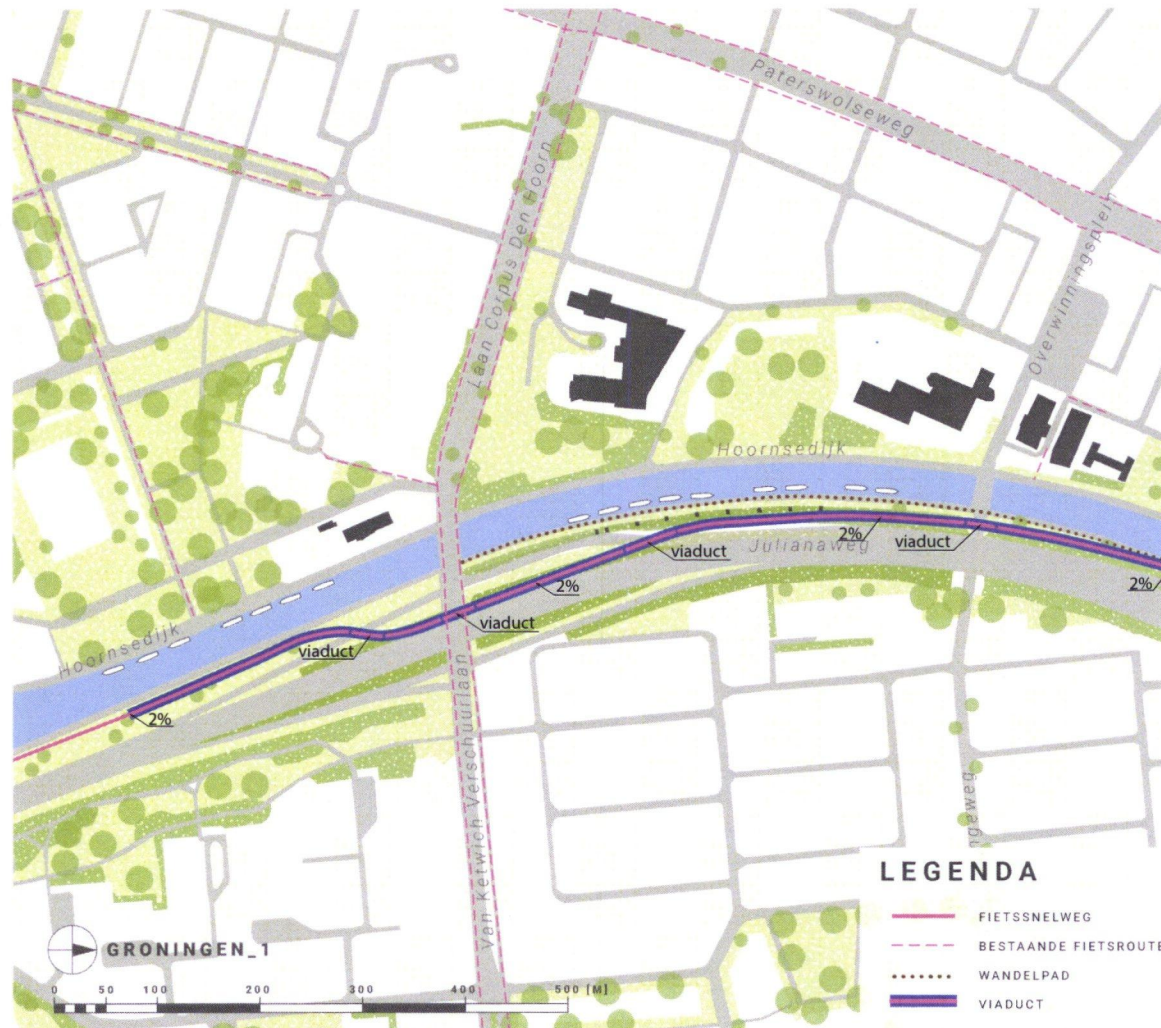
- Tunnels raken elkaar beide vanwege benodigde lengte
- Handhaven / aanhelen huidig pad op de kade
- Deel kade tussen beide tunnels kan in min of meer huidige vorm (pad tussen schepen en tuinen) gehandhaafd blijven

+ Eenvoudige, heldere route	- Niet realiseerbaar met behoud woonschepen
+ Meest rechtstreeks	- Toegankelijkheid kade en woonschepen lastig
+ Ongelijkvloers kruisen voorkomt oponthoud en is verkeersveilig	- Groot deel tuinen vervalt
	- Openbaar karakter oever onder druk
	- Onderdoorgangen bruggen voor roeiers vervallen
	- Aantakking op stedelijk fietsnetwerk lastig

GRONINGEN 1.E

OMGEVING VAN KETWICH VERSCHUURLAAN GRONINGEN – VAN IDDEKINGEWEG

PLANKAART 1.E



Fietspad omhoog leiden naar talud A28

- Kruisen aantal hoofdwegen door middel van bruggen:
 - Viaduct 1: toerit A28
 - Viaduct 2: over de Van Ketwich Verschuurlaan
 - Viaduct 3: over afrit A28
 - Viaduct 4: over Van Iddekingeweg

- | | |
|--|--|
| + Vrij eenvoudige, heldere route | - Overwinnen van grote hoogteverschillen |
| + Meest rechtstreeks | - Veel constructies nodig |
| + Ongelijkvloers kruisen voorkomt oponthoud en is verkeersveilig | - Weinig contact mogelijk met stedelijk fietsnetwerk en omgeving |
| + Goede combinatie met bestaande infrastructuur | - Kap bomen |
| | - Nadelige gevolgen ecologie |

GRONINGEN 1.F

OMGEVING VAN KETWICH VERSCHUURLAAN GRONINGEN – VAN IDDEKINGEWEG

PLANKAART 1.F



Oversteken naar de westoever, gelijkvloers kruisen beide wegen

- Aanleg nieuwe brug naast of op enige afstand van de bestaande brug
- Opwaarderen huidig fietspad op de westoever
- Van Ketwich Verschuurlaan oversteken met verkeerslichten
- Van Iddekingeweg oversteken met 'fietsers voorrang'. Onderzoek verschillende opties, bv: fietsrotonde of standaardprincipe fiets snelweg.

- | | |
|---|--|
| + Geen aanpassing oostoever met woonschepen nodig | - Discontinue fietsroute (tweemaal kruisen kanaal) |
| + Goede aansluiting op stedelijk fietsnetwerk | - Veiligheid en toegankelijkheid vanuit woonschepen westoever onder druk |
| + Sterke combinatie stedelijke route westzijde en fiets snelweg | - Gelijkvloers kruisen leidt tot wachten en verkeersonveiligheid |
| + Weinig gevolgen voor ecologie en bomen | - Nieuwe brug noodzakelijk |
| | - Veel fietsers zullen toch gebruik maken van het pad op de oostoever |

GRONINGEN 1.G

OMGEVING VAN KETWICH VERSCHUURLAAN GRONINGEN - VAN IDDEKINGEWEG

PLANKAART 1.G



Oversteken naar de westoever, kruising beide wegen met fietstunnels in het water

- Aanleg nieuwe brug op enige afstand van de bestaande brug
- Tunnels voor kruising van beide wegen aan de oever in het water (raken elkaar beide vanwege benodigde lengte)

+ Geen aanpassing oostoever met woonschepen nodig	- Discontinue fietsroute (tweemaal kruisen kanaal)
+ Goede aansluiting op stedelijk fietsnetwerk	- Veiligheid en toegankelijkheid vanuit woonschepen westoever onder druk
+ Ongelijkvloers kruisen voorkomt oponthoud en is verkeersveilig	- Nieuwe brug noodzakelijk
+ Sterke combinatie stedelijke route westzijde en fietssnelweg	- Openbaar karakter oever onder druk
	- Veel constructies nodig
	- Nadelige gevolgen ecologie
	- Veel fietsers zullen toch gebruik maken van het pad op de oostoever

GRONINGEN 1.H

OMGEVING VAN KETWICH VERSCHUURLAAN GRONINGEN – VAN IDDEKINGEWEG

PLANKAART 1.H



Oversteken naar de westoever, kruising van beide wegen met fietstunnels ter plaatse van de huidige kade

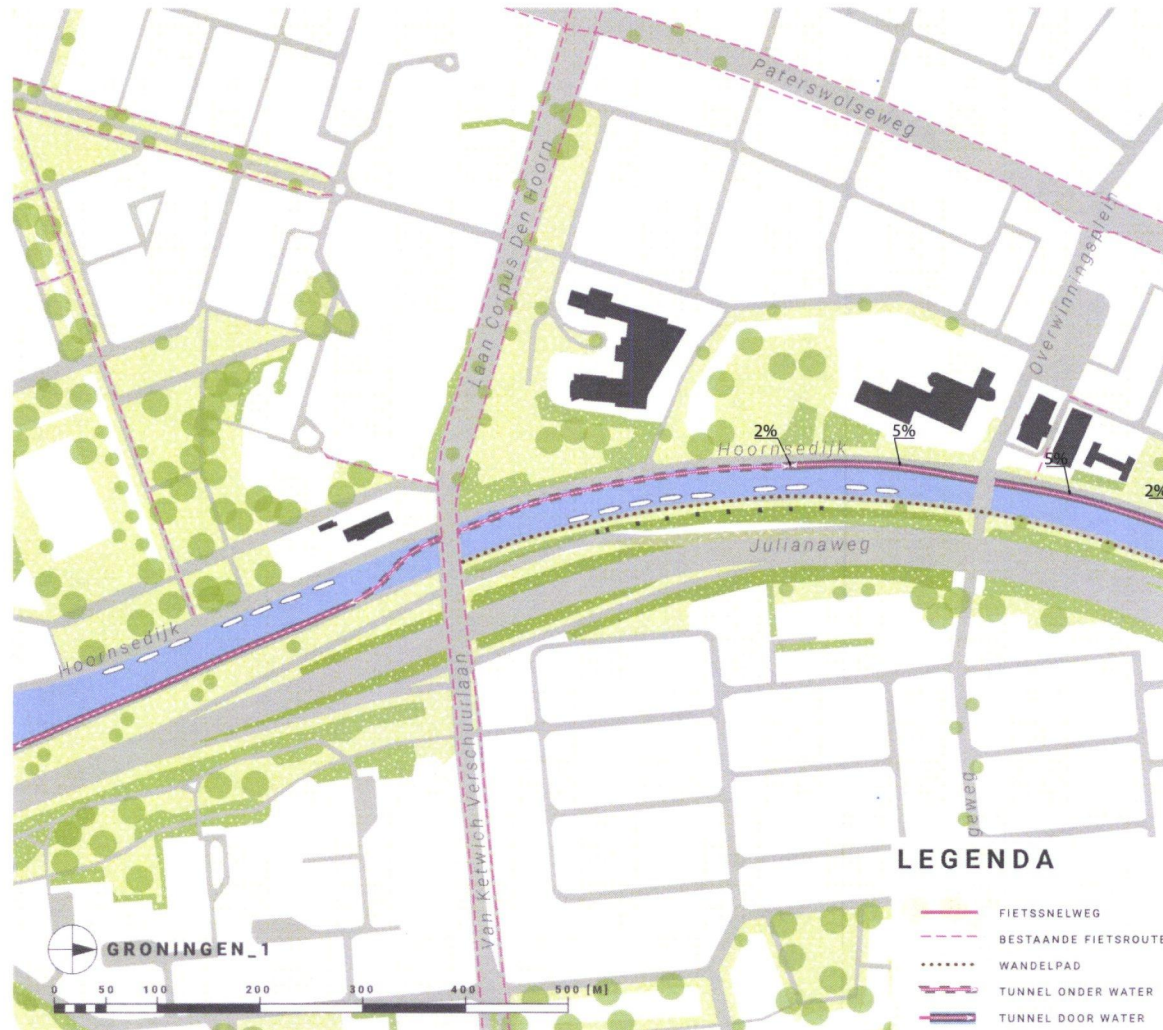
- Aanleg nieuwe brug op enige afstand van de bestaande brug
- Tunnels voor kruising van beide wegen op de plaats van de huidige kade (raken elkaar bijna vanwege benodigde lengte)

- | | |
|--|--|
| + Geen aanpassing oostoever met woonschepen nodig | - Discontinue fietsroute (tweemaal kruisen kanaal) |
| + Goede aansluiting op stedelijk fietsnetwerk | - Veiligheid en toegankelijkheid vanuit woonschepen westoever onder druk |
| + Ongelijkvloers kruisen voorkomt oponthoud en is verkeersveilig | - Nieuwe brug noodzakelijk |
| + Sterke combinatie stedelijke route westzijde en fietssnelweg | - Openbaar karakter oever onder druk |
| | - Onderdoorgangen bruggen voor roeiers vervallen |
| | - Veel constructies nodig |
| | - Goede inpassing lastig |
| | - Nadelige gevolgen ecologie |
| | - Veel fietsers zullen toch gebruik maken van het pad op de oostoever |

GRONINGEN 1.1

OMGEVING VAN KETWICH VERSCHUURLAAN GRONINGEN – VAN IDDEKINGEWEG

PLANKAART 1.1



LEGENDA

- FIETSSNELWEG
- BESTAANDE FIETSRROUTE
- WANDELPAD
- TUNNEL ONDER WATER
- TUNNEL DOOR WATER

Oversteken van oost naar west door middel van een tunnel onder het kanaal

- Aan de westoever afdalen tot de benodigde diepte in een open tunnelbak
- Oversteken van het kanaal door middel van een diep (scheepvaart) gelegen dichte tunnel
- Stijgen aan de westoever in een open tunnelbak

+ Geen aanpassing oostoever met woonschepen nodig	- Sociaal onveilig
+ Ongelijkvloers kruisen voorkomt oponthoud en is verkeersveilig	- Onaantrekkelijke fietsroute
+ Openbaar karakter oever gewaarborgd	- Haalbaarheid
+ Geen gevolgen voor ecologie en bomen	- Slechte aantakking op stedelijk fietsnetwerk
	- Veel fietsers zullen toch gebruik maken van het pad op de oostoever

GRONINGEN 1.J

OMGEVING VAN KETWICH VERSCHUURLAAN GRONINGEN – VAN IDDEKINGEWEG

PLANKAART 1.J

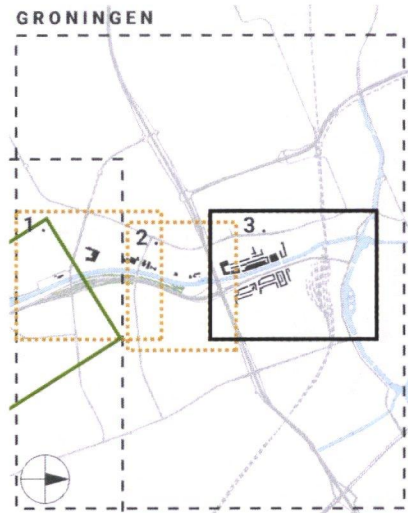


Fietssnelweg aan de oostzijde van de A28

- Van Ketwich Verschuurlaan gelijkvloers oversteken
- Gebruik maken van bestaande onderdoorgang A28 in de Van Ketwich Verschuurlaan
- Indien inpasbaar direct parallel aan A28, anders omrijroute door de wijk
- Fietspad in huidige groene zone naar het noorden leiden

- | | |
|--|--|
| + Kanaal en woonschepen worden ontzien | - Onlogische fietsroute |
| + Maakt gebruik van bestaande groene zone aan de oostzijde A28 | - Niet rechtstreeks |
| | - Gelijkvloers kruisen leidt tot wachten en verkeersonveiligheid |
| | - Niet overal is aparte fietsinfrastructuur mogelijk |
| | - Nadelige gevolgen ecologie |
| | - Kap bomen |

DEELTRAJECT: GRONINGEN 2 VAN IDDEKINGEWEG – RING / N7



Ten opzichte van deeltraject 3 is de situatie op de oostoever relatief eenvoudig: de fietssnelweg kan gerealiseerd worden door verbreding van het bestaande fietspad dat aansluit op de plannen voor Ring Zuid. Verder naar het noorden wordt hier reeds in een voldoende breed fietspad voorzien inclusief goede doorgang onder de N7. Verder naar het noorden sluit dit fietspad aan op de Parkweg en op de toekomstige herontwikkeling van de stationsomgeving (variant 2a)

Ook op de westoever is tussen de Van Iddekingeweg en de N7 reeds een fietspad aanwezig, dat verbreed zou kunnen worden als fietssnelweg. Met een bocht achter het gebouw van de roeivereniging sluit dit fietspad via de Laan van de Vrede aan op het Hoornsediëp (variant 2b). De situatie rond de roeivereniging én het gebruik voor coaching van de roeiers is een aandachtspunt bij beide oevers.



Kanaaldijk naast berm A28, onderdoorgang Ring Zuid



Fietspad bij Brailleweg (t.h.v. roeivereniging), aanloop onderdoorgang

GRONINGEN 2 OVERZICHT VAN DE VARIANTEN

VARIANT 2.A West en oost van A28



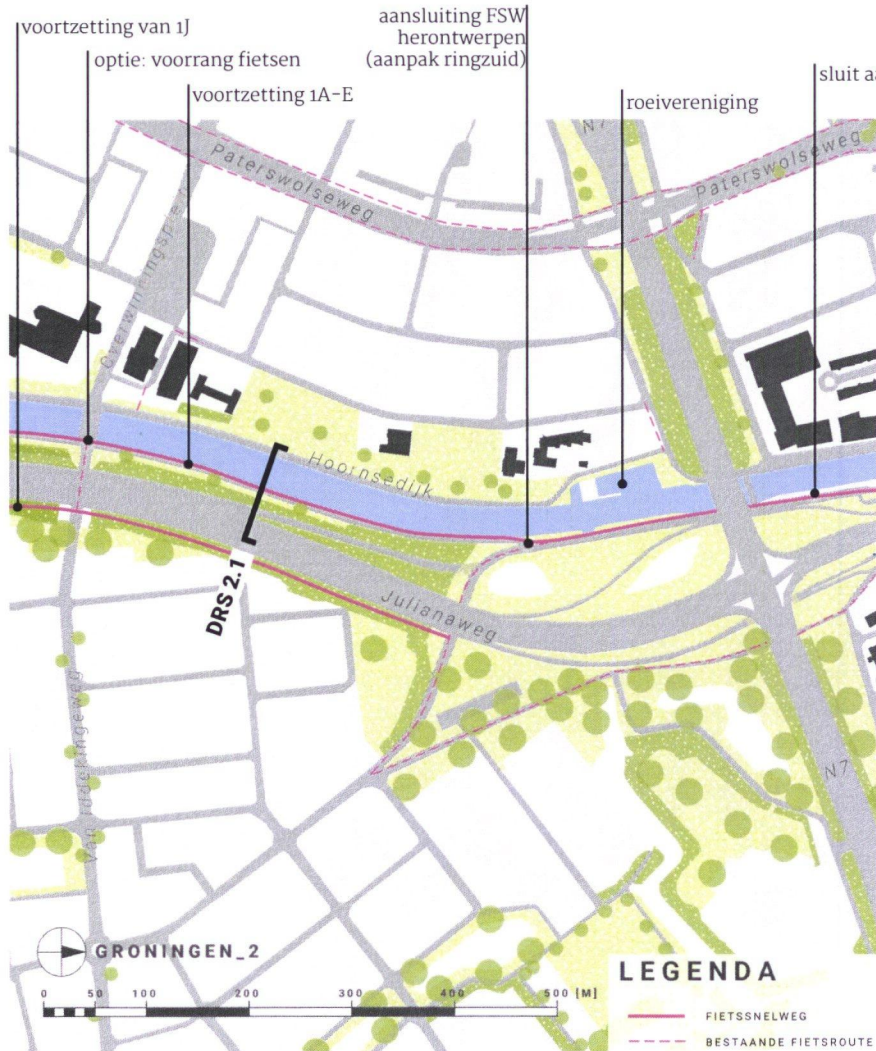
VARIANT 2.B Westzijde kanaal



GRONINGEN 2.A

VAN IDDEKINGEWEG - RING / N7

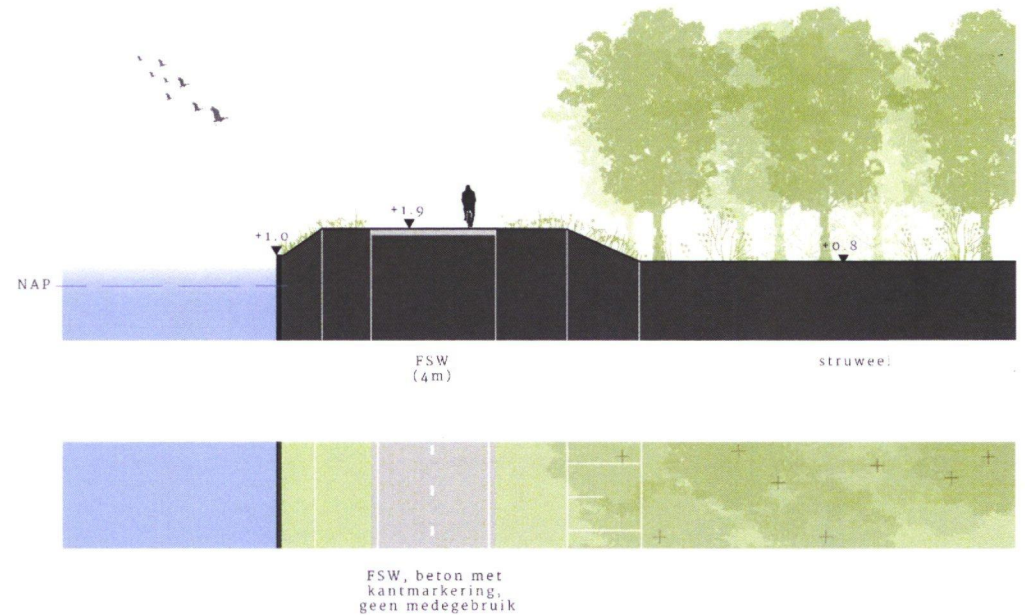
PLANPLANKAART 2.A



West en oost van A28

+ Maakt goed gebruik van geplande paden Ring Zuid

DOORSNEDE 2.1



GRONINGEN 2.B VAN IDDEKINGEWEG - RING / N7

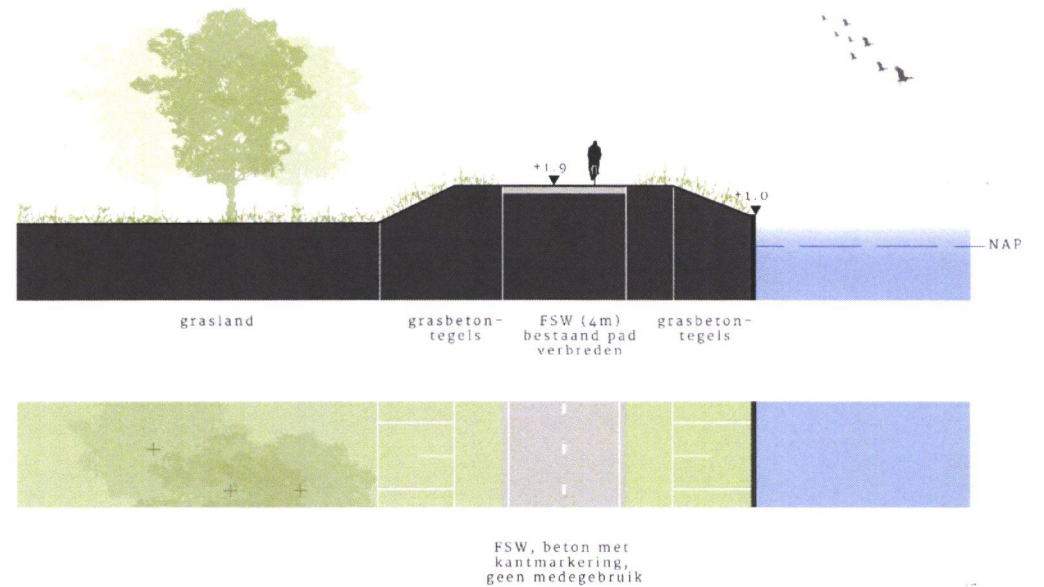
PLANPLANKAART 2.B



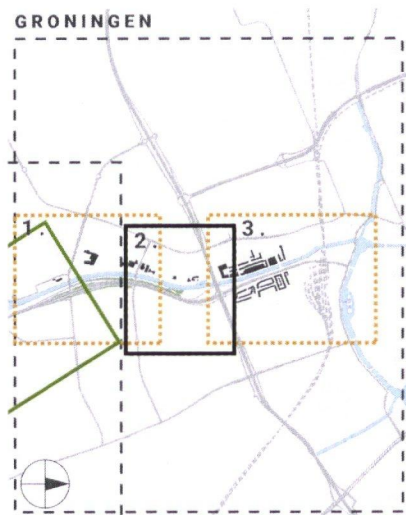
Westzijde kanaal

- + Sluit goed aan op bestaande padenstructuur
- Verder naar het noorden moet pad weer naar oostoever: gebrek aan continuïteit route

DOORSNEDE 2.2



DEELTRAJECT: GRONINGEN 3 RING / N7 – STATION



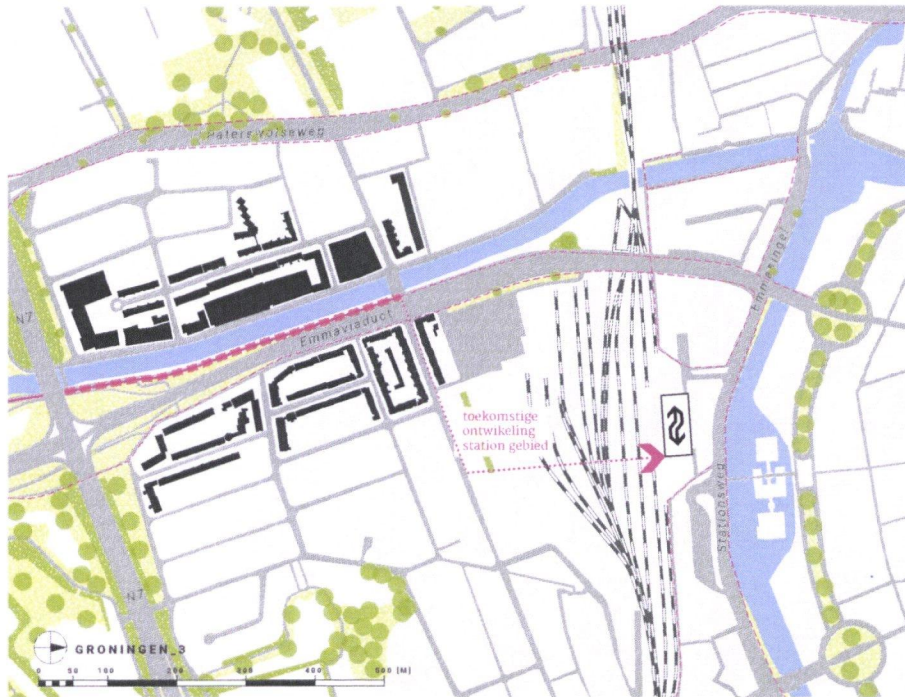
Op de oostoever is met de Aanpak Ring Zuid reeds voorzien in goede fietspaden die aansluiten op de in de toekomst te herontwikkelen stationsomgeving (variant 3a)

Op de westoever ligt het Hoornsediëp, een stadsstraat met gemengd gebruik en nu al een drukke fietsroute. Langs het Hoornsediëp liggen woningen en winkels en er wordt ook geparkeerd. In het geval van een fietssnelweg op de westoever moet bij de Parkweg het kanaal overgestoken worden richting het Hoofdstation (variant 3b).



GRONINGEN 3 OVERZICHT VAN DE VARIANTEN

VARIANT 3.A
Oostzijde kanaal

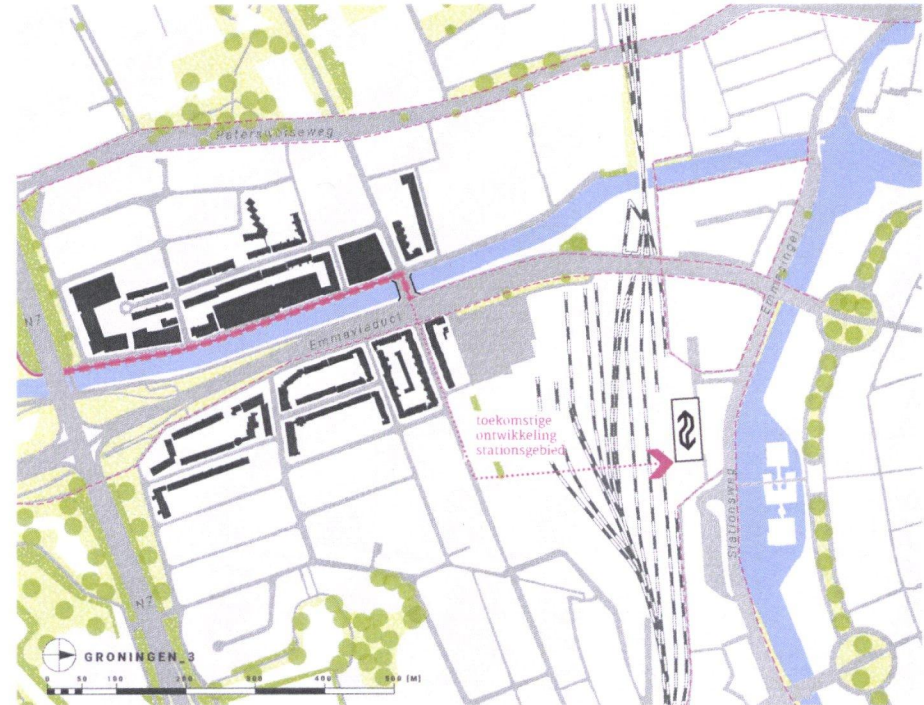


+ Maakt goed gebruik van geplande paden Ring Zuid

LEGENDA

- FIETSSNELWEG
- - - GEDEELD GEBRUIK
- - - BESTAANDE FIETSRUTE
-  TREINSTATION

VARIANT 3.B
Westzijde kanaal



+ Medegebruik fietsers in woonstraat
- Pad moet weer naar oostoever: gebrek aan continuïteit route

LEGENDA

- FIETSSNELWEG
- - - GEDEELD GEBRUIK
- - - BESTAANDE FIETSRUTE
-  TREINSTATION
-  BRUG

H+N+
S+ +

H+N+S
Landschapsarchitecten

Bezoekadres
Soesterweg 300
3812 BH
Amersfoort

Postadres
Postbus 1603
3800 BP
Amersfoort