

Raadsvoorstel



Onderwerp **Definitief Ontwerp Fietspad Midscheeps**

Registratienr. 6082252 Steller/telnr. Gerd Boerema/ 8998 Bijlagen 2

Classificatie Openbaar Geheim

Vertrouwelijk

Portefeuillehouder

De Rook

Raadscommissie

B&V

Langetermijn agenda
(LTA) Raad

LTA ja: Maand maart

Jaar 2017

LTA nee: Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit het Definitief Ontwerp fietspad Midscheeps vast te stellen.

Samenvatting

De verbetering van het fietspad Midscheeps is opgenomen in de Fietsstrategie 2015-2025. Doel van de fietsstrategie is onder meer om het fietsnetwerk in de stad te verbeteren en waar mogelijk aan te sluiten op regionale fietsstructuren. Het fietspad Midscheeps sluit aan op de Fietsroute Plus van en naar Ten Boer.

Samen met de bewonersorganisatie Scheepsraad en de Fietsersbond is eerst gekeken op welke plekken het fietspad verbeterd kan worden. Alle partijen kwamen tot dezelfde verbeterpunten voor het fietspad. Belangrijk uitgangspunt voor de fietsverbinding Midscheeps is dat de fiets overal voorrang krijgt. Dit heeft ook de voorkeur van de Scheepsraad en de Fietsersbond. Het OV-bureau/Q-buzz ziet voor Loefzijde, gezien de bijzondere verkeerskundige aansluiting op Midscheeps ook een meerwaarde voor de fietsers in de voorrang.

Voor drie plekken zijn voorlopige ontwerpen gemaakt:

1. Oversteek Lijzijde.
2. Oversteek Loefzijde .
3. Verbeterpunten Lichtboei.

Deze ontwerpen zijn op 7 december 2016 tijdens een inloopbijeenkomst besproken met belanghebbenden. Op een aantal kleine verbeterpunten na, waren alle belanghebbenden erg positief over de ontwerpen. Waar mogelijk zijn de verbeterpunten verwerkt in de nu voorliggende definitieve ontwerpen.

B&W-besluit d.d.: 24 januari 2017

Aanleiding en doel

De fietsstrategie 2015-2025 is de aanleiding geweest voor dit project. Doel van de fietsstrategie is de fiets letterlijk en figuurlijk meer ruimte te geven. Zo gaan we door met het verbeteren van de bestaande fietsvoorzieningen, met bredere fietspaden, nieuwe fietsverbindingen en grotere stallingen. Maar ook met gedragsbeïnvloeding en door meer en beter gebruik te maken van het zelforganiserend en lerend vermogen van onze fietsers. We geven kwaliteitsimpulsen, bieden alternatieven en proberen het gedrag te beïnvloeden. Innovatieve oplossingen staan voorop, denk aan de combinatie van ICT en fietsen: Smart Cycling City. Innovatie kan ons namelijk een stap verder brengen waar traditionele oplossingen niet meer doeltreffend zijn.

Samen met de provincie Groningen en de Regio Groningen-Assen willen we het fietsgebruik van en naar de stad verder stimuleren. Daarom zetten we gezamenlijk in op de aanleg van Fietsroutes Plus: hoogwaardige fietspaden waarbij de fietser extra kwaliteit wordt geboden op de aspecten comfort, verkeersveiligheid en doorstroming. De aanleg hiervan levert naar verwachting een grote bijdrage aan de verbetering van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto, maar ook aan de verkeersveiligheid voor fietsers. Bovendien past de aanleg van Fietsroutes Plus prima in het beleid ten aanzien van de e-bike.

De Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer wordt aangelegd via de Stadsweg tussen Ten Boer en Groningen. Ter hoogte van de gemeentegrens sluit de Fietsroute Plus via een nieuw fietspad (de zogeheten 'vorktand zuid') rechtstreeks aan op het fietspad Midscheeps door de wijk Lewenborg. Fietsers tussen onder meer Ten Boer en Groningen kunnen op deze manier de verkeerslichten langs de provinciale weg N360 en de Rijksweg in Groningen vermijden (ontvlechting). Tevens ontstaat hiermee, in combinatie met het gebruik van de fietsroute langs het Eemskanaal in plaats van het Damsterdiep, een nieuwe Slimme Route tussen Ten Boer en Groningen.

Tijdens het inspraakproces rond de Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer hebben wij vanuit de wijk Lewenborg een aantal verbeterpunten ontvangen die het fietspad Midscheeps verkeersveiliger en comfortabeler moeten maken. Het gaat dan onder andere om de fietsoversteek Lijzijde (bij winkelcentrum Lewenborg) en de aanleg van een ontbrekend stukje fietspad tussen Midscheeps en de Stadsweg ter hoogte van de Bakboordswal.

Wij hebben u op 9 november 2016 geïnformeerd over het Voorlopig Ontwerp voor het fietspad Midscheeps. Het nu ter besluitvorming aanbieden van het Definitief Ontwerp komt overeen met de procesafspraken fietsprojecten zoals wij u daar op 6 oktober 2016 over hebben geïnformeerd.

Kader

Op 22 april 2015 heeft uw raad de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 vastgesteld en op 24 juni 2015 het bijbehorende uitvoeringsprogramma. De Fietsstrategie, die is opgebouwd uit vijf deelstrategieën, is ons antwoord op de ontwikkelingen die op de stad af komen. De fiets kan en moet hieraan een belangrijke bijdrage leveren.

Argumenten en afwegingen

We zijn met de Scheepsraad en de Fietsersbond gestart met het in beeld brengen van de plekken waar het fietspad Midscheeps qua veiligheid en comfort kan worden verbeterd. Gezamenlijk zijn we tot de conclusie gekomen dat op drie punten het fietspad Midscheeps kan worden verbeterd.

1. Kruising Midscheeps met Lijzijde (Winkelcentrum Lewenborg).
2. Kruising Midscheeps met Loefzijde.
3. Kruising Lichtboei met Vaargeul (tussen Bakboordswal en Stadsweg).

Voor deze drie locaties zijn vervolgens schetsontwerpen opgesteld. Samen met de Scheepsraad en de Fietsersbond zijn de verschillende schetsontwerpen tot een Voorlopig (voorkeurs) Ontwerp gebracht, waarbij voor Loefzijde nog twee varianten waren.

Voor Lijzijde waren bijvoorbeeld ook ontwerpvarianten in beeld waarbij de fiets niet in de voorrang zat. Midscheeps sluit echter aan op de Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer, waar de fiets bij alle kruispunten voorrang heeft. Om deze reden ligt het voor de hand om hiervoor bij het fietspad Midscheeps ook te kiezen. Uiteraard zal de oversteek verkeersveilig worden uitgevoerd, waarbij extra aandacht is gegeven aan de zichtbaarheid van fietsers voor auto's. Om deze reden stellen we voor om één parkeerplaats op het parkeerterrein bij het winkelcentrum om te vormen naar laag groen. Verder brengen we ook bromfietsdrempels aan op het fietspad, om te voorkomen dat brommers/E-bikes met te grote snelheid oversteken. Een dergelijke drempel brengen we ook bij de oversteek Loefzijde aan.

Voor de Lichtboei waren meerdere varianten in beeld. Het ging hierbij onder meer om een fietsstraat zoals de Bessemoerstraat en om een variant met beperkte aanpassingen, waarbij alleen de voorrang van de fietsers wordt geregeld. Gezien de beperkte financiële middelen is een fietsstraat niet mogelijk.

Op 7 december 2016 zijn de voorlopige ontwerpen op een inloopbijeenkomst met bewoners/belanghebbenden besproken. De meeste bewoners hadden voor Loefzijde een voorkeur voor de meest groene variant. Deze voorkeur hebben we over genomen in het definitief ontwerp voor Loefzijde, waardoor er vijf extra bomen kunnen worden aangeplant. De nu voorliggende definitieve ontwerpen (zie bijlage 2) kunnen binnen het door u vastgestelde krediet worden gerealiseerd.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Zowel de opdracht (probleemstelling) als de nadere ontwerpstappen zijn samen met de bewonersorganisatie Scheepsraad en de Fietsersbond tot stand gekomen. De Voorlopige Ontwerpen zijn tijdens een inloopbijeenkomst toegelicht aan de Lewenborgers en andere belanghebbenden. Zo'n 25 á 30 belangstellenden hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Zij hebben 11 reacties ingediend. Het reactierapport is in bijlage 1 opgenomen.

Alle bezoekers van de inloopmarkt waren enthousiast over de plannen en vinden dit een goede aanvulling op het stedelijk fietsnetwerk. Geconcludeerd kan worden dat er groot draagvlak voor de verbeteringen aan de fietsverbinding Midscheeps is.

Financiële consequenties

De maatregelen worden gedekt uit het uitvoeringsplan Fietsstrategie 2015-2025. De totale kosten zijn geraamd op € 370.000,-. Dit bedrag is onderverdeeld in € 300.000 uit de intensiveringsmiddelen en € 70.000,- uit de kleine verkeersmaatregelen Fiets. Uw raad heeft deze financiële middelen reeds ter beschikking gesteld.

Overige consequenties

Er zijn geen overige consequenties voorzien.

Vervolg

Na vaststelling van het definitief ontwerp fietspad Midscheeps zal worden gestart met de besteksvorbereidingen. Het is de verwachting dat komende zomer de maatregelen kunnen worden uitgevoerd.

Lange Termijn Agenda

Het DO fietspad Midscheeps staat op de LTA van maart 2017.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

Bijlage 1 Reactierapport

nr.	reactie	antwoord
1.	<p>Mooi plan, aandachtspunten, gladheid kruising Midscheeps/Loefzijde, fietsers gaan hier onderuit</p> <p>Fietspad kruist een schoolroute richting Swoalstee</p>	<p>De toe te passen materialen voldoen aan de stroefheidseisen die aan verharding en markeringen worden gesteld.</p> <p>Om snelheid van fietsers op het fietspad bij Loefzijde te remmen zal nog een 'bromfiets' drempel worden aangelegd. Dergelijke drempels komen ook bij de oversteek Lijzijde.</p>
	<p>Graag meer bomen/groen</p>	<p>Variante 2 Loefzijde voorziet in toevoeging van meer groen. Gelet op de voorkeur van de bewoners voor variant 2 zal de gemeenteraad worden voorgesteld om voor deze variant te gaan.</p>
2.	<p>voorkeur voor variant 2 Loefzijde, dan blijven de bomen staan</p>	<p>Bedankt voor het doorgeven van uw voorkeur.</p>
	<p>Kruising Kluisgat/Loefzijde. Is 30km logischer dat rechts hier voorrang krijgt</p>	<p>In het plan gaan we ervan uit dat de fietsers langs de route Midscheeps (tussen de Noorddijkterweg en Stadsweg) overal in de voorrang komt.</p>
	<p>Variante Lichtboel: Bij verlagings plateau, moet er wel een drempel in de Vaargeul komen.</p>	<p>Vanuit verkeersveiligheid is het niet noodzakelijk om een drempel in Vaargeul te realiseren. Het is een 30km gebied met veel afslagen die de snelheid voldoende naar beneden halen.</p>
	<p>Er is veel kap geweest. Graag nieuwe bomen planten</p>	<p>Het onderhoudsplan van Stadsbeheer waardoor bomen zijn gekapt voorziet ook in de aanplant van nieuwe (duurzame) bomen.</p>
	<p>Bij rotonde, merendeel fietsers steekt geen hand uit bij afslaan.</p>	<p>Helias is dit gedrag waarop de gemeente geen invloed heeft.</p>
3.	<p>voorkeur voor variant 2 Loefzijde, dan blijven de bomen staan</p>	<p>Bedankt voor het doorgeven van uw voorkeur.</p>
	<p>De drempel vlak voor de afslag Vaargeul zou eigenlijk verderop moeten liggen.</p>	<p>Vanuit verkeersveiligheid is het niet noodzakelijk om een drempel in Vaargeul te realiseren. Het is een 30km gebied met veel afslagen die de snelheid voldoende naar beneden halen.</p>
4.	<p>Aansluiting Loefzijde. Maak van het geheel een plein. Er wordt hard gereden richting de zwemschool over Anker en men gaat snel de bocht om richting de scholen. Dit is ook ivm de kruisenden fietsers. Maak ook een drempel om op het plein te komen.</p>	<p>Het maken van een 'verkeersplein' zorgt niet voor een grotere verkeersveiligheid. Wel komt er een bromfietsdrempel in het fietspad bij Loefzijde waardoor fietsers getuendend worden op kinderen die naar de Swoalstee lopen. We verwachten dat variant 2 Loefzijde voldoende verkeersveiligheid toevoegt aan het gebied.</p>
	<p>Maak het pleinje minder grijs, bijvoorbeeld rode klimkers als bij het winkelcentrum</p>	<p>Qua materialisering sluit de nieuwe toevoeging aan bij de bestaande situatie. Een complete herinrichting plaatst niet binnen het budget voor het project.</p>
	<p>Behoud het groene karakter van het plein of breidt het uit.</p>	<p>Variante 2 voorziet in toevoeging van meer groen.</p>
	<p>Bij het winkelcentrum mooie bomen langs de waterkant en de parkeerplaats planten.</p>	<p>Het ontwerp zoals dat bij de realisatie van de singel is uitgevoerd voorziet niet in bomen langs dit gedeelte van de singel. Dit omdat er optimaal uitzicht over de singel hoort te zijn. Om deze reden planten we geen extra bomen bij het winkelcentrum.</p>
5.	<p>Midscheeps/Loefzijde/Kluisgat. Ik ben bang dat het een snelweg voor fietsers, snorbrommers en elektrische fietsers wordt. Snelheidslimiet duidelijker en controle daarvan. Verder snelheid beperkende maatregelen treffen.</p>	<p>Het kruispunt Midscheeps/Lijzijde voorziet in snelheidsbeperkende maatregelen voor de fiets. Daarnaast nemen we nu ook in het ontwerp voor Loefzijde een snelheidsbeperkende drempel in het fietspad op. Verder dient iedere verkeersdeelnemer zich uiteraard te houden aan geldende snelheid.</p>
6.	<p>Fietsstrook (bij Smulcorner) iets breder maken om meer ruimte voor het verkeer (o.a.) bus te maken.</p>	<p>De fietsstroken zullen 1.75 meter breed worden. Hierdoor ontstaan er een fietsstrook die voldoende breed is voor een 30 km gebied.</p>
7.	<p>Voorkeur voor variant 1 Loefzijde. Fietspad is prima. Probleem is dat inritconstructie vanuit Anker slecht zicht op Loefzijde is. In deze variant is de inritconstructie mooi doorlopend voor voetgangers. Geen verstoring door zebrapad. Graag duidelijk stopstrepen voor verkeer uit Anker en Kluisgat</p>	<p>De voorrangssituatie is bij een inritconstructie duidelijk. Verkeer uit een inrit moet voorrang verlenen. We delen wel uw mening dat de inrit ook het Anker bijzonder is vormgegeven. Dit is ontstaan bij de bouw van de nieuwe woningen aan het Anker. Helias is het binnen de financiële mogelijkheden niet mogelijk om een andere inritconstructie te maken. Met de keuze voor variant 2 Loefzijde vinden er geen aanpassingen aan de inritconstructie plaats.</p>
	<p>Fietspad Midscheep in de bocht met Midscheeps. Fietsers gaan daar rechtdoor over stoep/parkeerplaatsen en volgen niet het fietspad naar Lijzijde. Is daar een oplossing voor?</p>	<p>Dit ongewenste gebruik van met name het trottoir is helaas alleen te voorkomen indien er fysieke maatregelen worden getroffen. Gelet op de inrichting van het winkelcentrum is dat een grote opgave, omdat alles gelijk/loers is. Bovendien blijft het naar de winkels toe de korte route.</p>
8.	<p>Loefzijde voorkeur voor variant 1 omdat deze groener is. Overige planonderdelen zijn OK.</p>	<p>Bedankt voor het doorgeven van uw voorkeur. De meeste bewoners hebben een voorkeur voor variant 2. Mede om deze reden is gekozen voor variant 2.</p>
9.	<p>Variante 2 lijkt me veiliger voor het verkeer om het verkeer in de bocht langzamer rijdt. Variante zou je harder kunnen rijden.</p>	<p>Bedankt voor het doorgeven van uw voorkeur.</p>
10.	<p>Kruising Lijzijde/Midscheeps (fietspad) bekijken of er een verkeersdrempel moet komen om de snelheid van auto's op Lijzijde te verminderen. Parkeerplaats (zicht Fietspad) bij de kruising geen auto's parkeren om zicht te verbeteren (eerste parkeerplaatsen weghalen).</p>	<p>Het plan voorziet reeds in een (licht) glooiende drempel waardoor ook de bus soepel zijn weg kan vervolgen. Daarnaast gaan we het zicht op het fietspad vanaf Lijzijde verbeteren. De eerste 2 parkeerplaatsen worden omgevormd naar laag groen zodat het uitzicht blijven garandeert is.</p>
11.	<p>Kruising Loefzijde/Fietspad bezien of hier mogelijk een verhoging nodig op Loefzijde net zoals bij de scholen bij Boeg</p>	<p>Met de toevoeging van een snelheidsremmende drempel in het fietspad zijn we van mening dat de verkeersveiligheid goed geregeld is op dit punt.</p>
	<p>voorkeur voor variant 2 Loefzijde, dan blijven de bomen staan en komt er meer groen.</p>	<p>Bedankt voor het doorgeven van uw voorkeur.</p>

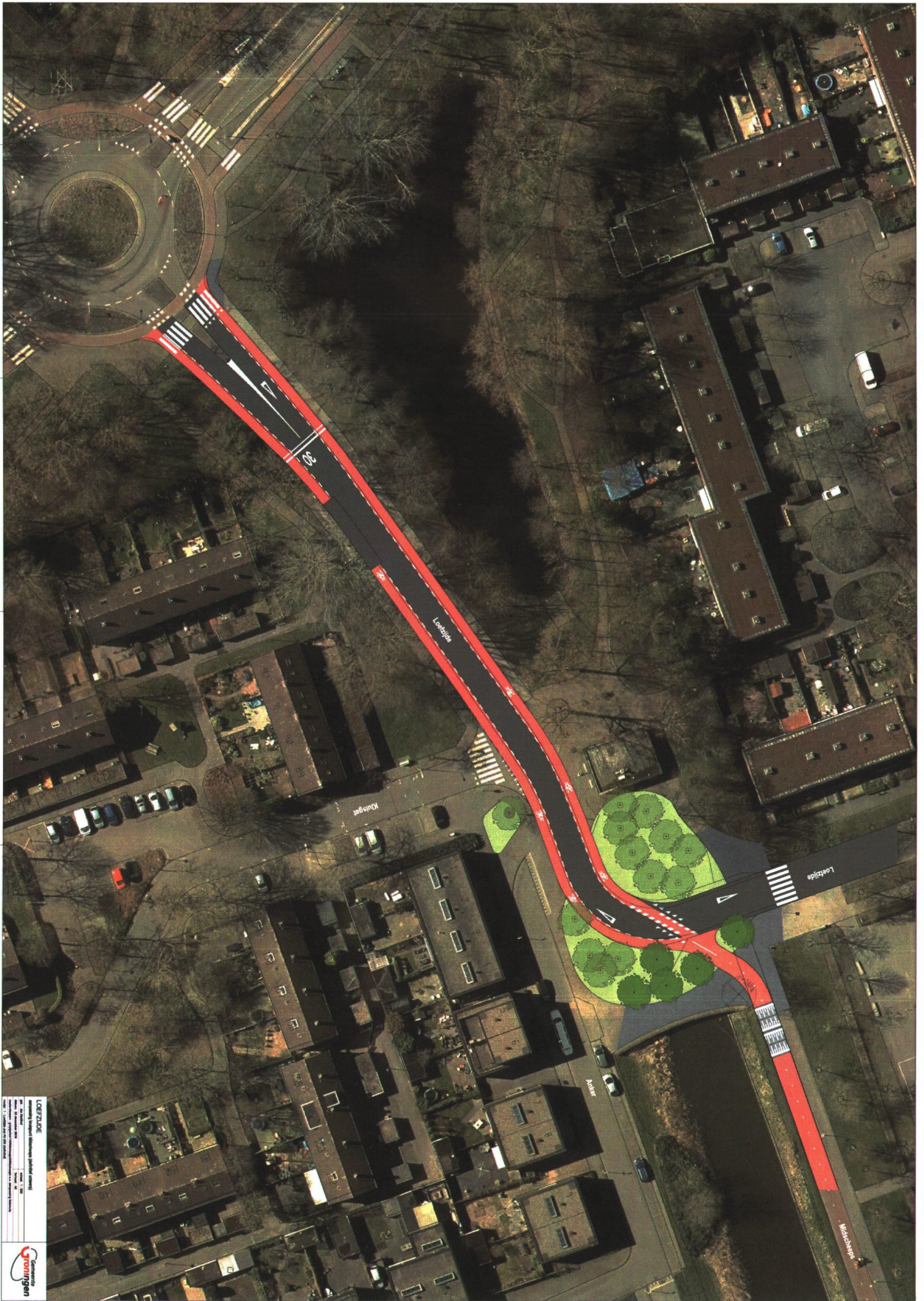


MIDSCHEEPS
 aanpassing bochten rond winkelcentrum en oversteek Lijzide (definitief ontwerp)

gpl.: Jan Kerkhof	schaal: 1:200
datum: 23 december 2010	formaat: A1
bestandnaam: g:\projecten\1\Midscheeps\Midscheeps s.o. aanpassing betonnen	
model: 0 - Lijzide plot A1-200 (aantal)	

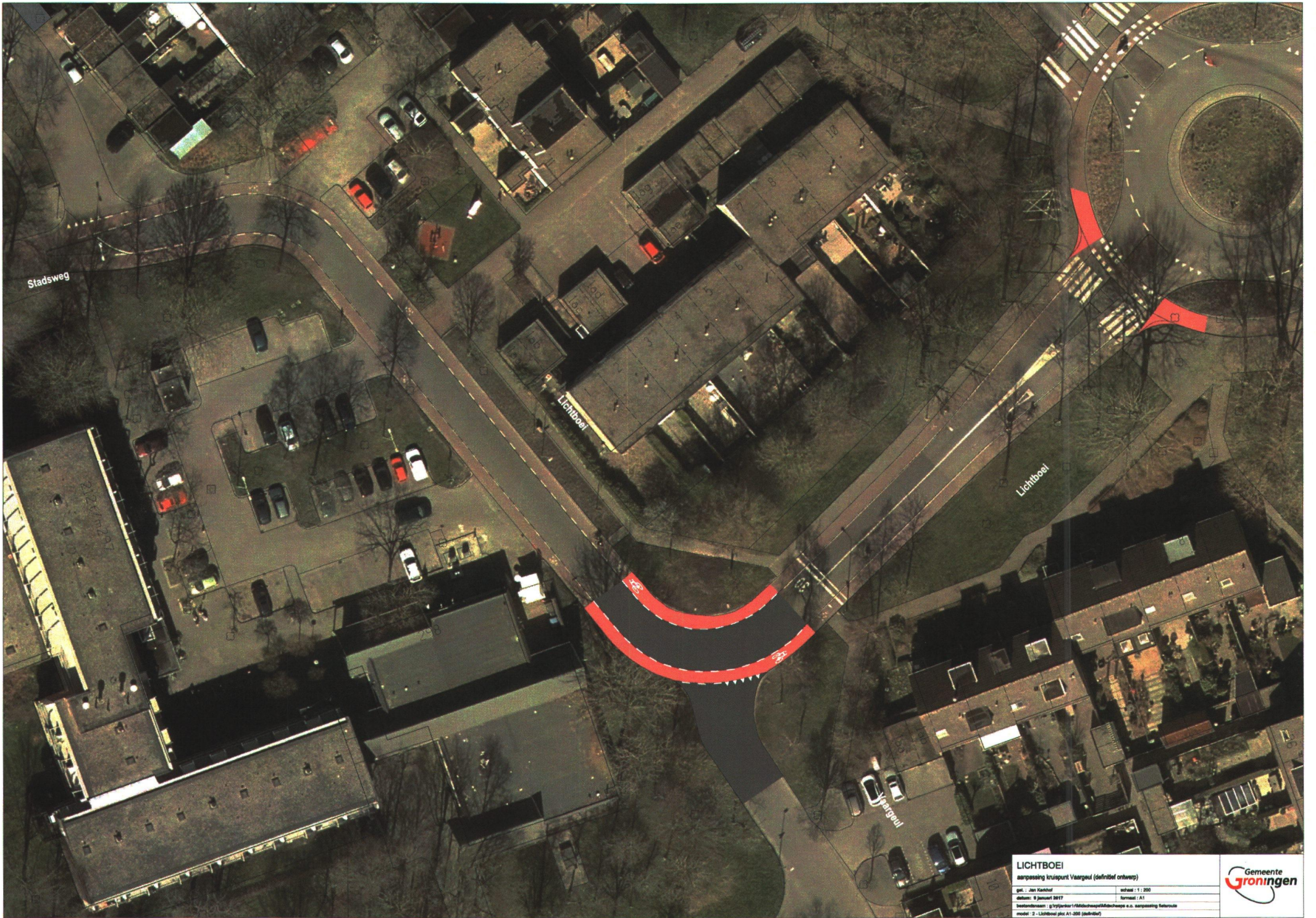


A1-200




LOEBZUDE
Landschaftsplanung
Landschaftsarchitektur
Landschaftsbau
Landschaftsmanagement
Landschaftsrehabilitation
Landschaftsrestauration
Landschaftsvermittlung
Landschaftsverwaltung
Landschaftsverwertung
Landschaftsverwertung
Landschaftsverwertung





LICHTBOEI
aanpassing kruispunt Vaargeul (definitief ontwerp)

ont.: Jan Kerkhof	schaal: 1 : 200
datum: 9 januari 2017	formaat: A1
bestandnaam: g:\projecten\1\Mitsubishi\Mitsubishi o.o. aanpassing fietsroute	
model: 3 - Lichtboei plan A1-200 (definitief)	



PROJECT