

VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2010 – Nr. 49.

VRAGEN van GroenLinks van de heer M.T. Gijsbertsen betreffende fietsverbinding Marwixkade - Hoornsediëp WZ.
(Binnengekomen: 12 juli 2010.)

Inleiding

In het jaar 2000 verscheen de Beleidsnota Fietsverkeer Gemeente Groningen. De grote ambitie die uit deze nota sprak, leidde ertoe dat Groningen in 2002 werd uitgeroepen tot Fietsstad van Nederland. Daarna werd het beleid met des te meer enthousiasme voortgezet. Er werden vele miljoenen geïnvesteerd in asfaltering van bestaande fietspaden, de aanleg van nieuwe fietspaden, fietsbruggen, stallingen en fietsbewegwijzering. Inmiddels is het aandeel van de fiets in het totale aantal vervoersbewegingen gestegen tot 60%. In een compacte stad als Groningen is de fiets dan ook het ideale vervoermiddel. Binnen een kwartier ben je vanuit de meeste wijken op de Grote Markt. De fiets als aantrekkelijk alternatief voor de auto houdt de stad bereikbaar en leefbaar. Hij is stil, schoon en vergt relatief weinig ruimtebeslag. Fietsen is bovendien gezond en goedkoop.

Ondanks de vele inspanningen van de afgelopen jaren bevinden zich in de aanwezige fietsinfrastructuur nog diverse ontbrekende schakels. Een belangrijke ontbrekende schakel in de hoofdstructuur is de verbinding Marwixkade – Hoornsediëp WZ.

Verbinding Marwixkade – Hoornsediëp WZ

Een fietser die vanuit zuidelijke richting aan komt fietsen over het Hoornsediëp WZ en naar de Marwixkade wil, moet ongeveer 350m omrijden: linksaf de Stephensonstraat in, rechtsaf bij de Paterswoldseweg en weer rechtsaf bij de Theodorus Niemeijerstraat. Dezelfde route vanuit het noorden is minder comfortabel en veilig: de fietser moet dan twee keer de Paterswoldseweg oversteken.

Een tunnel onder het spoor door is de beste oplossing voor dit probleem. Aan deze ontbrekende schakel in het fietsnetwerk is de hoogste prioriteit toegekend, maar vanwege de hoge kosten is de aanpak ervan steeds naar de toekomst verschoven en gekoppeld aan de aanpak van het Stationsgebied. Over dat Stationsgebied zegt het collegeprogramma: “Voor de brede ontwikkeling van het stationsgebied is de komende jaren niet voldoende budget. We moeten ons daarom beperken tot wat voor de voortgang van de ov-plannen noodzakelijk is.” Dit lijkt niet te wijzen op een snelle aanleg van die fietstunnel.

HOV West 3^e fase

Vorige week vond in de raadscommissie Beheer en Verkeer de discussie plaats over de 3^e fase van de HOV West, de vrije busbaan tussen het transferium Hoogkerk en het Hoofdstation. De 3^e fase betreft het gedeelte van de busbaan tussen Paterswoldseweg en Hoofdstation via het Nelfterrein. Tijdens de discussie kwam naar voren dat aanleg van de fietstunnel Marwikkade – Hoornsediëp WZ 13 miljoen zou kosten als deze meteen met de uitvoering van die 3^e fase meegenomen zou worden. Bij latere aanleg stijgen deze kosten naar 16 miljoen. Deze bedragen bevestigen ons vermoeden dat de realisering van deze belangrijke ontbrekende schakel in het fietsnetwerk wel heel ver achter de horizon ligt.

Creatieve oplossingen

Nu het er met de verbinding Marwikkade – Hoornsediëp WZ via een fietstunnel de komende tijd niet van gaat komen zal gezocht moeten worden naar creatieve oplossingen voor het fietsverkeer op dit traject, waar onder andere de LAF de Saksenroute langs loopt. Een mogelijkheid is om het fietspad aan de oostkant van de Paterswoldseweg tussen de Theodorus Niemeijerstraat en Stephensonstraat in twee richtingen befietsbaar te maken. Twee keer de Paterswoldseweg oversteken is dan voor fietsers vanuit het noorden niet meer nodig. Nog mooier zou het zijn als er over het Nelfterrein, aan de zuidkant van de aan te leggen HOV-as West 3^e fase, een fietsverbinding zou lopen. Dan hoeft het fietspad aan de oostkant van de Paterswoldseweg nog maar over een lengte van zo'n 100m in twee richtingen befietsbaar gemaakt te worden.

Naar aanleiding van het bovenstaande heeft GroenLinks de volgende vragen:

- 1) In de Beleidsnota Fietsverkeer uit 2000 wordt aan de ontbrekende schakel in het fietsnetwerk tussen Marwikkade en Hoornsediëp WZ de '1e prioriteit' toegekend. Is het College het met GroenLinks eens dat deze prioriteitstelling onverminderd van kracht is?
- 2) Is het College bereid om de alternatieven die GroenLinks aandraagt nader te onderzoeken nu er van een oplossing van deze ontbrekende schakel in de vorm van een fietstunnel onder het spoor door voorlopig geen sprake zal zijn?

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 27 juli 2010.

1. Wij zijn het met u eens dat een verbinding Marwikkade - Hoornsediëp WZ een ontbrekende schakel in ons fietsnetwerk is die hoge prioriteit verdient. Dat neemt niet weg dat de aanleg van deze verbinding vanwege de hoge kosten op korte termijn niet te realiseren is. Op langere termijn echter wel. Wij achten het kansrijk deze maatregel op de agenda te zetten zodra de ontwikkeling van het Stationsgebied gaat spelen. Al zal ook dan het inpassen van een tunnel nog steeds een complexe opgave zijn.

2. U stelt voor het fietspad aan de Paterswoldseweg-oostzijde geschikt te maken voor tweerichtingsverkeer, zodat fietsers van Marwixkade naar Hoornsediep niet tweemaal de Paterswoldseweg hoeven over te steken. Dat is een sympathieke suggestie die echter in haar ogenschijnlijke eenvoud op drieërlei bezwaar stuit.

Eerstens is verbreding van het fietspad aldaar ruimtelijk moeilijk in te passen. De bebouwing aan de zuidzijde van het spoor staat met de gevel aan het voetpad en restruimte is niet voorhanden in het profiel van de Paterswoldseweg: verbreding van het fietspad is daar niet mogelijk. Dit betekent dat een eventuele verbreding uitsluitend tussen het Nelfterrein en de Theodorus Niemeijerstraat gerealiseerd kan worden. In dat geval dient rekening te worden gehouden met het verplaatsen van het bestaande voetpad, lichtmasten en betaalautomaten en het aanpassen van de spoorweginstallatie: de slagbomen komen verder naar buiten te staan en dienen dus vervangen te worden door een grotere versie. De benodigde ruimte is overigens ook niet in gemeentelijk bezit.

Ten tweede is de verkeersveiligheid van dit alternatief aan twijfel onderhevig. Busverkeer van de busbaan verwacht na het fietsverkeer van links aan de westzijde van de weg geen fietsverkeer in twee richtingen aan de oostzijde. Dat levert mogelijk conflicten op. Deze zijn ook niet uit te sluiten tussen fietsverkeer stad-in en stad-uit op het enkelzijdig fietspad in het verlengde van het dubbelzijdig fietspad, als namelijk fietsers tegen de richtingen in gaan rijden. Verkeersveilige oplossingen zijn voor beide situaties te bedenken, maar er blijft altijd een risico bij een dubbelzijdig fietspad aan één zijde van de overweg.

Ten derde lijkt uw suggestie ook toekomstvastheid te ontberen. Momenteel bekijken wij de gevolgen van de "spoorse ambities" voor de verschillende overwegen in de stad. We verwachten dat die ambities zeker gevolgen hebben voor de vormgeving van de overweg Paterswoldseweg. Zolang hierop nog onvoldoende zicht is vinden wij het niet verstandig te investeren in het door u aangedragen alternatief. Wij zijn wel van plan uw suggesties mee te nemen in eventueel noodzakelijke aanpassingen van de overweg. Vanzelfsprekend houden wij u op de hoogte van het vervolg van deze spoorse ambities.