Gemeente Het Hogeland
Ingekomen d.d.
09 SEP 2019
Nr. 2.HHL-008901
Do 34959

Fietsersbond

Groningen, 5-9-2019

Aan de gemeenteraad van Het Hogeland
Postbus 26,
9980 AA Uithuizen

betreft: ontwerp-bestemmingsplan De Kortsluiting; zienswijze

Geachte leden van de gemeenteraad, geacht college,

Onlangs is het ontwerp-bestemmingsplan voor De Kortsluiting ter inzage gelegd. In het voortraject daarvoor is de Fietsersbond niet betrokken geweest. Wij zouden veel liever eerder en op andere wijze hierover met (de voorgangers van) uw college gecommuniceerd hebben, maar de omstandigheden nopen ons helaas om nu formeel een zienswijze in te dienen.

Wat vinden wij van het ontwerp-bestemmingsplan?

In de toelichting bij het plan staat welke onderzoeken en afwegingen tot het plan hebben geleid. Daar ontbreekt alle informatie die betrekking heeft op het fietsverkeer. Er lijkt geen onderzoek gedaan naar de hoeveelheid fietsers, niet naar aankomst en bestemming (zoals wel voor de auto's is gedaan). Ook is niet ingegaan op de mogelijke gevolgen van de keuze van de tracévarianten voor het fietsverkeer. In de toelichting hebben wij het woord 'fietser' niet aangetroffen. Waar het woord 'verkeer' wordt gebruikt, wordt uitsluitend autoverkeer bedoeld. Daarmee is de onderbouwing van het bestemmingsplan onvolledig. Wij vinden dit ook een omissie in de vormvrije M.E.R.

Ten onrechte wordt in de toelichting gesteld dat het plan aansluit bij het provinciaal beleid. Dat gaat geheel voorbij aan de gedachten die in de provinciale Fietsstrategie 2016-2025 zijn neergelegd: dat door de komst van de e-bike de actieradius van de fiets is vergroot, dat het daardoor mogelijk is dat autogebruik gedeeltelijk door fietsgebruik wordt vervangen, dat het nuttig is om fietsvoorzieningen te stimuleren, enz.

ZELFS als bewust gekozen zou zijn om de fietser in dit geval niet belangrijk te vinden, dan had dat wel in de overwegingen moeten worden meegenomen en in de toelichting worden vermeld. Niet is vermeld of ook overwogen is om de mogelijke doorfietsers 'mee te nemen' in De Kortsluiting, zodat zij ook gebruik kunnen maken van de verkorting van de route als ze vanuit richting Onderdendam naar het gebied ten noord(west)en van Winsum willen gaan. En nergens wordt vermeld wat het voorgestelde plan voor gevolgen heeft voor fietsers van en naar richting Onderdendam, zoals bijvoorbeeld voor leerlingen van de Terra-Pro-praktijkschool.

Gevolg van deze beperkte manier van kijken, is, dat het plangebied mogelijk te klein is gekozen om goede oplossingen mogelijk te maken. Wij verzoeken om daarom om de bepaling van de plangrenzen opnieuw in overweging te nemen. Dat kan ook nodig zijn in verband met het volgende.

De gekozen verkeersoplossing heeft invloed op het fietsverkeer: op twee plaatsen moeten de fietsers het autoverkeer (elk op 2 plaatsen) kruisen, waar dat nu niet het geval is.

1 de weg langs de bocht Onderdendamsterweg wordt in het voorstel voorzien van een tweerichtingenfietspad. Om dat aan te sluiten op de bestaande situatie, moet er in het voorstel door de fietsers twee maal extra worden overgestoken. Verwacht kan worden dat de hoeveelheid verkeer op de Onderdendamsterweg zal toenemen als de aantrekkelijke Kortsluiting wordt gerealiseerd. Het huidige stuk van de Onderdamsterweg tussen de rotonde Geert Teislaan en de flauwe bocht wordt in het huidige voorstel niet aangepast. Op dat stuk weg wordt meestal nogal hard, vaak te hard, gereden. En de huidige inrichting, met een eenzijdig voetpad-dat-een-fietspad lijkt (door het gebruik van roodachtige bestrating) is verwarrend en daardoor gevaarlijk voor fietsers. Veel beter zou zijn, om het tweerichtingenfietspad dat buiten de kom door de provincie is aangelegd – naar wij aannemen: niet voor niets! – vanuit de komgrens door te trekken voorbij de rotonde met de Geert Teislaan, tot minstens aan de oversteek bij de Terra-Pro-praktijkschool. De fietsers kunnen dan langs de gehele zuidkant van de Onderdamsterweg op een vrij-liggend tweerichtingenfietspad blijven fietsen. Dat lijkt ons in relatie tot het verbeterde comfort van de automobilisten geen onterechte maatregel. Er is dan in ieder geval aan één kant van de bocht geen gevaarlijke oversteek nodig, en de andere oversteek kan ontworpen worden in relatie tot de inrit van de Terra-Pro-praktijkschool.

2 Bij de aansluiting van de Kortsluiting op de N361 moet de fietser straks in twee keer 'uit-de-voorrang' oversteken. Dat is twee keer extra ten opzichte van de huidige situatie. Zoals dat nu is ontworpen betekent het: wachten op de auto's uit de Kortsluiting, die op hun beurt wachten op de auto's die vanuit de N361 aan komen rijden. Wij vinden dit geen gunstige oplossing, hij wijkt ook af van de CROW-richtlijn hiervoor, want hij ligt nog binnen de komgrens, en zouden graag pleiten voor een voor de fietsers gunstiger oplossing.

Zoals misschien al uit de inleiding duidelijk is geworden, bevreemd het ons verder dat er langs de kortsluiting geen fietsverbinding wordt aangelegd. Infrastructuur wordt lange tijd (> 50 jaar) aangelegd en door deze keuze zal het regionale fietsverkeer tot in jaren om moeten rijden. Dit vinden wij een slechte keuze, die bovendien in strijd is met de provinciale fietsstrategie. Wij verzoeken u te bezien of deze fietsverbinding alsnog in de plannen kan worden opgenomen.

Wij zouden graag met u zoeken naar een betere oplossing dan de nu voorgestelde. Mogelijk kunnen dan formele bezwaren worden weggenomen.

Met vriendelijke groet,

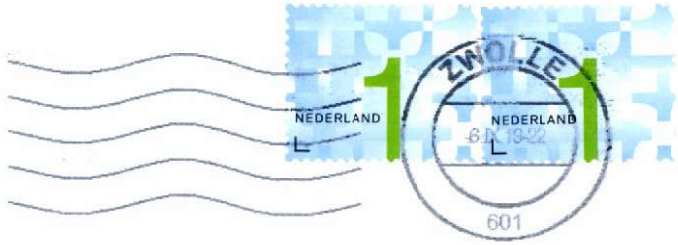
namens Fietsersbond afdeling Groningen,

[redacted]

Groningen@fietsersbond.nl

[redacted]

[redacted]



Aan de gemeenteraad van
het Hogeland

Postbus 26

9980 AA Uithuizen

2D6CC #X960X0X#00#00000#