

AANLEIDING: FIETSNETWERK GRONINGEN



- Doel provincie Groningen: alle kernen (plaatsen met meer dan 1000 inwoners) met elkaar verbinden met een fietsverbinding, dit vormt het fietsnetwerk provincie Groningen.
- Langs de N983 tussen Oldehove en Wehe-den Hoorn ontbreekt nu nog een veilig en vrijliggend fietspad.
- Eind 2021 is besloten geld te investeren in de verbetering van het Fietsnetwerk.
- Vrijliggend fietspad tussen Oldehove en Wehe-den Hoorn is één van de projecten die hierdoor kan worden uitgevoerd.



DOEL EN PROCES

PROJECTOPDRACHT

- Opdracht projectteam: onderzoeken op welke plek het fietspad het beste aangelegd kan worden.
- Werkwijze projectteam:
 - uitvoeren variantenstudie, met als resultaat een voorkeursvariant
 - betrekken van (de wensen van) de omgeving bij het uitvoeren van deze variantenstudie
 - na definitieve keuze voorkeursvariant, volgt het nader uitwerken van het plan en vervolgens realisatie van het fietspad

PROJECTDOELEN

- Verbeteren verkeersveiligheid door realisatie van een vrijliggend fietspad
- Bijdrage leveren aan gezondheid en milieu door fietsen te stimuleren middels realisatie van een vrijliggend fietspad

OMGEVINGSASPECTEN

Bij het uitvoeren van het onderzoek houden we rekening met omgevingsaspecten, zoals:

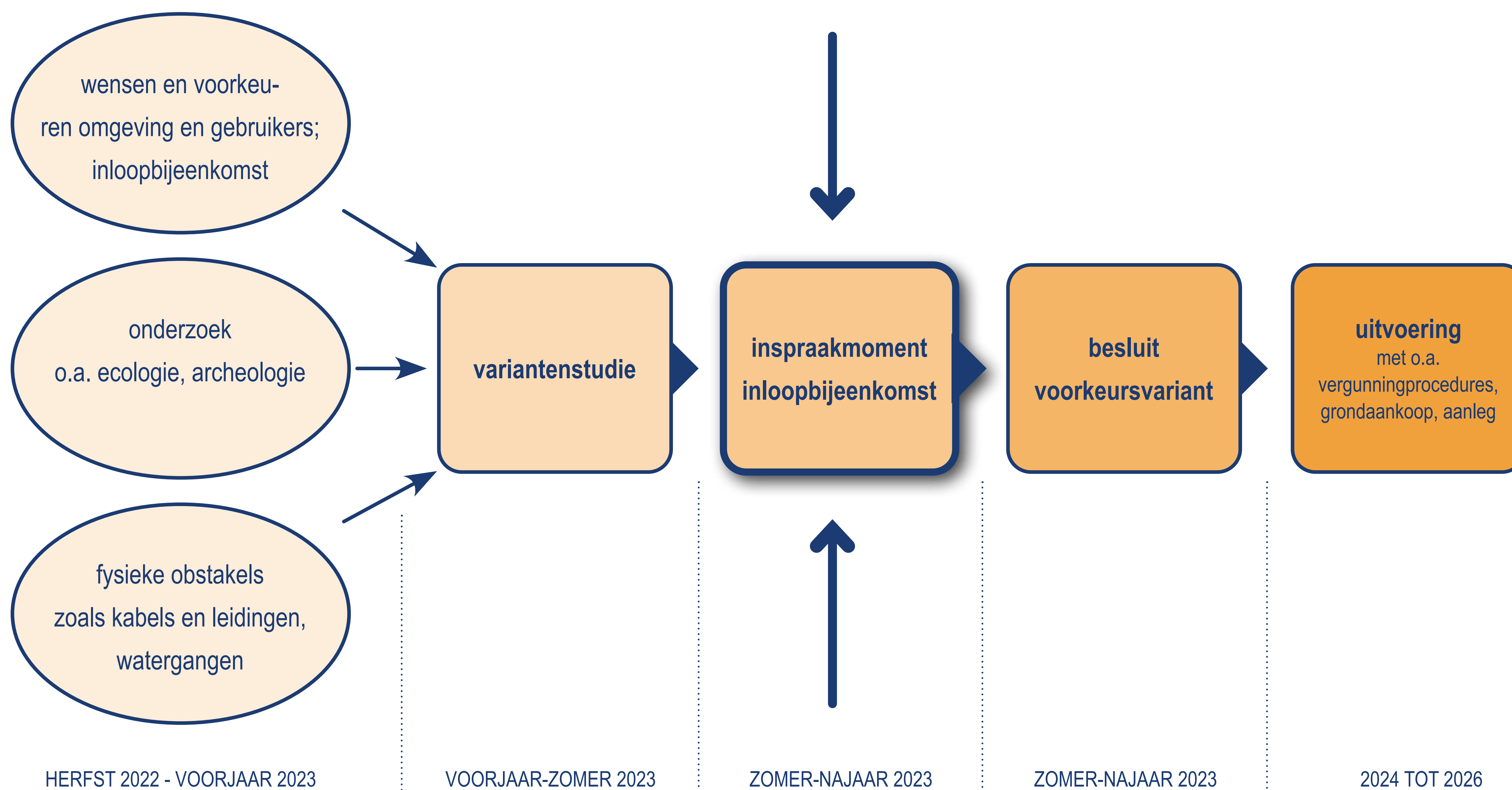
- wensen en voorkeuren van bewoners, gebruikers en belangenorganisaties
- de ligging in het unieke gebied Middag - Humsterland, met bijbehorende (cultuur)historische en landschappelijke waarden
- natuurwaarden
- fysieke obstakels zoals bebouwing, kabels en leidingen

PARTICIPATIE

Wij hechten grote waarde aan participatie van de omgeving. Hiervoor organiseren wij:

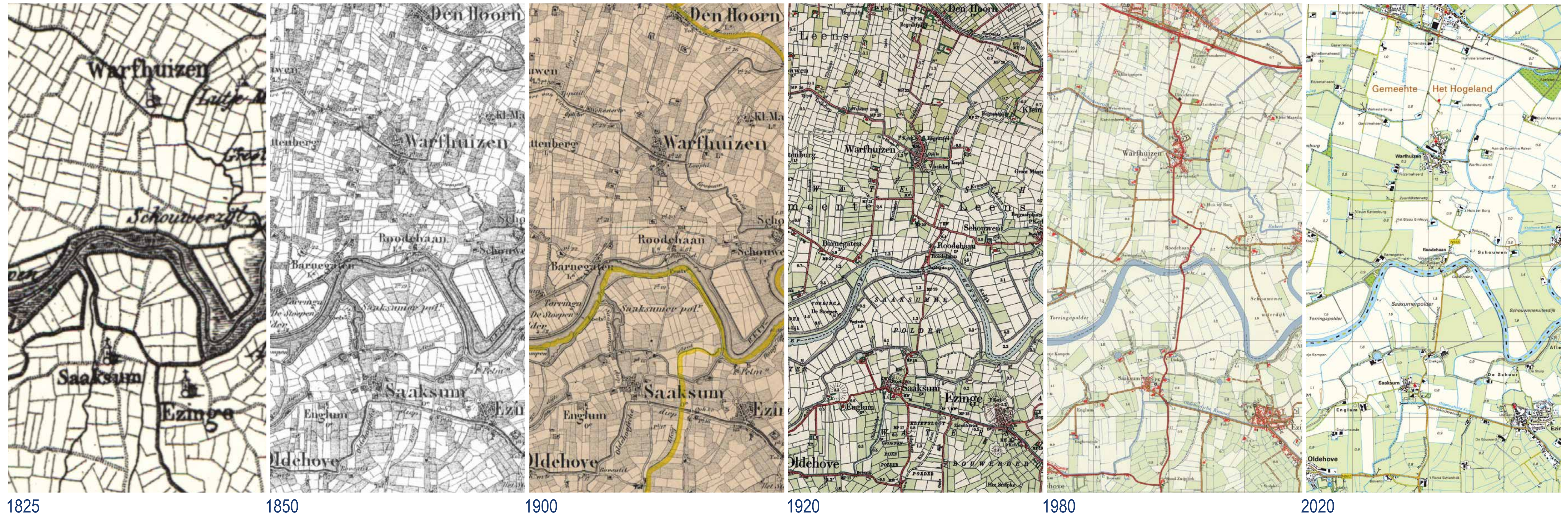
- gesprekken met grondeigenaren
- gesprekken met belangenorganisaties en stakeholders
- inloopbijeenkomst
- inspraakbijeenkomst (vandaag)

Alle wensen en voorkeuren worden door ons bijgehouden en spelen een rol in de keuze voor de voorkeursvariant. Dit is een schetsontwerp met de belangrijkste keuzes naar aanleiding van de gesprekken en de inloopbijeenkomst. Details worden later, in de uitvoeringsfase, uitgewerkt. Na de variantenstudie wordt een laatste inspraakmoment georganiseerd om de voorkeursvariant toe te lichten. Op basis van de inspraak kunnen nog aanpassingen plaatsvinden voordat definitief een variant wordt vastgesteld door het provinciale bestuur.

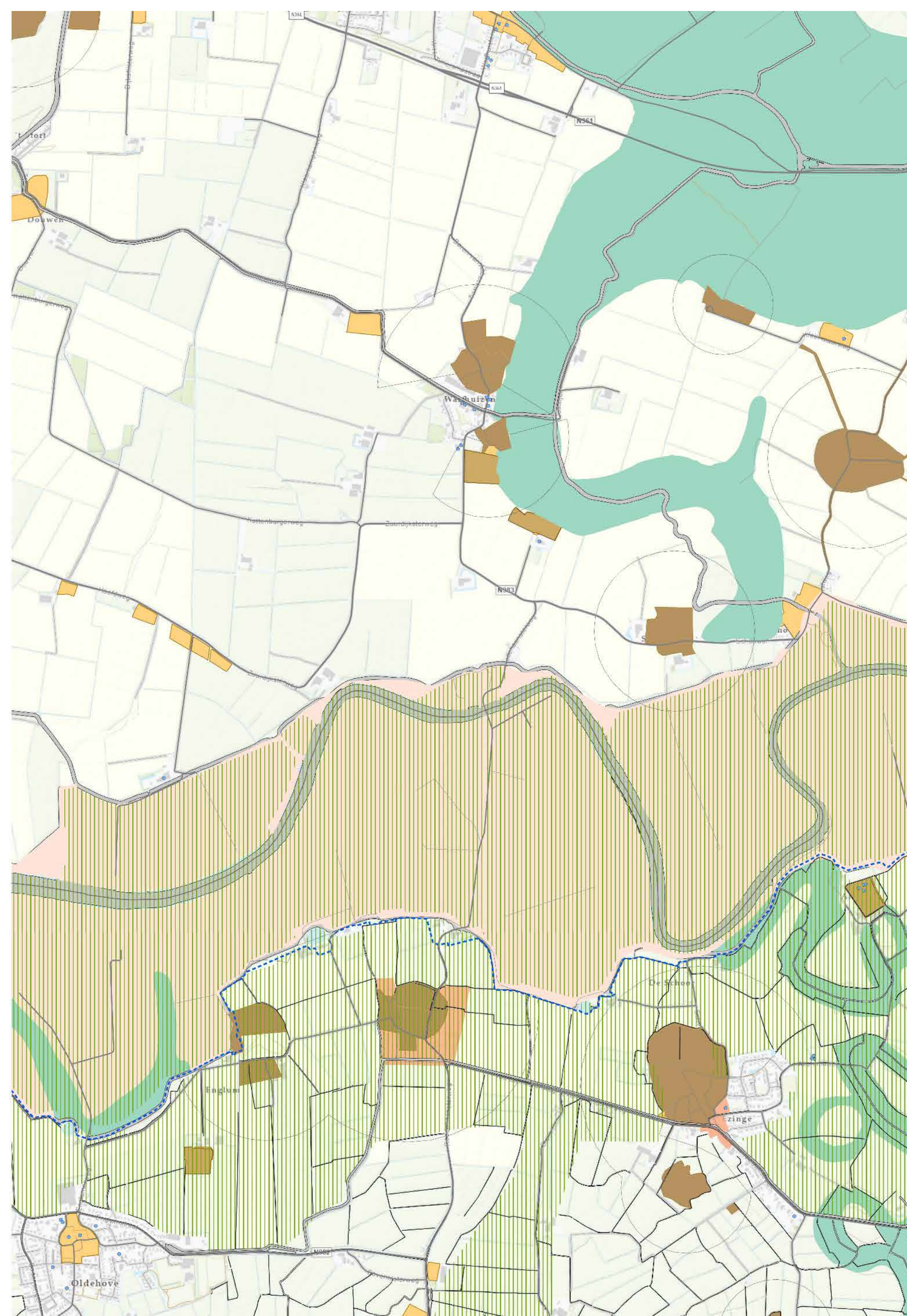


OMGEVINGSASPECTEN

HISTORISCHE KAARTREEKS



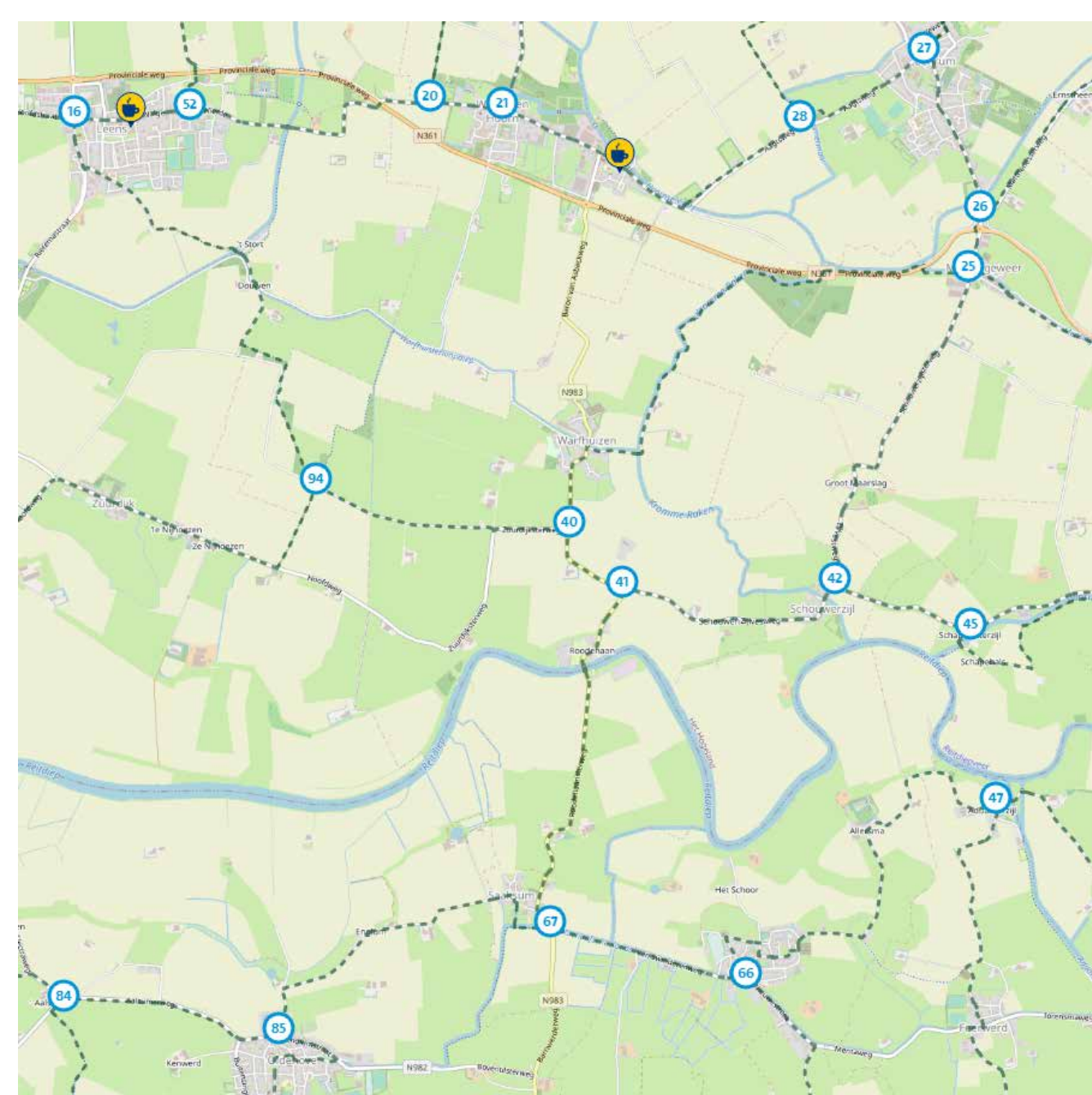
LANDSCHAPSSTRUCTUUR



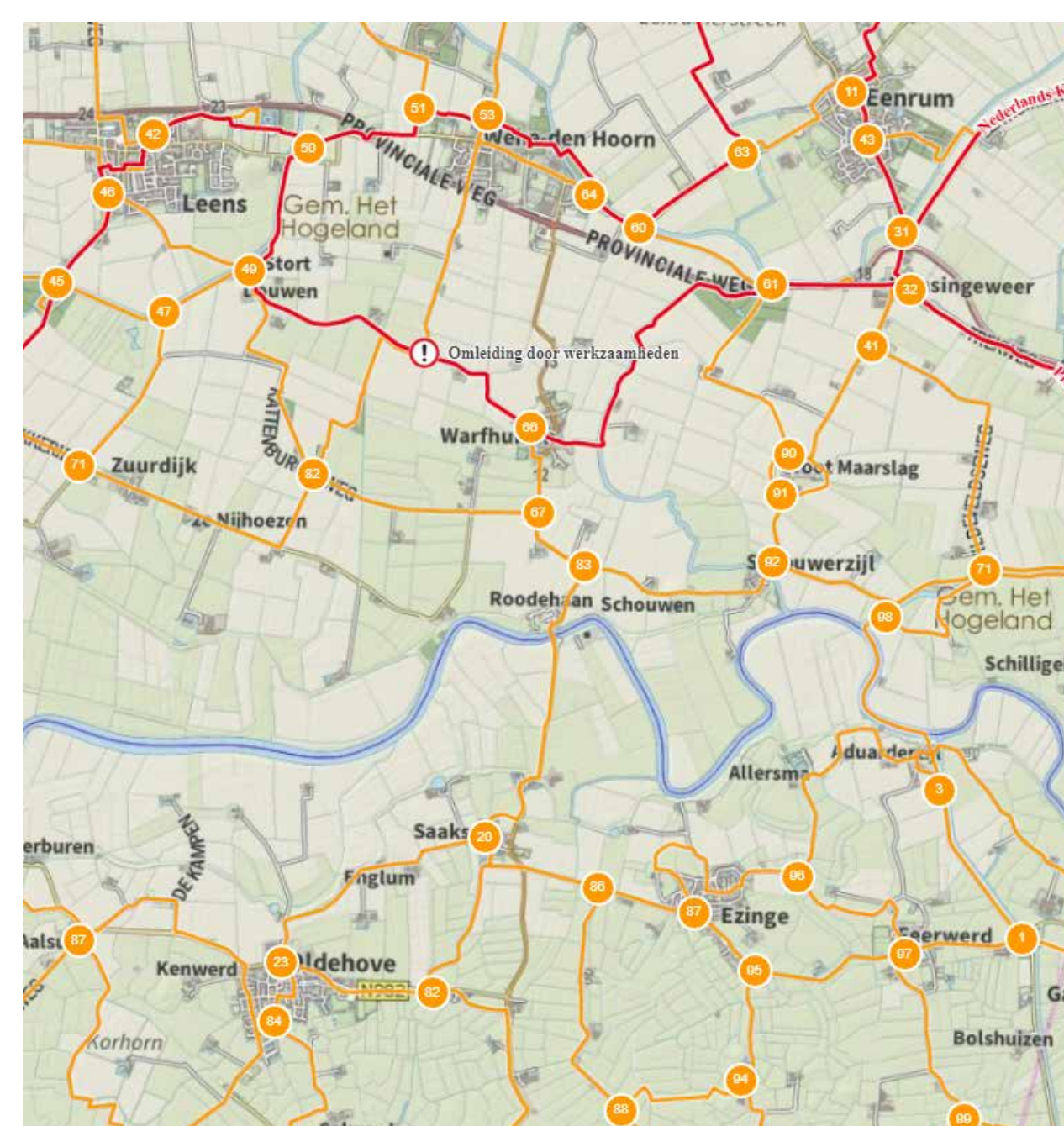
NATUUR EN BEPLANTING



ROUTES EN NETWERKEN



fietsknooppuntennetwerk



wandelnetwerk

VOORKEURSVARIANT: FIETSPAD ACHTER DE SLOOT

In de variantenstudie zijn nevenstaande principeprofielen voor elk deelgebied beoordeeld en vergeleken.

De volgende onderwerpen hebben bij de beoordeling van de varianten een rol gespeeld:

- **Bruikbaarheid** voor fietsers volgt het fietspad een bruikbare route
- **Verkeersveiligheid** kwalitatieve en subjectieve verkeersveiligheid
- **Fietsbeleving** comfort en aantrekkelijkheid van de fietsroute
- **Ruimtelijke karakteristiek N983** mate van aantasting van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.
- **Natuur** aantasting van natuurwaarden
- **Ruimtebeslag** hoeveelheid benodigde grondaankoop en gewenste ligging
- **Kabels en Leidingen**
- **Kosten**

De algemene conclusie is, dat de voorkeur uit gaat naar een fietspad dat áchter de bestaande sloot komt te liggen, hiernaast omcirkeld. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- **Verkeersveiligheid:** de variant achter de bestaande sloot is verkeersveilig vanwege de fysieke afscheiding met de sloot
- **Comfort:** de sloot tussen fietspad en weg zorgt voor extra comfort vanwege de afstand en fysieke scheiding; er is minder last van slagwind en opspattend vuil door verkeer op de weg
- **Natuur:** door de bestaande sloot te behouden, wordt de biodiversiteit in de sloot niet verstoord; ook hoeven bomen die in het sloottalud staan niet te worden gekapt
- **Ruimtelijke karakteristiek:** het karakter van de N983 als smalle weg door het landschap blijft zo goed mogelijk bewaard, door de afstand tot het fietspad en omdat het fietspad de hoogteligging van het land kan volgen

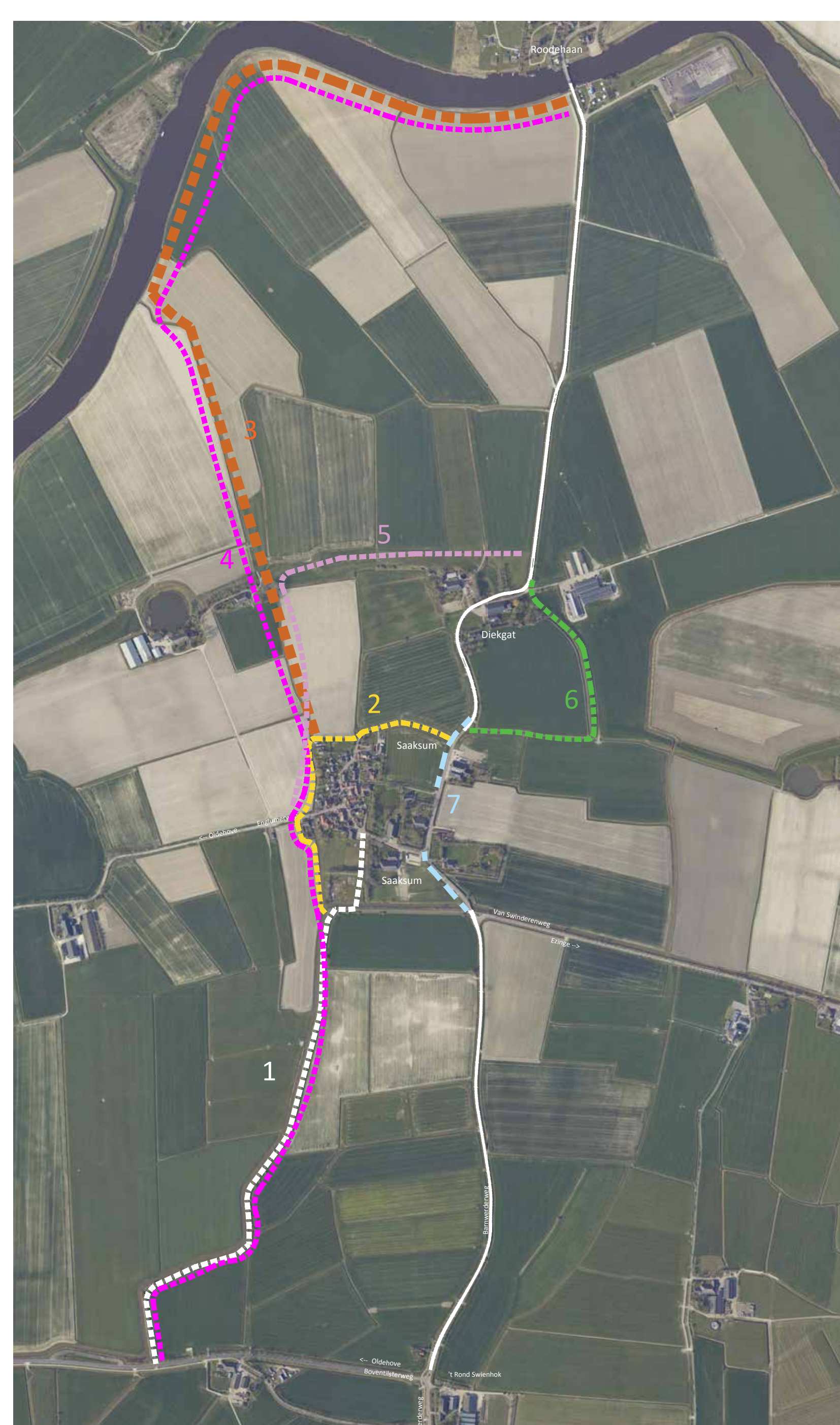
Op de posters hierna is per deelgebied weergegeven naar welke zijde van de weg de voorkeur uit gaat. Daarnaast is voor enkele specifieke plekken in het tracé een nadere uitwerking opgenomen.



Tijdens de variantenstudie zijn ook verschillende varianten voorgesteld die een ander tracé volgen. Deze zijn weergegeven op onderstaande kaarten.

De meeste varianten zorgen voor een extra afstand voor de doorgaande fietsroute tussen Wehe-den Hoorn en Aduard.

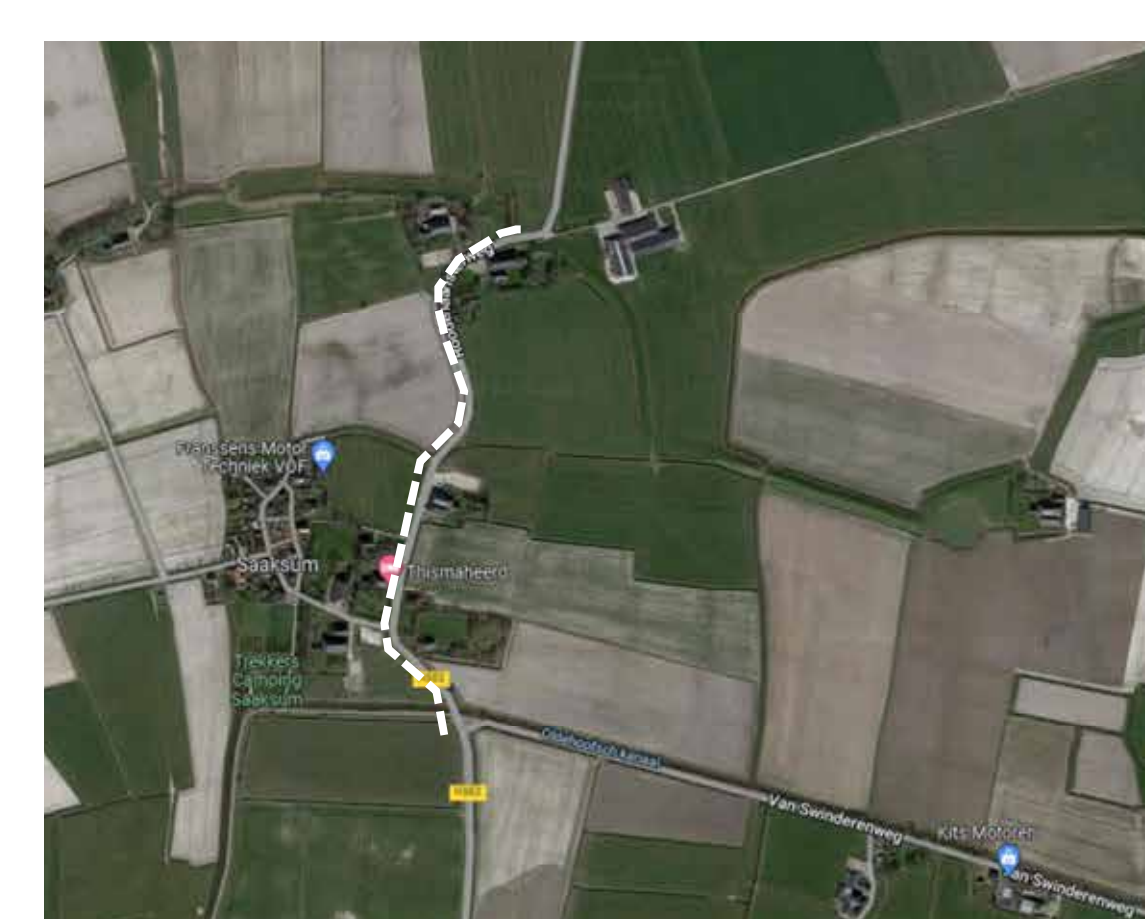
Daarnaast zijn er varianten die een nieuwe verbinding vormen en het landschap aantasten. Om deze redenen zijn de varianten die niet direct langs de N983 liggen afgefallen. Een vrijliggend fietspad door Saaksum is wel (deels) meegenomen, zie posters deelgebied 1 en 2.



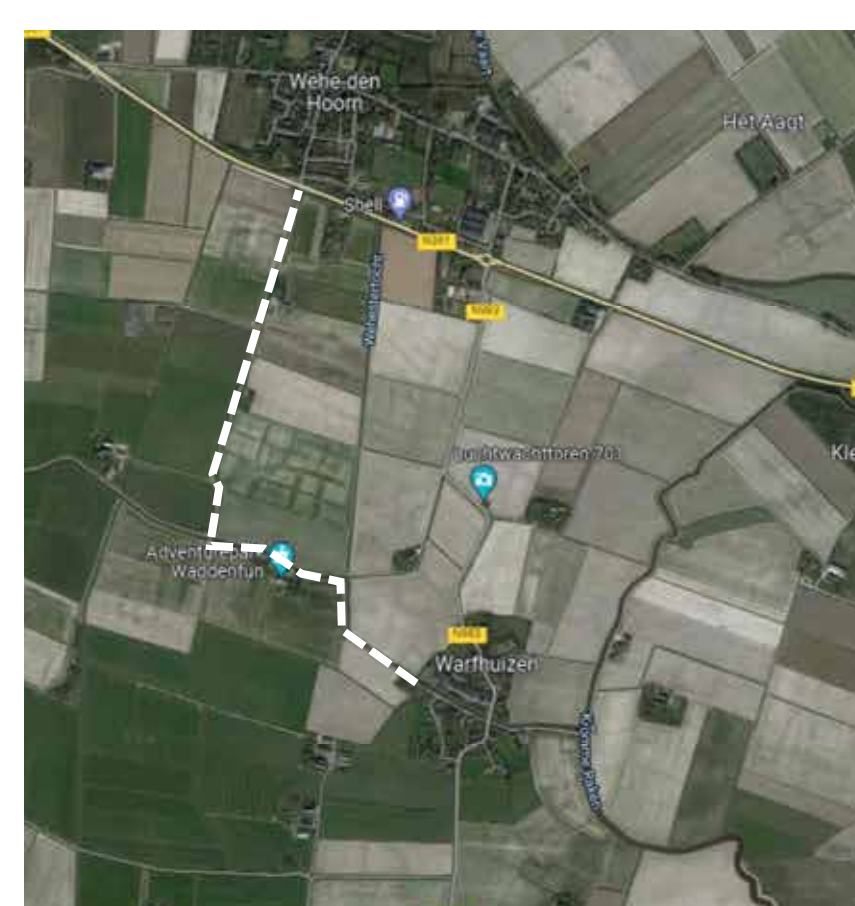
aangedragen varianten in deelgebied 1 en 2



route Roodehaan - Warhuizen/Eenrum



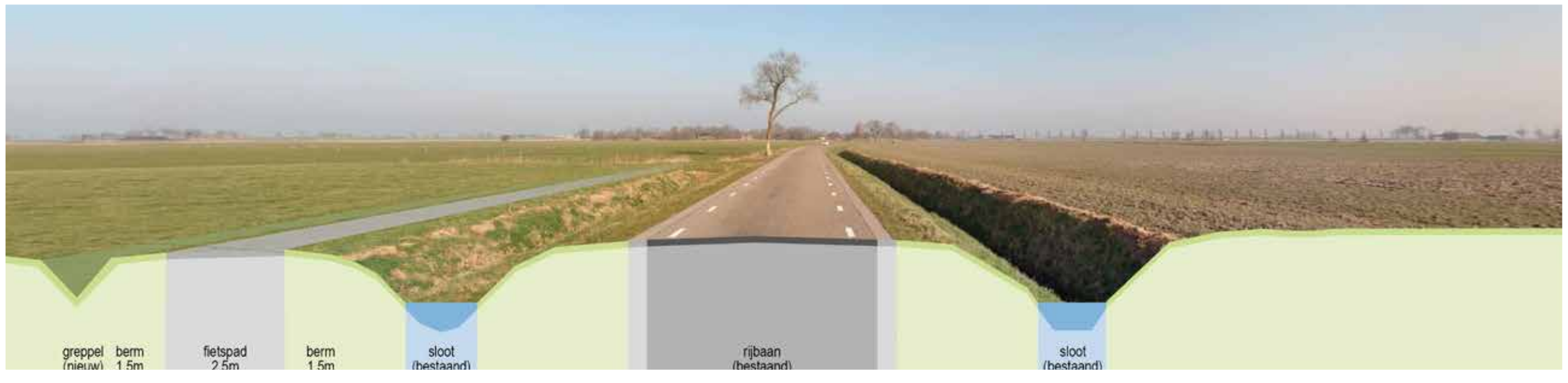
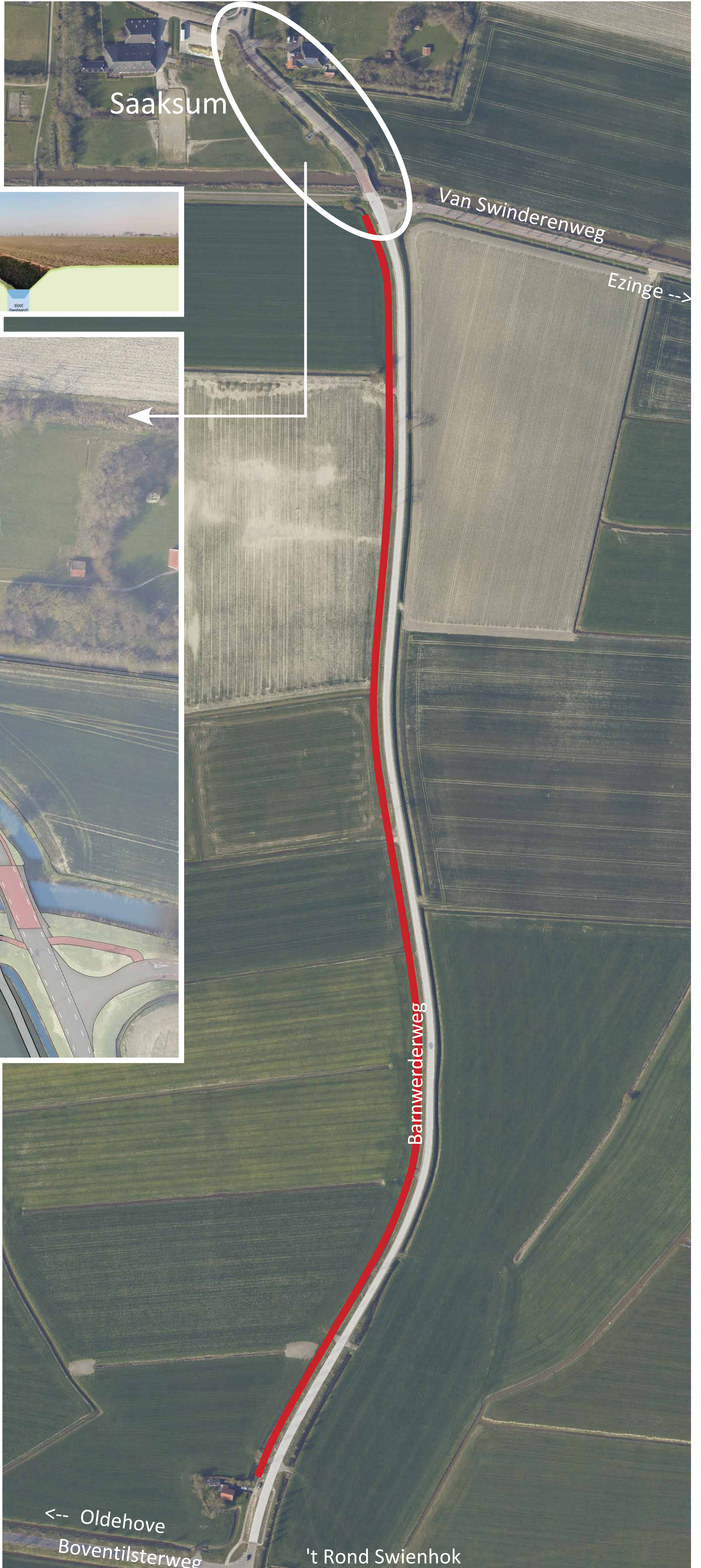
vrijliggend fietspad centrum Saaksum



route Warhuizen - Wehe den Hoorn

DEELGEBIED 1 | VOORKEUR: FIETSPAD WESTZIJDE N983

Tussen de aansluiting richting Oldehove en Saaksum gaat de voorkeur uit naar de westzijde, omdat een westelijke ligging aansluit op het bestaande fietspad bij Oldehove. Daarnaast is er bij een westelijke ligging de mogelijkheid om het fietspad door te trekken over het Oldehoofschekanaal tot in de bebouwde kom.



BEBOUWDE KOM SAAKSUM | ZUIDZIJDE

In principe rijden fietsers binnen de bebouwde kom van dorpen op de rijbaan. In Saaksum heeft het echter de voorkeur om het fietspad als vrijliggend pad door te trekken tot verder in het dorp. Redenen hiervoor zijn:

- De situatie in Saaksum oogt minder bebouwd
- De maximumsnelheid is 50 km/uur in plaats van 30 km/uur in Warfhuizen en Roodehaan.
- Een aansluiting bij de brug over het Oldehoofschekanaal is niet ideaal vanwege de onoverzichtelijke situatie met brug en kruising.

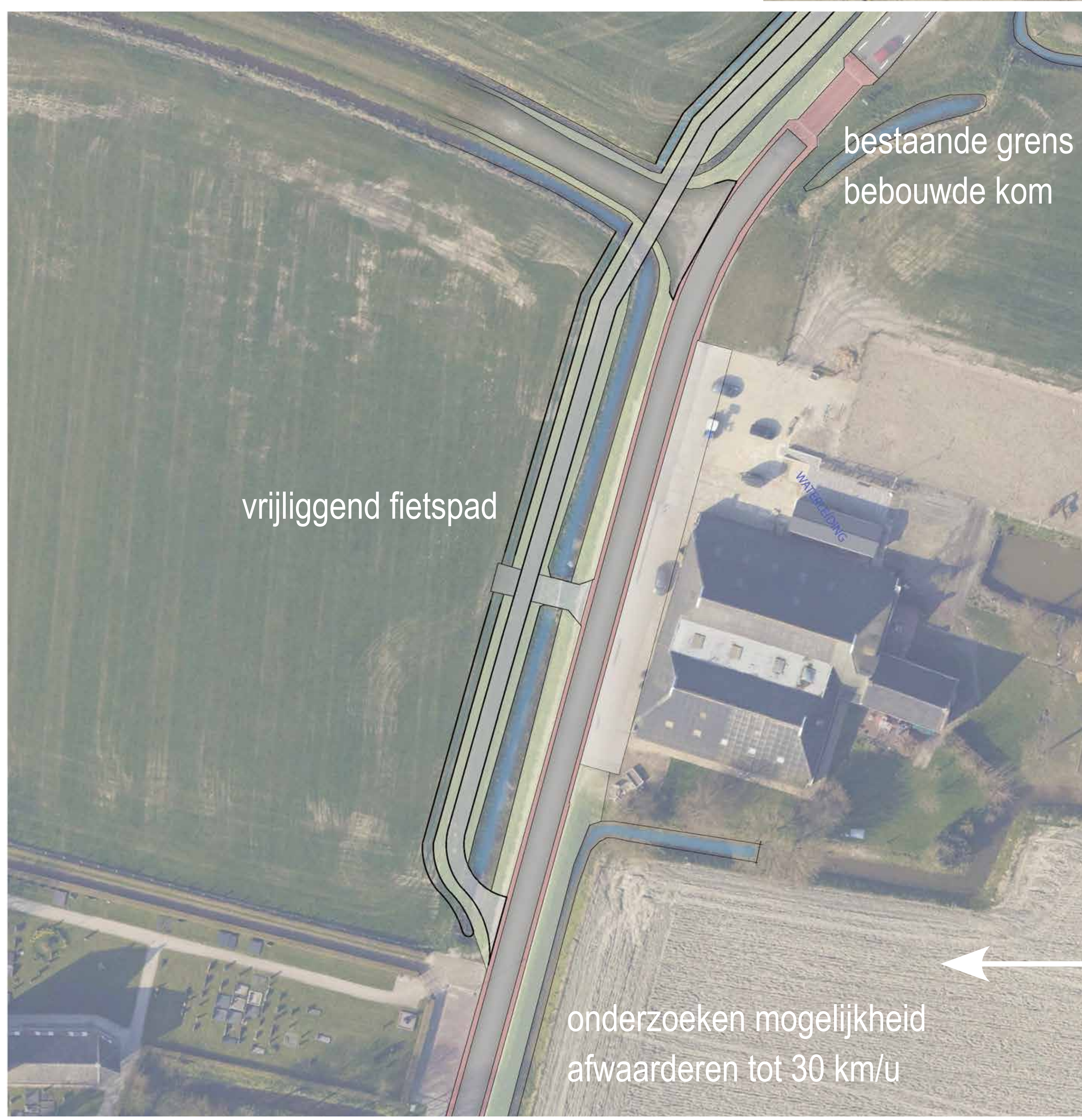
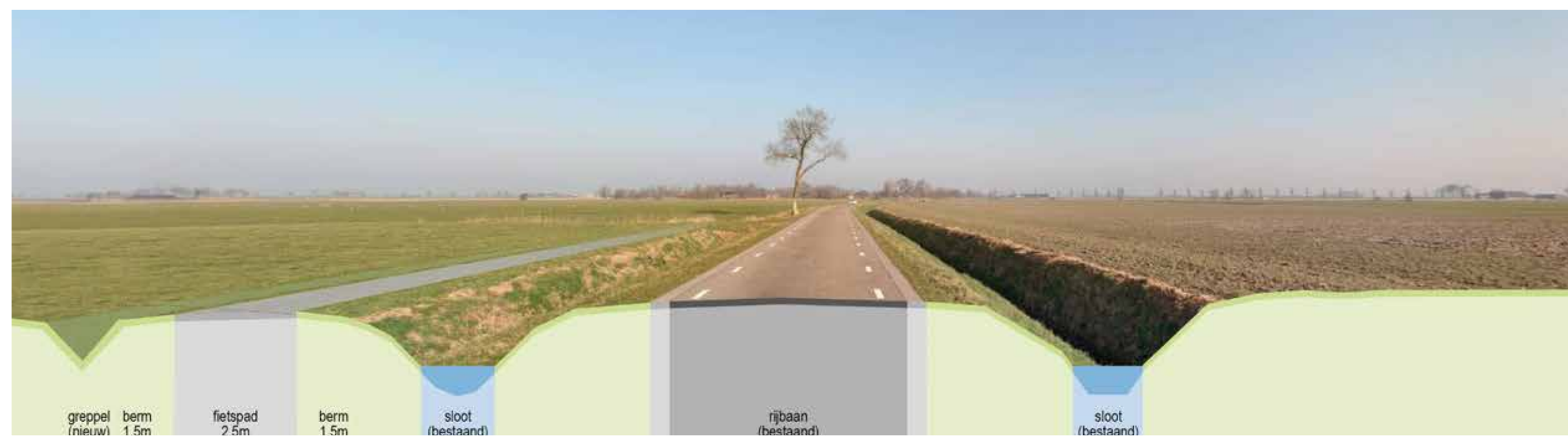
Het gebied in de bebouwde kom in Saaksum betreft een wierde. Er wordt nader onderzocht wat mogelijk is.

Een aanvullende mogelijkheid is om het centrum van Saaksum (bij de kerk) af te waarden tot 30 km/uur. Dit wordt ook nader onderzocht.

DEELGEBIED 2 | VOORKEUR: FIETSPAD WESTZIJDE N983

Tussen Saaksum en Roodehaan gaat de voorkeur uit naar de westzijde. Het ontwerp in Diekgat is hier maatgevend voor de ligging van het fietspad in dit hele deelgebied. In Diekgat is een geschikt ontwerp gevonden met een ligging aan de westzijde.

Voor het deel buiten Diekgat is dit ook gunstig, omdat het fietspad verder doorgetrokken kan worden in Saaksum en een aansluiting aan de westzijde bij de brug veiliger is vanwege de inrit van de camping en gaslocatie.



BEBOUWDE KOM SAAKSUM | NOORDZIJDE

In principe rijden fietsers binnen de bebouwde kom van dorpen op de rijbaan. Ook aan de noordzijde van Saaksum heeft het echter de voorkeur om het fietspad als vrijliggend pad door te trekken tot in het dorp. Redenen hiervoor zijn:

- De situatie in Saaksum oogt minder bebouwd
- De maximumsnelheid is 50 km/uur in plaats van 30 km/uur in Warfhuizen en Roodehaan.
- Een aansluiting bij de brug over het Oldehoofschekanaal is niet ideaal vanwege de onoverzichtelijke situatie met brug en kruising.

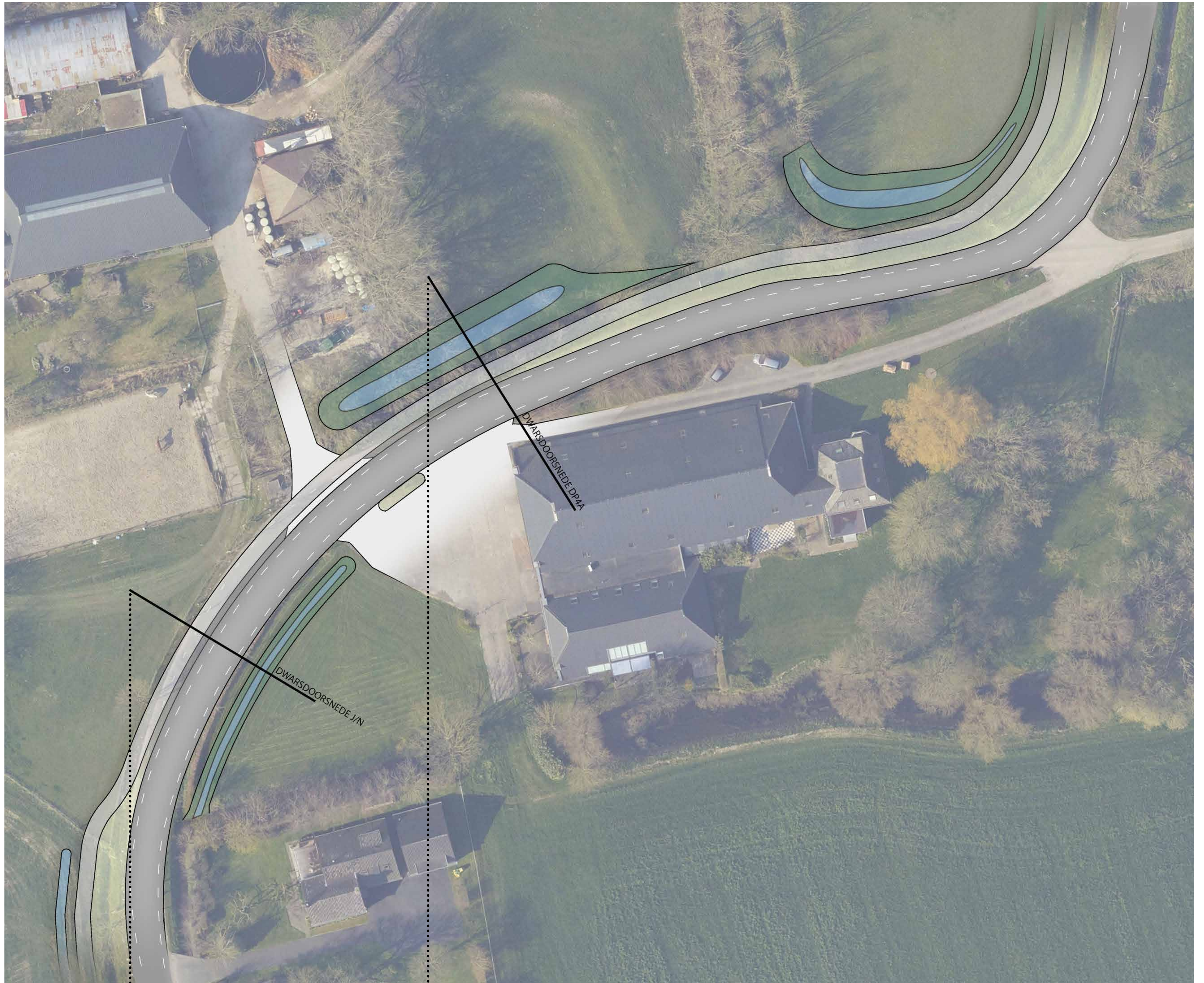
Het gebied in de bebouwde kom in Saaksum betreft een wierde. Er wordt nader onderzocht wat mogelijk is.

Een aanvullende mogelijkheid is om het centrum van Saaksum (bij de kerk) af te waarderen tot 30 km/uur. Dit wordt ook nader onderzocht.

DEELGEBIED 2 | DIEKGAT

Het voorkeursprofiel met een fietspad achter de sloot in in Diekgat niet inpasbaar. Zowel de beschikbare ruimte in de breedte als de aanwezige hoogteverschillen vragen hier om een locatiespecifieke oplossing. Met de aanwonenden is gezocht naar een variant die zo min mogelijk impact heeft op de omliggende gronden.

Onderstaande oplossing waarbij het fietspad aan de westzijde ligt heeft het minste impact. Ter plaatse van de bebouwing wordt de berm versmald naar een halve meter, hij wordt hier verhard uitgevoerd.

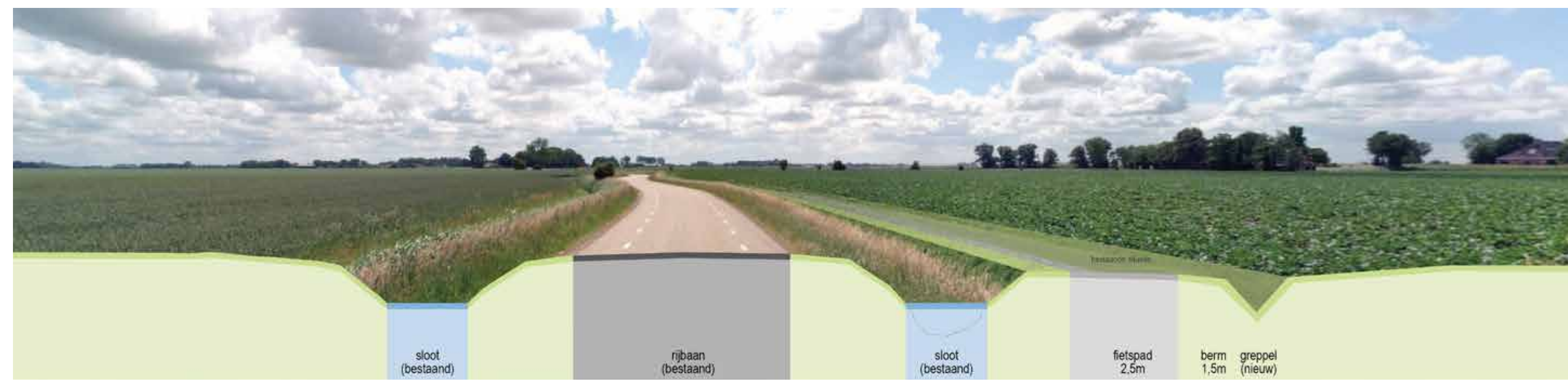


DEELGEBIED 3 | VOORKEUR: FIETSPAD OOSTZIJDE



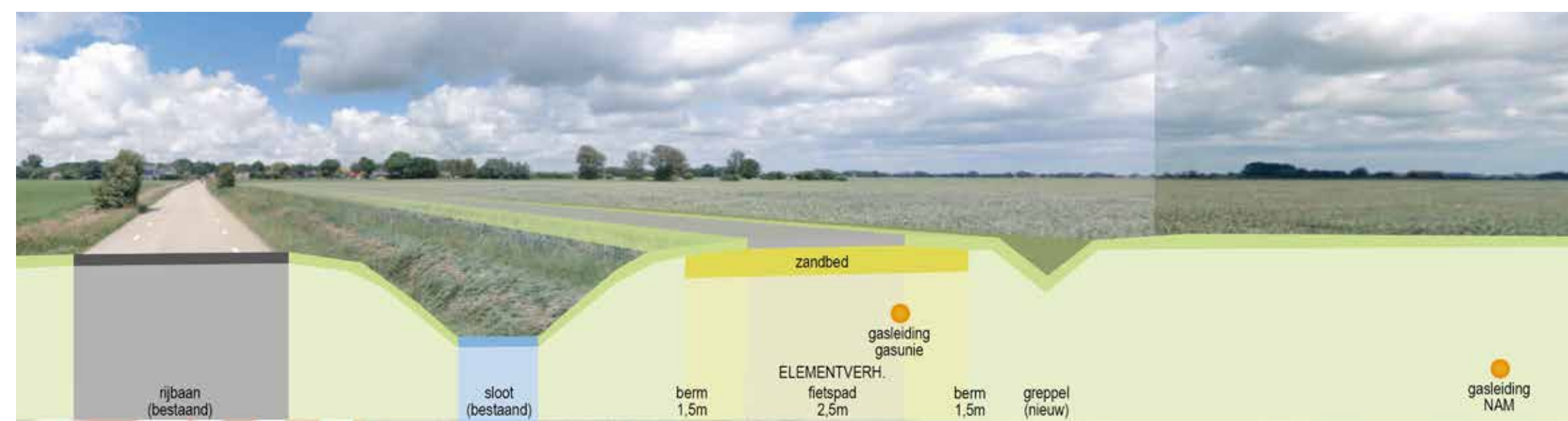
Tussen Roodehaan en Warfhuizen gaat de voorkeur uit naar de oostzijde, omdat aan de westzijde een boerderij met sloten en een groenstructuur aanwezig is. Een variant aan de westzijde zou een flinke aantasting daarvan betekenen.

Aan beide zijden van de weg zijn gastransportleidingen aanwezig, dit geeft geen doorslag in de keuze tussen oost en west. Uit de overige kenmerken volgt ook geen voorkeur voor de oost- of westzijde.



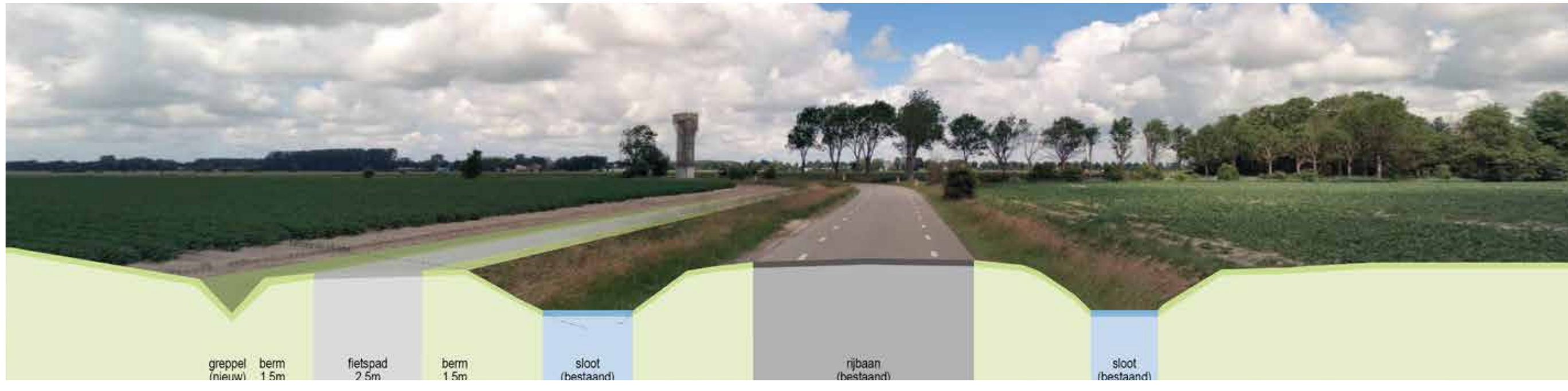
GASLEIDING TEN ZUIDEN VAN WARFHUIZEN

Ten zuiden van Warfhuizen, op het hiernaast geel aangeduide deel van het fietspad, liggen gastransportleidingen op de beoogde plek van het nieuwe fietspad. Boven deze gasleiding mag niet zo maar een fietspad aangelegd worden. Op dit deel van het tracé stellen we daarom een oplossing voor waarbij het fietspad wordt uitgevoerd in elementenverharding en licht ophoogmateriaal:



DEELGEBIED 4 | VOORKEUR: FIETSPAD WESTZIJDE N983

Tussen Warfhuizen en Wehe den Hoorn gaat de voorkeur uit naar de westzijde, omdat de oversteek bij de rotonde ook aan de westzijde is. Een ligging aan de westzijde voorkomt een oversteek en is daarmee verkeersveilig.



LIGGING LEIDINGEN

In deelgebied 4 hebben we aan de westzijde te maken met leidingen die van invloed zijn op het ontwerp, waardoor het standaard profiel niet overal zomaar past. Het verleggen van deze leidingen is zeer kostbaar. Er is een combinatie van extra grond en geld nodig om leidingen te kunnen laten liggen en ze te verleggen. In overleg met de grondeigenaren wordt dit tijdens de realisatiefase verder uitgewerkt.

