

Raadsvoorstel

Onderwerp **Slimme Fietsroute West**
Registratien 6434152 Steller/teln S.A. Krizons Bijlagen 4

Classificatie Openbaar Geheim
 Vertrouwelijk

Portefeuillehouder De Rook Raadscommissie B&V

Langetermijn agenda (LTA) Raad LTA ja: Maand 9 Jaar 2017
LTA nee: Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het tracé voor het doortrekken van de Slimme Fietsroute West vast te stellen;
- II. het Definitief Ontwerp (DO) voor de maatregelen aan de Herman Colleniusstraat vast te stellen;
- III. kennis te nemen van het inspraakdocument.

Samenvatting

Op 29 juni 2016 heeft uw raad bij de besluitvorming over het "Inrichtingsplan Bussen over West" aan de hand van een afwegingsmatrix een voorkeursvariant voor de Slimme Route vanaf het Hoofdstation tot aan het Jaagpad vastgesteld. Binnen deze vastgestelde route waren nog een aantal opties. Na een participatieproces met de betrokken wijkraden en de bewoners is de nu voorliggende definitieve routevariant gekozen. Vervolgens is onderzocht hoe het beschikbare budget zo duurzaam en effectief mogelijk kon worden ingezet. Na diverse ontwerprondes is de conclusie getrokken dat herinrichting van de Herman Colleniusstraat de beste maatregel is en dat het overige deel van de route gebruik kan maken van de bestaande (fiets)infrastructuur. Uiteindelijk zijn drie varianten voor de herinrichting gepresenteerd aan de bewoners en de wijkraden. De input die hier is opgehaald, heeft geleid tot de meest vergaande ontwerpoplossing met een aangepast wegprofiel en verhoogd parkeren.

Aanleiding en doel

In 2013 is begonnen met het stimuleren van twee alternatieve routes van en naar Zernike, de Slimme Routes. De belangrijkste reden daarvoor was dat ter hoogte van de aansluiting van de Zonnelaan op de Noordelijke Ringweg steeds vaker doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen ontstonden. De eerste alternatieve route loopt via het Jaagpad, de tweede door Park Selwerd. De spreiding van het fietsverkeer is met name voor de route via Park Selwerd succesvol gebleken met dagelijks 15.000-18.000 fietsers. De route via het Jaagpad telt circa 6.000 fietsbewegingen (ter hoogte van de Noordelijke Ringweg) en heeft daarmee nog ruimte voor groei. Dit project moet leiden tot een aantrekkelijke alternatieve fietsroute die begint bij het Hoofdstation en aansluit op het Jaagpad. Op deze manier wordt er een betere spreiding van het fietsverkeer richting Zernike verwacht en kan deze nieuwe Slimme Route de binnenstad (onder andere Werkmanbrug en Brugstraat) voor wat betreft het doorgaande fietsverkeer ontlasten.

Op 16 december 2015 heeft uw raad de gecombineerde startaanvraag en projectofferte van dit project vastgesteld. Met dit besluit heeft u tevens het krediet voor het doortrekken van de Slimme Route beschikbaar gesteld. In dit voorstel werd nog uitgegaan van een Slimme Route via de Reitdiepskade, Lage der A, Pottebakkersrijge, Sluiskade, Marnixkade en Van Hallpad naar het Hoofdstation. Maar vanwege zwaarwegende bezwaren die onder meer voortvloeiden uit het participatieproces, heeft uw raad op 29 juni 2016 een andere route vastgesteld (zie afbeelding 1), die nog een aantal varianten bevatte. Deze varianten zijn besproken met de wijkraden. Door de wijkrad werd vervolgens een alternatieve variant ingebracht, lopende via de Admiraal de Ruyterlaan en de Rembrandt van Rijnstraat.



Afbeelding 1: routevarianten

Alle varianten zijn vervolgens met elkaar vergeleken en afgewogen aan de hand van een afwegingsmatrix, die als **bijlage 1** is toegevoegd. Dit leidde tot de nu voorliggende route en tot het bijbehorende DO.

Het proces rond dit project heeft geleid tot het nu voorliggende definitieve trace alsmede het DO.

Kader

Argumenten en afwegingen

Verkeer

De gekozen route vanaf het Hoofdstation naar de Slimme Route Jaagpad voldoet strikt genomen niet helemaal aan de eisen die we in zijn algemeenheid stellen aan Slimme Routes. Dit is niet mogelijk gezien het binnenstedelijke karakter van de route, waar andere belangen zwaarder kunnen zijn. Daarom is qua voorkeursroute gezocht naar een meest optimale route, welke hieronder weergegeven is:



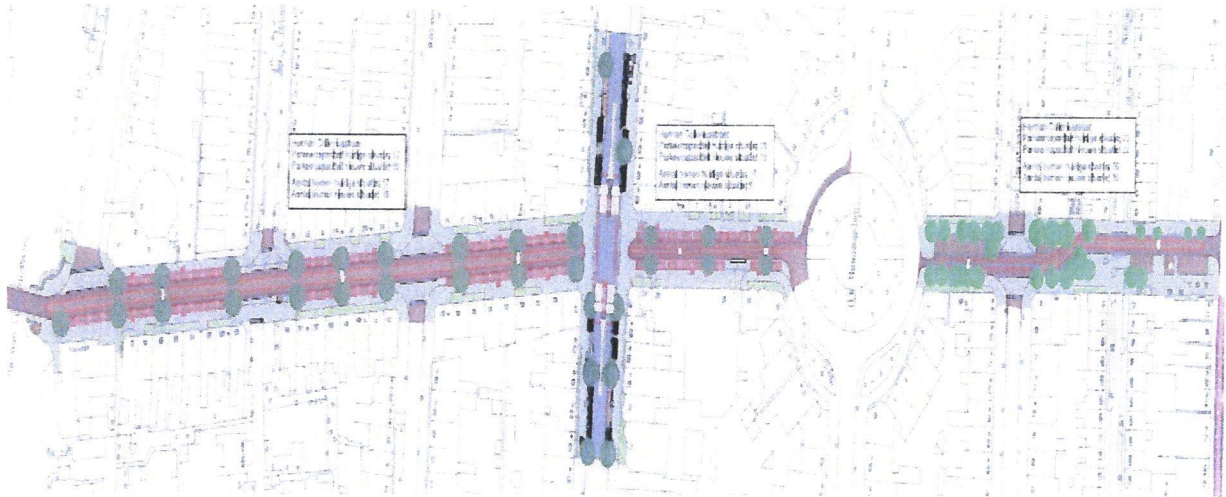
Afbeelding 2: gekozen route

Het eerste deel van de route, van het Hoofdstation tot de Paterswoldseweg, kan pas in gebruik worden genomen als de spookruisende tunnel in de Paterswoldseweg gereed is. De start van uitvoering van dit project is gepland voor het najaar van 2018. Tot die tijd moet het fietsverkeer via een andere route geleid worden. Vanaf het Hoofdstation zijn er drie opties, die allemaal niet optimaal zijn. Voorgesteld wordt dit deel van de route pas te promoten als het fietspad langs het Van Hallpad naar de Paterswoldseweg gereed is. Door in eerste instantie niet vanaf het Hoofdstation één fietsroute te promoten, wordt het fietsverkeer verspreid en op een later moment opgevangen en door middel van bebording alsnog in de juiste richting geleid.

Eenmaal aangekomen op de Paterswoldseweg kunnen fietsers gebruik maken van de al bestaande vrijliggende fietspaden langs de Paterswoldseweg. Deze hoeven niet aangepast te worden. Een uitdaging vormt de linksafbeweging naar de Eendrachtskade NZ. Het ontwerp voor "Bussen over West" faciliteert deze beweging en promotie moet de rest doen. Fysieke ingrepen zijn hier vooralsnog niet nodig. Het in twee richtingen bereden fietspad aan de Eendrachtskade NZ is vervolgens uitstekend te befietzen.

Het kruispunt A-weg/Eendrachtskade NZ, ook wel de 'vierkante rotonde' genoemd, is een veelgenoemd probleem. Onderzoek naar dit punt heeft echter uitgewezen dat hier ingrijpende en kostbare maatregelen nodig zijn om dit significant te kunnen verbeteren. Gezien het beperkte budget voor dit project is hier niet veel mogelijk qua fysieke ingrepen. Hoewel het een rommelig kruispunt is, gebeuren er weinig verkeersongevallen. Optimalisaties kunnen wellicht in andere projecten worden meegenomen.

Aangekomen op de Herman Colleniusstraat zijn substantiële verbeteringen nodig en mogelijk. Dergelijke maatregelen hebben zowel voor de bewoners als de fietsers een duidelijke meerwaarde. Zeker ook in combinatie met de wijzigingen die eind dit jaar plaatsvinden op het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg. Binnen het project 'Doortrekken Slimme Route' is ervoor gekozen om het budget volledig op dit deel van de route in te zetten. Er zijn voor dit deel van de route drie varianten gemaakt en gepresenteerd aan de wijkraden en de bewoners. Voorgesteld wordt om voor de meest vergaande variant te kiezen. Dat is de variant met een gewijzigd profiel en verhoogd parkeren.



Afbeelding 3: inrichtingsplan herinrichting Herman Colleniusstraat

In afbeelding 3 is een uitsnede te zien van het DO voor de Herman Colleniusstraat. Het DO is tevens als **bijlage 2** bij dit raadsvoorstel gevoegd. In het ontwerp is zoveel mogelijk afstemming gezocht voor een zo goed mogelijke inpassing in het straatbeeld en een optimale situatie voor de fietser. Voor fietsers wordt een duidelijke, herkenbare route aangelegd, geaccentueerd met een ander type klinkerbestrating, die comfortabeler fietst.



Afbeelding 4: referentiebeeld bestrating

Doordat auto's verhoogd parkeren en op een grotere afstand van de rijbaan, is de kans op een aanrijding tussen een fietser en een openslaand portier verkleind. Op de Herman Colleniusstraat hanteren we - zoals afgesproken met uw raad - het uitgangspunt van de Slimme Route dus de fietser in de voorrang. Alleen waar de Herman Colleniusstraat kruist met de Kraneweg zit de fietser niet in de voorrang. Het grote verschil met bijvoorbeeld het fietspad door park Selwerd en het fietspad Helperzoom is dat het hier niet gaat om een vrijliggend, solitair fietspad maar om een hoofd fietsroute die over een erftoegangsweg gaat. Simpel gezegd: er zit ook ander verkeer op de

Herman Colleniusstraat. De Kraneweg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (50 km uur/voorrangsweg). De Herman Colleniusstraat is een 30 km/uur weg/ woonstraat. Het in de voorrang leggen van de Herman Colleniusstraat betekent in feite dat hiermee een woonstraat wordt gezien als de doorgaande route, iets wat niet past bij het idee van een woonstraat, waar we juist de snelheid omlaag willen hebben, ter verbetering van o.a. de verkeersveiligheid voor de fietsers. Wel wordt dit kruispunt op hetzelfde niveau gebracht, hetgeen het comfort voor de fietser verhoogt en de verkeersveiligheid verbetert. Het schuin parkeren op een deel van de straat wordt vervangen door langsparkeren dat verkeersveiliger is.

Voor bewoners wordt met het verhoogd parkeren een mooi en eenduidig straatbeeld gecreëerd, dat tot het meeste enthousiasme leidde bij de presentatie van de varianten. Een veel voorkomend probleem, het te hard rijden door auto's, wordt door drempels gereduceerd. De drempels hinderen de fietser niet.



Afbeelding 5: referentiebeeld verhoogd parkeren

Parkeren

Door optimalisaties van het DO gaan ten behoeve van de realisatie van het ontwerp slechts 8 parkeerplaatsen verloren, die relatief goed verdeeld zijn over de route. De parkeerdrukanalyse van 2015 laat zien dat er voldoende capaciteit is om dit verlies op te vangen. Echter zijn er sinds de laatste analyse nog een aantal projecten gerealiseerd, respectievelijk in de planning, die ook leiden tot een verhoogde parkeerdruk. De herinrichting van de Kraneweg leidde tot een verlies van 37 parkeerplekken. Het plan voor de watertoren legt een beslag op nog eens 40 parkeerplaatsen. Een verder verlies van parkeermogelijkheden moet worden geminimaliseerd. De parkeerdruk blijft echter ook met dit ontwerp beneden de 85% bezettingsgraad, hetgeen acceptabel is.

Stedenbouw/landschappelijk/cultuurhistorie

Bij het DO is nadrukkelijk rekening gehouden met het cultuurhistorische karakter en het beschermde stadsgezicht van de straat en de wijk. Daarom is gekozen voor een klinkerbestrating in plaats van asfalt; ook blijft de rotonde H.W. Mesdagplein onaangetast. Hiermee blijft het karakter van de wijk gelijk.

Bomen/BEA

Door het aanleggen van verhoogd parkeren, moeten in het deel tussen Kraneweg en Herman Colleniusbrug de 17 aanwezige bomen en in het deel tussen Kraneweg – Tasmanplein 10 bomen, gekapt worden. De bomen zijn overwegend in slechte conditie en zullen vervangen worden door 25 nieuwe gezonde bomen (een verlies van 2 bomen). En hiermee zal de Herman Colleniusstraat voorzien worden van een volledige gezonde bomenstructuur. De 2 'verloren' bomen zullen in de directe omgeving van het plangebied op een nader te bepalen locatie worden gecompenseerd. De door het college vastgestelde BEA is als **bijlage 3** toegevoegd.

Ecologie

Binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden zijn broedvogels aanwezig. Ten aanzien van broedvogels wordt rekening gehouden met het broedseizoen, zodat knelpunten kunnen worden voorkomen. De werkzaamheden worden buiten het broedseizoen gepland.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Het onderhavige voorstel is tot stand gekomen door middel van een actief participatieproces met stakeholders. Wij hebben hiertoe afzonderlijke gesprekken gevoerd met o.a. wijkraden en de lokale afdeling van de Fietsersbond. Bovendien hebben we twee bewonersbijeenkomsten georganiseerd. Tijdens de eerste bewonersbijeenkomst van 28 februari jl. hebben we de routekeuze voorgelegd en meningen en ideeën daarover opgehaald. Dit hebben we meegenomen in een drietal ontwerpen, die we op 19 april jl. op de tweede bewonersbijeenkomst hebben gepresenteerd.

Tijdens beide bewonersbijeenkomsten zijn veel opmerkingen en suggesties gedaan. De beantwoording van alle via een reactieformulier ingediende reacties zijn opgenomen in het Inspraakdocument, welke als **bijlage 4** bij dit raadsvoorstel is gevoegd. Daarnaast zijn er tijdens de bewonersbijeenkomsten ook mondeling veel vragen gesteld en suggesties gedaan welke van invloed zijn geweest op het nu voorliggende DO.

Op veel vragen hebben we een verduidelijkend antwoord kunnen geven. Veel suggesties en ideeën hebben we over kunnen nemen, zoals het behouden van de klinkerbestrating, het onaangetast laten van het H.W. Mesdagplein, het realiseren van snelheidsremmende maatregelen en het behoud van (zoveel mogelijk) parkeerplaatsen.

Financiële consequenties

In het raadsbesluit van 16 december 2015 heeft u een krediet beschikbaar gesteld van € 650.000,- voor het doortrekken van de Slimme Route naar het Hoofdstation. Binnen dit budget kan het voorliggende DO gerealiseerd worden.

Overige consequenties

Bomen: Zie tekst onder het kopje 'Argumenten en Afwegingen' onder Bomen Effect Analyse.

De route lopende van het hoofdstation tot de Paterswoldseweg is pas eind 2018 gereed (nadat de werkzaamheden m.b.t. de onderdoorgang Paterswoldseweg met bijbehorend fietspad gereed zijn).

Vervolg

Nadat uw Raad het besluit met betrekking tot de Slimme fietsroute West heeft genomen, kan er in oktober 2017 gegund worden en vragen we de noodzakelijke vergunningen voor de verkeersbesluiten aan; de omgevingsvergunning voor het kappen van bomen is reeds na het Collegebesluit aangevraagd. Vervolgens worden de werkzaamheden gefaseerd in de periode lopende van november 2017 tot april 2018 uitgevoerd.

Lange Termijn Agenda

Conform de LTA.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

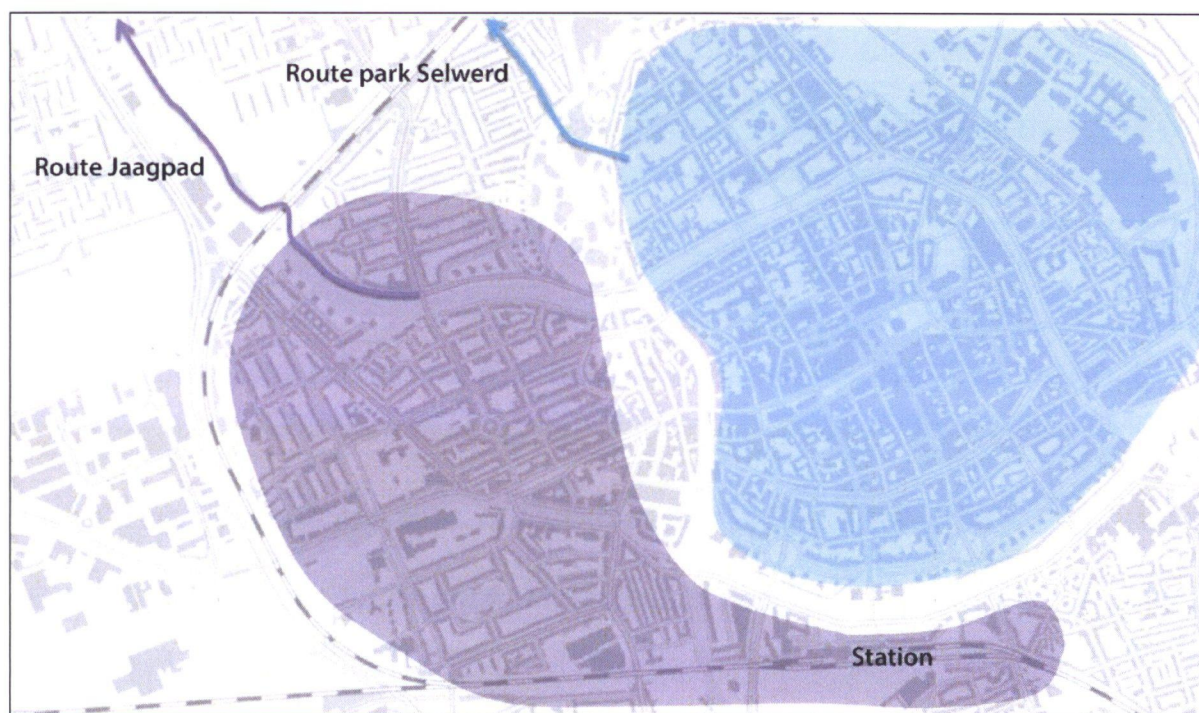
NOTITIE

Aan : Stakeholders
 Van : Projectgroep 'doortrekken Slimme Route West'
 Datum : 08-02-2017

Onderwerp : Afwegingsnotitie en onderbouwing voorkeursroute doortrekken Slimme Route West
 (Hoofdstation - Zernike)

Inleiding

De stad Groningen kent sinds een aantal jaren de Slimme Routes, twee alternatieve fietsroutes tussen de binnenstad en Zernike Campus die actief gepromoot worden. We noemen deze routes de Slimme Route West (via het Jaagpad) en Slimme Route Oost (via Park Selwerd). Vooral de Slimme Route Oost is een succes, met als gevolg dat aan deze route diverse verbeteringen worden uitgevoerd. De wens is ontstaan om de Slimme Route West verder te promoten, temeer omdat hier nog voldoende capaciteit aanwezig is. We willen dit doen door de fietsers die vanaf het Hoofdstation richting Zernike Campus fietsen te verleiden niet via de binnenstad en de Slimme Route Oost te fietsen, maar gebruik te maken van de Slimme Route West. Zo wordt de fietsstroom richting Zernike Campus min of meer opgesplitst in twee stromen en worden zowel de binnenstad als de Slimme Route Oost (enigszins) ontlast en wordt de druk op het fietsnetwerk (beter) verdeeld. Dit project voorziet daarom in het doortrekken van de Slimme Route West van het Jaagpad naar het Hoofdstation.



Figuur 1.1: verdeling fietsstromen

Routes

Het doortrekken van de Slimme Route West is in de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 opgenomen. Daarbij was een voorkeursroute aangegeven via de Lage der A en de Westerkade. Bij de (toenmalige) projectgroep bleken echter twijfels te ontstaan of de voorgestelde route ook daadwerkelijk de meest optimale was. Deze voorkeursroute leidde de fietsers namelijk vanaf het Hoofdstation naar de Eeldersingel, via de Marwixkade en de Lage der A. Ter hoogte van het Noorderplantsoen (Plantsoenbrug) hadden fietsers dan de keuze: linksaf de Slimme Route West of rechtdoor via het Noorderplantsoen de Slimme Route Oost. Het was onze verwachting

dat fietsers daardoor eerder geneigd waren voor de Slimme Route Oost (via Park Selwerd) te kiezen, aangezien die start in het Noorderplantsoen en vanuit het Noorderplantsoen gezien ook korter is. Daarmee zou de doelstelling van het doortrekken van de Slimme Route West niet behaald worden. Daarom is begin 2016, de notitie 'Doortrekken Slimme Route West' opgesteld, waarin de originele voorkeursroute en een viertal alternatieve routes door middel van een knelpuntenanalyse met elkaar vergeleken zijn. Uit die knelpuntenanalyse bleek route C (Hoofdstation- Paterswoldseweg-Herman Colleniusstraat-Slimme Route West/Jaagpad) als beste naar voren te komen. Daarbij moest echter nog wel een keuze gemaakt worden of de route via de Eendrachtskade Noordzijde, de Zuidzijde of de Abel Tasmanstraat zou moeten lopen. In het kader van het project 'Bussen over West' is uiteindelijk route C als voorkeursroute voor het doortrekken van de Slimme Route West vastgelegd, waarin is afgesproken dat een definitieve keuze van de variant binnen het project en het participatietraject gemaakt moeten worden. De drie varianten waar het daarbij om gaat zijn als volgt:

- Route C1: Paterswoldseweg - Eendrachtskade Noordzijde - Herman Colleniusstraat - Jaagpad
- Route C2: Paterswoldseweg - Eendrachtskade Zuidzijde - Herman Colleniusstraat - Jaagpad
- Route C3: Paterswoldseweg - Peizerweg - Abel Tasmanstraat - Herman Colleniusstraat - Jaagpad

Met de bovenstaande varianten is het participatietraject ingegaan en is gesproken met vertegenwoordigers van de wijkraden van de Zeeheldenbuurt, de Badstratenbuurt en de Schildersbuurt. Tijdens deze overleggen is door de wijkraad van de Zeeheldenbuurt een vierde route voorgesteld, namelijk:

- Route C4: Paterswoldseweg - Peizerweg - Admiraal de Ruyterlaan - Rembrandt van Rijnstraat - Friesestraatweg – ACM-fietsbrug - Jaagpad

Deze route geldt als alternatief voor de gehele voorkeursroute en sluit op een ander punt aan op de Slimme Route West, namelijk ter hoogte van de ACM-fietsbrug. Ook al heeft deze route een ander eindpunt, in het participatietraject is afgesproken dat deze route in deze afwegingsnotitie als volwaardig alternatief meegenomen wordt. De vier varianten van route C zijn in onderstaande figuur weergegeven.



Figuur 1.2: de 4 varianten

Afwegingsmatrix

De afweging tussen de varianten binnen route C is gedaan volgens eenzelfde systematiek als gebruikt is bij de tracékeuze van de fietspaden in Groningen Noordwest (fietspaden Park Selwerd, Noordelijke Ringweg en spoorlijn Groningen-Sauwerd) en de Fietsroute Plus Groningen-Haren (Helperzoom). Elk project kent echter zijn specifieke thema's, waardoor de invulling van de afwegingsonderdelen in elk project verschillend is. Voor het

doortrekken van de Slimme Route West naar het Hoofstation is gekozen voor een afweging op basis van de thema's Verkeer (de gebruiker), Omgeving (de wijkbewoners) en Kosten (de gemeente). Elk van deze thema's heeft een aantal subonderdelen waar op gescoord kan worden. Per subonderdeel kan een minimum, een gemiddeld of een maximum aantal punten gescoord worden.

Voor zowel het thema Verkeer als het thema Omgeving is een maximum aantal van 40 punten te verdienen. Beide onderdelen wegen dus even zwaar mee. Voor het thema Kosten is een maximum aantal van 20 punten te verdienen. Door deze verdeling wordt zowel het belang van de gebruiker als de (wijk)bewoners gelijkwaardig geacht en zijn de kosten niet leidend in het project.

Binnen het thema Verkeer is een onderscheid gemaakt in de volgende subonderdelen:

- Directheid/snelheid (maximaal 15 punten)
- Comfort (maximaal 10 punten)
- Verkeersveiligheid (maximaal 15 punten)

Binnen het thema Omgeving is een onderscheid gemaakt in de volgende subonderdelen:

- Effect op het historisch karakter van de wijken (maximaal 10 punten)
- Effect op de parkeercapaciteit langs de route (maximaal 10 punten)
- Effect op het groen langs de route (maximaal 10 punten)
- Aantal (direct) aanwonenden (maximaal 10 punten)

Binnen het thema Kosten is een onderscheid gemaakt in de volgende subonderdelen:

- Realisatiekosten (maximaal 10 punten)
- Raakvlakken met andere projecten (maximaal 10 punten)

In de onderstaande tabel is de puntenverdeling weergegeven. Daarbij is ingevuld wanneer op een bepaald subonderdeel een minimum, een gemiddeld of een maximum aantal punten verdiend kunnen worden.

Thema	Punten	Subonderdelen	Punten	Categorieën					
				categorie 1	punten	categorie 2	punten	categorie 3	punten
Verkeer (gebruikers)	40	Directheid/snelheid	15	Verslechtering	0	Neutraal	7.5	Verbetering	15
		Comfort	10	Verslechtering	0	Neutraal	7.5	Verbetering	15
		Verkeersveiligheid	15	Verslechtering	0	Neutraal	7.5	Verbetering	15
Omgeving (wijkbewoners)	40	Effect op historisch karakter	10	Slechter	0	Huidig	5	Beter	10
		Effect op parkeercapaciteit	10	Slechter	0	Huidig	5	Beter	10
		Effect op groen	10	Slechter	0	Huidig	5	Beter	10
		Aantal (direct) aanwonenden	10	>1000	0	500-1000	5	<500	10

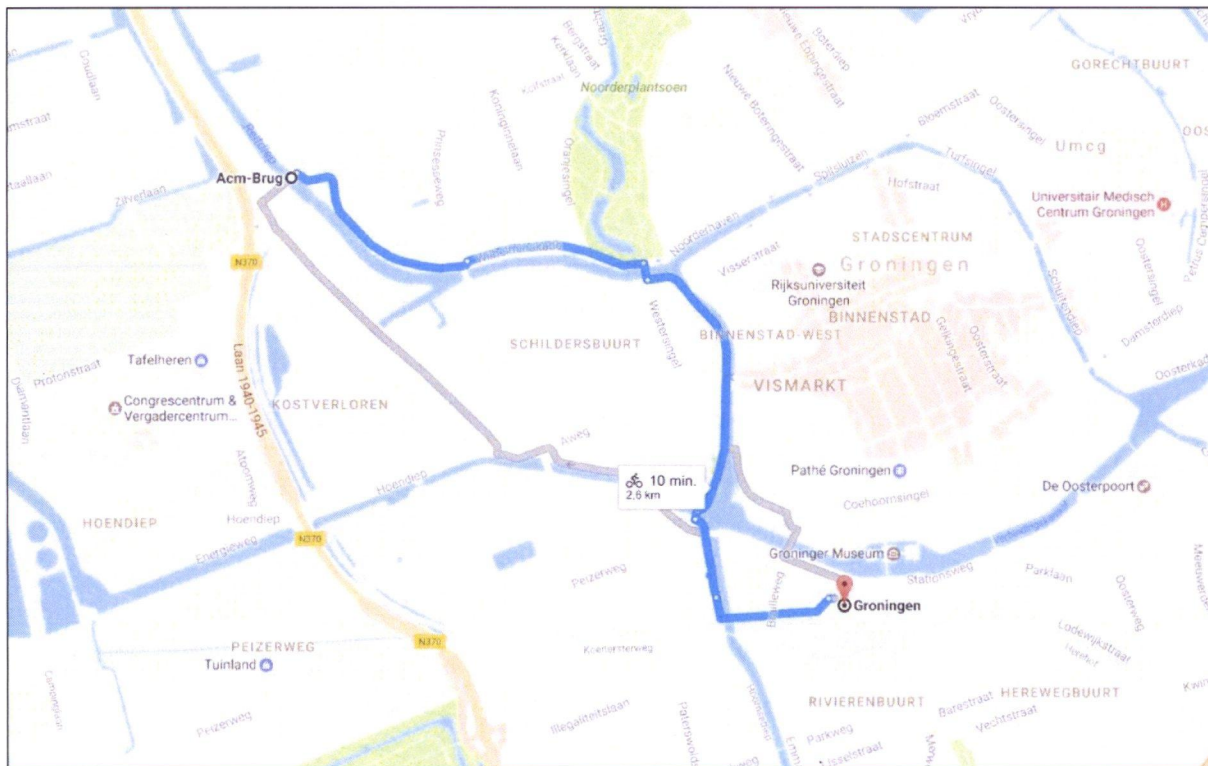
Kosten	20	Realisatiekosten	10	>0.6 mlj	0	0.4-0.6 mlj	5	<0.4 mlj	10
		Raakvlakken andere projecten	10	Negatief	0	Neutraal	5	Positief (win-win)	10

TOTAAL	100	TOTAAL	100	TOTAAL	0	TOTAAL	50	TOTAAL	100
--------	-----	--------	-----	--------	---	--------	----	--------	-----

Hieronder wordt per thema en subonderdeel beschreven hoe de vier routes scoren. Daarbij is rekening gehouden met mogelijke optimalisaties die vanuit dit project gemaakt kunnen worden. Tevens is binnen het thema Verkeer ook een onderscheid gemaakt in de heen- en terugrichting, aangezien die op bepaalde subonderdelen verschillend kan scoren.

Thema Verkeer

Om voor de subonderdelen binnen het thema Verkeer een objectieve beoordeling te kunnen geven, is een vergelijking gemaakt met de route die in de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 als voorkeursroute aangegeven was, de route via Marwixkade en Lage der A. Bij de uitwerking hiervan bleek echter de verwachting dat fietsers eerder geneigd waren gebruik te maken van de Slimme Route Oost (via Park Selwerd), aangezien deze start in het Noorderplantsoen. Voor het vergelijken van de nieuwe alternatieven blijkt deze route echter wel een goede basisroute. In onderstaande figuur is deze route in Google Maps weergegeven. Er is bewust voor de ACM-fietsbrug als eindpunt gekozen, aangezien de vier overgebleven routevarianten bij elkaar komen ter hoogte van de ACM-fietsbrug. Bij de beoordeling van de subonderdelen zijn de routes in zowel de heen- als de terugrichting beoordeeld.



Figuur 1.3: basisroute Hoofdstation – ACM-fietsbrug

Directheid/snelheid

Binnen het subonderdeel directheid/snelheid is gekeken naar de omrijdfactor en de reistijd. De resultaten zijn afkomstig uit Google Maps. Dit levert de volgende tabel op:

Heenroute	Basisroute	Route C1	Route C2	Route C3	Route C4
Directheid (km)	2.6	2.4	2.4	2.4	2.6
Snelheid (min.)	10	9	9	11	10

Terugroute	Basisroute	Route C1	Route C2	Route C3	Route C4
Directheid (km)	2.6	2.3	2.3	2.4	2.6
Snelheid (min.)	10	9	9	10	10

Op basis van bovenstaande tabel scoren Route C1 en C2 een verbetering van de directheid/snelheid ten opzichte van de basisroute en scoren route C3 en C4 gelijkwaardig aan de directheid/snelheid ten opzichte van de basisroute.

Comfort

Het begrip comfort is lastig objectief te maken, maar is zeker een aandachtspunt binnen de routekeuze. Om een oordeel te kunnen geven over het comfort (in de nieuwe situatie), is gekeken naar de verhouding tussen

de verhardingen (percentage asfalt of beton), de verhouding tussen de vermening van het verkeer (hoeveel % is vrij liggende fietsinfrastructuur), het aantal verkeerslichten en de hoeveelheid haakse bochten. Deze inventarisatie resulteert in de volgende tabel:

Heenroute	Basisroute	Route C1	Route C2	Route C3	Route C4
Verharding	62%	77%	78%	64%	48%
Vermenging	59%	77%	78%	64%	53%
Aantal verkeerslichten	0	1	1	1	1
Aantal haakse bochten	5	3	5	6	6

Terugroute	Basisroute	Route C1	Route C2	Route C3	Route C4
Verharding	62%	77%	77%	64%	54%
Vermenging	60%	77%	77%	64%	59%
Aantal verkeerslichten	0	2	2	0	0
Aantal haakse bochten	5	3	5	6	6

Op basis van bovenstaande tabel scoren Route C1 en C2 een verbetering van het comfort ten opzichte van de basisroute en de routes C3 en C4 scoren een verslechtering van het comfort ten opzichte van de basisroute.

Verkeersveiligheid

Binnen het subonderdeel is gekeken naar het aantal ongeregelde kruispunten (= mogelijke conflicten) met erftoegangswegen (ETW 30km/u), gebiedsontsluitingswegen (GOW 50km/u) en het aantal gelijkvloerse spoorwegerovergangen. Dit resulteert in de onderstaande tabellen:

Heenroute	Basisroute	Route C1	Route C2	Route C3	Route C4
Kruisingen met ETW	12	11	12	15	11
Kruisingen met GOW	3	3	2	2	2
Spoorwegerovergang	0	0	0	0	1

Terugroute	Basisroute	Route C1	Route C2	Route C3	Route C4
Conflicten (ETW)	9	10	9	11	10
Conflicten (GOW)	2	3	2	3	3
Spoorwegerovergang	0	0	0	0	1

Op basis van de bovenstaande tabel scoren Route C1, C2 en C3 op gebied van verkeersveiligheid gelijkwaardig ten opzichte van de basisroute en scoort route C4 een verslechtering van de verkeersveiligheid ten opzichte van de basisroute.

Thema Omgeving

Het thema Omgeving vertegenwoordigt het belang van de (wijk)bewoners langs de route. Dit belang wordt gelijkwaardig geacht ten opzichte van het belang van de gebruikers van de route. Het gaat daarbij niet alleen om het effect op de omgeving, maar ook op het effect op de leefbaarheid in de straat. Dit kan positief of negatief veranderen door een ander gebruik van de straat, maar ook door het nemen van fysieke maatregelen. Dit doen we door een inschatting te maken van het effect op het historisch karakter van de wijk, de parkeerbalans, het groen en het aantal aanwonenden langs de route.

Effect op het historisch karakter van de wijken

De Zeeheldenbuurt en de Schildersbuurt zijn karakteristieke, oude wijken en beschermd stadsgezicht. Dit betekent dat fysieke maatregelen geen afbreuk mogen doen aan het historische karakter van de wijk en eveneens aan het beschermd stadsgezicht. Complete herinrichtingen van straten met de comfortwensen van de Slimme Route zijn hierdoor niet aan de orde, dit valt niet binnen de scope van het project. Wel kunnen op

knelpuntniveau fysieke aanpassingen gedaan worden om het zo voor de gebruiker van de route verkeersveiliger en/of comfortabeler te maken. Eventuele aanvullende wensen door bewoners kunnen hierin meegenomen worden.

Op voorhand is nog niet 100% bekend wat die fysieke maatregelen precies inhouden. Echter, het is al wel mogelijk om de effecten van het kiezen van een bepaalde route en de maatregelen die daar dan bij horen in te schatten. Met name bij route C3 is verwachten we dat een andere inrichting van de Abel Tasmanstraat en het Abel Tasmanplein noodzakelijk is om fietsen in twee richtingen veilig te kunnen faciliteren. Hierdoor scoort route C3 een verslechtering op het historische karakter. Voor de overige routes is het de verwachting dat deze routes geen negatief effect hebben op het historische karakter van de wijk(en).

Omgeving	Route C1	Route C2	Route C3	Route C4
Effect historisch karakter	Gelijk	Gelijk	Verslechtering	Gelijk

Effect op de parkeercapaciteit langs de route

De beschikbaarheid van parkeerplaatsen is vaak een issue. Met name in de oude wijken, direct rondom de binnenstad, ligt de parkeerdruk erg hoog. Dit is langs de voorgestelde routes ook het geval. Het is mogelijk dat door komst van de Slimme Route, er vanuit de verkeersveiligheid en comfort, de wens ontstaat om bepaalde knelpunten veroorzaakt door parkeren te verbeteren/aan te passen. Dit kan ten koste gaan van de parkeercapaciteit. Aan de andere kant zou het mooi zijn dat door fysieke maatregelen, juist meer parkeercapaciteit gecreëerd kan worden.

Op voorhand is nog niet 100% bekend wat die fysieke maatregelen inhouden. Echter, het is al wel mogelijk om de effecten van het kiezen van een bepaalde route en de maatregelen die daar dan bij horen in te schatten. Op gebied van parkeren lijkt het erop, dat zowel in route C1 als C2 een aantal parkeerplaatsen in de Herman Colleniusstraat anders ingericht moeten worden met als gevolg een lagere capaciteit. Dit geldt ook voor route C3, het is de verwachting dat een andere inrichting van de Abel Tasmanstraat en het Abel Tasmanplein noodzakelijk is om fietsen in twee richtingen veilig te faciliteren. Dit zal dan ten koste gaan van parkeercapaciteit. Voor route C4 geldt dat de fietsersstromen binnen de bestaande situatie afgewikkeld kunnen worden en zo de parkeercapaciteit gelijk blijft.

Omgeving	Route C1	Route C2	Route C3	Route C4
Effect op parkeerbalans	Verslechtering	Verslechtering	Verslechtering	Gelijk

Effect op het groen langs de route

Net zoals het parkeren, is ook de groenvoorziening binnen de oude wijken een issue. Het is mogelijk dat de Slimme Route een negatief effect heeft op het openbare groen, bijvoorbeeld omdat er bomen gekapt moeten worden. Aan de andere kant zou het mooi zijn dat door fysieke maatregelen, juist meer openbaar groen aangelegd of het bestaande openbare groen verbeterd kan worden.

Op voorhand is nog niet 100% bekend wat die fysieke maatregelen inhouden. Echter, het is al wel mogelijk om de effecten van het kiezen van een bepaalde route en de maatregelen die daar dan bij horen in te schatten. Op gebied van groen lijkt het er met name op dat in route C3 een negatief effect ontstaat. Het is de verwachting dat een andere inrichting van de Abel Tasmanstraat en het Abel Tasmanplein noodzakelijk is om fietsen in twee richtingen veilig te faciliteren. Dit zal dan ten koste gaan van openbaar groen. Voor de overige routes lijkt het erop dat het bestaande openbaar groen in stand gehouden kan blijven, of anders gecompenseerd kan worden.

Omgeving	Route C1	Route C2	Route C3	Route C4
Effect op het groen	Gelijk	Gelijk	Verslechtering	Gelijk

Aantal (direct) aanwonenden langs de route (huishoudens)

Het aantal direct aanwonenden langs de route is in de afwegingsmatrix opgenomen om een indruk te krijgen hoeveel huishoudens al dan niet positief of negatief effect op de leefomgeving langs de route zullen ondervinden. Het is voor te stellen dat een route met grote gedeeltes vrij liggende fietsinfrastructuur minder effect heeft op de leefomgeving dan wanneer een route door een woonstraat leidt.

Omgeving	Route C1	Route C2	Route C3	Route C4
Aantal aanwonenden (huishoudens)	384	473	639	615

Thema Kosten

Binnen het thema Kosten komt de gemeente in feite aan bod. De gemeente heeft namelijk belang dat een project het meest optimale bereikt binnen het daarvoor gestelde budget. Dit komt naar voren in het subonderdeel realisatiekosten. Daarnaast spelen op diverse plekken langs de voorgestelde routes andere projecten waar de keuze van een voorkeursroute positief (win-win) of negatief (andere inrichting, meer kosten) tot gevolg heeft. Aangezien ook dit projecten zijn, uitgevoerd en bekostigd door de gemeente, is het onderdeel raakvlakken met andere projecten opgenomen als subonderdeel.

Realisatiekosten

Zoals al eerder genoemd is de insteek van het project het oplossen van knelpunten, waarbij complete herinrichtingen van straten niet aan de orde zijn. Voor het oplossen van de knelpunten langs een route zijn vaak fysieke maatregelen noodzakelijk. Op voorhand is nog niet 100% bekend wat die fysieke maatregelen inhouden. Echter, het is al wel mogelijk om een inschatting van de realisatiekosten van deze fysieke maatregelen te bepalen en zo een inschatting te maken van de totale benodigde realisatiekosten.

Kosten	Route C1	Route C2	Route C3	Route C4
Realisatiekosten	0.4-0.6 mlj	0.4-0.6 mlj	>0.6 mlj	0.4-0.6 mlj

Het is de verwachting dat de fysieke maatregelen voor routes C1, C2 en C4 qua realisatiekosten in de buurt komen van het beschikbaar gestelde budget. Voor route C3 ligt dit anders, het is de verwachting dat een andere inrichting van de Abel Tasmanstraat en het Abel Tasmanplein noodzakelijk is om fietsen in twee richtingen veilig te faciliteren. Dit betekent een complete herinrichting van de Abel Tasmanstraat en het Abel Tasmanplein. Dit is niet binnen het beschikbare budget te realiseren, waardoor een aanvullend krediet noodzakelijk zal zijn.

Raakvlakken met andere projecten

Het is mogelijk dat een gekozen route een negatief effect heeft op al bestaande en lopende projecten in de omgeving. Aan de andere kant is het ook mogelijk om binnen bestaande projecten mee te liften en daarbij zoveel mogelijk knelpunten langs een route op te lossen. Projecten die op dit moment in de omgeving van de routes spelen zijn:

- Herinrichting kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg. Het kruispunt wordt opnieuw ingericht, en daarin wordt onder andere de linksafbeweging vanaf de Herman Colleniusbrug naar de Slimme Route West (Jaagpad) beter gefaciliteerd. Dit is positief voor routes C1, C2 en C3.
- Asfalteringswerkzaamheden Kraneweg. De Kraneweg wordt opnieuw ingericht verbeteren van de oversteek Herman Colleniusstraat-Kraneweg, door middel van het aanbrengen van extra opstelcapaciteit en een verhoogd kruisingsplateau. Positief voor route C1, C2 en C3.
- 'Bussen over West' - herinrichting kruispunt Eendrachtskade-Paterswoldseweg. Het kruispunt Eendrachtskade Noorzijde/Zuidzijde- Paterswoldseweg wordt opnieuw ingericht in verband met een andere routing van de bussen in de binnenstad. Hierdoor wordt de inrichting voor de fiets richting de Eendrachtskade Noordzijde verbeterd, een positief effect voor route C1. De verbinding voor de fietser vanaf de Paterswoldseweg richting de Eendrachtskade Zuidzijde wordt echter niet verbeterd. Een andere inrichting van het kruispunt is noodzakelijk, wat een negatief effect op de doorstroming en de kosten heeft.
- Onderhoud fietspaden Peizerweg. De fietspaden langs de Peizerweg worden opnieuw geasfalteerd. Eventuele verbreding is gewenst en kan meegenomen worden in dit project. Routes C3 en C4 kunnen met dit project meeliften.
- Ondertunneling Paterswoldseweg. De spoorwegovergang op de Paterswoldseweg wordt onder tunnelt. Over deze tunnel komt een vrij liggend fietspad te liggen, die het mogelijk maakt om veilig de

Paterswoldseweg over te steken. Alle routes kunnen meeliften met dit project. Risico is echter wel dat dit project naar alle waarschijnlijkheid pas in 2018 of 2019 uitgevoerd wordt.

Gezien het feit dat routes C1 en C3 mee kunnen liften met diverse bovengenoemde projecten scoren deze routes positief. Route C2 scoort neutraal aangezien deze route een negatief effect heeft op het project 'Bussen over West', maar wel kan meeliften met de overige projecten. Route C4 scoort negatief, aangezien deze route in feite alleen maar mee kan liften met het project onderhoud fietspaden Peizerweg.

Kosten	Route C1	Route C2	Route C3	Route C4
Raakvlakken andere projecten	Positief	Neutraal	Positief	Negatief

Conclusie (afwegingsmatrix)

Wanneer de resultaten per subonderdeel in de afwegingsmatrix ingevuld worden, komt de volgende tabel naar voren:

Thema	Subonderdeel	Route C1 (Eendrachtskade NZ)		Route C2 Eendrachtskade (ZZ)		Route C3 (Abel Tasmanstraat)		Route C4 (Adm. de Ruyterlaan)	
		Waarde	Score	Waarde	Score	Waarde	Score	Waarde	Score
Verkeer	Directheid/Snelheid	Verbetering	15	Verbetering	15	Neutraal	7.5	Neutraal	7.5
	Comfort	Verbetering	10	Verbetering	10	Verslechtering	0	Verslechtering	5
	Verkeersveiligheid	Neutraal	7.5	Neutraal	7.5	Neutraal	7.5	Verslechtering	0
Totaal			32.5		32.5		15		7.5
Omgeving	Effect historisch karakter	Gelijk	5	Gelijk	5	Verslechtering	0	Gelijk	5
	Effect parkeercapaciteit	Verslechtering	0	Verslechtering	0	Verslechtering	0	Gelijk	5
	Effect groen	Gelijk	5	Gelijk	5	Verslechtering	0	Gelijk	5
	Aantal (direct) aanwonenden	<500	10	<500	10	500-1000	5	500-1000	5
Totaal			10		10		0		15
Kosten	Realisatiekosten	0.4-0.6 mlj	5	0.4-0.6 mlj	5	>0.6 mlj	0	0.4-0.6 mlj	5
	Raakvlakken	Positief (winwin)	10	Neutraal	5	Positief	10	Negatief	0
Totaal			15		10		10		5
TOTAAL			67.5		62.5		30		32.5

Uit de afwegingsmatrix komt naar voren dat de routes C1 en C2 de meeste punten scoren en daarmee als beste naar voren komen. Routes C3 en C4 scoren eveneens gelijkwaardig en de minste punten. Beide routes vallen hiermee af. Opvallend is dat routes C1 en C2 op de thema's Verkeer en Omgeving hetzelfde aantal punten scoren. Het verschil tussen beide routes ligt dus binnen het thema Kosten. Aangezien de scores zo dicht bij elkaar liggen, verdient het de aanbeveling om beide routes in het vervolgproces mee te nemen en verder uit te werken. Aangezien beide routes qua route ook nagenoeg niet van elkaar verschillen, kan op basis van ontwerpen voor de onderscheidende kruispunten (Eendrachtskade-Paterswoldseweg en Eendrachtskade-Aweg) apart een keuze gemaakt worden voor één van beide routes.



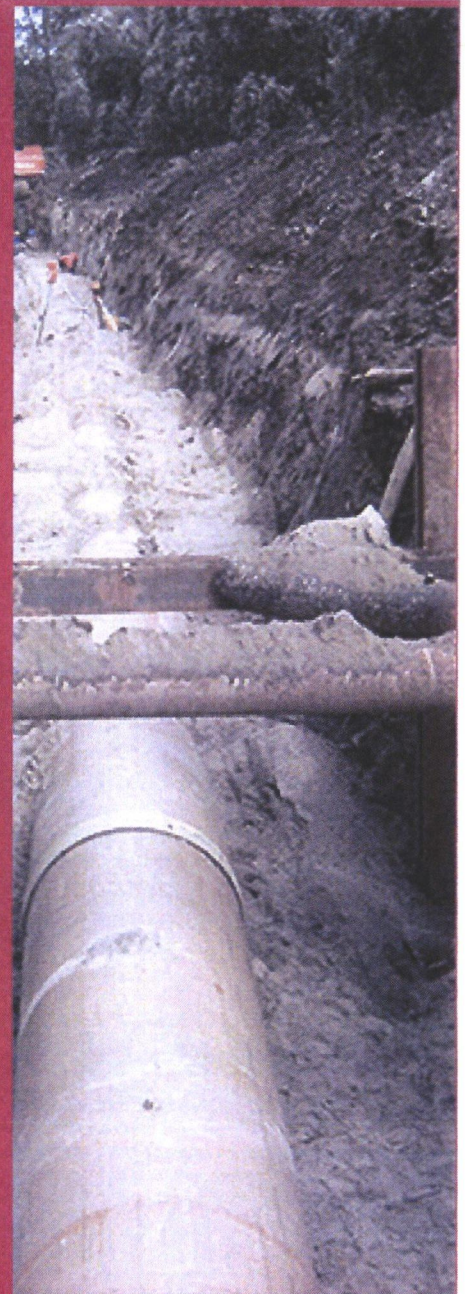
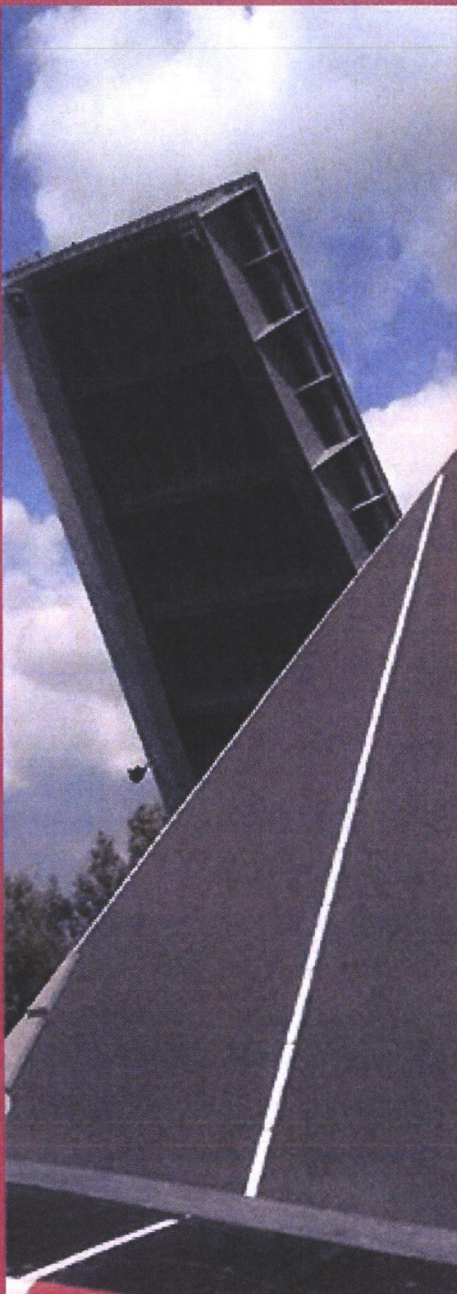
Figuur 1.4: voorkeursroute(s) doortrekken Slimme Route West (Hoofdstation - Zernike)

BIJLAGE

Herman Colleniusstraat
Parkeercapaciteit huidige situatie: 52
Parkeercapaciteit nieuwe situatie: 50
Aantal bomen huidige situatie: 17
Aantal bomen nieuwe situatie: 19

Herman Colleniusstraat
Parkeercapaciteit huidige situatie: 25
Parkeercapaciteit nieuwe situatie: 19
Aantal bomen huidige situatie: 10
Aantal bomen nieuwe situatie: 6

Herman Colleniusstraat
Parkeercapaciteit huidige situatie: 22
Parkeercapaciteit nieuwe situatie: 22
Aantal bomen huidige situatie: 30
Aantal bomen nieuwe situatie: 30



Bomen Effect Analyse Doortrekken Slimme Fietsroute West Herman Colleniusstraat

Datum 14-06-2017

Bomen Effect Analyse Doortrekken Slimme Fietsroute West Herman Colleniusstraat

14-06-2017



Kaart materiaal situatie

Gemeente Groningen
afdeling Stadsingenieurs

Groningen 14-06-2017

Verantwoording

Titel: Bomen Effect Analyse
Doortrekken Slimme Fietsroute West Herman Colleniusstraat

Datum: 14-06-17

Auteurs: P. de Graaf
H.C. Langeveld (gecertificeerd European Tree Technician)

Email: prasad.de.graaf@groningen.nl

contact: Gemeente Groningen
afdeling Stadsingenieurs
Gedempte Zuiderdiep 98
9711 HL Groningen
tel: 050-3678111 doorkiesnummer 8140

Copyright 2017 gemeente Groningen. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieren, opnamen of enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de gemeente Groningen afd. Stadsingenieurs. De gemeente Groningen afd. Stadsingenieurs is niet aansprakelijk voor eventuele schade ontstaan bij gebruik van gegevens uit dit rapport

Bomen Effect Analyse

Doortrekken Slimme Fietsroute West - Herman Colleniusstraat

Inhoudsopgave

- 1.0 Inleiding
- 2.0 Aanleiding
- 3.0 Doelstelling / Proces
- 4.0 Inmeting
- 5.0 Eigendomsverhouding
- 6.0 Ligging
- 7.0 Regelgeving en beleid van toepassing op dit project
- 8.0 Inventarisatie
- 9.0 Gevolgen
- 10.0 Groenbalans
- 11.0 Motivatie
- 12.0 Compensatie
- 13.0 Maatregelen

Bijlagen:

Bij deze Bomen Effect Analyse behoren de volgende bijlagen:

-beleid algemeen

-1. Algemene beleidsregels

-folder boombescherming Stadswerk:

-2. Boombescherming op bouwlocaties

Inventarisatielijst:

-3. Inventarisatielijst Herman Colleniusstraat datum 10-5-2017

Tekening

-4. Tekening inventarisatie bomen bestaande situatie

-5. ontwerp

1.0 Inleiding

Het college heeft een voorkeursvariant voor de slimme fietsroute vanaf het Hoofdstation tot aan het Jaagpad vastgesteld. De slimme fietsroute door de Herman Colleniusstraat is onderdeel van dit traject. In deze straat staan bomen.

In het kader van deze plannen zijn de bomen binnen het plangebied op 10-05-2017 geïnventariseerd.

Het betreft een inventarisatie die op basis van de VTA methode is gemaakt. VTA staat voor Visual Tree Assessment, een visuele boombeoordeling. Deze beoordeling is opgesteld door de gemeente Groningen afdeling Stadsbeheer en afdeling Stadsingenieurs.

2.0 Aanleiding

In 2013 is de gemeente begonnen met het stimuleren van twee alternatieve fietsroutes van en naar Zernike, “de Slimme Fietsroutes West”. De belangrijkste reden daarvoor was dat ter hoogte van de aansluiting van de Zonnelaan op de Noordelijke Ringweg steeds vaker doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen ontstonden. De eerste alternatieve route loopt via het Jaagpad, de tweede door Park Selwerd. De spreiding van het fietsverkeer is met name voor de route via Park Selwerd succesvol gebleken met dagelijks 15.000-18.000 fietsers. De route via het Jaagpad telt circa 6.000 fietsbewegingen (ter hoogte van de Noordelijke Ringweg) en heeft daarmee nog ruimte voor groei. Dit project moet leiden tot een aantrekkelijke alternatieve fietsroute die begint bij het Hoofdstation en aansluit op het Jaagpad. Het Jaagpad, langs het Reitdiep, sluit aan op de fietspaden op Zernike. Op deze manier wordt er een betere spreiding van het fietsverkeer richting Zernike verwacht en kan deze nieuwe Slimme Fietsroute de binnenstad (onder andere Werkmanbrug en Brugstraat) voor wat betreft het doorgaande fietsverkeer ontlasten.



Afdeling 1: routevarianten

Zie voor nadere onderbouwing het Collegevoorstel/besluit en raadsvoorstel.

3.0 Doelstelling / Proces

Doelstelling

Deze Bomen Effect Analyse (BEA) maakt de consequenties van dit plan op de bestaande bomen inzichtelijk. De BEA is gemaakt op basis van het definitieve ontwerp. Met de inventarisatie is onderzocht of er bomen met een planaanpassing te handhaven zijn.

Met deze BEA is uiteindelijk bepaald:

- of er bomen / houtopstanden verwijderd moeten worden;
- of er binnen de project grens bomen staan die verplantbaar zijn en
- hoe bomen duurzaam te behouden zijn.

Proces

Er is hier sprake van een ingrijpende ruimtelijke ontwikkeling en er. Deze BEA moet daarom door het college van burgemeester en wethouders worden vastgesteld. (indien er bomen / houtopstanden moeten worden verwijderd).

Dan is een dringende reden verkregen voor aanvraag en verlening omgevingsvergunning.

4.0 Inmeting

De locaties van de bomen zijn niet landmeetkundig ingemeten. Locaties zijn in het veld onder anderen aan de hand van ingemeten inspectieputten geschat.

5.0 Eigendomsverhoudingen

De gemeente Groningen is eigenaar.

Kadastraal nummers: 6661 / 9963 sectie G (Herman Colleniusstraat)

6.0 Ligging

Het plangebied staat op bijgevoegde tekeningen met de blauwe bolletjeslijn omkaderd.

Het ligt in de Schildersbuurt. Het betreft de Herman Colleniusstraat het gedeelte tussen de Herman Colleniusbrug en HW Mesdagplein.

7.0 Regelgeving en beleid van toepassing op dit project.

Het project “Doortrekken Slimme Fietsroute West Herman Colleniusstraat” wordt getoetst aan regelgeving en beleidsregels zoals genoemd in bijlage 1.

7.1. de Algemeen Plaatselijke verordening Groningen (APVG)

Om de uitvoering van dit project mogelijk te maken, moeten er bomen verwijderd worden.

De APVG is van kracht, een omgevingsvergunning met activiteit vellen van bomen en houtopstanden is daarom vereist.

7.2. Beleidsregels APVG vellen van een houtopstand

Dit plan betreft een ingrijpende ruimtelijke ontwikkeling.

In de beleidsregels APVG staat dat voor het verwijderen van bomen en houtopstanden een door B&W vastgestelde BEA nodig is.

De Herman Colleniusstraat wordt met verhoogde parkeervakken opnieuw ingericht.

In de Herman Colleniusstraat worden fietsstroken aangelegd. Zie bijgevoegde ontwerp (bijlage 5).

7.3. Groenstructuurvisie voor Groningen “Groene Pepers”

De Herman Colleniusstraat is onderdeel van de Basisgroenstructuur.



Afbeelding 2 Kaartmateriaal fragment van groenstructuurvisie

7.4. Boomstructuurvisie “Sterke Stammen”

De Herman Colleniusstraat is een bomenhoofdstructuur.



Afdeling 3 Kaartmateriaal fragment van het boomstructuurvisie

7.5 Stedelijk ecologisch beleid

De Herman Colleniusstraat staat in het Stedelijk ecologisch beleid niet vermeld. Het is daarom geen belangrijke ecologische verbinding



Afdeling 4 Kaartmateriaal fragment van de stedelijke ecologische structuur 2014

8.0 Inventarisatie

Uit de inventarisatie blijkt dat er geen bomen staan die in aanmerking komen voor verplanten. In de inventarisatielijst staan de resultaten. (bijlage 3)
 In de Herman Colleniusstraat staan twee potentieel monumentale bomen. (in het gedeelte tussen Kraneweg en H.W. Mesdagplein)

9.0 Gevolgen

Het project heeft voor de bestaande bomen de volgende consequenties.

Omschrijving	Vellen bomen Stuks	opmerking
Vellen solitaire bomen <20cm	7	
Vellen solitaire bomen >20cm	20	

Er is een omgevingsvergunning vereist voor:

-vellen boom ≥ 20cm: 20 stuks (inclusief 2 te vellen potentieel monumentale bomen)

Conditie

- normaal.....7 st.
- verminderd.....4 st.
- sterk verminderd.....9 st.
- zeer sterk verminderd...13 st.
- Totaal: 33 st.

Onderzocht is of de bomen te handhaven zijn. Dit is voor bijna alle bomen niet mogelijk, omdat deze een verminderde tot een sterk verminderde conditie hebben en een levensverwachting van minder dan 10 jaar. In totaal staan 6 bomen buiten de invloedssfeer (twee in zijstraten en 4 in voortuinen)

10.0 Groenbalans

Van het project is de volgende groenbalans opgemaakt:

Omschrijving	Vellen	Nieuw te planten	Eind saldo
Bomen	27	25	-2

soort: 1^{ste} grootte

maat: 25-30

11.0 motivering*-herinrichting*

De bomen moeten worden verwijderd voor de herinrichting zoals ontwerp aangeeft (zie bijlage 5)

In de Herman Colleniusstraat wordt, in overleg met vertegenwoordigers van bewoners organisaties het parkeren verhoogd aangelegd. Hierdoor ontstaat een conflict met de bestaande bomen. Het ontwerp voorziet in ruimte voor nieuwe bomen en voor een vrij doorwortelbare en doorgaande plantstrook. Dit bevordert een sterke en duurzame boomstructuur.

Het profiel van de straat verandert. Bestaande trottoirbanden worden verwijderd en voor verhoogd parkeren wordt de bestrating verwijderd. De nieuwe parkeervakken worden circa 10 cm. verhoogd. Deze werkzaamheden zijn van nadelige invloed op de bomen die al een verminderde tot sterk verminderde conditie hebben.

-kabels en leidingen

De huidige bomen staan in het trottoir, in de invloedssfeer van kabels en leidingen.

In de nieuwe situatie worden de nieuwe bomen richting rijweg geplant en is er minder invloed van de ligging van kabels en leidingen.

-conditie

Veel bomen hebben een verminderde tot een sterk verminderde conditie en een levensverwachting van minder dan 10 jaar. Door de werkzaamheden wordt deze levensverwachting nog minder zodat vervangen van deze bomen een duurzame oplossing is.

-parkeren

In het ontwerp is naar een balans gezocht tussen parkeercapaciteit en het aantal bomen. Hierdoor kunnen er in de staat minder nieuwe bomen geplant worden dan er stonden.

-potentieel monumentale bomen

Ondanks dat de bomen met de nummers 17 en 28 potentieel monumentaal zijn, worden deze toch verwijderd, omdat deze niet passen in de nieuwe doorgaande duurzaam ingerichte bomenstructuur.

-meidoorn nr. 16

De boom met nummer 16, een meidoorn, heeft een normale conditie.

Toch wordt deze boom verwijderd, omdat de bestaande locatie van deze boom in het nieuwe profiel (nieuwe rijweg) niet past.

12.0 Compensatie*-Compensatie*

Als er groen verwijderd wordt is het uitgangspunt dat er vooral in de basisgroenstructuur en Boomhoofdstructuur 1 op 1 gecompenseerd moet worden (groenstructuurvisie).

Dit plan voldoet voor wat betreft de bomen niet aan de 1:1 compensatie, zie groenbalans par 10.0

Ondanks dat het om een bomenhoofdstructuur gaat komt het saldo toch uit op -2.

Door in de omgeving 2 bomen van de eerste grootte te planten wordt stadsbreed voldaan aan de 1:1 compensatie. De locatie en boomsoort van deze 2 bomen worden nader bepaald.

13.0 Maatregelen

In de verdere planontwikkeling en in de uitvoering moet rekening gehouden worden met de volgende maatregelen.

A. Boombescherming

Voor wat betreft de werkzaamheden rondom te handhaven bomen die binnen de werkgrenzen van het werk staan zijn de richtlijnen voor boombescherming van toepassing, zoals die zijn opgesteld door de vereniging Stadswerk Nederland. (zie folder bijlage 2).

B. Wet natuurbescherming

Een omgevingsvergunning voor vellen van bomen en voor rooien houtopstanden kan niet worden verleend als er knelpunten zijn in relatie tot de Wet natuurbescherming.

Om knelpunten met de Wet natuurbescherming te voorkomen kunnen de bomen worden gekapt in de periode november tot en maart. Om verlies aan natuurwaarden te compenseren moeten nestkasten en vleermuiskasten aan bomen bij en op het van Mesdagplein gehangen worden.

C. Cultuurtechnische randvoorwaarden

Het plantwerk van de nieuw te planten bomen met ook de ondergrondse groeiplaatsinrichting moet voldoen aan de cultuurtechnische randvoorwaarden.

D. Bomenwacht

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden ten aanzien van de bomen moet een door de gemeente geaccepteerde bomenwacht aanwezig zijn. Deze bomenwacht assisteert bij de werkzaamheden en zorgt er voor dat de te handhaven bomen geen blijvende schade oplopen.

De bomenwacht stelt een plan op voor behoud van de (te handhaven) bomen en controleert de aannemer op:

- juiste uitvoering van de maatregelen zoals opgesteld in deze BEA,
- op juiste uitvoering van de resultaatverplichtingen opgesteld in het bestek.

De bomenwacht rapporteert de resultaten van de controle wekelijks aan de opdrachtgever, de Gemeente Groningen afdeling Stadsingenieurs en levert bij oplevering van het werk een rapportage van de werkzaamheden die uitgevoerd zijn bij de te handhaven bomen.

1.0 Regelgeving en Beleid algemeen

Op deze Boom Effect Analyse zijn de volgende vastgestelde documenten van toepassing:

- 1.1 De Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen (APVG)
- 1.2 Beleidsregels vellen van een houtopstand
- 1.3 Groenstructuurvisie voor Groningen “Groene Pepers”
- 1.4 Boomstructuurvisie “Sterke Stammen”

In paragraaf 7 wordt regelgeving en beleid specifiek voor het project vertaald.

1.1 De Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen (APVG)

Om houtopstanden in de stad te bewaren heeft de gemeente een aantal beleidsregels vastgesteld in de Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen, de APVG. In de APVG is vastgelegd hoe houtopstanden bewaard moeten worden en welke regels er gelden als een houtopstand geveld moet worden. In artikel 2 staat dat het college een omgevingsvergunning toetst op het belang voor het behoud van de houtopstand en op het belang voor het verwijderen van de houtopstand.

De APVG, afdeling 3, het bewaren van houtopstanden bestaat uit 11 artikelen. Eén daarvan, de belangrijkste, is:

Artikel 4:9 Velverbod

Het is verboden zonder vergunning van het bevoegd gezag een houtopstand te vellen of te doen vellen.

1.2. Beleidsregels APVG vellen van een houtopstand

In deze beleidsregels zijn opgenomen:

- artikel 1 Definities,
- artikel 2 Toetsing aanvraag omgevingsvergunning,
- artikel 3 Eisen aan een Boom Effect Analyse,
- artikel 4 Herplantplicht
- artikel 5 Handhaving

Bomen met een stamdoorsnede dikker dan 20cm en houtopstanden worden door de APVG beschermd. Voor deze bomen en houtopstanden geldt: “er wordt niet geveld tenzij.....”

Uit de motivering van de verleende omgevingsvergunning moet blijken dat er een zorgvuldige belangenafweging is gemaakt

Dat betekent dat in de aanvraag en BEA “vellen” moet worden gemotiveerd en dat aangegeven moet worden dat er geen alternatieven mogelijk zijn, waarmee de houtopstanden gepaard kan worden.

In de beleidsregels zijn toetsingscriteria’s opgenomen waaraan een aanvraag omgevingsvergunning en een BEA moet voldoen. Eén daarvan is, als er sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling moet de aanvraag ingediend zijn met een vastgestelde Boom Effect Analyse.

Artikel 4 Herplantplicht

Het college legt voor iedere geveld houtopstand een herplantplicht op voor een nieuwe houtopstand tenzij de standplaats van de houtopstand vanwege een ruimtelijke ontwikkeling verdwijnt en er binnen het projectgebied geen geschikte ruimte voor een nieuwe houtopstand is.

1.3. Groenstructuurvisie voor Groningen “Groene Pepers”

In de groenstructuurvisie wordt een overkoepelende visie op het groen gegeven.

Deze visie begint met een samenvatting.

“Deze groenstructuurvisie Groene Pepers doet uitspraken over de kwaliteit, kwantiteit en de betekenis van het groen in de stad; het gaat om een waardeoordeel ten aanzien van functioneel gebruik, biodiversiteit, volksgezondheid, beleving en economie.

Op basis van dat oordeel onderscheiden wij als college van burgemeester en wethouders een kwalitatief hoogwaardige basisgroenstructuur voor de hele stad als onderdeel van het groenblauwe netwerk waar de gemeente zich in eerste instantie verantwoordelijk voor weet”.

Uitgangspunt van de groenstructuurvisie is dat de intensivering van het stedelijk gebied die is voorzien in de structuurvisie “Stad op scherp” niet zal leiden tot een substantiële afname van het groen areaal.

Wanneer als gevolg van planvorming de basisgroenstructuur op een locatie wordt aangetast, wordt het groen kwalitatief en waar mogelijk in oppervlakte (fysiek) gecompenseerd in of nabij het plangebied.

1.4. Bomenstructuurvisie “Sterke Stammen”

Aan de hand van een viertal structurelementen is de bomenhoofdstructuurvisie tot stand gekomen. Deze structurelementen zijn: cultuurhistorie, water, hoofdwegen, parken en pleinen. Alle vier structurelementen gecombineerd in één tekening geven als eind resultaat de tekening “Bomenstructuurvisie Groningen Hoofstructuur 2014”

Er wordt gestreefd naar een zo’n compleet mogelijke boomstructuur. Bomen moeten wel op de juiste plek worden aangeplant en de kans krijgen oud te worden.

De bomenstructuurvisie vormt zowel een toetsingskader bij het ontwikkelen van ruimtelijke plannen in de stad als een inspirerende leidraad.

De uitgangspunten zijn:

1. Behoud en compleet maken van de hoofdbomenstructuur
2. Duurzame aanplant
3. Meer monumentale bomen

Omschrijving van de begrippen

In deze BEA worden begrippen gebruikt die hieronder omschreven worden:

Boom Effect Analyse:

Een rapportage waarin beschreven is welke effecten een ruimtelijke ontwikkeling op de bomen en houtopstanden heeft, op welke wijze de te verwijderen bomen en houtopstanden gecompenseerd worden.

Ruimtelijke ontwikkeling

Een ontwikkeling door (semi) overheden of projectontwikkelaars zoals aanleg van wegen, bedrijfsterreinen, havens, woonwijken dan wel bouwplannen die alleen met een buitenplanse afwijking van het bestemmingsplan gerealiseerd kan worden.

Boom

Een houtig gewas, overblijvend gewas met een dwarsdoorsnede van de stam van minimaal 20 centimeter op 1.30 meter hoogte boven het maaiveld. In geval van meerstammigheid geldt de dwarsdoorsnede van de dikste stam.

Grootte van Boom

Boomsoorten zijn gerangschikt in grootte. De uiteindelijk verschijningsvorm, het eindbeeld, bepaald deze rangschikking.

1^{ste} grootte: <6.00m.

2^{de} grootte: 6.00-12.00m.

3^{de} grootte: >12.00m.

Houtopstand

Eén of meer bomen, hakhout, bosplantsoen, (lint) begroeiing (een mix van bomen en / heesters) met een minimale aaneengesloten oppervlakte van 100m² en een natuurlijke groeihogte van > 2.00m.

Als verdere uitwerking van het gemeentelijk beleid is de volgende interpretatie gekozen voor een houtopstand:

- een aaneengesloten houtopstand is een houtopstand dat niet wordt onderbroken door bijvoorbeeld gras of wegen uit de wegenlegger (openbare wegen in het kader van de wegenverkeerswet geen uitritten zijn)
- voor het helder en transparant toepassen van de natuurlijke groeihogte van soorten houtopstanden worden de genoemde hoogtes uit het Darthuiser Vademecum (van 2005, 5^{de} herziene uitgave, uitgever Darthuiser Boomkwekerijen B.V. Leersum aangehouden.
- indien een plantvak tussen de 0-25% bedekking van beplanting heeft met een natuurlijke groeihogte van meer dan 2.00m. dit plantvak niet op te nemen als houtopstand (is niet vergunningplichtig)

Monumentale boom

Een monumentale boom moet voldoen aan de volgende basisvoorwaarden:

- leeftijd: 50 jaar of ouder;
- conditie: redelijke, minimale levensverwachting van 10 a 15 jaar;
- habitus: karakteristiek

en voldoen aan één van de volgende specifieke voorwaarden:

- onderdeel van de ecologische infrastructuur;
- onderdeel van karakteristieke bomen groep / laanbeplanting;
- onderdeel zeldzaam biotoop;
- zeldzaam, gedenkboom;
- bepalend voor de omgeving;
- herkenningspunt.

Potentieel monumentale boom

Een potentieel monumentale boom moet voldoen aan de volgende basisvoorwaarden:

- leeftijd tussen 35 en 50 jaar oud;
- voldoende conditie, minimaal 10-15 jaar nog te leven;
- karakteristiek (moet er uitzien zoals door natuurlijke groei- en snoeiwijze is ontstaan

en voldoen aan één van de volgende specifieke voorwaarden:

- onderdeel ecologische infrastructuur
- onderdeel karakteristieke boom groep / laanbeplanting
- onderdeel zeldzaam biotoop
- zeldzaam, gedenkboom
- bepalend voor de omgeving
- herkenningspunt.

Boombescherming op bouwlocaties

Stadswerk

Opbouw van de boom
Kroonprojectie

Kroon

Stam

Wortelstelsel

minimaal 2,0 m

Wortelzone

Let op!

Voor dat bouwwerkzaamheden beginnen, aandacht voor de volgende voorschriften:

Algemeen
De voorschriften voor de bescherming van bomen dienen op de bouwlocatie aanwezig te zijn. De te treffen maatregelen dienen voor de uitvoering van de werkzaamheden in overleg met de boombeheerder en de directie te worden vastgesteld (zie: Standaard RAW bepalingen). De aannemer is verplicht zijn medewerkers op deze voorschriften te wijzen en zorg te dragen voor de inachtneming daarvan.

Schade
Bij beschadiging van wortels, takken en/of stam is de aannemer verplicht dit onmiddellijk aan de boombeheerder en de directie te melden. Vakkelijk ingrijpen kan grotere schade en vervolgschade beperken dan wel voorkomen. Toegedragte schade dient de veroorzaker te vergoeden. De hoogte van het schadebedrag wordt bepaald door de aard en omvang van de toegebrachte schade en de boomwaarde volgens de "Nederlandse Vereniging van Taxateurs van Bomen" (NVTB) voor de waardebepaling van bomen.

Beschermingscode:

- Vooruitlopend op bouw-/sloopactiviteiten moeten de te handhaven bomen met de werkelijke kroonprojectie op tekening staan aangegeven.
- Neem voor de start van de werkzaamheden contact op met de boombeheerder over de te nemen beschermingsmaatregelen.
- Machinaal graafwerk binnen de kroonprojectie is verboden!
- Vooraf bodemverdichting onder de kroonprojectie door transport, opslag van materialen e.d.
- Snoeien van takken en wortels dikker dan 5 cm doorsnede uitsluitend na overleg met de boombeheerder en vervolgens laten uitvoeren door vakbekwame boomverzorgers (European Treeworkers).

6. Graafwerkzaamheden
In de wortelzone uitsluitend volgens voorschrift in handrecht graven! Maak gebruik van labellen en markeerbalken

7. Bouwput
Let op uitdrogingsjaar bij grondwaterverval! Water geven kan bijdroegende schade beperken

Graafwerkzaamheden afbeelding 6-7
In de wortelzone is (machinaal) graven niet toegestaan. Slechts bij hoge uitzondering en dan uitsluitend indien voorgeschreven (bestek) en in overleg met de boombeheerder zijn ontgravingen, in handrecht uit te voeren binnen de wortelzone mogelijk. Uitsluitend in overleg met de boombeheerder en de daarop volgende toestemming van de directie kunnen incidenteel wortels tot een doorsnede van 5 cm recht worden doorzagen. Dit moet wel vakkelijk gebeuren, dus knippen en zagen en niet trekken en scheuren. Doorzagen van dikere wortels mag nooit. Het in handrecht ondergraven en/of onderboren is wel toegestaan. Het gestuurd onderboren van kabels en leidingen verdient de voorkeur. Een bouwput of -sleuf tegen de kroonprojectie van bomen mag niet langer dan drie weken open liggen. Blijvende wortels moeten in alle gevallen beschermd worden tegen uitdroging en vorst (m.b.v. vochtige dekking of zwarte folie) en in ieder geval zo snel mogelijk worden toebedekt met grond. Bij vorst open sleuven aan de boomzijde direct afschermen.

1. Kroonprojectie-bescherming
Afhaken van kroonprojectie of wortelzone zorgt voor maximale bescherming!

2. Boomspiegel-bescherming
Bescherming ter grootte van de boomspiegel (bij beperkte werkruimte)

Terreinaanpassingen afbeelding 8-9
Terreinaanpassingen en afgravingen binnen de kroonprojectie zijn alleen bij uitzondering toegestaan, en dan uitsluitend indien voorgeschreven (bestek) in overleg met de boombeheerder en de daarop volgende toestemming van de directie. Ophoging of afgraving leidt tot afsterving van boomwortels door schade of zuurstofgebrek.

8. Terreinafhoging
In wortelzone grond/aanvullingen zo veel mogelijk vermijden! Uitsluitend werken volgens voorschrift

9. Terreinafgraving
Noot machinaal ontgraven binnen kroonprojectie!

3. Stambescherming
Alleen in uitzonderingszake (bretels) bij ruimtegebrek!

Boombescherming afbeelding 1-2-3
Bomen op een werkterrein dienen zodanig met geschikte materialen beschermd te worden (niet-verplaatsbare bouwhokken, palenwanden, houten schuttingen, steigerwanden etc.) zodat beschadigingen aan de wortelzone, stam en kroon uitgesloten zijn. Bij beperkte ruimte moet bescherming van de boomspiegel of minimaal een stambescherming aangebracht worden om zoveel mogelijk beschadigingen te voorkomen. Indien de voorgeschreven maatregelen niet toereikend zijn, meldt de aannemer dit onmiddellijk aan de boombeheerder en de directie.

10. Bodemverdichting
Bodemverdichting leidt tot afsterven van de boom!

11. Bodemverdichting
Geen bodemverdichtende machines op het wortelpakket! Uitsluitend handarbeid toegestaan

Bodemverdichting afbeelding 10-11
Verdichting van de bodem door verdichtingsmachines (traktoren) leidt tot verdichting van de grond en verdringing van de boom en is niet toegestaan binnen de kroonprojectie. Bodemverdichting binnen de kroonprojectie is alleen toegestaan.

4. Bouwplaats
Geen bouwketen op het wortelpakket plaatsen! Parkeren binnen de kroonprojectie is niet toegestaan

5. Bouwverkeer
Rijden binnen de kroonprojectie voorkomen! Noodzakelijk verkeer alleen op een rijstrookbaar

Bouwplaats/Bouwverkeer afbeelding 4-5
Binnen de kroonprojectie mogen geen bouw- en directieketen staan. Tijdelijke bouwwegen binnen de kroonprojectie zijn uitsluitend toegestaan indien deze zijn voorgeschreven (bestek) in overleg met de boombeheerder en de daarop volgende toestemming van de directie. Let op: het gebruik van bouwmateriaal (beton, stak, hout of kunststof) onder andere voorstellingen zijn dan noodzakelijk.

12. Opslagplaats
Geen opslag van materialen binnen de kroonprojectie!

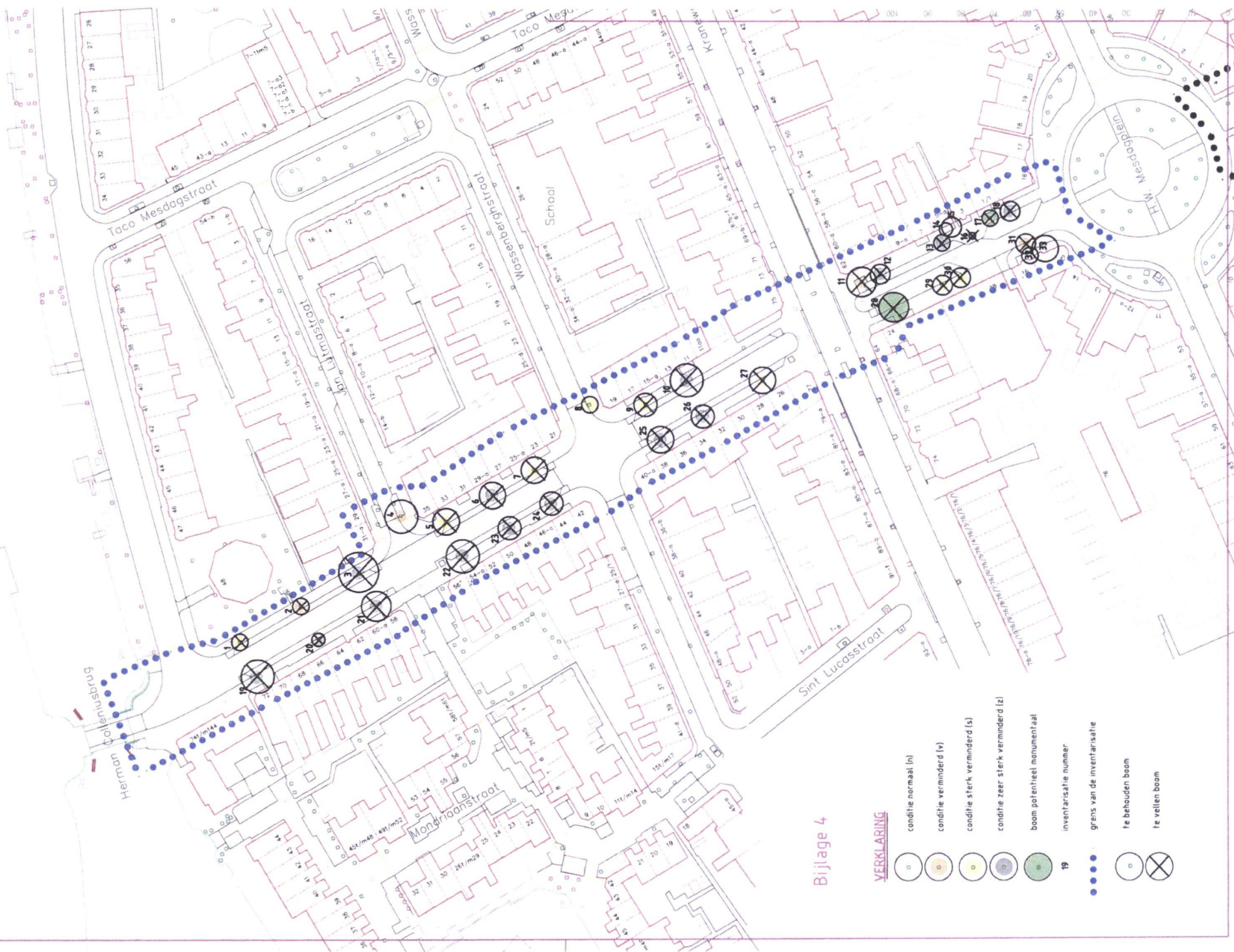
Opslagplaats afbeelding 12
Bouwmaterialen, opslaan onder een of grondgedekte verrijden binnen de kroonprojectie is niet toegestaan. Opslag van de bouwputten en chemische materialen op de werklocatie is niet toegestaan. Het is niet toegestaan de stoffen op te slaan op de kroonprojectie af te slaan. Gevoeligheden opslaan van stoffen, reststoffen, bouwafval en afval en afvalstoffen opslaan is niet toegestaan. Het is niet toegestaan de stoffen op te slaan op de kroonprojectie af te slaan.

Project : Doortrekken Slimme Route Werst
 Locatie : Herman Coleniusstraat
 Datum : .10-5-2017
 Geactualiseerd :
 Wijziging :
 Opsteller : E.Arends en G.J.'t Hooft

Vel	Nr.	Soort Nederlandse naam	Soort Wetenschappelijke naam	Ø stam cm.	Ø kroon m1.	Conditie n, v, s, z.	kiemjaar	meerstammig	wortelopdruk	Potentieel monumentaal	Monumentaal	levensverw. <10, >10jr	Verplantbaarheid	Opmerkingen	Besluit kappen Ø < 20cm VK	Besluit kappen Ø > 20cm VK	Besluit Verplanten Ø < 20cm VK	Besluit Verplanten Ø > 20cm VK	Motivering
	1	Berk	Betula pendula	19	5	s	1985		x			<10			1				herinrichting
	2	Berk	Betula pendula	19	5	v	1985					<10		scheefstand	1				herinrichting
	3	Berk	Betula pendula	40	12	z	1985		x			<10		lekplekken honingzwam		1			herinrichting
	4	Lijsterbes	S.x thurin. 'Fastigiata'	30	10	v	1961					<10		zwam in kroon					
	5	Berk	Betula pendula	30	8	s	1976		x			<10		verdikte stamvoet		1			herinrichting
	6	Berk	Betula pendula	30	8	s	1976					<10				1			herinrichting
	7	Berk	Betula pendula	30	8	s	1976		x			<10		holten zwam		1			herinrichting
	8	Peer	Pyr. call.'Chanticleer'	12	5	s	2002					<10							
	9	Berk	Betula pendula	25	7	s	1976		x			<10		holten		1			herinrichting
	10	Berk	Betula pendula	30	10	z	1976		x			<10				1			herinrichting
	11	Berk	Betula pendula	25	9	v	1976					<10				1			herinrichting
	12	Berk	Betula pendula	25	6	z	1976					<10		scheefstand		1			herinrichting
	13	Berk	Betula pendula	20	5	z	1976					<10		stamschade holte		1			herinrichting
	14	Lijsterbes	Sorbus aucuparia	12	4	n	2005					>10		eenzijdige kroon					
	15	Rode Prunus	Pr.cerac.'Nigra'	15	6	n	2005					>10		eenzijdige kroon scheefstand					
	16	Meidoorn	Crat. grignonensis	5	2	n	2005					>10			1				herinrichting
	17	Berk	Betula pendula	25	5	n	1976		x	x		>10				1			herinrichting
	18	Berk	Betula pendula	25	6	z	1976					<10		stamschade		1			herinrichting
	19	Berk	Betula pendula	35	10	z	1976		x			<10		stamschade holten		1			herinrichting
	20	Berk	Betula pendula	17	4	z	1976		x			<10		stamschade holten	1				herinrichting
	21	Berk	Betula pendula	35	9	z	1976		x			<10				1			herinrichting
	22	Berk	Betula pendula	35	10	z	1976		x			<10				1			herinrichting
	23	Berk	Betula pendula	30	7	z	1976		x			<10		stamschade		1			herinrichting
	24	Berk	Betula pendula	30	7	z	1976		x			<10		stamschade		1			herinrichting
	25	Berk	Betula pendula	35	8	z	1976		x			<10				1			herinrichting
	26	Berk	Betula pendula	25	7	z	1976		x			<10				1			herinrichting










Project : Doortrekken Slimme Route West
 Locatie : Herman Coleniusstraat
 Datum : .10-5-2017
 Geactualiseerd :
 Wijziging :
 Opsteller : E.Arends en G.J.'t Hooft

Vel	Nr.	Soort Nederlandse naam	Soort Wetenschappelijke naam	Ø stam cm.	Ø kroon m1.	Conditie n, v, s, z.	kiemjaar	meerstammig	wortelopdruk	Potentieel monumentaal	Monumentaal	levensverw. <10, >10jr	Verplantbaarheid	Opmerkingen	Besluit kappen Ø < 20cm VK	Besluit kappen Ø > 20cm VK	Besluit Verplanten Ø < 20cm VK	Besluit Verplanten Ø > 20cm VK	Motivering
	27	Berk	Betula pendula	35	8	s	1976		x			<10				1			herinrichting
	28	Berk	Betula pendula	35	9	n	1976		x	x		>10				1			herinrichting
	29	Berk	Betula pendula	15	6	s	1990					<10			1				herinrichting
	30	Berk	Betula pendula	12	6	s	1990					<10			1				herinrichting
	31	Berk	Betula pendula	12	6	v	1990					<10			1				herinrichting
	32	Hulst	Ilex aquifolium	25	5	n	1990					>10							
	33	Magnolia	Magnolia kobus	20	8	n	1990	x				>10							
															7	20			



Bijlage 4

VERKLARING

-  conditie normaal (n)
-  conditie verminderd (v)
-  conditie sterk verminderd (s)
-  conditie zeer sterk verminderd (z)
-  boom potentieel monumentaal
-  inventarisatie nummer
-  grens van de inventarisatie
-  te behouden boom
-  te vellen boom



Bijlage 5

REACTIES EN VOORKEUREN Slimme Route West

Ontvangen reacties bijeenkomst voorlopig ontwerp

12-05-2017

INLEIDING

Enkele jaren geleden is in Groningen gestart met de zogenaamde "Slimme Routes". Het doel van deze "Slimme Routes" is om fietsers richting de Zernike Campus (heen en terug) te leiden via veilige, comfortabele en snelle fietsroutes. Op de route van het hoofdstation naar het Jaagpad (het startpunt van de huidige Slimme Route West) liggen nu nog kansen om de veiligheid, het comfort en de snelheid te verbeteren.

Voorkeursroute

Samen met de wijkraden van de Schilderswijk, de Zeeheldenbuurt en de Badstraten buurt hebben we mogelijke routes bekeken en zijn we tot een voorkeursroute gekomen. In februari 2017 is deze voorkeursroute tijdens een inloopbijeenkomst gepresenteerd. De reacties die we tijdens en na deze inloopbijeenkomst hebben ontvangen, zijn gebundeld in het document 'Aandachtspunten en opmerkingen – ontvangen reacties bijeenkomsten Slimme Route West'. De input is gebruikt voor het uitwerken van een aantal ontwerpen voor het voorkeurstraject. Deze ontwerpen zijn vervolgens in april 2017 gepresenteerd aan de buurt en andere betrokkenen.

Dit document bevat een bundeling van de ontvangen reacties op het voorlopig ontwerp, gevolgd door een reactie (*cursief gedrukt*).

ONTVANGEN REACTIES

Reactieformulieren inloopbijeenkomst:

- Verbreedt het fietspad in het midden van de Aweg (bij 'de vierkante rotonde') zodat fietsers die vanaf de Schildersbuurt afslaan richting Hoendiepskade kunnen voorsorteren;

Voor een dergelijke maatregel is hier helaas onvoldoende ruimte beschikbaar.

- Voorkeur voor de keuzevariant 'nieuw profiel';
- De nieuwe route door de Schilderswijk geeft teveel overlast voor bewoners en kinderen, o.a. door snelheid fietsers. Investeren in deze route is zonde van het geld. Er zijn betere alternatieven (via bijv. Friesestraatweg. Deze wordt in de winter ook vrij gehouden van sneeuw);
Deze route is onderzocht maar is minder optimaal vanwege de spoorwegovergang en de kruisingen met het Hoendiep en Kraneweg. Daarnaast vervult de Herman Colleniusstraat een verzamelfunctie voor fietsers vanuit de Schilderswijk, waardoor deze route meer potentie heeft.

Reacties fietsersbond:

- Drie knelpunten:
 - 1)** stoplichten Paterswoldseweg: frequenter op groen voor fietser is nodig, om te voorkomen dat grote groepen fietsers problemen veroorzaken;
We onderzoeken of het mogelijk is wijzigingen door te voeren in deze verkeersregelinstallatie ten gunste van de fietser.
 - 2)** oversteek Eendrachtskade Noordzijde: fietsers moeten het busverkeer kruisen. Met name het zicht op de bussen die van achter de fietsers komen, is een aandachtspunt. Ook het 'schuin' oversteken via de rijbaan kan problemen geven;
Dit kruispunt wordt heringericht in het kader van het project 'Bussen over West' (Binnenstadvisie). Na uitvoering van deze aanpassingen, zal worden onderzocht hoe fietsers zich op dit kruispunt gedragen. Dan wordt ook bepaald of het wenselijk is aanpassingen te doen.
 - 3)** denk goed na hoe de fietser verleid kan worden af te slaan richting Jaagpad in plaats van door te rijden via Prinsesseweg;
We proberen het zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor fietsers om gebruik te maken van het Jaagpad. In de Slimme Route - campagne zetten we dan ook in op de voordelen van de route via het Jaagpad.
- De 'vierkante rotonde' is niet optimaal (maar er gebeuren weinig ongelukken);
Er is onderzocht of er oplossingen zijn voor de kruising met de Aweg/Hoendiepskade. Deze zijn echter te kostbaar en kunnen niet gefinancierd worden vanuit dit project.
- Er is geen voorkeur voor één van de varianten, tenzij de stoepvariant voorziet in voldoende ruimte voor auto's zodat openslaande deuren geen gevaar vormen voor fietsers. In dat geval krijgt die variant de voorkeur;
De geparkeerde auto's komen in de nieuwe situatie verder van de fietsstrook te staan dan in het huidige profiel. Hierdoor daalt de kans op conflicten tussen fietsers en openslaande portieren van auto's.
- De Friesestraatweg zou een goed alternatief kunnen zijn;
Deze route is onderzocht maar is minder optimaal vanwege de spoorwegovergang en de kruisingen met het Hoendiep en Kraneweg. Daarnaast vervult de Herman Colleniusstraat een verzamelfunctie voor fietsers vanuit de Schilderswijk, waardoor deze route meer potentie heeft.
- Het is een goed idee nog niet het 1^e deel (resp. hoofdstation – Paterswoldseweg) te promoten. Op deze wijze spreiden fietsers zich meer.

Reacties Tweede en Derde Schilderskwartier:

- Positief dat eerdere opmerkingen over asfaltering zijn meegenomen en er wordt gewerkt met klinkerbestrating;
- De oplossing voor het gedeelte H.W. Mesdagplein – Kraneweg, het langsparkeren, wordt erg positief ervaren. Het langsparkeren is veiliger voor fietser en automobilist t.o.v. de huidige situatie;

- Gaan akkoord met het opheffen van de genoemde aantallen parkeerplaatsen en bomen;
- Zorg voor uniforme inrichting van de kruisingen, zodat duidelijk is van welke voorrangssituaties e.d. sprake is. Dat vergroot de verkeersveiligheid op de route; *Dit is een terecht punt. We hebben de kruising H. Colleniusstraat – Mondriaanstraat in het definitief ontwerp aangepast t.o.v. het voorlopig ontwerp. Deze inrichting is nu gelijk met de overige kruisingen.*
- Variant 3 verdient op het traject Kraneweg – Wilhelminakade de voorkeur: dit geeft de passant het rustigste beeld van de straat;
- De Slimme Route werkt alleen als het een voorrangsroute wordt; *Daar waar het gaat om dezelfde categorieën wegen, zoals de woonstraten in de Schilderswijk krijgt de fietser voorrang. Op kruisingen van verschillende categorieën wegen zoals de kruising Herman Colleniusstraat (woonstraat 30 km per uur) – Kraneweg (gebiedsontsluitingsweg 50 km per uur) is voorrang geven aan de fietser niet logisch en iets dat een weggebruiker ook niet verwacht. Dit kan leiden tot onveilige situaties.*
- De voorrangssituatie op het H.W. Mesdagplein is nu onduidelijk; *Op verzoek van de buurt worden er geen wijzigingen uitgevoerd aan het H.W. Mesdagplein vanwege het historische karakter. In de huidige situatie is de rotonde voorzien van de bijbehorende bebording; juridisch gezien heeft het verkeer op de rotonde dus voorrang op het verkeer vanuit de aansluitende straten.*
- Het ontwerp van de kruising H.Colleniusstraat – Kraneweg is in de drie varianten zorgelijk. Kijk goed naar de voorrangssituatie en het gedrag van fietsers. Voer eventueel 30 k/m zone in op de H.Colleniusstraat; *Voor het comfort op de Slimme Route is ervoor gekozen de drempels op de kruising te verwijderen en de Kraneweg te verhogen. De Kraneweg heeft echter een belangrijke gebieds-ontsluitingsfunctie waardoor het niet wenselijk is deze in te richten als een 30 km/u-weg. In verband met het oversteken van een 50 km/u weg, moet het verkeer op de Herman Colleniusstraat voorrang verlenen voor de eigen veiligheid. Echter, we erkennen de zorgen en zullen de werking van deze kruising dan ook monitoren.*
- De herontwikkeling van de Watertoren is niet meegenomen in de plannen. Deze gaat ten koste van parkeerplaatsen en dus een verhoging van de parkeerdruk. Stem af met dit project.; *N.a.v. deze reactie is het ontwerp geoptimaliseerd zodat er zo min mogelijk parkeerplekken verdwijnen. In het definitief ontwerp gaan er ter hoogte van de Watertoren 2 parkeerplekken verloren. De parkeerdruk neemt toe, maar blijft in de avond/nacht binnen de vastgestelde kaders.*
- Er is een voorkeur om de H. Colleniusstraat te versmallen i.p.v. de realisatie van drempels. Drempels veroorzaken trillingen in woningen. Auto's kunnen in de versmalling gebruik maken van de fietsstrook als zij moeten passeren.; *Het toevoegen van kattenruggen/drempels zorgt voor een snelheidsremmend effect. Het niet toepassen van de kattenruggen/drempels, gaat ten koste van dit effect. De*

voorgestelde locaties van de drempels zijn zorgvuldig gekozen. We hanteren daarom het voorgestelde ontwerp.

- Onderzoek de mogelijkheden van de route via de Friesestraatweg;
Deze route is onderzocht maar is minder optimaal vanwege de spoorwegovergang en de kruisingen met het Hoendiep en Kraneweg. Daarnaast vervult de Herman Colleniusstraat een verzamel functie voor fietsers vanuit de Schilderswijk, waardoor deze route meer potentie heeft.

Tweede en Derde Schilderskwartier (2^{de} reactie)

- Het aantal benodigde parkeerplaatsen t.b.v. verbouwing watertoren staat nu op 80 (in de brief van Tom), maar dit moet 40 zijn (volgens de stukken van de gemeente)

Dat klopt, zie voor het antwoord hiervoor. Het ontwerp is geoptimaliseerd.

- een meer fundamenteel punt: In punt 9 van de brief staat dat bij een versmalling van de weg er geen drempels meer nodig zijn. Een aantal mensen in de Herman Colleniusstraat (waaronder ik zelf) denken echter dat dat wel degelijk nodig is. Hoewel bij een smallere weg (een deel van de) auto's zeker wat langzamer zullen rijden, geldt denk ik dat als auto's vrij baan hebben, men nog steeds (veel) te hard rijdt. Ik denk zelfs eerder dat er nog 1 extra drempel in moet (t.o.v. de tekeningen), omdat de tussen-stukken dan zo kort worden dat het geen zin meer heeft om 'gas' te geven. Nu kan je tussen de drempels mogelijk alsnog hard rijden. Als men dan toch langzaam rijdt (moet de drempel dus wel hoog genoeg zijn), zal er ook geen schade aan de huizen optreden. Overigens was er gisteren weer een ongeluk met een motor die te hard reed bij de watertoren en daardoor te laat was met remmen voor een auto met voorrang. Kortom, als de maatregelen maar zo gekozen worden dat auto's wel langzamer *moeten* rijden.

Door het toevoegen van fietsstroken en daarnaast kattenruggen/drempels zorgen we inderdaad voor een snelheidsremmend effect. Niet toepassen van kattenruggen is zoals gesteld geen optie. De voorgestelde locaties zijn zorgvuldig gekozen, ook landschappelijk gezien. De voorgestelde drempels liggen nu gemiddeld 70 meter uit elkaar, ruim binnen de richtlijnen van om de 100 meter een snelheidsremmer. We hanteren daarom het voorgestelde ontwerp.

Buiten scope van het project Slimme Route West:

- Laat de verkeerslichten t.h.v. de Eendrachtsbrug in de nieuwe situatie ook 24-uur aan staan, i.v.m. het aantal ongelukken dat in het verleden is gebeurd.
Deze reactie is doorgezet naar de projectleider van het project 'Bussen over West' (Binnenstadvisie) en wordt in de uitvoering van dit project meegenomen.