

## Raadsvoorstel



Onderwerp Vaststellen Definitief Ontwerp fietsroute Spoorlijn Groningen - Sauwerd  
Steller/telnr. J.S.Bos/ 8058 Bijlagen 4

---

Classificatie	Openbaar <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk	
Portefeuillehouder	P.E. Broeksma	Raadscommissie B&V
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: <input checked="" type="checkbox"/> Maand 5 Jaar 2019 LTA nee: <input type="checkbox"/> Niet op LTA	

---

### Voorgesteld raadsbesluit

- I. De raad besluit
  1. Het Definitief Ontwerp voor de fietsroute langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd vast te stellen;
- II. **2. Voor de planontwikkeling en uitvoering een aanvullend krediet van €3.500.000,- beschikbaar te stellen. Het totale krediet komt hiermee uit €4.000.000,-;**
- III. **3. Het totale krediet te dekken uit een Provinciale bijdrage (€1.000.000,-) en de totale structurele kapitaallasten van €135.000 te dekken uit Intensiveringsmiddelen Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen jaarschijf 2021 (€3.000.000,-);**
- IV. 4. De gemeentebegroting 2019 na vaststelling door de raad op programmaniveau overeenkomstig te wijzigen.

---

### Samenvatting

In maart 2018 heeft de gemeenteraad het tracé voor de fietsroute langs het spoor Groningen – Sauwerd vastgesteld. Afgelopen jaar is het Definitief Ontwerp hiervoor uitgewerkt en gepresenteerd aan de buurt. Wij stellen voor dit definitief ontwerp vast te stellen en de benodigde middelen voor uitvoering van het project beschikbaar te stellen.

B&W-besluit d.d.: 02-04-2019

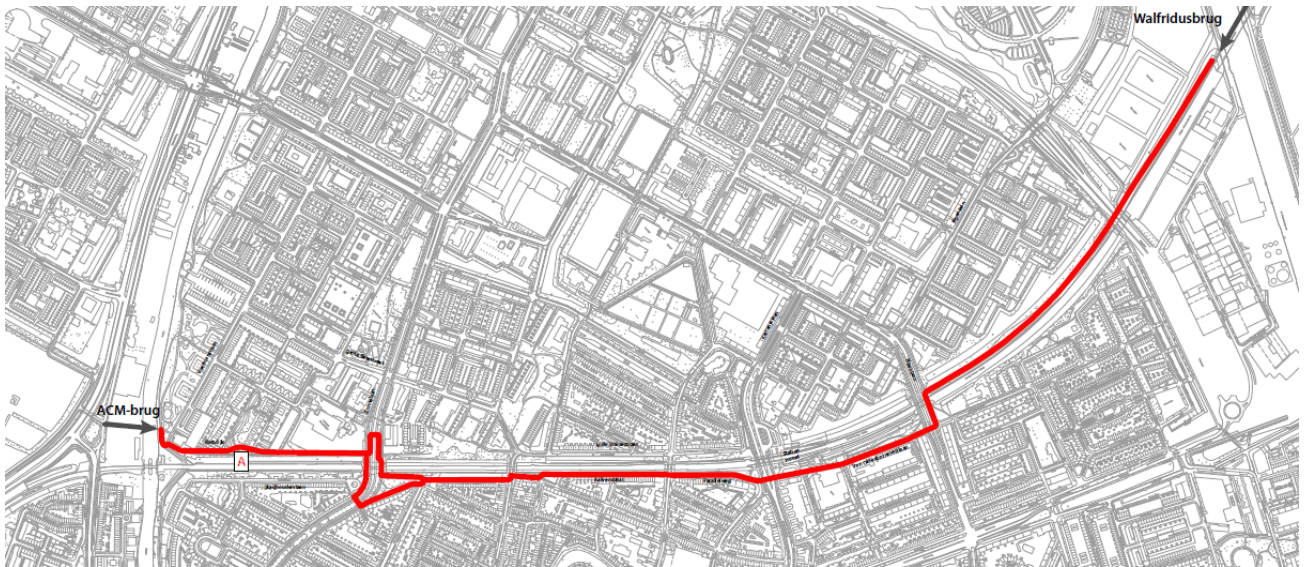
Afgehandeld en naar archief      Paraaf      Datum

## Vervolg voorgesteld raadsbesluit

### Aanleiding en doel

---

Het tracé langs het spoor is in de gemeentelijke Fietsstrategie Groningen 2015-2025 een belangrijke ontbrekende schakel in oost-westrichting. Aansluitend op dit fietsproject in de stad realiseert de provincie Groningen de Fietsroute Plus Groningen - Winsum. Deze fietsroute stopt nu min of meer na de Walfridusbrug over het Van Starckenborghkanaal. Met de realisatie van het gemeentelijke tracé in de stad (richting Eikenlaan en Noorderstation) kunnen bewoners uit de regio bestemmingen als het UMCG en centrumgebied makkelijker, directer en sneller bereiken. Conform eerdere besluitvorming hebben we door middel van een actief participatietraject een voorkeurstracé ontwikkeld dat in de gemeenteraad van 28 maart 2018 is vastgesteld. Afgelopen periode hebben we benut om het definitief ontwerp (DO) verder uit te werken. Eind 2018 hebben we deze via een bewonersavond en -brief vrijgegeven voor inspraak.



Afbeelding 1: Vastgesteld voorkeurstracé fietsroute langs het spoor.

Deze fietsroute past nadrukkelijk binnen de ambities van het coalitieakkoord 2019-2022. De fietsroute draagt bij aan het verder stimuleren van het fietsgebruik in en naar de stad en het terugdringen van het autogebruik. De ambitie voor het vergroenen en versterken van de ecologische structuur in de stad hebben we ingevuld met een goed groenplan en ecologische maatregelen. We realiseren meer bomen en houtopstanden dan dat we kappen.

### Kader

---

Fietsstrategie Groningen 2015 - 2025 en het Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie 2015 - 2025. Raadsbesluit 28 maart 2018 inzake vaststelling voorkeurstracé fietsroute Groningen-Sauwerd.

### Argumenten en afwegingen

---

Het DO is klaar voor inspraak. Het DO van het fietstracé en het groenplan is in de bijlage opgenomen.

#### 1. Bomen en houtopstand

Het vastgestelde voorkeurstracé heeft impact bomen en houtopstanden, zo is bij de vaststelling van het tracé reeds overwogen. Met de door het college van B&W vastgestelde Bomen Effect Analyse (BEA) worden de gevolgen voor de bomen en houtopstanden geanalyseerd. Deze BEA maakt de consequenties van de aanleg van dit fietspad op de bestaande houtopstanden inzichtelijk.

In de tabel hieronder is aangegeven wat de totale impact is op de te kappen bomen en houtopstand op basis van de vastgestelde BEA

Fietspad langs spoor kappen/planten vergunningplichtige houtopstand/bomen			
			verschil
Houtopstanden (m2)	kap	planten	kap plant
Blauw Borgje	1030 m2	323 m2	-/- 707
Prinsesseweg	0	175 m2	+ 175
Prorail Eikenlaan-Walfridusbrug	2082 m2	2.508 m2	+ 426
Grote Beerstraat	-	552 m2	+ 552
totaal	3.112 m2	3.558 m2	+ 446 m2
Bomen (stuks)			
Blauw Borgje	24 st	21 st	-/- 3
Grote Beerstraat		31 st	+ 31
Prinsesseweg	4 st	7 st	+ 3
Prorail Eikenlaan Walfridusbrug	2 st	0 st	-/- 2
	30 st	59 st	29 st

Tabel: balans bomen en houtopstand uit BEA

In totaal wordt er circa 446 m2 meer houtopstand terug geplant dan dat er verdwijnt en ten aanzien van de bomen planten we 29 meer terug dan dat er gekapt worden. De houtopstanden worden vooral gekapt/gecompenseerd op en nabij het talud tussen de Walfridusbrug en de nieuwe feitsbrug over de ringweg.

De bomen worden vooral gecompenseerd in de zone langs het spoor langs de nieuwbouw bij de Grote Beerstraat (tussen Zonnelaan en Kerklaan).

Zowel met de vaststelling van het voorkeurstracé als met de uitwerking hiervan is meegewogen hoeveel houtopstanden er moeten wijken voor het fietspad en hoeveel er worden gecompenseerd. In totaal worden dertig vergunningsplichtige bomen gekapt en negenenvijftig bomen geplant. Er wordt circa 3.112 m2 houtopstand geveld en circa 3.558 m2 houtopstand geplant. Dit is een kwantitatieve insteek zoals de APVG beleidsregels vellen van een houtopstand bepaalt. Verwacht wordt dat de functionele kwaliteit en completering van de samenhang in het groennetwerk op termijn behouden blijft door de vervanging van houtopstanden met een beperkte levensverwachting.

Er is geen financiële compensatieplicht van kracht omdat de gekapte bomen/houtopstanden 1:1 worden gecompenseerd binnen het project en/of in een straal van 500 m vanaf de projectgrens.

## 2. Ecologie

Een groot deel van het tracé, waaronder het gedeelte achter Blauwbörgje, de Grote beerstraat en het spoortalud, maakt deel uit van de Stedelijke Ecologische Structuur (SES) (zie afbeelding 2).



Afbeelding 2: uitsnede uit de SES-kaart (2014) met de globale ligging van het nieuwe fietspad (rode lijn).

Met lichtgroen zijn ecologische verbindingszones aangegeven en met donkergroen ecologische kerngebieden. Gestippelde lijnen geven een te ontwikkelen/versterken groenverbinding aan.

Hoewel het detailniveau op de huidige SES-kaart beperkt is, is te zien dat het gedeelte achter Blauwbörgje en het gedeelte bij de Grote beerstraat als ecologisch kerngebied zijn aangewezen. Het gedeelte bij het spoortalud is aangewezen als ecologische verbinding. Bij aantasting van de SES geldt vanuit gemeentelijk beleid dat zowel de kwaliteit als de kwantiteit gecompenseerd moet worden.

Omdat er in de gebruiksfase aan weerszijden van het nieuwe fietspad een obstakelvrije zone moet zijn in verband met de veiligheid, moet er bij Blauwbörgje meer gekapt worden dan puur voor de breedte van het fietspad zelf. In de zones met bomen en struiken wordt daarom over een breedte van circa 5,5 meter alle houtige opstand verwijderd. Dit opgaande groen is voor diverse dieren van betekenis waaronder vogels en vleermuizen. Langs het fietspad worden op diverse locaties nieuwe bomen en struiken geplant en worden kruiden ingezaaid. Het plantgoed is echter bij aanplant kleiner dan het bestaande groen. Daarnaast is er door de aanwezigheid van het fietspad sprake van versnippering van het groengebied. Deze factoren samen zorgenvoor een veel minder robuuste en ecologisch waardevolle groenzone. Om dit verlies te compenseren zijn er locaties onderzocht in en nabij het plangebied die gebruikt zouden kunnen worden voor de kwalitatieve compensatie. Met andere woorden, hier kan een kwaliteitsimpuls gegenereerd worden die ervoor zorgt dat verloren ecologische waarde gecompenseerd wordt. Het betreft onderstaande locaties.

- De sloot parallel aan de spoordijk tussen Zonnelaan en Pegasusstraat. Deze sloot ligt binnen het huidige SES-gebied. In de huidige situatie heeft de watergang echter weinig waarde door de hoge mate van schaduw en bladinvall en het ontbreken van een oeverzone. Indien de sloot geschoond, gebaggerd, iets verbreed wordt richting de kant van het fietspad en voorzien wordt van een

natuurvriendelijke oever, kan hier een belangrijke kwaliteitsimpuls gegeven worden aan de groenzone als geheel. Door bovengenoemde aanpassingen in combinatie met de kap van bomen langs het water ontstaat een zonnig groengebied met veel natuurlijke overgangen tussen diverse structuren zoals water, oever, kruidenvegetatie, struweel en hoger opgaande bomen. De watergang met bijbehorende oevers kan in de nieuwe situatie kansen bieden aan met name vleermuizen, amfibieën, libellen en vlinders .

- De spoordijk tussen Noordelijke ringweg en Eikenlaan.

De spoordijk ligt in de huidige situatie ook al binnen de SES en bestaat uit een spontaan opgekomen monotone zeer open kruidenvegetatie op schrale bodem. De vegetatie biedt door het ontbreken van voedsel en schuilgelegenheid aan slechts weinig dieren een geschikt leefgebied. De schrale bodem biedt echter goede kansen voor een bloemrijke kruidenvegetatie die van belang is voor met name insecten zoals bijen en vlinders maar ook voor kleine zoogdieren. Zeker in combinatie met enkele groepen laagblijvende struiken, levert dit een grote meerwaarde op ten opzichte van de huidige situatie.

- Het grasveldje tussen woningen aan de Pegassusstraat en zorgcentrum Blauwbörgje.

Het huidige veld is opgenomen op de SES-kaart, maar heeft in de huidige situatie vrijwel geen ecologische waarde. Het veld bestaat uitsluitend uit gazon. Door dit veld gedeeltelijk in te richten met bijvoorbeeld kruidenvegetaties, struweel en wellicht een poel, kan een grote ecologische meerwaarde ontstaan. De meerwaarde is des te groter omdat er aansluiting kan worden gezocht met de naastliggende houtopstand rond Blauwbörgje. Hierdoor ontstaat een belangrijke combinatie van hoger opgaande groen (bos) met meer zonnige leefgebieden. Juist dergelijke overgangen en combinaties zijn voor veel dieren waardevol of zelfs essentieel. Uitwerking hiervan zal plaatsvinden in overleg met de buurt en in het bijzonder de direct aanwonenden.

- De nieuwe houtopstand bij de Walfridusbrug.

In verband met groencompensatie (APV) moeten er houtopstanden worden gecompenseerd. Dit kan niet volledig binnen het plangebied. Er is daarom gekozen voor een locatie bij de Walfridusbrug. Deze nieuwe houtopstand wordt aangeplant op een deel dat als op de SES-kaart is aangegeven als ecologisch kerngebied. In de huidige situatie heeft dit gebied echter een beperkte waarde. Het bestaat uit extensief beheerd weiland. Omdat het om een beperkte oppervlakte weiland gaat met relatief veel verstoring uit de omgeving, ontbreken veel kenmerkende planten en diersoorten van weidegebieden. Door op een gedeelte van het weiland een houtopstand aan te planten, kunnen nieuwe kansen voor dieren ontstaan. Ecologische waarde kan met name worden gerealiseerd door een goede keuze van aan te planten soorten en het creëren van geleidelijke overgangen tussen hoger opgaande bomen, lager struweel en aangrenzende kruidenvegetatie.

- Nieuwe groeninrichting bij Grote Beerstraat.

Het gedeelte achter de Grote Beerstraat is ook al onderdeel van de SES. In het verleden heeft prorail de houtopstand op eigen terrein gekapt. De aansluitende houtopstand op grondgebied van de gemeente is relatief beperkt en in het verleden niet goed onderhouden. Hierdoor is de groenzone als geheel in de afgelopen jaren sterk in kwaliteit en in kwantiteit achteruit gegaan. In het ontwerp zijn maatregelen opgenomen die zorgen voor een ecologische impuls. Zo worden er extra bomen aangeplant, worden betere overgangen gemaakt tussen bomen en kruiden door de aanplant van struweel en worden kruidenmengsels en stinzenplanten gezaaid en geplant. Deze kwaliteitsimpuls is noodzakelijk om het kwalitatieve verlies van de afgelopen jaren teniet te doen en kan dus niet meegerekend worden voor compensatie van het fietspad. Dit deel is echter een belangrijke schakel in de gehele groene zone tussen Walfridusbrug en Reitdiep. De ecologische verbinding tussen de diverse delen van het fietspadtracé wordt ermee versterkt en in die zin is het dus ook kwaliteitsverhogend voor de overige deelgebieden.

Met bovenstaande kwaliteitsimpulsen in combinatie met het voorliggende ontwerp kunnen we een goede kwalitatieve compensatieopgave van de SES realiseren. De groenzone van Walfridusbrug tot Reitdiep wordt daarmee versterkt en er wordt dus ook voldaan aan de opgave voor het versterken van een ecologische verbinding zoals op de SES-kaart is aangegeven. Medewerking van Prorail als grondeigenaar is voor de eerste twee maatregelen nodig en derhalve kan realisatie hiervan nu nog niet worden gegarandeerd.

Een kwantitatieve compensatie van het verloren oppervlak aan groen als gevolg van het aanleggen van het fietspad, zit strikt genomen niet in deze plannen. Binnen het plangebied is geen mogelijkheid om verloren oppervlak te compenseren omdat het gehele plangebied reeds aangewezen is als SES-gebied. In totaal gaat 3500 m<sup>2</sup> SES-gebied verloren door de aanleg van het fietspad. Een groot gedeelte, de spoordijk tussen

Noordelijke ringweg en Eikenlaan, heeft nu echter een beperkte waarde. Het gedeelte achter Blauwbörgje heeft wel veel ecologische waarde. Het verloren oppervlak hier betreft 875 m<sup>2</sup>. Door het inrichten van het grasveld tussen woningen aan de Pegasusstraat en Blauwbörgje komt er ecologisch waardevol gebied bij dat bovendien aansluit op bestaand ecologisch waardevol gebied. Daarmee wordt de groenzone robuuster. Dit kan beschouwd worden als een toename van een oppervlakte ecologisch gebied. De oppervlakte van het grasveld is circa 1400 m<sup>2</sup>.

Met de eerder genoemde kwaliteitsimpulsen, ook op nu in ecologisch opzicht weinig waardevol gebied, ontstaat een diversere groenzone. In kwalitatieve zin wordt daarmee voldaan aan de SES compensatieopgave. In kwantitatieve zin wordt door de kwaliteitsimpulsen het effectieve ecologische gebied groter. Daarmee wordt voldaan aan de kwantitatieve compensatie. Door de genoemde maatregelen wordt bovendien voldaan aan de opgave om de ecologische verbinding te versterken. Hierbij is het wel van belang dat er medewerking van Prorail wordt verkregen en dat de uitwerking van het ontwerp voor het grasveld tussen Pegasusstraat en Blauwbörgje voldoende ecologische kwaliteit bevat.

### 3. Deeltraject ACM-brug-Zonnelaan/Prinsesseweg:

Voor het fietstracé achter Blauwbörgje is in samenwerking met 't Blauwbörgje (Lentis) een ontwerp gemaakt, afgestemd op het tuinontwerp van de zorginstelling. We hebben goede afstemming met 't Blauwbörgje en we hebben overeenstemming over de aanleg van het fietspad. We hebben afgesproken dat we compenserende maatregelen op het terrein treffen in de vorm van een afscheiding (hekwerk en groen).

Bij het ontwerp worden de meest waardevolle bomen zoveel mogelijk gespaard. Desalniettemin is er een behoorlijke impact op het groen. In combinatie met het groenplan bij de Grote Beerstraat worden in totaal meer bomen terug geplant dan er wordt gekapt. De houtopstand kunnen we ter plaatse niet volledig compenseren, maar in combinatie met de te planten houtopstand bij de Walfridusbrug komt er over het hele project meer houtopstand terug dan wordt gekapt.

Het nieuwe fietspad tracé loopt voor een deel door de tuin van 't Blauwbörgje. Naast bomencompensatie wordt de tuin waar nodig hersteld in relatie tot het fietspad. Maatregelen die hierbij horen zijn het verschuiven van een deel van het voetpad en het planten van nieuwe heesters waar gaten ontstaan. De beplanting wordt hersteld en aangevuld waardoor de tuin qua zicht weer wordt gescheiden van het fietspad. Daarnaast wordt het huidige hek rondom de tuin verplaatst waardoor het fietspad weer buiten de tuin valt.

De Zonnelaan / Prinsesseweg is een belangrijke schakel in de oost-west verbinding van de fietsroute. Dit komt omdat doorgaande fietsers hier het spoor verplicht moeten kruisen. Aan de oostzijde loopt de fietsroute ten zuiden van het spoor (Stadhouderslaan), aan de westzijde loopt deze ten noorden van het spoor (Achter de Reitdijk). Deze route vloeit voort uit de tracékeus, waarbij ervoor gekozen is de groenstroken bij de Grote Beerstraat en het Noorderstation te ontzien en te versterken. Fietsers krijgen een zuidelijke en noordelijke oversteek over de Zonnelaan / Prinsesseweg om zo de 'wissel' van de fietsroute aan weerszijden van het spoor zo optimaal mogelijk te faciliteren. De zuidelijke oversteek (Prinsesseweg) is reeds aanwezig en vrij recentelijk opgewaardeerd. De oversteek is verhoogd en duidelijk zichtbaar voor gemotoriseerd verkeer en functioneert goed, o.a. als schoolroute naar de Nassauschool. De noordelijke oversteek (Zonnelaan) wordt volgens hetzelfde principe uitgevoerd. Zicht en het verlagen van de snelheid voor zowel fietsers (haakse bocht) als gemotoriseerd verkeer (verhoogd uitgevoerd) zijn hierbij de belangrijkste uitgangspunten.

Voor de verbreding van 200 m fietspad langs het spoor vanaf de Prinsesseweg naar het noordoosten moeten 4 (zwakke) bomen worden gekapt vanwege de verminderde gezondheid van de bomen. We compenseren hier 7 bomen.



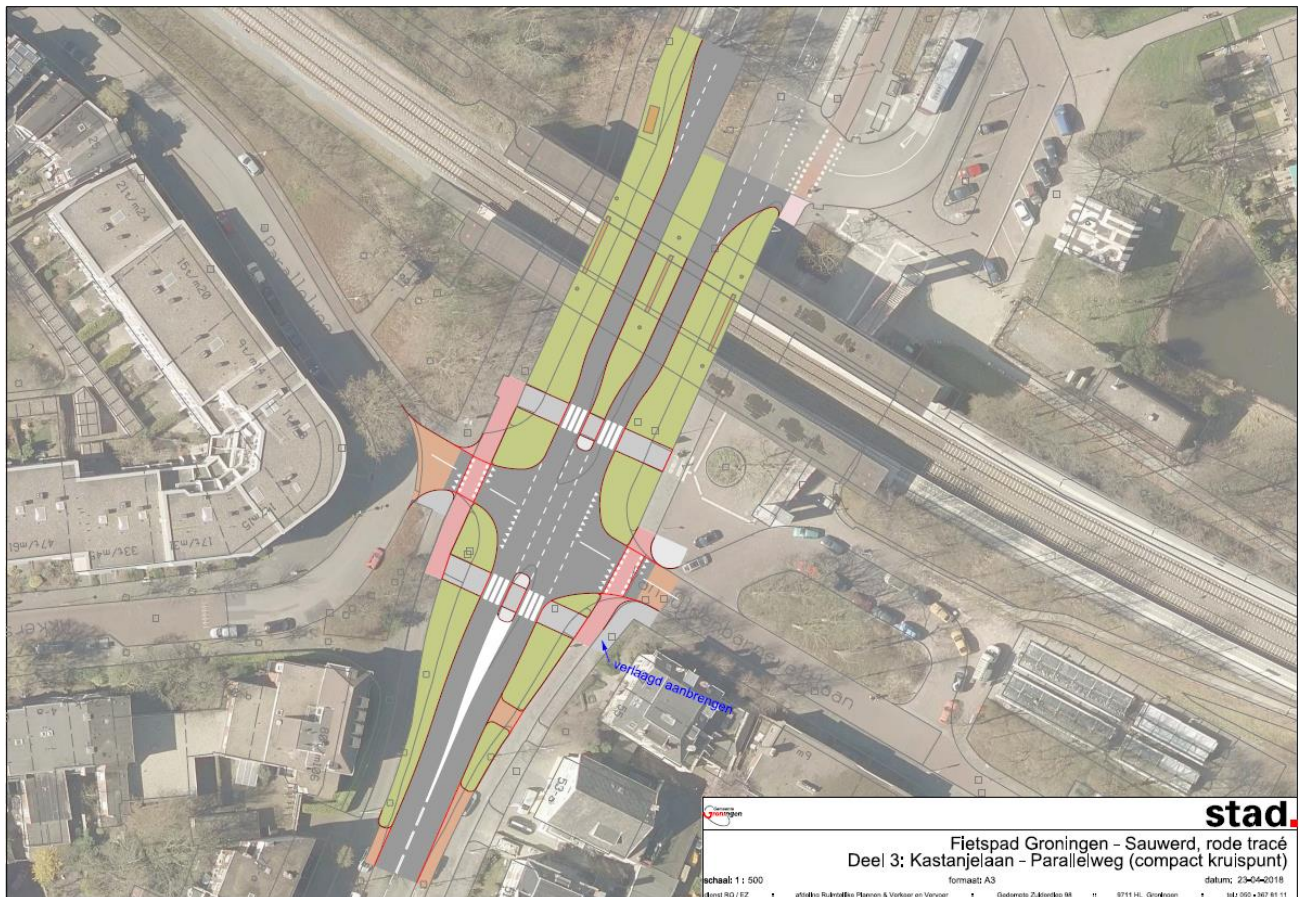


Afbeelding 3: ontwerp deel achter 't Blauwbörgje, incl. oversteek Zonnelaan

#### 4. Deeltraject Zonnelaan – Eikenlaan (incl. herinrichting kruispunt Noorderstationsstraat)

Voor dit traject loopt de fietsroute over bestaande straten. Deze passen we in beperkte mate aan om de routes fietsvriendelijk te maken. Het betreft kleine maatregelen in de bestrating die het comfort verhogen. Voorbeelden hiervan zijn het iets versmallen van bestaande snelheidsremmers (fietsers fietsen er straks langs) en het aanpassen van een enkele boogstraal. De klinkerbestrating blijft verder bestaan; bij de tracékeus is de overweging gemaakt om deze straten niet te reconstrueren, mede vanwege het historische karakter van de straten.

Voor de kruising met de Noorderstationsstraat voorzien we in een meer ingrijpende herinrichting. Het kruispunt is in de huidige situatie (te) groot gedimensioneerd. De grote oppervlakte van het aanwezige asfalt maakt oversteken voor fietsers onoverzichtelijk. Compactheid is hier gewenst zodat dit de verkeersveiligheid voor de fietser en voetganger ten goede komt (kortere oversteek). Het feit dat de kruising straks onderdeel uitmaakt van een belangrijke fietsroute is de aanleiding voor herinrichting. De werkzaamheden van deze kruising wordt meegenomen **in het project 'Samen aan de leiding'**.



Afbeelding 4: herinrichting Noorderstationsstraat

##### 5. Groenplan Grote Beerstraat

Het maken van een kwalitatief hoogwaardig groenplan voor dit gebied is een gevolg van het uitvoerige participatieproces afgelopen twee jaar. Aanvankelijk was de strook in beeld als alternatief voor een fietspad. Mede vanwege de impact hebben we besloten dit te ontzien en de route langs de zuidkant van het spoor te kiezen. Tegelijkertijd zagen we samen met de buurt een mooie kans om dit gebied op te waarderen en te benutten voor compensatie van groen. Het groenplan is dus te danken aan de nieuwe fietsroute.

Op 26 september 2018 hebben we een bewonersbijeenkomst georganiseerd voor deze buurt. Er werd positief gereageerd op ons voorstel en er zijn enkele verbetervoorstellen ingediend. Deze hebben we verwerkt in het definitieve groenplan voor deze groenstrook.

Het uitgangspunt voor de inrichting van de groenstrook tussen de woningen aan de Grote Beerstraat en het spoor is om de woningen door middel van beplanting te scheiden van het spoor. Daarnaast is het uitzicht vanuit de woningen op de groenstrook aantrekkelijker door (deels) bloeiende heesters te planten. De groenstrook wordt toegankelijk door middel van een voetpad in halfverharding. Enkele grotere bomen worden geplant ten zuiden van dit voetpad. Kleinere bomen worden ten noorden van het voetpad geplant. Deze bomen houden het zonlicht niet tegen, maar zorgen door hun hoogte voor minder inkijk in de woningen vanaf het voetpad. Ter aanvulling worden verschillende boszoom en stinzen mengsels geplant om ook de onderlaag qua beeld en ecologie aantrekkelijk te maken.

We planten voor deze opwaardering in totaal ca 550 m<sup>2</sup> houtopstand en 31 bomen die we rekenen als compensatie voor de te kappen bomen/houtopstanden op andere gedeelten voor dit project.

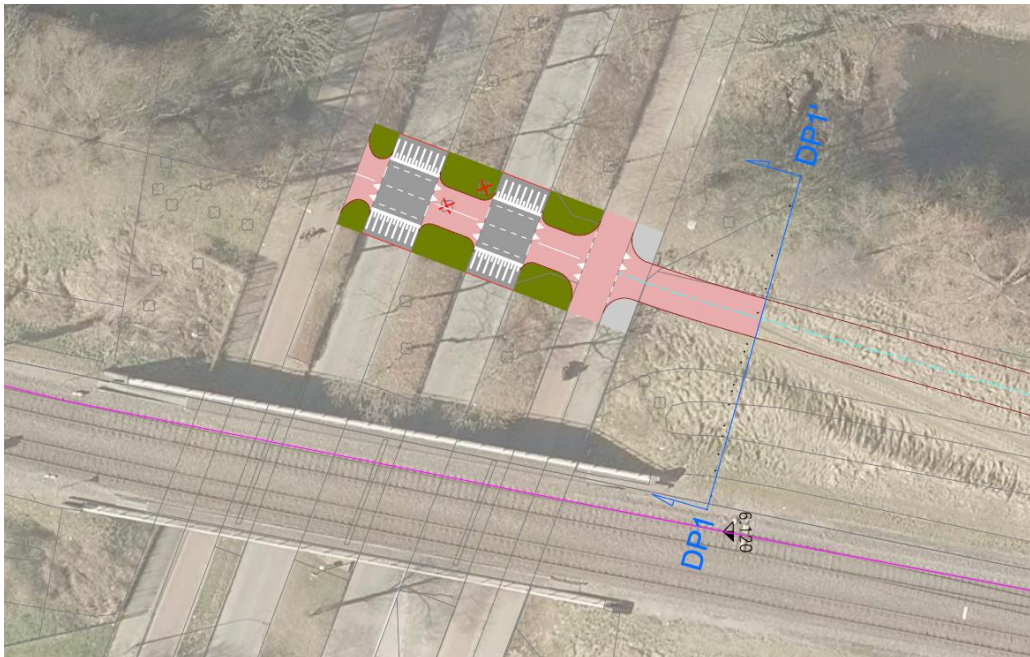




Afbeelding 5: Groenplan Grote Beerstraat plus deel fietsroute Stadhouderslaan

#### 6. Fietsoversteek Eikenlaan

De Eikenlaan is binnen de fietsroute langs het spoor in feite de grens tussen Stad en Ommeland. Vanuit hier fiets je het buitengebied in. Omgekeerd komen de fietsers vanuit het Hogeland hier de stad binnen (richting binnenstad, UMCG etc). Vanaf dit punt (de stad uit) worden bromfietzers op het fietspad toegestaan. De oversteek is zo gesitueerd dat zowel vanaf de rijbanen als de fietspaden op de Eikenlaan aangesloten wordt op de fietsroute.



Afbeelding 6: Oversteek Eikenlaan



#### 7. Deeltraject Eikenlaan – Walfridusbrug (incl. fietsbrug over de Noordelijke Ringweg)

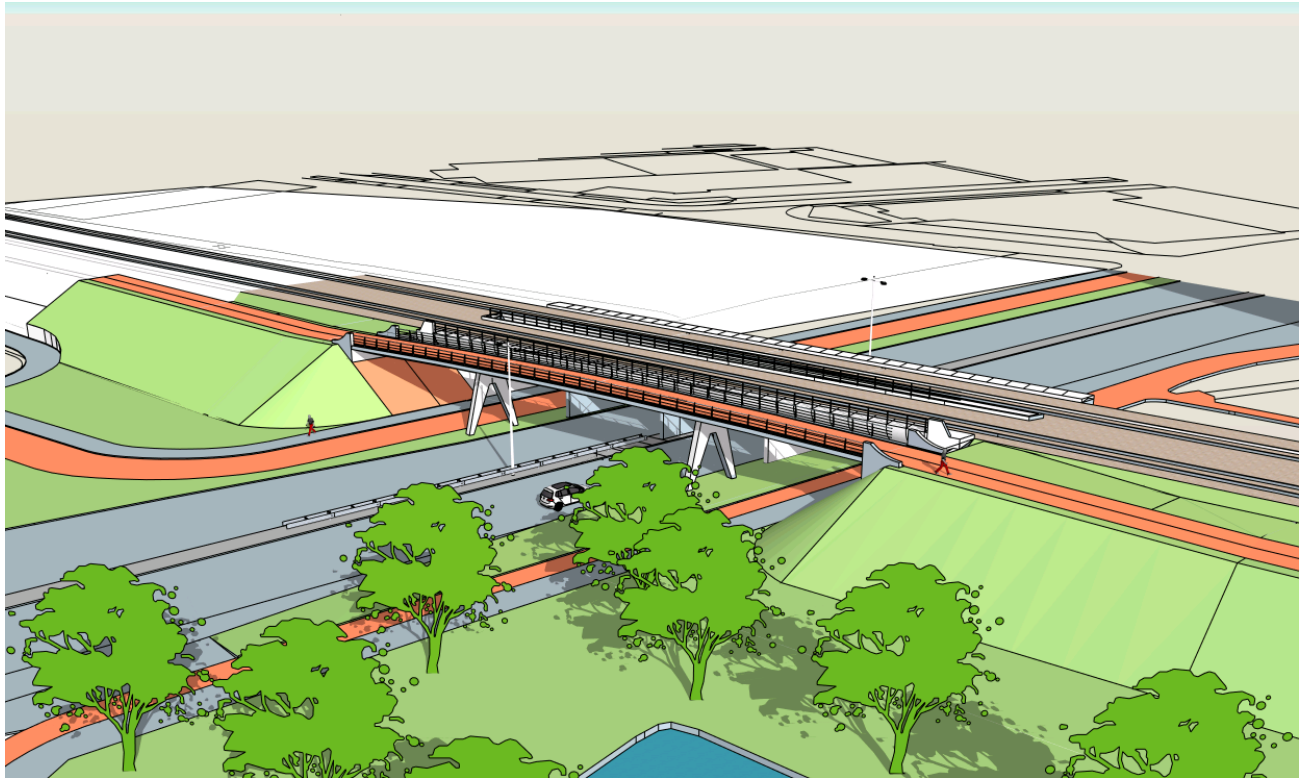
Het nieuwe fietspad dat hier wordt aangelegd sluit mooi aan op de nieuwe fietsroute Plus vanuit Winsum en Sauwerd en moet stimuleren dat forenzen en bezoekers uit deze dorpen met de fiets naar de stad komen. Het voorkeustracé loopt over het spoortalud van ProRail. Er is afgelopen tijd intensief overlegd met Prorail om de randvoorwaarden en benodigde onderzoeken goed in te vullen. Dit heeft veel tijd gekost. Dit heeft te maken met de uitwerking van de eisen in overleg met Prorail en nader onderzoek dat is uitgevoerd (o.a. proefsleuven) om de haalbaarheid goed te kunnen onderzoeken. Dit was ook nodig om een goede raming te kunnen maken, temeer omdat dit deel van het tracé pal naast het spoor ligt en er een fietsbrug over de Noordelijke Ringweg gerealiseerd moet worden (deze komt los van het bestaande spoorviaduct te liggen).

Het fietspad wordt op het talud ten westen van het spoor aangelegd en wordt van de spoorbaan gescheiden door een hek. Ten behoeve van de nieuwe fietsbrug moeten er drie bomen worden gekapt en ca 250 m<sup>2</sup> houtopstand. Ten noorden (en deels ten zuiden) van de Noordelijke Ringweg moet het talud verbreed worden om het fietspad aan te kunnen leggen. Dit gaat ten kosten van met name houtopstand wat we verderop weer compenseren.

Alle onderzoeken welke nodig zijn om een betrouwbare budgetraming te kunnen maken zijn inmiddels uitgevoerd. Zo zijn er bodemonderzoeken uitgevoerd (zoals archeologie en OCE), is er een quick scan op **groen en ecologie meegenomen en is er ook verkend op de ligging van 'weesleidingen' (nutsleidingen** welke niet staan geregistreerd). Tenslotte is het gebied rondom het tracé ook landmeetkundig ingemeten. Met al deze vooronderzoeken is het merendeel aan gegevens afdoende bekend. Voor de uitwerking naar een uitvoeringsontwerp zullen er, met name op het gebied van groen en ecologie, nog aanvullende onderzoeken moeten worden uitgevoerd.



Afbeelding 7: nieuw fietspad over spoortalud Prorail tussen Eikenlaan en Walfridusbrug.



Afbeelding 8: impressie nieuwe fietsbrug over de noordelijke ringweg.

#### Maatschappelijk draagvlak en participatie

De totstandkoming van dit ontwerp kent een vrij lang voortraject, wat samen is gegaan met een uitvoerig participatieproces. Er zijn in de aanloop naar vaststelling van het voorkeurs tracé in maart 2018 meerdere bewonersbijeenkomsten geweest en ook voorafgaand aan dit DO hebben we een bewonersbijeenkomst georganiseerd. Ook is het plan op internet gepubliceerd en kon er ingesproken worden.

Het vastgestelde voorkeurs tracé en het nu voorgestelde DO heeft door dit uitgebreide participatieproces een breed draagvlak bij de omwonenden. Het participatieproces is over het algemeen positief ervaren en veel opmerkingen en wensen hebben we verwerkt. Een mooi voorbeeld is het groenplan bij de Grote Beerstraat, wat door de participatie als idee is uitgewerkt en door participatie van de buurt is geoptimaliseerd. Ook hebben we nadrukkelijke positieve reacties ontvangen uit de noordelijke dorpen en van de fietsersbond.

Niettemin zijn er nog een aantal specifieke bezwaren. In het reactierapport behorende bij dit raadsvoorstel zijn alle reacties op het DO opgenomen en voor het antwoord op alle ingebrachte reacties verwijzen we naar het reactierapport in de bijlage.

Onder andere de kap van bomen en groen stuit op enkele bezwaren. Bij de vaststelling van het tracé in 2018 heeft uw Raad deze bezwaren nadrukkelijk overwogen. In dit DO hebben we kans gezien om extra groen en bomen te compenseren. Daarnaast hebben we ons ingespannen voor ecologische maatregelen. Daarmee hebben we getracht zoveel mogelijk aan deze bezwaren tegemoet te komen.

Een vaker terug komende reactie is de zorg over de fietsers op de Stadhouderslaan, Kalverstraat en Van Oldenbarneveldlaan. Het profiel van deze straten is **vrij smal en het passeren van fietsers en auto's is aan de krappe kant**. De nieuwe fietsroute is een aaneenschakeling van verbindingen die samen een route vormen. Door op een slimme manier wat extra links aan het netwerk toe te voegen wordt deze route iets aantrekkelijker voor fietsers, maar het wordt bewust geen fietssnelweg. Dat comfort krijgt het ook niet en mede daarom is ervoor gekozen om het wegprofiel niet aan te passen. Ook de forse extra kosten voor herinrichting van deze straten en de impact ervan op de omgeving weegt zwaar in deze afweging. De route

zal vooral gebruikt worden als wijkontsluiting. De drukte zal waarschijnlijk wel toenemen, maar het volume en karakter daarvan vervaardigt geen aanpassingen aan de weg.

#### Financiële consequenties

Bij de vaststelling van het tracé is de aanleg van deze fietsverbinding op vier miljoen euro geraamd. Hiervan betaalt de provincie maximaal een miljoen euro als bijdrage in de fietsbrug inclusief een goede aansluiting op de Fietsroute Plus vanuit Winsum. Bij het DO zijn de kosten nauwkeurig geraamd en blijven we binnen de eerdere verwachting van vier miljoen euro. In de raming is rekening gehouden met prijsindexatie.

traject	raming			totaal
	realisatiekosten	V&T (IGG)	onvoorzien	
Blauwborgje	€270.000,00	€ 55.000,00	€ 75.000,00	€ 400.000,00
samen aan de leiding	€ 10.000,00			€ 10.000,00
				€ -
Kruispunt Noorderstationstraat	€ 145.000,00	€ 30.000,00	€ 25.000,00	€ 200.000,00
				€ -
Spoorse deel (incl. fietsbrug en oversteek Eikenlaan)	€ 2.390.000,00 (ssk)	In raming ssk	€ 500.000,00	€ 2.890.000,00
				€ 3.500.000,00
Reeds aangevraagd krediet voorbereiding en plankosten				€ 500.000,00
<b>TOTAAL</b>				<b>€ 4.000.000,00</b>

De in totaal benodigde financiële middelen bedragen vier miljoen euro. Dekking hiervan is voorhanden;

1. Maximaal een miljoen euro aan subsidie is inmiddels beschikt door Provincie, als dekking van 25% van de totale projectkosten.
2. Drie miljoen euro eigen middelen vanuit de Fietsstrategie. In de meerjarenplanning Verkeer en Vervoer is rekening gehouden met een structurele kapitaallast voor deze investering.

Reeds in maart 2018 heeft de raad een plankostenkrediet van een half miljoen euro beschikbaar gesteld, gedekt uit de Intensiveringsmiddelen Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen. Wij vragen nu een aanvullend krediet voor plaontwikkeling en uitvoering van 3,5 miljoen euro, met als dekking de Intensiveringsmiddelen Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen (2,5 miljoen euro) en de provinciale subsidie (1 miljoen euro). **Het totaal aan eigen middelen leidt tot structurele kapitaallasten van €135.000,-.** Het structurele budget voor kapitaallasten is vanaf 2021 volledig nodig. Deze kan worden gedekt uit de intensiveringsmiddelen verplaatsen. Eventuele rentekosten voor 2021 worden ook ten last van de intensiveringsmiddelen verplaatsen gebracht.

<b>Begrotingswijziging Investerings 2019</b>						
<b>Vaststelling tracé fietsroute Spoorlijn Groningen-Sauwerd</b>						
Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling					
Titel Raads- / Collegevoorstel	Vaststelling tracé fietsroute Spoorlijn Groningen-Sauwerd					
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad					
Incidenteel / Structureel	I					
Looptijd	2019-2020					
Soort wijziging	Investering					
<b>Financiële begrotingswijziging</b>						<i>Bedragen x 1.000 euro</i>
<b>Programma</b>	<b>Deelprogramma</b>	<b>Directie</b>	<b>I/S</b>	<b>Lasten</b>	<b>Baten</b>	<b>Saldo te activeren</b>
07. Verkeer	07.1 Fiets	SO Ontwikkeling en Uitv	I	3.500	1.000	-2.500
<b>TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING</b>				<b>3.500</b>	<b>1.000</b>	<b>-2.500</b>



## Overige consequenties

---

### *Randvoorwaarden Prorail*

Het voorkeurstracé loopt over het spoortalud van ProRail. Er is afgelopen tijd intensief overlegd met Prorail om de randvoorwaarden en benodigde onderzoeken goed in te vullen. Prorail heeft eerder al duidelijk aangegeven mee te willen werken. Door alle onderzoeken hebben we goed grip gekregen op de maakbaarheid voor dit fietspad. Er zal met Prorail nog wel een definitieve overeenkomst gesloten moeten worden alvorens tot realisatie kan worden overgegaan. Hieraan wordt gewerkt.

### *Randvoorwaarde provincie.*

De provincie geeft 25% subsidie tot een maximum van 1 miljoen euro. Dat betekent dat mindere uitgaven in dit project evenredig met de provincie moeten worden verrekend.

## Vervolg

---

We bereiden uitvoering en aanbesteding voor. De benodigde vergunningen zullen worden aangevraagd. Uitvoering van het gedeelte tussen ACM-brug en Noorderstationstraat is voorzien (vanaf) najaar 2019. Uitvoering van het spoorse deel (over talud Prorail) inclusief de fietsbrug over de Noordelijke Ringweg is voorzien in 2020. De uitwerking van de fietsbrug, aanbesteding en afstemming met Prorail maken dat dit zeker nog een jaar voorbereidingstijd kent.

**Aanpak van de kruising Noorderstationstraat wordt meegenomen in het project 'Samen aan de leiding' en is voorzien in 2020.**

## Lange Termijn Agenda

---

Q2 2019

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Peter den Oudsten

Diana Starmans

*Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.*