

Raadsvoorstel



Onderwerp **Vaststelling voorkeustracé fietsroute spoorlijn Groningen - Sauwerd**

Registratienr. 6764662 Steller/telnr. Jeroen Bos / 8058 Bijlagen 4

Classificatie	<input type="radio"/> Geheim <input checked="" type="radio"/> Openbaar	
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk	
Portefuillehouder	P. de Rook	Raadscommissie
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: <input checked="" type="checkbox"/> Maand maart LTA nee: <input type="checkbox"/> Niet op LTA	Jaar 2017

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het voorkeustracé voor de fietsroute parallel aan de spoorlijn Groningen - Sauwerd vast te stellen en dit uit te werken in een definitief ontwerp (DO) door middel van een actief participatieproces;
- II. hiervoor een krediet beschikbaar te stellen van € 500.000,- voor planontwikkelings- en onderzoekskosten;
- III. de structurele kapitaallasten van € 22.500,- te dekken uit de Intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen, jaarschijf 2018;
- IV. de gemeentebegroting 2018 op programmaniveau overeenkomstig te wijzigen;
- V. het genomen besluit vanwege het financieel toezicht op grond van artikel 21 Wet algemene regels herindeling voor te leggen ter afstemming aan de gemeenten Haren en Ten Boer en ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten;
- VI. het genomen besluit na goedkeuring door Gedeputeerde Staten in uitvoering te brengen.

Samenvatting

Voor het fietstracé langs de spoorlijn Groningen - Sauwerd in de stad stellen we een voorkeustracé vast te stellen en uit te werken in een definitief ontwerp (DO). Dit tracé is het resultaat van een uitgebreid participatieproces. Het tracé houdt rekening met veel ingebrachte bezwaren en opmerkingen en kan op voldoende draagvlak rekenen. Het tracé houdt een flinke verbetering voor fietsers vanuit dorpen ten noorden van de stad omdat ze makkelijk en autovrij tot aan de Eikenlaan kunnen fietsen. Met Prorail is overeenstemming over aanleg op het spoortalud. De provincie Groningen is ook akkoord en draagt een miljoen bij vanwege het regionale belang en de aansluiting op de fietsroutePLUS naar Winsum. Aan de westzijde van het tracé sluit de route bij de ACM-brug aan op de fietsverbindingen vanuit Vinkhuizen en Hoogkerk. Op basis van globale ramingen is de inschatting dat we het tracé binnen de gereserveerde vier miljoen euro kunnen realiseren. Om het DO te kunnen uitwerken is een aanvullend krediet nodig voor planontwikkelings- en onderzoekskosten.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

In de Fietsstrategie Groningen Fietsstad is aangegeven dat in het noordwesten van de stad enkele (hoofd)fietsroutes niet goed gekoppeld zijn. Er is sprake van een ontbrekende schakel in oost-westrichting. Met de realisatie van deze schakel wordt het voor meer mensen in en door dit deel van de stad aantrekkelijker in zowel reistijd als comfort om de fiets als vervoermiddel te gebruiken. Het verlaagt de druk op de bereikbaarheid met gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer en zorgt het voor een gezonde leefomgeving. In de Fietsstrategie is gezamenlijk afgesproken een schaalsprong voor fietsverkeer in Groningen te maken. Dit is een van de projecten.

Aansluitend op dit fietsproject in de stad realiseert de provincie Groningen, in samenspraak met de gemeenten Groningen en Winsum de Fietsroute Plus Groningen - Winsum. Deze fietsroute stopt nu bij de Walfridusbrug over het Van Starckenborghkanaal. Met realisatie van het deel in de stad (richting Eikenlaan en Noorderstation) kunnen bewoners ten noorden van de stad bestemmingen als het UMCG en centrumgebied makkelijker bereiken. Aan de westzijde van het tracé sluit de route bij de ACM-brug aan op de fietsverbindingen vanuit Vinkhuizen en Hoogkerk. De verwachting is dat aan de westzijde circa 2.000 tot 4.000 fietsers dagelijks gebruik zullen maken van de fietsroute. Aan de oostzijde is de verwachting circa 1.000 tot 2.000 fietsers per dag over de fietsroute.

Kader

In 2015 heeft uw raad de Fietsstrategie 2015 - 2025 unaniem vastgesteld. Het project Fietspad Spoorlijn Groningen - Sauwerd is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie 2015 - 2025. Het is een van de maatregelen om voor de komende periode de bereikbaarheid van de stad Groningen te kunnen blijven garanderen, zowel binnen de stadwijken als, middels de koppeling met de Fietsroute Plus Groningen - Winsum, met de ommelanden.

Argumenten en afwegingen

De drie onderzochte tracés voor de fietsroute zijn beoordeeld op de elementen "verkeer", "ecologie/groen", "leefomgeving" en "kosten". De eerste drie elementen tellen elk voor 30% mee in de beoordeling. Daarmee is er sprake van een evenwichtige afweging tussen de gebruikers, bewoners en flora en fauna.

De voorkeursroute scoort het hoogste in de totaalbeoordeling. De route scoort zeer goed voor de gebruikers (verkeer) en voor de bewoners (leefomgeving). Daarnaast is de impact op groen en ecologie relatief beperkt en blijven de kosten binnen budget. Zie de bijlage 'Beoordeling routevarianten fietstracés langs de spoorlijn Groningen - Sauwerd' voor een toelichting op de afweging en de kaart hieronder en in de bijlage.



Voorkeurstracé fietsroute langs het spoor.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Het voorkeurstracé is door middel van een uitgebreid participatieproces tot stand gekomen. Er zijn afgelopen jaar drie bewonersbijeenkomsten met betrekking tot deze fietsroute georganiseerd. De drie onderzochte tracés komen voort uit acht door de bewoners aangedragen (gedeeltelijke) fietstracés uit de eerste bijeenkomst. De drie tracés hebben we in de tweede bijeenkomst gepresenteerd. Hierop is door omwonenden en belanghebbenden uitgebreid gereageerd. Die inbreng hebben we benut bij de afweging van het voorkeurstracé. Dit voorkeurstracé hebben we gepresenteerd op de laatste bewonersbijeenkomst van 23 januari jl. Met het voorkeurstracé hebben we de meeste bezwaren weg kunnen nemen van bewoners tegen de andere tracés. Er is dan ook veel draagvlak voor dit tracé, de meeste mensen konden er mee instemmen. Niettemin zijn er nog een aantal zorgen, o.a. ten aanzien van de bomenkap bij Blauwbörgje. Bewoners van de Grote Beerstraat zijn blij met het voornemen tot compensatie en opwaardering van de groenstrook bij het spoor ter hoogte van hun straat. Voor een antwoord op alle ingebrachte reacties verwijzen we naar het reactierapport in de bijlage.

Daarnaast hebben we overleg gevoerd met betrokken wijkraden en dorpsvertegenwoordigers uit Sauwerd, Adorp en Winsum. De noordelijke dorpen ondersteunen het voorkeurstracé en vanuit de wijken kan het overwegend op steun rekenen. Ook met de fietsersbond is afgestemd en de fietsersbond ondersteunt het gekozen tracé. Het is een evenwichtig resultaat waarin zoveel mogelijk rekening is gehouden met alle belangen. Bij de uitwerking van het DO zullen wederom alles stakeholders betrokken worden.

Financiële consequenties

In het Uitvoeringsprogramma behorende bij de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 gingen we ervan uit vijf miljoen euro nodig te hebben voor de aanleg van een fietspad parallel aan de spoorlijn Groningen-Sauwerd (project 2.3.5). Vanuit de fietsstrategie hebben we hiervoor drie miljoen euro eigen middelen gereserveerd, voor de resterende twee miljoen euro zouden we op zoek gaan naar een projectsubsidie van de provincie. Inmiddels is duidelijk geworden dat de aanleg van deze fietsverbinding vier miljoen euro in plaats van vijf miljoen euro zal gaan kosten. Bovendien heeft de provincie een miljoen euro toegezegd als bijdrage in de fietsbrug over de Noordelijke Ringweg inclusief een goede aansluiting op de Fietsroute Plus vanuit Winsum. Deze subsidie is inmiddels formeel bij de provincie aangevraagd en bevestiging hiervan wordt binnenkort verwacht. Dit alles betekent dat onze oorspronkelijke reservering van drie miljoen euro overeind blijft.

De voorkeursroute is geraamd op basis van een schetsontwerp geraamd op circa vier miljoen euro inclusief planontwikkelingskosten en kosten voor voorbereiding en toezicht. Bij het DO worden de uitvoeringskosten opnieuw geraamd, de verwachting is dat de kosten binnen de vier miljoen euro blijven, overeenkomstig de reservering. Om het tracé uit te werken tot een DO vragen we nu een krediet van € 500.000 aan.

De aanleg van dit tracé maakt deel uit van de fietsmaatregelen die worden uitgevoerd in het kader van de Netwerkanalyse Groningen-Assen. In dit kader is al een overkoepelend krediet beschikbaar gesteld voor meerdere tracés, waaronder ook voor het voorliggende tracé (Rb. 29-30-2014, nr. 7a). Eind 2016 (Rb. 30-11-2016, nr. 8c) is besloten de toen beschikbare middelen volledig in te zetten voor het fietspad langs de Noordelijke Ringweg en het fietspad Selwerd/oversteek Eikenlaan. Daarmee is het krediet voor het fietspad parallel aan de spoorlijn Groningen - Sauwerd vervallen en ontstond de noodzaak om de voorliggende kredietaanvraag uit te werken. De benodigde middelen hiervoor zijn gereserveerd binnen het Uitvoeringsprogramma behorende bij de Fietsstrategie Groningen 2015-2025.

Dit voorstel leidt tot de volgende begrotingswijziging:

Begrotingswijziging Investerings 2018						
Vaststelling tracé fietsroute Spoorlijn Groningen-Sauwerd						
Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling					
Titel Raads- / Collegevoorstel	Vaststelling tracé fietsroute Spoorlijn Groningen-Sauwerd					
Besluitvorming (orgaan + datum)	College					
Incidenteel / Structureel	I					
Looptijd	2018-2019					
Soort wijziging	Investering					
Financiële begrotingswijziging						Bedragen x 1.000 euro
Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren
07. Verkeer	07.1 Fiets	SO Ontwikkeling en Uitv	I	500		-500
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				500	0	-500

Overige consequenties

Groen en ecologie

Met dit tracé hebben we in belangrijke mate rekening gehouden met groen en ecologie, mede omdat de spoorzone is aangewezen als SES gebied. Ten opzichte van het Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie hebben we ervoor gekozen het tracé deels ten zuiden van het spoor te leggen, zodat belangrijke groene gebieden bij de Grote Beerstraat en Noorderstation worden ontzien.

Achter Blauwbörgje heeft het voorkeustracé de meeste impact op groen en ecologie. In totaal zullen er circa 20 bomen gekapt worden, plus houtopstand. Dit is noodzakelijk om een logische en herkenbare fietsroute te realiseren, die aansluit op het bestaande fietspad (Reitdijk). Het alternatief scoort verkeerskundig slecht en levert daarmee onvoldoende bijdrage aan de doelstelling van de gemeentelijke fietsstrategie. Bij de uitwerking van het DO zullen we onderzoeken hoe we het groen hier zoveel mogelijk kunnen behouden en/of verbeteren.

Bij het gedeelte over het spoortalud is de impact op groen beperkt. Er zullen een paar bomen gekapt moeten worden voor een fietsbrug over de ringweg, maar voor de rest kan het fietspad grotendeels op het onderhoudspad van Prorail worden aangelegd.

Een goede compensatiemogelijkheid is er bij de ZON-woningen aan de Grote Beerstraat. Deze groenstrook verdient o.a. door recente noodkap en kap door Prorail een kwaliteitsverbetering. Dit sluit nadrukkelijk ook aan bij de wensen van bewoners en op ons voorstel voor compensatie is positief door omwonenden gereageerd. Een ontwerp hiervoor willen we bij de uitwerking van het DO in samenspraak met bewoners maken. Daarnaast zijn er compensatiemogelijkheden voor extra bomen langs de straten (Stadhouderslaan, Kalverstraat en Parallelweg) van het fietstracé. Voor zover compensatie niet in het project kan plaatsvinden zal er een vergoeding moeten plaatsvinden conform de door de gemeenteraad vastgestelde groencompensatieregeling.

Veiligheid oversteken en kruisingen

Er zijn door enkele omwonenden zorgen geuit over de veiligheid van (fiets)kruisingen langs het tracé. Denk hierbij aan de kruisingen bij de Eikenlaan, Noorstationsstraat, Moesstraat, Kerklaan, Prinsesseweg en de fietskruising bij de Marquant-flat bij de ACM-brug. Bij de uitwerking van het fietstracé in een DO zullen we deze kruispunten nader uitwerken, zodoende dat er een voldoende veilige en duidelijke situatie wordt gecreëerd.

Randvoorwaarden Prorail en provincie Groningen

Het voorkeustracé loopt over het spoortalud van ProRail. ProRail heeft medewerking toegezegd onder voorwaarden. Belangrijkste punt hierin is dat ProRail alleen bereid is tot verhuur, vanwege ligging op het spoortalud. De gestelde voorwaarden zijn acceptabel. De provincie Groningen is in principe akkoord met een fietsbrug over de ringweg en de door de provincie gestelde voorwaarden zijn acceptabel. Alle randvoorwaarden van ProRail en provincie zijn in de bijlage opgenomen

Vervolg

Na besluitvorming wordt het definitieve ontwerp gemaakt. Hierbij wordt wederom nadrukkelijk ingezet op participatie zodat input van omwonenden en stakeholders zoveel mogelijk wordt benut. Met name de uitwerking van de fietsbrug over de ringweg zal tijd vergen. Verder zullen we op detailniveau bekijken welke bomen gekapt moeten worden (inclusief BEA) en samen met omwonenden van de Grote Beerstraat maken we een groenplan. We verwachten het DO eind 2018 aan de gemeenteraad voor te leggen.

Realisatie is gefaseerd voorzien. Het gedeelte achter Blauwborgje kan mogelijk snel worden aangelegd, omdat de gronden hiervoor ook al volledig in bezit zijn. De voorziene (beperkte) aanpassingen in de straten Stadhouderslaan, Kalverstraat en Parallelweg worden meegenomen in de voorgenomen herstratingen van deze straten bij grootschalige werkzaamheden in het kader van het project 'samen aan de leiding' (vervangen kabels en leidingen) in 2019. De aanleg op het spoortalud inclusief fietsbrug zal door de technische uitwerking, aanbesteding en vergunningsprocedures vermoedelijk in 2020 plaatsvinden.

Lange Termijn Agenda

Maart 2018 besluitvorming op tracé.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

NOTITIE

Beoordelingsnotitie routevarianten fietstracés langs de spoorlijn Groningen - Sauwerd

Van : Boud Geerdes / Jeroen Bos

Datum : December 2017

Algemeen

Voor de geplande fietsroute langs de spoorlijn Groningen – Sauwerd, gelegen tussen de Walfridusbrug en de ACM-brug, zijn drie fietstracés beoordeeld. Deze tracés zijn het resultaat van een uitgebreid participatieproces met omwonenden en andere stakeholders.

Tijdens werkbijeenkomsten in de buurt is gezamenlijk van diverse (deel)tracés toegewerkt naar drie potentiële totaaltracés. Deze drie tracés (groen, blauw en rood a/b) zijn in bijlage 1 weergegeven. Het groene tracé ligt het meest noordelijk en gaat over bestaande wegen. Het blauwe tracé ligt aan de noordzijde tegen het spoor aan. Het rode tracé ligt noordelijk én zuidelijk tegen het spoor aan.

Het rode tracé heeft twee varianten (a en b). Deze hebben betrekking op het gedeelte ACM-brug - Zonnelaan/Princesseweg. Tracé "a" loopt ten noorden van het spoor en maakt gebruik van het fietspad Achter de Reitdijk. Tracé "b" loopt ten zuiden van het spoor over de Stadhouderslaan.

Alle tracés, groen, blauw en rood a/b, liggen in meer en mindere mate langs het spoor en dienen als ontbrekende schakel in het hoofdfietsnetwerk in de stad, maar ook regionaal. Zij biedt meerwaarde aan het netwerk.

Beoordelingsaspecten

De tracés zijn beoordeeld op elf verschillende aspecten onderverdeeld in de categorieën 'verkeer', 'ecologie/groen', 'leefomgeving' en 'kosten'. De eerste drie onderdelen wegen elk met 30% even zwaar. De realisatiekosten tellen voor 10% mee. Deze methodiek sluit aan bij de vaststelling van andere fietstracés in de stad. Bij de bestuurlijke afweging voor het uiteindelijke tracé kan aan onderdelen extra gewicht worden toegekend, maar in de tabel gebeurt dit op voorhand niet.

Bij de beoordeling van de tracés is er bij de scores op elk aspect gebruik gemaakt van een glijdende schaal. Bij elk aspect scoort het 'beste' tracé maximaal, het 'slechtste' minimaal en de overgebleven tracés daar procentueel tussenin. De elf beoordeelde aspecten zijn:

	nr.	beoordelingsaspect	inhoud
verkeer	1	aansluiting op netwerk	Het aantal aangrenzende hoofdfietsroutes waarvoor het fietstraject als ontbrekende schakel een verbetering in het hoofdfietsnetwerk bewerkstelligd. Bron: kaart fietsnetwerk.
	2	herkenbaarheid route	De optelsom van het aantal 'noodzakelijke beslismomenten' voor fietsers op de route om deze te blijven volgen. Is de route duidelijk een hoofdfietsroute of niet. Bron: BVG / inspectie.
	3	omrijd factor	Betreft de omrijdfactor tussen de Walfridusbrug en ACM-brug over de aanwezig spoorlijn (als kortste route met tegelijk het aandoen van het Noorderstation). Bron: BVG.

ecologie/groen	4	te kappen bomen / houtopstand	Een opstelsom van te kappen bomen (stuks) en houtopstand (m2) op en langs de fietsroute. Bron: BVG / inspectie.
	5	te kappen (potentieel) monumentale bomen	Een opstelsom van te kappen (monumentale) bomen op en lang de fietsroute. Bron: BVG / inspectie.
	6	beschermde ecologie	Een kwalitatieve beoordeling van de impact op vliegroutes, foerageergebied, hop-over, verblijfplaatsen en aantasting groen op beschermde flora en fauna. Bron: inspectie / kwalitatief.
	7	aantasting SES gebied	Een kwalitatieve beoordeling op de impact van SES gebied. Betreft de lengte van het fietspad door SES gebied maal 2 x 10 m invloedsgebied aan beide zijden. Bron: inspectie / kwalitatief.
leefomgeving	8	sociale veiligheid	Het aantal wooneenheden langs de fietsroute die direct zicht hebben op de route (sociale controle). Bron: BVG / inspectie.
	9	impact (nieuwe) infrastructuur / privacy	Het aantal wooneenheden langs de fietsroute die een directe verslechtering hebben van hun woongenot, bijvoorbeeld bij een route direct langs de achtertuin. Bron: BVG / inspectie.
	10	Verkeersveiligheid	Een kwalitatieve beoordeling van de verkeersveiligheid op de route met aspecten als typen kruisingen, zichtlijnen, positie van de fietser op de weg etc. Wordt gemeten in het aantal locaties met een hoger risico op verkeersonveiligheid. Bron: inspectie / kwalitatief.
€	11	realisatiekosten	De kosten voor realisatie van de fietsroute. Bron: kostencalculatie.

Tabel 1: Beoordelingsaspecten fiets tracé Spoorlijn Groningen - Sauwerd.

De drie fietstracés zijn beoordeeld op de genoemde beoordelingsaspecten. De absolute aantallen en scores zijn weergegeven in onderstaande tabel.

	nr.	beoordelingsaspect	inhoud	groen	blauw	rood (a)	rood (b)
verkeer	1	aansluiting op netwerk	Het aantal aangrenzende hoofd fietsroutes waarvoor het fietstraject als ontbrekende schakel een verbetering in het hoofd fietsnetwerk bewerkstelligd. Bron: kaart fietsnetwerk.	0 verbeterde aansluitingen	4 verbeterde aansluitingen	4 verbeterde aansluitingen	3 verbeterde aansluitingen
	2	herkenbaarheid route	De optelsom van het aantal 'noodzakelijke beslismomenten' voor fietsers op de route om deze te blijven volgen. Is de route duidelijk een hoofd fietsroute of niet. Bron: BVG / inspectie.	9 nadrukkelijke beslismomenten	4 nadrukkelijke beslismomenten	5 nadrukkelijke beslismomenten	6 nadrukkelijke beslismomenten
	3	omrijd factor	Betreft de omrijdfactor tussen de Walfridusbrug en ACM-brug over de aanwezig spoorlijn (als kortste route met tegelijk het aandoen van het Noorderstation). Bron: BVG.	1,23 (23% langer)	1,06 (6% langer)	1,07 (7% langer)	1,15 (15% langer)
ecologie/groen	4	te kappen bomen / houtopstand	Een opstelsom van te kappen bomen (stuks) en houtopstand (m2) op en langs de fietsroute. Bron: BVG / inspectie.	6 bomen + 0 m2 houtopstand	52 bomen en 4.800 m2 houtopstand	21 bomen en 2.500 m2 houtopstand	6 bomen en 1.400 m2 houtopstand
	5	te kappen (potentieel) monumentale bomen	Een opstelsom van te kappen (monumentale) bomen op en lang de fietsroute. Bron: BVG / inspectie.	4 (potentieel) monumentale bomen	34 (potentieel) monumentale bomen	21 (potentieel) monumentale bomen	6 (potentieel) monumentale bomen
	6	beschermde ecologie	Een kwalitatieve beoordeling van de impact op vliegroutes, foerageergebied, hop-over, verblijfplaatsen en aantasting groen op beschermde flora en fauna. Bron: inspectie / kwalitatief.	0 score	425 score	275 score	225 score

	7	aantasting SES gebied	Een kwalitatieve beoordeling op de impact van SES gebied. Betreft de lengte van het fietspad door SES gebied maal 2 x 10 m invloedsgedebied aan beide zijden. Bron: inspectie / kwalitatief.	0 m2 aantasting	30.000 m2 aantasting	18.000 m2 aantasting	10.000 m2 aantasting
leefomgeving	8	sociale veiligheid	Het aantal wooneenheden langs de fietsroute die direct zicht hebben op de route (sociale controle). Bron: BVG / inspectie.	750 wooneenheden	1.380 wooneenheden	1.150 wooneenheden	1.160 wooneenheden
	9	impact (nieuwe) infrastructuur / privacy	Het aantal wooneenheden langs de fietsroute die een directe verslechtering hebben van hun woon-genot, bijvoorbeeld bij een route direct langs de achtertuin of (laag) balkon. Bron: BVG / inspectie.	0 wooneenheden	142 wooneenheden	0 wooneenheden	10 wooneenheden
	10	Verkeersveiligheid	Een kwalitatieve beoordeling van de verkeersveiligheid op de route met aspecten als typen kruisingen, zichtlijnen, positie van de fietser op de weg etc. Wordt gemeten in het aantal locaties met een hoger risico op verkeersonveiligheid. Bron: inspectie / kwalitatief.	13 hogere risico locaties	2 hogere risico locaties	3 hogere risico locaties	5 hogere risico locaties
€	11	realisatiekosten	De kosten voor realisatie van de fietsroute. Bron: kostencalculatie.	0,6 miljoen euro	4,9 miljoen euro	3,4 miljoen euro	3,2 miljoen euro

Tabel 2. Absolute waarden

In de onderstaande tabel is de puntentoekeuning per beoordelingsaspecten, over de subtotalen 'verkeer', 'ecologie/groen' en 'leefomgeving' en over het totaal van het gehele fietstracé weergegeven.

nr.	beoordelingsaspect	groen	blauw	rood (a)	rood (b)
1	aansluiting op netwerk	0	10	10	8
2	herkenbaarheid route	0	10	8	6
3	omrijd factor	0	10	9	5
	SUBTOTAAL VERKEER	0	30	27	19
4	te kappen bomen / houtopstand	7	0	2	4
5	te kappen (potentieel) monumentale bomen	8	0	4	8
6	beschermde ecologie	8	0	3	5
7	aantasting SES gebied	7	0	3	5
	SUBTOTAAL ECOLOGIE/GROEN	30	0	12	22
8	sociale veiligheid	10	0	7	7
9	impact (nieuwe) infrastructuur / privacy	10	0	10	9
10	Verkeersveiligheid	0	10	9	7
	SUBTOTAAL LEEFOMGEVING	20	10	26	23
11	realisatiekosten	10	0	2	3
	TOTAAL	60	40	67	67

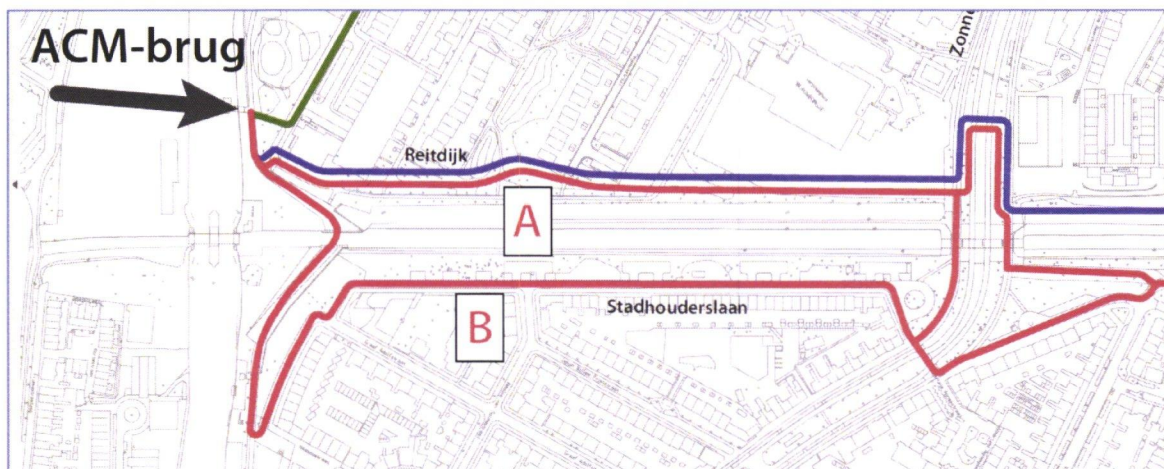
Tabel 3: Puntentoekeuning van de fietstracés op de verschillende aspecten. Afronding op hele punten.

Conclusie

De blauwe route scoort vanuit verkeer het beste en zou om die reden de ideale keus zijn. Dit tracé is op bewonersbijeenkomsten door sommige gebruikers aangereikt als meest ideale tracé voor de fietser. De impact op ecologie/groen en leefomgeving is echter groot en de kosten zijn hoog. De totaalscore is daarom laag. Gelet hierop is het blauwe tracé als voorkeurstracé af te raden.

Het groene tracé scoort goed op ecologie/groen, op leefomgeving en op realisatiekosten. Daarom is dit tracé door diverse omwonenden aangedragen als alternatief. Een cruciaal nadeel van dit tracé is echter de nul-score op verkeer. Er is geen of amper geen verbetering ten opzichte van de huidige situatie en daarmee aan verbetering van het hoofdfietsnetwerk in de stad. Dit is een belangrijk doel van het project. Ook is de score in de tabel duidelijk minder dan de rode route. De groene route is daarom als voorkeurstracé af te raden.

De rode tracés scoren het meest evenwichtig op alle onderdelen. Zij bieden een goede verbetering aan het hoofdfietsnetwerk in de stad, scoren het beste op leefomgeving en gemiddeld op ecologie / groen. De totaalscores van beide rode fietstracés zijn significant beter dan de overige tracés. Omdat de scores van de rood 'a' en 'b' dicht bij elkaar liggen is het goed om de verschillen te benadrukken.



Figuur 1: Verschil in route tussen variant rood 'a' en 'b' tussen de ACM-brug en de Zonnelaan/Prinsesseweg.

De verschillen uiten zich allereerst in de lengte van de route. Tracé rood "a" heeft een lengte van 500 m. Die van rood "b" is 770 m tussen de ACM-brug en de Prinsesseweg/Zonnelaan.

Voor rood "a" geldt dat de route vanaf de ACM-brug rechtdoor gaat over het fietspad 'Achter de Reitdijk' voor 250 m. De overige 250 m gaan in het verlengde rechtdoor achter verzorgingstehuis Blauwborgje langs. Het fietspad 'Achter de Reitdijk' is in 2009 als eerste traject van de fietsroute Spoorlijn Groningen - Sauwerd

aangelegd. De grond achter Blauwborgje is in 2011 aangekocht. Er zijn contractueel afspraken gemaakt met Blauwborgje over bomenkap, aanleg van het fietspad, plaatsing van een hekwerk en groene afwerking van de (nieuwe) erfscheiding. Voor compensatie van de bomen wordt de spoorzone bij de Grote Beerstraat voorgesteld, daar waar de blauwe route is ingetekend. Hier zijn recentelijk door Prorail bomen gekapt (noodkap) en is de kwaliteit van het overgebleven groen erg matig. voorgesteld wordt om hier een kwaliteitsverbetering te realiseren, wat aansluit bij de wensen van de bewoners.



Afbeelding 1: tracé rood "a" vanaf de ACM-brug naar de Zonnelaan (west naar oost), over fietspad Achter de Reitdijk.

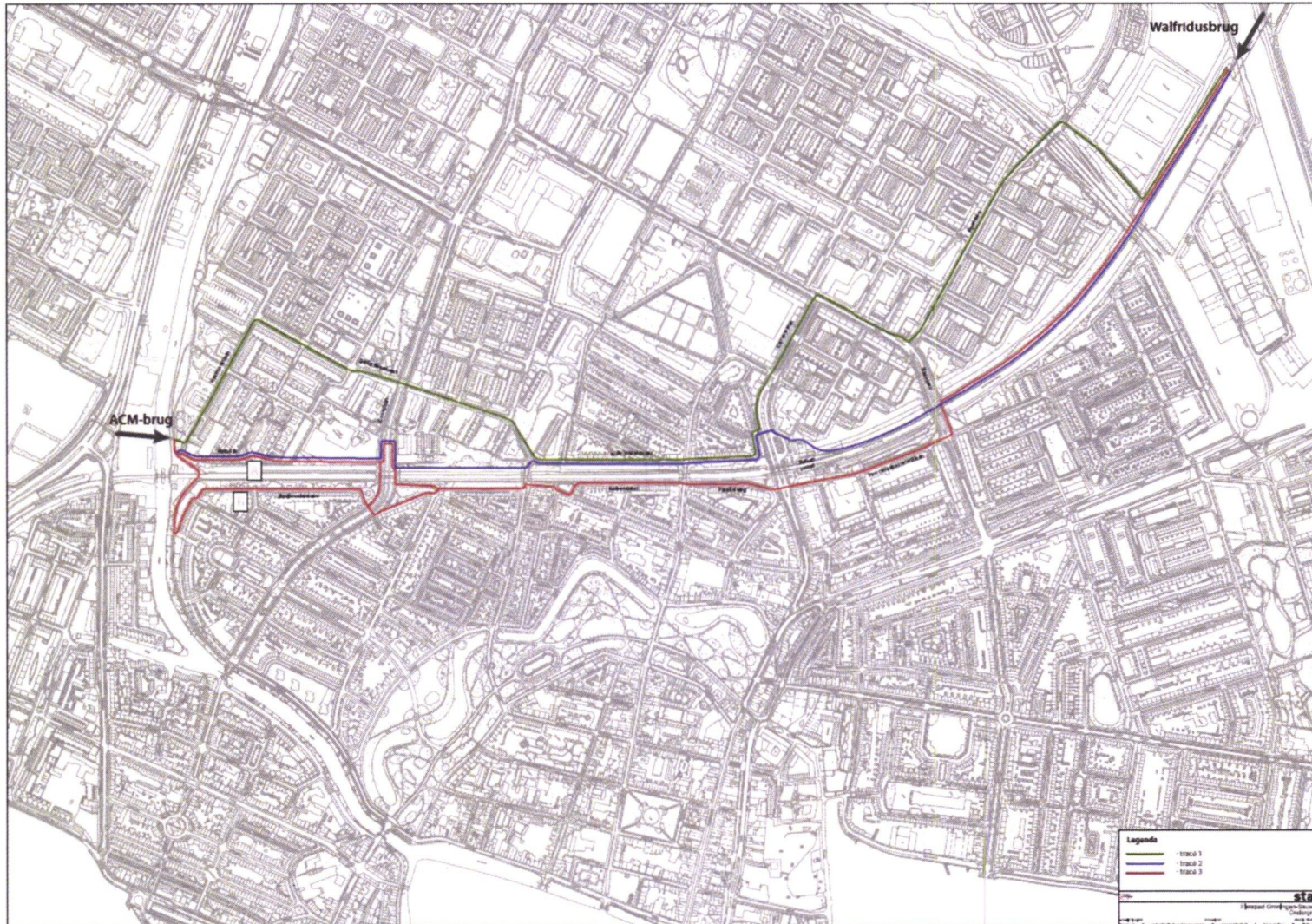
Voor rood "b" geldt dat de route vanaf de ACM-brug rechtsaf naar beneden onder het spoor doorgaat. Ter hoogte van de Nassaustraart maakt de hoofdfietsroute een 180 graden draai richting de Stadhouderslaan. Deze route is vanuit verkeer slecht herkenbaar. Over de Stadhouderslaan vervolgt het tracé haar route richting de Princesseweg. Er hoeven op dit deeltraject geen bomen gekapt te worden. Er is op deze route weerstand vanuit bewoners aan de Stadhouderslaan ter plekke, met name vanuit woongenot en verkeersveiligheid m.b.t. de aanliggende school (Naussau school).



Afbeelding 2: tracé rood "b" vanaf de ACM-brug naar de Princesseweg (west naar oost) over het Jaagpad en Stadhouderslaan.

Op basis van alle informatie wordt fietstracé rood 'a' als voorkeurstracé voorgesteld. Dit tracé is nagenoeg het enige tracé wat én voldoet aan de kenmerken van een hoofdfietsroute maar eveneens zoveel mogelijk rekening houdt met ecologie, groen en leefomgeving.

BIJLAGE 1: ONDERZOCHE TRACE'S FIETSROUTE "SPOORLIJN GRONINGEN – SAUWERD"





Voorwaarden Prorail voor fietspad op het spoortalud Groningen-Sauwerd:

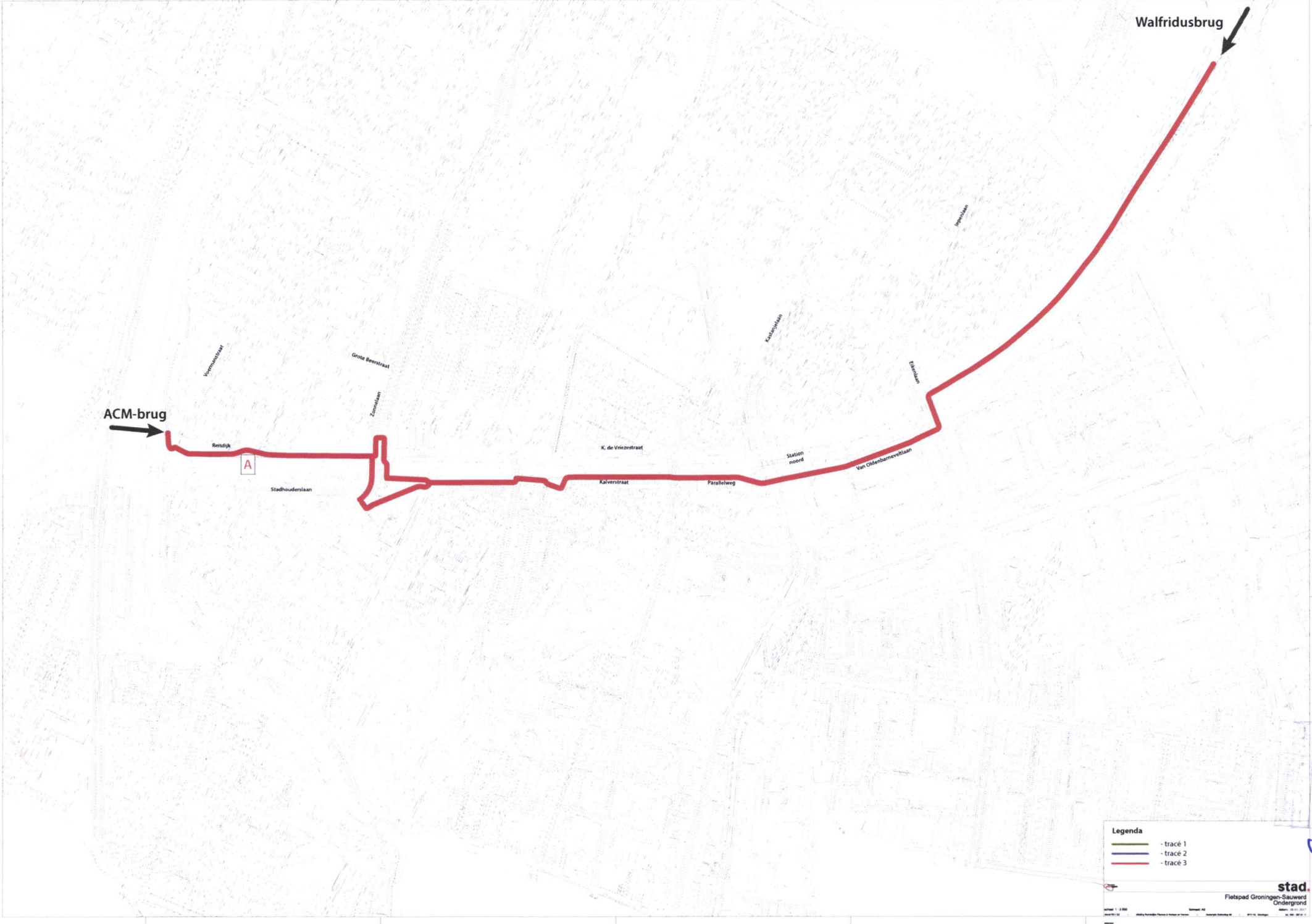
- Verkoop van de grond is niet mogelijk, omdat de grond deel uitmaakt van het talud. Op basis van de reacties tot nu toe is verhuur onder voorwaarden wel mogelijk. Geschatte kosten eenmalige afkoop huur 5000 euro.
- De werkzaamheden kunnen onder vergunning plaatsvinden. Derdenwerk is niet noodzakelijk.
- Het fietspad moet, voor zover niet aanwezig, met een hekwerk conform de geldende ontwerpvoorschriften van ProRail worden afgescheiden van de spoorbaan. De kosten hiervoor zijn voor rekening van de gemeente Groningen.
- Kabels en leidingen zijn een belangrijk aandachtspunt. De exacte ligging daarvan moet door proefsleuven in kaart worden gebracht. De kosten voor het graven van deze proefsleuven zijn voor rekening van de gemeente Groningen. Het te plaatsen hekwerk zal minimaal 1 meter uit deze kabels gerealiseerd moeten worden. Hierdoor kan de contour van de te verhuren strook nog enigszins schuiven.
- Verbreding/aanpassing van het baanlichaam moet volledig op basis van zand worden uitgevoerd;
- De overbrugging over de weg dient met een zelfstandig gefundeerde en zelfdragende constructie gerealiseerd te worden.
- Verbreding/aanpassing van het talud moet op basis van de OVS00056-7.1 worden ontworpen rekening houden met een taludhelling van 1:2 en een fietspad wat op afschot naar de buitenzijde moet liggen.
- Het bestaande baanlichaam en de aanpassing daaraan moeten door een extern bureau (zoals Movares) getoetst worden aan de richting RLN00414, waarna ProRail deze bevindingen kan reviewen.
- Bij spoorkilometrering 4.3 is een onderhoudspoort in het hekwerk en een onderhoudspad aanwezig om met een servicebus/onderhoudsvoertuig bij het spoor te kunnen komen. Beide moeten behouden blijven in de nieuwe situatie.
- Indien een aanpassing van de spoorloot noodzakelijk is mag dit geen negatief effect hebben op de waterhuishouding van de spoorbaan. Die dient aangetoond te worden met een extern rapport.

Voorwaarden Provincie Groningen aan fietsbrug over de ringweg:

- Eigendom en beheer en onderhoud van de nieuwe fietsbrug komt in zijn geheel bij de gemeente Groningen te liggen. Het ontwerp van de brug wordt afgestemd met de provincie, zodat rekening wordt gehouden met de specifieke eisen en wensen van de provincie.
- De gemeente vraagt een vergunning aan bij de provincie voor deze nieuw te bouwen brug over de Noordelijke Ring.
- De gemeente Groningen vraagt schriftelijk toestemming aan de provincie om de Noordelijke Ring (gedeeltelijk) te mogen stremmen ten behoeve van de realisatie van de brug. Daarnaast dient afstemming plaats te vinden met Groningen Bereikbaar over de afstemming met andere grote infrastructurele projecten (ARZ).

Daarnaast gelden de volgende technische eisen:

- Het ontwerp van de brug moet gebeuren volgens de geldende Europese en nationale wet- en regelgeving. Dit houdt bijvoorbeeld in dat er voldaan moet worden aan het Bouwbesluit en alle NEN-normen en Eurocodes voor de GWW sector.
- De doorrijhoogte bij de aanleg van de fietsbrug dient minimaal 4,60m te zijn ten opzichte van het hoogste punt van de asfaltverharding van de Noordelijke Ring ter plaatste van de te maken fietsbrug.
- De leuning dienen te voldoen aan art. 2.16 tot en met 2.20 van het Bouwbesluit (gebruiksfunctie 12: bouwwerk geen gebouw zijnde). Deze leuning is toegankelijk voor kinderen en worden, in afwijking van artikel 2.16 lid 2 van het Bouwbesluit, onder gebruiksfunctie 2a geschaard. Tevens dienen ze, in afwijking van art. 2.18 lid 1 Bouwbesluit, een hoogte te hebben van ten minste 1.10 meter, gemeten vanaf de vloer.
- De brug dient zodanig te zijn ontworpen (materiaalkeuzes, detaillering en robuustheid tegen aanrijdingen) dat het aantal en duur van stremmingen op de Noordelijke Ring als gevolg van onderhoud en reparatie aan de brug en bij realisatie van de brug nihil is.



ACM-brug

Walfridusbrug

A

- Legenda**
- tracé 1
 - tracé 2
 - tracé 3

3