

## Raadsvoorstel



Onderwerp **Projecten Fietsstrategie**

Registratienr. 5213220 Steller/telnr. Valkema/8980 Bijlagen 4

---

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim		
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk		
Portefeuillehouder	De Rook	Raadsc commissie	Beheer en Verkeer

---

### Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de volgende gecombineerde startaanvragen/projectoffertes vast te stellen:
  - Verbeteren en doortrekken Slimme Routes naar het Hoofdstation;
  - Verbeteren fietspad Midscheeps;
  - Fietspad Helperzoom;
  - Fietsstraat Korreweg (gedeelte Nieuwe Ebbingestraat-J.C. Kapteynlaan);
- II. voor het project 'Verbeteren en doortrekken Slimme Routes naar het Hoofdstation' een krediet beschikbaar te stellen van 650.000 euro en deze te dekken uit de subsidiebijdrage 'Beter Benutten Vervolg';
- III. voor het project 'Verbeteren Midscheeps' een krediet beschikbaar te stellen van 300.000 euro en deze te dekken uit extra beleidsmiddelen: 'Intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen', jaarschijf 2016;
- IV. voor het project 'Fietspad Helperzoom' een krediet beschikbaar te stellen van 2 miljoen euro en deze te dekken uit de subsidiebijdrage 'Beter Benutten Vervolg' (1 miljoen euro) en voorbeslag extra beleidsmiddelen: 'Intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen', jaarschijf 2017 (1 miljoen euro);
- V. voor het project 'Fietsstraat Korreweg (gedeelte Nieuwe Ebbingestraat-J.C. Kapteynlaan)' een krediet beschikbaar te stellen van 150.000 euro en deze te dekken uit extra beleidsmiddelen: 'Intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen', jaarschijf 2016 (50.000 euro) en voorbeslag op deze middelen voor jaarschijven 2017 (100.000 euro) en 2018 (82.000 euro structureel);
- VI. de gemeentebegroting 2016 dienovereenkomstig te wijzigen.

---

### Samenvatting

In april 2015 heeft uw raad de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 vastgesteld en in juni 2015 het bijbehorende uitvoeringsprogramma. In totaal is daar een regionaal investeringsprogramma voor de fiets uit voortgevloeid van 85 miljoen euro van gemeente, provincie en Rijk. Met dit pakket geven we antwoord op de ontwikkelingen die op onze stad af komen en vergroten we het fietscomfort in de stad. Nu is het moment aangebroken een viertal vastgestelde fietsprojecten – Verbeteren en doortrekken Slimme Routes naar het Hoofdstation, Verbeteren fietspad Midscheeps, Fietspad Helperzoom en Fietsstraat Korreweg (gedeelte Nieuwe Ebbingestraat-J.C. Kapteynlaan) – verder uit te werken en uit te voeren. Met deze kredietaanvraag kunnen we deze projecten direct opstarten.



## Vervolg voorgesteld raadsbesluit

### Aanleiding en doel

---

Het is tijd om (opnieuw) keuzes te maken voor de fiets, keuzes die verder gaan dan wat we tot nu toe gewend waren. Het aantal fietsers in de stad neemt toe en het wordt steeds drukker, terwijl de beschikbare ruimte niet groter wordt. Tegelijkertijd komt er een aantal stedelijke ontwikkelingen op ons af waarin de fiets een belangrijke bijdrage kan en moet leveren. Op 22 april 2015 heeft uw raad daarom de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 vastgesteld en op 24 juni 2015 het bijbehorende Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie Groningen 2015-2025. Samen met onze regionale en landelijke partners investeren we de komende jaren maar liefst 85 miljoen euro in fietsmaatregelen.

Dit voorstel heeft tot de doel een aantal van de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma verder uit te werken en het krediet hiervoor beschikbaar te stellen. Het betreft de volgende deelprojecten:

1. Verbeteren en doortrekken Slimme Routes naar het Hoofdstation;
2. Verbeteren fietspad Midscheeps (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer);
3. Fietspad Helperzoom (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Haren);
4. Fietsstraat Korreweg (gedeelte Nieuwe Ebbingestraat-J.C. Kapteynlaan).

### Kader

---

De basis voor de maatregelen in dit voorstel ligt in de Fietsstrategie Groningen 2015-2025, vastgesteld door uw raad op 22 april 2015 (kenmerk 4937390), en het Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie Groningen 2015-2025, vastgesteld door uw raad op 24 juni 2015 (kenmerk 4982864).

### Argumenten en afwegingen

---

Voor de maatregelen die hieronder zijn genoemd, zijn uitgewerkte gecombineerde startaanvragen/project-offertes als bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd. Na toekenning van de raadskredieten kunnen we deze projecten *direct* starten.

#### **Verbeteren en doortrekken Slimme Routes naar het Hoofdstation (1,45 miljoen euro)**

Medio 2013 zijn we, mede in het kader van het Europese project CHAMP, begonnen met de promotie van twee alternatieve fietsroutes van en naar Zernike Campus, de zogeheten Slimme Routes. De alternatieve fietsroutes via het Jaagpad en door Park Selwerd zijn sneller, want zonder verkeerslichten, en bovendien veel aantrekkelijker. Eind 2014 heeft uw raad 800.000 euro beschikbaar gesteld voor het oplossen van een aantal knelpunten, zoals het verkeersveiliger maken van de fietsoversteken over de Pleiadenlaan en de Eikenlaan (kenmerk 4614651). In het kader van het landelijke programma Beter Benutten Vervolg heeft het Rijk 650.000 euro beschikbaar gesteld om de Slimme Routes door te trekken naar het Hoofdstation en deze verder te promoten. Dit heeft mogelijk tot gevolg dat meer studenten voor de fiets zullen kiezen in plaats van voor de bus. Onderzoek van de RUG heeft namelijk uitgewezen dat een kwart van de studenten die nu met de bus van het Hoofdstation naar Zernike Campus reist, de fiets zou willen gebruiken wanneer duidelijker is welke fietsroute men kan gebruiken.

#### **Verbeteren fietspad Midscheeps (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer) (300.000 euro)**

De Provincie Groningen is momenteel bezig met de planvorming rond de Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer, de aanleg ervan staat gepland voor de periode 2016-2018. Deze nieuwe Fietsroute Plus voert via de Stadsweg van Groningen naar Ten Boer en wordt door middel van de aanleg van een nieuw fietspad rechtstreeks aangesloten op het fietspad Midscheeps door de wijk Lewenburg. Fietsers kunnen op deze manier de verkeerslichten langs de N360 en de Rijksweg vermijden (onvlechting) waardoor tevens een nieuwe Slimme Route ontstaat. Vanuit Lewenburg hebben wij gedurende de planvorming rond de Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer diverse verbeterpunten ontvangen die ervoor moeten zorgen dat het fietspad Midscheeps veiliger wordt. Het gaat ondermeer om de fietsoversteek Lijzijde, bij het winkelcentrum, en de aanleg van een ontbrekend stukje fietspad ter hoogte van de Bakboordswal. De kosten hiervoor bedragen 300.000 euro.

#### **Fietspad Helperzoom (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Haren) (2 miljoen euro)**

De aanleg van een in twee richtingen bereden fietspad langs de Helperzoom leidt tot een enorme kwaliteitsverbetering voor fietsers. Het is zowel een verbetering van het fietscomfort als de verkeersveiligheid. Zeker als door de aanleg van de Helperzoomtunnel de verkeersintensiteiten op het zuidelijke gedeelte van de Helperzoom zullen toenemen. Fietsers krijgen op dit nieuwe fietspad overal voorrang op het autoverkeer.



Het nieuwe fietspad zal tevens een belangrijke schakel vormen in de toekomstige Fietsroute Plus Groningen-Haren, die in de toekomst mogelijk zelfs wordt doorgetrokken richting Zuidlaren. De kosten voor aanleg van dit fietspad bedragen 2 miljoen euro. Het landelijke programma Beter Benutten Vervolg stelt voor dit fietspad een bijdrage beschikbaar van 1 miljoen euro.

#### **Fietsstraat Korreweg (1,5 miljoen euro)**

De herinrichting van de Korreweg tot fietsstraat zorgt voor een enorme verbetering van het fietscomfort én de verkeersveiligheid voor fietsers op de Korreweg. Het autoverkeer is bij een fietsstraat als het ware te gast in de straat. Met de herinrichting van de Korreweg moeten we ook extra maatregelen nemen op de kruispunten. Zo gaan we op het kruispunt J.C. Kapteynlaan onderzoeken of hier een fietsrotonde mogelijk is.

Omdat de herinrichting van de Korreweg tot fietsstraat nauw samenhangt met de vervanging van de Gerrit Krolbrug en de toekomstige plannen voor het Oosterhamriktracé, beginnen we met het gedeelte van de Korreweg tussen de Nieuwe Ebbingestraat en de rotonde J.C. Kapteynlaan. Dit gedeelte van de Korreweg is namelijk geen onderdeel van de aanrijroute naar het UMCG, waardoor de functie van dit gedeelte van weg heel anders is dan het noordelijke gedeelte van de Korreweg. De kosten voor herinrichting van dit gedeelte van de Korreweg bedragen 1,5 miljoen euro.

#### **Fietsbrug Oosterkade/Winschoterkade**

Met de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie Groningen 2015-2025 heeft uw raad aangegeven vanaf 2018 in totaal 3 miljoen euro beschikbaar te willen stellen voor de aanleg van een fietsbrug van de Oosterkade naar de Winschoterkade als onderdeel van de Slimme Route naar Ten Boer. Aangezien bij de behandeling in uw raadscommissie vraagtekens werden gezet bij nut en noodzaak van deze nieuwe fietsbrug willen we de komende tijd een nadere verkenning doen naar deze fietsbrug. Omdat deze nieuwe fietsbrug vlakbij de toekomstige fietsbrug over het Eemskanaal komt te liggen, stellen we voor deze verkenning mee te nemen in het project 'Fietsbrug Eemskanaal' waarvoor u in 2006 een voorbereidingskrediet beschikbaar heeft gesteld. De uitkomsten uit deze verkenning worden te zijner tijd met uw raad gedeeld.

#### **Maatschappelijk draagvlak en participatie**

---

Onze Fietsstrategie en het bijbehorende uitvoeringsprogramma zijn tot stand gekomen na een intensief en uitgebreid participatietraject. Stadgers, organisaties en andere belanghebbenden zijn op verschillende manieren en momenten betrokken bij het opstellen ervan. De belangrijkste momenten waren de Fietsambassade tijdens het inspiratiefestival Let's Gro (21 en 22 november 2014), de enquête die we hebben gehouden onder de leden van het Stadspanel en de mogelijkheid tot het geven van een reactie via onze website [www.groningenfietsstad.nl](http://www.groningenfietsstad.nl).

Op projectniveau worden bewoners, organisaties en andere belanghebbenden uiteraard geïnformeerd over de te nemen fysieke maatregelen. De momenten waarop dit kan gebeuren verschillen per project.

#### **Financiële consequenties**

---

De totale omvang van deze projecten bedraagt 4,45 miljoen euro en wordt gedekt uit een subsidiebijdrage vanuit 'Beter Benutten Vervolg' van in totaal 1,65 miljoen euro en 'Intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen' 2,8 miljoen euro.

Vanuit de 'Intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen' is in 2016 445.000 euro beschikbaar en in 2017 en 2018 jaarlijks 1,445 miljoen euro.

#### Overzicht van de kosten meerjarig:

Bestemming	Totale kosten (x 1.000)	2016	2017	2018 en verder
Verbeteren en doortrekken Slimme Routes naar het Hoofdstation*	650	325	325	
Verbeteren fietspad Midscheeps	300	300		
Fietspad Helperzoom (gedeelte Groningen)	2.000	200	1.800	
Fietsstraat Korreweg (gedeelte Nieuwe Ebbingestraat-J.C. Kapteynlaan	1.500	50	100	82 (S)
	<b>4.450</b>	<b>875</b>	<b>2.225</b>	<b>1.350</b>

\* Het totale project bedraagt 1,45 miljoen euro. In 2014 is hiervoor al 800.000 euro beschikbaar gesteld in het kader van de Netwerkanalyse. Dit deel is hier buiten beschouwing gelaten.

#### *Verbeteren en doortrekken Slimme Routes naar het Hoofdstation*

Met de voorgestelde aanvulling van 650.000 euro is voor 'Verbeteren en doortrekken Slimme Routes naar het Hoofdstation' in totaal 1,45 miljoen euro beschikbaar. Eind 2014 heeft uw raad al 800.000 euro beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de Slimme Routes. In het kader van het landelijke programma Beter Benutten Vervolg stelt het Rijk nu 650.000 euro beschikbaar om de Slimme Routes door te trekken naar het Hoofdstation en deze verder te promoten. Voor het doortrekken van de Slimme Routes wordt middels dit voorstel gevraagd om een krediet van 650.000 euro te verlenen voor de kosten in 2016 en 2017 en deze kosten te dekken uit de subsidiebijdrage 'Beter Benutten Vervolg'.

Benutting van dit budget gebeurt onder voorbehoud van formele toekenning van de subsidie middels een beschikking. Voordat deze beschikking er is, worden er dan ook geen kosten gemaakt.

#### *Verbeteren fietspad Midscheeps*

We stellen voor een krediet beschikbaar te stellen van 300.000 euro. De kosten worden gedekt uit de 'Intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen', jaarschijf 2016.

#### *Fietspad Helperzoom, gedeelte Groningen*

We stellen voor een krediet beschikbaar te stellen van 2 miljoen euro. De kosten worden gedekt uit een subsidiebijdrage 'Beter Benutten Vervolg' van 1 miljoen euro. Het restant van 1 miljoen euro wordt gedekt uit voorbeslag 'Intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen', jaarschijf 2017.

Benutting van dit budget gebeurt onder voorbehoud van formele toekenning van de subsidie middels een beschikking. Voordat deze beschikking er is, worden er dan ook geen kosten gemaakt.

#### *Fietsstraat Korreweg, gedeelte Nieuwe Ebbingestraat-J.C. Kapteynlaan*

De totale kosten voor het project bedragen 1,5 miljoen euro. De uitgaven voor 2016 en 2017 bedragen in totaal 150.000 euro. We stellen voor om hiervoor een krediet beschikbaar te stellen van 150.000 euro. De kosten worden gedekt uit de Intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen', jaarschijf 2016 en voorbeslag jaarschijven 2017 en 2018.

#### **Risico's**

De projecten 'Verbeteren Slimme Routes en doortrekken naar het Hoofdstation' en 'Fietspad Helperzoom' worden mede mogelijk gemaakt door een bijdrage vanuit het landelijke programma 'Beter Benutten Vervolg'. Belangrijke subsidievoorwaarde van dit programma is dat deze projecten uiterlijk op 31 december 2017 gerealiseerd dienen te zijn.

Conform het vastgestelde 'Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2015' houden we voor Verkeersprojecten waarbij de investering minder dan 5 miljoen euro bedraagt geen risicobuffer aan. Risico's dienen binnen de beschikbare middelen van het project te worden opgelost.

#### **Begrotingswijzigingen**

In dit raadsvoorstel vragen we krediet aan voor de uitgaven in 2016 (875.000 euro) en 2017 (2,225 miljoen euro), in totaal 3,1 miljoen euro.



## Begrotingswijziging kredieten

### Begrotingswijziging 2016

Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling Ontwikkeling en Uitvoering
Naam voorstel	Projecten Fietsstrategie
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad
Incidenteel / Structureel	I
Soort wijziging	Investering
Tijdsplanning krediet	2016

### Financiële begrotingswijziging

Bedragen x 1.000 euro

Beleidsveld	Deelprogramma	Org. onderdeel	I/S	Lasten	Baten	Saldo		Toev.res.	Onttr. res.	Saldo na res.
						mut.	mut.			
07.1.1 Fietsnetwerk	07.1 Fiets	SO Ontwikkeling en Uitv	I	3.100	3.100	0				0
<b>TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING</b>				<b>3.100</b>	<b>3.100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Overige consequenties

Niet van toepassing.

### Vervolg

De projecten waarvoor u met dit voorstel krediet verleend, worden meteen na besluitvorming opgestart. Een aantal projecten kan vrij snel worden opgepakt en uitgevoerd, maar voor een aantal andere projecten geldt dat het gaat om ingewikkelde projecten met de nodige complicerende factoren.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
Peter den Oudsten



de secretaris,  
Peter Teesink

# Startaanvraag/Projectofferte

## Programma Bereikbaarheid

---

Programmaleider : Ingrid Bolhuis  
Steller : Jaap Valkema/ Herman Lubbers  
Beoogd projectmanager : Herman Lubbers  
Opgesteld/gewijzigd : 27 oktober 2015

Bestemd voor behandeling in

(voor zover van toepassing)

Programma-overleg :  
PO('s) : 2 november 2015  
College : 10 november 2015  
RC : 9 december 2015  
Raad : 16 december 2015

## Voorlopige projectnaam

---

Doortrekken Slimme Routes naar het Hoofdstation

## Inleiding

---

*Dit document betreft een geïntegreerde startaanvraag/projectofferte. Vanwege de afgebakende opdracht én de wens om tot een snelle projectrealisatie te komen, is gekozen voor een efficiënte werkwijze waarbij de startaanvraag en projectofferte zijn gecombineerd.*

Deze gecombineerde startaanvraag/projectofferte omvat het doortrekken van de bestaande Slimme Routes Jaagpad en Park Selwerd naar het Hoofdstation. Het is een aanvulling op de gecombineerde startaanvraag/projectofferte 'Verbeteren Slimme Routes naar Zernike' die in oktober 2014 is vastgesteld door de gemeenteraad.

### **Fietsstrategie Groningen 2015-2025**

Op 22 april 2015 heeft de gemeenteraad de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 vastgesteld en op 24 juni 2015 het bijbehorende uitvoeringsprogramma. De Fietsstrategie, die is opgebouwd uit vijf deelstrategieën, is ons antwoord op de ontwikkelingen die op de stad af komen. De fiets kan en moet hieraan een belangrijke bijdrage leveren. Met onze nieuwe fietsstrategie willen we de fiets letterlijk en figuurlijk meer ruimte geven. Zo gaan we door met het verbeteren van het bestaande fietsnetwerk, met bredere fietspaden, nieuwe fietsverbindingen en grotere stallingen. Maar ook met gedragsbeïnvloeding en door meer en beter gebruik te maken van het zelf organiserend en lerend vermogen van onze fietsers. We geven kwaliteitsimpulsen, bieden alternatieven en proberen het gedrag te beïnvloeden. Innovatieve oplossingen staan voorop, denk aan de combinatie van ICT en fietsen: Smart Cycling City. Innovatie kan ons namelijk een stap verder brengen waar traditionele oplossingen niet meer doeltreffend zijn.

## Omschrijving op te starten project

---

Medio 2013 zijn we begonnen met de promotie van twee alternatieve fietsroutes van en naar Zernike: Jaagpad en Park Selwerd. De campagne werd vooral ingegeven doordat op de Zonnelaan ter hoogte van de Noordelijke Ringweg steeds vaker doorstromingsproblemen ontstonden door de grote aantallen fietsers. Met als gevolg stagnatie voor het autoverkeer en een toename van de verkeersonveiligheid. In



2014 en 2015 is een vervolg gegeven aan de promotiecampagne van de Slimme Routes, met name gericht op eerstejaars studenten. Het aantal fietsers op beide Slimme Routes is de afgelopen jaren dan ook fors toegenomen, vooral de route via Park Selwerd is bijzonder populair. De aanwezige fietsinfrastructuur kan de bijna 20.000 fietsers per dag nog maar nauwelijks verwerken. Daarom heeft de raad in oktober 2014 een bedrag van € 800.000,- beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de Slimme Routes naar Zernike. Het gaat daarbij onder andere om het verbeteren van de fietsoversteken Pleiadenlaan en Eikenlaan en de verbreding van het fietspad door Park Selwerd. Dit project is inmiddels opgestart en de eerste fysieke verbeteringen worden begin 2016 verwacht.

In het kader van de evaluatie van de Slimme Route heeft de Studenten Advies Commissie (SAC) ons geadviseerd de Slimme Routes door te trekken naar het Hoofdstation. Gevolg hiervan is namelijk dat waarschijnlijk meer studenten voor de fiets in plaats van de bus zullen kiezen. In onze nieuwe fietsstrategie en het bijbehorende uitvoeringsprogramma zetten we hier dan ook op in. Een betere 'bewegwijzering' en inzicht in de reistijden hebben een groot potentieel effect volgens een onderzoek van de Rijksuniversiteit. Dit onderzoek wijst uit dat een kwart van de studenten die nu met de bus naar Zernike reist de fiets zou pakken wanneer duidelijker is welke route men kan fietsen. Bovendien geeft bijna de helft van de busreizigers aan de bus te pakken omdat zij denken dat het sneller is dan fietsen. Wanneer meer studenten verleid worden om naar Zernike te fietsen ontstaat meer ruimte in de bus. De ruimte die daarmee beschikbaar komt, kan gebruikt worden voor automobilisten die verleid worden om de bus in plaats van de auto te nemen.

Belangrijk aandachtspunt bij een Slimme Route is dat de fietsroute verkeerslichtvrij moet zijn. In de fietsstrategie is bepaald dat beide Slimme Routes naar Zernike elkaar 'ontmoeten' ter hoogte van de Plantsoenbrug en dat de Slimme Route vandaar verder voert via Reitdiepskade, Lage der A, Pottebakkersrijge, Sluiskade, Marwixkade en Van Hallpad naar het Hoofdstation. In feite begint/eindigt de Slimme Route naar Zernike in het Stadsbalkon. In de toekomst kan de spoor kruisende fietstunnel bij het Hoofdstation ook onderdeel gaan uitmaken van de Slimme Route.

Het doortrekken van de bestaande Slimme Routes naar het Hoofdstation moet uiteindelijk leiden tot een aantal maatregelen op diverse locaties.

Fietsers vanaf de Wilhelminakade en vanuit het Noorderplantsoen moeten, om op de Reitdiepskade te komen, de Westersingel oversteken. De combinatie van smalle fietsvoorzieningen of zelfs het ontbreken ervan in combinatie met het vele gemotoriseerde verkeer (onderdeel van de Diepenring) leidt in voorkomende gevallen tot een lastige en soms onveilige oversteeksituatie. Onderzocht dient te worden of dit verbeterd kan worden.

Ter hoogte van de Visserbrug kruist de doorgetrokken Slimme Route de Diepenring (Verlengde Visserstraat). Fietsers op de Reitdiepskade en het Lage der A moeten voorrang verlenen aan het verkeer op de Diepenring. Momenteel ligt hier een in/uitritconstructie. Dit wordt door veel fietsers als erg oncomfortabel beschouwd. Zeker ook gezien het aanwezige hoogteverschil. Onderzocht moet worden welke fysieke aanpassingen het fietscomfort kunnen verbeteren.

De Reitdiepskade en het Lage der A zijn verkeersluwe straten waarvan ook nu al grote aantallen fietsers gebruik maken. Doortrekking van de Slimme Route naar het Hoofdstation kan betekenen dat het aantal fietsers verder toeneemt. Met name het dwarsprofiel van het Lage der A is op dit moment vrij krap. Zeker wanneer er auto's geparkeerd staan en een fietser een tegemoetkomende auto moet passeren. Er dient daarom gekeken te worden of deze verkeerssituatie verbeterd kan worden. Zo zou overwogen kunnen worden om de autoparkeerplaatsen hier (deels) op te heffen of de straat herin te richten zoals de Pottebakkersrijge, dat wil zeggen de autoparkeerplaatsen te verplaatsen naar de kade, zodat meer ruimte voor fietsers en voetgangers overblijft.



Nabij de Abrug kruist de doorgetrokken Slimme Route de Astraat. Op dit moment heeft het verkeer in de Brugstraat en de Astraat voorrang op het verkeer van de Lage der A en uit de Pottebakkersrijge. Gelet op het feit dat de Brugstraat en de Astraat in de toekomst mogelijk een andere inrichting krijgen – vanwege minder gemotoriseerd verkeer – dient onderzocht te worden of dit kruispunt anders kan worden ingericht. De huidige in-/uitritconstructies op deze locatie maken de route voor fietsers weinig comfortabel.

Verderop in de doorgetrokken Slimme Route ligt de Westerhavensluis. Fietsers kruisen deze sluis via de Sluisbrug die de Sluiskade en Bij de Sluis met elkaar verbindt. Onderzocht dient te worden of deze locatie geoptimaliseerd kan worden, zonder dat dit afbreuk doet aan de bestaande cultuurhistorische waarden.

Een belangrijk (toekomstig) knelpunt in de Slimme Route van het Hoofdstation naar Zernike vormt de fietsoversteek Eeldersingel. Zo is er bijvoorbeeld geen opstelruimte voor fietsers in het midden van de Eeldersingel, zodat fietsers in één keer twee rijstroken over moeten steken. Daarbij komt dat het busverkeer op de Eeldersingel toeneemt als gevolg van de verlegging van de busroutes in de Binnenstad (Binnenstadsvisie). Deze oversteek dient hoe dan ook verbeterd te worden. Onderzocht moet worden welke fysieke maatregelen het fietscomfort op deze locatie kunnen verbeteren.

Een laatste verbeterpunt betreft de Marwixkade. Deze verkeersluwe straat heeft een zeer krap profiel waardoor het lastig is om elkaar te passeren. Een toename van het aantal fietsers op de Marwixkade kan ertoe leiden dat dit probleem zich vaker voor gaat doen. Onderzocht dient te worden hoe dit verbeterd kan worden. Tevens dient de T-aansluiting tussen de Kleine Badstraat en de Marwixkade comfortabeler gemaakt te worden voor het fietsverkeer.

## **Relatie met andere projecten**

### *Groningen Spoorzone*

De meest in het oog springende ingrepen om Groningen per trein beter bereikbaar te maken vinden plaats op het Hoofdstation. Voor de fiets zijn de meest in het oog springende maatregelen de aanleg van een spoor kruisende fietstunnel met daaraan gekoppeld een ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde. Hiermee willen we de overstap tussen fiets en trein en fiets en bus zo goed mogelijk faciliteren. Daarnaast biedt de fietstunnel extra kansen voor de gebiedsontwikkeling ten zuiden van de sporen. Overigens willen we voorkomen dat de nieuwe fietstunnel leidt tot een grote toename van het aantal fietsbewegingen op de route Werkmanbrug-Vismarkt. Bij de herinrichting van het voorplein (inclusief de oversteek Stationsweg) willen we bijvoorbeeld nadenken over het ‘sturen’ van fietsers via inrichtingsmaatregelen. Bovendien willen we bepaalde doelgroepen stimuleren gebruik te maken van alternatieve routes, zoals de Slimme Route naar Zernike.

### *Binnenstadsvisie*

Naar alle waarschijnlijkheid vindt begin 2016 besluitvorming plaats over de nieuwe binnenstadsvisie ‘Bestemming Binnenstad’. Met de maatregelen die hierin staan, beogen we het verblijfsklimaat in de binnenstad verder te verbeteren. De voetganger en de fietser staan daarin centraal, de menselijke maat wordt bij de herinrichting van straten als uitgangspunt genomen. Voor de doortrekking van de Slimme Route naar het Hoofdstation zijn vooral de maatregelen van belang die gepland staan aan de westzijde van de binnenstad (entreegebied Westerhaven). Met de binnenstadsvisie willen we de verkeersproblematiek in de Astraat en Brugstraat namelijk oplossen door het busverkeer te verplaatsen naar de Westerhaven en de Eeldersingel en door beide straten te herinrichten voor voetgangers en fietsers.



## Participatie (stedelijk, buurt/wijk- of straatniveau)

---

De omwonenden en erkende bewonersorganisaties buurtverenigingen in de directe nabijheid van de doorgetrokken Slimme Routes naar het Hoofdstation worden in een vroegtijdig stadium betrokken bij mogelijke fysieke verbeteringen aan deze route. Uiteraard worden daarbij ook diverse andere partijen betrokken zoals de Fietsersbond. Reeds in het Ontwerpcafé Binnenstad (9 t/m 21 november 2015) over de herinrichting Binnenstad West worden de ontwerp mogelijkheden rondom de Slimme Routes meegenomen.

## Prioriteit en gewenste tijdpad

---

Begin 2016 kan het project worden opgepakt en uitgewerkt. In verband met een Rijkssubsidie dienen de maatregelen uiterlijk op 31 december 2017 te zijn uitgevoerd. Het is daarentegen wenselijker de maatregelen al gereed te hebben met ingang van het nieuwe studiejaar (september 2017). Vooruitlopend op de kredietaanvraag wordt, gelijk optrekkend met de uitwerking VO herinrichting Binnenstad West, reeds aangevangen met het ontwerpwerk. Het definitieve ontwerp wordt ter besluitvorming voorgelegd aan het college en de raad. Ook de uitvoering van de werkzaamheden heeft een directe relatie met de werkzaamheden Binnenstad West en zal in samenhang worden uitgevoerd. Hierbij wordt gestreefd naar een realisatie gereed medio 2017.

## Budget

---

### Investeringskosten

Voor het doortrekken van de Slimme Routes naar het Hoofdstation is een taakstellend budget (inclusief plankosten) beschikbaar van € 550.000,- exclusief BTW. Daarnaast is nog eens € 100.000,- exclusief BTW beschikbaar voor de toekomstige communicatie en promotie van de Slimme Routes naar Zernike, dit bedrag is ook bedoeld om busreizigers, vooral studenten, te verleiden (vaker) gebruik te maken van de fiets.

### Dekking

De dekking bestaat uitsluitend uit middelen 'Vervolg Beter Benutten Fiets'.

### Urenraming/plankosten

De plan- en voorbereidingskosten worden globaal bepaald door de volgende werkzaamheden:

• Projectmanagement, communicatie & organisatie:	260 uur	€ 26.000,-
• Verkeerskundige & stedenbouwkundige toets/ontwerp:	220 uur	€ 23.000,-
• Opstellen technisch ontwerp VO/DO (IGG):	160 uur	€ 17.500,-
• Uitwerken tot aanbesteding (IGG)	525 uur	€ 57.500,-
• Financiële planbegeleiding (JPV):	100 uur	€ 11.000,-
• GEO:		€ 15.000,-
• Milieukundige werkzaamheden en onvoorzien:		€ 20.000,-
		€ 170.000,-

De kosten voor de planvorming en voorbereiding zijn onderdeel van de totale projectkosten en worden bekostigd uit de totaal beschikbaar gestelde middelen. Het budget voor dit project is dan ook taakstellend. Het uitvoeringsbudget bedraagt € 380.000,-.

## Informatie en communicatie

---

De doortrekking van de Slimme Routes naar het Hoofdstation is vooral van stedelijk belang. Diverse partijen, zoals bewoners, belanghebbenden, wijkraden en ondernemers, worden actief betrokken bij de totstandkoming van het fysieke maatregelenpakket. In overleg met hen wordt een definitief pakket van maatregelen opgesteld en daaraan gekoppeld een definitieve kostenraming.

## Voorstel

---

In te stemmen met deze gecombineerde startaanvraag en projectofferte en de projectleider opdracht te geven de benodigde werkzaamheden aan te vangen, inclusief de bijbehorende overleggen.

## Kaartmateriaal

---





## Programma Bereikbaarheid

---

Programmaleider : Ingrid Bolhuis  
Steller : Jaap Valkema  
Beoogd projectmanager : Gerd Boerema  
Opgesteld/gewijzigd : 27 oktober 2015

### Bestemd voor behandeling in

(voor zover van toepassing)

Programma-overleg :  
PO('s) : 2 november 2015  
College : 10 november 2015  
RC : 9 december 2015  
Raad : 16 december 2015

## Voorlopige projectnaam

---

Verbeteren fietspad Midscheeps

## Inleiding

---

*Dit document betreft een geïntegreerde startaanvraag/projectofferte. Vanwege de afgebakende opdracht én de wens om tot een snelle projectrealisatie te komen, is gekozen voor een efficiënte werkwijze waarbij de startaanvraag en projectofferte zijn gecombineerd.*

Deze gecombineerde startaanvraag/projectofferte omvat de verbetering van het bestaande fietspad Midscheeps door de wijk Lewenborg en de aanleg van een ontbrekend stukje fietspad Midscheeps tussen Midscheeps en de Stadsweg ter hoogte van de Bakboordswal.

### **Fietsstrategie Groningen 2015-2025**

Op 22 april 2015 heeft de gemeenteraad de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 vastgesteld en op 24 juni 2015 het bijbehorende uitvoeringsprogramma. De Fietsstrategie, die is opgebouwd uit vijf deelstrategieën, is ons antwoord op de ontwikkelingen die op de stad af komen. De fiets kan en moet hieraan een belangrijke bijdrage leveren. Met onze nieuwe fietsstrategie willen we de fiets letterlijk en figuurlijk meer ruimte geven. Zo gaan we door met het verbeteren van het bestaande fietsnetwerk, met bredere fietspaden, nieuwe fietsverbindingen en grotere stallingen. Maar ook met gedragsbeïnvloeding en door meer en beter gebruik te maken van het zelf organiserend en lerend vermogen van onze fietsers. We geven kwaliteitsimpulsen, bieden alternatieven en proberen het gedrag te beïnvloeden. Innovatieve oplossingen staan voorop, denk aan de combinatie van ICT en fietsen: Smart Cycling City. Innovatie kan ons namelijk een stap verder brengen waar traditionele oplossingen niet meer doeltreffend zijn.

## Omschrijving op te starten project

---

Samen met de provincie Groningen en de Regio Groningen-Assen willen we het fietsgebruik van en naar de stad verder stimuleren. Daarom zetten we gezamenlijk in op de aanleg van Fietsroutes Plus: hoogwaardige fietspaden waarbij de fietser extra kwaliteit wordt geboden op de aspecten comfort, verkeersveiligheid en doorstroming. De aanleg hiervan levert naar verwachting een grote bijdrage aan de verbetering van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto, maar ook aan de

verkeersveiligheid voor fietsers. Bovendien past de aanleg van Fietsroutes Plus prima in het beleid ten aanzien van de e-bike.

De Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer wordt aangelegd via de Stadsweg tussen Ten Boer en Groningen. Ter hoogte van de gemeentegrens sluit de Fietsroute Plus via een nieuw fietspad (de zogeheten 'vorktand zuid') rechtstreeks aan op het fietspad Midscheeps door de wijk Lewenborg. Fietsers tussen onder meer Ten Boer en Groningen kunnen op deze manier de verkeerslichten langs de provinciale weg N360 en de Rijksweg in Groningen vermijden (ontvlechting). Tevens ontstaat hiermee, in combinatie met het gebruik van de fietsroute langs het Eemskanaal in plaats van het Damsterdiep, een nieuwe Slimme Route tussen Ten Boer en Groningen.

Tijdens het inspraakproces rond de Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer hebben wij vanuit de wijk Lewenborg een aantal verbeterpunten ontvangen die het fietspad Midscheeps verkeersveiliger en comfortabeler moeten maken. Het gaat dan onder andere om de fietsoversteek Lijzijde (bij winkelcentrum Lewenborg) en de aanleg van een ontbrekend stukje fietspad tussen Midscheeps en de Stadsweg ter hoogte van de Bakboordswal.

### **Relatie met andere projecten**

#### *Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer*

Momenteel bevindt de Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer zich bij de provincie Groningen in de plan fase. De aanleg van het fietspad is voorzien in de periode 2016-2018. In feite bestaat deze Fietsroute Plus uit twee aparte fietsroutes: één ervan voert via de Stadsweg tussen Ten Boer en Groningen en sluit door middel van een nieuw fietspad aan op het fietspad Midscheeps, de andere is het huidige fietspad langs de provinciale weg N360 en de Rijksweg. Voor aanleg van een nieuw fietspad via de Stadsweg en verbeteringen aan het bestaande fietspad langs de N360 heeft de provincie Groningen € 4,5 miljoen beschikbaar.

#### *Groencompensatie*

De bermen, bomen, beplantingsvakken en het water langs Midscheeps behoren tot de Stedelijk Ecologische Structuur (SES), Basisgroenstructuur en Bomenhoofdstructuur. De zuidelijke aansluiting met de Stadsweg kruist de Bakboordswal waarvan het groen ook is opgenomen in de SES. Hier ligt eveneens een Bomenhoofdstructuur. Voor de realisatie van dit fietspad is de kans groot dat de SES en de Bomenhoofdstructuur worden aangetast. De gevolgen van aanleg van het fietspad op de Basisgroenstructuur, bomen en natuur worden conform gemeentelijk beleid onderzocht, zoveel mogelijk voorkomen door optimalisatie van het ontwerp en waar nodig evenredig in oppervlak en kwaliteit gecompenseerd. Kansen in kwaliteitsverbeteringen worden zoveel mogelijk benut.

### **Participatie (stedelijk, buurt/wijk- of straatniveau)**

---

De bewoners van de wijk Lewenborg en de wijkraad Lewenborg worden vroegtijdig bij de plannen voor verbetering van het fietspad Midscheeps betrokken. Ook de lokale afdeling van de Fietsersbond zal uiteraard worden betrokken bij de planvorming.

### **Prioriteit en gewenste tijdpad**

---

Begin 2016 kan het project worden opgepakt en kunnen de knelpunten worden onderzocht en de bijbehorende maatregelen nader worden uitgewerkt. De maatregelen dienen uiterlijk in 2018 – bij oplevering van de Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer – te zijn uitgevoerd. De definitieve maatregelen worden voorgelegd aan het college, de raad zal worden geïnformeerd.



## Budget

---

### Investeringskosten

Voor het nemen van fysieke maatregelen aan het fietspad Midscheeps is een taakstellend budget (inclusief plankosten) beschikbaar van € 300.000,- exclusief BTW.

### Dekking

De dekking bestaat uitsluitend uit middelen uit de 'Fietsstrategie Groningen 2015-2025' (jaarschijven 2015 en 2016).

### Urenraming/plankosten

De plan- en voorbereidingskosten worden globaal bepaald door onder meer de volgende werkzaamheden:

- Projectleiding;
- Verkeerskundige toets en kostenraming;
- Opstellen ontwerp en Bomeneffectanalyse (BEA);
- Uitwerken maatregelen tot bestek inclusief aanbesteding;
- Toezicht op de werkzaamheden.

De kosten voor de planvorming en voorbereiding zijn onderdeel van de totale projectkosten en worden bekostigd uit de totaal beschikbaar gestelde middelen. Het budget voor dit project is dan ook taakstellend.

## Informatie en communicatie

---

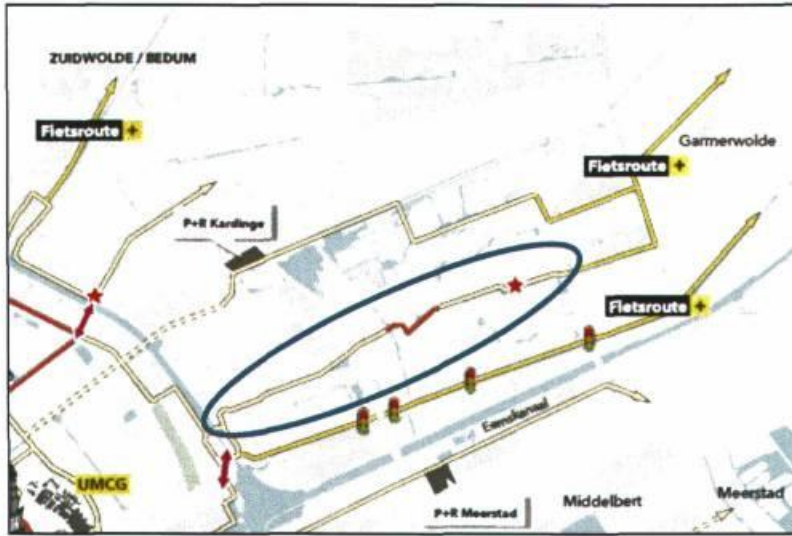
De verbeteringen aan het bestaande fietspad Midscheeps en de aanleg van een ontbrekend stukje fietspad tussen Midscheeps en Stadsweg zijn zowel van belang voor de wijk Lewenborg als van stedelijk en regionaal belang. Diverse partijen, zoals bewoners, belanghebbenden en de wijkraad, worden actief geïnformeerd over de verbeteringen aan het fietspad Midscheeps. In overleg met hen wordt een definitief ontwerp gemaakt.

## Voorstel

---

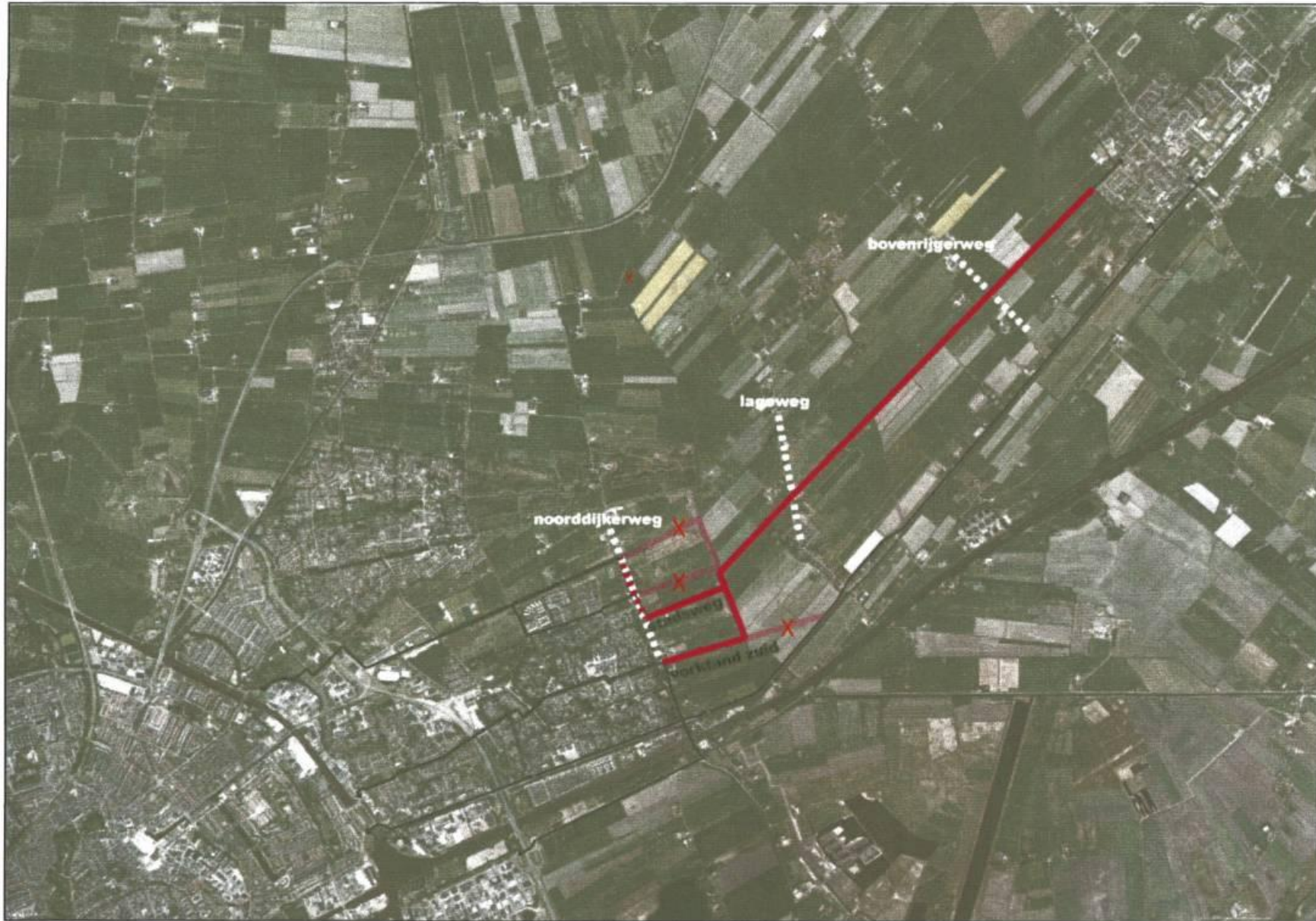
In te stemmen met deze gecombineerde startaanvraag en projectofferte en de projectleider opdracht te geven de benodigde werkzaamheden aan te vangen, inclusief de bijbehorende overleggen.

## Kaartmateriaal





# Startaanvraag/Projectofferte



## Programma Bereikbaarheid

---

Programmaleider : Ingrid Bolhuis  
Steller : Jaap Valkema  
Beoogd projectmanager : Theo Zaal  
Opgesteld/gewijzigd : 27 oktober 2015

Bestemd voor behandeling in

(voor zover van toepassing)

Programma-overleg :  
PO('s) : 2 november 2015  
College : 10 november 2015  
RC : 9 december 2015  
Raad : 16 december 2015

## Voorlopige projectnaam

---

Fietspad Helperzoom

## Inleiding

---

*Dit document betreft een geïntegreerde startaanvraag/projectofferte. Vanwege de afgebakende opdracht én de wens om tot een snelle projectrealisatie te komen, is gekozen voor een efficiënte werkwijze waarbij de startaanvraag en projectofferte zijn gecombineerd.*

Deze gecombineerde startaanvraag/projectofferte omvat de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Helperzoom als onderdeel van de Fietsroute Plus Groningen-Haren.

### Fietsstrategie Groningen 2015-2025

Op 22 april 2015 heeft de gemeenteraad de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 vastgesteld en op 24 juni 2015 het bijbehorende uitvoeringsprogramma. De Fietsstrategie, die is opgebouwd uit vijf deelstrategieën, is ons antwoord op de ontwikkelingen die op de stad af komen. De fiets kan en moet hieraan een belangrijke bijdrage leveren. Met onze nieuwe fietsstrategie willen we de fiets letterlijk en figuurlijk meer ruimte geven. Zo gaan we door met het verbeteren van het bestaande fietsnetwerk, met bredere fietspaden, nieuwe fietsverbindingen en grotere stallingen. Maar ook met gedragsbeïnvloeding en door meer en beter gebruik te maken van het zelf organiserend en lerend vermogen van onze fietsers. We geven kwaliteitsimpulsen, bieden alternatieven en proberen het gedrag te beïnvloeden. Innovatieve oplossingen staan voorop, denk aan de combinatie van ICT en fietsen: Smart Cycling City. Innovatie kan ons namelijk een stap verder brengen waar traditionele oplossingen niet meer doeltreffend zijn.

## Omschrijving op te starten project

---

Steeds meer mensen kiezen de fiets als vervoermiddel, omdat de fiets snel, goedkoop en gezond is. De afgelopen jaren hebben we daarom samen met de provincie, de regio en het Rijk veel geïnvesteerd in de aanleg van speciale fietsvoorzieningen. Om het fietsgebruik van en naar de stad verder te stimuleren zetten we gezamenlijk in op de realisatie van Fietsroutes Plus. Bovendien past de aanleg van Fietsroutes Plus prima in het beleid ten aanzien van de e-bike. De afgelopen jaren zijn deze hoogwaardige fietspaden aangelegd tussen Groningen en Eelde-Paterswolde, Zuidhorn en Bedum en



momenteel wordt er gewerkt aan Fietsroutes Plus naar Ten Boer, Winsum en Leek. Een belangrijke ontbrekende route is de Fietsroute Plus tussen Haren en Groningen.

De aanleg van een Fietsroute Plus tussen Groningen en Haren betekent een enorme verbetering voor de fietsers op de Helperzoom. Niet alleen in de huidige situatie, maar zeker ook omdat door de aanleg van de Helperzoomtunnel het autoverkeer op de Helperzoom naar verwachting zal toenemen. Door de aanleg van een vrijliggend fietspad zal vooral de verkeersveiligheid voor fietsers toenemen, omdat fietsers een eigen plek in de openbare ruimte krijgen. Het betreft hier een minimaal 3.50 meter – en mogelijk zelfs 4.00 meter – breed fietspad aan de westzijde van de Helperzoom met voor fietsers voorrang op alle kruispunten – in combinatie met snelheidsremmende maatregelen voor het autoverkeer. Dit moet ertoe leiden dat een aantrekkelijke, veilige en snelle fietsroute ontstaat tussen Haren en Groningen. Een route die dagelijks door meer dan 10.000 fietsers, waarvan vele scholieren, gebruikt wordt.

Een Fietsroute Plus is een hoogwaardig fietspad waarbij de fietser extra kwaliteit wordt geboden op de aspecten comfort, doorstroming en veiligheid. Daarnaast krijgen aspecten als beschutting en aantrekkelijkheid van de route extra aandacht. Belangrijke eisen zijn: een fietspadbreedte van 3.50 meter bij een in twee richtingen bereden fietspad, een berm tussen het fietspad en de rijbaan van 6.00 meter (minimaal 3.00 meter) en een goede en veilige doorstroming op kruispunten. De aanleg van Fietsroutes Plus levert naar verwachting een grote bijdrage aan de verbetering van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en de verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers. Tevens vormt de fietsroute langs de Helperzoom een aantrekkelijk en verkeerslichtenvrij alternatief voor fietsers op de Verlengde Hereweg en Hereweg (ontvlechting). Hierdoor ontstaat een nieuwe Slimme Route tussen Haren en Groningen.

Onderdeel van de aanleg van een nieuw fietspad langs de Helperzoom vormt ook de doortrekking van het fietspad via de Saaksumborg door Klein Martijn. Het rechte trekken van de fietsverbinding betekent dat fietsers tussen Groningen en Haren niet langer gebruik hoeven te maken van het fietspad Esserhaag, waardoor de fietsroute rechtstreekser en korter wordt. Dit fietspad kan worden aangelegd op een strook grond dat eigendom van de gemeente Groningen is. In deze strook grond ligt een hogedruk gasleiding. Bij de aanleg van het fietspad dient dan ook rekening te worden gehouden met de constructie ervan.

Ondanks dat het beschikbare budget op dit moment ontoereikend lijkt voor de aanleg van een fietspad langs de Helperzoom tussen de Helperbrink en station Europapark, stellen we wel alvast een voorlopig ontwerp hiervoor op. Inclusief een globale kostenraming.

### **Relatie met andere projecten**

#### *Aanleg vrijliggend fietspad Kerklaan (Haren)*

In het kader van het Rijksprogramma Vervolg Beter Benutten wordt in Haren het fietspad langs de Kerklaan opgewaarderd tot een Fietsroute Plus en worden de Kromme Elleboog en de Jachtlaan ingericht als fietsstraat. Met name van belang is dat het nieuwe fietspad langs de Helperzoom en de Saaksumborg aansluiten op het fietspad langs de Kerklaan in Haren.

#### *Helperzoomtunnel*

Het project Aanpak Ring Zuid richt zich op een bereikbare stad en regio, nu en voor toekomstige generaties. Een belangrijk onderdeel van dit project is de aanleg van de Helperzoomtunnel in 2017/2018. Deze tunnel onder de spoorlijn Groningen-Assen/Nieuweschans moet de Helperzoom (ter hoogte van de Helperbrink) verbinden met de Duinkerkenstraat en is bedoeld om de bestaande spoorwegovergang bij de Esperantostraat te vervangen. Deze moet namelijk vanwege veiligheidseisen over enkele jaren worden gesloten. De Helperzoomtunnel zorgt ervoor dat de wijken Helpman/Coendersborg en Europapark/ Oosterpoortwijk/De Linie ook in de toekomst met elkaar verbonden blijven.



Voorafgaand aan de bouw van de Helperzoomtunnel wordt Helpman ingericht als 30 km/uur-gebied en voorzien van snelheidsremmende maatregelen als verkeersdrempels en in-/uitritconstructies (projectmanager Fokke van der Veer).

#### *Groencompensatie*

De bermen, bomen, beplantingsvakken en het water langs de Helperzoom behoren tot de Stedelijk Ecologische Structuur (SES), Basisgroenstructuur en Bomenhoofdstructuur. De Helperzoom is één van de meest waardevolle groenaders en ontsluitingen in de zuidelijke stadsrand.

Inmiddels is bij een eerste globale toets gebleken dat de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Helperzoom waarschijnlijk ten koste gaat van 25 bomen waarvan er circa tien monumentaal zijn. De exacte gevolgen van aanleg van dit fietspad op de Basisgroenstructuur, bomen en natuur worden conform gemeentelijk beleid onderzocht, zoveel mogelijk voorkomen door optimalisatie van het ontwerp en waar nodig evenredig in oppervlak, aantal en kwaliteit gecompenseerd. Kansen in kwaliteitsverbeteringen worden zoveel mogelijk benut. De aanleg van dit nieuwe fietspad kan namelijk ook kansen bieden voor een versterkte groenstructuur. Uiteindelijk kunnen we namelijk een veel duidelijkere en vollere laanbeplanting aanplanten met ongeveer 70 nieuwe bomen.

### **Participatie (stedelijk, buurt/wijk- of straatniveau)**

---

De aanwonenden en bewoners van de wijk Coendersborg, Helpman en Klein Martijn worden vroegtijdig betrokken bij de plannen voor de aanleg van het fietspad langs de Helperzoom. Ook de Fietsersbond zullen we uiteraard betrekken bij de planvorming.

De Helperzoom telt in de huidige situatie in totaal ongeveer 150 parkeerplaatsen. De aanleg van een vrijliggend fietspad in combinatie met de herinrichting van de Helperzoom heeft tot gevolg dat er in totaal ongeveer 30 parkeerplaatsen zullen verdwijnen. Gezien de huidige parkeerdruk op de Helperzoom zal dit naar verwachting niet tot grote problemen leiden. Desalniettemin zullen we hier tijdens de burgerparticipatie extra rekening mee houden.

Datzelfde geldt voor eventuele gevoeligheden rond de doortrekking van het nieuwe fietspad langs de Helperzoom via Saaksumborg door Klein Martijn. Voor de fietser is een rechtstreekse aansluiting van het fietspad langs de Helperzoom op het fietspad langs de Kerklaan in Haren het meest voor de hand liggend. Langs de Saaksumborg ligt een strook gemeentegrond waarmee het mogelijk is om de beide fietspaden met elkaar te verbinden. Het bestaande fietspad Esserhaag kan hierdoor worden verwijderd. Deze mogelijke oplossing ligt wellicht gevoelig bij de bewoners van Klein Martijn, daarom is zorgvuldigheid geboden.

De aannemer die het ontwerp voor de Helperzoomtunnel verder gaat uitwerken (de aannemer van het project Aanpak Ring Zuid) moet goed worden meegenomen in het ontwerp van het fietspad langs de Helperzoom. Dit in verband met de raakvlakken tussen deze beide projecten.

### **Prioriteit en gewenste tijdpad**

---

Begin 2016 kan het project worden opgepakt en uitgewerkt. In verband met een Rijkssubsidie dienen de maatregelen uiterlijk 2017 te zijn uitgevoerd. Het definitieve ontwerp wordt ter besluitvorming voorgelegd aan het college en de raad.



## Budget

---

### Investeringskosten

Voor de aanleg van een fietspad langs de Helperzoom is een taakstellend budget (inclusief plankosten) beschikbaar van € 1,8 miljoen exclusief BTW. Voor het doortrekken van het fietspad door Klein Martijn via de Saaksumborg is nog eens € 200.000,- exclusief BTW beschikbaar.

### Dekking

De dekking bestaat voor de helft uit middelen uit de 'Fietsstrategie Groningen 2015-2025' (jaarschijf 2017), de andere helft komt uit middelen 'Vervolg Beter Benutten Fiets'.

### Urenraming/plankosten

De plan- en voorbereidingskosten worden globaal bepaald door onder meer de volgende werkzaamheden:

- Projectleiding;
- Verkeerskundige toets en kostenraming;
- Opstellen ontwerp en Bomeneffectanalyse (BEA);
- Uitwerken maatregelen tot bestek inclusief aanbesteding;
- Toezicht op de werkzaamheden.

De kosten voor de planvorming en voorbereiding zijn onderdeel van de totale projectkosten en worden bekostigd uit de totaal beschikbaar gestelde middelen. Het budget voor dit project is dan ook taakstellend.

## Informatie en communicatie

---

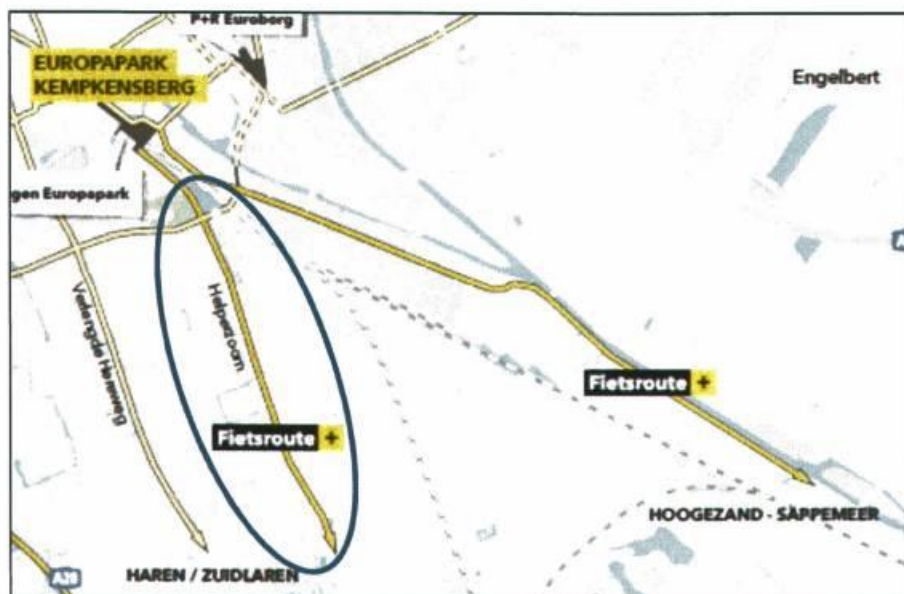
De aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Helperzoom is zowel van belang voor de wijk Coendersborg als van stedelijk en regionaal belang. Diverse partijen, zoals bewoners, belanghebbenden en de wijkraad, worden actief geïnformeerd over de aanleg van het nieuwe fietspad. In overleg met hen wordt een definitief ontwerp opgesteld inclusief een kostenraming.

## Voorstel

---

In te stemmen met deze gecombineerde startaanvraag en projectofferte en de projectleider opdracht te geven de benodigde werkzaamheden aan te vangen, inclusief de bijbehorende overleggen.

## Kaartmateriaal







## Programma Bereikbaarheid

---

Programmaleider : Ingrid Bolhuis  
Steller : Jaap Valkema  
Beoogd projectmanager : ...  
Opgesteld/gewijzigd : 27 oktober 2015

Bestemd voor behandeling in

(voor zover van toepassing)

Programma-overleg :  
PO('s) : 2 november 2015  
College : 10 november 2015  
RC : 9 december 2015  
Raad : 16 december 2015

## Voorlopige projectnaam

---

Fietsstraat Korreweg (gedeelte Nieuwe Ebbingestraat-J.C. Kapteynlaan)

## Inleiding

---

*Dit document betreft een geïntegreerde startaanvraag/projectofferte. Vanwege de afgebakende opdracht én de wens om tot een snelle projectrealisatie te komen, is gekozen voor een efficiënte werkwijze waarbij de startaanvraag en projectofferte zijn gecombineerd.*

Deze gecombineerde startaanvraag/projectofferte omvat de aanleg van een fietsstraat Korreweg op het gedeelte van de Nieuwe Ebbingestraat tot aan de Sumatrалаan.

### **Fietsstrategie Groningen 2015-2025**

Op 22 april 2015 heeft de gemeenteraad de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 vastgesteld en op 24 juni 2015 het bijbehorende uitvoeringsprogramma. De Fietsstrategie, die is opgebouwd uit vijf deelstrategieën, is ons antwoord op de ontwikkelingen die op de stad af komen. De fiets kan en moet hieraan een belangrijke bijdrage leveren. Met onze nieuwe fietsstrategie willen we de fiets letterlijk en figuurlijk meer ruimte geven. Zo gaan we door met het verbeteren van het bestaande fietsnetwerk, met bredere fietspaden, nieuwe fietsverbindingen en grotere stallingen. Maar ook met gedragsbeïnvloeding en door meer en beter gebruik te maken van het zelf organiserend en lerend vermogen van onze fietsers. We geven kwaliteitsimpulsen, bieden alternatieven en proberen het gedrag te beïnvloeden. Innovatieve oplossingen staan voorop, denk aan de combinatie van ICT en fietsen: Smart Cycling City. Innovatie kan ons namelijk een stap verder brengen waar traditionele oplossingen niet meer doeltreffend zijn.

## Omschrijving op te starten project

---

De Korreweg is met dagelijks bijna 15.000 fietsers een van de drukste fietsroutes van onze stad. De huidige fietspaden zijn in een tijd aangelegd dat de fietsstromen veel kleiner waren. Momenteel kunnen de aanwezige fietspaden de grote stroom fietsers dan ook maar amper verwerken. Dit, in combinatie met de steeds groter wordende snelheidsverschillen op het fietspad, leidt steeds vaker tot frustratie en een gevoel van onveiligheid. Bovendien staan de locaties waar de fiets- en autostroom



elkaar kruisen – Gerrit Krolbrug, kruispunt Oosterhamriklaan, rotonde J.C. Kapteynlaan en kruispunt Rodeweg/Nieuwe Ebbingestraat – bekend als knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid.

De inrichting van de Korreweg tot fietsstraat zorgt voor een enorme verbetering van het fietscomfort en de verkeersveiligheid voor fietsers. Bovendien laat deze keuze duidelijk zien dat we in Groningen echt ruimte geven aan de fiets. Het gemotoriseerde verkeer is als het ware te gast in de straat.

De herinrichting van de Korreweg tot fietsstraat hangt nauw samen met de vervanging van de Gerrit Krolbrug en de toekomstige plannen voor het Oosterhamriktracé (zie hieronder). Hoewel het op dit moment nog onduidelijk is hoe deze plannen er precies uit komen te zien, willen we toch een begin maken met de herinrichting van de Korreweg tot fietsstraat. Daarom beginnen we met het gedeelte tussen de Nieuwe Ebbingestraat en de rotonde J.C. Kapteynlaan. Dit gedeelte van de Korreweg maakt namelijk geen onderdeel uit van de belangrijke aanrijroute naar het UMCG, waarmee de functie van de weg heel anders is dan op het gedeelte van de Korreweg tussen de Gerrit Krolbrug en de rotonde J.C. Kapteynlaan. Bovendien ligt de verkeersintensiteit op het zuidelijke gedeelte van de Korreweg lager dan op het noordelijke gedeelte. En ten slotte sluit herinrichting van het zuidelijke gedeelte van de Korreweg prima aan bij de herinrichting van het Boterdiep en de plannen voor het fiets- en voetgangersvriendelijker maken van de Nieuwe Ebbingestraat. Het spreekt voor zich dat we bij de herinrichting van het zuidelijke gedeelte van de Korreweg als fietsstraat ook rekening houden met het feit dat het gedeelte van de Korreweg tussen de rotonde J.C. Kapteynlaan en de Gerrit Krolbrug in de toekomst als fietsstraat wordt heringericht.

### **Wat is een fietsstraat?**

Een fietsstraat is een straat die is ingericht als fietsroute waar gemotoriseerd verkeer is toegestaan. De verkeersintensiteiten worden echter beperkt door het karakter en de inrichting van de fietsstraat. In ons land zijn de fietsstraten over het algemeen voorzien van een rode kleur net als bij fietspaden het geval is. Fietsstraten hebben geen juridische status, in feite zijn het fietspaden waarop alle categorieën weggebruikers zijn toegestaan. Het verkeersbord 'fietsstraat' is dan ook niet opgenomen in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV).

Er zijn verschillende inrichtingsvormen van de Korreweg denkbaar: fietsstraten met fietsers meer in het midden en fietsstraten met een middenberm. Omdat er op dit moment nog veel onduidelijkheid is hoe een fietsstraat er uit kan zien is het belangrijk om hiernaar allereerst onderzoek te (laten) doen. Daarom stellen we voor om bij aanvang van dit project een 'excursie' te organiseren langs een aantal steden met fietsstraten in Nederland. Steden die in dit kader bezocht kunnen worden zijn Zwolle, Haarlem, Houten, Alkmaar en Delft. Uit deze rondgang zal blijken dat de inrichting van de bestaande fietsstraten zeer divers is.

### **Relatie met andere projecten**

#### *Vervanging Gerrit Krolbrug*

Het Van Starckenborghkanaal, als onderdeel van de vaarweg Lemmer-Delfzijl, wordt opgewaardeerd tot vaarklasse Va. De doorvaartbreedte en -hoogte van de Gerrit Krolbrug voldoet hier niet aan. Daarnaast is de Gerrit Krolbrug aan het einde van zijn technische levensduur en heeft met regelmaat technische storingen. Bovendien wordt de verkeerssituatie op en bij de brug ervaren als onveilig. In opdracht van het Rijk heeft de provincie Groningen een planstudie naar de vervanging van de Gerrit Krolbrug verricht.

In deze planstudie zijn twee sporen onderzocht Spoor A, vervanging van de Gerrit Krolbrug op de huidige locatie, en Spoor B een verbinding voor het autoverkeer in de Oosterhamrikzone en met minimaal een fietsverbinding ter hoogte van de Korreweg. Dit najaar wordt naar verwachting een besluit genomen over de voorkeursvariant in Spoor A. Deze voorkeursvariant bestaat uit een 4 meter hoge brug met vrijliggende fietspaden, loopbruggen aan weerszijde (hoogte 9,1 meter) en een



ongelijkvloerse kruising voor fietsers ter hoogte van de Ulgersmaweg. Indien gekozen wordt voor Spoor B en daarmee een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone (zie hieronder), dan is bijvoorbeeld een fietsstraatbrug of fietsbrug ter hoogte van de Korreweg ook mogelijk. Dit is meer passend bij een fietsstraat.

Aangezien het Rijk haast heeft met de vervanging van de Gerrit Krolbrug (voor 2020) en Spoor B nog niet ver genoeg is om een besluit over te nemen, wordt waarschijnlijk een besluit genomen over de voorkeursvariant in Spoor A. Later kan altijd nog worden besloten de Gerrit Krolbrug alleen open te stellen voor fietsers.

#### *Oosterhamrikzone*

De bereikbaarheid van het zuidoostelijk stadsdeel, waaronder het UMCG en de binnenstad, is al jaren een belangrijk aandachtspunt. De ontwikkelingen aan de noordzijde van het UMCG en woningbouwontwikkelingen hebben ertoe geleid dat de verkeersdruk toeneemt. In de UMCG-bereikbaarheidsstudie is geconcludeerd dat de enige robuuste oplossing een autoverbinding in de Oosterhamrikzone is. Bovendien biedt dit mogelijkheden om fietsers op de Korreweg meer ruimte te geven.

In de planstudie naar de vervanging van de Gerrit Krolbrug (zie hierboven) is onderzocht hoe een auto-, HOV- en fietsverbinding kan worden ingepast in de Oosterhamrikzone. Tevens is gekeken naar mogelijkheden voor de oeververbinding zelf. Dit heeft geleid tot een drietal verkeerskundige varianten (uitgaande van de bestaande busbaanbrug) en een ingebrachte bewonersvariant (geen auto's, maar wel fietsers en vrachtwagens via de bestaande busbaanbrug). In het vervolgproces wordt een second opinion uitgevoerd op de UMCG-bereikbaarheidsstudie. De varianten worden met name stedenbouwkundig en landschappelijk verder uitgewerkt en aan de hand van een wenkend perspectief afgewogen. Dit moet leiden tot een voorkeursvariant.

#### *Binnenstadsvisie*

Naar alle waarschijnlijkheid vindt eind 2015 besluitvorming plaats over de nieuwe binnenstadsvisie 'Bestemming binnenstad'. Met de maatregelen die hierin staan, beogen we het verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren. De voetganger en de fietser staan daarin centraal, de menselijke maat wordt bij de herinrichting van straten als uitgangspunt genomen. Voor de aanleg van de fietsstraat Korreweg zijn vooral de maatregelen van belang die gepland staan aan de noordzijde van de binnenstad (entreegebied Boterdiep (Boterdiep, Oude en Nieuwe Ebbingestraat)). In de binnenstadsvisie wordt voorgesteld dat het busverkeer gebruik gaat maken van het heringerichte Boterdiep, zodat de Oude en Nieuwe Ebbingestraat busvrij worden. Bovendien willen we de Oude Ebbingestraat ook toevoegen aan het autovrije gebied. Voetgangers en fietsers krijgen daardoor volop de ruimte in de Oude en Nieuwe Ebbingestraat. Voor fietsers is dat heel goed nieuws, want de Ebbingestraat wordt dagelijks samen met de Korreweg door grote aantallen fietsers gebruikt. Onze plannen uit de binnenstadsvisie maken het mogelijk de straat fietsvriendelijker in te richten, bijvoorbeeld als voortzetting van de fietsstraat Korreweg.

## **Participatie (stedelijk, buurt/wijk- of straatniveau)**

---

De herinrichting van het zuidelijke gedeelte van de Korreweg als fietsstraat heeft grote gevolgen voor het huidige straatbeeld. Daarom is een intensief participatietraject van groot belang. De bewoners van de Korrewegwijk en de wijkraad worden dan ook vroegtijdig betrokken bij de plannen. Ook de Fietzersbond en andere belanghebbenden zullen we uiteraard vroegtijdig betrekken bij de planvorming. Belangrijk is dit proces goed af te stemmen met de processen rond de vervanging van de Gerrit Krolbrug en de Oosterhamrikzone.



## **Prioriteit en gewenste tijdpad**

---

Begin 2016 kan het project worden opgepakt en uitgewerkt. De maatregelen dienen uiterlijk in 2018 te zijn uitgevoerd. Het definitieve ontwerp wordt ter besluitvorming voorgelegd aan het college en de raad.

## **Budget**

---

### **Investeringskosten**

Voor de herinrichting van de Korreweg tot een fietsstraat is in totaal een taakstellend budget (inclusief plankosten) beschikbaar van € 5 miljoen exclusief BTW. Voor het gedeelte van de Korreweg tussen de Nieuwe Ebbingestraat en de J.C. Kapteynlaan betekent dit een budget van € 1,5 miljoen exclusief BTW.

### **Dekking**

De dekking bestaat uitsluitend uit middelen uit de 'Fietsstrategie Groningen 2015-2025' (jaarschijven 2016, 2017 en 2018).

### **Urenraming/plankosten**

De plan- en voorbereidingskosten worden globaal bepaald door onder meer de volgende werkzaamheden:

- Projectleiding;
- Verkeerskundige toets en kostenraming;
- Opstellen ontwerp en Bomeneffectanalyse (BEA);
- Uitwerken maatregelen tot bestek inclusief aanbesteding;
- Toezicht op de werkzaamheden.

De kosten voor de planvorming en voorbereiding zijn onderdeel van de totale projectkosten en worden bekostigd uit de totaal beschikbaar gestelde middelen. Het budget voor dit project is dan ook taakstellend.

## **Informatie en communicatie**

---

De inrichting van de Korreweg tot een fietsstraat is zowel van belang voor de Korrewegwijk, de omliggende wijken als van stedelijk en regionaal belang. Diverse partijen, zoals bewoners, bedrijven, belanghebbenden en de wijkraad, worden actief geïnformeerd over de herinrichting. In overleg met hen wordt een definitief ontwerp opgesteld inclusief een kostenraming.

## **Voorstel**

---

In te stemmen met deze gecombineerde startaanvraag en projectofferte en de projectleider opdracht te geven de benodigde werkzaamheden aan te vangen, inclusief de bijbehorende overleggen.

## Kaartmateriaal

