

Raadsvoorstel



Onderwerp **Tracékeuze fietspaden Paddepoel en Selwerd**

Registratienr. 5974349 Steller/telnr. Martijn Doornbosch/14050 Bijlagen 1

Classificatie Openbaar Geheim

Portefeuillehouder De Rook Raadscommissie " Beheer en Verkeer

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de voorkeursvarianten voor de fietspaden langs de Noordelijke Ringweg en door Park Selwerd inclusief de fietsoversteek Eikenlaan (met fietser in de voorrang) vast te stellen en verder uit te laten werken tot een definitief ontwerp;
- II. de keuze voor de voorkeursvariant voor het fietspad langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd (gedeelte Pegasusstraat-Kerklaan) uit te stellen en deze keuze betrekken bij het gedeelte van het fietspad tussen station Groningen Noord en de Walfridusbrug;
- III. voor de fietspaden langs de Noordelijke Ringweg en door Park Selwerd een aanvullend krediet van € 750.000,- beschikbaar te stellen. Het totaal beschikbaar gestelde krediet komt daarmee uit op € 3.840.000,-.
- IV. de extra kosten te dekken uit resterende middelen 'verbetering P+R voorzieningen voor fietsers' (€ 110.000,-) en het 'Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie 2015-2025'. Jaarschijf 2016 (€ 640.000,-);
- V. de gemeentebegroting 2016 op programmaniveau dienovereenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

Op o.a. het verzoek van de buurt is het voornemen voor de aanleg van drie nieuwe fietspaden in Paddepoel en Selwerd uitvoerig met hen besproken. Wij hebben vanaf juni een intensief participatieproces doorlopen dat veel heeft opgeleverd. De gesprekken met bewoners en andere belanghebbenden zijn uitgewerkt in een inspiratiedocument. Dit document geeft een overzicht van de reacties, de aanpassingen en de alternatieven die tijdens de interactieve bijeenkomsten zijn voorgesteld door bewoners.

De varianten zijn vervolgens ambtelijk bekeken, samengevoegd en teruggebracht tot een aantal reële varianten. De diverse varianten zijn ten slotte beoordeeld in het uitwerkingsdocument. Alle varianten zijn op dezelfde onderdelen en kenmerken beoordeeld. De beoordeling vond plaats op de onderdelen verkeer, groen, leefomgeving en kosten. Deze beoordeling heeft ons goed geholpen, naast natuurlijk de inbreng van onze deskundige specialisten, in de afweging van de uiteindelijke tracékeuze.

Wij stellen u voor om twee voorkeursvarianten samen met de bewoners tot definitieve ontwerpen uit te werken. Het gaat om het voorkeurstracé door Park Selwerd inclusief de fietsoversteek Eikenlaan in te richten met de fietser in de voorrang en het voorkeurstracé langs de zuidzijde van de Noordelijke Ringweg om definitief uit te werken tot een fietspadontwerp. Het tracé langs het spoor wordt nader onderzocht in relatie tot de toekomstplannen van de provincie voor de fietsrouteplus van Winsum naar Groningen.

Wij hebben onder meer het inspiratiedocument, de verschillende verslagen van de bijeenkomsten, het uitwerkingsdocument en de afwegingsmatrix gebundeld in het participatierapport welke als bijlage is toegevoegd.

B&W-besluit d.d.: 1 november 2016

Aanleiding en doel

Groningen is een echte fietsstad. Nergens ter wereld wordt zoveel gefietst als in Groningen. In de stad zelf is 60% van alle vervoersbewegingen met de fiets. De belangrijkste redenen voor dit hoge fietsaandeel zijn de snelheid en het gemak van de fiets in onze compacte stad. Op een aantal plaatsen is de infrastructuur echter onvoldoende meegegroeid met de toename van het fietsverkeer. Een goed voorbeeld daarvan is het fietspad dat door de wijk Selwerd naar Zernike loopt. De grote aantallen fietsers leveren in combinatie met de beperkte infrastructuur in toenemende mate ergernis, onveiligheid en hinder op (zie afbeelding 1). We realiseren ons dat het hier tijd is voor maatregelen. Als we niets doen zullen de problemen naar verwachting hier alleen maar toenemen. De keuzes die we moeten maken om deze 'problemen' het hoofd te kunnen bieden gaan misschien verder dan wat we tot nu toe gewend waren.



Afbeelding 1: drukte tijdens de ochtendspits bij de fietsoversteek Eikenlaan.

De Fietsstrategie Groningen 2015-2025 (door uw raad vastgesteld op 22 april 2015) en het bijbehorende uitvoeringsprogramma (door uw raad vastgesteld op 24 juni 2015) geven richting aan de keuzes die we de komende jaren moeten maken om het fietsen in Groningen verder te bevorderen en om de negatieve consequenties van 'Groningen Fietsstad' beheersbaar te houden. Het verbeteren van bestaande fietspaden én de aanleg van ontbrekende schakels in Paddepoel en Selwerd moeten hieraan een bijdrage leveren.

Het voornemen van de gemeente om nieuwe fietspaden in Paddepoel en Selwerd aan te leggen is niet onopgemerkt gebleven. Na discussie in uw raad heeft het college in april besloten meer tijd uit te trekken om de omgeving te betrekken. Daarom hebben wij samen met een extern communicatiebureau een participatietraject uitgestippeld die bestond uit acht interactieve bijeenkomsten. Tijdens deze bijeenkomsten konden bewoners en belangenvertegenwoordigers niet alleen informatie krijgen, maar ook volop eigen ideeën en suggesties inbrengen. Het resultaat van de acht bijeenkomsten is te vinden in het inspiratiedocument (zie bijlage). De inhoud van dit inspiratiedocument is de basis geweest voor het uitwerkingsdocument (zie bijlage). Het intensieve participatieproces hebben we afgesloten met een terugkoppeling naar de wijken Paddepoel, Selwerd en Tuinwijk. Ook hebben we daarbij het participatieproces zelf met de bewoners geëvalueerd.

Kader

De aan te leggen of te verbeteren fietspaden in Paddepoel en Selwerd maken deel uit van het pakket regionale bereikbaarheidsmaatregelen dat is vastgesteld door uw raad op 30 oktober 2013 en de eveneens door u vastgestelde Fietsstrategie Groningen 2015-2025 (22 april 2015) en het bijbehorende uitvoeringsprogramma (24 juni 2015).

Argumenten en afwegingen

Na een discussie in uw raad bij de behandeling van de aanleg van de fietspaden in Paddepoel en Selwerd zijn wij een uitgebreid participatietraject gestart. Tijdens dit proces hebben we de bewoners van Paddepoel en Selwerd gevraagd om te reageren op de eerder gepresenteerde plannen en om met voorstellen voor aanpassingen en alternatieven te komen. Tijdens de bijeenkomsten konden bewoners meedenken, wensen kenbaar maken, kanttekeningen plaatsen en alternatieven schetsen. Het geheel aan reacties is te lezen in het inspiratiedocument. Het resultaat is ingetekend op drie luchtfoto's van dit deel van de stad (zie afbeeldingen 2, 3 en 4).

De inbreng van de bewoners (aanpassingen en alternatieven) en de oorspronkelijke ontwerpen zijn getoetst aan de randvoorwaarden uit de Fietsstrategie, de beleidskaders voor bomen, groen en ecologie en de wet- en regelgeving. De gehanteerde randvoorwaarden zijn:

1. De nieuwe fietspaden en Slimme Routes zijn respectievelijk 3,5 m en 4,0 m breed als tweerichtingen fietspaden. Als eenrichtingsfietspad heeft de Slimme Route een breedte van 2 x 3,0 m (bron: CROW publicatie 351).
2. De fietsroutes zijn zo veel mogelijk gescheiden van de auto-infrastructuur. Waar dit niet mogelijk is wordt gekeken naar de aanleg van een fietsstraat (bron: Fietsstrategie 2015-2025).
3. Fietsers hebben voorrang op de Slimme Routes, tenzij er zwaarwegende argumenten zijn om dit niet te doen, bijvoorbeeld om redenen van verkeersveiligheid (bron: raadsmotie 'fietser heeft voorrang', kenmerk 5104948).
4. Fietspaden als onderdeel van het hoofdfietsnetwerk zijn snel en rechtstreeks (bron: Fietsstrategie 2015-2025) met een maximale omrijdfactor van 1,2 van de hemelsbrede afstand (bron: Kwaliteitseisen/richtlijnen Fietsroutes^{PLUS} Provincie Groningen) en met weinig (haakse) bochten, verkeerslichten en kruisingen op het traject.
5. De hoofdfietsroutes dienen te zijn verweven met het onderliggend fijnmazig basisnetwerk in de wijken om vanuit huis of werk op het hoofdfietsnetwerk te komen (bron: Fietsstrategie 2015-2025).

Op basis van een eerste beoordeling bleven twaalf reële varianten over. Deze varianten zijn vervolgens onderling met elkaar vergeleken. Die vergelijking leverde drie geoptimaliseerde voorkeursvarianten op.

Alle varianten zijn op dezelfde onderdelen en kenmerken beoordeeld. De kenmerken zijn beschreven in het uitwerkingsdocument (zie bijlage). De beoordeling vond plaats op de onderdelen verkeer, groen, leefomgeving en kosten. De onderdelen verkeer, groen en leefomgeving hebben we elk voor 30% van de totaalscore van 100% laten meewegen. Het onderdeel realisatiekosten hebben we voor 10% laten meewegen in de totaalscore. Er is bewust gekozen om de onderdelen verkeer, groen, leefomgeving gelijkwaardig in de beoordeling mee te nemen. Alle varianten zijn (per fietspad) ten opzichte van elkaar beoordeeld. Elke individuele score zegt iets van de betreffende variant ten opzichte van de overige varianten.

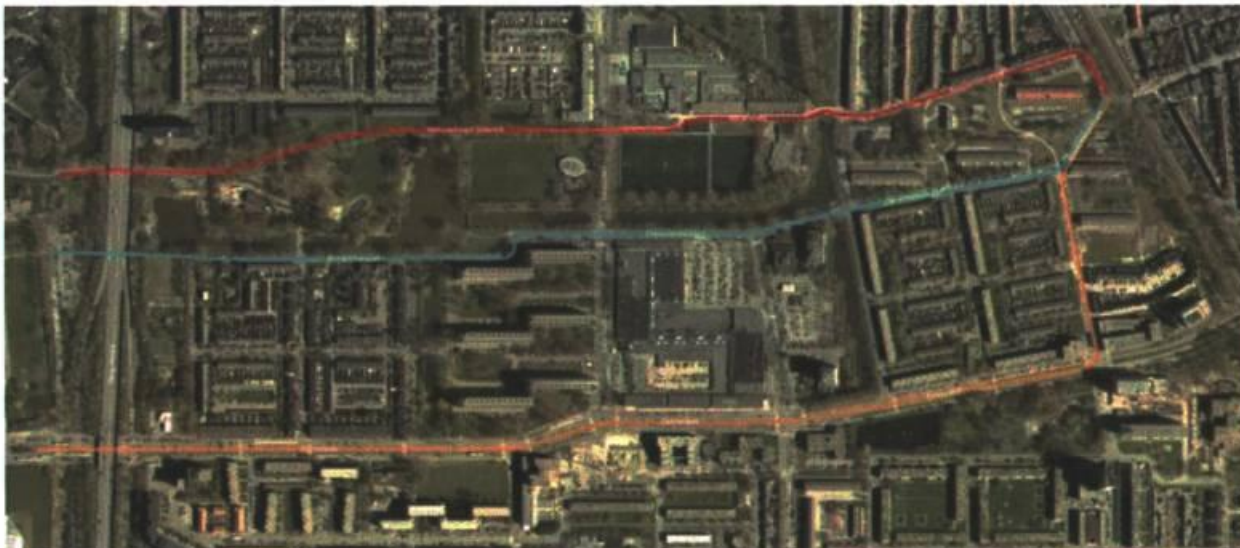
1 Fietspad Park Selwerd

Aanleiding:

In 2013 is begonnen met het promoten van twee alternatieve routes van en naar Zernike, de Slimme Routes. De belangrijkste reden daarvoor was dat ter hoogte van de aansluiting van de Zonnelaan op de Noordelijke Ringweg steeds vaker doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen ontstonden. De eerste alternatieve route loopt via het Jaagpad, de tweede door Park Selwerd. De spreiding van het fietsverkeer is succesvol gebleken, zo rijden er op dit moment inmiddels dagelijks gemiddeld circa 18.000 fietsers door Park Selwerd. Het succes vraagt om het uitvoeren van verbeteringen op dit traject. In 2014 heeft de raad besloten een aantal knelpunten op te lossen. Dit betreft met name de fietsoversteek bij de Eikenlaan en de capaciteit van het fietspad in en door Park Selwerd.

Onderzochte varianten:

Hieronder zijn de onderzochte varianten voor het fietspad Park Selwerd weergegeven. Op basis van de gestelde randvoorwaarden zijn de rode en blauwe routes nader uitgewerkt.



Afbeelding 2: routevarianten fietspad Park Selwerd

Beoordeling varianten:

De te beoordelen blauwe en rode varianten langs het Park Selwerd zijn beoordeeld op elementen binnen 'verkeer/fiets' (30%), 'groen/ecologie' (30%), 'leefomgeving' (30%) en 'kosten' (10%). Er is bewust voor gekozen om verkeer/fiets, groen/ecologie en leefomgeving even zwaar te laten wegen in de onderlinge beoordeling.

Voor de beoordeelde varianten geldt dat:

- er relatief weinig verschil is in de te scoren punten voor het onderdeel verkeer/fiets;
- voor het behoud van de bomen en houtopstand de verbreding van het huidige fietspad het hoogst scoort;
- voor de direct aanwonenden de blauwe varianten slecht scoren vanwege diverse veranderingen in de directe leefomgeving;
- de kosten voor de blauwe varianten onevenredig hoog zijn. Dit komt vooral door de realisatie van een nieuwe fietstunnel onder de Noordelijke Ringweg (gebruik maken van de bestaande fietstunnel heeft een slecht effect op de directheid van de fietsroute).

De blauwe route is uitgewerkt inclusief een (nieuwe) fietstunnel onder de Noordelijke Ringweg waarbij de huidige fietstunnel in Park Selwerd is afgesloten. Anders is de blauwe route geen volwaardig alternatief voor de rode route door Park Selwerd. Een blauwe route zonder nieuwe fietstunnel betekent namelijk dat fietsers vanaf de Kerklaan linksaf via de Dierenriemstraat en de Morgensterlaan naar het fietspad langs de Noordelijke Ringweg fietsen. Daar hebben ze dan de keuze: linksaf richting de Zonnelaan of rechtsaf richting de bestaande fietstunnel Park Selwerd. Linksaf richting de Zonnelaan is onwenselijk, omdat daarmee de aansluiting Zonnelaan-Noordelijke Ringweg extra belast wordt en dit in gaat tegen het oorspronkelijk idee van de Slimme Route naar Zernike (ontvlechting). Alternatief is dat de fietsers vanaf de Morgensterlaan rechtsaf richting de bestaande fietstunnel Park Selwerd worden geleid. De fietstunnel Park Selwerd moet in dat geval open blijven, waardoor de fietsroute Park Selwerd-Wilgenpad- Bessemoerstraat alsnog een aantrekkelijker route blijft. Het is onze verwachting dan ook dat verreweg de meeste fietsers alsnog gebruik zullen blijven maken van het fietspad door Park Selwerd (rode route) en niet kiezen voor de fietsroute via Dierenriemstraat en Morgensterlaan (blauwe route). Dit geldt in hoge mate voor fietsers die vanaf Zernike richting de binnenstad fietsen. Vanuit de bestaande fietstunnel is de fietsroute door het park de meest logische route (recht door), maar ook de kortste route en daarmee de meest aantrekkelijke route. Afsluiten van het fietspad door Park Selwerd en/of de fietsoversteek Eikenlaan, zoals de bewoners voorstellen, is niet wenselijk omdat deze fietsroute en de fietsoversteek ook een functie hebben als wijkverbinding.

Kortom, de blauwe route via de Dierenriemstraat en de Morgensterlaan is naar onze mening alleen een volwaardig alternatief voor de rode route door Park Selwerd inclusief een (nieuwe) fietstunnel onder de Noordelijke Ringweg.

Alles in overweging nemende scoren de rode varianten zowel op verkeer/fiets, groen/ecologie, leefomgeving en kosten relatief hoog. Van de rode varianten scoort vervolgens de verbreding van het huidige fietspad naar 4,0 m het hoogst, omdat zoveel mogelijk bomen en houtopstand gespaard kunnen worden. We stellen daarom voor om deze routevariant verder uit te werken. Details met betrekking tot de beoordeling zijn als bijlage toegevoegd.

Wijzigingen vanuit het participatietraject:

Het bestaande fietspad door Park Selwerd is de meest rechtstreekse fietsroute tussen de binnenstad en Zernike Campus. Naar aanleiding van de uitgebreide participatierondes is het oorspronkelijke ontwerp losgelaten en een nieuw ontwerp gemaakt. De belangrijkste wijzigingen zijn de keuze voor een ander tracé (verbreding van het bestaande fietspad) en aanpassing van de breedte van het fietspad van 4,5 naar 4,0 meter. Door te kiezen voor dit alternatief hoeven we 13 bomen minder te kappen (22 in plaats van 35). Een tweede voordeel is een kostenbesparing van € 300.000,- ten opzichte van de eerdere plannen waarin het fietspad op het huidige voetpad zou komen te liggen.

Hoewel we in Park Selwerd een fietspadbreedte van 4,0 meter minimaal nodig vinden voor de huidige en toekomstige fietsintensiteiten hebben we ook nog onderzocht of een breedte van 3,5 meter wellicht een verdere afname van het aantal te kappen bomen zou betekenen. Dit bleek niet het geval te zijn, zodat we deze variant niet verder hebben uitgewerkt.

Fietsoversteek Eikenlaan:

Om de doorstroming van fietsers te kunnen blijven garanderen is het van belang dat fietsers zoveel mogelijk voorrang hebben op het autoverkeer (raadsmotie 24 juni 2015). Om deze reden passen we de fietsoversteek Eikenlaan zodanig aan, dat fietsers voorrang krijgen op het gemotoriseerde verkeer. Uiteraard zullen we de nieuwe situatie nauwlettend monitoren, mede vanwege het negatief advies van de politie (zie brief politie in de bijlage). Mocht blijken dat onze keuze niet de juiste is, hoeven we alleen de voorrangssituatie (markering en verkeersborden) weer om te draaien. Om de verbeterde fietsoversteek Eikenlaan mogelijk te maken moeten er ongeveer 26 bomen worden gekapt.

Conclusie:

De voorkeursroute is het traject over het huidige fietspad die wordt verbreed naar 4,0 meter. Deze variant is als alternatief vanuit de participatie naar voren gekomen. We zetten daarbij in op een volledige (1 op 1) groencompensatie in Park Selwerd. Waarbij we, mocht dat niet lukken, verder in de wijk kijken waar we het groen kunnen versterken. De voordelen van deze variant zijn:

- nog steeds de meest voor de hand liggende, ideale route voor fietsers van/naar Zernike Campus (Slimme Route);
- minst aantal te kappen bomen in het park (22 stuks in het park) en 26 stuks bij de Eikenlaan;
- laagste realisatiekosten (circa 1,2 miljoen euro met een marge van +/- 25%);
- 4,0 m breedte door Park Selwerd is mogelijk als we fietsers vanuit de oostelijke stadswijken zoveel mogelijk verleiden om gebruik te maken van het nieuwe fietspad langs de Noordelijke Ringweg (op hun route richting Zernike Campus).

2 Fietspad Noordelijke Ringweg

Aanleiding:

De aanleg van deze ontbrekende verbinding is belangrijk geworden door het gereedkomen van het Blauwbrugje over het Reitdiep en de Fietsroute Plus Groningen-Zuidhorn (beide in 2012), de aanpassingen aan de Noordzeebrug (2016) en de plannen voor een Fietsroute Plus langs de spoorlijn Groningen-Winsum (vanaf 2018).

Tussen de noordwestelijke stadswijken, zoals de woonwijk Reitdiep, en het zuidoosten van de stad, bijvoorbeeld het UMCG, ontbreekt op dit moment een goede rechtstreekse fietsverbinding. Een fietspad langs de Noordelijke Ringweg die aansluit op het Blauwbrugje over het Reitdiep zorgt ervoor dat fietsers uit het noordwesten van de stad een snellere route krijgen naar de oostelijke stadswijken. Maar ook tussen de noordoostelijke stadswijken (Beijum, De Hunze en Korrewegwijk) en Zernike Campus ontbreekt momenteel een goede, veilige en rechtstreekse fietsverbinding. De aanleg van een nieuw fietspad parallel aan de Noordelijke Ringweg zorgt voor een directe en snelle fietsverbinding tussen een aantal belangrijke woon- en werkgebieden. Bovendien kan dit nieuwe te realiseren fietspad de bestaande Slimme Route door Park Selwerd en de Eikenlaan voor een deel ontlasten. Fietsers vanuit bijvoorbeeld de Korrewegwijk kunnen via dit nieuwe fietspad een stuk sneller naar Zernike Campus fietsen dan via de huidige fietspaden langs de Eikenlaan. Het fietspad tussen Park Selwerd en de Zonnelaan, parallel aan de Noordelijke Ringweg, is tevens een goed alternatief tijdens de werkzaamheden op Zernike Campus die de komende jaren gepland staan (onder meer de bouw van een nieuwe parkeergarage en nieuwbouw).

Onderzochte varianten:

Hieronder zijn de onderzochte varianten voor het fietspad Noordelijke Ringweg weergegeven. Op basis van de gestelde randvoorwaarden zijn de oranje, rode en groene routes uitgewerkt.



Afbeelding 3: routevarianten fietspad Noordelijke Ringweg

Beoordeling varianten:

De te beoordelen oranje, rode en groene varianten langs de Noordelijke Ringweg zijn beoordeeld op elementen binnen 'verkeer/fiets' (30%), 'groen/ecologie' (30%), 'leefomgeving' (30%) en 'kosten' (10%). Er is bewust voor gekozen om verkeer/fiets, groen/ecologie en leefomgeving even zwaar te laten wegen in de onderlinge beoordeling.

Voor de beoordeelde varianten geldt dat:

- de rode variant verreweg het hoogst scoort op verkeer/fiets (combinatie van directheid van de route, aansluiting met de wijken, aantal kruisingen en sociale veiligheid);
- er relatief weinig verschil is tussen de verschillende varianten in te scoren punten op het onderdeel groen/ecologie waarbij de fietsstraat door de Planetenlaan iets positiever scoort;
- voor direct aanwonenden de groene varianten beduidend slechter scoren vanwege diverse veranderingen in de directe leefomgeving;
- de kosten voor de groene variant (fietsstraat door de Planetenlaan) het hoogst zijn. De overige varianten zijn in kosten vergelijkbaar.

Alles in overweging nemende scoort de rode variant op verkeer/fiets veruit het hoogst en scoort zij (nagenoeg) gelijkwaardig of hoger op de onderdelen groen/ecologie, leefomgeving en kosten. We stellen daarom voor om deze routevariant verder uit te werken. Details met betrekking tot de beoordeling zijn als bijlage toegevoegd.

Wijzigingen vanuit het participatietraject:

Hoewel het oorspronkelijk gepresenteerde traject voor het fietspad Noordelijke Ringweg het voorkeurs-traject blijft, is ook hier het oorspronkelijke ontwerp losgelaten. Vanuit het participatietraject is ingespeeld op wensen vanuit de Planetenlaan en de Ranonkelstraat om het groen zoveel mogelijk zijn functie te laten behouden. Voor de Planetenlaan willen we daarom een apart landschapsplan opzetten. Deze gaan we samen met de bewoners en de woningcorporatie verder uitwerken. Het terrein rondom de flats moet een prettiger landschap worden vanuit ecologie, sociale veiligheid en verblijven. Bij de Ranonkelstraat is het oorspronkelijke ontwerp aangepast zodat een voor de bewoners belangrijke groenstructuur behouden kan blijven. Tevens is in het ontwerp op enkele locaties de constructie aangepast waardoor meer bomen, onder meer zeven voor het gebied karakteristieke Abelen, waarschijnlijk behouden kunnen blijven.

Conclusie:

De voorkeursroute loopt ten zuiden van de Noordelijke Ringweg. Ten opzichte van de originele variant is het ontwerp geoptimaliseerd ter hoogte van de Planetenlaan (toevoeging breder landschapsplan) en de Ranonkelstraat (kleine knik voor behoud van extra groen) en kunnen extra bomen door een lichtere constructie waarschijnlijk behouden blijven. De voordelen van deze variant zijn:

- nog steeds de meest rechtstreekse fietsroute van west naar oost (Reitdiep-lepenlaan);
- maximale uitwisseling met de wijken (voedingspunten met onderliggende fietsstructuur).

Ondanks het feit dat we hier uitgaan van de oorspronkelijk gedachte route is het ontwerp op veel onderdelen sterk geoptimaliseerd (minder bomenkap, behoud van extra groen, etc.)

3 Fietspad spoorlijn Groningen-Sauwerd

Aanleiding:

Eén van de ontbrekende schakels in ons hoofdfietsnetwerk is een fietspad langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd vanaf de ACM-fietsbrug tot aan de Walfridusbrug over het Van Starckenborghkanaal. Na voltooiing van de ACM-fietsbrug over het Reitdiep (in 2009) is een aantal jaren geleden het fietspad tussen de fietsbrug en de Pegasusstraat al opgeleverd. De voortzetting hiervan richting de Klaas de Vriezestraat is eind 2012, vanwege bezuinigingen, stopgezet. Inmiddels heeft de provincie Groningen vergevorderde plannen voor een Fietsroute Plus tussen Groningen en Winsum (aanleg vanaf 2018), parallel aan de spoorlijn en beginnend/eindigend bij de Walfridusbrug over het Van Starckenborghkanaal. In het uitvoeringsprogramma behorend bij de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 heeft uw raad ingestemd met de aanleg van een fietspad tussen de Walfridusbrug en station Groningen Noord, uit te voeren in 2018. De combinatie van een Fietsroute Plus tussen Groningen en Winsum plus een nieuw aan te leggen fietspad tussen de Walfridusbrug en station Groningen Noord zal in de toekomst leiden tot een rechtstreekse en snelle fietsverbinding tussen de stadswijken Vinkhuizen, Paddepoel en Selwerd en de kernen Adorp, Sauwerd en Winsum. Een nieuwe fietsverbinding tussen de Pegasusstraat en de Klaas de Vriezestraat is daarvoor van belang.

Onderzochte varianten:

Hieronder zijn de onderzochte varianten voor het fietspad langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd weergegeven. Op basis van de gestelde randvoorwaarden zijn de blauwe, rode en paarse routes uitgewerkt.



Afbeelding 4: routevarianten fietspad spoorlijn Groningen-Sauwerd

Beoordeling varianten:

De te beoordelen blauwe en rode varianten langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd zijn beoordeeld op elementen binnen 'verkeer/fiets' (30%), 'groen/ecologie' (30%), 'leefomgeving' (30%) en 'kosten' (10%). Er is bewust voor gekozen om verkeer/fiets, groen/ecologie en leefomgeving even zwaar te laten wegen in de onderlinge beoordeling.

Voor de beoordeelde varianten geldt dat:

- de blauwe variant slecht scoort op zowel de onderdelen verkeer/fiets (directheid van de route), leefomgeving (diverse veranderingen voor veel aanwonenden) en kosten (realisatie fietsstraat);
- de rode en paarse varianten relatief goed scoren op het onderdeel verkeer/fiets, waarbij de paarse variant tweemaal de spoorlijn kruist hetgeen op een doorgaande fietsroute als onlogisch wordt ervaren;
- de blauwe en paarse varianten voor wat betreft behoud van bomen en houtopstand veruit het hoogst scoren;
- voor de leefomgeving de rode variant het hoogst scoort, vooral vanwege het beperkte aantal direct aanwonenden;
- de rode en paarse variante qua kosten gelijkwaardig zijn.

Alles in overweging nemende scoort de rode variant zowel op verkeer/fiets als leefomgeving het hoogst. Ondanks de kap van extra bomen en houtopstand ten opzichte van de andere varianten scoort zij als geheel het hoogst. We stellen daarom voor om deze routevariant verder uit te werken. Details met betrekking tot de beoordeling zijn als bijlage toegevoegd.

Wijzigingen vanuit het participatietraject:

Op stedelijk niveau is en blijft de variant voor een fietspad aan de noordzijde van de spoorlijn Groningen-Sauwerd de beste keuze voor de fiets. Het is namelijk zowel de kortste, meest rechtstreekse als meest logische variant, omdat deze route zowel aansluit op de ACM-fietsbrug over het Reitdiep als op de Walfridusbrug over het Van Starckenborghkanaal (twee 'dwangpunten' die beide aan de noordzijde van de spoorlijn liggen). Ook qua kosten scoort deze variant het beste.

Grootste pijnpunten bij de keuze voor dit traject zijn de 35 bomen in Paddepoel-Zuidoost die moeten wijken en het feit dat het nieuwe fietspad op relatief korte afstand langs vijf bestaande en tien te realiseren woningen voert. Vanuit het participatietraject is met bewoners overlegd om, ondanks het feit dat men nog steeds tegen de realisatie van het fietspad langs deze route is, aanvullende maatregelen te nemen die de mogelijke overlast beperken. Hierover is intensief contact met de betreffende bewoners geweest. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld hedera-schermen, een aangepast verlichtingsplan, snelheidsremmers, extra afstand tot de woningen en extra beplanting van wilde gage.

Als alternatief voor deze route, valt vanaf de Prinsesseweg via de Stadhouderslaan tot aan de Kerklaan een andere route te overwegen, namelijk die via de Stadhouderslaan (fietsstraat). Dit is echter niet de meest logische en rechtstreekse route. Wel komt het tegemoet aan de bezwaren van een aantal bewoners van de Grote Beerstraat. Bovendien hoeven er bij dit alternatief substantieel minder bomen en houtopstanden te worden geveld. Langs deze route wonen echter (veel) meer huishoudens. Op dit moment is nog onbekend wat deze huishoudens over een fietsroute (fietsstraat) voor hun woningen langs vinden. De bewoners van dit deel van de Stadhouderslaan waren uitgenodigd voor de bijeenkomst op 21 september jl.. Tot nu toe hebben wij van hen geen reactie ontvangen.

Conclusie

Vooralsnog geldt dat het voorkeurstracé (de rode variant) voor het toekomstige fietspad aan de noordkant van de spoorlijn Groningen-Sauwerd ligt. Maar omdat we op dit moment nog niet weten hoe het vervolg van het tracé, tussen station Groningen Noord en de Walfridusbrug (project 2.3.5 uit het uitvoeringsprogramma van de Fietsstrategie 2015-2025), eruit komt te zien, maken we nu een pas op de plaats. Vooralsnog wachten we met een definitieve keuze. Wel werken we het ontwerp voor de rode variant verder uit, zodat we een aantal bezwaren uit de omgeving weg kunnen nemen. Voor het gehele tracé van het fietspad langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd richten we een participatieproces in waarbij we alle bewoners in dit gebied zullen betrekken, dus naast de bewoners van de Grote Beerstraat ook de bewoners van bijvoorbeeld de Stadhouderslaan. In het voorjaar van 2017 komen we bij u terug met de diverse alternatieven die er zijn voor dit fietspad en de keuze voor een voorkeurstracé voor dit traject.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Er is een uitgebreid en intensief participatietraject georganiseerd, waarbij belanghebbenden en bewoners van Paddepoel en Selwerd zijn betrokken bij de aan te leggen fietspaden in Paddepoel en Selwerd. Er zijn acht bijeenkomsten georganiseerd in juni van dit jaar. Op 21 september jl. is een algehele terugkoppeling georganiseerd voor alle inwoners van Selwerd, Paddepoel, Tuinwijk en een deel van de Stadhouderslaan. Ook belangenorganisaties zoals de Fietsersbond, de RUG, de Hanzehogeschool en Kuub, voor de toekomstige bewoners van de Zonwoningen, zijn uitgenodigd. De bewoners zijn uitgenodigd per brief. Via de Groninger Gezinsbode en de gemeentelijke website is de bijeenkomst van 21 september jl. aangekondigd, dus ook gebruikers van de fietspaden en andere belangstellenden hebben hiervan kennis kunnen nemen. De middag- en avondbijeenkomst zijn in totaal door ongeveer 160 belangstellenden bezocht. Tijdens de terugkoppeling is de gehanteerde werkwijze uitgelegd en kon men kennis nemen van het inspiratiedocument waarin de ingebrachte wensen en commentaren zijn verwerkt.

De uiteindelijk overgebleven reële routevarianten hebben als basis gediend voor het vervolg en zijn getoetst aan de randvoorwaarden, beleidskaders en wet- en regelgeving. Het uitwerkingsdocument geeft de criteria waarop de wegging heeft plaatsgevonden.

Op 21 september hebben de mensen tijdens de bijeenkomst kunnen aangeven hoe zij het proces hebben ervaren. Onder de bezoekers was verwarring over gepresenteerde varianten uit het inspiratieboek: wat de ene groep had bedacht, vond een andere bezoeker absoluut niet goed. Tijdens de bijeenkomst is gesuggered dat uw raad opzettelijk onjuist wordt geïnformeerd door het gebruik van verouderde luchtfoto's als ondergrond. De door ons gebruikte luchtfoto's waren echter op het moment van productie het meest actueel. Deze luchtfoto's worden periodiek geactualiseerd. Op verzoek van bewoners worden de technische ontwerptekeningen als bijlage toegevoegd. Hierop zijn de bomen individueel gemerkt. Het gebruik van de luchtfoto's is vooral bedoeld om een aanduiding te geven van het gebied waarop het voorstel betrekking heeft en kunnen het best worden omschreven als artist impressions. Pas als het ontwerp is vastgesteld door het college, kan een BEA (bomeneffectanalyse) worden gemaakt. Die geeft de exacte impact weer van het ontwerp op bomen, ecologie en groen.

Financiële consequenties

Krediet

In het raadsbesluit van 29-10-2014 zijn de totale kosten voor de fietstrajecten bepaald op € 3.200.000 en € 300.000 voor aanvullende fietsparkeervoorzieningen op P+R terreinen. Van dat laatstgenoemde budget is inmiddels € 140.000 besteed aan extra en betere stallingsvoorzieningen op de P+R terreinen Haren, Hoogkerk en Kardinge. Daarmee is dit project afgerond. De verbetering en/of uitbreiding van fietsenstallingen op de overige P+R terreinen - Reitdiep, Meerstad en Euroborg - wordt meegenomen in de projecten 'kwaliteitsverbetering P+R terreinen', 'aanleg P+R terrein Reitdiep' en 'aanleg P+R terrein Meerstad'. We stellen daarom voor het restant van € 160.000 in te zetten als extra dekking voor de fietspaden in Paddepoel en Selwerd. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de beschikbaar gestelde kredieten.

Tabel: kredieten

Tracé	Raadsbesluit krediet	€
Fietspad NRW	Rb. 29-10-2014, nr. 7a	1.500.000
Fietspad Groningen-Sauwerd	Rb. 29-10-2014, nr. 7a	600.000
Slimme Routes Park Selwerd	Rb. 29-10-2014, nr. 7a	800.000
Totaal beschikbare middelen		2.900.000
Voorstel nog toe te wijzen extra dekking		
Restant budget fietsvoorzieningen P+R terreinen	Rb. 29-10-2014, nr. 7a	190.000
Reeds besteed budget fietsvoorzieningen P+R terreinen		-30.000
Totaal beschikbare middelen voor fietspaden		3.060.000

Kosten

Er is een raming gemaakt van het fietspad langs de noordelijke ringweg en het fietspad park Selwerd. Ook is inzichtelijk gemaakt welke risico's we financieel nog lopen. In het voorjaar komen we met de tracékeuze voor het fietspad langs het spoor inclusief kostenraming.

1. Fietspad langs de Noordelijke Ringweg

Geraamde kosten € 1.400.000 inclusief voorbereiding en toezicht en 10% onvoorzien.

Risico's:

1. Een deel van het voorkeurstracé voert mogelijk over een hoofdwaterleiding. De maximale kosten van eventuele vervanging worden geschat op € 1.600.000. Afhankelijk van de hoogte van het bedrag die het Waterbedrijf voor haar rekening neemt, zal de gemeentelijke bijdrage tussen € 400.000 en € 800.000 liggen. Bij de uitwerking van het ontwerp voor het fietspad langs de Noordelijke Ringweg zullen we zoveel mogelijk rekening houden met de waterleiding, zodat deze niet of zo min mogelijk vervangen hoeft te worden. Logischerwijs vervalt dan dit risico.
2. Extra maatregelen i.v.m. wateroverlast, bomencompensatie en eventuele vervuiling (pm)

2. Fietspad Park Selwerd

Geraamde kosten aanbesteding € 1.000.000 inclusief voorbereiding en toezicht en 10% onvoorzien.

Risico:

1. Extra maatregelen i.v.m. wateroverlast, bomencompensatie en eventuele vervuiling (pm)

Inmiddels zijn er ook al onderdelen van de trajecten uitgevoerd (o.a. verbeteren fietsdoorsteekje Kerklaan, aanleg fietsdoorsteek Aquamarijnstraat en verbeteren oversteek Pleiadenlaan). De kosten van deze onderdelen bedragen ca. € 600.000. Deze kosten maken geen onderdeel uit van de indicatieve ramingen die voor de tracés zijn opgesteld. Ook zijn er plankosten gemaakt. Deze zijn inmiddels opgelopen tot € 400.000 (waarvan circa 300.000 te maken heeft het participatietraject met de buurt).

Tenslotte moeten de geraamde risico's en het vervolgt traject naar de buurt tot en met de uitvoering nog worden benoemd. De kosten voor de risico's zijn op dit moment lastig te ramen. We hebben deze op dit moment nog niet geraamd maar wanneer deze optreden dan zullen we zoeken naar dekking binnen de Fietsstrategie (herprioritering). De plankosten voor het vervolgt traject worden ingeschat op € 300.000. Hierbij is ook rekening gehouden met externe kosten voor vervolgt participatietraject met de buurt.

Tabel: geraamde kosten

Tracé	alternatief	€
Fietspad NRW	350 cm, oorspronkelijk ontwerp	€ 1.400.000
Slimme Routes Park Selwerd	400 cm op huidig tracé	€ 1.000.000
<i>Subtotaal indicatief geraamde kosten tracés</i>		<i>€ 2.400.000</i>
Reeds uitgevoerde onderdelen		€ 600.000
Reeds gemaakte planontwikkelingskosten		€ 400.000
Geraamde planontwikkelingskosten		€ 300.000
Totaal		€ 3.700.000

Bedragen afgerond op € 100.000

De totale kosten voor de aanleg van het fietspad langs de Noordelijke Ringweg en Park Selwerd worden geraamd op € 3,7 miljoen. Hierbij is geen rekening gehouden met het verplaatsen of vervangen van een deel van de waterleiding of andere hierboven benoemde risico's. In de komende maanden gaan we het ontwerp verder uitwerken tot een definitief ontwerp en wordt er gekeken of het ontwerp zo is aan te passen dat de waterleiding kan blijven liggen.

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.

Dekking

Voor de aanleg van de drie fietspaden samen is in 2014 € 2.900.000 krediet beschikbaar gesteld. Wij stellen voor om het krediet dat oorspronkelijk bedoeld was voor het fietspad langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd (gedeelte Pegasusstraat-Kerklaan) nu beschikbaar te stellen voor de aanleg van de fietspaden door Park Selwerd en langs de Noordelijke Ringweg. De kosten voor de aanleg van het fietspad langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd (gedeelte Pegasusstraat-Kerklaan) worden dan onderdeel van het budget dat vanaf 2018 beschikbaar is voor de aanleg van het gedeelte van dit fietspad tussen station Groningen Noord en de Walfridusbrug. In het uitvoeringsprogramma van de Fietsstrategie is hiervoor € 165.000 structureel beschikbaar vanaf 2018 (project 2.3.5).

Ook stellen we voor het resterende budget dat beschikbaar is gesteld voor de fietsvoorzieningen P+R terreinen in te zetten voor de fietspaden (€ 160.000). Daarmee is het budget nog niet voldoende om de fietspaden aan te kunnen leggen. Er resteert nog een tekort van € 640.000. In de meerjarenbegroting is met ingang van 2015 structureel € 2 miljoen gereserveerd voor het onderdeel 'Verplaatsen'. Vanwege verschuivingen binnen de jaarschijven resteert er op dit moment € 640.000. We stellen voor om deze middelen in te zetten voor de fietspaden langs de Noordelijke Ringweg en door Park Selwerd. Het betreft hier :

- Restant 265.000,- uit 'experimenten verkeersgedrag';
- Restant 300.000,- uit uitvoeringsprogramma Fietsstrategie;
- Restant 75.000,- uit kleine verkeersmaatregelen.

Tabel: voorstel te wijzigen krediet

	Raadsbesluit krediet	€
<i>Reeds beschikbare middelen:</i>		
Fietspad NRW-extra beleidsmiddelen bereikbaarheid	Rb. 29-10-2014, nr. 7a	1.500.000
Slimme Routes Park Selwerd- extra beleidsmiddelen bereikbaarheid	Rb. 29-10-2014, nr. 7a	800.000
Fietspad Groningen-Sauwerd-extra beleidsmiddelen bereikbaarheid	Rb. 29-10-2014, nr. 7a	600.000
Totaal beschikbare middelen		2.900.000
<i>Voorstel nog toe te wijzen/te verschuiven dekking:</i>		
Fietspad Groningen-Sauwerd- extra beleidsmiddelen bereikbaarheid		-600.000
Extra beleidsmiddelen bereikbaarheid tbv Fietspad NRW+Slimme Routes Park Selwerd	voorliggend Rb	600.000
Restant budget fietsvoorzieningen P+R terreinen- extra beleidsmiddelen bereikbaarheid	Rb. 29-10-2014, nr. 7a	160.000
Experimenten verkeersgedrag 2016	voorliggend Rb	265.000
Uitvoeringsprogramma fietsstrategie 2016	voorliggend Rb	300.000
Kleine Verkeersmaatregelen 2016	voorliggend Rb	75.000
Totaal beschikbare middelen voor fietspaden		3.700.000

Inclusief de gemaakte kosten voor fietsvoorzieningen P+R terreinen, komt het totale krediet uit op € 3.840.000,-. Bij de tracékeuze voor het fietspad langs het spoor Groningen-Sauwerd zal in het voorjaar 2017 tevens de dekking worden aangegeven voor dit laatste tracé.

Wijziging Besluit Begroting en Verantwoording

Als gevolg van gewijzigde financiële regelgeving (Besluit Begroting en Verantwoording) dienen investeringen met maatschappelijk nut met ingang van 2017 geactiveerd te worden. Tot 2017 hebben gemeenten hierin nog een keuze. De investeringen die onderwerp zijn van dit raadsvoorstel moeten geactiveerd worden na afronding van de investering. Dit houdt in dat het bedrag onder activa op de balans geplaatst wordt, en jaarlijks afgeschreven wordt, in plaats van het direct volledig als kosten op te nemen. De jaarlijkse afschrijvings- en rentelasten (kapitaallasten) maken onderdeel uit van de begroting. Indien voor de dekking van de jaarlijkse kapitaallasten een incidenteel bedrag beschikbaar is, zoals in dit voorstel het geval is, dienen deze incidentele middelen te worden opgenomen in een reserve. Vanuit een jaarlijkse onttrekking uit deze reserve worden de kapitaallasten jaarlijks gedekt. We zijn momenteel bezig hiervoor een beleidslijn te ontwikkelen. Na vaststelling van deze beleidslijn zullen we de incidentele dekking in dit raadsvoorstel conform de beleidslijn verwerken.

Begrotingswijziging Investerings 2016

Fietspaden Paddepoel en Selwerd

Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling (O&U)
Titel Raads- / Collegevoorstel	Fietspaden Paddepoel en Selwerd
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad
Incidenteel / Structureel	I
Looptijd	2016 t/m 2018
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	750	750	0
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				750	750	0

Vervolg

Nadat u de voorkeursvarianten voor de fietspaden langs de Noordelijke Ringweg en door Park Selwerd inclusief de fietsoversteek Eikenlaan hebt vastgesteld, worden deze uitgewerkt tot een definitief ontwerp met een bijbehorende bomeneffectanalyse (BEA). In het voorjaar van 2017 wordt dit aan u voorgelegd. Om de voortgang van de verschillende projecten te waarborgen, is het mogelijk dat de uitvoering in delen wordt voorbereid en uitgevoerd. Eventuele procedures hoeven dan geen vertraging te betekenen voor de totale aanleg.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter den Oudsten', written over a horizontal line.

de burgemeester,
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter Teesink', written over a horizontal line.

de secretaris,
Peter Teesink