

Raadsvoorstel



Onderwerp **Voorlopig Ontwerp en Bomen Effect Analyse Suikerzijderoute**
Steller/telnr. Gerd Boerema/ 14050 Bijlagen 4

Classificatie Openbaar Geheim

Vertrouwelijk

Portefeuillehouder

Van der Schaaf

Raadscommissie

Langetermijn agenda (LTA)
Raad

LTA ja: Maand Jaar
LTA nee: Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit

- I. het voorlopig ontwerp voor de Suikerzijderoute vast te stellen;
- II. het beeldkwaliteitssplan voor de Suikerzijderoute vast te stellen;
- III. kennis te nemen van de bomen effect analyse Suikerzijderoute;
- IV. de kosten voor de realisatie van de Suikerzijderoute te bepalen op € 14.500.000,-- euro;
- V. hiervoor een uitvoeringskrediet ter beschikking te stellen van € 13.000.000,--, samen met het reeds beschikbare voorbereidingskrediet van € 1.500.000,-- komt het totaal beschikbare krediet hiermee op € 14.500.000,--;
- VI. deze kosten te dekken uit de hiervoor eerder beschikbaar gestelde structurele SIF middelen Suiker;
- VII. de begroting 2021 op programmaniveau te wijzigen.

Samenvatting

De Suikerzijderoute wordt dé langzaam verkeer verbinding vanuit de binnenstad naar de Suikerzijde. De afstand vanaf het voorterrein naar de Grote Markt is slechts twee kilometer. De Suikerzijderoute passeert ongelijkvloers het spoor naar Roodeschool en de Westelijke Ringweg. Voor fietsers en voetgangers ontstaat er hierbij een comfortabele en sociaal vriendelijke route.

We leggen de lat op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid, natuur inclusief bouwen en ecologie in het bijzonder, erg hoog. Deze ambities komen nadrukkelijk terug in het bijgevoegde voorlopig ontwerp en het beeldkwaliteitsplan.

De eerste werkzaamheden staan gepland voor komend najaar waarbij we voornemens zijn om kabels en leidingen te gaan verleggen, de bodem te saneren en archeologische werkzaamheden uit te voeren. Medio/eind 2022 kan dan gestart worden met de bouw van de Suikerzijderoute. De openstelling van de Suikerzijderoute is gepland eind 2023/begin 2024.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

De komende jaren willen we het voormalige suikerfabriek terrein, nu De Suikerzijde geheten, ontwikkelen tot een levendig nieuw stadsdeel met ruimte voor groen en water, ecologie en duurzaam ruimtegebruik. Onder meer ambities op het gebied van leefkwaliteit staan centraal. We zetten in op een veelzijdig en gevarieerd stadsleven en we willen voorbereid zijn op de veranderingen van het klimaat. Belangrijke pijlers zijn dat we gezond en veilig en duurzaam leven en we een groene gemeente houden en maken.

De Suikerzijde ligt aan de westkant van stad, langs de spoorlijn Groningen Leeuwarden, op steenworp afstand van de binnenstad. De Suikerzijde wordt een stadsdeel met 5.000 woningen, uiteenlopende/diverse voorzieningen en werkgelegenheid. De openbare ruimte kenmerkt zich door verschillende pleinen, veel groen en verblijfsruimte aan het water.

Om onze duurzaamheidsambities kracht bij te zetten is het noodzakelijk om De Suikerzijde op een comfortabele wijze te ontsluiten voor al het langzame verkeer. De langzaam verkeer verbinding Suikerzijde gaat hierin voorzien en wordt in feite dé Suikerzijderoute naar de binnenstad. De Suikerzijderoute wordt, naast de realisatie van de natuurcompensatie, één van de eerste fysieke projecten van de Suikerzijde. Met de realisatie van de Suikerzijderoute wordt de loop/fietsafstand vanaf het voorterrein naar de Grote Markt nog slechts 2 kilometer.

We kiezen er voor om de Suikerzijderoute nu al te realiseren zodat deze nieuwe verbinding een aanjager wordt voor de verdere ontwikkeling van zowel het voorterrein als het achterliggende gebied waar de eerste woningen en voorzieningen worden gerealiseerd. Immers, de eerste woningen worden volgens de planning al in 2023/2024 gebouwd. Voor potentiële kopers/huurders kan de Suikerzijderoute een extra aanleiding zijn om hier te gaan wonen.

We hebben bij de realisatie van het (tijdelijke) fietspad langs de Kolendrift in de praktijk gezien hoe belangrijk een goede langzaam verkeer verbinding voor de ontwikkeling van het Ebbingekwartier is geweest. We zien eenzelfde rol voor de Suikerzijderoute weg gelegd.

Daarnaast zorgt de Suikerzijderoute er ook voor dat de huidige (tijdelijke) voorzieningen en woningen op het voorterrein een adequate en veilige verbinding met de binnenstad krijgt. Vanwege het (grote) hoogteverschil van de onderdoorgang ten hoogte van de studentenwoningen (Sugarhome) kunnen studenten per trap de Suikerzijderoute bereiken. Vanwege de beperkte ruimte en het grote hoogteverschil wordt de trap niet voorzien van een fietsgoot. Alleen deze fietsers dienen zo'n 275 meter om te fietsen om de Suikerzijderoute te bereiken.



Dit raadsvoorstel voorziet in de eerste fase van de realisatie van de Suikerzijderoute. Het gaat hierbij om een verbinding tussen de Admiraal de Ruyterlaan en het voorterrein waarbij zowel het spoor naar Roodeschool, als de westelijke ringweg ongelijkvloers wordt gepasseerd. Op termijn zal de Suikerzijderoute aansluiten op de fietspaden richting Hoogkerk alsmede de fietssnelweg Groningen – Leek.

Kader

Directe aanleiding voor de Suikerzijderoute is de ontwikkeling van de Suikerzijde tot een gebied met daarin onder meer 5.000 woningen en bijbehorende voorzieningen. Een dergelijke gebiedsontwikkeling dient voor het langzame verkeer op een comfortabele wijze te worden ontsloten, te meer omdat wij langzame verkeer zo goed mogelijk willen stimuleren dan wel faciliteren.

De realisatie van de Suikerzijderoute maakt onder meer deel van de (nieuwe) mobiliteitsvisie en de Next City. Daarnaast wordt er invulling gegeven aan het groenplan Vitamine G, natuur inclusief bouwen en de Greendeal Duurzaam GWW 2.0. Ook wordt voldaan aan de 1% kunstregeling zoals uw raad die in 2020 heeft vastgesteld.

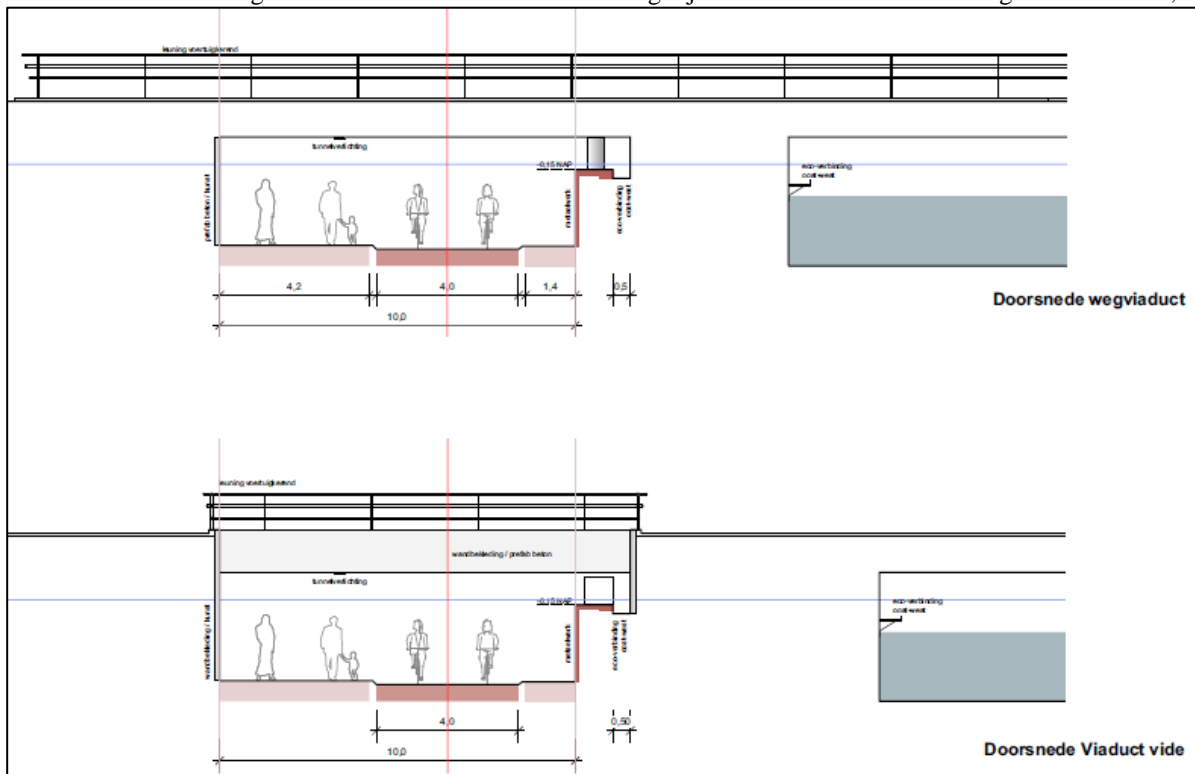
Argumenten en afwegingen

Het ontwerp

De Suikerzijderoute wordt dé entree voor het langzame verkeer naar de Suikerzijde. Hierdoor het is noodzakelijk dat er een kwalitatief hoogwaardige verbinding wordt gerealiseerd. Voor de Suikerzijderoute is een voorlopig ontwerp opgesteld die door de aannemer verder zal worden uitgewerkt. Deze werkwijze komt overeen met de planvorming zoals we dat ook bij de onderdoorgang Paterswoldseweg hebben gedaan. Het voorlopig ontwerp is opgenomen in de bijlagen 1 (situatieschets) en 2 (profielen). Van het voorlopig ontwerp zijn ook 3d animaties gemaakt. De animatie op ooghoogte van de fietser kunt u zien op: <https://youtu.be/O3f8uWDfhFM>. Een drone animatie kunt u zien op: <https://youtu.be/0b7qw8U6WqE>. Verder is een beeldkwaliteitsplan opgesteld waarin is beschreven op welke wijze invulling wordt gegeven aan een kwalitatief hoogwaardige verbinding. Het beeldkwaliteitsplan is in bijlage 3 opgenomen.

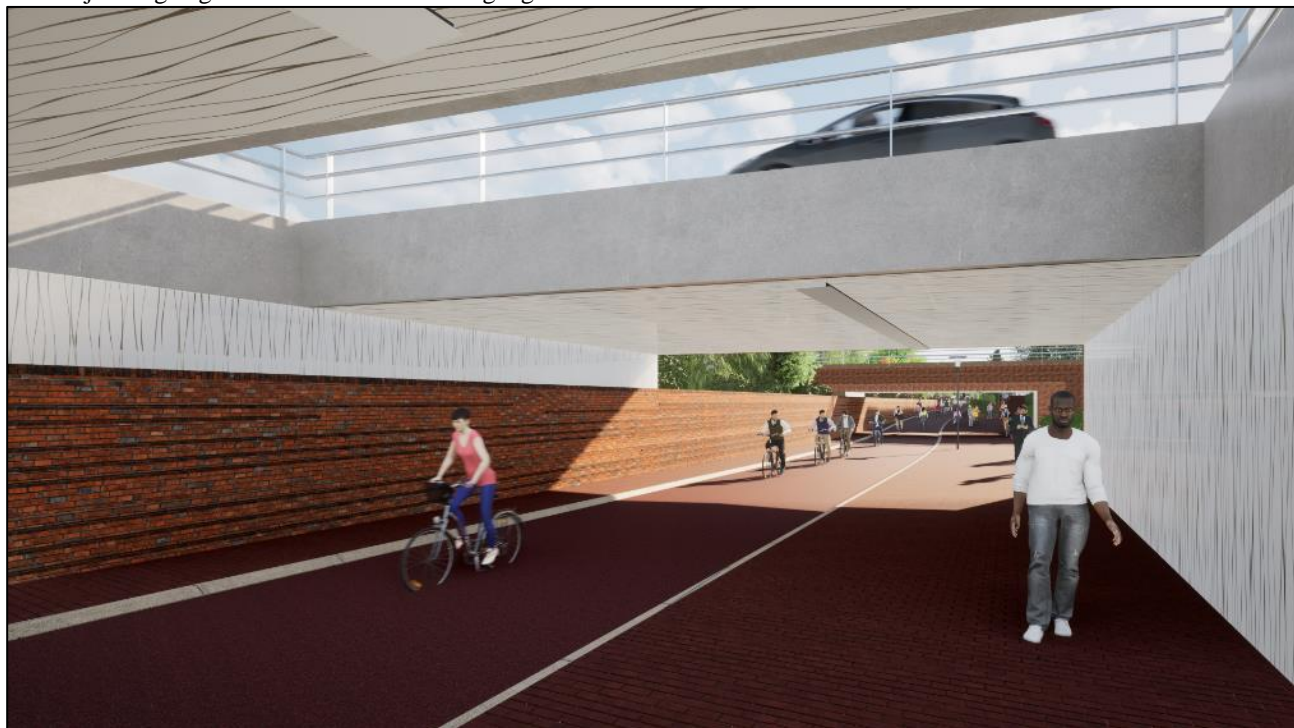
Functionaliteit

De Suikerzijderoute zal gaan bestaan uit een 4 meter breed fietspad geflankeerd door een voetpad van tenminste 1.80 breed op maaiveldniveau. In de lager gelegen onderdoorgang is aan beide zijden een voetpad aanwezig. Zie ook de onderstaande afbeelding. Om het fietsers zo comfortabel mogelijk te maken worden de hellingen maximaal 2,5%.



Sociale veiligheid

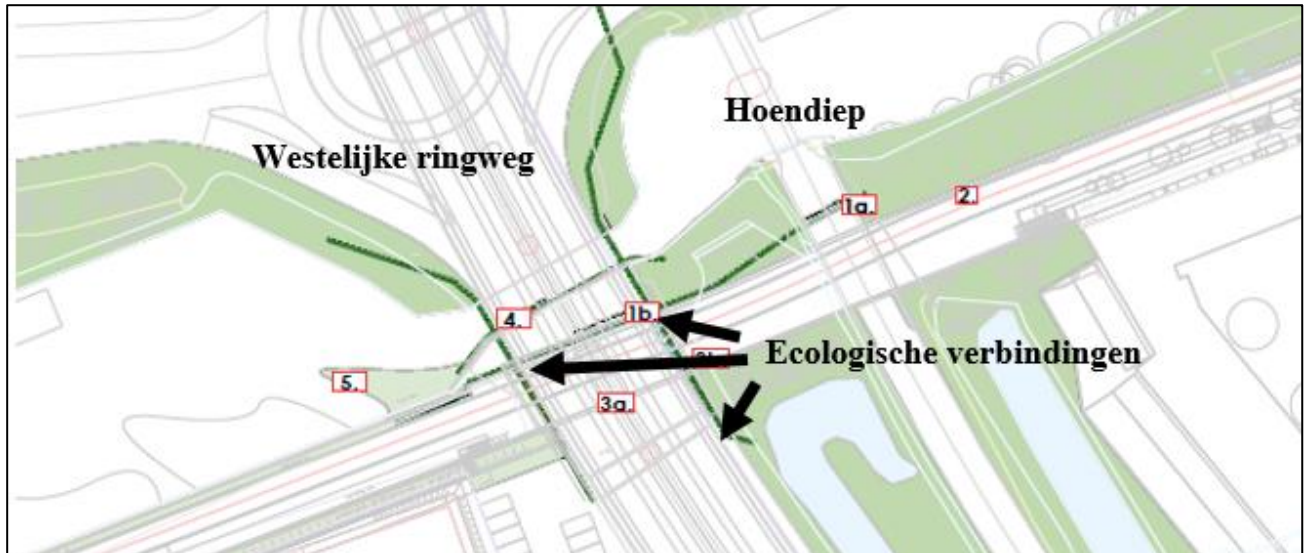
Bij de realisatie van onderdoorgang is het creëren van zoveel mogelijk sociale veiligheid een zeer belangrijk uitgangspunt geweest. Vooral om deze reden hebben we er voor gekozen om de onderdoorgang zo breed mogelijk te maken. Met een breedte van 10 meter ontstaat er voldoende ‘lucht’. Verder zorgen we er voor dat er goed zicht op de onderdoorgang is. Daarnaast zorgt een vide (zie de volgende afbeelding) in de onderdoorgang ten hoogte van de Westelijke ringweg er voor dat de onderdoorgang visueel korter wordt.



De dicht op de Suikerzijderoute staande woningen (Westerwal en de tijdelijke bebouwing voorterrein Suikerzijde) zorgen bovendien voor een soort van toezicht. Ook draagt de gerichte verlichting langs de gehele route bij aan een gevoel van veiligheid.

Ecologie en bomen

De realisatie van de Suikerzijderoute geeft ons de kans om de ecologische kwaliteiten van het gebied nadrukkelijk te verbeteren en de Suikerzijde ook ecologisch te verbinden met de Zeeheldenbuurt. We gaan faunapassages realiseren onder het spoor naar Roodeschool en de Westelijke ringweg door. Daarnaast worden ook de parallelrijbanen van de Westelijke ringweg voorzien van faunapassages. Hierdoor ontstaat er in feite een ecologisch ‘kruispunt’. Zie ook de volgende afbeelding.



Naast de realisatie van de faunapassages zal het groen tussen het Hoendiep en de Suikerzijderoute van ecologisch hoogwaardig groen worden voorzien. Voor het zover is, is het helaas nodig om een deel van de bestaande beplanting te vervangen door nieuwe beplanting. Uit wortelonderzoek is naar voren gekomen dat veel boomwortels door een hoge grondwaterstand zijn afgestorven. Het gaat hierbij om veelal spontaan gegroeide bomen die er al vele jaren staan en waaraan geen onderhoud is verricht. De bomen staan op grond dat de gemeente onlangs van de projectontwikkelaar Westerwal heeft aangekocht. Daarnaast is er werkruimte nodig om onder meer het spoordek te kunnen bouwen en het nieuwe spoordek te kunnen plaatsen. Het spoordek moet zo dicht mogelijk bij het bestaande spoor gebouwd worden. Vanwege de aanwezigheid van de (nieuwe) Westerwal woningen en de tijdelijke bebouwing op het voorterrein zijn er geen andere geschikte werkterreinen beschikbaar.

Het gaat in totaal om 8 vergunningplichtige bomen, waaronder 1 monumentale en 2 potentieel monumentale bomen. Ondanks de geringe toekomstwaarde is het groen wel beeldbepalend. Ook is het nodig om 284 m² houtopstand te verwijderen. Het groen maakt deel uit van de Stedelijke Ecologische Structuur. In overleg met de boomdeskundigen en ecoloog wordt voorgesteld om de bomen te vellen en in de groenstrook nieuwe duurzame bomen terug te planten. Daarnaast worden als onderhoudsmaatregel nog 20 slechte/dode bomen geveld vanwege de veiligheid. Meer informatie is opgenomen in de Bomen Effect Analyse (bijlage 4). Zoals onze beleidsregels dat voorschrijven zal er ten minste 1 op 1 (op stamdikte) worden herbeplant. Het gaat hierbij om 27 compensatie-bomen. Bomen die als onderhoudsmaatregel worden verwijderd, worden 1 op 1 gecompenseerd. In totaal worden er langs de Suikerzijderoute ten minste 47 nieuwe bomen en 284 m² nieuwe houtopstand geplant. De locatie van deze bomen wordt nog uitgewerkt in een concreet beplantingsplan. Ondanks de kap resulteert dit in de onderstaande parkachtige uitstraling van het gebied.



Verder is het noodzakelijk om tussen het spoor en de Westelijke ringweg de huidige groenstrook tijdelijk als werkterrein in te richten. Dit werkterrein wordt dan aangesloten op de parallelrijbaan van de Westelijke Ringweg. Met dit tijdelijke werkterrein kunnen veel transporten (en daarmee overlast) door de Zeeheldenbuurt worden voorkomen. Daarnaast is deze ruimte nodig om de werkzaamheden aan het spoor te kunnen uitvoeren. Uiteraard wordt na de bouw van de Suikerzijderoute de groenstrook weer in de oorspronkelijk staat terug gebracht met ten minste de huidige ecologische kwaliteiten.

Natuur inclusief bouwen

In het ontwerp hebben we ook rekening gehouden met natuur inclusief bouwen. In de kademuren worden voorzieningen opgenomen waardoor er muurplanten kunnen groeien. Ook in de wanden van de onderdoorgang komen plekken waar muurvegetatie zich kan ontwikkelen. Verder gaan we onder meer vleermuis- en vogelvoorzieningen (zie onderstaande afbeelding) plaatsen.



Duurzaamheid

Met de ondertekening van de Greendeal Duurzaam GWW 2.0. (Grond, Weg- en Waterbouw) in 2017 wordt duurzaamheid (nog) nadrukkelijker mee genomen in de planvorming. Ook bij de planvorming voor de Suikerzijderoute is aan de hand van het ambitieweb Duurzaam GWW invulling gegeven aan duurzaamheid. Het gaat hierbij onder meer om de onderstaande duurzaamheidsaspecten:

- Toepassen zuinige en vleermuisvriendelijke LED verlichting.
- Het uitdagen van de aannemer om de Suikerzijderoute zo duurzaam mogelijk te bouwen. Onder meer door toepassen van Dubocalc waardoor de aannemer zo veel mogelijk uitstootvrije machines gaan gebruiken.
- Het toepassen van lokaal geproduceerde bakstenen.
- Zo kort mogelijke transportroutes (o.a. door realisatie van een werkterrein direct naast de ringweg).
- Het toevoegen van ecologische kwaliteiten (zie ook onder de kopjes natuur inclusief bouwen en ecologie).
- Beleefbaar maken van het Hoendiep.
- Oever beplanten met (water zuiverende) beplanting.
- Hoogwaardig materiaal gebruik.
- Beleefbaar maken van de cultuur historische kwaliteiten van het gebied.
- Realiseren van sport/spel aanleidingen in de groenstrook langs het Hoendiep.
- Invulling geven aan de Eetbare Stad door aanplant van fruitbomen.
- Van de aannemer een ‘minder hinder’ plan eisen.

Kunstopdracht

Samen met kunstpunt Groningen zijn we een kunstopdracht aan het formuleren waarbij we een relatie gaan leggen met de cultuur historische en ecologische kwaliteiten van het gebied en mogelijk sport & spel.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Betrokken organisaties/stakeholders

De afgelopen periode is het (concept) voorlopig ontwerp voor de Suikerzijderoute, digitaal, besproken met alle bewonersorganisaties van de omliggende wijken. Het gaat hierbij onder meer om de Zeeheldenbuurt en de Schilderswijk/Kostverloren. Bovendien is het ontwerp besproken in de klankbordgroep Suikerzijde met daarin vertegenwoordigers van onder meer de wijken Hoogkerk, De Held/Gravenburg en Vinkhuizen.

Daarnaast is het voorlopig ontwerp besproken met de eigenaren van de woonboten die aan de zuidzijde van het Hoendiep liggen. Ook hebben de bewoners in de directe nabijheid van het project de gelegenheid gekregen om op het ontwerp te reageren. Verder zijn er overleggen geweest met de Fietsersbond en de werkgroep Toegankelijk Groningen.

Opbrengst overleg met bewonersorganisaties en andere stakeholders

Uit het overleg met de bewonersorganisatie Zeeheldenbuurt is naar voren gekomen dat er in de wijk behoefte is aan meer sport en spel aanleidingen. Wij zien kans om in de groenstrook langs het Hoendiep hieraan invulling te geven. We onderzoeken of dit in combinatie met een kunstopdracht kan.

De bewonersorganisatie Schilderswijk/Kostverloren vraagt aandacht voor de verkeersveiligheid vanaf de Suikerzijderoute richting de binnenstad. Het gaat hierbij om de oversteken met Hoendiep, de Friesestraatweg en de 'vierkante' rotonde bij de A-weg. Voor de oversteek met het Hoendiep is een zogenaamde kruispuntanalyse uitgevoerd, waarbij gekeken is of het aantal van circa 15.000 fietsers voldoende gelegenheid heeft om veilig oversteken bij het aantal auto's wat er rijdt. Het blijkt dat ook in de spits er voldoende 'hiaten' in het autoverkeer zijn om veilig over te steken. In de spits rijden hier circa 1.000 auto's per uur. Pas bij 2.000 auto's per uur ontstaat er een situatie dat er onvoldoende hiaten zijn om over te steken. In het programma verkeer en vervoer is een aanpassing van de kruising Hoendiep/Friesestraatweg opgenomen waarbij de verkeersveiligheid wordt vergroot. In de Next City is opgenomen dat de Suikerzijderoute op termijn aan de zuidzijde van het Hoendiep wordt doorgetrokken naar de eerdere genoemde 'vierkante' rotonde. Dat is het moment voor aanpassing van deze rotonde.

Op verzoek van de Fietsersbond hebben we een voetgangersoversteek vanuit de groenstrook Hoendiep naar de woningen Westerwal verschoven en voor beter overzicht gezorgd. Dit omdat fietsers en voetgangers (met name spelende kinderen) slecht zicht op elkaar hebben, vanwege de kademuur. Bij met name snellere fietsers zou dat verkeersonveilige situaties kunnen opleveren. Met de ontwerp-aanpassing hebben we een veiliger oversteek gecreëerd. Verder vraagt de Fietsersbond aandacht voor de aansluiting van de Suikerzijderoute op het achtergelegen Suikerzijdeterrein. Dit nemen we mee in de nadere uitwerking voor het vervolg van de Suikerzijderoute.

De eigenaren van de woonboten aan de zuidzijde van het Hoendiep willen graag dat de Suikerzijderoute met groen wordt afgeschermd van hun woonboten. Ook dit verzoek hebben we opgenomen in het voorlopig ontwerp, waarbij we het fietspad een klein beetje hebben verschoven.

Conclusie

Gelet op de gemaakte opmerkingen en verbetertips van de bewonersorganisaties en andere stakeholders concluderen wij dat er groot draagvlak voor de realisatie van de Suikerzijderoute is. Zonder uitzondering ziet iedere gesproken stakeholder de meerwaarde van deze nieuwe verbinding naar de Suikerzijde.

Financiële consequenties

Voor deze fietsverbinding is in de begroting 2019 een bedrag van € 10 miljoen beschikbaar gesteld in de reserve SIF. Deze middelen zijn bij de begroting 2020 geruild tegen structureel beschikbare middelen (en incidenteel ingeleverd ten behoeve van de knelpunten in de begroting omdat deze verbinding er nog niet lag). De eerste € 10 miljoen komen ten laste van het aldus toegekende budget. Het meerdere, de kapitaallasten over de investering van € 4,5 miljoen, komt ten laste van de structureel beschikbaar gestelde middelen ten behoeve van de inrichting van de openbare ruimte in en rond de Suiker. Hiervoor zijn structurele middelen beschikbaar gesteld die een totaal investeringsvolume van € 100 miljoen. mogelijk maken, de € 4,5 miljoen, die de fietsverbinding meer kost dan de eerdere zeer globale raming past binnen deze middelen.

De Suikerzijderoute vergt een hogere investering dan we in 2016 hadden voorzien en we in het SIF hebben opgenomen. Dit wordt onder meer veroorzaakt door de onderstaande facetten:

- Indexering bouwkosten van 2016 naar prijspeil 2021.
- Voor het vergroten van de sociale veiligheid is de onderdoorgang 3 meter breder geworden (van 7 naar 10 meter).
- De onderdoorgang ligt erg dicht langs de bestaande spoorbrug Hoendiep. Om zettingen te voorkomen stelt ProRail de eis dat het spoor in de directe nabijheid van de onderdoorgang in de spoorbrug wordt voorzien van zettingsvrije (beton)platen.
- De onderdoorgang ligt erg dicht langs de bestaande duikers parallelwegen Westelijke Ringweg waardoor plaatselijk nieuwe constructies nodig zijn.
- De huidige damwanden aan de Suikerzijde zijn niet sterk genoeg voor de nieuwe verbinding en moeten worden vervangen.
- Aan beide zijden van de onderdoorgang staat inmiddels bebouwing erg dicht bij de Suikerzijderoute. Dit was in 2016 niet voorzien. Hierdoor zijn duurdere bouwmethoden nodig.
- Tijdelijke maatregelen die nodig zijn om de woningen Westerwal langs de Suikerzijderoute tijdens de bouw voor bewoners bereikbaar te houden.
- Er was nog niet gerekend met de kosten voor trein vrije perioden (kosten voor trein vervangend busvervoer).
- De 1% kunstregeling die uw raad heeft vastgesteld.
- De realisatie van de groenambities zoals die in Vitamine G zijn vastgesteld. Het gaat hierbij onder meer om de realisatie van spoor- en westelijke ringweg passerende faunapassages.
- Kosten realisatie van werkterreinen en het ontzien van de Zeeheldenbuurt van bouwverkeer.
- Verwerving van gronden voor de Suikerzijderoute.

De totale kapitaallasten van de investering van € 14,5 miljoen zullen op basis van de uitgangspunten van de begroting 2022 580 duizend euro bedragen, bestaande uit 362.500 euro afschrijvingen over 40 jaar en 217.500 euro rente, op basis van 1,5%. Omdat deze middelen reeds beschikbaar zijn in de begroting vergt dit geen wijziging, de vaststelling van het krediet leidt tot onderstaande begrotingswijziging:

Begrotingswijziging Investerings 2021						
Krediet Suikerzijderoute						
Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling					
Titel Raads- / Collegevoorstel	Krediet Suikerzijderoute					
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad					
Incidenteel / Structureel	I					
Looptijd	2021-2022					
Soort wijziging	Investering					
Financiële begrotingswijziging						<i>Bedragen x 1.000 euro</i>
Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren
07. Verkeer	07.1 Fiets	SO Ontwikkeling en Uitv	I	13.000	0	13.000
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				13.000	0	13.000

Overigens laten wij nadrukkelijk de mogelijkheid open dat de gemeente in de toekomst een bijdrage voor deze verbinding ontvangt vanuit de grondexploitatie, omdat deze echter nog niet is vastgesteld kan hier op dit moment geen rekening mee worden gehouden voor vaststelling van het krediet. Mogelijk verwerken wij dit in een toekomstige actualisatie van dit krediet. Eveneens van belang is dat de middelen ten behoeve van de Suiker(zijderoute) beschikbaar zijn in programma 2, economische ontwikkeling en de kapitaallasten zullen optreden in programma 7, verkeer. Zodra hiertoe de noodzaak ontstaat zullen wij de middelen in het juiste (deel)programma verwerken.

Risicoreservering

Binnen de gehanteerde ramingssystematiek (probabilistische raming) wordt op dit moment rekening gehouden met een risico reservering van circa 22% van de voorziene kosten over de gehele projectkosten. Dit is een percentage dat iets hoger is dan andere (spoor) onderdoorgangen in de ontwerpfase, waarbij ProRail opdrachtgever is. Bij de Suikerzijderoute is de gemeente overigens de opdrachtgever. We gaan van een iets hogere risicoreservering uit omdat er gebouwd wordt op een zeer complexe locatie (zie ook onder kopje *overige consequenties*). In de raming is geen rekening gehouden met marktwerking.

Overige consequenties

Planologie

De Suikerzijderoute is planologisch grotendeels al verankerd in de betreffende bestemmingsplannen en een uitwerkingsplan (Westerwal). Uitzondering is het (kleine) gedeelte van de verbinding wat onder het spoor ligt. Op deze locatie gaan we de functie 'langzaam verkeer' toevoegen. Daarnaast is het nodig om de waterkerende functie nog te combineren met de functie 'langzaam verkeer'. Het waterschap Noorderzijlvest heeft hiervoor reeds goedkeuring gegeven. De functie 'langzaam verkeer' wordt via een uitgebreide WABO procedure toegevoegd. Hiervoor loopt al een procedure.

Grond

Alle grond die noodzakelijk is voor de Suikerzijderoute is inmiddels in eigendom van de gemeente. De grond ter hoogte van de nieuwe woonwijk Westerwal hebben we aangekocht van de ontwikkelaar. Uw raad heeft hiervoor reeds eerder een krediet ter beschikking gesteld. Enige grond dat niet in eigendom van de gemeente is, is het gedeelte dat onder het spoor ligt. Hiervoor sluiten we een objectovereenkomst met ProRail.

Complexe bouwlocatie

De bouw van de Suikerzijderoute is zeer complex vanwege de directe nabijheid van woningen en andere gebouwen. Daarnaast ligt de bouwlocatie ingeklemd tussen de Westelijke ringweg, het spoor met spoorbrug en het Hoendiep. Hierdoor is de bouwruimte erg beperkt. Aan de binnenstadzijde is de locatie alleen te bereiken door de Zeeheldenbuurt. Om overlast zo veel mogelijk te voorkomen, maken we een bouwterrein direct naast de Westelijke ringweg en maken we gebruik van een bouwkaavel op het voorterrein. Daarnaast proberen we zoveel mogelijk materiaal per boot aan te voeren. Er zijn dan alleen strikt noodzakelijke transporten door de Zeeheldenbuurt nodig.

Vervolg

Indien uw raad dit raadsvoorstel vaststelt gaan we na de zomervakantie starten met de aanbesteding van de Suikerzijderoute. Doordat we onder het spoor door gaan wordt de aanbesteding samen met ProRail voorbereid waarbij de gemeente de aanbestedende partij is. We verwachten dat deze aannemer medio/eind 2022 zal gaan starten met de uitvoering, waarbij er in het voorjaar en/of in de zomer van 2023 sprake zal zijn van twee zogenaamde Trein Vrije Periodes. Alleen op momenten dat er geen treinen rijden kunnen we de onderdoorgang ter plaatse van het spoor bouwen. Volgens de huidige planning wordt de Suikerzijderoute eind 2023/begin 2024 opgesteld.

Om uitvoeringsrisico's zo veel mogelijk te verkleinen willen we komend najaar al gaan starten met onder meer de plaatselijk benodigde bodemsanering, het verleggen van kabels en leidingen en archeologische werkzaamheden. Ook gaan we de werkterreinen alvast aanleggen.

De aanleg van de groenstrook langs het Hoendiep zal niet door de aannemer van de Suikerzijderoute worden gerealiseerd. Dit laten we door een gespecialiseerde groenaannemer uitvoeren. Dat zal naar verwachting in 2024 zijn. Mogelijk kunnen deze werkzaamheden gecombineerd worden met de eerder beschreven kunstopdracht.

Lange Termijn Agenda

Dit onderwerp is niet opgenomen op het LTA van uw raad.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.