
27 oktober 2015
Corr.nr. 2015-02869, VV
Zaaknr. 556741

Nummer 70/2015

Voordracht van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen betreffende de realisatie van de Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer (realisatiebesluit)

1. Samenvatting

In deze voordracht stellen wij u voor een realisatiebesluit te nemen voor de Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer.

Op 5 februari 2014 heeft u voor dit project een planuitwerkingsbesluit genomen (voordracht 69/2013). Hiermee bent u akkoord gegaan met de uitwerking van het voorkeursalternatief/maatregelenpakket dat bestaat uit drie delen:

- het opwaarderen van het fietspad op de Stadsweg;
- het beter aansluiten van de Stadsweg op de fietsstructuur in de stad en
- het verbeteren van de verkeersveiligheid op het fietspad langs de N360.

Dit maatregelenpakket hebben wij in de planuitwerkingsfase in een intensief traject samen met de omgeving verder uitgewerkt.

Wij doen u nu het voorstel om op de Stadsweg een Fietsroute Plus te realiseren van 3 meter breed, met - waar nodig - een landbouwpad van versterkte graszoden van 3,5 meter breed.

Daarnaast stellen wij u voor, om op basis van een nadere afweging in de planuitwerkingsfase, de doorsteek van het fietspad langs de N360 naar Midscheeps en de noordelijke aansluiting van de Stadsweg op de Stuurboordswal te laten vervallen. Voor de zuidelijke aansluiting van de Stadsweg op Midscheeps stellen wij u voor deze wel te realiseren.

Om de aanleg van dit project te kunnen realiseren, stellen wij voor om een realisatiebesluit te nemen en hiervoor een krediet van € 4.500.000,- (inclusief VAT en exclusief btw) beschikbaar te stellen.

Tot slot stellen wij u voor om in te stemmen met het structureel ophogen van het budget voor beheer en onderhoud als gevolg van areaaluitbreiding. Deze kosten zijn begroot op een jaarlijks bedrag van € 23.954,- en komen ten gunste van het Meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud provinciale infrastructuur 2013-2016. Eén en ander conform de regels die gelden voor areaaluitbreiding.

2. Doel en wettelijke grondslag

Deze voordracht heeft tot doel om u te informeren over de planuitwerkingsfase van het project Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer en wij verzoeken u een realisatiebesluit te nemen.

De aanleiding voor het ontwikkelen van de Fietsroute Plus tussen Groningen en Ten Boer is de in december 2002 door Provinciale Staten van Groningen vastgestelde Beleidsnota Fiets en de twee daaruit volgende Actieplannen Fiets. De realisatie van de zogeheten Fietsroutes Plus vormt in deze beleidsnota een belangrijk speerpunt.

In 2011 heeft u een opnamebesluit genomen voor de Fietsroute Plus tussen Groningen en Ten Boer (voordracht 39/2011). Op 5 februari 2014 hebben uw Staten vervolgens op basis van onze voordracht een planuitwerkingsbesluit genomen (voordracht 69/2013).

Het doel van het project is tweeledig:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor (brom)fietzers en het verbeteren van de concurrentiepositie ten opzichte van de auto;
- De ambitie is om het aantal (brom)fietzers op de Fietsroutes Plus met minimaal 15% te laten groeien tot 2020. Dit is één van de subdoelstellingen van de Beleidsnota Fiets.

Conform de MIT-systematiek stellen wij u in deze voordracht voor een realisatiebesluit te nemen voor de Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer.

3. Procesbeschrijving en planning

Op 5 februari heeft u op basis van onze voordracht 69/2013 ingestemd met het voorkeursalternatief voor de Fietsroute Plus tussen Groningen en Ten Boer. Dit bestaat uit een maatregelenpakket met drie delen, namelijk:

- het opwaarderen van het fietspad op de Stadsweg;
- het beter aansluiten van de Stadsweg op de fietsstructuur in de stad en
- het verbeteren van de verkeersveiligheid op het fietspad langs de N360.

Voor de aansluiting van de Stadsweg op de fietsstructuur van de Stad is besloten om in de verkenningsfase nog geen keuze te maken voor een voorkeursalternatief (zie voordracht 69/2013), maar dit besluit door te schuiven naar de planuitwerkingsfase. Tijdens de behandeling in de Statencommissie Mobiliteit, Economie en Energie is opgeroepen om deze keuze gezamenlijk met de omgeving te maken. In deze voordracht gaan wij hier dieper op in. In de planuitwerkingsfase is het voorkeursalternatief samen met de omgeving uitgewerkt.

In de volgende, laatste fase van het project (de realisatiefase) kan waarschijnlijk vrij snel worden gestart met de uitvoering, omdat voor het gedeelte op de Stadsweg geen grondaankoop en bestemmingsplanprocedure nodig is. Alleen voor de realisatie van de vorktand zuid is meer tijd benodigd om de procedures te doorlopen.

4. Begroting

Het gevraagde krediet dat met dit besluit gepaard gaat, bedraagt € 4,5 miljoen. Dit bedrag is ruwweg onder te verdelen naar de volgende kostenposten:

- circa € 2,6 miljoen voor het opwaarderen van de Stadsweg;
- circa € 600.000,- voor de Zuidelijke Vorktand om zo beter aan te sluiten op de fietsstructuur in de stad;
- circa € 300.000,- voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op het fietspad langs de N360;
- € 657.000,- aan VAT.

Het restant bestaat onder andere uit kostenposten zoals het realiseren van een schuilvoorziening, het treffen van ecologische maatregelen en het treffen van maatregelen voor de hagedrukgasleiding die in de lengterichting in de Stadsweg ligt.

Dekking

Bij aanvang van het project werd nog uitgegaan van een substantiële bijdrage vanuit de Regio Groningen-Assen (RGA). De gemeentelijke bijdragen zouden dan deel uitmaken van de cofinanciering vanuit de RGA. Deze optie is komen te vervallen met het vaststellen van het geactualiseerde meerjarenuitvoeringsprogramma van de Regio Groningen-Assen. In dit kader zijn nu geen middelen beschikbaar voor Fietsroutes Plus.

De met de realisatie gemoeide kosten kunnen grotendeels worden gedekt uit de in de begroting voor het thema *Mobiliteit en infrastructuur* beschikbare middelen. Dit thema valt binnen het programma *Bereikbaar Groningen*.

Voor de realisatie van de Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer is bij de voordracht voor de planuitwerking (69/2013) € 2 miljoen gereserveerd uit het MIT en hebben wij rekening gehouden met € 2 miljoen in het kader van BDU-Sparen.

Wij stellen voor om - zoals in de begroting 2016 besloten - de nog resterende € 0,5 miljoen voor 50% te dekken uit het bovengenoemde BDU-Sparen en de overige 50% ten laste van de Planning investeringen 2015-2018, onderdeel cofinanciering Bereikbaar Groningen, te brengen.

Overdracht van beheer en onderhoud

Voor het beheer en onderhoud moeten extra financiële middelen beschikbaar worden gesteld. De aanleg van de Fietsroute Plus van Groningen naar Ten Boer betekent immers een areaaluitbreiding en daarmee ook een toename van de beheer- en onderhoudskosten. Deze kosten zijn begroot op een jaarlijks bedrag van € 23.954,- per jaar en komen ten gunste van het Meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud provinciale infrastructuur 2013-2016. Eén en ander conform de regels die gelden voor areaaluitbreiding. In dit bedrag is het ecologisch beheer van de route verdisconteerd.

De Stadsweg is deels in eigendom van de gemeente Ten Boer en deels van de gemeente Groningen. De insteek is om het beheer en onderhoud van de nieuwe fietsverbinding door deze gemeenten te laten uitvoeren. Volgens het huidige beleid is het beheer en onderhoud van fietspaden, die duidelijk bij de naast gelegen provinciale weg liggen en die geen lokale functie hebben, een taak van de provincie. Daarbij geldt dat de toekomstige fietsverbinding door de landerijen loopt en buiten het beheergebied van de provinciale wegen ligt. Het is daarom ons inziens legitiem om beheer en onderhoud over te dragen aan de gemeenten. Hierover hebben constructieve gesprekken plaatsgevonden en zijn afspraken gemaakt over een overdracht. De colleges van de gemeenten worden verzocht deze afspraken schriftelijk te bevestigen.

Kosten voorbereiding en toezicht

Via voordracht 41/2011 heeft u ingestemd met ons voorstel de extra benodigde capaciteit in het kader van de uitvoering van RSP- en MIT-projecten te dekken door hiervoor middelen aan de projectbudgetten te onttrekken, de zogeheten kosten voorbereiding en toezicht. Hiervoor is een werkwijze in het leven geroepen en zijn de capaciteitskredieten geïntroduceerd.

Voor het voorliggende project leidt deze werkwijze tot een voeding van de capaciteitskredieten van € 657.000,-, waarvan € 513.000,- ten gunste van het capaciteitskrediet realisatiefase (capaciteitskrediet realisatie € 456.570,-/capaciteitskrediet ondersteuning € 56.430,-) en € 144.000,- ten gunste van het capaciteitskrediet planuitwerkingsfase.

In voordracht 2013 nr. 69, het planuitwerkingsbesluit voor het voorkeursalternatief van de Fietsrouteplus Groningen-Ten Boer, is uitgegaan van een voeding van het capaciteitskrediet ten gunste van de planuitwerkingsfase ad € 128.000,-. Hierin is echter uitgegaan van een projectbudget van € 4 miljoen in plaats van € 4,5 miljoen. Conform voordracht 2011 nr. 41 vindt er daarom een verrekening plaats ten gunste van het capaciteitskrediet planuitwerkingsfase.

5. Inspraak/participatie

Het voorkeursalternatief is samen met de omgeving tot stand gekomen. Er is een interactief proces in gang gezet waarbij door gebruikers, bewoners en belanghebbenden samen met adviseurs van de gemeenten Groningen en Ten Boer en de provincie is nagedacht over de Fietsroute Plus. Er is onder andere een fietsenquête gehouden en er zijn workshops en inloopbijeenkomsten georganiseerd voor belangenorganisaties, frequente fietsers, aanwonenden en grondeigenaren. Daarnaast zijn er aparte overleggen gevoerd met verschillende natuurorganisaties (Natuurmonumenten, Landschapsbeheer Groningen, Agrarische Natuurvereniging Ons Belang en de Mycologisch werkgroep Groningen). De grootste groep gebruikers (scholieren) is geraadpleegd door een gerichte actie op de Stadsweg en een werksessie op het Stadslyceum (voorheen Werkman College) in Groningen. Per onderdeel van het plan (opwaardering Stadsweg en aansluiting Stadsweg op fietsstructuur stad) wordt nader ingegaan op het proces en het draagvlak.

Tijdens (en na afloop van) de inloopbijeenkomst op 22 april 2015 konden alle aanwezigen een officiële reactie achterlaten op de plannen. Deze reacties zijn verzameld in de Nota Reacties en Commentaar (bijgevoegd bij deze voordracht) en voorzien van commentaar van de projectgroep.

6. Nadere toelichting

Zoals reeds beschreven bestond het maatregelenpakket dat u op 5 februari 2015 heeft vastgesteld uit drie delen, namelijk:

- het opwaarderen van het fietspad op de Stadsweg;
- het beter aansluiten van de Stadsweg op de fietsstructuur in de stad en
- het verbeteren van de verkeersveiligheid op het fietspad langs de N360.

Deze drie onderdelen worden hieronder toegelicht. Daarnaast wordt toegelicht welke overige maatregelen voorgesteld worden. Per onderdeel wordt kort beschreven wat het voorstel is, welk proces is doorlopen en in hoeverre het voorstel draagvlak¹ heeft.

De realisatie van de Fietsroute Pluskwaliteit op de Stadsweg betekent een aanzienlijke kwaliteitsverbetering voor fietsers tussen Groningen en Ten Boer. De route wordt ook nu al - ondanks de zeer beperkte breedte - door 600 fietsers per etmaal gebruikt. Met het betonfietspad van 3 meter breed ontstaat een snel, goed, veilig en fraai gelegen alternatief voor de route langs de N360 (dit alternatief gaat daarbij uit van een zogenaamde corridor-benadering, want de route langs de N360 blijft onverkort gehandhaafd). De aantakking van de route met de realisatie van de zuidelijke vorktand op Midscheeps in de stad Groningen zorgt voor een veiliger en sneller alternatief naar het centrum van Groningen. Daarnaast zullen we door middel van een campagne zoals de 'Slimme Route naar Zernike' van de gemeente Groningen nog extra fietsers verleiden gebruik te maken van deze sterk verbeterde route.

Opwaarderen van de Stadsweg tot Fietsroute Plus

De Stadsweg is een sinds de Middeleeuwen gebruikte handelsroute die sterk varieert qua breedte (tussen 7,3 en 10,5 meter breed). De weg heeft een cultuurhistorische waarde die is gelegen in het eeuwenoude (ondergrondse) kleiprofiel en het feit dat de ruimte tussen beide sloten optisch nog grotendeels onverhard is. Het bestaande fietspad bestaat uit betonplaten van ongeveer 1,2 meter breed en biedt fietsers dus weinig kwaliteit. Elkaar passeren is nauwelijks mogelijk. Het gedeelte naast het fietspad wordt op dit moment, net als in de toekomst, gebruikt door landbouwverkeer.

Daarnaast hebben wij op en in de omgeving van de Stadsweg te maken met verschillende belangrijke ecologische waarden, waaronder de aanwezigheid van wasplaten (een groep paddenstoelen). De soorten in deze groep zijn over het algemeen zeer zeldzaam en uniek in Nederland. Deze ecologische waarden vormen een knelpunt bij de opwaardering van de Stadsweg tot Fietsroute Plus.

Deze belangen hebben een rol gespeeld bij het uitwerken van het voorkeursalternatief. Helaas is het niet mogelijk om aan alle belangen evenveel tegemoet te komen. Het voorstel en de gevolgen voor de verschillende belangen beschrijven wij hieronder. In bijlage 2 wordt beschreven welke alternatieve oplossingen wij hebben onderzocht en waarom onderstaande oplossing de voorkeur heeft.

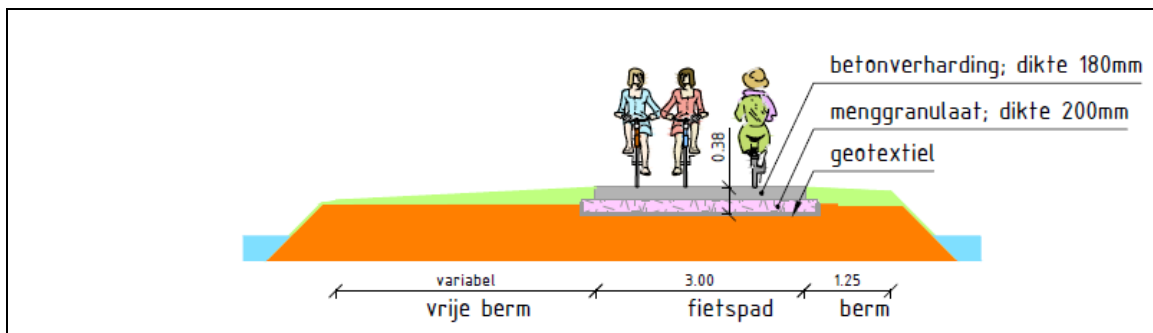
Het voorstel

Afhankelijk van de breedte van de Stadsweg en het gebruik door landbouwvoertuigen stellen wij globaal twee principeprofielen voor:

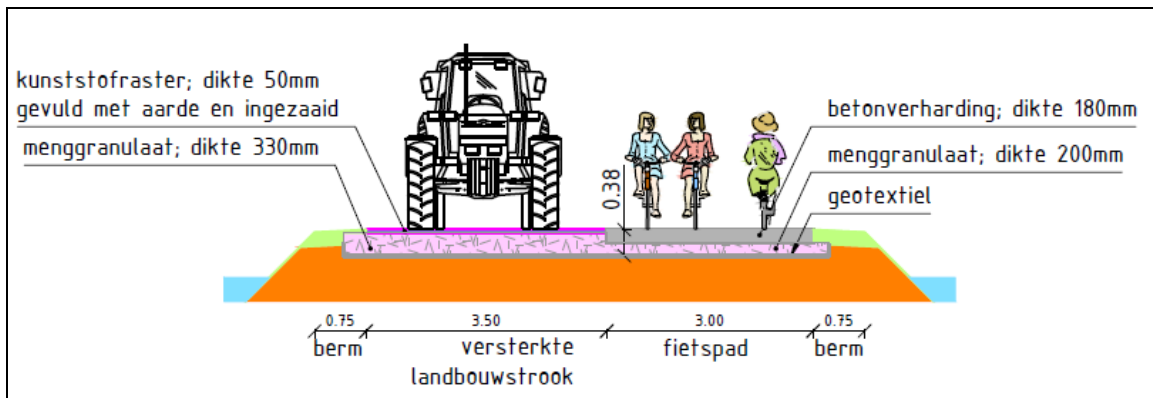
- een profiel met alleen een Fietsroute Plus van 3,0 meter breed en daar waar nodig,
- een profiel met een Fietsroute Plus van 3,0 meter breed en een landbouwpad van versterkte graszoden van 3,5 meter breed;

Bromfietsers zullen - net als in de huidige situatie - niet worden toegestaan op de Stadsweg. Bromfietsers tussen Ten Boer en Groningen zullen dus gebruik moeten maken van het fietspad langs de Rijksweg N360.

¹ Het door ons beschreven draagvlak meten wij af aan de reacties die wij hebben ontvangen. Daarbij moet worden aangetekend dat voorstanders zich veelal niet laten horen



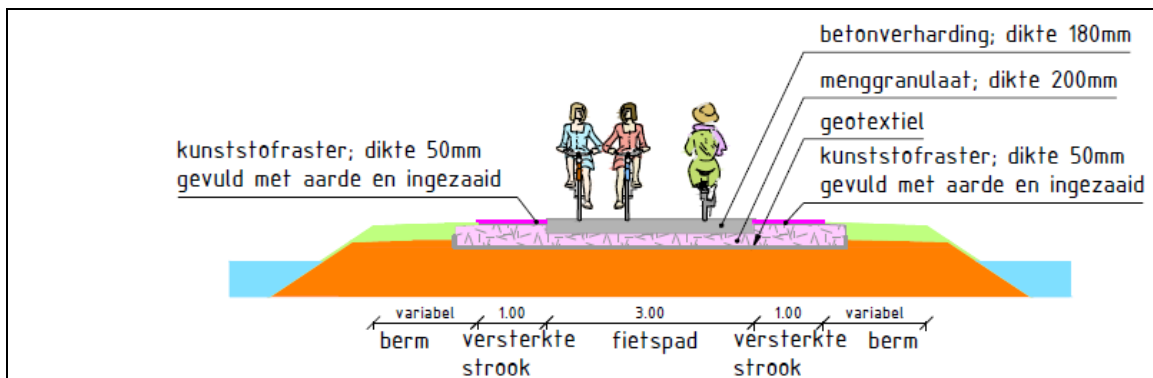
Profiel met alleen een Fietsroute Plus



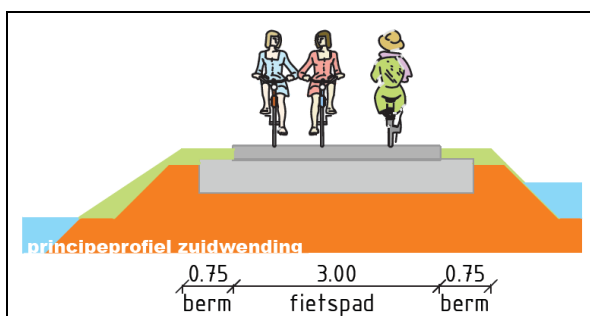
Profiel met een Fietsroute Plus en een landbouwpad

Naast bovenstaande profielen zijn er twee gedeelten (van in totaal circa 450 meter) waar - net als in de huidige situatie - sprake is van menging met overig verkeer. Op deze wegvakken stellen wij de volgende profielen voor:

- een profiel met een Fietsroute Plus (beton) van 3,0 meter breed met waar mogelijk aan beide zijden stroken van versterkte graszoden van 1,0 meter breed;
- een profiel met een Fietsroute Plus (beton) van 3,0 meter breed met aan beide zijden een berm van 0,75 centimeter.



Gemengd profiel 1



Gemengd profiel 2

Op bijgevoegde tekeningen kunt u precies zien op welke delen van de Stadsweg wij welk profiel voorstellen.

Gevolgen voor de fietsers

De realisatie van de Fietsroute Pluskwaliteit op de Stadsweg betekent - door de breedte van 3 meter - een aanzienlijke kwaliteitsverbetering voor fietsers tussen Groningen en Ten Boer. Over een lengte van ongeveer 450m zal er, net als nu, sprake zijn van menging van het fietsverkeer met gemotoriseerd, danwel landbouwverkeer (vanwege de aanwezigheid van enkele huizen en de bereikbaarheid van landbouwpercelen). Daarnaast kan het voorkomen dat brede landbouwvoertuigen op het allersmalste deel van de Stadsweg (smaller dan 8 meter) met één wiel over het fietspad rijden (totale lengte: circa 125 meter). Voor de menging met het landbouwverkeer geldt dat de inschatting is dat dit zeer sporadisch zal voorkomen (tijdens een specifiek deel van het jaar en niet tijdens de hele dag), waardoor dit maar zeer beperkt ten koste van de kwaliteit gaat die wij de fietsers willen bieden.

Gevolgen voor het landbouwverkeer

De landbouwers in het gebied hebben aangegeven ernstige problemen te voorzien met de berijdbaarheid van de Stadsweg op het moment dat er een Fietsroute Plus van 3 meter breed gerealiseerd is. De landbouwers verwachten dat ze bij slecht weer niet langer kunnen versporen² en dat hierdoor de berijdbaarheid van de Stadsweg onacceptabel slecht wordt. Deze mening delen wij, gelet op de beperkte breedte van de Stadsweg. Op de gedeelten van de Stadsweg waar landbouwverkeer rijdt, wordt daarom een landbouwpad van 3,5 meter breed van versterkte graszoden aangelegd. Naar onze mening gaan de landbouwers er met deze voorziening op vooruit ten opzichte van de huidige situatie. De landbouwers denken hier anders over.



Voorbeeld toepassing versterkte graszoden

In het proces hebben wij verschillende andere oplossingen onderzocht, waaronder manieren om de hoeveelheid landbouwverkeer op de Stadsweg terug te dringen of zelfs uit te sluiten. De optie kavelruil is niet haalbaar gebleken. Ook het realiseren van een alternatieve ontsluiting van de percelen (in de vorm van betonpaden op de gronden van de landbouwers) is niet voor alle agrariërs haalbaar c.q. bespreekbaar gebleken. Uiteindelijk is met één landbouwer een principeovereenstemming bereikt om een landbouwpad op zijn eigen perceel te realiseren van circa 500 meter lang. Dit dient nog schriftelijk te worden vastgelegd, zodat deze afspraken geëffectueerd kunnen worden. Hierdoor hoeft op één van de smalste gedeelten van de Stadsweg (ter hoogte van het Ten Boersterbos) geen landbouwpad van versterkte graszoden gerealiseerd te worden. Anders is hier sprake van landbouwverkeer dat met één wiel over het fietspad rijdt.

Recent is nog een aanvullend onderzoek gedaan naar de mogelijkheden die het gesloten verklaren van de Stadsweg voor landbouwverkeer biedt. Uitkomst hiervan is dat dit zowel juridisch als financieel een niet begaanbare weg is.

In de realisatiefase zullen wij onze oren en ogen open houden voor ontwikkelingen die kavelruil - en daarmee het terugdringen van landbouwverkeer op de Stadsweg - toch nog mogelijk maken. Het budget van € 4,5 miljoen is dan taakstellend.

Gevolgen voor de cultuurhistorische waarde en de ruimtelijke kwaliteit

Wat betreft de cultuurhistorische kwaliteit van de Stadsweg kan opgemerkt worden dat 'meer (half)verharding' automatisch 'meer aantasting' betekent. Een belangrijke kwaliteit van de Stadsweg is immers het feit dat het profiel optisch nog grotendeels onverhard en oorspronkelijk is. Door de uitvoering van het landbouwpad met een kunststofraster waar gras doorheen groeit, behoudt de Stadsweg voor het grootste gedeelte haar groene uitstraling.

² Versporen is het kiezen van een ander spoor i.v.m. het berijdbaar houden van het tracé

Daarnaast kent de Stadsweg, zoals reeds beschreven, nog een eeuwenoud (ondergronds) kleiprofiel. Deze zal met het aanleggen van de Fietsroute Plus grotendeels intact blijven, omdat de ondergrond voor grote delen van de Stadsweg niet méér verstoord wordt dan in de huidige ondergrond al het geval is.

Gevolgen voor de natuurwaarden

Met de voorliggende keuze valt, vanwege de beperkte breedte van de Stadsweg met haar verschillende functies, niet te vermijden dat er ecologische waarden aangetast worden. Wij nemen maatregelen om dit zoveel mogelijk te voorkomen.

De hoogste ecologische waarden zijn na onderzoek voornamelijk in een deel van de noordberm van de Stadsweg aangetroffen in de vorm van bloemrijke bermen met diverse paddenstoelensoorten, die kenmerkend zijn voor oude, ongestoorde bermen. Daarbij zijn soorten van de groep wasplaten, die landelijk zeldzaam zijn. Verdeeld over de Stadsweg zijn er drie concentraties. Deze wasplaten staan op de Rode Lijst. Vanaf de inwerkingtreding van de nieuwe Wet Natuurbescherming komend voorjaar, worden deze soorten streng beschermd. Op grond hiervan nemen wij de volgende maatregelen om ervoor te zorgen dat zo veel mogelijk wasplaten behouden kunnen blijven:

- Verplaatsing van het fietspad van de noordkant naar de zuidkant van de Stadsweg. Dit zorgt ervoor dat wij de waardevolle noordberm van de Stadsweg maximaal kunnen sparen.
- Uit bodemonderzoek door adviesbureau Grontmij is gebleken dat de bodemgesteldheid van de Stadsweg beter is dan verwacht en dat de fundering van het fietspad en het landbouwpad minder diep hoeft dan in eerste instantie nodig leek. Hierdoor blijft het gedeelte dat afgegraven moet worden (zowel in het verticale als horizontale vlak) zo beperkt mogelijk³.
- Bomen die als gevolg van de aanleg van de Fietsroute Plus of het landbouwpad zullen sterven gaan we niet geheel verwijderen. Wij laten de stronken staan. Dit om te voorkomen dat er wasplaten verdwijnen als gevolg van het rooien van de stronken.
- Van het bestaande fietspad verwijderen wij om dezelfde reden alleen de bovenste laag.
- Om ervoor te zorgen dat er zo min mogelijk schade aan de wasplaten optreedt, wordt bij de realisatie een ecologisch protocol gehanteerd. Er wordt dus extra zorg besteed bij de uitvoering aan het zoveel mogelijk behouden van de wasplaten.

Voor het smalste gedeelte van de Stadsweg binnen de drie aanwezige concentraties van wasplaten geldt dat op basis van bovenstaande maatregelen minimaal circa één meter van de noordberm ongemoeid kan blijven. Omdat dit de minimale maat betreft kunnen op overige delen nog meer wasplaten behouden worden. Op basis van de huidige inzichten kunnen wij hiermee het grootste gedeelte van de wasplaten behouden.

De wasplaten zouden helemaal gespaard kunnen worden wanneer er geen landbouwpad over de Stadsweg hoeft te lopen. Dat is mogelijk wanneer het noodzakelijke landbouwverkeer door de aanliggende landerijen kan lopen. Dit is uitgebreid onderzocht, maar is niet haalbaar gebleken. Zoals al eerder genoemd, zullen wij, als er zich de komende tijd alsnog kansen voordoen, deze zeker serieus onderzoeken. Het budget van € 4,5 miljoen is dan taakstellend.

Omdat er - ook bij mycologen (paddenstoelenskundigen) - nog weinig bekend is over het effect van grootschalige werkzaamheden vlakbij de standplaats van wasplaten, valt niet helemaal uit te sluiten dat wasplaten verloren gaan. De enige manier waardoor zeker is dat alle wasplaten behouden blijven, is helemaal geen werkzaamheden uitvoeren op de Stadsweg. Terugvalopties bieden dus ook geen 100% garantie.

Er is nader onderzoek verricht naar aanwezige kraaiennesten, nesten van blauwe reigers en een buizerdnest. Wanneer wij de voorgestelde mitigerende maatregelen treffen (o.a. het planten van bosschages en werken buiten het broedseizoen) bestaat er geen noodzaak tot het aanvragen van een ontheffing voor het buizerdnest in het kader van de Flora-en Faunawet. Voor de kraaien geldt dat bij nadere inspectie alternatieve nestplaatsen zijn geïdentificeerd. Dat betekent dat de nesten niet jaarrond beschermd zijn. Kap van de nestbomen zou in principe kunnen zonder ontheffing en buiten het broedseizoen.

³ Op basis van een advies van Grontmij lijkt het mogelijk om maximaal 10 centimeter buiten de breedte van het fietspad en het landbouwpad te ontgraven.

Tot slot zien wij mogelijkheden om optredende schade te compenseren door het verwerklijken van een zo optimaal mogelijke ecologische inrichting van de Stadsweg. Deze inrichting bestaat uit:

- Een inrichting met hier en daar solitaire (besdragende) struiken/bomen. Te denken valt aan soorten als Meidoorn, Wilde Appel, Hondсроos, Vlier, Els of Lijsterbes. Deze inrichting is afgestemd op het belang dat dit gebied heeft voor zowel akker- als weidevogels. Daarom willen wij de Stadsweg niet te veel verdichten.
- Het inzaaien van de zuidberm, zodat er een schrale, natuurlijke, bloem- en kruidenrijke berm ontstaan. Daar profiteren o.a. bijen, vlinders en andere insecten van.
- Het inzaaien van het landbouwpad met een soort die goed tegen berijding kan, bijvoorbeeld de witte klaver.
- Voor de concrete inrichting van de Stadsweg maken we een groenplan. Dit is een van de onderdelen van het nog op te stellen integraal inrichtingsplan.

In de realisatiefase worden nog nadere afspraken gemaakt over het ecologische beheer van de bermen. De kosten die hiermee gemoeid zijn, zijn verdisconteerd in het budget beheer en onderhoud (zie paragraaf over beheer en onderhoud).

Proces en draagvlak

De Stadsweg is een historische route die een bijzondere waarde vertegenwoordigt. Vanaf de start van het project is de projectorganisatie gevraagd om dit unieke en eeuwenoude tracé in de onderzoeken mee te nemen. De grote voordelen voor de fietser en de verhoging van de gebruiks- en belevingswaarde van de Stadsweg en het positieve oordeel van het Kwaliteitsteam van de RGA waren doorslaggevend in de keuze om de Stadsweg als volwaardig alternatief mee te nemen in de verkenningsfase van het project.

In de verkenningsfase en vervolgens de planuitwerkingsfase is daarbij expliciet aandacht besteed aan aspecten als natuurwaarden, cultuurhistorie, landschap, landbouw en recreatie. In verhouding tot andere provinciale infrastructurele projecten zijn er voor dit project naar verhouding veel onderzoeken uitgevoerd en hebben er veel overleggen plaatsgevonden voor de voorbereiding en uitwerking van deze fietsroute. Niet alleen met de omgeving, maar ook met adviesbureaus met expertise op het gebied van bovengenoemde aspecten.

Over de inrichting van de Stadsweg hebben dus vele gesprekken plaatsgevonden, zowel met de landbouwers als met ecologen en mycologen. Zie hiervoor onder andere de bijlage met een overzicht van de overleggen/gesprekken (bijlage 3). Daarnaast zijn er onder andere onderzoeken gedaan naar de ecologie en de grondgesteldheid.

Ondanks de vele gesprekken en onderzoeken hebben de landbouwers aangegeven nog niet tevreden te zijn met de voorgestelde maatregelen. Ze vinden het landbouwpad van 3,5 meter te smal en maken zich zorgen over de constructie. De ecologen/mycologen waren van mening dat het plan een te grote negatieve impact heeft op met name de wasplaten. Hierbij moet de kanttekening worden gemaakt dat ten tijde van dit overleg de uitkomsten van het bodemonderzoek nog niet bekend waren (waarbij de wasplaten grotendeels behouden kunnen blijven) en dat de situatie negatiever leek dan het nu is. Tot slot heeft de Bond Heemschut aangegeven dat ze van mening zijn dat met de realisatie van een fietspad van 3 meter breed het karakter van de oude Stadsweg grotendeels zal verdwijnen.

In 2013 heeft het Kwaliteitsteam (van de Regio Groningen-Assen) een positief advies gegeven over de situering van de Fietsroute plus op de Stadsweg, juist omdat het een tracé is wat al eeuwen wordt gebruikt, en door het blijvende gebruik de verbinding ook in de toekomst gehandhaafd blijft.

Aansluiting op fietsstructuur Groningen

Op dit moment moeten fietsers die gebruik maken van de Stadsweg bij de Noorddijkerweg kiezen welke kant ze op gaan:

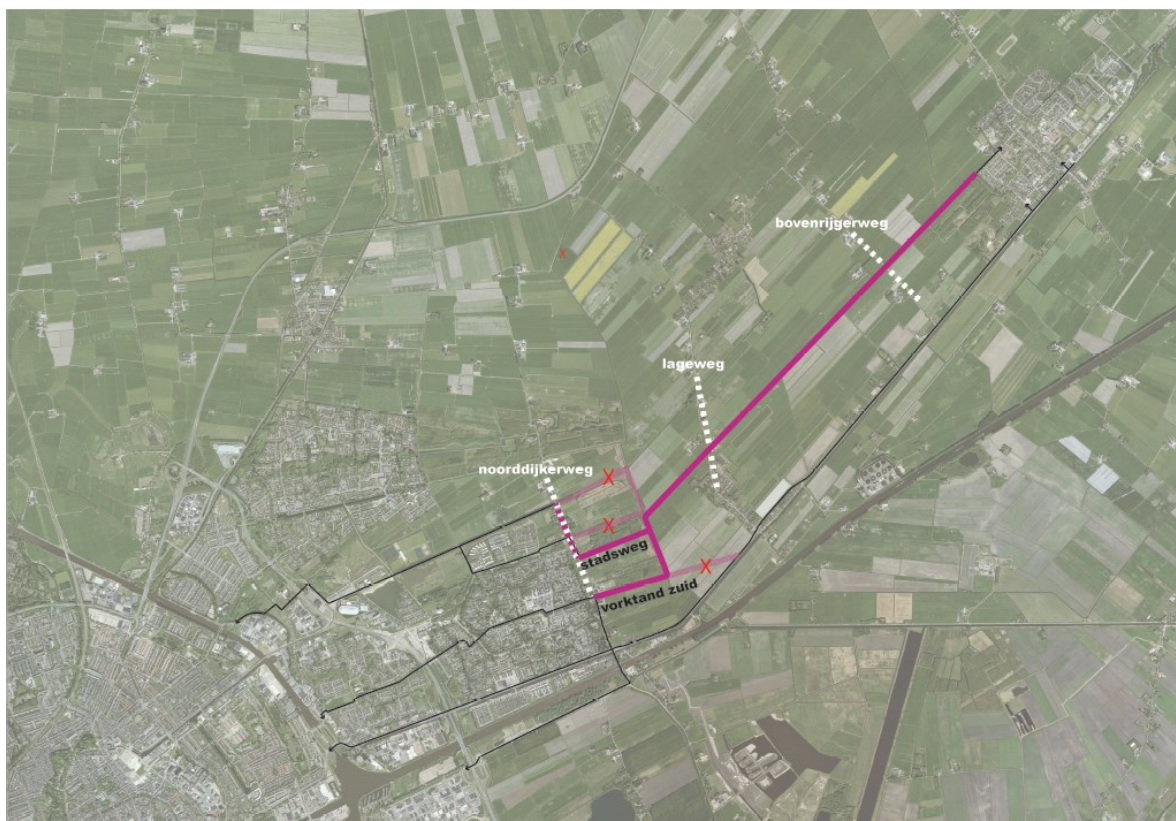
- Fietzers die naar het noorden en oosten van de stad moeten zullen veelal rechtsaf slaan en via de Noorddijkerweg en Stuurboordswal/Kardingermaar naar hun bestemming fietsen;
- Fietzers die naar het centrum en zuiden van de stad moeten zullen veelal linksaf slaan en via de Noorddijkerweg en Midscheeps naar hun bestemming fietsen;
- Fietzers die bestemming Lewenborg hebben, kunnen ook rechtdoor fietsen.

Op de Noorddijkerweg moeten fietsers zich mengen met het overige (landbouw)verkeer. Hoewel de verkeersintensiteit laag is, maakt de weg wel onderdeel uit van een relatief drukke stadse landbouwroute. Objectief gezien is de verkeersveiligheid goed. Er zijn echter wel veel meldingen over gevoelde onveiligheid op de Noorddijkerweg; er wordt te hard gereden en daarmee is de subjectieve veiligheid matig. Dit is ook een gevolg van het relatief smalle wegprofiel en de combinatie met ander (landbouw)verkeer. In de projectgroep zijn diverse opties om de Noorddijkerweg te verbeteren beschouwd en afgevalen.

Daarnaast voldoet dit gedeelte van de fietsroute niet aan de kwaliteitseisen van een Fietsroute Plus (met name de gewenste breedte van het fietspad en afstand tot autoverkeer kan hier niet behaald worden). De verwachting is gerechtvaardigd dat met het gereed komen van de ombouw van de Oostelijke Ringweg de verkeersintensiteit zal afnemen. Ook moet worden vermeld dat de Noorddijkerweg hoe dan ook een route zal blijven die door fietsers wordt gebruikt. Belangrijk is dat er een veilig alternatief bestaat. Vandaar dat is gezocht naar alternatieven voor de Noorddijkerweg. Zo is het denken over een alternatieve aansluiting in de vorm van een vorkstructuur ontstaan.

Bij het ontwikkelen van de vorktanden hebben wij ons laten leiden door:

- De aansluiting op Stuurboordswal en Midscheeps vanwege de goede kwaliteit;
- De directheid van de route en daarmee de kans om fietsers te verleiden de route te gebruiken;
- Het zoveel mogelijk vermijden van effecten op landbouwkundige bedrijfsvoering;
- Het zoveel mogelijk hanteren van bestaande doorsnijdingen;
- Het zo weinig mogelijk aantasten van natuurwaarden;
- Het landschap zo weinig mogelijk aantasten;
- Het zo veel mogelijk vermijden van gecombineerd gebruik door fietsers-wandelaars.



Overzicht voorkeursalternatief (en vervallen 'vorktanden' en 'doorsteek')

Wij stellen voor om geen noordelijke vorktand te realiseren, maar wel een zuidelijke vorktand. Hieronder wordt toegelicht waarom we dit voorstellen.

Vorktand noord

Voor de noordelijke vorktand zijn twee varianten ontwikkeld:

- Variant 1: vanaf de Stadsweg naar het Noorden langs de oostkant van de Zuidwending en vervolgens met een nieuw bruggetje aansluiten op het Elema's pad/Kardingermaar.

- Variant 2: ter hoogte van Stadsweg nummer 3 met een nieuw bruggetje over de Zuidwending en vervolgens langs de noordkant van het Bevrijdingsbos aansluiten op Stuurboordswal.

Wij stellen voor om variant 1 niet uit te voeren, vanwege:

- De lichte terugrijdende beweging die fietsers in dit geval moeten maken (en daarom het risico dat het fietspad niet wordt gebruikt);
- Aantasting van landbouwkundige waarden;
- Aantasting van natuurwaarden.

Wij stellen voor om variant 2 niet te realiseren, vanwege:

- Een gebrek aan draagvlak bij de natuurorganisaties (Natuurmonumenten en IVN) en de aanwonende bewoners van Stadsweg 1 en 3;
- In het ecologisch onderzoek dat verricht is, is geen sprake van belangrijke natuurwaarden in de zin van de Flora- en Faunawet. Wel is er sprake van andere natuurwaarden en het gebied heeft voor de toekomst veel potentie;

Fietsers die naar het noorden en oosten van de stad moeten zullen dus - net als nu - gebruik moeten maken van de Stadsweg en vervolgens een stukje Noorddijkerweg. Daarom gaan wij het gedeelte van de Stadsweg tussen de Zuidwending en de Noorddijkerweg ook verbeteren. Op dit gedeelte wordt ook een pad van 3 meter breed van beton gerealiseerd, met aan beide zijden een strook met versterkte graszoden van 0,5 meter breed.

Vorktand zuid

Voorgesteld wordt om de zuidelijke vorktand wel te realiseren. Het voorgestelde tracé loopt vanaf de Stadsweg over een bestaande dijk langs de Zuidwending. Het oostelijke talud van de dijk moet iets aangevuld worden, maar dit kan zonder aankoop van grond. Deze dijk is eigendom van het waterschap en wordt alleen gebruikt voor het onderhoud van de Zuidwending. Met het waterschap hebben we (ambtelijk) overeenstemming over de realisatie van een Fietsroute Plus op deze dijk.

Vervolgens wordt met een nieuw bruggetje over de Zuidwending aangesloten op een te realiseren fietspad dat langs het Edonbos loopt en rechtstreeks op het fietspad Midscheeps in Lewenborg aansluit. Het fietspad loopt op dit gedeelte over de grond van een particulier, waardoor voor dit gedeelte aankoop van grond nodig is. Ook dient er voor de vorktand zuid een bestemmingsplanprocedure doorlopen te worden.



Conceptontwerp van het nieuwe bruggetje over de Zuidwending

Tot slot gaan wij de kruising van de zuidelijke vorktand met de Noorddijkerweg vormgeven als voorrangskruising voor de fietsers. Door de Noorddijkerweg ter plaatse dusdanig te versmallen dat er maar één voertuig per keer langs kan en door het fietspad over de bestaande drempel te leggen, zijn wij van mening dat wij hier een verkeersveilige situatie creëren. In bijgevoegde tekening is te zien hoe het tracé loopt.



Vergelijkbare situatie Esserweg tussen Groningen en Haren (impressie)

Het nieuwe fietspad betekent een nieuwe doorsnijding van het gebied, maar door de situering langs de Zuidwending en de bestaande sloot langs de zuidkant van het Edonbos, blijft deze impact volgens ons beperkt. Daarnaast heeft het ecologisch onderzoek voor dit deel geen belemmeringen opgeleverd. Dit heeft ermee te maken dat wij om het beheersgebied van Natuurmonumenten heen gaan. IVN Groningen/Haren (onderdeel van de Natuur- en Milieufederatie) heeft in een brief zelfs aangegeven voorstander te zijn van de realisatie van de zuidelijke vorktand. Door de ligging van het fietspad op de oostelijke oever van de Zuidwending blijven de fietsers en de (recreatieve) wandelaars van elkaar gescheiden. Om de impact van de zuidelijke vorktand op de direct aanwonenden te beperken onderzoeken wij in de realisatiefase hoe wij het fietspad zo veel mogelijk aan het zicht kunnen onttrekken door middel van (erf)beplanting.

Proces en draagvlak

Aan het begin van de planuitwerkingsfase heeft een breed overleg plaatsgevonden over het nut en de noodzaak van de vorkstructuur. Vervolgens heeft een apart overleg plaatsgevonden over de noordelijke vorktand met een aantal natuurorganisaties en een apart overleg over de zuidelijke vorktand met een groep omwonenden.

Zowel voor wat betreft de noordelijke vorktand als de zuidelijke vorktand is het beeld dat de meeste bewoners van het gebied voorstander zijn van het laten vervallen van beide verbindingen. Voor wat betreft de zuidelijke vorktand is er een verschil in inzicht over de nut en noodzaak van de verbinding. De projectgroep ziet ten opzichte van de huidige situatie een duidelijk voordeel, maar de omwonenden zien deze meerwaarde niet.

Een deel van de betrokkenen heeft ons opgeroepen om het Boer Goensepad op te waarderen, in plaats van of in aanvulling op de opwaardering van de Stadsweg. Wij stellen u voor deze wens niet over te nemen, omdat onze inschatting is dat opwaardering van dit pad slechts zeer beperkt zal bijdragen aan onze doelstellingen 'meer fietsers en meer veiligheid'. Fietsroutes Plus worden gerealiseerd tussen plaatsen met aanzienlijke vervoersstromen, omdat daarmee het meeste effect op onze doelstellingen behaald wordt. De verbinding Thesinge-Groningen hoort niet tot deze hoofdverbindingen. Daarnaast maakt de verbinding geen onderdeel uit van een van de alternatieven voor de Fietsroute Plus, omdat het voor forensen en scholieren uit Ten Boer omfietsen is. Om die redenen valt deze verbinding buiten de scope van dit project.

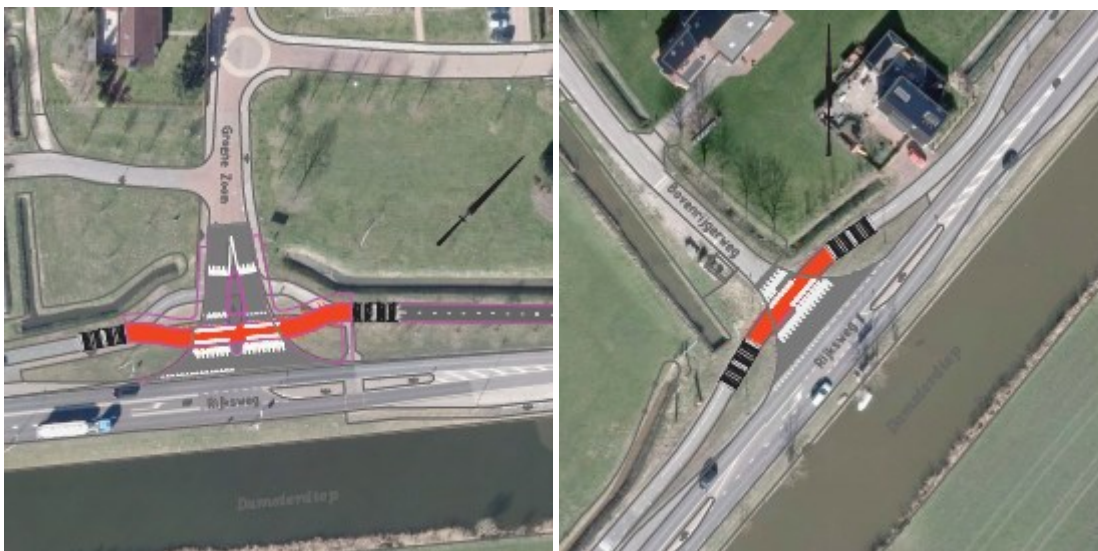


Situatietekening Boer Goensepad

Verkeersveiligheid N360

In de huidige situatie gebeuren er veel ongevallen op het fietspad langs de N360: de fietsroute is één van de vier meest onveilige provinciale fietspaden. Vandaar dat, naast het bieden van een volwaardig alternatief over de Stadsweg in de vorm van een Fietsroute Plus, het verbeteren van de verkeersveiligheid op dit fietspad onderdeel uit maakt van het vastgestelde maatregelenpakket. De volgende maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren worden voorgesteld:

- Aanpak kruising N360-Groene Zoom (Ten Boer): het kruisingsvlak wordt verkleind, het fietspad wordt op 6 meter van de N360 gelegd, het fietspad wordt beter geaccentueerd en bromfietsers worden afgeremd door middel van bromfietsdrempels (hetzelfde principe als de kruising N360-Dorpsweg).
- Aanpak kruising N360-Bovenrijgerweg: hetzelfde principe als de kruising N360-Groene Zoom.
- Aanpak kruising N360-Dorpsweg (Garmerwolde): de aanpak van deze kruising is al vastgesteld in het kader van de aanpak van de wegverbinding N360.
- Wachtijdvoorspellers bij drie verkeerslichten (kruisingen met de Borgweg, de Ruischerwaard en de Oostelijke Ringweg): de wachtijdvoorspellers zorgen ervoor dat er minder door rood licht gereden wordt en verhogen het comfort voor fietsers.



Ontwerp kruising Groene Zoom (links) en kruising Bovenrijgerweg

Doorsteek/shortcut

Onderdeel van het planuitwerkingsbesluit was de realisatie van een doorsteek van het fietspad langs de N360 naar het fietspad Midscheeps door Lewenborg. Hiermee zouden fietsers de vijf verkeerslichten in het fietspad langs de N360 in de stad kunnen vermijden. In de planuitwerkingsfase hebben wij de doorsteek samen met de omgeving verder uitgewerkt. De uitdaging hierbij was om een evenwicht te vinden tussen rechtstreeksheid (bepaalt mede het toekomstige gebruik) en een zorgvuldige inpassing.

Voorgesteld wordt om het idee van de doorsteek alsnog te laten vervallen. De belangrijkste argumenten hiervoor zijn:

- Er wordt niet aangesloten op de bestaande kenmerkende landschappelijke structuren en doet hier afbreuk aan;
- De doorsteek leidt tot een onwenselijke versnippering van het landschap;
- De landbouwkundige waarden van bedrijven worden ernstig aangetast;
- Er is geen zekerheid over gebruik van het alternatief, zeker waar de doorsteek geen rechte lijn vormt;

Overige maatregelen

Naast de realisatie van een Fietsroute Plus op de Stadsweg (inclusief zuidelijke vorktand) en verkeersveiligheidsmaatregelen op het fietspad langs de N360, stellen wij nog enkele kleine aanvullende maatregelen voor:

- Het comfortabeler maken van het fietspad langs de N360 tussen de Gaykingastraat en de Groene Zoom in Ten Boer: in de huidige situatie bestaat dit fietspad voor een groot gedeelte uit tegels. Daarnaast ondervinden de aanwonenden wateroverlast. Als onderdeel van het project 'wegverbinding N360' zullen wij - in overleg met de aanwonenden - uitwerken op welke manier dit het beste kan.
- Het realiseren van een schuilvoorziening bij het begin van de Stadsweg in Ten Boer. In de realisatiefase zal in overleg met de omwonenden, de vrijwilligersgroep Ten Boersterbos en Staatsbosbeheer bepaald worden wat de exacte locatie wordt en hoe de schuilvoorziening er uit komt te zien. Hieronder ziet u al een impressie van hoe het eruit zou kunnen zien.
- Het realiseren van een zo optimaal mogelijke ecologische inrichting van de Stadsweg: in de paragraaf 'opwaarderen van de Stadsweg tot Fietsroute Plus' staat al beschreven op welke manier we hier vorm aan willen geven op de Stadsweg. Daarnaast willen wij op het oost-westgedeelte van de zuidelijke vorktand een natuurvriendelijke oever realiseren langs de nieuwe sloot.
- Aan de westzijde van de Zuidwending loopt een ecologische verbindingszone. Daarom wordt de brug over de Zuidwending aan de westkant voorzien van een faunapassage in de vorm van een doorlopende oeverzone.
- Een (maai)beheer, onderhoud en inrichting van fiets- en landbouwpad en bermen, gericht op behoud en ontwikkeling van natuurwaarden.

- Gezamenlijk met het project 'Stadsweg, een drukbezochte route' (een initiatief van Landschapsbeheer Groningen en de Stichting Hoogeland op de Kaart) is mogelijk gemaakt dat de Stadsweg opgenomen wordt in de Route-app van Marketing Groningen.
- Verlichting: de Fietsroute Plus zal niet voorzien worden van verlichting. Alleen bij kruispunten en discontinuïteiten (zoals bochten en bruggen) zullen wij verlichting toepassen. Hierbij valt te denken aan lichtmasten, maar ook aan verlichting in de as van het wegdek. In de realisatiefase zullen wij dit verder uitwerken.
- Zwerfvuil: om een toename van zwerfvuil tegen te gaan zullen wij op een drietal plaatsen blikvangers plaatsen. In de realisatiefase bepalen wij de exacte plek. Waar nodig inventariseren wij de mogelijkheden voor aanvullende maatregelen.



Mogelijke locaties voor de schuilvoorziening bij het begin van de Stadsweg in Ten Boer



Conceptontwerp van de schuilvoorziening

7. Geheimhouding

Niet van toepassing.

8. Voorstel

Wij stellen u voor het in ontwerp bij deze voordracht gevoegde besluit vast te stellen.

Groningen, 27 oktober 2015.

Gedeputeerde Staten van Groningen:

M.J. van den Berg , voorzitter.

H.J. Bolding , secretaris.

Behandeld door: Greet Luursema en Rolf Dijkstra

Telefoonnummer: 050-316 4676 en 050-316 4163

e-mail: g.m.luursema@provinciegroningen.nl en r.dijkstra@provinciegroningen.nl

Bijlagen bij de voordracht

Nr.	Titel	Soort bijlage
1a	Ontwerp Fietsroute Plus deel 1	Tekening
1b	Ontwerp Fietsroute Plus deel 2	Tekening
1c	Ontwerp Fietsroute Plus deel 3	Tekening
1d	Ontwerp Fietsroute Plus deel 4	Tekening
1e	Dwarsprofielen 1	Tekening
1f	Dwarsprofielen 2	Tekening
2	Toelichting onderzochte terugvalopties inrichting Stadsweg	Notitie
3	Overzicht overleggen Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer	Notitie
4	Nota Reacties en Commentaar	Tabel (pdf)

Provinciale Staten van Groningen:

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 27 oktober 2015, nr. 2015-02869, VV;

Gelet op het besluit van Provinciale Staten van 5 februari 2014 over de planuitwerking voor het project Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer (voordracht 69/2013);

Besluiten:

1. Het uitgewerkte voorkeursalternatief voor de Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer vast te stellen, waarbij de 'noordelijke vorktand' en de 'doorsteek' komen te vervallen.
2. In te stemmen met het beschikbaar stellen van een krediet van € 4,5 miljoen voor het uitgewerkte voorkeursalternatief en deze kosten te dekken vanuit het gereserveerde bedrag in het MIT (€ 2 miljoen), BDU Sparen (€ 2,25 miljoen) en de Planning investeringen 2015-2018, onderdeel cofinanciering Bereikbaar Groningen (€ 0,25 miljoen)
3. In te stemmen met het structureel ophogen van de budgetten van beheer en onderhoud als gevolg van areaaluitbreiding, zijnde een jaarlijks bedrag van € 23.954,-.

Groningen,

Provinciale Staten voornoemd:

, voorzitter.

, griffier.