

Onderwerp **Tracékeuze Fietsroute Plus Helperzoom**

Registratienr. 6054795 Steller/telnr. Robert Hulsman/14050 Bijlagen 2

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

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het voorkeurstracé voor de Fietsroute Plus Helperzoom, via de Esserhaag en de oostzijde van de Helperzoom vast te stellen.
- II. de tracévarianten - Variant Oostzijde (O1.v; fietspad voor de bomen) - en - Variant Oostzijde (O3; fietspad achter de bomen op grondgebied van het waterschap) - verder uit te laten werken tot een definitief ontwerp.

Samenvatting

Groningen is een echte fietsstad. Nergens ter wereld wordt zoveel gefietst als in Groningen. Op een aantal plaatsen is de infrastructuur echter onvoldoende meegegroeid met de toename van het fietsverkeer. Dit geldt ook voor de fietsroute Groningen- Haren via de Helperzoom. De aanleg van een vrijliggend in twee richtingen bereden fietspad aan de oostzijde van de Helperzoom leidt tot een enorme kwaliteitsverbetering voor fietsers. Het is zowel een verbetering van het fietscomfort als van de verkeersveiligheid. Zeker als door de aanleg van de Helperzoomtunnel de verkeersintensiteiten op het zuidelijke gedeelte van de Helperzoom zullen toenemen. Fietsers op dit nieuwe fietspad krijgen bij voorkeur voorrang op het autoverkeer. Het nieuwe fietspad zal tevens een belangrijke schakel vormen in de toekomstige Fietsroute Plus Groningen-Haren(-Zuidlaren).

Op onder andere het verzoek van de buurt is het voornemen voor de aanleg van fietspad Helperzoom uitvoerig met hen besproken. Wij hebben een intensief participatieproces doorlopen dat veel inzichten heeft opgeleverd. De gesprekken met bewoners en andere belanghebbenden zijn uitgewerkt in een participatierapport. Dit document geeft een overzicht van de reacties, de aanpassingen en de alternatieven die tijdens de interactieve bijeenkomsten zijn voorgesteld door bewoners.

Het participatie- en ontwerpproces heeft geleid tot een aantal reële varianten. Deze varianten zijn beschreven en beoordeeld in het uitwerkingsdocument. De varianten zijn op dezelfde onderdelen en kenmerken beoordeeld in een beoordelingsmatrix. Beoordeeld is op de onderdelen verkeer, groen, leefomgeving en kosten. De inbreng vanuit de participatie en onze specialisten en de afweging in de beoordelingsmatrix laten een vrij dominante voorkeur zien. Omdat de voorkeursvariant de ecologie zwaar raakt en omdat de compensatie hiervoor nog moet worden uitgewerkt stellen wij u voor om twee varianten voor fietspad Helperzoom, samen met de bewoners en belangengroepen, tot een definitief ontwerp uit te werken. Wij stellen voor om het voorkeurstracé door de groenstrook aan de oostzijde van de Helperzoom en via het bestaande fietspad Esserhaag vast te stellen.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

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.

De aanleg van een vrijliggend in twee richtingen bereden fietspad langs de Helperzoom leidt tot een enorme kwaliteitsverbetering voor fietsers. Het is zowel een verbetering van het fietscomfort als van de verkeersveiligheid. Zeker als door de aanleg van het Helperzoomtunnel de verkeersintensiteiten op het zuidelijke gedeelte van de Helperzoom zullen toenemen. Fietsers op dit nieuwe fietspad krijgen bij voorkeur voorrang op het autoverkeer. Het nieuwe fietspad zal tevens een belangrijke schakel vormen in de toekomstige Fietsroute Plus Groningen-Haren(-Zuidlaren).

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 de fietsroute langs de Helperzoom moet hieraan een bijdrage leveren.

Het voornemen van de gemeente om het vrijliggende fietspad Helperzoom aan te leggen is niet onopgemerkt gebleven. Het project kende bij aanvang veel weerstand, vooral omdat de omgeving het gevoel had dat het tracé voor het fietspad al gekozen was en dat daarover geen participatie was geweest. In de commissievergadering van 9 december 2015 is afgesproken om samen met de omgeving varianten uit te werken. Omdat het tracé twee verschillende deelgebieden kent met twee verschillende belangen hebben wij gekozen om twee participatietrajecten te doorlopen. Eén voor het trajectdeel Helperzoom en één voor het trajectdeel Saaksumborg. Daarnaast zijn diverse gesprekken geweest met belangenvertegenwoordigers. Het resultaat van participatie is vastgelegd in het participatierapport (bijlage). De participatie met bewoners en belangenvertegenwoordigers heeft geleid tot een breed gedragen voorkeursvariant.

Kader

Fietspad Helperzoom maakt deel uit van de Fietsstrategie Groningen 2015-2025, vastgesteld door uw raad op 22 april 2015 (kenmerk 4937390), het Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie Groningen 2015-2025, vastgesteld door uw raad op 24 juni 2015 (kenmerk 4982864) en Projecten Fietsstrategie, vastgesteld door uw raad op 16 december 2015 (kenmerk 5213220)

Op 14 september 2016 is uw raad geïnformeerd tijdens de vergadering van de Commissie Beheer en Verkeer over de voorlopige voorkeur voor de route buitenom Saaksumborg via de Esserhaag.

Argumenten en afwegingen

Naar aanleiding van een discussie in uw commissievergadering Beheer en Verkeer (9 december 2015) bij de behandeling van de aanleg van fietspad Helperzoom zijn wij een uitgebreid participatietraject gestart. Het participatietraject hebben wij gesplitst in twee trajecten, trajectdeel Helperzoom en trajectdeel Saaksumborg, omdat elk trajectdeel specifieke belangen kende.

Randvoorwaarden:

De fietsroute langs de Helperzoom is onderdeel van het hoofdfietsnetwerk in de stad. Tevens is het een onderdeel van de toekomstige Fietsroute Plus Groningen-Haren(-Zuidlaren) en is het aangemerkt als Slimme Route. Het hoofdfietsnetwerk is verweven met het onderliggende fijnmazige basisnetwerk in de wijken en buurten. Het comfort en de snelheid van het hoofdfietsnetwerk heeft nog niet de gewenste kwaliteit. In de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 is een kwaliteitssprong benoemd waarin het hoofdnetwerk opgewaardeerd wordt om zodoende het fietscomfort en de snelheid te verhogen. Tevens worden ontbrekende schakels aangelegd.

Samenvattend dient het fietspad Helperzoom de volgende kenmerken te bezitten: "snel, comfortabel en veilig". De onderstaande randvoorwaarden spelen daar op in en laten de ambitie zien voor een kwalitatieve opwaardering van het hoofdfietsnetwerk. De randvoorwaarden komen onder andere uit de Fietsstrategie Groningen 2015-2025, het Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie Groningen 2015-2025, de Kwaliteitseisen/richtlijnen Fietsroutes Plus provincie Groningen en uit de CROW publicatie 351: "Ontwerpwijzer fietsverkeer".

1. De Fietsroutes Plus hebben een voorkeursbreedte van 2,5 meter bij een 1-richting bereden fietspad en 3 meter (< 1000 fietsers) of 3,5 meter (> 1000 fietsers) bij een 2-richtingen bereden fietspad.
2. De fietsroutes zijn zo veel mogelijk gescheiden van de auto-infrastructuur.
3. Fietsers hebben voorrang op de Fietsroute Plus, tenzij er zwaarwegende argumenten zijn om dit niet te doen, bijvoorbeeld om redenen van verkeersveiligheid.
4. Fietspaden als onderdeel van het hoofdfietsnetwerk zijn snel en rechtstreeks met een maximale omrijfactor van 1,2 ten opzichte van de hemelsbrede afstand en hebben weinig (haakse) bochten, verkeerslichten en kruisingen op het traject.
5. De Fietsroutes Plus zijn verweven met het onderliggende fijnmazige basisnetwerk in de wijken om vanuit huis of werk op het hoofdfietsnetwerk te komen.

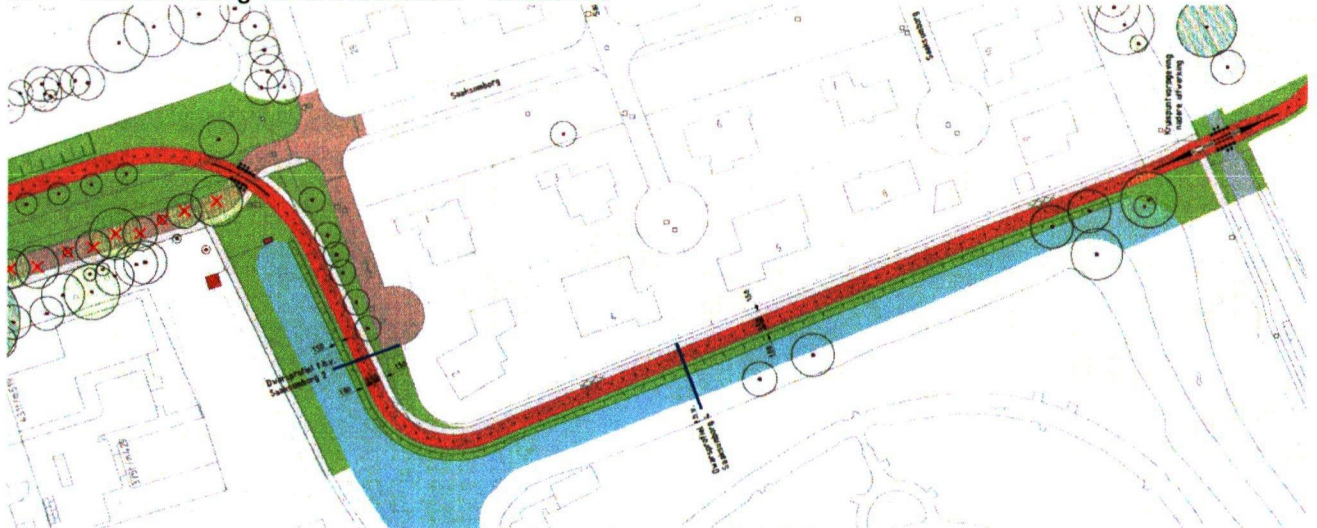
De inbreng van de bewoners (aanpassingen en alternatieven) en de oorspronkelijke ontwerpen zijn getoetst aan de randvoorwaarden uit de Fietsstrategie, de beleidskaders voor bomen, groen en ecologie en de wet- en regelgeving.

Trajectdeel Saaksumborg

De discussie over trajectdeel Saaksumborg ging over de wens waarbij de fietsroute directer wordt door een rechtstreekse verbinding door de woonwijk tussen de Helperzoom-Saaksumborg en de Kerklaan in Haren. Een grote groep bewoners uit Saaksumborg heeft bezwaar tegen het rechtdoor trekken van de fietsroute.

Hiervoor zijn een drie basisvarianten uitgewerkt en voorgelegd aan bewoners van Saaksumborg en beoordeeld. De varianten zijn:

1. Saaksumborg variant buitenom, via Esserhaag
2. Saaksumborg variant rechtdoor "vrijliggend"
3. Saaksumborg variant rechtdoor "fietsstraat"



Figuur: Variant buitenom met aansluiting op fietspad aan oostzijde Helperzoom

In juli 2016 heeft er een tussentijdse beoordeling plaatsgevonden. De gemeente heeft een drietal varianten beoordeeld. Hierin is te zien dat de varianten rechtdoor niet het beste scoren. Behalve de omrijfactor

hebben de varianten rechtdoor geen doorslaggevende pluspunten waardoor het opwaarderen van de huidige route via de Esserhaag als beste alternatief naar voren komt. (zie bijlage uitwerkingsdocument).

Daarnaast zijn de drie varianten beoordeeld door de buurt Saaksumborg, omgeving fietspad. Op 29 juni 2016 heeft de gemeente deze beoordeling ontvangen. De beoordeling laat zien dat er veel draagvlak is voor een fietsroute via het huidige tracé Esserhaag en geen draagvlak voor de varianten rechtdoor.

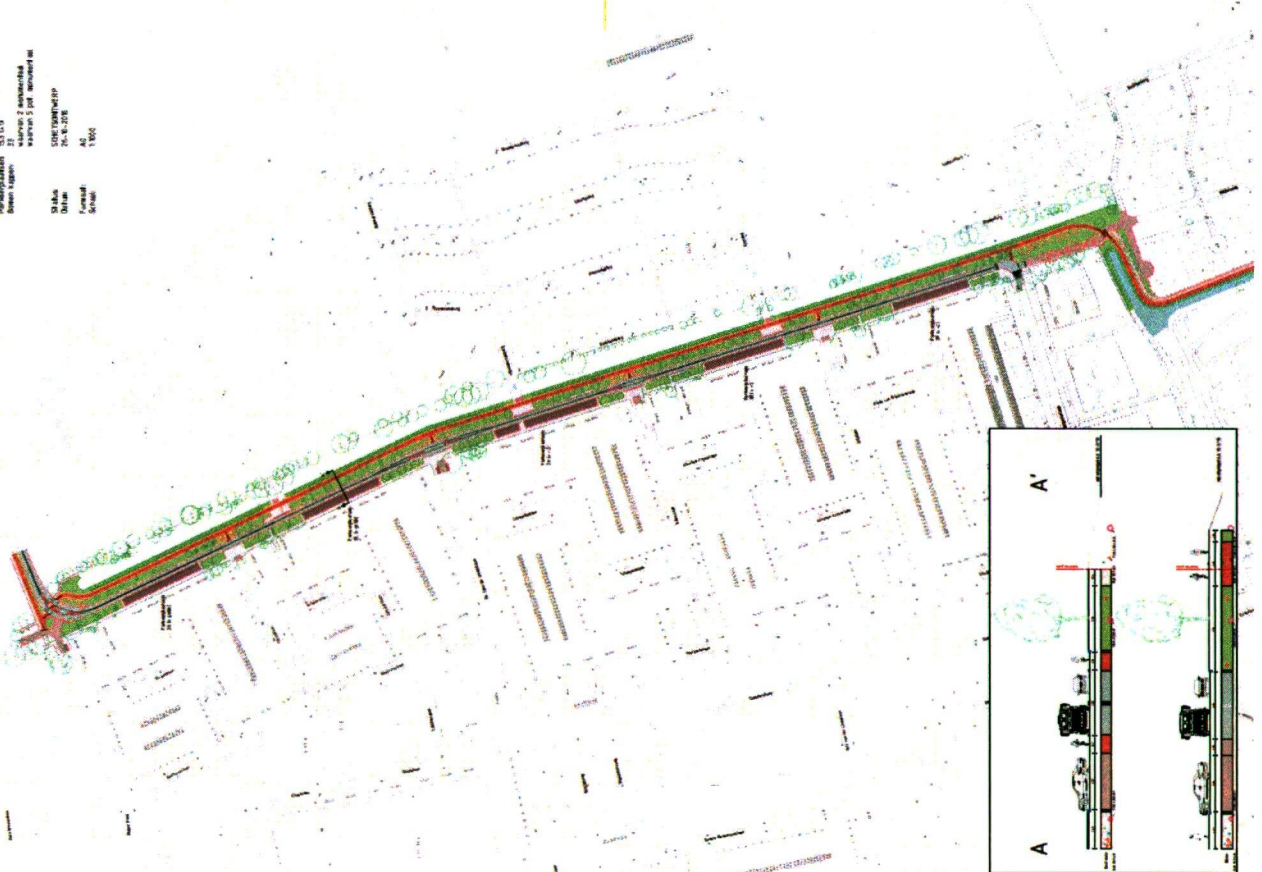
De uitkomst van de tussentijdse beoordeling is door ons gedeeld in de commissievergadering Beheer en Verkeer van 14 september 2016 waarin is aangegeven dat verder zou worden gegaan met de variant buitenom via de Esserhaag.

Kanttekening: Drie bewoners (gezinnen) aan het huidige fietspad Esserhaag ervaren overlast, met name geluidsoverlast van brommers en snorfietsen. De Fietsroute Plus zal die ervaren overlast niet verhelpen. Met deze bewoners is gesproken. Binnen de mogelijkheden van het project wordt gezocht naar oplossingen om het foutieve gebruik van het fietspad te voorkomen en daarmee de hinder te voorkomen.

Trajectdeel HelperzooM

Fietspad oostzijde - variant 3

Projectnummer: 051-1-15
Projectnaam: Fietspad oostzijde HelperzooM
Opdrachtgever: Gemeente HelperzooM
Datum: 10-11-2016
Schaal: 1:1000



Figuur: O.3 Variant Oostzijde (fietspad achter de bomen op grondgebied waterschap)

Dit proces zijn we begonnen met een inloopavond (10 mei 2016) met een driedelig doel; [1] informeren over de bedoeling en eisen van het fietspad, [2] achterhalen wat de verschillende belangen zijn van de bewoners [3] in contact komen met bewoners die wilden deelnemen in de participatiegroep. Op 27 juni is de participatiegroep bijeengekomen en zijn in een werksessie verschillende varianten beoordeeld. Hierna heeft een verdiepingsslag plaatsgevonden en toetsing haalbaarheid en effecten op bomen en ecologie.

Vervolgens is op 26 oktober 2016 een tweede bijeenkomst geweest waarbij van elke variant de gevolgen voor verkeer, groen en ecologie zijn besproken. Na de tweede participatiebijeenkomst HelperzooM en de inloopbijeenkomst Saaksumborg bleven vier reële varianten over waarvan één variant een groot draagvlak kent. Deze vier 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.

Onderzochte varianten:

- W.1 Variant westzijde
- O.1 Variant Oostzijde (fietspad vóór de bomenrij) (niet uitgewerkt in dit document)
- O.1.v Variant Oostzijde (fietspad vóór de bomenrij) verbeterde variant van O.1
- O.2 Variant Oostzijde (fietspad achter de bomenrij)
- O.2 Variant Oostzijde met langsparkeren (fietspad achter de bomen)
- O.3 Variant Oostzijde (fietspad achter de bomen op grondgebied waterschap)
- B.1 Variant weerszijden

De meest kansrijke varianten zijn beoordeeld. Dit zijn de varianten W.1; O.1.v; O.3; B.1

Beoordeling varianten:

Voor de beoordeelde varianten geldt dat:

- er relatief weinig verschil is in de te scoren punten voor het onderdeel verkeer;
- voor het behoud van de bomen de Variant Oostzijde (fietspad achter de bomen op grondgebied waterschap) het hoogst scoort;
- voor behoud van de SES en beschermde natuurwaarden de Variant Oostzijde (fietspad achter de bomen op grondgebied waterschap) niet goed scoort.
- er geen draagvlak is voor de variant met een fietspad aan de westzijde, beperkt draagvlak voor het fietspad aan beide zijden en veel draagvlak is voor de variant Oostzijde met het fietspad achter de bomenrij. Het draagvlak bepaald op basis van de participatiebijeentkomsten.
- De kosten voor de Variant Oostzijde (fietspad achter de bomen op grondgebied waterschap) is beduidend lager zijn dan de andere varianten. Dit komt doordat er relatief weinig aangepast hoeft te worden aan de bestaande infrastructuur. Voor de compensatie van ecologie zijn aanvullende kosten te verwachten.

Details met betrekking tot ontwerpproces en de beoordeling zijn als bijlage toegevoegd in het uitwerkingsdocument.

Conclusie vanuit beoordelingsmatrix:

Alles in overweging nemende scoort de Variant Oostzijde (fietspad achter de bomen op grondgebied waterschap) op alle onderdelen goed, behalve op beschermde natuurwaarden en aantasting SES. Voor deze variant geldt niet dat maximaal behoud van bomen gelijk is aan een positieve waardering op natuurwaarden en SES. Duidelijk is geworden dat alle varianten forse consequenties hebben voor bomen en of ecologie. We stellen daarom voor om een deel van de budgetruimte te gebruiken voor compensatie van natuurwaarden en Stedelijke Ecologische Structuur (SES)

Uitwerken tweede variant

Omdat de ecologie zwaar wordt geraakt in de voorkeursvariant en de compensatie nog moet worden uitgewerkt stellen wij voor om naast de variant Oostzijde (achter de bomen en op grondgebied waterschap) een alternatief uit te werken voor het geval dat de voorkeursvariant niet te compenseren is. Zoals u kunt zien in de beoordelingsmatrix hebben alle alternatieven als nadeel dat een groot aantal bomen worden gekapt. Voor de tweede uit te werken variant nemen wij als uitgangspunt dat de ecologie niet zwaar wordt geraakt.

De varianten die kansrijk zijn als mogelijk alternatief om ecologie te sparen zijn:

- O.1.v Oostzijde (fietspad vóór de bomenrij)
- O.2 Oostzijde (fietspad achter de bomenrij)

O.1.v Oostzijde (fietspad vóór de bomenrij) : De bomen aan de oostzijde verdwijnen. Ruimte voor volledige bomencompensatie is aanwezig. Dit zijn er circa 114 stuks, maar de aansluiting bij Saaksumborg laat nog ontwerpruimte ruimte voor besparing van bomen. De bedoeling van deze variant is om het fietspad zoveel mogelijk naast de rijbaan voor de auto's aan te leggen zodat de ecologische zone zoveel mogelijk één gebied blijft. Dit is niet overal mogelijk, bijvoorbeeld bij de zijstraten waar opstelruimte voor de auto's nodig is tussen de rijbaan en het fietspad. Dat wij de ecologische zone verstoren is onvermijdelijk, maar daar kunnen we wat aan doen door aan beide zijden van het nieuwe fietspad groen aan te leggen. Dit betekent wel dat we het bestaande recreatieve voetpad opheffen. De waterkant met zijn flora waarden kan behouden blijven. is. Verlies van ecologische waarde en verlies van bomen op leeftijd blijft onvermijdelijk.

O.2 Fietspad oostzijde variant 2 (fietspad achter de bomenrij): De bomen aan de westzijde van de Helperzoom blijven behouden, de bomen aan de oostzijde worden gekapt. In totaal ongeveer 108 bomen. De aansluiting bij Saaksumborg laat nog ontwerpruimte ruimte voor besparing van bomen. In deze variant ligt het fietspad dichterbij de waterkant waardoor we de ecologische zone over het gehele traject verstoren. Er is geen ruimte om aan beide zijden van het nieuwe fietspad groen aan te leggen. En het bestaande recreatieve voetpad gaat verloren.

Conclusie:

Van de twee mogelijke opties, wordt vanuit ecologie voorgesteld fietspad variant O.1.v Oostzijde (fietspad vóór de bomenrij) uit te werken naast variant O.3 Variant Oostzijde (fietspad achter de bomen op grondgebied waterschap) Voordeel is dat de ecologische zone redelijk behouden kan blijven door compensatie. Dit geldt ook voor verlies van bomen.

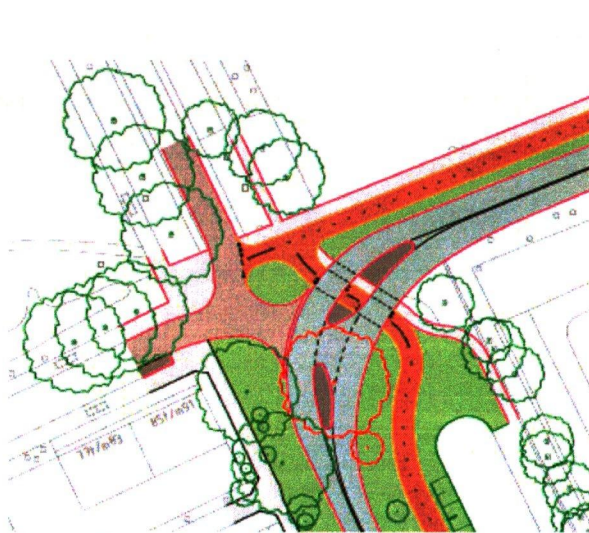
Fietsoversteek Helper Brink-Helperzoomtunnel:

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). Wij gaan nog onderzoeken wat dit betekent voor het ontwerp en de kruispuntoplossingen.

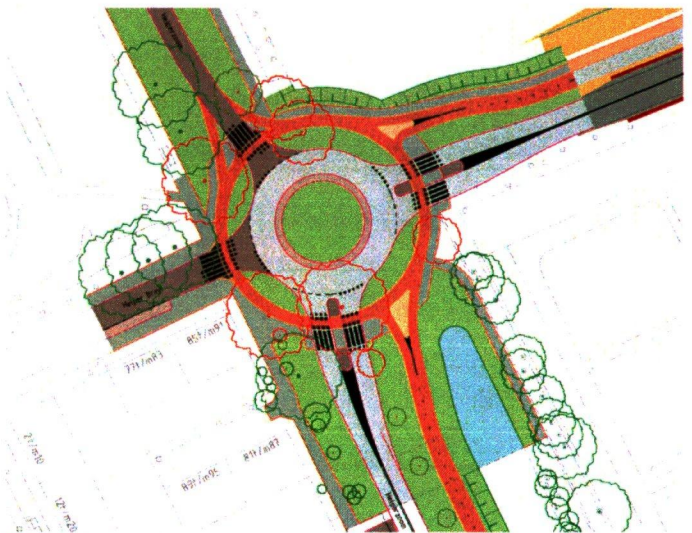
Voor het kruispunt Helper Brink-Helperzoomtunnel zijn drie voorlopige varianten uitgewerkt.

- Variant A: Fietsoversteek zoals opgenomen in plannen voor de Helperzoomtunnel
- Variant B: Ronde
- Variant C: Aangepaste oversteek

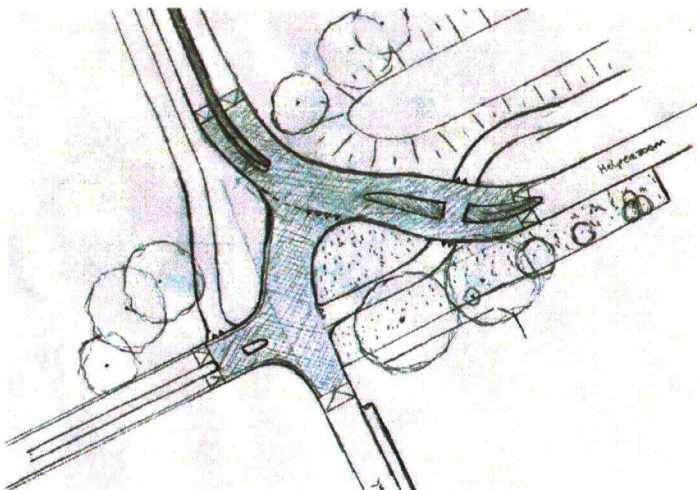
Deze varianten zijn nog niet besproken met de participatiegroep, wel zijn er tussentijds schetsen getoond van de kruispuntvarianten A en B. In de Definitieve Ontwerp -fase gaan we hiermee naar de buurt en komen we daarna terug op de definitieve oplossing voor dit kruispunt.



Figuur: Fietsers uit de voorrang / in de voorrang



Figuur: Ronde



Figuur: Aangepaste oversteek

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Het participatieproces voor Fietsroute Plus Helperzoom is opgeknipt in twee delen: trajectdeel Saaksumborg en trajectdeel Helperzoom. Gekozen is voor het opsplitsen van het participatietraject, omdat twee geheel verschillende discussies speelden met geheel verschillende belangen in de trajectdelen.

De bewoners en belanghebbenden hebben op meerdere manieren hun belangen, wensen en ideeën kenbaar kunnen maken. Op 10 mei 2016 is een inloopbijeenkomst gehouden. Deze bijeenkomst had tot doel het delen van de uitgangspunten, het ophalen van zorgen en aandachtspunten van bewoners en in contact komen met bewoners die wilden bijdragen in participatiegroep. Op 27 juni 2016 is de participatiegroep bijeengekomen en zijn in een werksessie verschillende varianten beoordeeld. Hierna heeft een verdiepingsslag plaatsgevonden en toetsing van haalbaarheid en van de effecten op bomen en ecologie. De resultaten zijn teruggekoppeld aan de participatiegroep op 26 oktober 2016.

Voor trajectdeel Saaksumborg is met een vertegenwoordiging uit Saaksumborg gesproken. Vervolgens zijn drie varianten via deze vertegenwoordiging voorgelegd aan de bewoners uit Saaksumborg. Deze beoordeling heeft tezamen met de gemeentelijke beoordeling geleid tot het inzicht om de route buitenom Saaksumborg verder uit te werken. Op de inloopavond van 3 november 2016 zijn de resultaten teruggekoppeld.

De opgehaalde informatie, uit de inloopavond, 1e participatiebijeenkomst Helperzoom en de overleggen met Saaksumborg heeft meer inzicht gegeven in de ontwerpogave Fietspad Helperzoom. Samen met de informatie die is opgehaald bij onder andere de fietsersbond, het wijkcomité, politie en het OV bureau zijn de ontwerpen verder uitgewerkt. De participatie heeft ons en de deelnemers meer inzicht verschaft in de verschillende belangen en elkaars standpunten. Het proces heeft bijgedragen aan het duidelijk krijgen van de consequenties van de verschillende varianten voor de belangen en standpunten. Wij zijn van mening dat het proces heeft bijgedragen tot een evenwichtige tracékeuze.

Financiële consequenties

In het raadsbesluit "Projecten Fietsstrategie" van 16 december 2015 is het totale krediet voor fietspad Helperzoom bepaald op 2 miljoen euro. De dekking hiervan komt uit de subsidiebijdrage 'Beter Benutten Vervolg' (1 miljoen euro) en voorbeslag extra beleidsmiddelen: 'Intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen', jaarschijf 2017 (1 miljoen euro);

De geraamde kosten voor de voorkeursvariant zelf bedragen circa € 1.500.000 inclusief voorbereiding en toezicht en 10% onvoorzien.

Risico's:

1. Een (groot) deel van het voorkeustracé ligt op het grondgebied van het waterschap Hunze en Aa's. (pm)
2. Compensatie- en mitigatiemaatregelen SES/beschermde soorten. (pm € 200.000,-).
3. Extra maatregelen i.v.m. wateroverlast, bomencompensatie en eventuele vervuiling. (pm)
4. Maatregelen aan kabels en leidingen: het fietspad komt te liggen op een hogedruk gasleiding. Op een aantal locaties moeten voorzieningen worden getroffen om deze gasleiding toegankelijk te houden. (pm)
5. Kosten ten gevolge van wijzigingen kruispunt Helperzoom-Helper Brink. Dit kruispunt is onderdeel van het takenpakket van Combinatie Herepoort. Aanpak Ring Zuid dient een verzoek tot wijziging in bij combinatie Herepoort om het ontwerp aan te passen aan de uitkomsten van het Fietspad Helperzoom. (pm)
6. Het project wordt voor 1 miljoen euro gefinancierd door de Provincie Groningen en het Rijk (Beter Benutten). Volgens de subsidie voorwaarden moet het fietspad 31 december 2017 gereed zijn.

Tenslotte moeten de geraamde risico's en het vervolgtraject 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. De plankosten voor het vervolgtraject worden ingeschat op € 100.000. Hierbij is ook rekening gehouden met kosten voor het vervolg van participatietraject met de buurt.

Tabel: krediet en geraamde kosten

Beschikbaar Krediet	€2.000.000
kosten	
Fietspad Helperzoom, voorkeursvariant	€ 1.500.000
Compensatie ecologie	€ 200.000
Reeds gemaakt planontwikkelkosten	€ 100.000
Plan ontwikkelkosten Definitief Ontwerp	€ 100.000
Totaal	€ 1.900.000

De totale kosten voor de aanleg van het fietspad worden geraamd op € 1,90 miljoen. Dit is exclusief de eventuele meerkosten voor de oplossing voor het kruispunt Helper Brink-Helperzoom. Hierbij is geen rekening gehouden met de 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 dat de gevolgen van de risico's te beperken zijn.

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

Vervolg

Nadat u de twee voorkeustracés voor de Fietsroute Plus Helperzoom aan de Oostzijde van de Helperzoom heeft vastgesteld, wordt deze twee varianten uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Dit is de voorkeursvariant Oostzijde (O3; fietspad achter de bomen op grondgebied van het waterschap) en het alternatief in geval de voorkeursvariant niet mogelijk blijkt, variant Oostzijde (O.1.v fietspad voor de bomen). De ontwerpen worden uitgewerkt met een bijbehorende bomeneffectanalyse (BEA) en groen/ecologie compensatieplan. Dit doen we samen met de participatiegroep en belangengroepen. In het voorjaar van 2017 wordt dit aan u voorgelegd. In verband met de subsidievoorwaarden willen wij het fietspad in de tweede helft van 2017 realiseren en zijn de aanpassingen aan de rijbaan Helperzoom voorlopig gepland voor het 1^e kwartaal van 2018.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,


de burgemeester,
Peter den Oudsten


de secretaris,
Peter Teesink