

Opdrachtgever	Gemeente Harlingen
Datum	21 mei 2026
Kenmerk	022253.20260521.N1.01
Status	Definitief
Pagina	1/5

Beantwoording vraag naar fietstunnel tweede ontsluiting Oostpoort

1. Inleiding

In 2023 is het bestemmingsplan Oostpoort 3 vastgesteld. De basisgedachte daarbij was dat de ontsluiting van dit gebied zou plaatsvinden via de Fahrenheitstraat en de bestaande rotonde nabij de Rijksweg. Daarbij was ook het voornemen om de 'vrije' ruimte rond de Fahrenheitstraat te vergroten, zodat een verkeersveiliger ontsluiting mogelijk werd. Inmiddels heeft de gemeenteraad ingestemd met het advies om een tweede ontsluiting te realiseren voor Oostpoort 3. Een impressie van de situatie is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Impressie van de locatie en mogelijke tweede ontsluiting

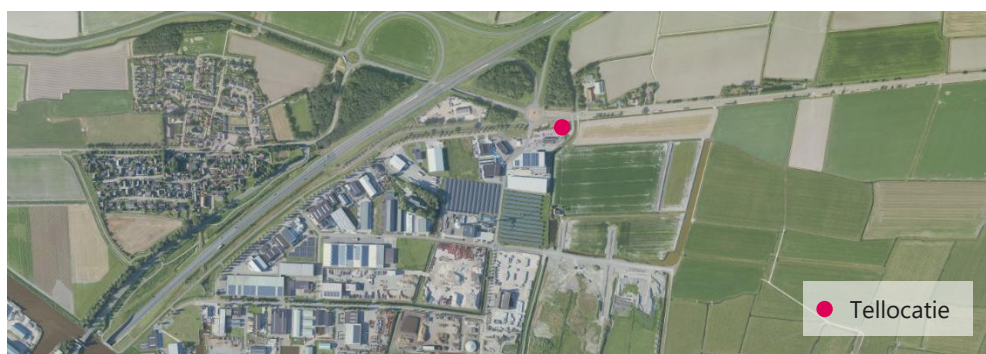
De gemeenteraad heeft gevraagd of het ook mogelijk is om een fietstunnel te realiseren onder de tweede ontsluitingsweg. In de voorliggende notitie is ingegaan op deze vraag. Daarbij is kort de situatie geschetst en is vervolgens ingegaan op de vraag over nut en noodzaak van een fietstunnel onder de tweede ontsluiting van Oostpoort.

2. Uitgangspunten verkeer

De verkeerseffecten voor het autoverkeer zijn berekend met behulp van het verkeersmodel van de gemeente Harlingen. Deze verkeerseffecten zijn reeds beschreven in de notitie 'Verkeersafwikkeling Oostpoort 3' d.d. 7 augustus 2025 met het kenmerk 020998.20250725.N1.01.

Fietsverbinding

De route langs de Rijksweg tussen Harlingen en Franeker betreft een hoofdfietsroute tussen Franeker en Harlingen. Per werkdag maken circa 850 fietsers gebruik van deze route. De tellocatie voor het fietsverkeer is weergegeven in figuur 2.1. De verkeerstellingen zijn uitgevoerd tussen 7 en 16 mei 2025. Deze gegevens zijn representatief geacht voor een jaargemiddelde werkdag.



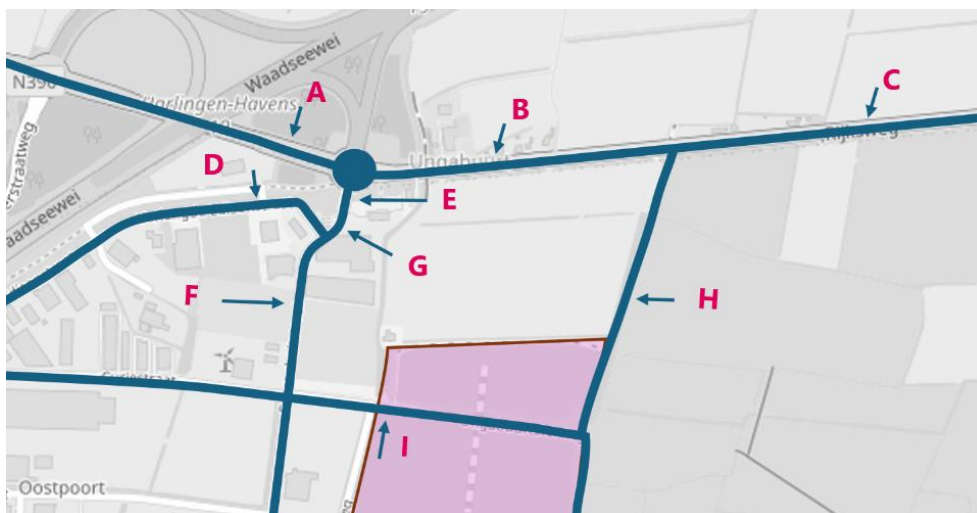
Figuur 2.1: Overzicht van de verkeerstellingen

Toekomstige situatie 2040 met twee ontsluitingen

Voor de toekomstige situatie in 2040 zijn de beoogde verkeerseffecten voor het autoverkeer berekend in combinatie met de toekomstige invulling van Oostpoort. De potentiële tweede ontsluiting op de Rijksweg biedt een alternatieve route vanuit het plangebied. Uit berekeningen blijkt dat een deel van het verkeer van en naar Oostpoort 3 gebruik gaat maken van de nieuwe ontsluiting.

Met name verkeer in oostelijke richting zal gebruik gaan maken van de nieuwe aansluiting. In de praktijk is het gebruik daarbij afhankelijk van de locatie van de betreffende bedrijven en de herkomst van het verkeer. Vandaar dat hiervoor een bandbreedte is aangehouden. Naar verwachting maken circa 500 tot 1.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik van de tweede ontsluitingsweg. De ontsluiting via de Fahrenheitstraat blijft daarbij de belangrijkste hoofdontsluiting waarvan het meeste verkeer van en naar Oostpoort gebruik maakt.

In figuur 2.2 zijn de wegvakken aangegeven waarvoor de verkeersintensiteiten inzichtelijk zijn gemaakt. In tabel 2.1 is het bijbehorende aantal motorvoertuigen per etmaal weergegeven.



Figuur 2.2: Wegvakaanduiding Harlingen Oostpoort 3 met tweede ontsluiting

locatie	A	B	C	D	E	F	G	H	I
aantal motorvoertuigen per etmaal	8.350	4.800	4.950	550	4.450-5.050	2.500-3.000	3.000-4.000	500-1.000	1.000

Tabel 2.1: Motorvoertuigen per etmaal per wegvak van de toekomstige situatie 2040 met tweede ontsluiting

3. Beoogde inrichting van de aansluiting

De tweede ontsluitingsweg wordt aangesloten op de Rijksweg. Een eerste impressie is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Impressie van de locatie van de tweede ontsluitingsweg

De aansluiting dient nog verder uitgewerkt te worden, waarbij de volgende inrichting beoogd is:

- Het fietspad wordt uitgebogen en de fietsers komen in de voorrang.
- De maximumsnelheid op de Rijksweg wordt teruggebracht van 80 naar 60 km/h van de rotonde tot en met de nieuwe aansluiting. Daarbij houdt het verkeer op de Rijksweg voorrang.

Een voorbeeld van de beoogde inrichting (voorbeeld Rijksweg t.h.v. Westerpolder te Dronryp) is weergegeven in figuur 3.2.



Figuur 3.2: Voorbeeld van de beoogde inrichting van de aansluiting

4. Noodzaak voor een fietstunnel

Een fietstunnel wordt normaliter toegepast op locaties waar sprake is van veel kruisend autoverkeer of op locaties waar meerdere rijstroken moeten worden overgestoken of er sprake is van hoge rijksnelheden van autoverkeer. Daarbij wordt een fietstunnel veelal vanuit verkeersveiligheidsoogpunt toegepast. Daarbij kan een fietstunnel ook bijdragen aan een verbeterde doorstroming van het fietsverkeer wanneer een drukke weg moet worden gepasseerd die zonder voorzieningen moeilijk overgestoken kan worden. Door de benodigde hellingbanen levert een fietstunnel echter ook weerstand voor het fietsverkeer.

In de situatie van de tweede ontsluitingsweg is echter sprake van relatief weinig kruisend verkeer (circa 500-1.000 motorvoertuigen per etmaal). De snelheden van het autoverkeer zijn laag en door de uitbuiging van het fietspad ontstaat voldoende zicht op de kruisende stromen voor het fietsverkeer.

Een fietstunnel op deze locatie is vanuit verkeerskundig oogpunt niet noodzakelijk en zorgt naar verwachting alleen maar voor extra weerstand door de hellingbanen. Daarnaast heeft een fietstunnel grote ruimtelijke en financiële consequenties.

Ruimtelijke consequenties

Om een fietstunnel mogelijk te maken zijn ingrijpende aanpassingen nodig aan de omgeving. Het is daarbij nodig om de watergangen om te leggen en los van de tweede ontsluitingsweg ook nieuwe verbindingen voor het fietsverkeer aan te leggen vanaf het fietspad langs de Rijksweg naar de tweede ontsluitingsweg richting Oostpoort (buiten de tunnel om). Hiervoor is relatief veel grond nodig die vervolgens niet meer kan worden uitgegeven. Daarnaast liggen langs de route veel (hoofd)kabels en leidingen. Om een fietstunnel op deze locatie mogelijk te maken zijn naar verwachting ook ingrijpende aanpassingen nodig.

Financiële consequenties

Afhankelijk van de uitwerking en de complexiteit van de inpassing bedragen de kosten voor een fietstunnel op deze locatie naar verwachting tussen de 1,5 en 2,5 miljoen euro. Dit is een grove indicatie. Om een gedetailleerde uitspraak over de kosten te doen is een nadere uitwerking nodig. Omdat de verkeerskundige noodzaak in deze situatie ontbreekt, is de situatie niet verder uitgewerkt.