

## Memo

*Datum:*  
**4 november 2016**

*Onderwerp:* Aanvulling raadsvoorstel snelfietsroute

*Ter attentie van:* Gemeenteraad

*Afzender:* B&W

Naar aanleiding van de gestelde vragen in de commissievergadering van 27 oktober 2016 ontvangt u deze memo met aanvullende informatie. Deze memo bevat informatie over 3 onderwerpen m.b.t. het voorstel snelfietsroute:

- een fietsbrug bij de Harselaartunnel;
- verbeteren van comfort bestaande fietspaden in deel 3, 5 en 6;
- de mogelijkheden voor verkeerslichten bij de Vliegersvelderlaan.

### Voorstel fietsbrug t.h.v. Harselaartunnel

Het bewonerscomité Stationsweg heeft voorgesteld een fietsbrug te realiseren die de rijbaan van de Stationsweg kruist ter hoogte van waar nu de zuidelijke helling van de Harselaartunnel is gepland. Fietsverkeer dat vanuit Voorthuizen in de richting van Barneveld rijdt, zou via deze brug veilig de Stationsweg kunnen oversteken.

#### *Verkeerskundige aspecten*

Om deze fietsbrug te kunnen realiseren zijn forse wijzigingen benodigd in het ontwerp van de Harselaartunnel:

- a. Verlengen van het laagste niveau voor autoverkeer zodat er een locatie ontstaat waar de fietsbrug de rijbaan kan kruisen.
- b. Steiler maken van de zuidelijke helling voor fietsverkeer zodat fietsers eerder op maaiveldniveau zijn en de brug kunnen oversteken.
- c. Verbreden van een deel van het westelijke fietspad zodat het geschikt is voor grotere groepen fietsers.

Afgezien van het feit dat de aanbesteding van de Harselaartunnel loopt, en dergelijke wijzigingen grote consequenties hebben voor de planning, de kosten en aangrenzende plannen, gaan de wijzigingen voorbij aan enkele relevante verkeerskundige uitgangspunten:

1. Door het verlengen van het laagste niveau voor autoverkeer en het verder naar het zuiden verplaatsen van de helling, komen de opstelstroken voor de verkeersregelinstallatie op een (steile) helling te liggen. Dit is ongewenst omdat dit onevenredig ten koste gaat van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Zo kan vrachtverkeer op een helling van 5% slecht

- optrekken en zijn verkeerslichten vanaf een helling minder goed zichtbaar dan vanaf een horizontale rijbaan.
2. In de ontwerpfase van de Harselaartunnel is het gewenste hellingpercentage van de fietspaden uitgebreid onderzocht. De geadviseerde maximum hellingpercentages variëren tussen 2% (Ontwerpwijzer Fietsverkeer) en 5% (ASVV2012). In de Ontwerpnota voor de Harselaartunnel is met betrokken partijen afgesproken dat de aan te houden hellingspercentages moeten worden gebaseerd op het Van Laarhoven principe waarbij onder in de tunnel een steilere helling van circa 5% wordt toegepast en naar boven toe een flauwere helling van circa 2,5%. Volgens dit principe kunnen fietsers onder in de tunnel profiteren van de vaart die ze hebben. Bovenaan de helling raakt de energie op en profiteren fietsers van de flauwere helling. Een constante helling van 5% of meer is om reden van comfort ongewenst.
  3. Ten behoeve van de doorstroming van fietsers zijn haakse aansluitingen van de fietspaden met de fietsbrug ongewenst. Door het ontbreken van bochten tussen het rechtdoorgaande fietspad en de brug, moet de fietser die oversteken sterk afremmen. Dit zorgt – zeker bij grotere hoeveelheden fietsverkeer – voor verkeersonveiligheid. Het is daarbij de vraag of fietsers zullen afremmen en oversteken of opteren voor de snellere en kortere route rechtdoor – tegen de richting in – naar de verkeerslichten. Om de gewenste bochten te kunnen inpassen moeten de fietspaden afgebogen worden – wat niet kan binnen de tunnelbak – of moet een brede fietsbrug van zeker zo'n 5 meter breed worden gemaakt.
  4. De inwendige tunnelbreedte is geschikt voor een eventueel toekomstige ombouw van een 2x1 naar een 2x2 rijstrokenindeling. Mocht deze noodzaak zich in de toekomst voordoen, dan dient een ander tracé te worden bepaald voor de huidige fiets- en voetpaden. Realisatie van een fietsbrug bemoeilijkt een toekomstige aanpassing van het tracé.

#### *Ruimtelijke consequenties*

Om ter hoogte van de Harselaartunnel een fietsbrug te maken moet de tunnelbak worden verlengd. De hellingen van de tunnelconstructie zouden moeten worden verbreed ter plaatse van de opstelstroken. Voor de realisatie van een dergelijke constructie is grond van particulieren benodigd.

Om een brug op voldoende hoogte over de rijbaan van de Stationsweg te leggen, zónder de hellingen van de fietspaden onnodig steil te maken, is er een langere helling nodig. Dit zou betekenen dat de Harselaartunnel zodanig lang moet worden dat deze niet meer aansluit op het kruispunt met de Wencopperweg en het Binnenveld.

#### *Procedurele aspecten*

Het project voor de Harselaartunnel is momenteel in een ver gevorderd stadium. De aanbestedingsprocedure is gestart. Als in dit stadium de kaders van het project Harselaartunnel worden aangepast, zorgt dat voor een vertraging van jaren met de nodige extra kosten. Dit past niet binnen de afspraken met de gemeenteraad, met ProRail en Provincie.

#### *Financiële consequenties*

Duidelijk is dat – naast de kosten van een toe te voegen fietsbrug – de aanpassing van de huidige ontwerpen voor de Harselaartunnel grote financiële consequenties heeft en van invloed is op de subsidies voor dit project. De hoogte van de extra kosten voor het realiseren van een fietsbrug is afhankelijk van vele factoren (o.a. constructies en grondverwerving) en is daarom niet eenvoudig te bepalen, maar het bedrag zal zeker in de miljoenen lopen.

Los van de grote impact van een oversteek met een fietsbrug op het project Harselaartunnel, heeft het voorstel om fietsers over te laten steken bij de nieuw te realiseren rotonde bij de Van Wijnbergenlaan vanuit veiligheid, ruimtelijke inpassing en kosten een duidelijke voorkeur.

### **Mogelijkheden voor verbeteren comfort tegelfietspaden**

In deel 3, 5 en 6 van de snelfietsroute is ongeveer 2200 meter van de bestaande fietspaden in elementenverharding uitgevoerd. Deze delen zijn qua onderhoud in redelijke staat en hier is vanuit beheer geen directe noodzaak voor het opknappen van deze fietspaden. Dit neemt niet weg dat er comfortverbetering van deze tegelpaden mogelijk is, bijvoorbeeld door het asfalteren, herstraten of vernieuwen van de elementen-verhardingen. Omdat er kabels en (gas)leidingen onder deze fietspaden aanwezig zijn, is het asfalteren van deze paden alleen mogelijk in combinatie met het (gedeeltelijk) verleggen van de leidingen.

#### *Deel 5 langs het grasveld voor het kasteel*

Op het gedeelte van deel 5 aan de zijde van het grasveld voor het kasteel zijn kleine kieren tussen de tegels ontstaan, waarschijnlijk als gevolg van het berijden van het pad met onderhoudsvoertuigen. Dit gedeelte van het pad kan opnieuw worden getegeld. De kosten hiervoor zijn ingeschat op 15.000 euro.

Het eventueel vervangen van het tegelpad door een stabielere en comfortabelere elementenverharding (dubbelklinkers met een fundering eronder) kost ongeveer 60.000 euro. Asfalteren van dit deel (alleen kasteelzijde) kost circa 85.000 euro.

#### *Centrumzijde tussen Moba en Karwei (deel 3+5+6)*

Op enkele plaatsen zijn lichte oneffenheden in de tegelpaden aanwezig. Deze kunnen worden hersteld voor meer comfort. Het aanpassen van de oneffenheden in het tegelpad aan de woningenzijde op het gedeelte tussen Moba en Karwei kost ongeveer 16.000 euro. Het geheel asfalteren kost circa 410.000 euro, waarbij naar verwachting ook kabels en leidingen moeten worden verlegd.

#### *Oversteek kasteel*

De oversteekplaats bij het kasteel wordt aangepast conform het oorspronkelijke plan. De fietspaden ter hoogte van deze oversteek worden in het plan geasfalteerd.

#### *Financiën*

Het benodigde budget voor het verbeteren van het comfort van de tegelpaden ligt tussen 31.000 euro en 495.000 euro (inclusief verleggen kabels en leidingen). Mogelijk kan met comfortverbetering aanspraak gemaakt worden op een gedeelte van de subsidie van de provincie voor deze delen.

Ons voorstel is om het comfort te verbeteren door:

- het herstraten van de oneffenheden in de elementenverhardingen aan de centrumzijde van deel 3, 5 en 6 (16.000 euro) mee te nemen in het project. Dekking vindt plaats uit de beschikbare budgetten van de snelfietsroute.
- het asfalteren van het fietspad aan de zijde van het kasteel in deel 5 (85.000 euro). Voorgesteld wordt om het benodigd budget vrij te maken uit het Budget Groot Onderhoud Wegen. In dit budget is een bedrag van 7,5 miljoen beschikbaar gesteld voor het opknappen van wegen waar sprake is van achterstallig onderhoud, inclusief voet- en fietspaden.

### **Mogelijkheid oversteken met verkeerslichten t.h.v. Vliegersvelderlaan**

De raadscommissie heeft gevraagd naar de mogelijkheden om voetgangers met verkeerslichten te laten oversteken ter hoogte van de Vliegersvelderlaan.

Qua kosten moet voor een verkeersregelininstallatie voor voetgangers – zonder verdere fysieke aanpassingen van de weg – rekening worden gehouden met ca. 60.000 euro. Het aantal voetgangers dat tijdens de spitsuren op dit kruispunt oversteekt is niet zodanig groot dat een geregelde voetgangersoversteek hier voor de hand ligt. De kans is aanwezig dat deze voetgangersoversteek gebruikt wordt door fietsverkeer. Fietsers zullen hierdoor mogelijk een stukje tegen de rijrichting in rijden, met mogelijke verkeersonveilige situaties tussen fietsverkeer en (wachende) auto's op de Vliegersvelderlaan tot gevolg.

De knelpunten in de huidige verkeerssituatie hebben – naast met de oversteekbaarheid van voetgangers – vooral te maken met de oversteekbaarheid voor fietsverkeer en de oprijdbaarheid van autoverkeer vanuit de Vliegersvelderlaan. Hiervoor zou een met verkeerslichten geregelde fietsoversteek een oplossing kunnen zijn. Er is ter plaatse geen ruimte voor het aanbrengen van tweerichtingenfietspaden naar één van de oversteekplaatsen, wat betekent dat verkeerslichten op beide oversteekplaatsen benodigd zijn. Daarbij is het noodzakelijk om de rijbaan van de Stationsweg aan te passen. Gedacht kan worden aan het verwijderen van de middengeleiders om opstelruimte te creëren voor het fietsverkeer. Kosten voor het aanpassen van het kruispunt in combinatie met het aanbrengen van verkeerslichten voor de beide fietsoversteeken worden ingeschat op 180.000 euro (ca. 80.000 voor de VRI en ca. 100.000 voor de fysieke aanpassing van het kruispunt). Dit budget dient aanvullend beschikbaar te worden gesteld.

Bij het toepassen van verkeerslichten voor fietsoversteeken op deze locatie moet worden meegewogen dat de oversteken op enkele momenten van de dag worden gebruikt. Buiten de spitsuren steken fietsers en voetgangers naar verwachting, net als in de huidige situatie, rechtdoor de weg over. Omdat de verkeersregelininstallatie beperkt in de actieve stand staat, ontstaat er een risico dat automobilisten hier minder aandacht voor hebben wat kan leiden tot het negeren van het roodlicht met verkeersonveilige situaties tot gevolg.

Gezien de beperkte beschikbare fysieke ruimte ter hoogte van de Vliegersvelderlaan is een veilige en duurzame oplossing niet eenvoudig te bepalen. Wij stellen voor om de verkeerssituatie op dit kruispunt op te nemen in het nieuwe GVVP en – los van de snelfietsroute – nader te bestuderen en verschillende mogelijke oplossingen voor de huidige knelpunten te analyseren.