

**** EMBARGO tot donderdag 11 mei 2017 13.00 uur ****



Raadsvoorstel

Onderwerp **Kredietaanvraag Fietstunnel Papiermolen**

Registratienr. 6340258 Steller/telnr. Jeroen Engels / 8331 Bijlagen 2

Classificatie

Openbaar Geheim

Vertrouwelijk

Portefeuillehouder

De Rook

Raadscommissie

B&V

Langetermijn agenda
(LTA) Raad

LTA ja: Maand Jaar

LTA nee: Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. tot aanleg van een hoofdwegkruisende fietstunnel in het verlengde van de Merwedestraat als onderdeel van het project Aanpak Ring Zuid en hiertoe een uitvoeringskrediet van € 4.000.000,-- exclusief BTW beschikbaar te stellen;
- II. de kapitaallasten van € 192.000,-- hiervoor te dekken uit extra beleidsmiddelen: 'Intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen', voorbeslag op deze middelen voor jaarschijf 2018;
- III. de te vergoeden voorbereidingskosten van € 330.000,-- exclusief BTW, ingeval de fietstunnel niet wordt gerealiseerd, te dekken uit extra beleidsmiddelen: 'Intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen';
- IV. het college opdracht te geven de voor realisatie benodigde contractuele afspraken te (laten) maken met de partners in Aanpak Ring Zuid, de benodigde planprocedures te (laten) maken en met de bijbehorende communicatie met de omgeving te (laten) starten;
- V. de gemeentebegroting 2017 op programmaniveau dienovereenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

Eind februari dit jaar informeerden we u over de wijziging op het Tracébesluit over Aanpak Ring Zuid en in oktober vorig jaar hebben we u de aanpak van Combinatie Herepoort en het traject voor de komende periode geschetst. Op 25 juni 2014 heeft uw raad de motie "Voortschrijdend inzicht" aangenomen. Deze motie verzoekt ons college binnen de stuurgroep aan te dringen op verbeteringen in de plannen aan te brengen, ook na de vaststelling van het Tracébesluit en de inrichtingsplannen. In de afgelopen periode is in de alliantie tussen ARZ en Combinatie Herepoort samen gezocht naar verbeteringen van het ontwerp. Daarbij is de aannemer uitgedaagd om met innovatieve ideeën te komen. Dit heeft geresulteerd in twee kansen voor het project. Het gaat om de realisatie van een fietstunnel de Papiermolen onder de zuidelijke ringweg door en verbeterde vormgeving van vijf viaducten. Deze kansen zijn inmiddels maakbaar gebleken en in de tijd uitvoerbaar. Een fietstunnel bij de Papiermolen is een langgekoesterde wens van omwonenden en uw raad. In het geldende Tracébesluit verdwijnt de huidig fietstunnel in het verlengde van de Merwedestraat. Realisatie van een alternatieve tunnel werd op basis van de op dat moment beschikbare informatie niet mogelijk geacht. Om deze reden is ter vervanging van deze fietstunnel een voetgangersbrug over de zuidelijke ringweg in het Tracébesluit opgenomen.

In de voorliggende plannen van Herepoort blijkt het toch mogelijk een fietstunnel in te passen, die voldoet aan de normstellingen (CROW) ten aanzien van fietscomfort, fiets- en sociale veiligheid. Voor realisatie van de fietstunnel is een wijziging van het Tracébesluit nodig. Daarnaast vraagt het investering van 4 miljoen euro (excl. BTW). Met de projectpartners is afgesproken dat de gemeente de investeringskosten van de fietstunnel voor rekening neemt, tegen een vaste prijs van 4 miljoen euro. Binnen het gevraagde krediet is een bedrag van 0,75 miljoen euro exclusief BTW gereserveerd om de aantrekkelijkheid en sociale veiligheid van de fietstunnel verder te vergroten.

Recent is geconstateerd dat meer tijd nodig is om het herijkingsbesluit zorgvuldig voor te bereiden. Het herijkingsbesluit schuift van begin juli naar begin november 2017. In dit raadsvoorstel gaan wij hier nader op in.

B&W-besluit d.d.: 9 mei 2017

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Eind februari dit jaar informeerden we u over de wijziging op het Tracébesluit over Aanpak Ring Zuid en in oktober vorig jaar hebben we u de aanpak van Combinatie Herepoort en het traject voor de komende periode geschetst. De afgelopen periode zijn in de alliantie met Combinatie Herepoort kansen gesignaleerd voor realisatie van een fietstunnel bij de Papiermolen en een verbeterde vormgeving van vijf viaducten. Deze kansen zijn inmiddels maakbaar gebleken en in de tijd uitvoerbaar. Een fietstunnel bij de Papiermolen is een langgekoesterde wens van omwonenden en de gemeenteraad. In het geldende Tracébesluit verdwijnt de huidige fietstunnel in het verlengde van de Merwedestraat. Realisatie van een alternatieve tunnel werd op basis van de op dat moment beschikbare informatie en uitgangspunten niet mogelijk geacht. Om deze reden is ter vervanging van deze fietstunnel een voetgangersbrug over de zuidelijke ringweg in het Tracébesluit opgenomen.

Met dit raadsvoorstel stellen wij u voor om te besluiten tot realisatie van de fietstunnel 'Papiermolen' en het hiervoor benodigde uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen.

Kader

Op 25 juni 2014 heeft uw raad de motie "Voortschrijdend inzicht" aangenomen. Deze motie verzoekt ons college binnen de stuurgroep aan te dringen op verbeteringen in de plannen aan te brengen, ook na de vaststelling van het Tracébesluit en de inrichtingsplannen. Ons college vat deze motie op als een continue stimulans om daar waar het kan het beste uit het project voor de stad te halen. De strekking van de motie dient als basis van het voorliggende voorstel om middelen beschikbaar te stellen voor de realisatie van een fietstunnel ter hoogte van de Papiermolen.

Alliantie en kansen

Zoals u bekend hebben wij als extra beheersmaatregel aanvullend op het Design & Construct contract een zogenaamde alliantie afgesproken met Combinatie Herepoort. De alliantie is erop gericht om een aantal opdrachtgevers- en opdrachtnemersrisico's gezamenlijk te beheersen vanuit een speciaal daarvoor ingesteld alliantiefonds. Naast risicobeheersing is vanuit de alliantie ook samen gezocht naar verbeteringen van het ontwerp. Daarbij is de aannemer uitgedaagd om met innovatieve ideeën te komen. Dit heeft geresulteerd in twee kansen voor het project. Het gaat om de realisatie van een fietstunnel de Papiermolen onder de zuidelijke ringweg door en verbeterde vormgeving van vijf viaducten.

Argumenten en afwegingen

Fietstunnel Papiermolen

Groningen is een fietsstad. Veel Stadjes nemen de fiets om zich in de stad te verplaatsen. In het plan voor de ombouw van zuidelijke ringweg is daarom ook rekening gehouden met het fietsverkeer. De meeste fietsroutes blijven intact of worden vervangen door een gelijkwaardig alternatief. Veel van die fietsroutes worden veiliger en er komen nieuwe fietsroutes bij.

In de vastgestelde plannen is de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers bij De Papiermolen vervallen en is voorzien in een voetgangersbrug. In het Tracébesluit is gemotiveerd waarom de realisatie van een fietstunnel niet mogelijk werd geacht. Hiertegen is vervolgens beroep ingesteld bij de Raad van State en naar aanleiding hiervan heeft de Raad van State bij besluit van september 2015 meer onderbouwing gevraagd. Naar aanleiding hiervan werd nogmaals onderzocht of hier toch een fietstunnel kan blijven bestaan. Op dit moment wordt deze verbinding dagelijks door zo'n 1.000 tot 1.300 fietsers gebruikt. De ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het Stationsgebied Zuid, de aanleg van een spoor kruisende fietstunnel bij het Hoofdstation met daaraan gekoppeld een nieuwe fietsenstalling met minimaal 5.000 stallingsplaatsen zorgen ervoor dat een fietsverbinding ter hoogte van de Merwedelaan in de toekomst belangrijker wordt. Mede daarom zijn meerdere varianten bekeken op sociale veiligheid, de verkeersveiligheid en de mogelijkheid voor inpassing in de omgeving.

Met de informatie en toenmalige inzichten en uitgangspunten werd inpassing van een fietstunnel redelijkerwijs niet mogelijk geacht. Dit werd door de Raad van State op 16 oktober 2016 bekrachtigd. Als alternatief voorziet het Tracébesluit in een voetgangersbrug.

Bij de uitwerking van het ontwerp door aannemer Herepoort blijkt het toch mogelijk een fietstunnel in te passen, die voldoet aan de normstellingen (CROW) ten aanzien van fietscomfort, fiets- en sociale veiligheid. Op dit punt hebben wij nader advies ingewonnen bij het verkeerskundig bureau BonoTraffics (bijlage). Voor realisatie van deze fietstunnel is een wijziging van het Tracébesluit nodig.

Realisatie van de fietstunnel in plaats van een voetgangersbrug vraagt een totale investering van 4,0 miljoen euro (excl. BTW). Met de projectpartners is afgesproken dat de gemeente -bij goedkeuring van de gemeenteraad- de investeringskosten van de fietstunnel voor rekening neemt. Het betreft een vaste prijs. De aanpak is vergelijkbaar met de bus op- en afritten Hoogkerk, waarbij de gemeente het kunstwerk voor een vaste prijs 'inkoopt' bij het projectbureau ARZ. De realisatie- en procedurele risico's komen te laste van het project ARZ. Deze afspraak is in lijn met de Realisatieovereenkomst Aanpak Ring Zuid tussen het Rijk, de provincie en de gemeente. Op het moment dat de fietstunnel wordt gerealiseerd, kan de geprojecteerde voetgangersbrug over de zuidelijke ringweg komen te vervallen.

Ontwerpverantwoording fietstunnel

In het vigerende Tracébesluit verdwijnt de huidige fietstunnel in het verlengde van de Merwedestraat, omdat de ringweg daar vanwege de verdiepte ligging een stuk lager komt te liggen. Uit onderzoek van de projectorganisatie kwam destijds naar voren dat dit op deze plek niet op een acceptabele en veilige manier was in te passen. Ter vervanging van deze fietstunnel is daarom een voetgangersbrug over de zuidelijke ringweg in het Tracébesluit opgenomen. Na een uitgebreid en intensief onderzoek is Combinatie Herepoort tot de conclusie gekomen dat een fietstunnel toch mogelijk is en kan voldoen aan de normstellingen van CROW ten aanzien van fietscomfort, fiets- en sociale veiligheid. In het plan van Combinatie Herepoort ligt de tunnel in het verlengde van de Merwedestraat. Daarbij wordt de verbindingsweg naast de Maaslaan verhoogd, en worden – in afwijking van eerdere verkenningen - de Maaslaan en de Merwedestraat bij de noordelijke ingang van de tunnel verlaagd. Dit nieuwe ontwerp betekent wel dat er opnieuw kabels en leidingen verlegd moeten worden. Bovendien worden de parkeerplaatsen anders gesitueerd, uitgangspunt is dat het aantal parkeerplaatsen in de omgeving gelijk blijft. Aan de zuidkant is de hellingbaan minder stijl geworden en daardoor beter inpasbaar.

Wij gaan uit van een maximale hellingpercentage van 4%, nader te optimaliseren ten behoeve van fietscomfort en verkeersveiligheid. De doorrijhoogte is minimaal 2,85 meter, en de vrije doorzicht in de tunnel ligt minimaal op 1,70 meter.

Er moet nog worden gezocht naar een optimale inrichting van het gebied rond de inritten van de passage. Zo dient de afwikkeling van het fietsverkeer langs de parkeerplaatsen bij de Papiermolen uitgewerkt worden. We stellen voor om bovenop deze basis de aannemer uitdagen om met optimalisaties te komen die bijdragen aan een verdere verbetering van de sociale veiligheid en ruimtelijke inpassing, zoals bijzondere verlichting, aansprekende kunst en de vormgeving van de tunnel(monden). Zie bijlage voor een aantal impressies.

Maakbaarheid en sociale veiligheid

Wij hebben het ontwerp van Combinatie Herepoort laten onderzoeken op maakbaarheid, sociale veiligheid en andere risico's. De uitkomsten zijn positief. In de bijlage vindt u een analyse van het bureau BonoTraffics. Bovendien hebben wij het Kwaliteitsteam gevraagd om een beoordeling. In dit team zitten deskundigen vanuit de drie overheden op het gebied van ruimtelijke ordening. Zij adviseren de stuurgroep al sinds 2010 over het project. Het Kwaliteitsteam beoordeelt de ruimtelijke kwaliteit van deze kans als positief. Het Kwaliteitsteam geeft aan dat het zorgvuldig inpassen van hellingbanen in de omgeving leidt tot een goede oplossing voor een volwaardige fietsverbinding met groeipotentie. De voetgangersbrug heeft niet dezelfde functionaliteit en is minder goed verenigbaar met het wegbeeld van een 'parkway' zoals beoogd bij de ombouw van de ringweg.

Kabels en leidingen

De aanleg van de fietstunnel maakt het nodig dat een aantal van de kabels en leidingen die recent zijn verlegd nogmaals moeten worden verlegd. Als beheerder van diverse kabels en leidingen zullen wij ons inspanssen om de verlegging van de kabels en leidingen op een efficiënte manier mogelijk te maken. De onlangs verlegde duikerverbinding van de Julianavijver naar de Dinkelvijver kan op zijn plek blijven liggen.

Milieueffecten

De gevolgen voor de omgeving en het milieu zullen worden onderzocht in het kader van de wijziging van het Tracébesluit. Op dit moment is er geen aanleiding om te verwachten dat dit onoverkomelijke belemmeringen op zal roepen.

Gevolgen voor de planning

De voorbereiding alsook de realisatie van de fietstunnel kunnen op basis van de huidige planning binnen het kritische tijdpad van het project worden opgevangen, en leiden daarmee niet tot een vertraging van de geplande openstelling van de zuidelijke ringweg.

Contractuele afspraken

Het realiseren van een fietstunnel in plaats van de voetgangersbrug is een scope-wijziging. In de realisatieovereenkomst is vastgelegd wie verantwoordelijk is voor de bekostiging van een wijziging. Met het Rijk en de provincie is de afspraak gemaakt dat gemeente de meerkosten van de fietstunnel Papiermolen bekostigt. De fietstunnel wordt 'ingekocht' bij projectbureau ARZ tegen een vaste prijs van 3,25 miljoen euro (exclusief BTW). Daarnaast is een bedrag van 0,75 miljoen euro exclusief BTW gereserveerd voor eventuele optimalisaties om de uitstraling en sociale veiligheid van de fietstunnel te vergroten. Het inverdieneffect vanwege het niet realiseren van de voetgangersbrug is hierin verdisconteerd.

De gemeente wordt opdrachtgever voor de aanleg van de fietstunnel en is tevens toekomstig wegbeheerder. De gemeente zal dan ook een opstalrecht op de fietstunnel verkrijgen. Het projectbureau ARZ wordt opdrachtnemer, voor zowel de procedures als de realisatie.

Verbeterde vormgeving vijftal viaducten

De verbeterde vormgeving betreft vijf viaducten, zodat deze beter in de omgeving passen. De nieuwe ontwerpen gaan uit van grotere overspanningen en minder steunpunten. Dit is gunstig voor de ruimtelijke kwaliteit, de sociale veiligheid en de onderhoudbaarheid voor de beheerder. Het gaat om de viaducten over de Concourslaan, het Noord-Willemskanaal, de Brailleweg, de Paterswoldseweg en het Europaplein. De viaducten Concourslaan en Paterswoldseweg zouden in eerste instantie worden aangepast (renovatie). Inmiddels is inmiddels gebleken dat de staat van de kunstwerken zodanig is, dat hergebruik en renovatie relatief duur is. Vernieuwing is daarmee vanuit risicobeheersing verstandig. Omdat daarmee deze kunstwerken alle vijf worden vernieuwd, is de ruimte ontstaan om deze als één familie vorm te geven. Daarbij kan de afwerking en uitstraling van de kunstwerken, evenals de onderlinge ruimtelijk samenhang, sterk worden verbeterd (zie bijlage voor impressies). De verbeterde vormgeving wordt door het Kwaliteitsteam als zeer positief beoordeeld. Door het bouwen van nieuwe kunstwerken worden hoge renovatiekosten van de bestaande kunstwerken Concourslaan en Paterswoldseweg en de risico's voor Combinatie Herepoort en Aanpak Ring Zuid voorkomen. De extra kosten van de nieuwe vormgeving kunnen daarom uit het al beschikbaar gestelde alliantiefonds worden bekostigd.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Het handhaven van een onderdoorgang bij de Papiermolen was een diepe wens van de omgeving, belangenorganisaties en de politiek. Ook in uw raad is hier uitgebreid over gesproken. De verwachting is dan ook dat breed draagvlak bestaat voor de aanleg van de fietstunnel.

Tegelijkertijd zal de fietstunnel impact hebben op de bewoners van de Maaslaan, in termen van uitvoering, verleggen van kabels en leidingen, de verhoging van de verbindingsweg naast de Maaslaan en de verlaging van de Maaslaan. Daarom is het belangrijk een zorgvuldig omgevingstraject te doorlopen. De uitwerking van het ontwerp zal de tweede helft van 2017 plaatsvinden en ondertussen wordt de wijziging van het Tracébesluit voorbereid. Voor de direct omwonenden van de fietstunnel Papiermolen wordt op 22 mei 2017 een informatiebijeenkomst georganiseerd, waarin het schetsontwerp wordt gepresenteerd. Ook het voorlopig ontwerp en het ontwerp in het kader van het Ontwerp-Tracébesluit zal met de direct omwonenden worden afgestemd. Vanzelfsprekend zal rond de wijziging van het Tracébesluit ook het formele traject worden doorlopen.

Financiële consequenties

De fietstunnel wordt 'ingekocht' bij projectbureau ARZ tegen een vaste prijs van 3,25 miljoen euro (exclusief BTW). Daarnaast wordt een bedrag van 0,75 miljoen euro exclusief BTW gereserveerd voor eventuele optimalisaties.

Dekking door herprioritering binnen extra beleidsmiddelen: 'Intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen'

Met de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma behorend bij de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 (vastgesteld juni 2015) zijn de structurele middelen in principe verdeeld die bestemd zijn voor het nemen van maatregelen om de fietsinfrastructuur te verbeteren en/of uit te breiden. Desondanks zien we mogelijkheden de investeringskosten van de Merwedetunnel te kunnen financieren. We stellen u voor om de gereserveerde middelen voor een fietsbrug in het verlengde van de Oosterkade (project 2.3.12) en het fietsvriendelijker maken van de Hereweg (project 2.3.17) hiervoor in te zetten. In het uitvoeringsprogramma zijn hiervoor bedragen opgenomen van respectievelijk 3 miljoen euro (€ 144.000,-- euro structureel vanaf 2018) voor de fietsbrug en 1 miljoen euro (€ 48.000,-- euro structureel vanaf 2018) voor het fietsvriendelijker maken van de Hereweg.

Overigens suggereren we hiermee niet dat de Merwedetunnel belangrijker is dan de fietsbrug in het verlengde van de Oosterkade, maar wel dat deze op korte termijn minder urgent is. Voor de fietsbrug in het verlengde van de Oosterkade, onderdeel van zowel de Slimme Route naar Ten Boer (via Eemskanaal Noordzijde en Midscheeps) als de Fastlane naar Meerstad, gaan we daarom op zoek naar alternatieve financiering. Aangezien beide fietsroutes behalve een stedelijk ook een sterk regionaal karakter hebben, proberen we ook (mede)financiering vanuit andere partijen te krijgen. Mochten we hier niet of slechts gedeeltelijk in slagen, betekent dit een herprioritering binnen de middelen van het Uitvoeringsprogramma. In een later stadium zullen we u hierover nader informeren.

De Merwedetunnel zorgt voor een fijnmaziger fietsnetwerk met extra routes voor fietsers en overstijgt de wens om de Hereweg fietsvriendelijker te maken. Bovendien kunnen dergelijke maatregelen op de Hereweg pas worden uitgevoerd na ombouw van de Zuidelijke Ringweg. Daarom stellen we vooraan voor af te zien van het fietsvriendelijker maken van de Hereweg.

Begrotingswijziging Investerings 2017

Fietstunnel Papiermolen

Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling
Titel Raads- / Collegevoorstel	Fietstunnel Papiermolen
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad
Incidenteel / Structureel	I
Looptijd	2017-2018
Soort wijziging	Investing

Financiële begrotingswijziging

Bedragen x 1.000 euro

Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren
07. Verkeer	07.1 Fiets	SO Ontwikkeling en Uitv	I	4.000		-4.000
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				4.000	0	-4.000

Vorbereidingskosten aannemer bij niet doorgaan fietstunnel

Wanneer de realisatie van de fietstunnel niet doorgaat, dan worden de voorbereidingskosten gelijkmatig verdeeld over de projectpartners gemeente, provincie en RWS. Per saldo betekent dit voor de gemeente een bedrag van € 330.000,--. Wij stellen u voor om de kosten in dat geval te dekken uit de hiervoor benoemde intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen'.

Overige consequenties

Herijkingsbesluit

Het herijkingsbesluit is een beheersmaatregel die Rijkswaterstaat, provincie en gemeente met elkaar hebben afgesproken. In het kader van deze herijking wordt een jaar na gunning in beeld gebracht hoe het project er financieel voor staat. Dat is op dat moment goed in te schatten, omdat de belangrijkste risico's zich vaak in het voorbereidende jaar voordoen. Dit is ook het go-no go moment voor de drie optimalisaties: groen Julianaplein, fiets- en voetgangerstunnel Esperanto en de volledige aansluiting van de Europaweg op de zuidelijke ringweg. In het contract met Combinatie Herepoort is namelijk de mogelijkheid opgenomen om bij het herijkingsmoment één of meer optimalisaties niet uit te voeren, als het risicoprofiel hiertoe aanleiding geeft.

Combinatie Herepoort en projectorganisatie Aanpak Ring Zuid hebben aangegeven meer tijd nodig te hebben voor het aanleveren van het herijkingsdossier. Dit heeft verschillende oorzaken. Onder andere is veel tijd geïnvesteerd in het uitwerken van de kansen in het kader van de alliantie. Voor de stuurgroep Aanpak Ring Zuid staan zorgvuldigheid en kwaliteit voorop. Daarom hebben wij nu de keuze gemaakt extra tijd te nemen, om begin november 2017 een goed gefundeerd herijkingsbesluit te kunnen nemen.

Gevolgen voor de planning

Door het verschuiven van het herijkingsmoment met vier maanden schuift de openstellingsdatum in 2021 tevens vier maanden naar achter. Dit komt doordat de werkzaamheden aan de verdiepte ligging pas ná herijking mogen starten. De deadline voor oplevering (eind 2021) verschuift vooralsnog niet. Vooruitlopend op het herijkingsbesluit starten na de zomervakantie de geplande voorbereidende werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van tijdelijke wegen, zoals het aanbrennen van voorbelasting, het leggen van fundering van hulpbruggen en het verplanten en kappen van bomen. Dit alles uiteraard onder voorbehoud van het tijdig verkrijgen van de benodigde vergunningen. Ook de al gestarte werkzaamheden aan de op- en afrit P&R Hoogkerk, de Helperzoomtunnel en de omgeving Griffeweg gaan onverminderd door. Daarnaast zullen tijdens de treinvrije periode in augustus werkzaamheden plaatsvinden ter hoogte van de spoorwegovergang Esperantostraat. Het college van Gedeputeerde Staten vraagt Provinciale Staten in dit kader de no regret maatregel voor optimalisatie fiets- en voetgangerstunnel Esperanto uit de herijking te mogen halen. Het gaat om de aanleg van een spoordek (wand en-dak) ter hoogte van de kruising met het spoor. Op deze wijze kunnen werkzaamheden tijdens de lange buitendienststelling van het spoor in augustus voor de aanleg van de Helperzoomtunnel gecombineerd worden met deze maatregel en wordt voorkomen dat later nog een lange buitendienststelling nodig is.

Vervolg

Het Rijk zal de planologische procedure opstarten. Daarnaast zullen wij voorafgaand aan de herijking de voor realisatie van de fietstunnel benodigde contractuele afspraken moeten maken met de contractpartners in Aanpak Ring Zuid. Tevens zullen wij de benodigde planprocedures en de communicatie met de omgeving opstarten.

Lange Termijn Agenda

N.v.t.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

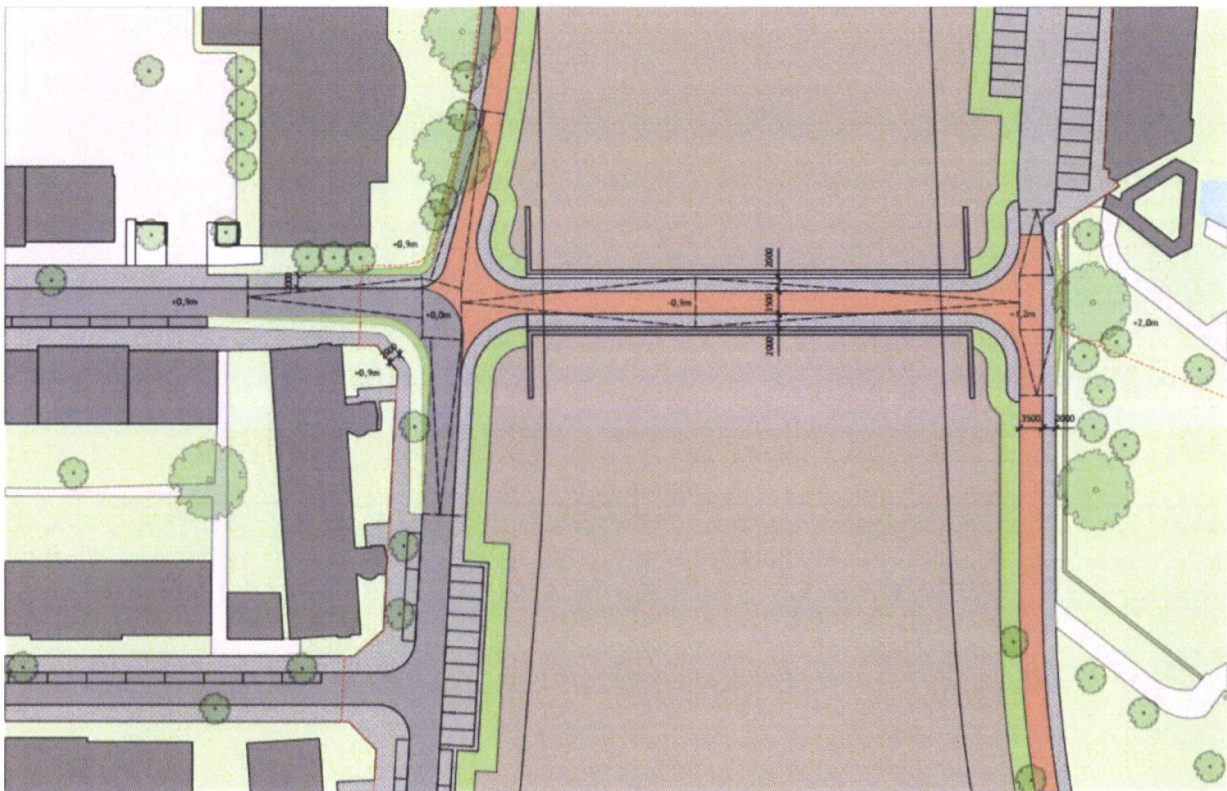
Bijlagen: 1. Impressies 2. Advies Bono Traffics fietscomfort, fietsveiligheid, sociale veiligheid

BIJLAGE: IMPRESSIES VAN DE KANSEN: FIETSTUNNEL PAPIERMOLEN EN VORMGEVING VIADUCTEN

Impressies Fietstunnel Papiermolen



Plattegrond



Plattegrond Papiermolenpassage
Schaal: 1:400

Landschap	Verhardingen	Elementen	Grenzen / Maaivering
Boom	Ripwaa	Constructie / Gebouw	Projectgrens
Gras	Parkoerplaat	Grond	
Grinstatu	Plaspad		
	Straat		
	Klinkers		



Bovenaanzicht

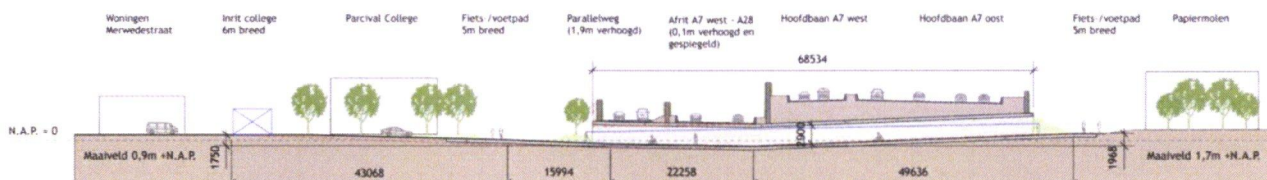


KW15 Papiermolen passage bovenaanzicht
Schaal: 1:500

Landschap		Verhardingen	
	Boom		Rijbaan
	Gras		Parkeerplaats
	Grastadud		Fietspad
			Trottoir



Lengteprofiel



KW15 Papiermolen passage langdoorsnede
Schaal: 1:500

Grenzen / Maatvoering	
	Profiel 30 januari
	Zichtlijn 1,7m

Impressies Betere vormgeving viaducten

Concourslaan oud en nieuw



Paterswoldseweg oud en nieuw



MEMO

Onderwerp:
Beoordeling fietstunnel Merwedestraat

Kampen,
2 mei 2017

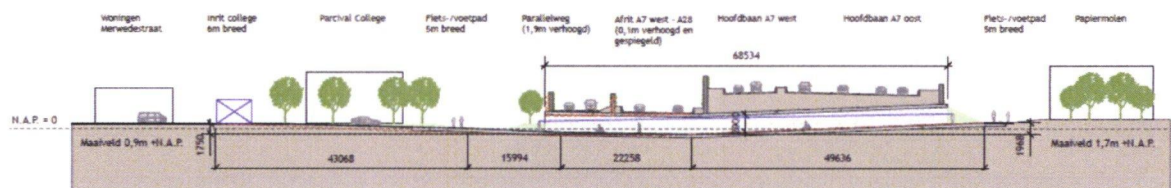
Projectomschrijving:
17.0016.010-Advies ARZ

Van:
J. Hendriks

Aan:
M. Slijkhuis
J. Engels
R. Wiersma

Aanleiding

In het Tracébesluit van de Aanpak Ring Zuid was ter hoogte van de Papiermolen voorzien in een voetgangersbrug. Door Combinatie Herepoort is met betrekking tot de langzaam verkeer verbinding tussen de Rivierenbuurt en de Papiermolen een voorstel gedaan voor een fietstunnel in plaats van een brug.



KW15 Papiermolen passage langsdoorsnede
Schaal: 1:500

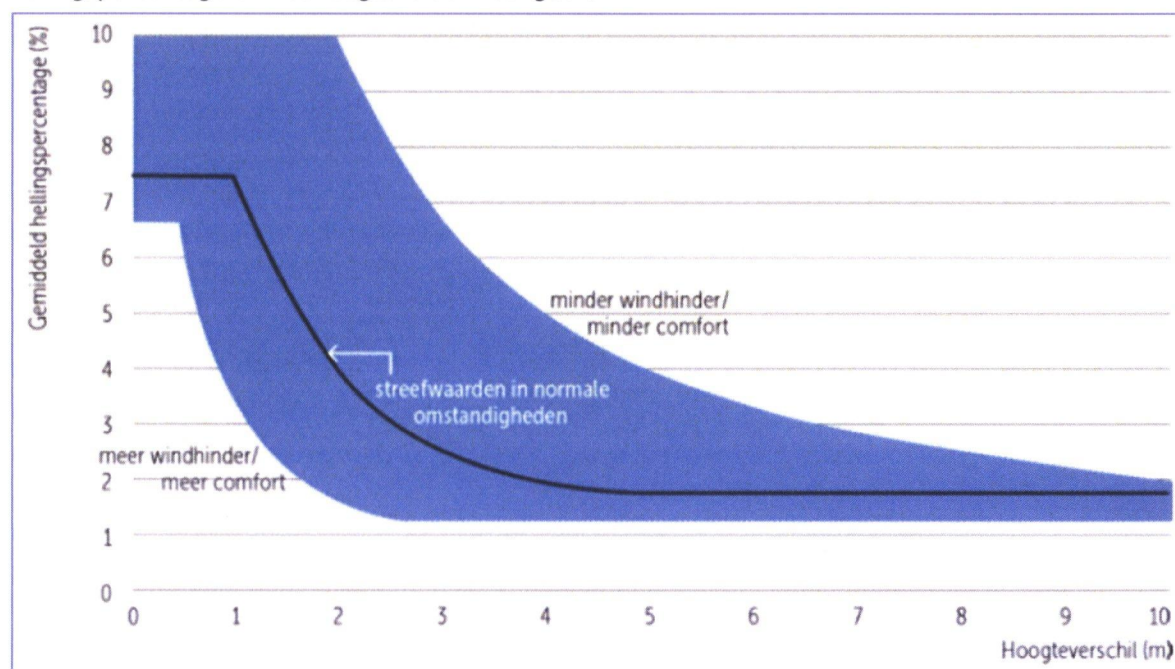
Grenzen / Maatvoering
- - - - - Profiel 30 januari
— — — — — Zichtlijn 1,7m

Voorstel fietstunnel inclusief principe-doorsnede

De gemeente Groningen wil graag onderzocht hebben of de gehanteerde maatvoering ten aanzien van de fietstunnel voldoet aan de hiervoor geldende richtlijnen en of hier nog aanvullende aandachtspunten/aanbevelingen kunnen worden toegevoegd ten aanzien van comfort van de fietser, de sociale veiligheid en verkeersveiligheid van de tunnel en de toe leidende fietsstructuur.

Check maatvoering/comfort

De doorrijhoogte van de tunnel bedraagt 2,9 meter en voldoet hiermee aan de richtlijn (minimaal 2,5 meter 'ontwerpwijzer fietsverkeer' CROW-publicatie 351). De CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. De hellingspercentages bedragen maximaal 4 %. Dit percentage, gecombineerd met een te overbruggen hoogte van maximaal ca. 2 meter en een maximale lengte van de hellingbaan aan de zuidzijde van ca. 50 meter, voldoet eveneens aan de richtlijn conform 'ontwerpwijzer fietsverkeer' CROW-publicatie 351. Hierin is een figuur opgenomen die het verband tussen het hellingspercentage en het hoogteverschil aangeeft.



In de langsdoorsnede zijn de verschillende hellingbanen met elkaar verbonden door een verticale boogstraal van 50 meter. Dit kan door de weggebruiker ervaren worden als een 'knik' in het wegbeeld. In de richtlijnen hierover is geen eenduidige maatvoering voor top -en voetbogen voor fietsverkeer aanwezig. Echter in het ASVV 2004 (CROW-publicatie) wordt voor de straal van een voetboog bij een snelheid van 30 km/uur minimaal 135 meter aangehouden. Hiermee zal de overgang tussen de hellingbanen minder als 'knik' worden ervaren. In de tunnel zijn geen horizontale bogen aanwezig die het doorzicht belemmeren.

Sociale veiligheid

De lengte van de tunnel bedraagt bijna 70 meter. Ondanks het aanwezige doorzicht (bij het inrijden van de tunnel is de uitgang zichtbaar) bestaat het risico dat de weggebruiker, zeker als het donker wordt, de tunnel als onprettig ervaart. Om deze reden wordt aanbevolen dat bijzondere aandacht voor de verlichting in de tunnel wordt besteed. Bij de verdere uitwerking zal de omgeving van de uitgangen eveneens moeten worden ingericht, waarbij voldoende zicht

op de tunnel aanwezig is. Dit geldt met name aan de zuidzijde, waar het fietspad vanuit de tunnel met een T-kruispunt aansluit op het fietspad in oost-west richting. Aan de noordzijde is in ieder geval vanuit de Merwedestraat voldoende zicht op de tunnel en de omgeving van de tunnelmond in verband met de aanwezige bebouwing.

In de 'ontwerpwijzer fietsverkeer' CROW-publicatie 351 is een tabel opgenomen die ingaat op de aspecten 'omgeving en inpassing', 'ontwerp' en 'inrichting'. De genoemde aanbeveling met betrekking tot de sociale veiligheid wordt hierin eveneens benoemd.

Tabel 6-6. Aanbevelingen voor het ontwerp van fietstunnels

<i>Omgeving en inpassing</i>	
1.	Uitgaande van een behoefte tot oversteken, wordt een tunnel bij voorkeur aangelegd in een gebied waar veel sociale activiteiten plaatsvinden en dus veel mensen zijn te verwachten. De fietstunnel wordt daarbij – indien mogelijk en zinvol – bij voorkeur gecombineerd met een functie voor voetgangers. Voetgangers en fietsers krijgen elk hun eigen ruimte.
2.	In verband met toezicht, openheid en fietscomfort gaat de voorkeur uit naar een halfverdiepte ligging waarbij de te kruisen wegverbinding circa 2 m wordt opgetild. De constructie kan in dat geval worden vormgegeven als een viaduct in de weg. Als bovendien de te kruisen weg door middel van gescheiden rijbanen wordt vormgegeven, ontstaat een open constructie waardoor ook daglicht naar binnen kan treden.
3.	Het tracé van de fietsroute is zo gestrekt mogelijk, opdat voldoende doorzicht mogelijk is. Hierdoor is bij het inrijden van de tunnel de uitgang zichtbaar (dus geen bochten in een tunnel).
4.	De taluds aan weerszijden van de tunnelingangen zijn niet te steil (maximaal 1:1). Daardoor neemt het gevoel opgesloten te zitten af.
5.	Bij de ingang van de tunnel wordt geen hoge beplanting toegepast, om te voorkomen dat belagers gelegenheid krijgen zich daarin te verschuilen.
<i>Ontwerp</i>	
6.	Tunnels zijn bij voorkeur zo kort mogelijk. Niet alleen omdat ze daardoor overzichtelijker worden, maar ook omdat de invloed van het daglicht dan groter is. Uiteraard is ook de verblijfsduur van de fietser in de tunnel korter.
7.	De tunnel biedt geen mogelijkheden om zich te verschuilen. Er komen dus geen nissen of dode hoeken in voor.
8.	De wanden van een tunnel wijken naar boven.
9.	De minimale hoogte van een fietstunnel is 2,50 m.
10.	Een evenwichtige verhouding tussen breedte en hoogte is gewenst. Als richtlijn kan worden aangehouden dat de breedte ten minste 1,5 maal de hoogte is. Een tunneltoegang waarbij de hoogtemaat de breedtemaat duidelijk overschrijdt, maakt op de waarnemer een smalle indruk en kan daardoor als benauwend worden ervaren. Anderzijds kan een, in verhouding tot de hoogte, erg brede tunnel gebruikers het gevoel geven dat ze het hoofd zullen stoten.
11.	Om hemelwater snel af te voeren, ligt de tunnelvloer onder een dwarshelling van 1 à 2%.
<i>Inrichting</i>	
12.	Tunnels moeten goed worden verlicht. Zowel verkeersveiligheid als sociale veiligheid vereisen dat het in tunnels niet aanmerkelijk donkerder is dan daarbuiten.
13.	's Avonds moet de overgang van buiten naar binnen de tunnel (en andersom) gelijkmatig verlopen. Dit betekent dat ook buiten de tunnel verlichting aanwezig moet zijn, zodat de fietser zich aan de veranderende lichtsterkte kan aanpassen.
14.	Naast de lichtsterkte is ook de kleur van de tunnelwanden van belang: lichte, vriendelijke kleuren doen prettiger en veiliger aan dan grauwe en koude kleuren. Een kleurverloop van donker aan de uiteinden naar licht in het midden van de tunnel resulteert in een groter gevoel van veiligheid.
15.	Om vernieling te voorkomen, verdient het aanbeveling de verlichtingsarmaturen zo veel mogelijk te laten verzinken in wand of plafond. Ook is het belangrijk om te zorgen voor armaturen die bij vernieling snel en gemakkelijk te repareren of te vervangen zijn.
16.	De afwatering vraagt om een zorgvuldige vormgeving. Vaak blijft er vuil, zoals bladeren en papier, bij de overgang van de helling naar de tunnelvloer liggen. Een tunnel moet daarom snel en eenvoudig schoon te vegen zijn.

Verkeersveiligheid

Het fietspad aan de zuidzijde van de tunnel gaat in oostelijke richting over in een parkeerterrein van de Papiermolen met aan weerszijden haaksparkeren. De combinatie haaksparkeren en fietsverkeer is acceptabel, echter gezien het beperkte zicht op de fietsers vanuit de parkeerplaatsen zijn hier optimalisatie mogelijkheden. Deze zijn in bijlage 1 aangegeven. De uitgang aan de noordzijde sluit aan op een kruispunt waar fietsverkeer in alle

richtingen is toegestaan en gemotoriseerd verkeer alleen in west-noordrichting. Dit betekent extra aandacht aan de vormgeving en de manier waarop het verkeer geleid wordt.

Conclusies en aanbevelingen

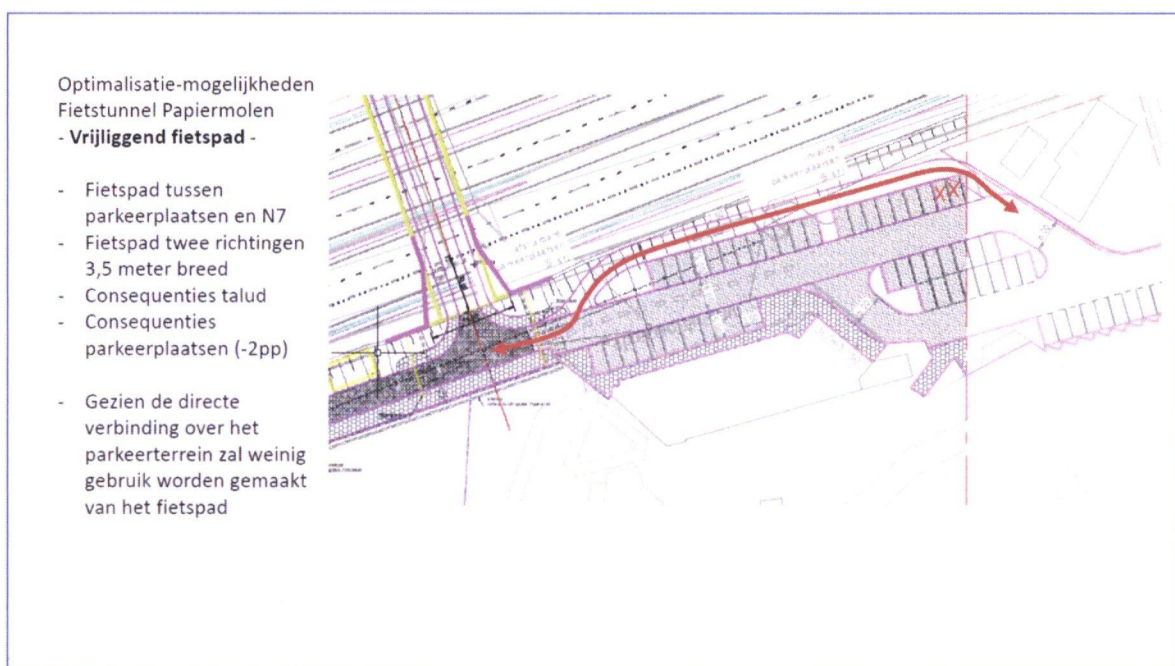
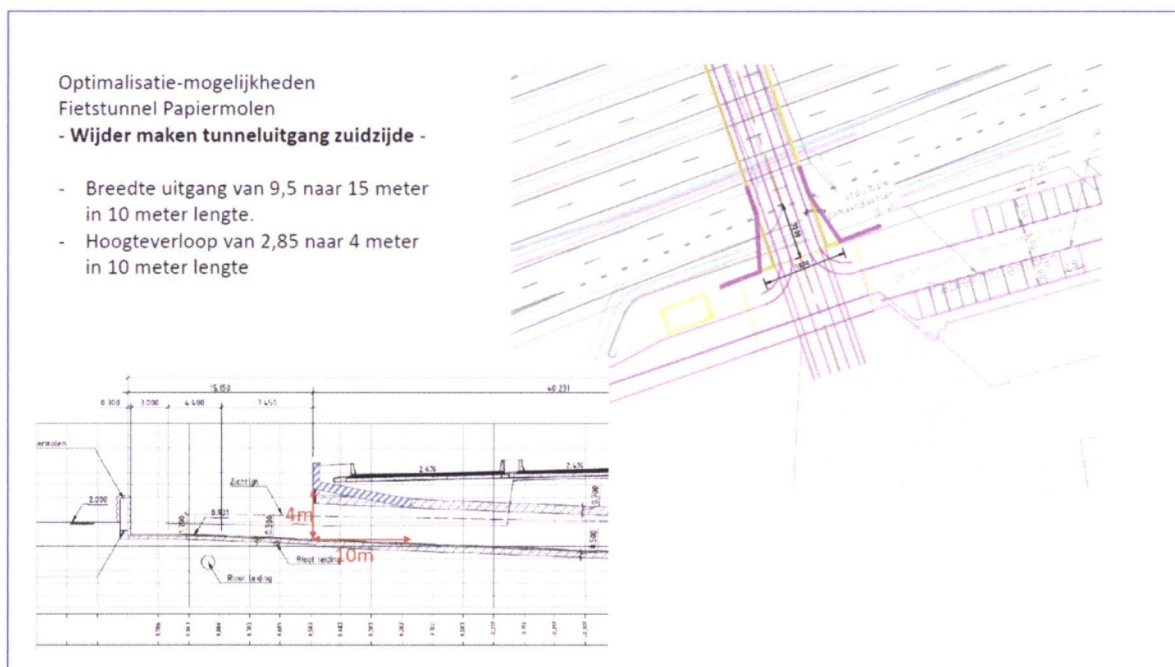
Met het voorstel voor een fietstunnel in het verlengde van de Merwedestraat ontstaat een directe en goed bereikbare noord/zuid fietsverbinding waar de gemeente Groningen veel waarde aan hecht, als alternatief voor de in het Tracébesluit voorgestelde fiets/voetgangersbrug.

Ten aanzien van de maatvoering voldoet de tunnel aan de gangbare normen en richtlijnen voor doorrijhoogte, breedte en hellingspercentages. Ook ten aanzien van sociale veiligheid en verkeersveiligheid is sprake van een acceptabele situatie en wordt voldaan aan de in de tabel genoemde aanbevelingen. Echter is een aantal optimalisaties aan te bevelen. In bijlage 1 zijn deze globaal weergegeven.

Door het wijder maken van de tunneluitgang aan de zuidzijde ontstaat meer zicht vanuit de tunnel op de omgeving rondom de tunnelmond. Dit kan eventueel gecombineerd worden met een hoger plafond in de tunnel onder de hoofdbaan van de N7, wat positief bijdraagt aan de sociale veiligheid en comfort.

Met betrekking tot het fietsverkeer ter plaatse van het parkeerterrein van de Papiermolen zijn meerdere optimalisaties denkbaar voor een betere verkeersveiligheid. In de bijlage is hiervoor een drietal opties aangegeven, varieert van een vrijliggend fietspad in het talud tussen de parkeerplaatsen en de N7, tot een fietsstraat over het parkeerterrein. Afhankelijk van de positie van de parkeerplaatsen (haaks parkeren of langsparkeren) zijn hierin nog verdere optimalisaties denkbaar. Een vrijliggend fietspad is weliswaar inpasbaar, maar hiervan zal naar verwachting geen gebruik worden gemaakt, gezien de directe verbinding over het parkeerterrein. Aanbevolen wordt de overige opties mee te nemen bij de verdere uitwerking.

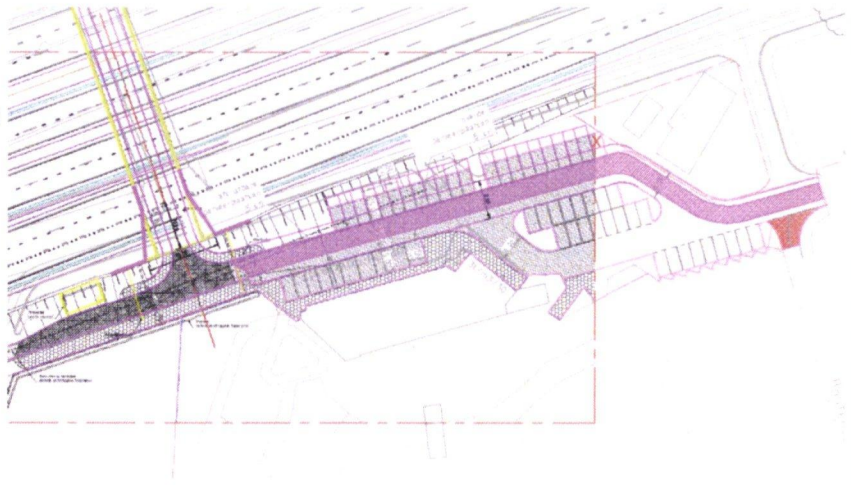
Bijlage 1



Optimalisatie-mogelijkheden
Fietstunnel Papiermolen

- **Fietsstraat parkeerterrein** -

- Fietsstraat tussen tunnel en Boutenspad over parkeerterrein
- Breedte parkeerweg van 6 naar 8 meter
- Consequenties talud (2 meter opschuiven parkeerplaatsen)
- Consequenties parkeerplaatsen (-1pp)



Optimalisatie-mogelijkheden
Fietstunnel Papiermolen

- **Fietsstraat parkeerterrein
incl. langsparkeren** -

- Fietsstraat tussen tunnel en Boutenspad over parkeerterrein
- Breedte parkeerweg van 6 naar 8 meter
- Langsparkeren 2 meter breed
- Consequenties talud
- Consequenties parkeerplaatsen (-8pp)

