



Postbus 1061, 9701 BB Groningen
groningen@fietzersbond.nl

Aan Dienst RO/EZ, t.a.v. afdeling BWT, Postbus 7081, 9701 JB Groningen

Zienswijze van de Fietzersbond afdeling Groningen op omgevingsvergunning Helperzoom-tunnel

Groningen, 27 november 2013

Inleiding

Er is tegenwoordig een tendens gaande die wij in de inleiding van onze op 10 oktober 2013 ingediende Zienswijze (over de Aanpak Ring Zuid) als volgt hebben verwoord:

Er maken zeer veel fietsers en aan de fiets verwante vervoermiddelen gebruik van het fiets-netwerk. Hierbij valt te denken aan: fietsen met aanhangers, bakfietsen, E-bikes, ligfietsen, scootmobielen en niet te vergeten de zeer vervuilende snorfietsen (indien niet elektrisch). Door dit omvangrijke gebruik is een schaa sprong nodig naar bredere en veiligere fietspaden! Ten gevolge van de ombouw van de zuidelijke ringweg wordt veel fietsinfrastructuur vervangen/aangepast. Dit geeft de gelegenheid om:

- 1. De nieuw aan te leggen fietsinfrastructuur te laten voldoen aan de nieuwe inzichten.*
- 2. Ook de in de nabijheid van de zuidelijke ringweg aanwezige fietsinfrastructuur zo veel als mogelijk te laten voldoen aan deze nieuwe inzichten.*

Dit pleit ervoor om de fietsvoorzieningen te optimaliseren en geen barrières op te werpen.

In deze zienswijze behandelen wij

- A. Kruispunten van de toeleidende wegen naar en van de geplande tunnel tussen Helperzoom en Duinkerkenstraat
- B. De (fiets)tunnel onder het spoor
- C. Opmerkingen tot besluit

A. Kruispunten van de toeleidende wegen naar en van de geplande tunnel tussen Helperzoom en Duinkerkenstraat

In de MCA Helperzoomtunnel van 26 februari 2013 zijn bij de Helperzoomkruispunten met Duinkerkenstraat en met Helperbrink rotondes gepland. Daarmee was de Fietzersbond afd. Groningen het volledig eens.

Echter in de Ruimtelijke onderbouwing Helperzoomtunnel van 11 september 2013 zijn deze rotondes vervangen voor kruisingen. Vooral de kruising met de Helperbrink zorgt voor een

barrière in de hoofdfietsroute over de Helperzoom voor fietsers uit zuidelijk Helpman en uit Haren en Glimmen!! Vooral door de scholen in de directe omgeving van de voorgestelde tunnel – het Zernike College aan de Helperbrink, het Noorderpoort College en het Alfa-college in het Europapark – moet er met veel fietsende schoolkinderen rekening gehouden worden. Wij zouden dus juist verwachten dat aan de ontwerpers opdracht was gegeven om deze belangrijke fietsroute meer te optimaliseren. Bij het festival Let's Gro is erop gewezen dat mensen vooral de fiets nemen als de fietsroute sneller is dan met de auto.

Daarom dringt de Fietzersbond er sterk op aan deze kruisingen zo aan te passen dat ze voldoen aan een fietsinfrastructuur die de naam veilig, vlot en toekomstgericht verdient.

B. De (fiets)tunnel onder het spoor

In de MCA Helperzoomtunnel van 26 februari 2013 is op de doorsnedetekening op blz. 7 een fietspad breed 3,5 meter met aan rijwegzijde een schampstrook ter breedte van 0,6 meter getekend.

Echter in de Ruimtelijke onderbouwing Helperzoomtunnel van 11 september 2013 is die schampstrook verdwenen! De Fietzersbond vindt dat als er dan geen plaats is voor de schampstrook, er langs het fietspad afschuiningen langs stoep en langs de rijwegzijde moeten komen. Dit is veiliger en fietsers gebruiken dan ook beter de hele breedte van het pad, eveneens veiliger. In het mooiste geval wordt het fietspad zoveel breder als de maat van de afschuiningen.

Een ander punt is de sociale veiligheid: hoe wordt die zeker gesteld? In de Nieuwsbrief Aanpak Ring Zuid editie Helpman en omstreken van oktober 2013 wordt een tunnel gepresenteerd waarbij geen betonwand naast het fietspad is. Dit is een sociaal veiliger uitvoering dan met betonwand. Bovendien wordt dan al ruimte naast het fietspad gecreëerd!

C. Opmerkingen tot besluit

Deze reactie op de voorgestelde Helperzoomtunnel betekent niet dat de Fietzersbond akkoord gaat met het laten vervallen van de Esperantokruising. Op die plek behoort minstens een fietstunnel te komen.

De Fietzersbond is geen ontwerp bureau maar heeft wel ideeën om e.e.a. te verbeteren. Dit is te omvattend om in deze zienswijze te omschrijven.

En zoals reeds eerder gemeld zijn wij gaarne bereid om in volgende stadia eens een kritische blik op de plannen te werpen. Desgewenst al in het stadium als gewerkt wordt aan het (voorlopige) ontwerp.

Op de volgende bladzijde is een aanhangsel toegevoegd: de algemene eisen waaraan fietsroutes moeten voldoen.

Met vriendelijke groet,

Foppe Nieuwenhuis,
Fietzersbond afdeling Groningen

AANHANGSEL: Eisen waaraan fietsroutes moeten voldoen

1. Comfortabel te berijden zijn
2. Zo weinig mogelijk oponthoud geven
3. Sociaal veilig zijn
4. Onderdeel zijn van een efficiënte en effectieve fietsinfrastructuur
5. Natuurlijke, ongekunstelde, oplossingen (o.a. dat fietsers altijd goed zicht hebben; geen onlogisch bochtenwerk)

Daarbij te denken aan

- A. Indien enigszins mogelijk: ongelijkvloerse kruisingen. Indien dat niet te realiseren is:
 - 1) Bij VRI's en oversteekplaatsen waarbij voorrang moet worden verleend aan andere verkeersdeelnemers, zijn ruime wacht- en opstelplaatsen nodig, zowel qua lengte als breedte.
 - 2) Korte wachttijden voor fietsers bij VRI's. Bij voorkeur 2 x groen per cyclus voor fietsers.
 - 3) Fietsers zoveel als mogelijk in de voorrang.
 - 4) Voorsignalering, ook voor fietsers, bij de VRI's.
- B. Fietspaden voldoende breed.
- C. Bochtstralen voldoende groot.
- D. Een vlak wegdek zonder hobbels en kuilen. Dus bijvoorbeeld geen diepe waterafvoergoten die het fietsverkeer kruisen.