

Notitie Houtveldtunnel (fietstunnel)

AAN Staf Inverdan

KOPIE AAN PIG, Sjt, KB, MvdB, GPV, RvS, AK, KS

VAN Dick Overheul
DOORKIESNUMMER (075)-6553312
DATUM 2 april 2015
AANTAL PAGINA'S 4

ONDERWERP Fietstunnel Houtveldweg en Fietsverbinding
tussen snelfietspad en Buiging t.p.v. de Figaro
locatie

Inleiding

In het Masterplan Inverdan is opgenomen dat op de spooroverbouw, naast vastgoed ontwikkeling een route voor het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) wordt gerealiseerd als alternatief voor de Houtveldtunnel (Hvt). Deze Hvt is niet (sociaal) veilig en wordt om die reden 's avonds en 's nachts niet of nauwelijks gebruikt. In voorkomende gevallen dat gedurende 's avonds en 's nachts het spoor moet worden gekruist, gebruikt men een omrijroute via het AH-viaduct en de Westerwateringtunnel, die respectievelijk circa vierhonderd meter naar het zuiden en circa twaalfhonderd meter naar het noorden ligt.

Gezien de discussie, die ontstond, nadat bekend werd dat de Houtveld(fiets)tunnel zou worden gesloopt voor de uitvoering van de sloop van hotel Inntel en het kantoorpand de Zweed en voor de start van de eerder voorgenomen bouwplannen op de Figaro locatie, is nog eens kritisch gekeken naar het moment wanneer de Hvt kan komen te vervallen.

In de notitie zal worden ingegaan hoe binnen de verschillende afdelingen over het (langer) openhouden van de fietstunnel wordt nagedacht en wanneer (opnieuw) het laten vervallen/slopen van de Hvt aan de orde kan komen.

Bovendien is het idee ontstaan door het openhouden van de Houtveld(fiets)tunnel om ook de fietsverbinding tussen het snelfietspad langs het spoor en het fietspad op de Buiging te heroverwegen en die nieuwe verbinding mogelijk niet meer te realiseren.

Uitgangspunt Houtveldtunnel

In de plannen van Inverdan is voorzien, dat de Hvt zal worden gesloopt, zodra de spooroverbouw met de alternatieve route voor het langzaam verkeer is gerealiseerd. Daarmee is immers een goede en veilige ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn voor het langzaam verkeer aanwezig.

Het vervallen van de Hvt zou mede noodzakelijk zijn, en is ook zonder meer mogelijk na het in gebruik nemen van de alternatieve route, vanwege de voorgenomen bouwplannen op twee locaties ter weerszijden van het spoor, te weten:

1. aan de oostkant van het spoor op de Figaro locatie was een ontwikkeling voorzien van twee blokken met appartementen, waarvan de fundering deels door de oprit van de fietstunnel gaat;
2. aan de westkant van het spoor in het water langs de Houtveldweg is (nog) een appartementenblok (Waterboog) voorzien, waarvan de fundering eveneens door de oprit van de fietstunnel gaat.

Discussies/signalen uit de wijk

In de contacten met de vertegenwoordigers uit de wijk Westerwatering en ook in de onlangs opgestelde visie van de Westzanerdijk e.o. is aan de gemeente verzocht de Hvt te handhaven. Volgens de vertegenwoordigers is voor de fietsers met name uit het zuidwesten (Westzanerdijk e.o.) het gebruik moeten maken van de Slinger om het spoor kruisingsvrij te passeren een te lange omrijroute. Ook de Fietsersbond heeft al regelmatig een beroep gedaan op de gemeente om de Hvt open te houden.

Het alternatief de Houtveldweg gelijkvloers oversteken en met de fiets aan de hand de trap op aan de westkant van het station naar het centrum en verder vindt men ook geen redelijk alternatief voor een (doorgaande) fietsroute. Een andere (fietsbare) voorziening aan de zuidzijde van de spooroverbouwings parallel aan de Houtveldweg is met het aldaar aanwezige water een kostbare ingreep voor een relatief kleine groep mensen. Een redelijk alternatief zou zijn om aan de westkant van de Houtveldweg een (luie) trapopgang met fietsgleuf te maken naar de Slinger. Maar ook dat is uiteraard geen gebruikelijke verbinding in een (doorgaande) fietsroute.

Nieuwe inzichten mbt bouwplannen

Het bouwplan met twee appartementenblokken aan de oostkant (Figaro locatie) is inmiddels komen te vervallen. Op deze locatie is nu de bouw van het Cultuurcluster voorzien op een kleiner oppervlakte dan het vorige plan. Voor de ontwikkeling van het Cultuurcluster aan deze zijde van het spoor kan de Hvt worden gehandhaafd. Dit betekent overigens wel dat bij het handhaven van de tunnel met opgang de bestaande verbinding in stand moet worden gehouden tussen het punt waar de fietser uit de tunnel komt en het snelfietspad langs het spoor en/of het centrum (via Korte Rozengracht).

Het bouwplan Waterboog langs de Houtveldweg is (nog) in de plannen van Inverdan voorzien. Daarbij is ook rekening gehouden met een in de grex opgenomen grondopbrengst. Zolang de bouw van dit woningbouwplan niet aan de orde is, is de noodzaak niet aanwezig om de Hvt te laten vervallen (slopen). En wellicht is het mogelijk het bouwplan zodanig uit te voeren dat de oprit va de fietstunnel kan worden gehandhaafd.

Verkeerssituatie

Tijdens de bouw van het stadhuis zijn diverse omleidingsroutes voor fietsers en voetgangers tussen het station en het centrum in gebruik geweest. Een van die omleidingsroutes was een looproute vanaf het station langs het snelfietspad met een (tijdelijke met verkeerslichten geregelde) fiets/voetgangersoversteek over de Provincialeweg en verder via de Korte Rozengracht naar het centrum. Ook de fietsers die gebruik maken van de Hvt gebruik(t)en die oversteek naar het centrum.

De oversteek is altijd als een tijdelijke voorziening bedacht, omdat de lange oversteek(tijd) voor fietsers en voetgangers over de Provincialeweg de capaciteit van de verkeersregeling nadelig beïnvloedt. Dit zou ten koste gaan van de doorstroming van het autoverkeer en met name het openbaar vervoer over de Provincialeweg.

Afgesproken was dat deze oversteek komt te vervallen zodra de spooroverbouwings is gerealiseerd, omdat er dan een alternatief is voor het langzaam verkeer en deze oversteek niet langer meer op de tunnel behoeft aan te sluiten.

Inmiddels is duidelijk, dat de capaciteit van de verkeersregeling gezien het huidige gebruik van de oversteek (nog) ruim voldoende is en het openbaar (bus)vervoer niet nadelig wordt beïnvloed. Na de realisatie van de spooroverbouwings behoeft de oversteek om die reden niet te worden verwijderd. En zolang de Hvt aanwezig is, heeft de oversteek een zinvolle functie voor de fietsers en - naar nu blijkt- ook nog voor voetgangers, die uit de parkeergarage Hermitage en het centrum naar bijvoorbeeld de Icoon en het AH-kantoor lopen (v.v.).

Conclusie Houtveldtunnel

In tegenstelling tot de eerdere plannen van Inverdan behoeft de Houtveldtunnel niet meer direct te worden verwijderd op het moment dat de alternatieve route voor het langzaam verkeer op de spooroverbouw wordt opengesteld. Het besluit om de fietstunnel te verwijderen kan probleemloos worden uitgesteld en op latere momenten worden heroverwogen.

(Her)overwegingsmomenten

In een gezamenlijk overleg met de diverse betrokken disciplines is tot de conclusie gekomen dat het verwijderen (sloop) van de Houtveldtunnel niet langer meer direct gekoppeld is aan het moment van realisatie en openstelling van de spooroverbouw voor het langzaam verkeer.

Afgesproken is dat het moment om (opnieuw) te overwegen om de Hvt te laten vervallen en te slopen aan de orde zou kunnen worden gesteld op de volgende momenten:

1. Wanneer het woningbouwplan aan de westkant van het spoor langs de Houtveldweg (Waterboog) actueel wordt.
2. Wanneer de doorstroomcapaciteit op de Provincialeweg met name voor openbaar (bus)vervoer daar aanleiding toe geeft, zal de oversteek over de Provincialeweg komen te vervallen.
3. Het openhouden van de fietstunnel betekent wel dat beheer en onderhoud van de tunnel door de gemeente blijft voortduren. Op de lange termijn zouden deze extra beheerkosten een overweging kunnen zijn de tunnel alsnog te verwijderen omdat een alternatief bovenlangs beschikbaar is.

Ad1.

Nader overleg met de stedenbouwkundige en de planeconoom heeft erin geresulteerd dat bij het ontwerp/uitwerking van het beoogde bouwplan (Waterboog) rekening kan worden gehouden met het in stand houden van de oprit van de Hvt. Dit betekent dat ook voor de realisatie van dit bouwplan de fietstunnel niet hoeft te worden verwijderd.

Ad 2.

Indien de (gelijkvloerse) oversteek over de Provincialeweg uit capaciteitsoverwegingen komt te vervallen, betekent dit dat de verbinding vanuit Westerwatering en het centrum via deze route niet langer meer mogelijk is. Daarvoor is een goed alternatief aanwezig, namelijk in de vorm van de Buiging. De gewenste verbinding tussen het oost-west en noord-zuidverkeer blijft wel bestaan door de aansluiting in stand te houden tussen de fietstunnel en het snelfietspad. Dit betekent dat na het verdwijnen van de oversteek de fietstunnel niet hoeft te worden verwijderd.

ps:

De **oversteek** van de Korte Rozengracht over de Provincialeweg zal in ieder geval aanwezig blijven tot na de bouw van het Cultuurcluster om de voetgangers(stroom) van het station naar de Icoon en AH (v.v.) bij voorkeur niet via de bouwplaats van het Cultuurcluster te laten lopen.

Voorstel Houtveldtunnel

Gezien bovenstaande conclusie en overwegingen wordt voorgesteld de Houtveldtunnel open te houden.

Fietsverbinding tussen snelfietspad en Buiging

Indien de Hvt open blijft voor het fietsverkeer kan tevens gebruik blijven worden gemaakt van de verbinding tussen de uitgang van deze tunnel met het snelfietspad langs het spoor. Daarmee wordt de bestaande schakel tussen de oost-west en noord-zuid fietsverbinding niet verbroken.

Het realiseren van een nieuwe fietsbare verbinding tussen het snelfietspad langs het spoor en het fietspad op de Buiging onder het Cultuurcluster op de Figaro locatie, zoals eerder voorzien in het Masterplan, leidt tot een lastige en ook voor de fietser niet gebruiksvriendelijke oplossing. De realisatie van het Cultuurcluster vindt plaats op een kleiner oppervlakte dan voorzien in de eerdere plannen op deze locatie.

Naast een lange hellingbaan (om aan de verplichte normen te kunnen voldoen) levert deze hellingbaan ook ruimteverlies op voor het maken van voldoende stallingsplekken voor de fietsers. Te

meer daar de Stadsregio zich inmiddels op het standpunt heeft gesteld dat langs het hellende fietspad geen stallingsplekken kunnen worden gerealiseerd.

De lange hellingbaan en het kleine(re) oppervlakte betekent dat er in 4 à 5 slagen van 60m (totale lengte 300m) een hoogte wordt overbrugd van circa 8.0m. Voor een fietsverbinding is dat geen ideale doorgaande route. Daarbij zou ook nog door een (deel van een) fietsenstalling moeten worden gefietst.

Met het nieuwe inzicht om de fietstunnel open te kunnen houden en de bestaande verbinding tussen de tunnel en het snelfietspad te blijven gebruiken c.q. in stand te houden, kan de onder het Cultuurcluster beoogde nieuwe fietsbare verbinding komen te vervallen.

Daarvoor in de plaats komt een 'luie' trap met fietsgleuven om de stallingsplekken vanaf de Buiging en het snelfietspad te kunnen bereiken. Dit houdt in dat daarmee weliswaar geen fietsbare verbinding, maar wel een verbinding aanwezig is dat het snelfietspad (maaiveld) en Buiging ter plaatse verbindt.

Conclusie Fietsverbinding

Met het openhouden van de Houtveld(fiets)tunnel is de nieuw te realiseren fietsbare verbinding op de Figaro locatie (onder het Cultuurcluster) tussen het snelfietspad langs het spoor en het fietspad op de Buiging, zoals eerder voorzien het Masterplan Inverdan niet langer nodig, omdat de bestaande verbinding tussen de oost-west en noord-zuid route via de tunnel in stand blijft.

Eindconclusie

Het openhouden van de Houtveldtunnel betekent dat tegemoet wordt gekomen aan de wens van de belangenvereniging Westerwating en Westzanerdijk e.o. en de Fietzersbond. Bovendien wordt daarmee ook invulling gegeven aan de motie van de gemeenteraad om de tunnel zolang mogelijk open te houden.

Eindvoorstel

Het openhouden van de Houtveldtunnel betekent dat in de uitwerking van de plannen van het Cultuurcluster en de Infrastructurele voorzieningen op de Figaro locatie niet langer rekening hoeft te worden gehouden met de realisatie van een (nieuwe) fietsverbinding tussen het snelfietspad en het fietspad op de Buiging.