

Gemeente Amersfoort
BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN
Reglement van orde van de raad (artikel 43)

Docs.nr 5851199

Nr. 2018 - 059

Vragen van raadslid Van Weegen (Burger Partij Amersfoort (BPA) over “Nut en Noodzaak Willem Tomassentunnel”, conform Reglement van orde van de raad, ontvangen 25 augustus 2018.

ANTWOORD van het college dd. 18 september 2018.

TOELICHTING door fractie

De Willem Tomassentunnel is een nieuw aan te leggen fietstunnel tussen de Willem Tomassenlaan en de Brenninkmeijerlaan onder meer die ten doel heeft de fietsverbinding tussen Amersfoort en Nijkerk te verbeteren. Hiertoe worden provinciale gelden uit project VERDER aangewend. De tunnel is momenteel begroot op zo'n €4 miljoen. Dit najaar wordt het voorstel voorgelegd aan de gemeenteraad onder meer na de bewonersbijeenkomsten op 17 juli en 6 september van dit jaar.

Zie ook

- <https://www.amersfoort.nl/nieuws/bijeenkomst-over-nieuwe-tunnel.htm>
- <https://www.ad.nl/amersfoort/hoglanderveen-kijkt-uit-naar-fietstunnel-a9a15ae5/>

Of gelden nu uit VERDER of van de gemeente komen; het blijft volgens de Burger Partij Amersfoort (BPA) belastinggeld waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan. Het is daarom volgens ons belangrijk om ook de nut en noodzaak van deze tunnel te controleren en te bevragen.

Een belangrijk bijkomend voordeel voor Hooglanderveen, door aanleg van deze tunnel, is de verbetering van de bereikbaarheid van de voetbalvelden vanuit het oosten van Hooglanderveen. Reeds sinds de verplaatsing van de voetbalvelden van de west- naar de oostzijde van het dorp, was er behoefte aan en draagvlak voor de aanleg van een extra tunnel; toen nog Sterrebostunnel geheten door de eerdere voorgenomen locatie. Echter, louter deze bereikbaarheidswens zou mogelijk onvoldoende motivatie bieden om voor aanleg hiervan een beroep te kunnen doen op project VERDER. Dit is pas mogelijk nu de tunnel ingepast kan worden als onderdeel van het verbeteren van de snelfietsverbinding tussen Nijkerk en Amersfoort.

Voor de fietsontsluiting van Nijkerk aan de westzijde van het spoor richting Amersfoort is het gebruik van de Fliersteeg de meest voor de hand liggende optie. Echter, of er aan dezelfde zijde van het spoor vervolgd wordt of via de Domstraat het spoor overgestoken wordt en langs Dijkje en Scheidingsweg vervolgd wordt is volgens de BPA twijfelachtig, omdat ons hiervan geen verkeersbewegingen bekend zijn en er nauwelijks tijdsverschil is tussen beide opties. De overgang van de Scheidingsweg naar een fietspad zou een extra motiverende factor kunnen zijn om voor deze rustiger route te kiezen. Wanneer de fietser eenmaal aan de oostzijde van het spoor is, is Amersfoort het snelste te bereiken door aan deze zijde het spoor te volgen.

Wanneer de fietser toch aan de oostzijde van het spoor het dorp Hooglanderveen binnenkomt dan zijn er twee voor de hand liggende mogelijkheden om het spoor te kruisen:

1. De gelijkvloerse kruising met de Heideweg - Van Tuyllstraat
2. De ongelijkvloerse kruising met de Hanzeboulevard

Daarnaast kan de fietser zijn weg vervolgen langs de Heideweg richting Zielhorst.

In al de bovengenoemde opties is het tijdsverschil slechts 1 of 2 minuten (volgens Google) al moet gezegd worden dat de gelijkvloerse kruising met de Van Tuyllstraat de enige optie is met potentieel meer vertraging indien de spoorbomen gesloten zijn. Daarnaast is de Hanzeboulevard mogelijk een aantrekkelijk alternatief voor diegenen die een aversie kennen tegen de kunstmatig steil aangelegde hellingen in het fietspad van de Brenninkmeijerlaan.

Wanneer er besloten zou worden tot de aanleg van de Willem Tomassentunnel leidt dit onzes inziens dan ook niet of nauwelijks tot een tijdswinst voor het fietsverkeer, omdat hemelsbreed op zo'n 350 meter afstand de Hanzeboulevard en op zo'n 500 meter afstand de Van Tuyllstraat het spoor kruisen.

Overwegende dat de bezetting op het spoor alleen maar toe zal nemen (<https://nos.nl/artikel/2246806-prorail-het-spoor-begint-vol-te-raken.html>) en daardoor gelijkvloerse spoorwegovergangen steeds vaker gesloten zullen zijn, zou het verstandig kunnen zijn om meer te investeren in het ongelijkvloers maken van bestaande spoorwegovergangen. In dit licht valt te denken aan het volgende mogelijke alternatief om de doorstroom ter plaatse te verbeteren: maak de spoorwegovergang tussen de Heideweg en de Van Tuyllstraat ongelijkvloers. Niet alleen verbetert daarmee de fietsdoorstroom, maar ook de doorstroom van ander verkeer, waaronder diverse busverbindingen. Niet in de laatste plaats neemt hierdoor ook de verkeersveiligheid toe.

Het is de BPA niet bekend hoeveel extra dit zou gaan kosten en of de locatie zich überhaupt leent voor realisatie, maar aangezien wij verwachten dat tenminste de fietsdoorstroming vergelijkbaar verbetert als met de Willem Tomassentunnel zien wij op voorhand geen bezwaar om hiervoor wederom aanspraak te kunnen maken op VERDER-gelden.

Een ander tegengeluid dat de BPA nog steeds van bewoners hoort over de Willem Tomassentunnel is de sociale veiligheid. Losstaand van de mogelijk te steile helling aan de vijverzijde van de tunnel maakt men zich ook zorgen over de hangjeugd rond de vijver langs de Brenninkmeijerlaan. Mogelijk maakt de combinatie van geringe verlichting en bankjes rond de vijver het 's avonds en 's nachts een gewilde hangplek en de aanwezigheid van lege flessen alcohol, lege zakjes wiet en graffiti op de geluidswal langs de spoorlijn verraden wat er zich zoal afspeelt. De nabije aanwezigheid van een fietstunnel zonder voldoende sociale controle kan een verder negatief effect hebben op de sociale veiligheid voor aanwezigen in deze omgeving.

VRAGEN AAN & ANTWOORDEN VAN HET COLLEGE

Afgestemd portefeuillehouder: Buijtelaar

1. Is het College op de hoogte van de voorgenomen aanleg van de Willem Tomassentunnel en diens nut en noodzaak in het licht van de argumenten uit de bovenstaande toelichting?

Antwoord:

Ja, wij zijn hiervan op de hoogte en verwijzen hiervoor naar [RIB 2017-047](#).

2. Welk bedrag is er momenteel precies begroot voor de aanleg van de Willem Tomassentunnel en welk deel van dit bedrag kan rekenen op dekking vanuit VERDER?

Antwoord:

Er is een bedrag begroot van € 5,39 miljoen. Vanuit VERDER bedraagt de dekking € 2,97 miljoen.

3. Wat is de geprognoseerde c.q. beoogde tijdswinst en afstandswinst voor (brom)fietsverkeer dat gebruik zal maken van de Willem Tomassentunnel in verhouding tot de vier alternatieve routes?
- Gelijkvloerse kruising Domstraat
 - Gelijkvloerse kruising Van Tuyllstraat
 - Ongelijkvloerse kruising Hanzeboulevard
 - Ongelijkvloerse kruising station Schothorst

Antwoord:

Van verschillende fietsmaatregelen op de verbinding Amersfoort centrum-Nijkerk zijn met het meest actuele gemeentelijk fietsmodel (versie feb 2017) analyses gedaan. De verschillende varianten zijn met elkaar vergeleken op basis van het berekende aantal fietsuren en aantal fietskilometers per jaar. In iedere variant worden dezelfde verplaatsingen (herkomst-bestemming) gemaakt. Op basis van de modelresultaten zijn de hoeveelheid gereden kilometers en de rijtijdwinsten bepaald. De rijtijdwinst wordt enerzijds bepaald door minder gereden kilometers bij een nieuwe verbinding en de hogere gemiddelde snelheden op trajecten met maatregelen. De etmaalresultaten zijn omgerekend naar uren per jaar. De route via de Willem Tomassentunnel is de variant met het minste aantal fietsuren in totaliteit en daarmee het meest gunstig. Daarnaast zorgt deze route voor een afname van het fietsverkeer op de gelijkvloerse spookruising Van Tuyllstraat, wat de veiligheid ten goede komt.

Tabel resultaten modelanalyse

		Verschil gereden kilometers per jaar	Verschil fietsuren per jaar
variant	Omschrijving	effect	effect
basis	Geen maatregelen	-	-
var 1	Route noordzijde spoor	-2.628	-6.026
var 2a	Route Hanzeboulevard	+12.154	-668
var 2b	Route Hooglanderveen	+1.643	-914
var 3a	Route noord en zuidzijde spoor	-6.899	-7.451
var 3b	Route zuidzijde spoor	-5.913	-3.528
var 4a	<i>Sterrebostunnel met bocht</i>	<i>-135.671</i>	<i>-13.053</i>
var 4b	Sterrebostunnel recht	-62.744	-8.450

4. Zijn er recente verkeersbewegingscijfers langs alternatieve routes beschikbaar die de basis vormen voor motivatie van de aanleg van de Willem Tomassentunnel?

- a. Zo ja, welke zijn dat? Van welke datum? en tot op welk niveau van de vier geschetste alternatieve routes zijn hier conclusies aan te verbinden?
- b. Zo nee, acht het College het niet raadzaam deze verkeersbewegingscijfers te verzamelen alvorens over te gaan tot planvorming dan wel tot aanleg van de Willem Tomassentunnel?

Antwoord:

Zie het antwoord op de vorige vraag.

5. Welke wijzigingen zijn er reeds doorgevoerd in het plan tot aanleg van de Willem Tomassentunnel ten gevolge van de bewonersbijeenkomst op 17 juli?

Antwoord:

Zie het antwoord onder punt 6.

6. Welke ruimte bestaat er nog binnen het plan tot aanleg van de Willem Tomassentunnel om tegemoet te komen aan de wensen van burgers naar aanleiding van de voorgenomen bewonersbijeenkomst op 6 september?

Antwoord:

Het plan ligt op hoofdlijnen vast. 6 September is een herhaling van de informatie avond zoals die op 17 juli is geweest. De opmerkingen van beide informatieavonden hebben wij verzameld en vervolgens wordt inhoudelijk beoordeeld welke optimalisaties nog gedaan kunnen worden. De aansluiting van de fietsroute op de Heideweg is onderdeel van nadere uitwerking. Dit geldt ook voor de aansluiting van het terrein van de voetbalvereniging op de nieuwe situatie van de Willem Tomassenlaan en het doorzicht op de tunnel. Hierover zijn wij in gesprek met de voetbalvereniging.

7. Hoe duidt het College ieder van de vier alternatieve routes voor de Willem Tomassentunnel in relatie tot diens nut en noodzaak?
 - a. Gelijkvloerse kruising Domstraat
 - b. Gelijkvloerse kruising Van Tuylstraat
 - c. Ongelijkvloerse kruising Hanzeboulevard
 - d. Ongelijkvloerse kruising station Schothorst

Antwoord:

Zie het antwoord onder vraag 1 en 3.

8. Zou de aanleg van de Willem Tomassentunnel nog steeds kunnen rekenen op steun uit VERDER indien er sprake is van onvoldoende doorstroomverbetering c.q. tijds- of afstandswinst op de snelfietsroute tussen Nijkerk en Amersfoort?

Antwoord:

Voorwaarde binnen VERDER is dat de gekozen route zorgt voor voldoende reistijdwinst. Dat is het geval. De maatregel in onder nummer 112 opgenomen in het [VERDER-pakket 2010-2020](#).

9. Is de visie van het College gewijzigd naar aanleiding van de berichten van ProRail over de voorziene capaciteitsproblemen en de daarmee verwachte toegenomen drukte op het spoor en toegenomen geslotenheid van gelijkvloerse spoorwegovergangen?
 - a. Zo ja, hoe en in welke opzichten?
 - b. Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Nee, daar is geen aanleiding voor. Het is ons college bekend dat er in de toekomst meer reizigers worden verwacht in het openbaar vervoer. Een toename van meer reizigers hoeft overigens niet perse te leiden tot langere periodes van gesloten zijn.

10. Is het College op hoofdlijnen van mening dat er binnen de gemeente Amersfoort beter geïnvesteerd kan worden in het verbeteren van bestaande gelijkvloerse kruisingen met het spoor of in de aanleg van nieuwe ongelijkvloerse kruisingen met het spoor?

Antwoord:

In dit project is er geen aanleiding voor het aanpassen van de spoorwegkruising Van Tuylstraat. Met de aanleg van een nieuwe ongelijkvloerse kruising met het spoor (Willem Tomassentunnel) wordt een extra mogelijkheid geboden voor langzaam verkeer om het spoor ongelijkvloers te kruisen.

11. Hoe staat deze visie in relatie tot het voornemen de Willem Tomassentunnel, een nieuwe ongelijkvloerse kruising, alleen voor (brom)fietsers, aan te leggen?

Antwoord:

Zie het antwoord onder vraag 9 en 10.

12. Hoe beziet het College het alternatief, zoals geschetst door de BPA, voor het ongelijkvloers maken van de bestaande gelijkvloerse kruising met de Heideweg - Van Tuylstraat? En meer specifiek
- Qua nut en noodzaak?
 - Qua kosten? (Grove schatting)
 - Qua realiseerbaarheid?
 - Qua draagvlak?
 - Qua mogelijkheid tot aanwending van VERDER-gelden?

Antwoord:

Zie het antwoord onder vraag 9 en 10.

13. Is het College op de hoogte van de nachtelijke activiteiten rondom de vijver en geluidswal langs de Brenninkmeijerlaan en de effecten hiervan op de sociale veiligheid?
- Is het College voornemens de sociale veiligheid aldaar te verbeteren? En zo ja, hoe?

Antwoord:

Daar is op dit moment geen aanleiding voor. Voor de zomervakantie is er een incident geweest. Dit is afgehandeld. Verder zijn er bij geen meldingen of signalen bekend van overlast rondom de vijver. Dat wil niet zeggen dat er niets gebeurt, maar er wordt vanuit die locatie geen beroep gedaan op officiële instanties.

- Hoe duidt het College de aanleg van de Willem Tomassentunnel in relatie tot deze sociale veiligheid?

Antwoord:

De tunnel is zo ontworpen dat er door de realisatie van een schuin talud in de binnenbocht tijdig voldoende zicht is in de tunnel. Het ontwerp van de tunnel hebben wij laten toetsen door een externe deskundige op het gebied van sociale veiligheid. De aanbevelingen uit de toets hebben wij in het voorlopig ontwerp van de tunnel over genomen. Zo zorgen de naar achteren wijkende wanden, de

profielbreedte van de tunnel, de lichte vormgeving, voldoende verlichting en het achterwege laten van dichte begroeiing er voor dat de sociale veiligheid verbetert. Ondanks alle maatregelen is de sociale veiligheid van de tunnel niet voor 100% te garanderen. Dat geldt in principe voor elke tunnel. Als alternatief voor de route via de tunnel blijven de bestaande fietsroutes beschikbaar.

Inlichtingen

Afd. Programma's & Projecten: S.H.P. de Jong, tel 033-469 4642

Afd. Stad & Ontwikkeling: W.L. van der Stelt, tel 033-469 4437
