

Raadsinformatiebrief

Onderwerp	: Onderzoek fietsverbinding Edisonweg – Molenpad
Aanleiding	: Antwoord op initiatiefvoorstel D66 SGP
Datum	: 29 augustus 2017
Doel	: Het ter kennisname verstrekken van informatie
Portefeuillehouder	: Wethouder A. Kraijo (078) 770 6004 a.krijao@alblasserdam.nl
Primaathouder	: P. van der Hoek (078) 770 6111 p.vanderhoek@alblasserdam.nl

In het initiatiefvoorstel D66 SGP wordt voorgesteld onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor verdere verbetering van de fietsverbinding vanaf de Edisonweg naar de doorgaande fietsverbinding langs de A15 (Molenpad).

Dit is in mei in de commissie Grondgebied besproken met de afspraak dat het college met een reactie komt op dit voorstel met daarin ook een mogelijke dekking voor de kosten van het onderzoek en termijn waarop van dit onderzoek aan de Raad kunnen worden toegezonden.

Het verkeersbureau Sweco heeft een offerte uitgebracht met een plan van aanpak voor dit onderzoek. Zij kunnen dit het onderzoek uitvoeren voor € 14.250,- binnen een termijn van tien weken.

Het college heeft hierop besloten om het onderzoek uit te laten voeren.
Voor financiering hiervan wordt melding gemaakt in de 2^e Burap.

Argumenten

1.1 Met het verkennend onderzoek wordt positief gehoor gegeven aan de vraag vanuit de Raad

Het plan van aanpak in de offerte van Sweco sluit aan bij in de initiatiefvoorstel en bij de discussie tijdens de Raadscommissie in mei. Hiermee wordt positief gehoor gegeven aan de vraag vanuit de raad.

1.2 Het bureau Sweco biedt met hun offerte een goede opzet, prijs en planning voor het onderzoek

In de offerte zit een plan van aanpak waarbij alle aspecten over de mogelijkheden worden onderzocht. Bij deze opzet zit ook diverse overlegmomenten met stakeholders zoals Rijkswaterstaat als betrokken wegbeheerder, de fietsersbond, enzovoort. De planning van tien weken en de prijs van € 14.250,- is reëel voor een dergelijk onderzoek.

1.3 De fietsverbinding biedt een alternatief voor de fietsoversteek Edisonweg/Grote Beer

Op dit moment maken veel fietsers, en vooral schoolgaande fietsers, gebruik van de route via de Edisonweg en de oversteek over de Grote Beer. In de ochtend is de groep schoolgaande fietsers dermate groot dat slechts de helft van de wachtende rij fietsers door het groene verkeerslicht kan.

De fietsers richting Molenpad moeten vervolgens een tweede oversteek maken. De verkeerslichten van beide oversteekplaatsen bieden niet altijd een directe doorgang, waarbij fietsers opnieuw voor het rode licht moeten wachten.

Met de fietsverbinding via een lus onder het viaduct door, zijn deze twee oversteekbewegingen voor dit fietsverkeer niet meer nodig.

1.4 het is wenselijk om duidelijkheid te krijgen over haalbaarheid

Met dit onderzoek worden alle aspecten van de mogelijkheden voor deze fietsverbinding onderzocht en kan op basis van feiten een gedegen afweging worden gemaakt.

1.5 Rijkswaterstaat heeft zich open opgesteld voor dit onderzoek

Een fietsverbinding onder het viaduct door werd destijds door Rijkswaterstaat als een ingrijpende, kostbare en onmogelijke maatregel gezien. Op dit moment heeft Rijkswaterstaat zich open opgesteld en zijn zij bereid om in overleg te gaan over eventuele mogelijkheden.

Kantttekeningen

1.1 Het uitvoeren van het onderzoek biedt nog geen garantie dat de fietsverbinding haalbaar is.

Op dit moment zijn nog geen signalen dat de voorgestelde fietsverbinding wel of niet haalbaar is. Het onderzoek wordt open opgestart waarbij alle mogelijkheden en onmogelijkheden onderzocht zullen worden. Uit het resultaat van het onderzoek moet blijken in hoeverre de verbinding wel of niet haalbaar is.

Financiën

De kosten voor het onderzoek bedraagt €14.250,-. Nadere specificatie hiervan staat in de bijgevoegde offerte. Voor financiering wordt melding gemaakt in de tweede Burap.

Uitvoering

Na besluitvorming kan opdracht worden gegeven aan Sweco en wordt het onderzoek uitgevoerd.

Communicatie

Binnen het onderzoek zijn overlegmoment met stakeholders zoals Rijkswaterstaat, fietsersbond en dergelijke.

Bijlagen

1. Offerte van Sweco: Plan van aanpak fietsverbinding Edisonweg – Molenpad;

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders

secretaris

burgemeester

Plan van aanpak fietsverbinding Edisonweg - Molenpad

Onderwerp: Verkenning mogelijkheden fietsverbinding onder het viaduct van de Edisonweg
 Projectnummer:
 Datum: 08-08-2017

1 Aanleiding

De concrete aanleiding van het onderzoek is het initiatiefvoorstel van D66 en SGP in de Raad van de gemeente Alblaserdam.

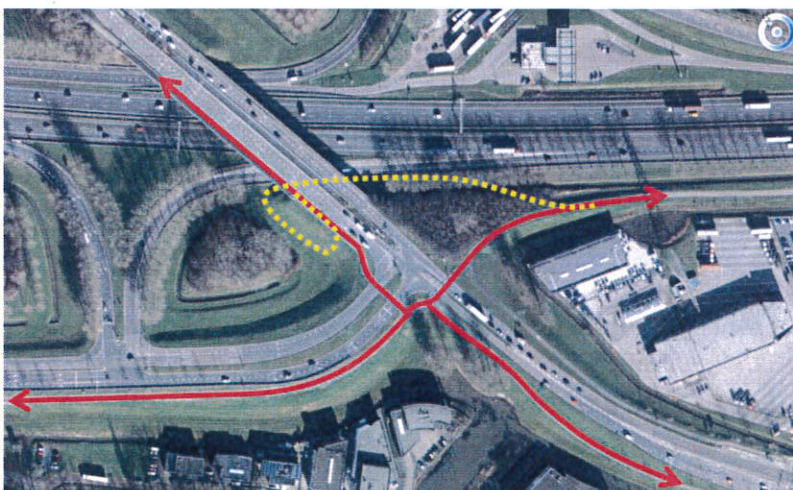
Grote aantallen schoolgaande fietsers maken gebruik van het fietspad langs de Edisonweg. Om hun route naar het Molenpad te vervolgen moeten zij de Edisonweg oversteken ter plaatse van de aansluiting van de Grote Beer. In de praktijk wordt het roodlicht veelvuldig genegeerd en dit leidt tot onveilige situaties.

De verwachting is verder dat de verkeersintensiteit op de wegenstructuur gaat toenemen als gevolg van de aantrekkende economie in het algemeen en de uitbreiding van de container-terminal in het bijzonder.

Het initiatiefvoorstel vraagt om een onderzoek naar de mogelijkheden van een alternatieve fietsverbinding en/of verdere verbetering van de fietsverbinding vanaf de Edisonweg naar de doorgaande fietsverbinding langs de A15 (Molenpad) om daarmee de veiligheid en de doorstroming voor de fietsers op deze route te verbeteren.

Het onderzoek zou zich moeten richten op een mogelijke fietsverbinding die direct vanaf Edisonweg parallel aan het talud naar beneden loopt en het verleggen van de toerit om onder het viaduct ruimte te creëren voor de aanleg van een fietspad, zonder dat daarvoor aanpassingen aan het landhoofd moeten plaatsvinden.

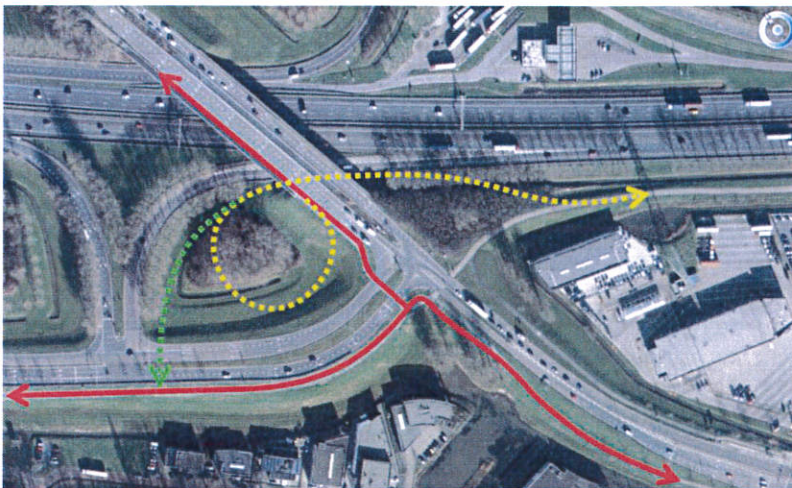
Concreet betreft het een nieuwe fietsverbinding vanaf de viaduct over de A15, zo kort mogelijk langs het talud van de Edisonweg en onder het viaduct door naar het Molenpad (zie de gele route in figuur 1).



Figuur 1 - Overzicht ligging bestaande en kortsluiting fietsroute Edisonweg - Molenpad (Luchtfoto: CycloMedia)

Een verkenning van de mogelijkheden leert dat de route vanaf het viaduct een lengte moet hebben van circa 300 m, uitgaande van een hoogteverschil van ca 5,50 m en maximale helling van 1,8%. Dit resulteert in een cirkelvormige helling met een diameter van circa 80 tot 90 m (zie de gele route in figuur 2).

Daarnaast speelt mee dat de nieuwe 'onderdoorgang' ook voor de (brom-)fietsers op de route Grote Beer - Molenpad een goed alternatief is om de hellingen en oversteek op de Edisonweg te ontwijken. Een extra verbinding vanaf de Grote Beer is dan wenselijk (zie de groene route in figuur 2). Als deze kortsluiting achterwege wordt gelaten, is de kans groot dat (brom-)fietsers deze zelf creëren door de Grote Beer over te steken en door de berm te rijden (olifantenpaadje).



Figuur 2 - Overzicht ligging beoogde fietsroutes Edisonweg/Grote Beer - Molenpad (Luchtfoto: CycloMedia)

2 Voorstel plan van aanpak

Op basis van het verzoek van de gemeente en onze kennis van de probleemstelling stellen wij onderstaand plan van aanpak voor.

- Stap 1 - Startoverleg met gemeente (1).
- Stap 2 - Verkenning en analyse potentieel gebruik en eerste schets van de mogelijkheden.
- Stap 3 - Overleg met gemeente en stakeholders (2).
- Stap 4 - Globale uitwerking tracé, profiel, hoogteligging en technische aspecten.
- Stap 5 - Overleg met gemeente en stakeholders (3).
- Stap 6 - Opstellen globale kostenraming en (realisatie-)planning en aandachtspunten voor vergunningen en procedures.
- Stap 7 - Afweging en selectie variant en opstellen rapportage.
- Stap 8 - Overleg met gemeente en stakeholders (4) en afronding.

In onze aanpak is een duidelijke plek ingeruimd voor de inbreng van de stakeholders in het onderzoeksgebied. We gaan uit van het realiseren van een volwaardige fietsverbinding die ook is afgestemd op de ontwikkelingen in het fietsen (toename oudere fietsers, stijgend aandeel e-bikes, gebruik van speed pedelecs etc.). Dit houdt in dat een kort en smal fietspad

met steile hellingen en krappe bochten in principe niet aan de orde is, omdat deze niet voldoet aan de huidige eisen voor afwikkeling en veiligheid die aan moderne fietsverbindingen worden gesteld.

3 Nadere toelichting plan van aanpak

In deze paragraaf geven we een nadere toelichting op werkzaamheden.

Stap 1 - Startoverleg met gemeente.

De werkzaamheden starten met een overleg met de gemeente waarin o.a. de aanpak wordt besproken en waar nodig bijgesteld. Ook vindt overdracht van de noodzakelijke gegevens plaats, voor zover deze nog niet is ons bezit zijn. Voor het uitvoeren van de verkenning dienen wij te beschikken over:

- uitgangspunten en randvoorwaarden vanuit de gemeente;
- eventueel eerder uitgevoerde verkenningen en onderzoeken

Stap 2 - Verkenning en analyse potentieel gebruik en eerste schets van de mogelijkheden.

Na het startoverleg met de gemeente willen we als eerste een goed beeld krijgen wie de potentiële gebruikers zijn.

- Wie steken er nu bij het Molenpad de Edisonweg over en hoeveel fietsers en bromfietzers (en voetgangers) zijn dat?
- Wie zouden er via de nieuwe verbinding kunnen rijden en hoeveel fietsers en bromfietzers (en voetgangers) zijn dat?

Het is duidelijk dat er veel scholieren zijn die deze route tussen Alblasterdam en Papendrecht volgen. Maar voor een goede beoordeling en afweging van de verschillende mogelijkheden is het noodzakelijk inzicht te hebben in de potentiële doelgroepen en de aantallen fietsers en bromfietzers.

De verwachting is dat ook fietsers en bromfietzers vanuit Hendrik-Ido-Ambacht zijn die langs de Grote Beer rijden en via de nieuwe route richting Papendrecht (v.v.) willen rijden. De verkenning en analyse vindt plaats op basis van beschikbare gegevens bij gemeente en stakeholders, er vindt geen veldwerk plaats in de vorm van verkeerstellingen.

In deze stap werken ook we een eerste schets uit van de potentiële fietsverbinding, waarbij we onderscheid maken in een variant onder het bestaande viaduct en een variant met een nieuwe prefab tunnel onder de Edisonweg. Deze laatste vanwege eventuele mogelijkheden voor een pilot met het schuiven van een prefab fietstunnel in de aardebaan van de Edisonweg.

Bij het ontwerp van de tracés wordt ook gekeken naar de noodzakelijke lengte om het hoogteverschil te kunnen overwinnen. Daarnaast worden enkele dwarsprofielen uitgewerkt die relevant zijn voor de studie. Vooralsnog denken wij aan een profiel onder het viaduct met versmallen van de toerit, een profiel met aanpassingen landhoofd en een profiel van een nieuwe prefab fietstunnel.

De producten van deze eerste schetsen vormen de basis voor het overleg met gemeente en stakeholders (Rijkswaterstaat en Waterschap).



Stap 3 - Overleg met gemeente en stakeholders.

In deze stap leggen we de resultaten van onze eerste verkenning voor aan de Gemeente, Rijkswaterstaat, het Waterschap en eventueel andere stakeholders. Doel van het overleg is te komen tot nadere afspraken over de uitgangspunten en randvoorwaarden, de mogelijkheden en onmogelijkheden en kansen en bedreigingen.

Ook willen we in dit overleg de mogelijkheden bespreken over de variant met een nieuwe prefab fietstunnel onder de Edisonweg, waarbij de vraag is of en onder welke condities dit project als pilot voor een nieuw type fietstunnel kan worden uitgevoerd.

Dit overleg willen we ook benutten om samen met de betrokkenen in te gaan op de kansen en risico's met betrekking tot de verkeersveiligheid, sociale veiligheid, ruimtelijke en technische inpasbaarheid, financiering, draagvlak, vergunningen en procedures.

Uiteindelijk doel is te komen tot één variant voor het tracé en profiel onder het bestaande viaduct en eventueel één variant met een nieuwe fietstunnel onder de Edisonweg.

Stap 4 - Globale uitwerking tracé, profiel, hoogteligging en technische aspecten.

De resultaten van het overleg in stap 3 vormen de basis voor een globale uitwerking van de het tracé, het dwarsprofiel en de hoogteligging van de nieuwe fietsverbinding. Het niveau van uitwerking is een schetsontwerp die als basis kan dienen voor het bepalen van de kosten en het beoordelen van de ruimtelijke inpassing en haalbaarheid.

Daarnaast worden de technische aspecten nader uitgewerkt die medebepalend zijn voor de kosten en haalbaarheid. Dit betreft onder andere:

- de verbreding van het huidige talud van de Edisonweg voor de aanleg van het fietspad, demping waterberging en eventuele compensatie, rooien van bomen en beplanting;
- versmallen en/of verleggen rijstrook en/of vluchtstrook van de toerit naar de A15, afscherming tussen rijbaan en fietspad, eventuele aanpassingen aan landhoofd;
- aansluiting op Molenpad, rooien van bomen en beplanting, compensatie van het groen;

Voor het inschuiven van een prefab tunnel wordt een vrije ruimte gemaakt voor het maken van een fundering waarop de tunnel kan worden geplaatst. De prefab delen van de tunnel worden ter plaatse gekoppeld en aansluitend wordt de tunnel onder de Edisonweg gedrukt. Het vrijkomend zand moet worden afgevoerd en kan wellicht worden gebruikt voor het aanleggen van het fietspad aan de oostzijde van de Edisonweg (richting Molenpad).

Stap 5 - Overleg met gemeente en stakeholders.

De resultaten van voorgaande stappen worden besproken met de Gemeente, Rijkswaterstaat, het Waterschap en eventueel andere stakeholders. Waar nodig kan bijstelling plaatsvinden van de globale uitwerking. In het overleg worden ook nadere afspraken gemaakt over de uitgangspunten en randvoorwaarden voor het bepalen van de kosten en de planning en voor de afweging van de varianten.

Stap 6 - Opstellen globale kostenraming en (realisatie-)planning en aandachtspunten voor vergunningen en procedures.

Na uitwerking van de globale plannen wordt in overleg met de betrokken instanties een check uitgevoerd van de noodzakelijk vergunningen en procedures, zoals een check op inpassing in bestemmingsplan.

Op voorhand kan worden gesteld dat voor de werkzaamheden de volgende vergunningen nodig zijn: een omgevingsvergunning, een vergunning/overeenkomst met Rijkswaterstaat, een kapvergunning en een vergunning in het kader van de Waterwet.

Stap 7 - Afweging en selectie variant en opstellen rapportage.

De laatste inhoudelijke stap bestaat uit een afweging van de twee varianten en wordt een voorkeur uitgesproken. Naast de technische aspecten worden daarbij ook gekeken naar de kansen en risico's voor realisatie en financiering van de varianten.

Deze afweging vindt in nauw overleg plaats met de gemeente en de stakeholders.

Tot slot wordt in deze stap de eindrapportage opgesteld. Gaandeweg de werkzaamheden worden de resultaten verwoord in een werkdocument die als basis dient voor de eindrapportage. In deze stap wordt hiervan een makkelijk leesbaar eindrapportage samengesteld met een toelichting op de verkenning en samenvatting van de belangrijkste resultaten.

Stap 8 Overleg met gemeente en stakeholders en afronding.

In dit laatste overleg wordt de eindrapportage besproken en waar nodig bijgesteld. Vervolgens wordt de rapportage afgerond en opgeleverd (digitaal in pdf).

4 Advieskosten en planning

Op basis van het voorgaande plan van aanpak ramen wij de kosten van de verkenning als volgt:

Verkenning fietsverbinding langs toerit, incl. realisatiekosten	€ 7.500,-
Verkenning fietsverbinding met prefab tunnel, incl. realisatiekosten	€ 3.750,-
Overleg met gemeente en stakeholders (4x)	€ 2.000,-
Rapportage en afronding	€ 1.000,-
Totaal	€ 14.250,-

Voor het uitwerken van de tracés en de globale kostenramingen hebben we een actuele tekening van de bestaande situatie nodig, inclusief de hoogteligging. Vooralsnog gaan we ervan uit dat de gemeente beschikt over een actuele digitale GBKN en ook inzicht heeft in de hoogteligging. In onze aanbiedingen hebben we geen kosten opgenomen voor eventueel noodzakelijke inmeting van de situatie en hoogteligging.

Voor het uitvoeren van de werkzaamheden schatten we een doorlooptijd van circa 9 weken na opdrachtverlening en startoverleg. Onderstaand een globale planning van de onderscheiden stappen, onder voorbehoud van het tijdig beschikbaar zijn van de benodigde gegevens.

Werkzaamheden	Week	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Stap 1 - Startoverleg met gemeente (1).		◆								
Stap 2 - Verkenning en analyse potentieel gebruik en eerste schetsen.										
Stap 3 - Overleg met gemeente en stakeholders (2).				◆						
Stap 4 - Globale uitwerking tracé, profiel, hoogteligging en techn. aspecten.										
Stap 5 - Overleg met gemeente en stakeholders (3).							◆			
Stap 6 - Globale kostenraming en planning, vergunningen en procedures.										
Stap 7 - Afweging en selectie variant en opstellen rapportage.										
Stap 8 - Overleg met gemeente en stakeholders (4) en afronding.										◆

