

**De voorzitter van Provinciale Staten van Zeeland**  
T.a.v. statengriffier

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Onderzoek Royal Haskoning DHV naar inpasbaarheid fietstunnel in Kapellebrug	55123		

Middelburg, 15 februari 2022

Geachte voorzitter,

Bij de behandeling van de startnotitie N290 Traverse Kapellebrug in de Commissie Economie van 2 juli 2021 is door uw Staten verzocht om vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid de mogelijkheden voor de aanleg van een fietstunnel in Kapellebrug te onderzoeken. Ons college hecht aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in Kapellebrug en hebben het onderzoek naar een fietstunnel laten uitvoeren. Hierbij ontvangt u het rapport Fietstunnel Kapellebrug met de uitkomsten van het onderzoek naar de inpasbaarheid van een fietstunnel in Kapellebrug. Het onderzoek is uitgevoerd door Royal HaskoningDHV.

Aan Royal HaskoningDHV is de opdracht verstrekt om te onderzoeken of een tunnel geschikt voor fietsers en voetgangers inpasbaar is bij de aansluiting van de Roskamstraat op de N290 Gentsevaart te Kapellebrug. Het vertrekpunt van het onderzoek is de bestaande situatie en het verkeerskundig ontwerp van 2019<sup>[1]</sup>. In Hoofdstuk 3 zijn vervolgens de richtlijnen<sup>[2]</sup> voor de afmetingen van een fietstunnel toegepast om de dimensies van een eventuele fietstunnel met bijbehorende toe- en afritten te bepalen. Hieruit blijkt dat het ruimtebeslag van een fietstunnel te groot is om zonder aanpassing in te passen in het verkeerskundig ontwerp.

De mogelijkheid om een fietstunnel in te passen door een wijziging van het ontwerp is ook onderzocht en daarbij zijn de volgende 2 opties beschreven:

1. Een fietstunnel met toe- en afritten parallel aan de Gentsevaart (N290) (paragraaf 4.3.1)
2. Een fietstunnel met toe- en afritten in lengterichting van de Roskamstraat (paragraaf 4.3.2)

De fietstunnel in de lengterichting van de Roskamstraat valt af als reële optie omdat er te weinig ruimte beschikbaar is. Opritten van een aantal gebouwen aan de Roskamstraat zouden onbereikbaar worden.

Voor de optie van een fietstunnel met toe- en afritten parallel aan de Gentsevaart is voldoende ruimte te creëren met een aanpassing van het ontwerp. Door de N290 te verschuiven richting het westen en het laten vervallen van de aansluiting van de Roskamstraat op de rotonde ontstaat er aan weerszijden van de Gentsevaart (N290) de benodigde ruimte voor een fietstunnel.

In het rapport worden de gevolgen van deze optie voor een fietstunnel beoordeeld. Er wordt aangegeven dat:

- De aansluiting van de Roskamstraat op de nieuwe rotonde niet uitgevoerd kan worden. Het behouden van de huidige aansluiting van de Roskamstraat is dan een optie, maar wordt minder veilig door minder opstelruimte voor afslaanende auto's.
- De fietstunnel zorgt voor een omweg ten opzichte van de fietsoversteek uit het verkeerskundig ontwerp. Het risico van deze 'omweg' is dat de kans reëel is dat er alsnog gelijkvloers wordt overgestoken.

- De benodigde haakse bochten in de toe- en afritten van de fietstunnel liggen zijn nadelig vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Er is onder andere geen zicht om de hoek waardoor de fietsers niet zien wat er zich om de hoek afspeelt. Daarnaast kan bij het dalen de snelheid, welke wordt opgebouwd door het afdalen, leiden tot gevaarlijke situaties als men ineens een haakse bocht om moet sturen.
- Door het aanpassen van het ontwerp van de N290 zal de snelheid remmende afbuiging van de weg ter hoogte van de Roskamstraat uit het ontwerp verdwijnen, wat ook nadelig is voor de verkeersveiligheid.
- Het CROW schrijft voor dat er in de fietsroutes het best geen onverwachte hoekjes en bochten kunnen zitten en dat de routes recht en overzichtelijk zijn. Vanwege de haakse bochten in de toe- en afrit van de fietstunnel is dit niet het geval wat de sociale veiligheid niet ten goede komt.
- Doordat fietsers niet meer hoeven te wachten om over te steken is de fietstunnel positief voor de doorstroming. Dit geldt ook voor auto's. Aan de andere kant dienen fietsers ten opzichte van het verkeerskundige ontwerp om te rijden alsmede een hoogteverschil te overbruggen, wat weer nadelig is.

In termen van verkeersveiligheid is een ongelijkvloerse kruising, zoals een fietstunnel, volgens het CROW altijd de beste oplossing. Bij gebiedsontsluitingswegen heeft een fiets- en voetgangerstunnel daarom de voorkeur. Echter, er geldt dan wel de voorwaarde dat de aangelegde ongelijkvloerse kruising ten minste dermate aantrekkelijk is dat niemand meer gelijkvloers oversteekt.

Op basis van een beoordeling op de aspecten van verkeersveiligheid, sociale veiligheid en doorstroming acht Royal HaskoningDHV een fietstunnel ten opzichte van de fietsoversteek zoals opgenomen in het verkeerskundige ontwerp onvoldoende aantrekkelijk. De eindconclusie is dat een fietstunnel weinig tot geen toegevoegde waarde heeft en bovendien het risico in zich heeft dat de sociale veiligheid verslechterd.

Op basis van de beoordeling en conclusies van Royal HaskoningDHV zijn we niet voornemens om een fietstunnel op te nemen in het Definitief Ontwerp van de reconstructie van de N290 Gentsevaart in Kapellebrug. De in het rapport benoemde inhoudelijke argumenten laten zien dat de nadelen niet opwegen tegen de voordelen. Voor de verdere uitwerking van de aansluiting van de Roskamstraat op de N290 Gentsevaart baseren we ons op het verkeerskundig ontwerp.

---

[\[1\]](#) Het verkeerskundig ontwerp uit 2019 is als bijlage bij de startnotitie aan Provinciale Staten verstrekt.

[\[2\]](#) De CROW richtlijn ASVV (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom)

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

**Bijlagen:**

1. Rapport Royal HaskoningDHV over inpasbaarheid fietstunnel in Kapellebrug

U wordt verzocht om in uw correspondentie steeds het zaaknummer te vermelden.