



P/a Zwanebloemstraat 15, 9731 CH Groningen  
 groningen@fietsersbond.nl

Aan: Rechtbank Noord-Nederland  
 Afdeling Bestuursrecht  
 Postbus 150,  
 9700 AD Groningen

Betreft: beroep tegen de verlening van de omgevingsvergunning van de gemeente Groningen, kenmerk OVA-201372011/810, voor het aanleggen van de Helperzoomtunnel.

Groningen, 10 november 2014

Geachte heer / mevrouw,

Bij deze tekent de Fietsersbond beroep aan tegen één onderdeel van de beschikking voor de aanleg van de Helperzoomtunnel, namelijk de aansluiting van de tunnel op de Helperzoom die in het voorgestelde ontwerp onaanvaardbaar slecht is voor de fietsers op de punten Veiligheid, Goede doorstroming en Toekomstgerichtheid. Het is duidelijk dat er op dit punt van het plan niet voldoende rekening gehouden is met de belangen van de fietsers.

#### **Onderwerp van beroep**

Ons beroep richt zich specifiek op de aansluiting van de tunnel op de Helperzoom en niet op het gehele project. Dit specifieke punt wordt in de Nota van Antwoord behandeld onder E20 en F4 (zie bijlage 2) en in onderdeel A uit onze zienswijze (bijlage 3).

#### **Procedure**

Op d.d. 29 september 2014 heeft de Fietsersbond een brief met de definitieve beschikking van de gemeente Groningen ontvangen betreffende de omgevingsvergunning voor het aanleggen van de Helperzoomtunnel. Het kenmerk van deze beschikking is OVA-201372011/810.

In november 2013 heeft de Fietsersbond haar bezwaren tegen de vergunning formeel via een zienswijze ingediend (bijlage 3) en daarna eveneens toegelicht in de raadscommissie Beheer en Verkeer (bijlagen 4 en 5). De gemeente heeft onze bezwaren ongegrond verklaard zoals uit de definitieve plannen en de Nota van Antwoord blijkt (bijlage 2).

Omdat de Fietsersbond zich niet kan verenigen met de beslissing op ons bezwaar teken ik hierbij namens de Fietsersbond beroep aan tegen dit besluit. De machtiging is bijgevoegd (bijlage 8, 9).

#### **Probleemstelling**

In haar Nota van Antwoord (uittreksel, bijlage 2) draagt de gemeente twee criteria ter motivatie van de gekozen oplossing aan: de aansluiting is veilig en is ruimtelijk goed ingepast.

Wij betwisten dat de oplossing veilig is en de gemeente gaat in de Nota van Antwoord voorbij aan de kwalificaties goede 'doorstroming' ('vlot') en 'toekomstgericht'. De oplossing voldoet hiermee ook niet aan de kwaliteitseisen voor hoofdfietsroutes van de gemeente zelf zoals beschreven in de

Beleidsnota Fietsverkeer 2000, namelijk: directheid, snelheid, doorstroming, comfort en verkeersveiligheid.

Onze eerder gestelde bezwaren blijven van kracht en worden hier verder toegelicht.

### **1. De voorgestelde inrichting voldoet niet aan de kwalificatie 'veilig'.**

De Helperzoom is een hoofdfietsroute die Haren en het zuiden van Groningen met het centrum en belangrijke bestemmingen als het Hoofdstation, UMCG, Zernike en diverse scholengemeenschappen verbindt. De fietsroute wordt gebruikt door fietsforenzen, groepen scholieren (12-18-jarigen) en ouders met kinderen in de lagere schoolleeftijd.

Dagelijks rijden er circa 12.000 fietsers over de Helperzoom (zie bijlage 6). De prognose van de gemeente voor het autoverkeer gaat uit van 8.000 auto's per dag. De doorgaande route voor het autoverkeer is door de tunnel.

In de voorgestelde situatie moet je als fietser vanuit het zuiden in alle gevallen, of je nu naar het noorden of door de tunnel wilt, twee maal voorrang verlenen: (1) aan het autoverkeer dat de tunnel ingaat en (2) aan het autoverkeer dat uit de tunnel komt. Na het oversteken kom je op een heel klein stukje tweerichtingenfietspad, uitkomend op een T-aansluiting die als voetpad op het plan wordt aangegeven (verkeersplateau? shared space op een drukke fietsroute?), waarna je nóg een keer aan het autoverkeer dat op de Helperzoom rijdt, voorrang moet verlenen of er in ieder geval rekening mee moet houden. Dit betreft verkeer dat uit de tunnel komt en rechtsaf slaat, en het autoverkeer dat vanuit het noorden over de Helperzoom komt en het verkeer vanuit het zuiden dat haar route op de Helperzoom voortzet.

In de spits leidt deze kruising zeker tot problemen: de 'opstelplaats' tussen de 2 rijbanen biedt slechts plaats voor een enkele fietser, de rest zal voor de hoofdrijbaan naar de tunnel moeten wachten of zal toch geneigd zijn om zo snel mogelijk over te steken naar de 'opstelplaats' waar het dringen wordt. De verkeerssituatie ná de oversteek is onduidelijk.

Op een hoofdfietsroute met deze verkeersintensiteit is dit geen veilige oplossing.

### **2. De voorgestelde inrichting voldoet niet aan de kwalificatie 'goede doorstroming'.**

Elke scherpe bocht, elke voorrangverlening, elke verandering van wegprofiel vermindert de snelheid en daarmee de doorstroming van het fietsverkeer.

In de voorgestelde oplossing zijn alle drie de punten van toepassing op de route vanuit het zuiden. Kan men in de huidige situatie vlot zonder obstakels doorrijden, in de voorgestelde oplossing moeten de fietsers vanuit het zuiden zoals gezegd enkele bochten maken om over te steken en weer terug naar de oostzijde van de weg te komen. Omdat voorrang verleend dient te worden aan het autoverkeer, zal men de snelheid altijd moeten verlagen om de situatie rondom het achteropkomend autoverkeer in ogenschouw te kunnen nemen. In de spits zal vaak gestopt moeten worden om voorrang te verlenen. De voorgestelde oplossing doet hiermee fors afbreuk aan de status van hoofdfietsroute die de Helperzoom nu en in de toekomst vervult.

### **3. De voorgestelde inrichting voldoet niet aan de kwalificatie 'toekomstgericht'.**

Dit vanuit de volgende perspectieven:

- De fiets en daarbij het fietsverkeer wordt steeds diverser: er komen bredere (bak)fietsen, fietsen met aanhangers, (snellere) e-bikes. Bij de inrichting van de kruising (oversteek, kleine opstelplaats, bochten, klein stukje 2-richtingenfietspad) lijkt geen rekening gehouden met het extra ruimtebeslag die bakfietsen, ligfietsen, etc. innemen. Het wordt krap manoeuvreren op dit kruispunt.
- Het aantal fietsers zal toenemen. De voorgestelde oplossing houdt zoals eerder betoogd geen rekening met de doorstroming van grote(re) aantallen fietsers en is daardoor niet toekomstgericht.
- De gemeente stelt dat zij meer mensen uit de auto en op de fiets wil. De beste manier om dat



te bereiken is ervoor zorgen dat je met de fiets sneller op je bestemming bent dan met de auto. Met de voorgestelde oplossing wordt het tegenovergestelde bereikt.

### **Mogelijke alternatieven**

De oplossing van de gemeente is dan wel ruimtelijk inpasbaar, maar gaat voorbij aan de door ons gestelde kwaliteitscriteria en eerder genoemde bezwaren.

Wij stellen voor dat de gemeente onderzoek doet naar een goede oplossing waarmee de Helperzoom als goede hoofdfietsroute gehandhaafd blijft.

Enkele alternatieven die wij zien:

- a. Leg een tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de Helperzoom aan;
- b. Fietsers in de voorrang bij de kruising van de tunnelmond.

De gemeente noemt in de Nota van Antwoord dat er een studie wordt uitgevoerd naar een tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de Helperzoom (alternatief a), maar deze valt buiten de scope van dit project.

Deze studie biedt echter nog geen garantie óf en wanneer dit alternatief uitgevoerd wordt. Verder dient hierbij opgemerkt te worden dat een deel van de problematiek dan naar elders verplaatst wordt (oversteek Goeman Borgesuslaan) en daar goed opgelost dient te worden.

Zolang er geen beter alternatief is, pleiten wij ervoor dat fietsers minimaal in de voorrang komen bij het kruisen van de Helperzoomtunnel.

### **Beroep**

De voorgestelde oplossing voor de kruising met de Helperzoom is onacceptabel en met de argumentatie komt de gemeente in onze ogen niet tegemoet aan onze ingediende bezwaren. Daarom verzoeken wij u het besluit op dit onderdeel te vernietigen en de gemeente op te dragen met een betere oplossing te komen, waarbij niet alleen de aansluiting van de tunnel op de Helperzoom maar de gehele Helperzoom als hoofdfietsroute in de beschouwing meegenomen moet worden.

Tevens verzoek ik u het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Groningen te gelasten de door de Fietsersbond gemaakte proceskosten te vergoeden.

Namens de Fietsersbond,



Foppe Nieuwenhuis  
Zwanebloemstraat 15,  
9731 CH Groningen

**Bijlagen:**Documentatie m.b.t. project Helperzoom

1. Brief en definitieve beschikking OVA-201372011/810, inclusief Besluit omgevingsvergunning Helperzoomtunnel
2. Uittreksel Nota van antwoord Omgevingsvergunning Helperzoomtunnel + schets Ruimtelijke Onderbouwing
3. Zienswijze "Fietsersbond, Zienswijze Helperzoomtunnel, 27-11-2013"
4. Inspraak "Fietsersbond, Inspraak Aanpak Ring Zuid Raadscie BenV, punt B1, 11-6-2014"
5. Bijlage inspraak, "Fietsersbond, bijlage Inspraak Aanpak Ring Zuid Raadscie BenV, 11-6-2014"
6. Cordontelling Gemeente Groningen
7. Link naar bibliotheek Zuidelijke Ringweg:  
<http://www.aanpakringzuid.nl/bibliotheek/plandocumenten/>

Documenten m.b.t. procesformaliteiten

8. Specifieke machtiging Fietsersbond
9. Algemene volmacht Fietsersbond
10. Uittreksel Kamer van Koophandel Fietsersbond
11. Directiestatuut Fietsersbond
12. Statuten Fietsersbond