

Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Postadres

Gemeente Nijmegen
R010
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactpersoon

Gerben Siebenga
g.siebenga@nijmegen.nl
T 024 – 329 9239

Datum 3 juni 2019
Betreft Haalbaarheid fiets-transportbandsysteem bij
trap Hezelpoort

Bijlage(n)

Bijgevoegd: nee

Geachte leden van de raad,

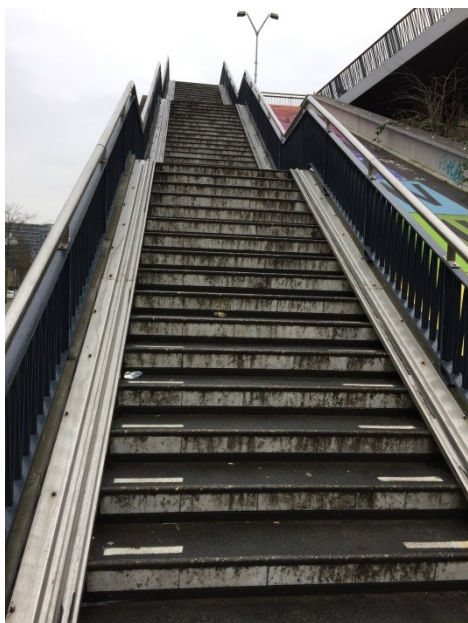
Op 17 januari jl. heeft Stadspartij DNF een schriftelijke vraag gesteld over 'Alternatief fietsopgang Snelbinder Hezelpoort', namelijk: *“Is het College bereid het door Stadspartij DNF geboden alternatief op technisch en financieel gebied te onderzoeken en over de uitkomsten de raad te informeren?”* Hierbij wordt bedoeld op een fiets-transportbandsysteem zoals van het bedrijf VeloComfort.

Met voorliggende brief informeren we u over de onderzoeksresultaten, waarbij nader wordt ingegaan op de technische en verkeerskundige haalbaarheid van dit voorstel. Daarbij kijken we in eerste instantie puur naar deze oplossing op de korte(re) termijn. In het tweede deel van dit advies kijken we verder vooruit en schetsen we nut en noodzaak van de verschillende varianten om dit fietsknooppunt ook op de lange termijn te laten voldoen. We kijken dan naar een fiets-transportbandsysteem en een fietsshelling als de twee meest logische mogelijke oplossingen voor deze locatie. Tenslotte volgen conclusies en aanbevelingen voor nu en de toekomst.

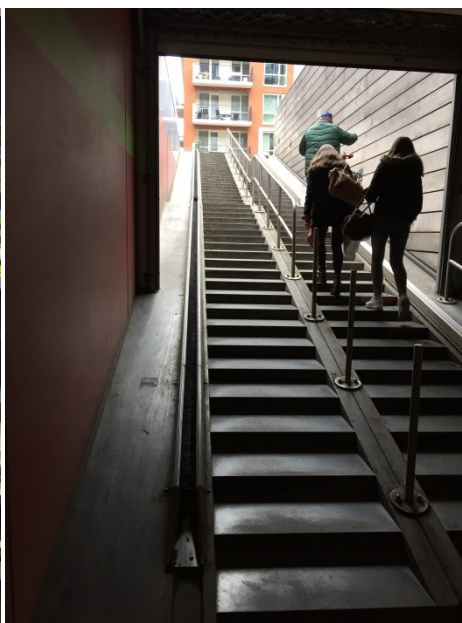
Technische en verkeerskundige haalbaarheid fiets-transportbandsysteem

In bovenstaand figuur is weergegeven hoe het VeloComfort-systeem er uit ziet en hoe het wordt gemonteerd. Voor de trapopgang (naar boven) wordt gewerkt met een tandriemband: dit is een motor-aangedreven transportband waarop een fiets (met handremmen aangetrokken) op looptempo wordt meegenomen. Voor de trapafgang (naar beneden) wordt gewerkt met een borstelgoot: dit is een goot waarbij de fiets (niet-mechanisch) wordt geremd met behulp van borstel-weerstand. Dit systeem kan in de buitenlucht functioneren. De tandriemband (naar boven) is geschikt voor een hellingshoek tot 35° , de borstelgoot (naar beneden) tot 50° .

De hellingshoek bij de huidige trap bij de Hezelpoort is 27° , er is sprake van twee rustmomenten (dus drie trap-delen) en een totaal hoogteverschil van circa 10 m. Ter vergelijking: het VeloComfort-systeem is ook bij de ingang van fietsenstalling Plein'44 geïnstalleerd. Daarbij is sprake van een hellingshoek van 15° , één rustmoment (dus twee trap-delen) en een totaal hoogteverschil van circa 5 m.



Trap Hezelpoort



Trap met transportbandsysteem Plein'44

Een eerste conclusie is dat de huidige trap bij de Hezelpoort uit technisch en verkeerskundig oogpunt geschikt is om het VeloComfort-systeem te installeren. De helling is niet te steil en er is voldoende ruimte op de trap om het systeem te installeren. Wel de kanttekening dat de trap bij de Hezelpoort steiler is en een grotere hoogte overbrugt dan de trap bij Plein'44, dus dat het comfort voor voetgangers met de fiets aan de hand bij de Hezelpoort-trap wel aanmerkelijk minder zal zijn.

De twee varianten onder de loep

In deze paragraaf worden de voor- en nadelen van een transportbandsysteem zoals VeloComfort beschreven, t.o.v. de huidige trap cq. een beoogde fietsshelling aan de noordoostzijde van de Hezelpoort. De huidige situatie geldt daarbij als referentie.

Voordeel van een transportbandsysteem t.o.v. de huidige situatie (alleen trap) is dat een deel van de fietsende doelgroep beter wordt gefaciliteerd; vooral reguliere en elektrische fietsen zijn met dit systeem geholpen en hoeven niet meer om te rijden. Bijkomend voordeel is dat een dergelijk systeem relatief snel geïnstalleerd kan worden, vergeleken

met de aanleg van een fietshelling. Uit navraag bij andere gemeenten met dit systeem blijkt dat zij tevreden zijn over de functionaliteit en het beheer.

Nadeel is dat zware en brede fietssoorten (bakfietsen, speedpedelecs, ook brom- en snorfietsen en scootmobiels) een transportbandsysteem niet kunnen gebruiken.

Voordeel van een fietshelling is dat alle fietssoorten deze kunnen gebruiken en dus niet meer hoeven om te rijden; ook hoeven zij niet af te stappen. Ook voetgangers met wandelwagen of rollator alsook scootmobiels en gemotoriseerde rolstoelen kunnen de fietshelling gebruiken. Een fietshelling zal daarom zeer waarschijnlijk ook zorgen voor méér fietsers en voetgangers die de Snelbinder gaan gebruiken dan een fiets-transportbandsysteem.

Nadeel is dat deze voorziening vele malen duurder is dan een transportbandsysteem en realisatie zal meer tijd kosten.

Het is ook belangrijk om te kijken naar de ontwikkelingen in de directe omgeving en op belangrijke knooppunten die daarop aansluiten.

In de huidige situatie moeten fietsers tussen de Snelbinder en de binnenstad en West circa 700m omfietsen, via het eindpunt van de Snelbinder bij het politiebureau. Daarmee is dit het enige kruising tussen twee regionale snelfietsroutes (Snelbinder en Batavierenpad-noord) zonder directe uitwisselmogelijkheid.

De fietsintensiteiten van beide routes zijn afgelopen jaren fors gestegen. Ter hoogte van de Hezelpoort tellen de Snelbinder en het Batavierenpad-noord momenteel respectievelijk circa 6000 en 7500 fietsers per dag. Met de ontwikkelingen in de Waalsprong, in het Waalfront en rondom het station, zullen de fietsintensiteiten ook de komende jaren fors stijgen; naar schatting een verdubbeling in de komende 10 jaar.

We schatten in dat momenteel circa 10 à 20% van alle fietsers op de twee kruisende fietsroutes wil 'overstappen' van route, waarvan het merendeel nu omfiets via het politiebureau. Het is minder gewenst om grote stromen om te laten rijden, maar veel belangrijker is dat het verdeelpunt ter hoogte van de Stieltjestraat nu al het 'verzadigingspunt' begint te bereiken. Dat leidt – zeker in de nabije toekomst – tot onveilige situaties vanwege te grote drukte en teveel kruisend (fiets)verkeer.

Uiteraard zal ook een transportbandsysteem een deel van het fietsverkeer afvangen, maar niet in die mate dat we te grote drukte voldoende kunnen opvangen. Ook voor de groeiende hoeveelheid fietsverkeer vanuit de stad naar het Waalfront en omgekeerd is de omweg niet aantrekkelijk en logisch. Verder wordt ten westen van het spoor ingezet op een nieuwe fietsroute naar de westzijde van het station, waar een nieuwe entree komt die een grote hoeveelheid reizigers gaat verwerken vanaf die zijde van de stad. Ook hier geldt dat die toename niet zomaar kan worden verwerkt met een transportbandsysteem. Ook qua aantrekkelijkheid zou een befietsbare helling tussen Snelbinder en Voorstadslaan direct ten oosten van het spoortalud hier beter voldoen en ontstaat een nieuwe, interessante fietsverbinding over een veel groter gebied, namelijk tussen Nijmegen-Noord en onder meer de Novio Tech Campus. Hiermee wordt niet alleen de autonome groei gefaciliteerd, maar zal het nog interessanter worden voor Waal-overschrijdende ritten om over te stappen van auto naar fiets.

Hieronder volgt een schematisch overzicht van de voor- en nadelen. We hebben hierin ook nog een 'klassieke' trap meegenomen, hoewel deze eigenlijk niet als gewenste variant wordt gezien.

	Trap	Trap met VeloComfort	Fietshelling
Bruikbaarheid fietsers	Matig: reguliere fietsen. Ongeschikt voor e-bikes.	Redelijk: reguliere fietsen, e-bikes (helling wel steil)	Goed: reguliere fietsen, e-bikes
Bruikbaarheid scoot-mobiels, bakfietsen, speed-pedelecs, etc.	Ongeschikt	Ongeschikt	Goed
Bruikbaarheid voetgangers	Goed	Goed	Goed
Bruikbaarheid minder-validen	Ongeschikt voor rolstoelen, wandelwagens, rollators, etc.	Ongeschikt voor rolstoelen, wandelwagens, rollators, etc.	Goed: gemotoriseerde rolstoelen, wandelwagens, rollators, etc. Ongeschikt voor reguliere rolstoelen.
Toename # voetgangers		Geen toename	Lichte toename, vanwege kortere route
Toename # fietsers		Geen toename	Forse toename, vanwege kortere route
Impact omgeving		Geen impact	Helling komt naast woonbebouwing, aanlanding onderaan Hezelpoort aandachtspunt
Aansluiting op huidige en toekomstige hoofd routes (en synergievoordelen)	Sluit technisch gezien aan op routes en verbindingen, maar draagt weinig tot niets bij aan comfort, snelheid en het bredere fietsnetwerk	Sluit aan op huidige en toekomstige verbindingen, maar vormt wel een beperkende factor voor comfort, snelheid en hoeveelheid te verwerken fietsen	Sluit goed aan op huidige en toekomstige drukke verbindingen en heeft toegevoegde waarde qua comfort, snelheid en bovenlokale aansluitingen op fietsnetwerken
Installatie-termijn		In 2019	In 2021 of 2022
Kosten aanleg		Circa € 70.000 à 100.000, levensduur circa 10 jaar	Circa € 2,4 mln, levensduur circa 50 jaar
Kosten onderhoud		Laag: circa € 2000 per jaar.	onbekend

Conclusies en aanbevelingen

Een transportbandsysteem lijkt technisch en verkeerskundig haalbaar en is relatief goedkoop, maar heeft – zeker op de langere termijn – beperkingen ten opzichte van een fietshelling. Hoewel een fietshelling relatief duur is, worden (vrijwel) alle doelgroepen bediend en wordt het fietsen en lopen gestimuleerd. Daarentegen is een transportbandsysteem relatief goedkoop en kan het systeem op korte termijn worden geïnstalleerd, maar hiermee worden niet alle doelgroepen bediend en wordt het fietsen en lopen niet verder gestimuleerd.

Alles overwegende stellen we voor om een transportbandsysteem te installeren. Het is een goed voorstel voor de kortere termijn, maar we zien een transportbandsysteem niet als een definitief alternatief voor een fietshelling. We gaan daarom wel door met vervolgonderzoek naar de realisatie van een fietshelling.

Een investering in de transportband is zeker geen desinvestering, want een dergelijk systeem zou namelijk ook meerwaarde kunnen hebben bij andere trappen, onder andere nabij de drie waalbruggen. We zullen het gebruik van het transportbandsysteem daarom goed monitoren. Bovendien kunnen we het grootste deel van het systeem eenvoudig verplaatsen naar een andere geschikte trap.

De kosten voor een transportbandsysteem (circa € 100.000) kunnen worden gedekt uit het beschikbare budget voor de fietshelling (€ 2,4 mln). Bij de nadere uitwerking van de fietshelling zal uiteraard ook een gedetailleerder beeld van de mogelijkheden en kosten worden gemaakt. Uiteraard zullen we uw raad dan weer informeren en meenemen in de resultaten daarvan.

We zijn de raad erkentelijk voor een innovatief idee en passen dit graag toe. Op de langere termijn moeten we wel kiezen voor een robuuster systeem dat voldoet aan de eisen die qua veiligheid, bereikbaarheid, verkeersdruk(te) en gebruiksgemak nodig zijn.

Hoogachtend,
Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

mr. drs. A.H. van Hout
gemeentesecretaris

drs. H.M.F. Bruls
burgemeester