

Informatienota voor de raad

Datum 27 september 2023

Onderwerp	Beantwoording artikel 45 vragen PvdA inzake Fietstunnel Hessenweg
Versienummer	2

Portefeuillehouder G. Rots

Informant J. van Doorne / E. Habers
Afdeling Ruimte & Economie
Telefoon 038 498 3248 / 038 498 2725
Email J.van.Doorne@zwolle.nl / e.habers@zwolle.nl
Bijlagen N.v.t.

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

De beantwoording van artikel 45-vragen van PvdA met als onderwerp Fietstunnel Hessenweg

Datum 27 september 2023

Inleiding

PvdA heeft op 1 september 2023 vragen gesteld over de fietstunnel Hessenweg

Kernboodschap

1. *Heeft het college kennisgenomen van de bijgevoegde signalen?*

Het college is bekend met de signalen.

Als gevolg van de signalen heeft er een verkeerstelling plaatsgevonden. Uit deze telling is gebleken dat er circa vijftien auto's per dag door de tunnel gaan. De autobewegingen zijn verspreid over de dag, hierdoor zijn de autobewegingen niet te herleiden tot één of enkele automobilisten.

2. *Heeft het college zelf het bestelbusje vlak na de opening deze tunnel zien gebruiken?*

Namens het college was wethouder Rots aanwezig bij de opening van de Hessentunnel, waar de aanwezigen het bestelbusje de tunnel hebben zien gebruiken.

3. *Vanwaar de keuze om geen paaltjes neer te zetten bij de Hessentunnel?*

De meeste ongevallen met fietsers zijn eenzijdige ongevallen. Volgens de landelijke Fietzersbond zijn er jaarlijks 2400 spoedeisende hulpopnames door een ongeluk met een fietspaaltje. Als gemeente willen we daarom terughoudend zijn met het plaatsen van paaltjes. Uitgangspunt is daar nee, tenzij. Conform dit uitgangspunt is er bij de Hessentunnel voor gekozen om bij de realisatie van de tunnel geen fietspaaltjes te plaatsen vanwege de gevaren voor fietsers.

Bovengenoemde past daarnaast in de lijn van de campagne die de landelijke Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland in 2022 organiseerden om overbodige paaltjes op fietspaden te verwijderen en daarmee de verkeersveiligheid van fietsroutes te vergroten. De gemeente Zwolle heeft in het kader van deze actie ongeveer vijftig fietspaaltjes en obstakels weggehaald om zo de situatie voor fietsers veiliger te maken. Deze actie wordt nu jaarlijks herhaald.

4. *Indien dat met veiligheid te maken heeft van fietsers die daar tegenaan fietsen:*

a. *Hoe heeft het college de afweging tussen bovenstaande factoren gemaakt?*

Bij het plaatsen van een fietspaaltje wordt een risicoafweging gemaakt. Een risico kan gedefinieerd worden door het bepalen van de kans dat een ongeval zich voordoet en de gevolgen ervan. Een fietspaaltje staat er altijd en de kans dat iemand er tegenaan rijdt is aannemelijk. De gevolgen kunnen variëren tussen met de schrik vrijkomen tot letselschade. De kans dat een automobilist (on)bewust een fietspad oprijdt en een ongeluk veroorzaakt is in de basis relatief klein, maar de gevolgen kunnen groot zijn.

Bij de Hessentunnel is vooraf afgewogen of het risico van een fietspaaltje groter is dan het risico van ongewenst autoverkeer. Daarbij was ingeschat dat de kans op grootschalig misbruik van de fietstunnel door autoverkeer niet hoog genoeg was om op voorhand een fietspaaltje te plaatsen. Nu in de praktijk blijkt dat het gebruik anders is dan van te voren is ingeschat, worden er alsnog maatregelen genomen.

Datum

27 september 2023

- b. Zijn er zichtbaardere alternatieven te bedenken voor het klassieke paaltje die auto's alsnog fysiek de toegang ontnemen?*

Fietspaaltjes zijn bedoeld om te voorkomen dat automobilisten gebruik maken van de fietsroute. Voorzieningen die de doorgang van auto's belemmeren zijn ook hinderlijk voor fietsers en brengen verkeersveiligheidsrisico's met zich mee. Bij obstakels op het fietspad is herkenbaarheid en zichtbaarheid voor de fietser daarom erg van belang. Fietspaaltjes hebben om deze reden de voorkeur omdat dit een verticaal element is en de paaltjes zijn voorzien van herkenbare rood-witte markering. Voor extra zichtbaarheid en veiligheid kan de fietspaal geplaatst worden op een middengeleider. Door de paal te voorzien van inleidende wegmarkering, zoals ribbelmarkering, wordt de herkenbaarheid nog meer vergroot.

- 5. Wat gaat het college doen om de veiligheid op korte termijn én lange termijn te waarborgen?*

Het college gaat op basis van de gedane tellingen en ontvangen meldingen een fysieke maatregel treffen om het autoverkeer door de Hessentunnel te voorkomen. Hoe de maatregel er precies uit komt te zien is nog niet bekend, hiervoor wordt een ontwerp opgesteld. Bij het ontwerp wordt in ieder geval rekening gehouden met de verkeersveiligheid van fietsers.

- 6. Zijn er meer locaties binnen de gemeentegrenzen waarbij het verwijderen of absentie van paaltjes heeft geleid tot auto's die fietspaden betreden?*

We sluiten niet uit dat het verwijderen of ontbreken van paaltjes op sommige locaties leidt tot incidenteel gebruik door auto's. Bewoners kunnen meldingen maken over ongewenst autoverkeer. Bij meerdere meldingen wordt overwogen om het fietspaaltje weer terug te plaatsen. Dit is tot op heden één keer gebeurd bij het Twistvlietpad tussen huisnummers 147 en 149. Naar aanleiding van structurele klachten is het fietspaaltje daar teruggeplaatst.

- 7. Heeft de gemeente deze locaties actief gemonitord na verwijdering van paaltjes en/of actief signalen vanuit buurtbewoners opgehaald?*

De locaties waar paaltjes zijn verwijderd zijn mede bepaald met inspraak van inwoners. Inwoners werden, in het kader van de landelijke campagne, opgeroepen om aan te geven op welke locaties fietspaaltjes een gevaar vormden. Op de aangegeven locaties zijn de fietspaaltjes verwijderd of de locatie is anders ingericht. De locaties zijn daarna niet actief gemonitord. Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 6 kunnen bewoners zelf wel meldingen doen.

- 8. Is het college het met ons eens dat een auto van 1.460 kg (gemiddelde massa nieuw verkochte auto in 2023) gevaarlijker is voor een fietser dan een eenzijdig ongeluk en dat derhalve er bij elk fietspad een risico-afweging moet worden gemaakt tussen veiligheid voor eenzijdige ongelukken (bijvoorbeeld een paaltje) en die met een auto?*

Het college is van mening dat bij een ongeval waarbij een fietser in botsing komt met een auto het risico op een ernstige afloop groot is. Daarom wordt er op elke locatie een risico afweging gemaakt, zoals beantwoord bij vraag 4a. Uitgangspunt daarbij is dat er in principe geen paaltjes wordt geplaatst vanwege de hinder en de verkeersveiligheidsrisico's voor fietsers. De meeste ongevallen met fietsers zijn namelijk

Datum 27 september 2023

eenzijdige ongevallen, zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 3. Wanneer een voorziening toch nodig is, wordt deze zorgvuldig ontworpen.

Openbaarheid

Deze informatienota is openbaar

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

voorzitter, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer