

Nota voor burgemeester en wethouders

Team
DEV-CS

Onderwerp

Vragen ex art 46 RvO CU-D66-GL Fietsbeleid in tijden van COVID19

1- Notagegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2020-001116	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	16-06-2020
Datum	10-06-2020	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
03 Leefomgeving		College van B & W	
Portefeuillehouder Weth. Rorink		- Burgemeester	- Weth. Grijsen
		- Weth. De Geest	- Weth. Verhaar
		- Weth. Walder	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar	16-06-2020
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
programmamanager	10-06-2020	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
wethouder	11-06-2020	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	11-06-2020
		BIS Openbaar	
Status		Definitief 2020-06-18	

Bijlagen

Vragen fracties + antwoordbrief

B & W d.d.: 16-06-2020

Besloten wordt:

- 1 De beantwoording van de vragen ex art 46 RvO van de fracties Christen Unie, D66 en GroenLinks vast te stellen;
- 2 de beantwoording aan te bieden aan de raad;
- 3 de nota en het besluit openbaar te maken.

Financiële aspecten:

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Nee
Begrotingswijziging	Nee

Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)

- De nota en het besluit openbaar te maken
- De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
- De nota en het besluit openbaar te maken nadat
- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
- De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

Kennisgeving/ Bekendmaking Awb

Kennisgeving (publicatie) conform Awb	Nee
Bekendmaking conform Awb	Nee

ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?

Nee

Toelichting

Inleiding

Per brief van 15 mei 2020 hebben Gerry Stegeman (D66), Henrike Nijman (CU) en Tjeerd van der Meulen (GL) uw college enkele vragen gesteld over het fietsbeleid in tijden van het COVID19-virus.

Bijgaand treft u de beantwoording aan.

Beoogd resultaat

Kader

Argumenten voor en tegen

Extern draagvlak (partners)

Financiële consequenties

Aanpak/uitvoering

Gemeente Deventer
t.a.v. College van B&W
Postbus 5000
7400 GC Deventer

Betreft: Schriftelijke vragen over fietsbeleid in tijden van het COVID19-virus

Deventer, 15 mei 2020

Geacht college,

De huidige crisis leidt tot een ontwrichting van het dagelijks leven. De fiets blijkt voor de korte en middellange afstanden een goed alternatief te zijn voor het openbaar vervoer waar het besmettingsgevaar groter is en mondkapjes gedragen moeten worden. Ook in Deventer is het te verwachten dat – nu langzaam het woon-werk/schoolverkeer meer op gang komt – dat meer inwoners de fiets gaan pakken. Dit heeft uit milieu- en gezondheidsoogpunt ook de voorkeur boven meer autoverkeer. Meer fietsers op de fietspaden, wegen en bij het stoplicht kunnen ook weer leiden tot opstoppingen en het niet consequent zoveel mogelijk in acht nemen van de verplichte 1,5 meter afstand. Bij de (al dan niet) tijdelijke herverdeling van de openbare ruimte zou volgens ons expliciet aandacht moeten worden gegeven aan de fietser. Om die reden hebben wij de volgende vragen aan het college:

1. Heeft het college een goed beeld van de plaatsen waarbij het voor fietsers lastig of onmogelijk kan zijn om onveilige situaties te vermijden vanwege de "1,5 meter afstand" ? Zo ja, welke zijn dit?
2. Overweegt het college op die plaatsen om de ruimte her te verdelen waarbij er meer ruimte is voor de fietsers? Te denken valt bijvoorbeeld het gebruik van een busbaan, openbare weg e.d. (al dan niet in combinatie met andere maatregelen zoals markeren, gedragsbeïnvloeding of obstakels verwijderen).
3. Deventer was bezig met een inventarisatie van mogelijkheden voor zgn. schoolstraten. Overweegt het college om die nu versneld in te voeren? Zo ja, waar zou dit plaats kunnen vinden?
4. Het principe van "shared spaces" of autoluwe zones is een van de tijdelijke mogelijkheden. Dit heeft wel tot gevolg dat er aan automobilisten snelheidsbeperkingen moeten worden opgelegd. Heeft het college dit overwogen?
5. Fietsers kunnen bij oversteekplaatsen of stoplichten "samenklonteren" waarbij de 1,5 meter afstand niet kan worden gerespecteerd. Ook hier zijn maatregelen mogelijk, bijvoorbeeld een andere afstelling van de verkeerslichten ("langer op groen"). Op welke plekken is dit nodig of wenselijk?
6. Zijn er plekken waar extra ruimte moet worden gecreëerd voor fietsparkeren? Te denken valt aan bepaalde plaatsen waar mogelijk de voetganger tijdelijk meer ruimte nodig heeft.

Hartelijke groet namens de fracties van D66, ChristenUnie en GroenLinks

Gerry Stegeman
Henrike Nijman
Tjeerd van der Meulen

Grote Kerkhof 1
Postbus 5000
7400 GC Deventer

14 0570
telefoon

0570 - 695181
direct telefoonnummer

gemeente@deventer.nl
e-mail

Aan de fracties van Christen Unie, D66, GroenLinks
t.a.v. mw. H.G. Nijman-Visscher,
mw. G.H. Stegeman
dhr. T. van der Meulen
Interne Post

2020-001116
kenmerk

uw referentie

16 juni 2020
datum

M.J.E. van der Meer
contactpersoon

Schriftelijke vragen ex art 46 RvO
onderwerp

Geachte mevrouw Nijman, mevrouw Stegeman en meneer Van der Meulen,

In uw brief van 15 mei jl. hebt u ons college schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over het fietsbeleid in tijden van het COVID19-virus. Ons antwoord is als volgt.

Vraag 1:

Heeft het college een goed beeld van de plaatsen waarbij het voor fietsers lastig of onmogelijk kan zijn om onveilige situaties te vermijden vanwege de "1,5 meter afstand" ? Zo ja, welke zijn dit?

Antwoord:

Op basis van tellingen is er een beeld van de drukste fietsroutes in de gemeente Deventer. Deze bevinden zich vooral rond de binnenstad en op het fietspad langs de Snipperlingsdijk-Holterweg. Laatstgenoemd fietspad kent voldoende breedte voor opvang van grote aantallen fietsers. De drukke fietsroutes rond de binnenstad liggen veelal op wegen met fietsstroken, waar de fietser ruimte heeft om uit te wijken. Deze betreffen de Zwolseweg (Zamenhoffplein – Noorderplein), Brinkgreverweg (Henri Dunantlaan – Handelskade), Diepenveenseweg en Hoge Hondstraat.

Wel zijn er specifieke gebieden en plekken, waar de fietser minder ruimte heeft. Dit zijn de binnenstad en sommige schoolomgevingen. Ook op enkele, geregelde kruispunten is de ruimte soms beperkt vanwege fysieke scheiding tussen fietser en auto bij opstelvakken. Voorbeelden zijn de geregelde kruispunten op de Brinkgreverweg.

Vraag 2:

Overweegt het college op die plaatsen om de ruimte her te verdelen waarbij er meer ruimte is voor de fietsers? Te denken valt bijvoorbeeld aan het gebruik van een busbaan, openbare weg e.d. (al dan niet in combinatie met andere maatregelen zoals markeren, gedragsbeïnvloeding of obstakels verwijderen).

Antwoord:

Voor de binnenstad is een plan ontwikkeld, waarbij in samenwerking met betrokken partijen de ruimte wordt herverdeeld, tussen voetgangers, fietsers (rijdend en stallend), terrassen en weekmarkt. Dit plan is separaat naar u toegezonden.

Buiten de binnenstad is vooral sprake van enig ruimtegebrek op enkele geregelde kruispunten. Echter, op deze kruispunten is het vooralsnog niet gewenst om fysieke maatregelen te treffen. Het opheffen van fysieke

scheidingen tussen auto en fietser bij opstelvakken geeft juist meer verkeersonveiligheid. Het is aan de fietsers zelf om voldoende afstand te houden tot en achter elkaar. Daar komt nog bij dat, hoewel wetenschappelijk niet formeel aangetoond, er algemeen van uit wordt gegaan dat in de buitenruimte minder kans op besmetting is.

Vraag 3:

Deventer was bezig met een inventarisatie van mogelijkheden voor zgn. schoolstraten. Overweegt het college om die nu versneld in te voeren? Zo ja, waar zou dit plaats kunnen vinden?

Antwoord:

Als één van de eerste versoepelingsmaatregelen voor de intelligente lock down zijn op 11 mei jl. de basisscholen, kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang weer (deels) open gegaan. Bij het halen en brengen zullen ouders 1,5 meter afstand in acht moeten nemen ten opzichte van anderen. De grootste uitdaging is het handhaven van de 1,5 m in de directe nabijheid van deze voorzieningen. Voor de concrete invulling van het halen en brengen in de directe nabijheid van de voorzieningen zijn in eerste instantie de scholen en ouders zelf verantwoordelijk.

Het algemene beeld is dat de scholen goed hebben nagedacht over de wijze, waarop het halen en brengen van kinderen kan worden vormgegeven. Hierbij is per locatie specifiek nagedacht over zaken als de spreiding van begintijden, het gebruik van de verschillende ingangen, aanwijzen van haal- en brengpunten, vervoersmiddelen (het liefst als voetganger en fietser), etc.. Deze maatregelen hebben een positieve invloed op de verkeerssituatie rondom de scholen, waarbij het beeld is dat ook de 1,5 m afstand wordt nageleefd. De reguliere verkeersproblematiek rondom de scholen lijkt zelfs minder te zijn dan voor de coronatijd. Hierdoor is het toepassen van eventuele 'schoolstraten' in deze coronatijd nog niet nodig.

Op 8 juni jl. zijn de basisscholen weer volledig open, waardoor ook de verkeersdruk rondom de scholen zal toenemen. Tot op heden hebben de scholen goed invulling gegeven aan de wijze van het halen en brengen. Mochten toch problemen in de openbare ruimte ontstaan, dan zou een locatie specifieke maatregel kunnen zijn om schoolstraten in te voeren. Echter, dan zou het specifieke probleem nader geanalyseerd moeten worden.

Vraag 4:

Het principe van "shared spaces" of autoluwe zones is een van de tijdelijke mogelijkheden. Dit heeft wel tot gevolg dat er aan automobilisten snelheidsbeperkingen moeten worden opgelegd. Heeft het college dit overwogen?

Antwoord:

Op plekken waar sprake is van fietsstroken is voldoende ruimte om uit te wijken bij drukte. Op fietspaden is deze ruimte niet aanwezig. Echter, de drukste fietsroutes kennen reeds fietspaden van voldoende breedte. Dit geldt vooral voor de fietsroutes langs de Snipperlingsdijk en Nico Bolkesteinlaan. Het verplaatsen van fietsers van het fietspad naar de rijbaan en het vervolgens koppelen aan een shared space oplossing is een ingrijpende en kostbare maatregel die in Deventer vooralsnog niet aan de orde is. Tot slot geldt ook hier dat het de verantwoordelijkheid van de fietsers zelf is om voldoende afstand tot elkaar te houden en besmetting in de openbare ruimte minder kans krijgt.

Vraag 5:

Fietsers kunnen bij oversteekplaatsen of stoplichten "samenklonteren" waarbij de 1,5 meter afstand niet kan worden gerespecteerd. Ook hier zijn maatregelen mogelijk, bijvoorbeeld een andere afstelling van de verkeerslichten ("langer op groen"). Op welke plekken is dit nodig of wenselijk?

Antwoord:

In de stad Deventer is inmiddels op nagenoeg alle geregelde kruispunten een intelligent regelingssysteem actief (iVRI), waarbij gewicht is toegekend aan voertuigcategorieën en richtingen. Belangrijke fietsroutes zijn in dit systeem al met een relatief hoog gewicht meegenomen, en wel daar waar geen sprake is van een kruising met een hoofdverkeersas. Inmiddels hebben praktijktesten in Deventer uitgewezen dat een te lange wachttijd kan leiden tot roodlichtnegatie van zowel auto's als fietsers. Een nog grotere inzet op groen voor hoofd fietsroutes kan dus leiden tot meer onveiligheid als gevolg van roodlichtnegatie.

Al met al is de inzet in deze tijd vooral gericht op het monitoren van de verkeerssituaties. Wel kan het toevoegen van waarschuwingsborden op bepaalde plekken helpen bij in het in de hand houden van

voldoende afstand houden tot elkaar. Concrete locaties zijn afhankelijk van de monitoring, maar te denken valt in ieder geval aan de geregelde kruispunten op de Brinkgreverweg tussen Handelskade en Henri Dunantlaan.

Vraag 6:

Zijn er plekken waar extra ruimte moet worden gecreëerd voor fietsparkeren? Te denken valt aan bepaalde plaatsen waar mogelijk de voetganger tijdelijk meer ruimte nodig heeft.

Antwoord:

De maatregelen in de binnenstad hebben als doel om voldoende ruimte te creëren voor alle kwetsbare doelgroepen, waarbij in het voetgangersgebied prioriteit is gegeven aan de voetganger. Aan de randen van dit gebied is voorzien in extra fietsenstallingen. Zie verder de uitwerking maatregelen binnenstad.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,

M.A. Kossen

R.C. König