

Reactie Fietsersbond Utrecht op gemeentelijke standpunten gladheidbestrijding

Jan van der Horst, mei 2010

1. Zwartboek en patroon uit klachtenbestand
2. Reactie gemeente op zwartboek
3. Wat de Fietsersbond dan beter wil
4. Conclusies

1. Zwartboek en patroon uit klachtenbestand

De Fietsersbond heeft in de eerste jaren van deze eeuw tijdens overlegondes met Stadsbeheer, Reinigingsdienst en wethouders gestreefd naar een integrale behandeling van vrijwel alle doorgaande fietsroutes in de gladheidbestrijding. Het resultaat hiervan werd het Gladheidsbestrijdingsplan 2006-2007, dat een bijna dekkend plan voor de doorgaande fietsroutes uit de gemeentelijke Fietsnota bood (Verder met de fiets, 2003). Daarbij werd niet alleen rekening gehouden met de fietspaden, maar ook met *hoofdroutes voor fietsers op gewone klinkerwegen*, zoals de zeer drukke Leidseweg. Tijdens de af en toe optredende sneeuwsituaties in die jaren werd bijvoorbeeld de Leidseweg behandeld en die bleef daardoor ondanks ligging in de schaduw redelijk te begaan.

Gedurende de winter van 2009-2010 werden de gemaakte afspraken niet meer nagekomen. Bovendien traden fouten aan de dag, die in de sneeuwarmere winters daarvoor niet zichtbaar waren.

Van de klachten afgelopen winter werd een zwartboek gemaaild aan wethouder Spit en aan de gemeenteraad. Uit deze klachten en uit eigen observatie heeft de Fietsersbond een hoofdlijnenbevinding opgesteld. Wat er fout ging is samengevat:

- fietsstroken bedolven onder geruimde sneeuw vanaf de rijbaan
- fietsoversteken over kruispunten/verkeerspleinen geblokkeerd door sneeuw geruimd vanaf de rijbaan
- aanvoer- en afvoerfietspaden tussen wijkstraten en verkeerspleinen niet behandeld, waardoor fietsers zich tussen het rijdende autoverkeer op verkeerspleinen moesten begeven
- fietspaden zeer smal uitgeruimd na de grote sneeuwval van 20-21 december. Brommers, tegenrichting en voetgangers allemaal op 1,5 m fietspad en dat een week lang.
- sommige belangrijke fietspaden bleven (te lang of geheel) onbehandeld
- doorgaande fietsroutes op wegen zonder fietspaden, zoals sommige ventwegen maar ook Zandweg, Kanaalweg en Leidseweg bleven onbehandeld, in elk geval opgeveegd, waardoor een zeer gladde en hobbelige ijslaag werd gevormd. In de nabijheid van rijdende auto's was dat bijzonder gevaarlijk

Wel goed ging samengevat:

- op ons verzoek plaatste de gemeente een kaart op de website met daarin alle fietsroutes die in het gladheidsbestrijdingsplan zijn opgenomen
- van de fiets**paden** werd het leeuwendeel behandeld.

2. Reactie gemeente op zwartboek

De klachten zijn allemaal nog te zien op www.fietsersbond.nl/meldpunt onder gemeente Utrecht. Wethouder Spit heeft hierop gereageerd met brief 10.040203 van 29 maart 2010, voorafgegaan door een overleg met de staf gladheidbestrijding onder leiding van wethouder Spit op 8 maart 2010.

De Fietzersbond vindt de gemeentelijke reactie ten dele adequaat, zoals het publiceren van de behandelkaart. Er spreekt echter geen voornemen uit om de werkwijze beter op de fietsroutes toe te spitsen. Wel wordt *bekeken* of het voor de Top 5 routes niet toch beter kan. In de reactie wordt onder andere gesteld dat de fiets als voertuig niet in staat is om het zout in de sneeuw te rijden en dat er dus niet meer gedaan kan worden. Ook wordt teruggevallen op budgetbeperkingen. De bewering dat op een van onze foto's van de Kanaalweg/Leidseweg een begin van dooi te zien is, is onjuist. In feite zien we een volstrekt onbehandelde Kanaalweg, waarin het daglicht voor enkele glibberige gedooide geultjes zorgt. Fietzers moesten afstappen en lopen bij elke naderende auto of grote oneffenheid. Er was niet geveegd zodat er een ijskorst ontstond uit de sneeuw. De Fietzersbond heeft er naar aanleiding van deze reactie geen vertrouwen in dat de gemeente klaar is voor een adequate bestrijding van gladheid op fietsroutes in de toekomst.

3. Wat de Fietzersbond dan beter wil

3.1 Integrale afstemming met routenet fiets uit verkeersplan gemeente

De stad heeft een fijnmazig netwerk van doorgaande fietsroutes nodig om de bijdrage van de fiets aan de bereikbaarheid en leefbaarheid volledig tot wasdom te brengen. Gemeentelijke nota's hebben dat netwerk ook aangewezen. Dan mag worden verwacht dat deze ook sluitend in de gladheidsbestrijding zitten. Uit de kaart van fietsroutes die zijn opgenomen in de gladheidsbestrijding (zie www.utrecht.nl) blijkt dat er nog belangrijke schakels ontbreken zoals: Rijnkennemerlaan, Zandweg, Rijksstraatweg, Singels oost; Jutfaseweg, Alendorperweg, Prootswetering; Soestwetering-Terwijdesingel, Leidseweg ten oosten van de Muntbrug, de Herenroute.

3.2 Meer aandacht voor fietsergonomie op verkeerspleinen

Op verkeerspleinen gaat het om het verwijderen van sneeuw die vanaf de rijbaan op de fietsoversteken wordt geschoven. Dit kan vermoedelijk alleen met de hand verder worden afgemaakt.

Toevoer- en afvoerfietspaden tussen wijk en verkeersknooppunt met vegen begaanbaar houden.

3.3 Breder graven/vegen na zware sneeuwval

Na zware sneeuwval zonder dooi erna met de veegwagen eerst 1.5 m opengraven. De dagen erna moet die ruimte stelselmatig worden verbreed om de doorstroming van fietsverkeer op de fietspaden te verbeteren.

3.4 Fietsroutes zonder fietspad tellen ook mee

Op fietsroutes die over gewone erftoegangswegen (ook ventwegen) voeren, dient geveegd en gestrooid te worden alsof het fietspaden waren, maar vanwege het medegebruik door autoverkeer dient wel meer wegbreedte te worden geveegd dan op fietspaden, om fietsers de ruimte te geven.

3.5 Vegen minstens zo belangrijk als strooien

Het landelijk verkeerskundig kennisinstituut CROW (publicatie 270 vermeld in lit. 1) beveelt als standaardmethode voor gladheidsbestrijding op fietsroutes aan om altijd verse sneeuw te vegen/ te borstelen, ongeacht de dekdikte. Voor het CROW dient vegen dus altijd onderdeel te zijn van gladheidsbestrijding op fietsroutes tijdens en na sneeuwval, al dan niet vergezeld van strooien op schoongemaakt wegdek.

Fietsbanden oefenen namelijk te weinig druk uit om een sneeuwdek door spoorvorming open te breken voor dooi door daglicht of strooizout.

Als deze aanbeveling te kostbaar wordt om uit te voeren, vragen we om althans sneeuw te vegen zodra er tenminste 2 centimeter ligt. Op *fietsroutes zonder fietspaden* over erftoegangswegen drukken de weinige auto's de sneeuw vast tot ijs en wordt hun

aanwezigheid ook nog eens extra gevaarlijk voor glibberend uitwijkende fietsers. Daarom is tijdig vegen hier extra urgent. **Dit is het hart van het falen in 2009-2010.**

3.6 Dunne gladheid: strooien

In de meeste gevallen breekt strooizout een laagje dunner dan 2 cm aan sneeuw meteen open naar daglicht, en daarmee naar smelten door omzetting van licht in warmte. Dat versnelt het opdrogen en droog wegdek beschermt beter tegen gladheid dan nat. Rijdend verkeer, waaronder fietsverkeer, vergroot dit effect verder. Strooien blijft ook nodig bij ijzel, opgevroren dooiwater, rijpaanslag en al tot ijs gereden oude sneeuw met een dikte van minder dan 2 cm.

3.7 Fietsstroken openhouden

Net als op verkeerspleinen zullen op fietsstroken veelal sneeuwmassa's terecht komen die vanaf de rijbaan zijn opgeschoven. Ook hiervoor geldt dat afvoeren zo nodig met de hand gebeurt vanwege het grote gevaar van aanrijdingen tussen fiets en auto op de rijbaan.

4. Conclusies

Uit lit. 1 valt op te maken dat gladheid een zeer grote oorzaak van letselongevallen bij fietsers is. In sommige jaren zelfs van 10% van het totaal aantal letselongevallen bij fietsers. Het CROW beveelt dan ook aan om de fietsroutes de hoogste prioriteit te geven bij de gladheidbestrijding.

In de winter van 2009-2010 bleek Utrecht tot de slechtst presterende gemeenten te horen. Het sneeuwde klachten uit het publiek.

De Fietsersbond vraagt het nieuwe college van B en W om voor komende winter de fietsroutes centraal te zetten in de gladheidbestrijding. Uitgangspunt dient te zijn dat routes uit het GVVP 2005 alle mee behandeld worden, en zeker alle straten uit de Top 5. De aandacht dient gericht te zijn op de fietsroutes, **dus ook op straten uit het routenet GVVP die geen fietspad dragen**, zoals de Kanaalweg, Leidseweg en Zandweg en ventwegen langs grote wegen.

Vegen van verse sneeuw is dan minstens zo belangrijk als strooien om te voorkomen dat een glibberige ijskorst ontstaat. Als het altijd vegen van sneeuw te duur wordt, veeg dan als er 2 cm of meer valt.

Oversteekruimten op verkeerspleinen, fietsstroken en aan- en afrijfietspaden bij verkeerspleinen dienen vrij geruimd te worden. Na zware sneeuwval moeten fietspaden breder dan 1.5 m geveegd worden.

Bronnen:

- 1) T.Zeegers, 2010. Gladheidbestrijding op fietspaden. Een evaluatiestudie op verzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Fietsersbond.
- 2) Fietsersbond Meldpunt 'mijn slechtste fietspad' www.fietsersbond.nl/meldpunt
- 3) Zwartboek van de Fietsersbond over gladheidbestrijding gemeente Utrecht winter 2009-2010
- 4) Gemeentelijke reactie op zwartboek per brief en aantekeningen bij zwartboek: kenmerk 10.040203