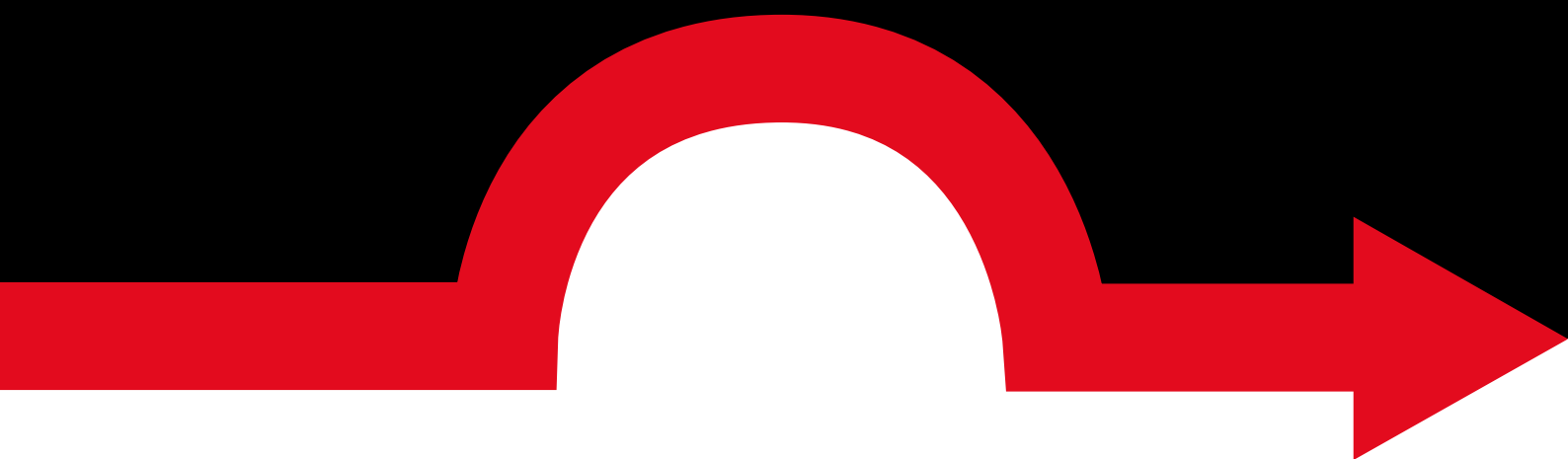


FIETSTUNNELS

WAT IS VEILIG EN WAT NIET?





Wijkende wanden.



Doorzicht door tunnel, zo gestrekt mogelijk.



Gebogen plafond.



Voetpad naast het fietspad.



Optisch korte tunnel door middenberm niet te overkappen.

Fietstunnels. Wat is veilig en wat niet?

Op 16 maart bracht wethouder Jan van Loon een werkbezoek aan Zwolle. Een stad met een prachtige oude binnenstad en veel fietstunnels. Voor de reconstructie van de N329 willen we fietstunnels plaatsen onder de kruising bij de Berghemseweg. Een reconstructie gekoppeld aan de Weg van de Toekomst. Voor de Weg van de Toekomst is een grote maatschappelijke inpassing zeer van belang. We willen dan ook veilige fietstunnels realiseren. Een reden om projectmanager Expertisecentrum van de gemeente Zwolle, Toon van Beek te gaan vragen naar zijn ervaringen met fietstunnels. En om samen met hem de fietstunnels te gaan verkennen. Zwolle staat namelijk bekend als dé fietstunnelstad van Nederland. Wat is veilig en wat niet? Waar moet je allemaal aan denken bij het ontwerp en ontwikkeling van een fietstunnel? Toon van Beek geeft hierop antwoord.

Toon van Beek: ‘Sinds 1920 is Zwolle sterk gegroeid. Van 20.000 inwoners naar 115.000 inwoners vandaag de dag. Zwolle ligt tussen drie rivieren: de IJssel, het Zwarte Water en de Soestwetering. Ook heeft Zwolle zes spoorlijnen naar het noorden, oosten en zuiden. Al met al een sterk bepalende infrastructuur. Met veel barrières. Om fietsers met gemak en veilig van de ene naar de andere kant van Zwolle te laten fietsen zijn we in de jaren ’80 begonnen met het ontwikkelen van fietstunnels. Op het moment hebben we ongeveer 20 fietstunnels en komen er nog 4 bij.’

Bijna dertig jaar ervaring bij de gemeente Zwolle heeft geresulteerd in veilige en doorzichtige fietstunnels. Aan de hand van technische gegevens van onder andere dwarsprofiel, lengteprofiel en afwerking heeft de gemeente Zwolle geconcludeerd wat de verkeersgroep fietsers als prettig en veilig ervaart. Met deze conclusies is de gemeente aan de slag gegaan waarbij de volgende doelstellingen en ontwerpisen zijn gehanteerd:

Doelstelling Ruimtelijkheid

De tunnel meer ruimtelijkheid geven en het engtegevoel bij de fietser wegnemen is mogelijk door:

1. Wijkende wanden met onderin afrondingsbogen.
2. Gebogen plafond, een iets grotere doorrijdhoogte (2,85m in plaats 2,50m).
3. Optisch zo kort mogelijke tunnel. Mede mogelijk door de middenberm niet te overkappen.
4. Doorzicht door tunnel.
5. Tunnel moet zo recht mogelijk zijn en geen bochten bevatten. In ieder geval bij het overdekte gedeelte.
6. Open toegangen door ontbreken van beplanting.
7. Verbreding door voetpad naast fietspad maakt de tunnel breder en minder eng.



Goede en vandalismebestendige verlichting.



Doorzicht vergroten door weg iets op te tillen.
Geen trapopgangen en onveilige plekken.



Lichte en rustige kleurstelling van wanden en plafond.



Daglichttoetreding door niet overkappen van middenberm.

Doelstelling overzichtelijkheid

Als de tunnel en de omgeving overzichtelijk zijn, dan is de sociale controle veel groter.

Dit kan bewerkstelligd worden door:

- Doorzicht vergroten door de weg iets op te tillen.
- Geen trapopgangen en plekken waar personen zich ongezien kunnen ophouden.
- Daglichtintreding door de middenberm vrij te laten van overkapping.
- Goede en vandalismebestendige verlichting.
- Lichte en rustige kleurstelling van wanden en plafond.

Doelstelling beleving

De tunnels en de omgeving moeten schoon zijn. Dit kan bewerkstelligd worden door:

- Tegels gebruiken waardoor de tunnel graffiti-bestendig wordt.
- Beplanting open, overzichtelijk en laag te houden.

Eerdergenoemde doelstellingen en ontwerpeisen zijn getoetst aan de aanbevelingen die de Fietzersbond naar aanleiding van een fietstunnelonderzoek voor Zwolle Zuid in 2004 heeft gedaan. De aanbevelingen van de Fietserbond kwamen overeen met de opgestelde ontwerpeisen. Ook politiekeurmerk 'veilig wonen' had geen aanvullende ontwerpeisen.



Beplanting open en laag.



Tegels zijn graffiti-bestendig.



Onveilige tunnel (Ittersum Allee Tunnel).



Veilige tunnel (Zwarte Water Allee).



Veilige tunnel (Hasselterweg).

Een onveilige tunnel

In Zwolle heeft men de afgelopen jaren veel ontwikkeld op het gebied van fietstunnels. Van de tunnels uit de jaren 80 heeft de gemeente veel geleerd. De Ittersum Allee Tunnel is een voorbeeld van hoe het niet moet. Deze tunnel heeft geen doorkijk en ligt in een bocht. Hierdoor is er geen overzicht. Ook is rondom hoge beplanting aangebracht. De laatste jaren worden de tunnels in Zwolle dan ook op een andere manier gebouwd.

De veilige fietstunnels van Zwolle

Een fietstunnel vergelijkbaar met de toekomstige fietstunnel bij de N329 is de tunnel onder de N331 bij Zwarte Water Allee. Deze fietstunnel van het jaar 2000 is 6 meter breed en overbrugt 2x2 rijstroken. De fietstunnel is ruimtelijk ingedeeld en heeft een goede doorkijk. Ook heeft de tunnel wijkende wanden, een voetpad van 2.40 meter breed en een fietsstrook van 3.50 meter breed. Verder is er lage beplanting en vandalismebestendige verlichting aangebracht. De middenberm tussen de rijstroken is niet overkapt waardoor er meer inkijk en sociale controle mogelijk is. Deze tunnel kan nog verbeterd worden door het aanbrengen van betegeling zodat er geen graffiti gespoten kan worden. Iets wat we als gemeente Oss bij de N329 zeker meewillen nemen in de aanbesteding, ontwikkeling en bouw van fietstunnels. De gemeente Zwolle heeft deze verbetering bij de tunnel Hasselterweg doorgevoerd. Ook deze tunnel is vergelijkbaar met de fietstunnel bij de N329. Een tunnel die een meter verhoogd is en waarvan het beton door architecten is vormgegeven tot een ruimtelijke en overzichtelijke tunnel.

Fietsberaad

Het Fietsberaad is vooral bezorgd over gelijkvloerse fietsoversteken in combinatie met een tweestrooksafrit. Als fietsers dubbele rijstroken moeten oversteken heeft dat namelijk grote gevolgen voor de wachttijd, de complexiteit van de rijtaak en de kans op ongevallen. De nadelen kunnen niet weggenomen worden door fietsers uit de voorrang te halen. Bepaalde nadelen worden juist groter vanwege de hogere snelheid van het auto-verkeer. Fietstunnels kunnen dit probleem oplossen, aldus het Fietsberaad.

Meer informatie

Naar aanleiding van de aanbevelingen van de gemeente Zwolle kijkt de gemeente Oss welke maatregelen mogelijk zijn om een veilige fietstunnel te ontwikkelen bij de N329 Weg van de Toekomst. De gemeente Oss en provincie Noord-Brabant werken hier samen aan. In juni 2008 ondertekenden zij hiervoor een intentieovereenkomst. Voor meer informatie over de fietstunnels en de Weg van de Toekomst: Patrick Megens, projectleider gemeente Oss, tel. 0412-629 567 en Gwenny Cremers, communicatieadviseur gemeente Oss, tel. 0412-629 753. Of u bezoekt de website www.n329wegvandetoekomst.nl.

N329 weg van de toekomst



Provincie Noord-Brabant

