



HANDHAAF DE VRIJLIGGENDE FIETSPADEN: VEILIGER EN GOEDKOPER

Geachte raadscommissie,

In het coalitieakkoord 2022-26 gaat u eensgezind voor de invoering van 30km/u, adopteert u nieuwe GOW30 regels, belooft u de hoofdroutes van Heemstede veiliger te maken, met de nadruk op fietsverkeer en oversteekplaatsen. Drie keer hoera, zegt de FB. Op de collegevergadering van 26 september jl. confirmeren B&W zich aan de kernboodschap van het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Noord-Holland 2030, zie de tekst hieronder:

3.5 Veilige fietspaden

Veilig ingerichte fietsinfrastructuur kan landelijk jaarlijks 115 doden en 3.850 gewonden voorkomen.⁹ Hogere kwaliteitseisen bij het ontwerp van fietspaden voor markeringen, obstakels en bermen dragen bij aan veiligere fietsinfrastructuur. Kennisnetwerk SPV benoemt zes kenmerken voor veilige fietspaden, zie figuur 3.4:

1. Voldoende breed;
2. Obstakelvrij;
3. Met voldoende visuele geleiding;
4. Met veilige verharding;
5. Geen obstakels vlak langs het fietspad; en
6. Met veilige randen.

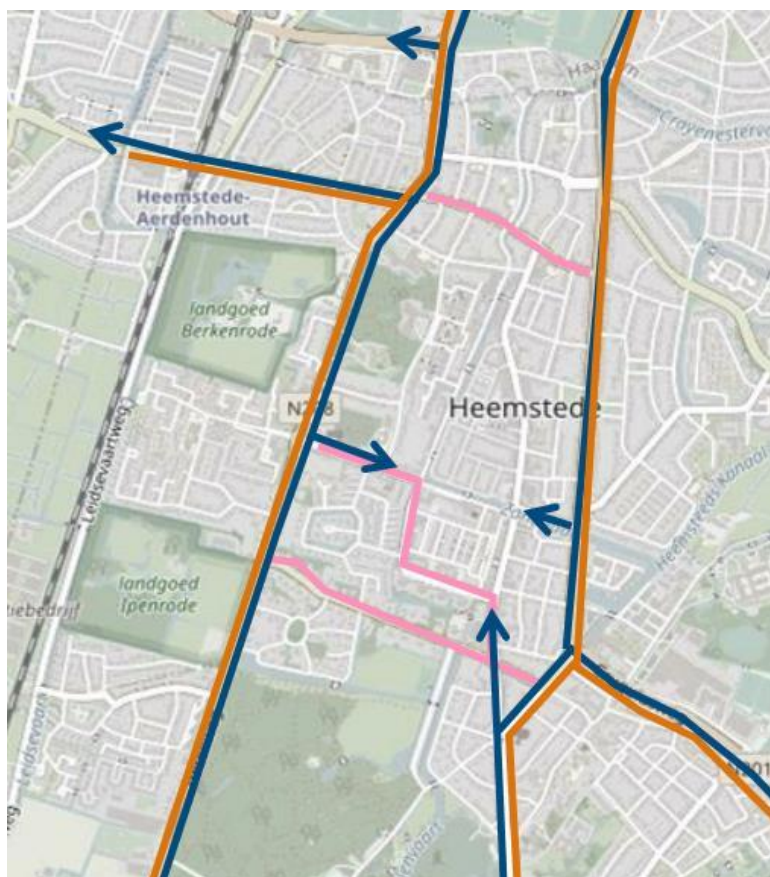
De in de raad aangenomen motie van 14 juli jl. over vrij liggende fietspaden versterkt dit nieuwe beleid. Halleluja, zegt de FB. En dit is niet cynisch bedoeld, over doden in het verkeer maken wij geen grappen.

Van Merlenlaan

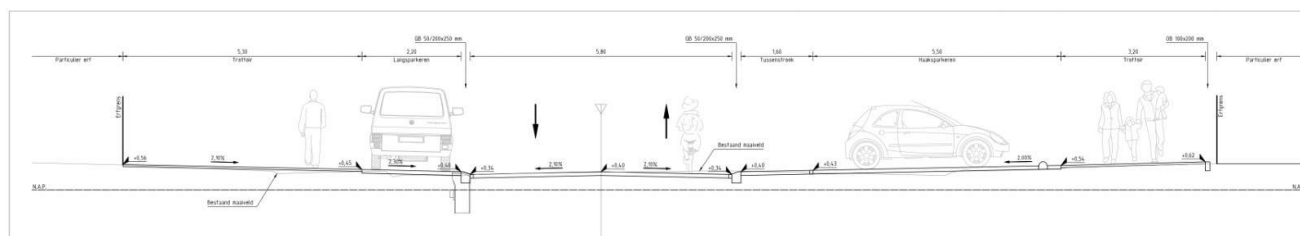
Onze voorkeur heeft het ontwerp van de Stichting Veilig Verkeer Heemstede. Het scheiden van fietsers en zwaar verkeer is de meest veilige oplossing. De oversteek bij het kruispunt Vrijheidsdreef zoals zij die getekend hebben is volgens de gemeente echter lastig. Het alternatief van de gemeente zoals gepresenteerd op de laatste tekening is voor de FB alleen acceptabel als er geen zwaar verkeer meer toegelaten wordt. Een keiharde voorwaarde dus.

Valkenburgerlaan

Daarom, geachte aanwezigen, is het voor de FB onbegrijpelijk, ik herhaal, **onbegrijpelijk**, dat bij de herinrichting van de Valkenburgerlaan een plan is gemaakt dat tegen alle hiervoor genoemde uitgangspunten ingaat. Ik zal het maar plat zeggen: “hoe kun je het in je hoofd halen om dwars-, of haaks parkeren te verbinden met een fietsroute?”.



In de bijgevoegde illustraties ziet u dat de gemeente in het kader van regulering zwaar verkeer de wens heeft om enkele inprikplekken te realiseren. De onderste pijl loopt door de Valkenburgerlaan. Dit wordt dus een belangrijke route voor alle verkeer, nog belangrijker dan die nu al is.



1. Dwarsdoorsnede profilering Valkenburgerlaan

Dat verkeer zal weliswaar langzaam (30 km/h) maar intensief (tweerichtingsverkeer) op een autoloper rijden van 5.80 m. De fietsers zijn gewoon weggelaten, die moeten hun weg maar zien te vinden tussen de vrachtauto's, personenauto's, bakfietsen en fatbikes. Zelfs fietssuggestiestroken zijn weggelaten. Waar is dat vrij liggende fietspad gebleven? Het antwoord is: aan de westkant (woonhuizenkant) wordt het trottoir breder, aan de oostkant (winkelkant) is het weggetekend ten faveure van de dwars parkerende auto's en busjes. Die krijgen in het nieuwe ontwerp 7.10 meter, voor de Bühne onderverdeeld in 5.50m parkeren en 1.60 schampstrook. U kent die wel van de Binnenweg, daar zijn ze een groot succes! Van de totale breedte van de Valkenburgerlaan, ruim 23 meter, is 15 meter voor de auto, 8 meter voor de voetganger, de fietser mag het uitzoeken.



Ik heb het tot nu toe alleen gehad over de ruimte die van de fietsers is afgepakt ten gunste van de auto maar het belangrijkste in onze ogen, de veiligheid, is nog niet benoemd. Een bestuurder van een geparkeerde auto of een busje aan de oostkant kan nooit zien of er verkeer aankomt op het moment dat hij besluit achteruit te rijden. Er rijden auto's, fietsen, E-bikes en bakfietsen. Bij 25 km per uur leggen die 7 meter per seconde af. Een bestuurder ziet de fietser pas na de klap van de botsing.



Voor de fietsers wordt de situatie veel gevaarlijker in vergelijking met de huidige situatie. De verkeerskundigen van de gemeente met wie wij op locatie de situatie hebben bekeken waren het met ons eens. Waarom dan toch vasthouden aan dwars parkeren? Het eerlijke antwoord was: dat levert 20 parkeerplaatsen meer op. Daarop stelden wij voor om aan de oostkant het vrij liggende fietspad te handhaven. De reactie was: dat gaat in tegen de GOW30 homogenisering. In onze ogen was die al losgelaten door aan weerszijden van de laan verschillende parkeerzones te creëren.

Andere argumenten hebben wij niet gehoord (?!). Trouwens, hoezo homogenisering?? Is er iets mis met maatwerk? Welke rol spelen de marktcooplui?

Geachte raadscommissie, in augustus 2021 hebben wij al op dit rampzalige voornemen gereageerd. Om tot op heden onverklaarbare redenen houdt men vast aan dit onveilige concept. Wij doen een beroep op u om te besluiten tot het handhaven van de bestaande vrij liggende fietspaden. Zodat de fietsers weg blijven van het autoverkeer, rijdend of parkerend. Met een kleine aanpassing aan de oostkant kan het kruispunt met de Camplaan veilig worden. Deze oplossing, die ook nog eens veel goedkoper is zal de voetgangers en winkeliers aan de oostkant ook blij maken. Een stoep van 3.20m die nu overblijft nodigt niet echt uit tot winkelen. Fietsers zullen zich dan ook niet tussen geparkeerde auto's hoeven wringen om een winkel te kunnen bereiken.

Ik dank u voor uw aandacht en wens u wijsheid.

Namens de Fietzersbond Heemstede,

Guus van Dee