



Bergen, 3 januari 2021

Geachte leden van de gemeenteraad

Op 14 januari bespreekt u bij agendapunt 8 het raadsvoorstel inzake de kruising Laanweg – Sportlaan te Schoorl. U hebt als raad op 7 november 2019 een besluit genomen, om de fietsers die rechtuit rijden richting Klimduin in de voorrang te houden. De Fietsersbond vond en vindt dit een wijs besluit, waarvoor wij actie hebben gevoerd in oktober 2019.

Op basis van uw besluit van november hebben wij 3 tekeningen opgestuurd naar de gemeente met mogelijke oplossingen. Hierop hebben wij geen reactie gekregen. De Fietsersbond is al die tijd ervan uit gegaan, dat het College uw raadsbesluit van november 2019 loyaal zou uitvoeren.

Het College stelt echter nu voor, om in afwijking van de motie en het amendement fietsers die vanuit de Laanweg de Sportlaan oversteken, de voorrang te ontnemen. [bedoeld is waarschijnlijk de fietsers richting Klimduin]. Dit voorstel is gebaseerd op een notitie van 28 september [waarover wij niet eerder waren geïnformeerd] en een presentatie aan de gemeenteraad die namens het College is gegeven aan u op 27 februari.

De Fietsersbond is verontrust en verontwaardigd over het collegevoorstel. We geven een toelichting.

- De notitie brengt niet het belang in beeld van de doorstroming van fietsers die rechtuit rijden; er zijn geen fietsers geteld, belang van rechtuit gaande voetgangers is evenmin in kaart gebracht; de Fietsersbond concludeert op basis van observatie, dat 80% van alle fietsers vanuit Schoorldam rechtuit rijden;
- De onderliggende notitie van 28 september meldt het Fietsbeleidsplan, maar in zeer onvolledige zin. Het uit de voorrang halen van fietsers 'in dergelijke situaties' is een onnauwkeurige formulering,
- Op pagina 6 van het door u vastgestelde Fietsbeleidsplan 2016 staat onder meer: "Zij wil stimuleren dat ritten binnen de kernen per fiets worden afgelegd in plaats van met de auto." Zie bijlage 2. Bevordering van fietsverkeer is een door de gemeenteraad vastgesteld doel, dat is vermeld noch in de notitie van 28 september, noch in de toelichting van 27 februari 2020 die u als raad ontving; als uitvoering van het Fietsbeleidsplan is genoemd het uit de voorrang halen van fietsers op hoofdroutes te Bergen [Hoflaan] en Schoorl, bevordering van fietsverkeer bleef en wordt onvermeld; deze eenzijdige voorstelling van zaken vinden wij onverantwoord;
- Doorrijden op hoofdroutes voor fietsers verhoogt het fietscomfort en dus het aandeel fietsverkeer [zie bijlage 3]
- De gemeente heeft klimaatambities, maar vertaalt dit niet naar een fietsvriendelijke oplossing voor dit kruispunt;
- Het argument 'vanwege de verkeersveiligheid' is niet onderbouwd vanuit de cijfers; in de registraties vinden wij op dit kruispunt nauwelijks of niet meer ongevallen dan op andere kruispunten, zie BRON of STAR [zie bijlage 1]
- Het College houdt vast aan de status van de Sportlaan als 50 km-weg op basis van een Wegcategorisering uit 2006. Waar de gemeente een parkeerplan uit 2013 verouderd vindt, geldt dit niet voor een netwerk van 50 km-wegen. De Tweede Kamer heeft een wens uitgesproken, om alle wegen binnen de kom aan te merken als 30 km-weg, met beargumenteerde uitzonderingen.

Dit is verklaarbaar: hoe hoger de snelheden, desto groter de botsingskans en de ernst van een eventuele aanrijding. Een 50 km-weg midden in de bebouwde kom van Schoorl is achterhaald. <https://nos.nl/artikel/2354090-tweede-kamer-30-kilometer-in-bebouwde-kom-als-standaard.html>

- Zowel voor dit kruispunt als voor de Hoflaan Bergen heeft de Fietsersbond aanvullende maatregelen voorgesteld: stopstreep voor auto's, plateau en drempel vooraf aan de kruising en signalering met knipperlichten in het asfalt; zie bijlage 5; het 'probleem van zicht op het fietsverkeer' kan worden opgelost door verplaatsing van struiken. De Fietsersbond heeft voorgesteld om de 30 km-zone circa 40 meter voor de kruising te laten beginnen. De Fietsersbond probeert de wensen van veiligheid van fietsers en doorstroming van fietsverkeer te combineren.
- Het risico voor oudere fietsers om te vallen, wanneer zij op hoofdroutes moeten stoppen, is niet meegewogen; in de regel heeft rechtuit op dezelfde weg voorrang; een uitzondering op deze regel leidt tot verwarring en verhoogt het risico op een ongeval; van een opstelling om zelfstandig bewegen van 8 tot 88 jaar mogelijk te maken, is geen sprake; van een opvatting over fietsen als medicijn [gezondheid] evenmin; ['verkeersgezondheid'] in coronatijden is ons het terechte advies gegeven om buitenshuis te blijven bewegen; de overheid moet dit dan wel faciliteren in plaats van bemoeilijken.
- Wij constateren, dat de keuze niet is tussen veiligheid en doorstroming van fietsers, maar tussen doorstroming van fiets- en voetgangersverkeer versus het gemak voor gemotoriseerd verkeer. De door het College gehanteerde benadering is schijnbaar neutraal, maar vertaalt in feite het argument van doorstroming van gemotoriseerd verkeer. Het College benadert de kruising [en niet alleen deze kruising] puur en uitsluitend vanuit het belang van gemotoriseerd verkeer
- De Beleidsanalyse van de gemeente Bergen over de Omgevingsvisie bespreekt ook de overlast van gemotoriseerd verkeer; "De opgaven op het gebied van energietransitie en verkeersgezondheid hebben grote impact op toekomstige mobiliteit". En: " Verder is het belangrijk om de bereikbaarheid van de kust te verbeteren: minder overlast op piekdagen en betere bereikbaarheid voor wandelaars, fietsers en openbaar vervoer." Dit collegevoorstel doet geen recht aan geciteerde vertrekpunten.
- In de voorkeursoplossing van het College zijn geen zebra's getekend, in afwijking van de door u op 7 november aangenomen motie,
- Dit voorstel is o.i. geen vertaling goede participatie en van pogingen om het vertrouwen tussen overheid en burgers te verbeteren..

De Fietsersbond vraagt om het raadsvoorstel te verwerpen en het College opdracht te geven om

1. een voorstel uit te werken, waarin fietsers op de Laanweg van en naar Schoorl en Klimduin af te handelen in de voorrang [vergelijk bijlage 4].
2. Ook bij de kruising Herenweg – Sportlaan uit te gaan van de logica van rechtuit rijdende fietsers en deze voorrang te verlenen in de richting Groet;
3. Een lijst te maken van 50 km-wegen die kunnen worden omgezet in 30 km-wegen, waaronder de Sportlaan te Schoorl en Komlaan te Bergen, als uitvoering van de motie van de Tweede Kamer

NB: Over uitgangspunten van verkeersbeleid ter inspiratie het boek van Verkade en Te Brömmelstroet:

<https://decorrespondent.nl/hetrechtvandesnelste>

Met vriendelijke groet Reijnoud de Haan [en Wim Smit]

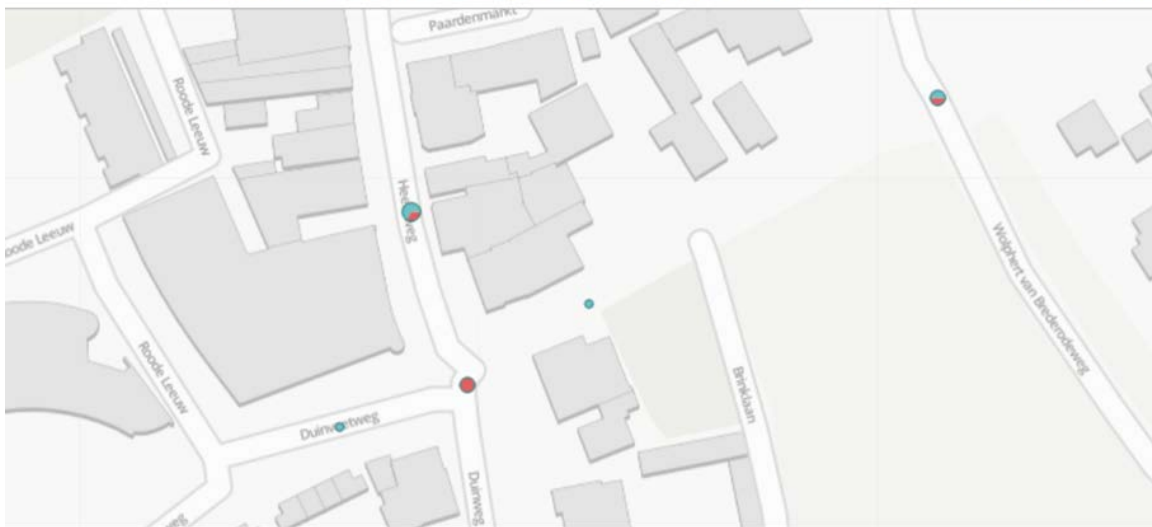
Bijlage 1:

Ongevallen kern Schoorl vanaf 2014 met 2 geregistreerde ongevallen resp. met 1 geregistreerd ongeval

Geregistreerde verkeersongevallen vanaf 1 januari



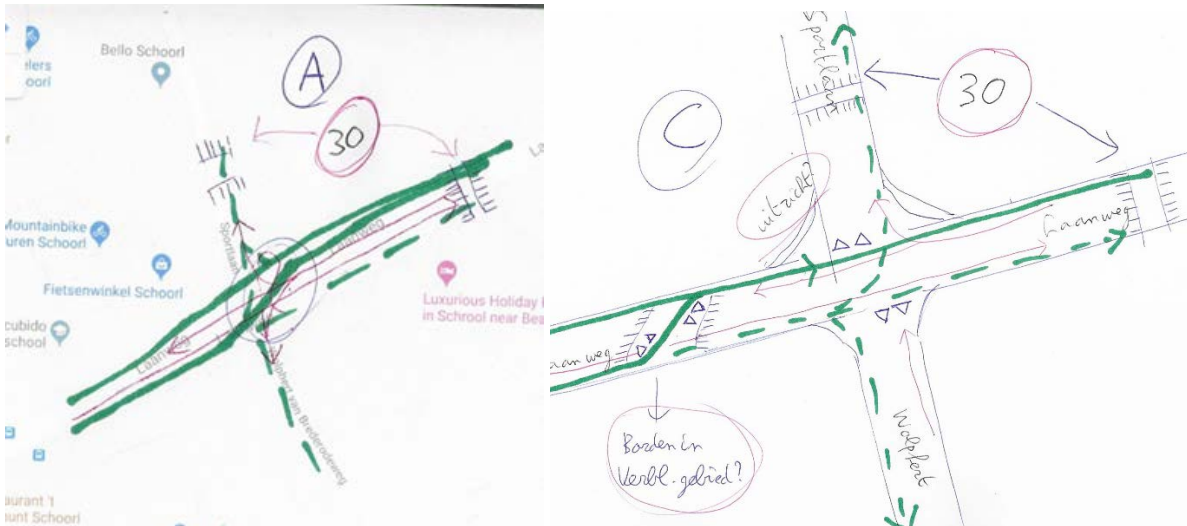
Geregistreerde verkeersongevallen vanaf 1 januari



Bijlage 2:

Citaten uit het Fietsbeleidsplan 2016, pagina's 5 en 6

De fiets is, naast de auto, het meest gebruikte vervoermiddel voor dagelijkse verplaatsingen. Vooral voor de korte afstanden speelt de fiets een belangrijke rol. Daarnaast wordt de fiets in de gemeente Bergen veel gebruikt voor recreatieve doeleinden. Ten opzichte van de auto heeft de fiets meerdere voordelen. De fiets neemt minder ruimte in beslag, is beter voor het milieu en levert minder gevaar op. Ook is het gebruik van de fiets beter voor de volksgezondheid. De gemeente Bergen vindt het belangrijk dat de inwoners en bezoekers van deze gemeente vaker voor de fiets kiezen in plaats van voor de auto.



Bijlage 5: foto van aanvullende maatregelen met plateau, stopgebod en knipperlichten om de veiligheid te verbeteren



MEMO van het college aan de raad

Datum : 13 januari 2021
Zaaknummer :
Documentnummer :
Aan : Gemeenteraad
Van : College
Onderwerp : brief Fietsersbond
Portefeuillehouder(s) : Erik Bekkering
Inlichtingen bij : Jos Bekkers

Aanleiding

- De memo wordt opgesteld als reactie van het college op brief fietsersbond aan de raad voor de behandeling in de algemene raadscommissie van 14 januari 2021
-

In de brief van 3 januari heeft de Fietsersbond aangegeven teleurgesteld te zijn bent over het feit dat het college een voorstel aan de raad heeft voorgelegd om, in afwijking van de motie van de raad, fietsers op de kruising van de Laanweg- Sportlaan – Wolfert van Brederodeweg niet in de voorrang af te wikkelen. . Wij gaan hierbij in op deze brief.

In de brief is aangegeven dat men op de betreffende kruising fietsers in de voorrang wil omdat fietsen volgens de Fietsersbond een belangrijke vervoerwijze is en ook vanwege het milieu en de volksgezondheid moet worden bevorderd

Wij zijn het met hen eens dat fietsen een belangrijke vervoerwijze is en het vanuit die optiek het, de voorkeur heeft om fietsverkeer zo ongestoord mogelijk door te laten fietsen. Dat laat onverlet dat er ook andere belangen zijn. Zo streven wij er naar om zo min mogelijk autoverkeer in het centrum van Schoorl te krijgen, hetgeen overigens ook in het belang is van de fietser.

Om dit te bereiken moet autoverkeer vanaf de N9 (Schoorldam) richting de parkeerterreinen aan de Sportlaan (Paardenmarkt) en het toekomstig aan te leggen parkeerterrein achter het voormalige Rabobank worden geleid en niet naar het centrum van Schoorl. De gekozen kruispuntsoplossing is een belangrijke maatregel om dit te bevorderen. Om de verkeersveiligheid voor fietsers te waarborgen, overigens een belangrijke doelstelling uit ons fietsbeleidsplan, is er voor gekozen fietsers niet in de voorrang te zetten. Dit stemt overeen met de functionele eisen vanuit het fietsbeleidsplan, waarin is vastgelegd dat bij gebiedsontsluitingswegen (50 km – wegen) fietsers niet in de voorrang oversteken vanwege de verkeersveiligheid. De keuze heeft derhalve niets te maken met het bevoordelen van gemotoriseerd verkeer.

De in de bijlage van de brief aangegeven oplossingen passen niet binnen het streven om het centrum van Schoorl zo veel mogelijk te ontlasten van het autoverkeer. Bij deze oplossingen wordt het autoverkeer juist richting de kruising Duinvoetweg – Duinweg – Heereweg geleid, net zoals dat nu het geval is. Soortgelijke oplossingen zijn ook in de notitie genoemd maar om deze reden afgefallen.

Voor de volledigheid wijzen wij erop dat het door de gemeente ingeschakelde bureau Goudappel Coffeng ook concludeert dat met afbuigend (auto) verkeer van de Sportlaan naar



de Laanweg richting de N9 en omgekeerd fietsers niet veilig in de voorrang kunnen worden afgewikkeld

Verder geeft men nog een aantal argumenten waarom fietsers naar de mening van de Fietsersbond op deze kruising in de voorrang moeten.

- Eenzijdige ongevallen oudere fietsers

Het gevaar van eenzijdige ongevallen bij ouderen door het verliezen van het evenwicht bij stilstaan en weer verder fietsen waar men op wijst, is algemeen voor iedere (verkeers)situatie waarbij fietsers moeten remmen of stilstaan is niet specifiek voor deze situatie. Het is daarom inderdaad zaak om fietsers zoveel mogelijk te laten doorstromen. Maar, zoals aangegeven, dat moet dan wel veilig kunnen.

- Ontbreken zebrapaden:

Het zebrapad is niet in apart genoemd maar wel ingetekend bij verschillende varianten. Omdat er niet een grote voetgangersstroom is vanaf de Laanweg richting het centrum heeft een zebrapad naar onze mening geen toegevoegde waarde.

- Ongevallen op de kruising

Zoals aangegeven passen wij de kruising aan om zo min mogelijk autoverkeer in het centrum te krijgen. De kruising wordt dus niet aangepast vanwege verkeersveiligheid, waarmee het aantal geregistreerde ongevallen niet relevant is. Het aantal ongevallen is daarmee geen argument om fietsers in de voorrang te laten oversteken.

Tenslotte laten wij weten dat bij de herinrichting van het centrumgebied onder meer is geparticipeerd door middel van een meetekengroep waar verschillende belanghebbenden aan hebben deelgenomen. Ook de fietsersbond was hierbij betrokken en heeft hieraan deelgenomen. Het voorstel voor de herinrichting is in overleg met deze groep vorm gegeven. De opmerking over onvolledige participatie is dan ook niet terecht. Wel is het ontwerp het resultaat van een belangenafweging waarbij niet alle wensen volledig konden worden gehonoreerd.

Wij begrijpen dat de Fietsersbond teleurgesteld is over ons besluit maar wij vertrouwen er op dat wij voldoende hebben kunnen onderbouwen waarom wij er voor hebben gekozen om fietsers niet in de voorrang te zetten