

Sent: Tue, 27 Feb 2024 13:57:41 +0000
To: Griffie Hoorn
Subject: Reactie ANWB op vraag over Actieplan fiets 2024-2028 gemeente Hoorn

Onderwerp: Reactie ANWB op vraag over Actieplan fiets 2024-2028 gemeente Hoorn

Geachte heer Van der Heijden,

Hartelijk dank voor uw mail aan de ANWB. Deze heb ik voorgelegd aan een van mijn collega's, die verkeerskundige is. Zijn reactie:

Als landelijke organisatie gaan wij in principe niet tot op het detail van individuele straten, maar in algemene zin (op hoofdlijnen) kunnen wij hier wel iets over zeggen.

Antwoorden gestelde vragen

- Waar denkt u aan bij 'de fietser' (om de context te weten vanuit welk oogpunt onderstaande vragen zijn beantwoord);
Zowel de forens als de recreatieve fietser
- Wat vindt u van het actie fietsplan 2024-2028;
- Het is goed dat er specifiek beleid wordt ontwikkeld dat is afgestemd op de lokale situatie en behoeften van de relevante doelgroepen. Ook is het belangrijk om in kansen te denken als het gaat om het aantrekkelijk maken van nieuwe verbindingen en het upgraden van bestaande. Denk daarbij ook vooral vanuit de fietser zelf, breng knelpunten / barrières in kaart op de belangrijkste trajecten en zoek naar oplossingen. Heel goed dat het fietsparkeren extra aandacht krijgt, fietsdiefstal is een groeiend probleem.
- Wat ontbreekt er nog minimaal in;
Wij missen aandacht voor de recreatieve fietsers. Zie bijvoorbeeld ons eerdere onderzoek naar recreatief fietsen in Noord-Holland ([link](#)). Verder benadrukken wij het belang van een geloofwaardige weginrichting, als de snelheid op wegen zonder vrijliggende fietspaden van 50 naar 30 km/u gaat. Zie hiervoor [Standpunt 30 kilometer in de bebouwde kom | ANWB](#)
- Voor welke snelheid zou een hoofd- en normale fietsroute gemaakt moeten worden?
Gezien de trend van steeds hogere snelheden, is het aan te raden het wettelijk maximum van 25 km/uur als concrete randvoorwaarde mee te nemen en misschien ook al na te denken over manieren om lagere snelheden te stimuleren op plekken waar dat sterk van invloed is op de verkeersveiligheid.
- Hoe moet een hoofdfietsroute er fysiek uitzien qua breedte weg, soort kruispunten, soort bochten en het toepassen van snelheidsverlagende maatregelen zoals drempels en plateau. Hierbij is praktijkervaring een welkome aanvulling. O.a. gemeente Utrecht is hier naar onze ervaring een goede gesprekspartner voor.

Tenslotte attenderen we u graag op ons ledenonderzoek naar fietsveiligheid: [Eén op de vijf fietsers voelt zich vaak onveilig op fietspaden in de stad | ANWB](#)

Dubbele drempels

- Dubbele drempels worden vaker toegepast op fietsroutes. Voor elke maatregel geldt wel altijd dat er plussen en minnen zijn en daarom moet het risico, dat als gevolg van te hoge snelheden zou bestaan, per saldo groter zijn dan de risico's die aan de situatie met drempels zijn verbonden. Ons zijn geen objectieve gegevens bekend die de veiligheid van dubbele drempels in twijfel trekken. Gezond verstand leert wel dat het verstandig is om de maatregel niet te dicht op een evt. kruispunt aan te brengen. Dit omdat tijdens het passeren van de drempel het waarnemen van het verkeer om je heen en evt. remingrepen veel moeilijker zijn. Het is beter als je net de drempels gepasseerd bent en je dan nog even de tijd hebt om de verkeerssituatie in te schatten. Zie bijgaand een positief voorbeeld thv een tuincentrum in Zoetermeer. Hier is sprake van erg veel overstekende klanten en in-/uitrijden van het parkeerterrein. Het fietspad loopt bovendien flink schuin naar beneden vanaf de brug over de Molenvaart dus fietsers (en zeker e-bikers) hebben hier flinke vaart.
- De drempel met schuine kanten zal een deel van de fietsers motiveren om deze aan de zijkant (zonder hoogteverschil) te passeren. Dat hoeft niet perse gevaarlijk te zijn. Belangrijk is dan wel dat dit geen plek onder bomen betreft, waar in de winter veel gladde bladeren op de drempel liggen. Wegglijden van een voorwiel van een fiets op het schuine stuk is immers wél erg risicovol. Er moet ook rekening worden gehouden met een lager snelheidsremmend effect van deze drempel, vanwege de passeermogelijkheid aan de zijkanten. Op plekken waar de snelheid dus écht omlaag moet, is deze dus niet aan te raden.

Wij hopen jullie hiermee van dienst te zijn geweest. Bij vragen of een nadere toelichting hoor ik graag.

Zoals wij vooraf per mail overeenkwamen, willen wij onze reactie graag met de gehele gemeenteraad van Hoorn delen, door tussenkomst van de griffie. Om die reden schrijf ik de griffie dan ook aan, met het vriendelijke verzoek om deze mail te delen met de andere raadsfracties.

Met vriendelijke groet,

Jonathan Weegink

Regiomanager public affairs Zuid-Holland, Noord-Holland en Flevoland

+31612961464 | jweegink@anwb.nl



Wassenaarseweg 220, 2596 EC Den Haag
Postbus 93200, 2509 BA Den Haag

Van: nahei@kpnmail.nl <nahei@kpnmail.nl>

Verzonden: woensdag 21 februari 2024 10:33

Aan: ANWB Persdienst <Persdienst@anwb.nl>

CC: nahei@kpnmail.nl

Onderwerp: actieplan fiets 2024-2028 gemeente Hoorn

Urgentie: Hoog

Beste ANWB,

Als vertegenwoordiger van een grootte groep mensen die zich mobiliseren willen wij, vanuit de ChristenUnie, u het volgende voorleggen. Graag horen wij of u mee kunt en wilt denken over het voorliggende fietsbeleid van de gemeente Hoorn.

Eigen observatie

Op 14 februari 2024 heeft de gemeente kenbaar gemaakt dat wegen waarbij de auto en fiets niet gescheiden kunnen worden verlaagd wordt naar een 30km rijbaan. Dit is altijd al een grote wens vanuit de CU geweest omdat het de veiligheid van langzaam verkeer sterk verbeterd.

Eind 2023 heeft de gemeente de eerste fietsstraat in Westerblokker in gebruik genomen. Behalve dat dit een goede locatie is om te beginnen met een fietsstraat is hij niet lang en sluit hij (nog) nergens aan op een echte doorrijroute. Ook hebben wij de volgende vragen

- Is een dubbele drempel wel veilig voor fietsers, en zou dit niet juist een drempel moeten zijn voor auto's om ervoor te zorgen dat die vaart minderen.
- Is de drempeldruppel die nu is aangelegd wel veilig genoeg, nu deze meerdere schuine kanten heeft.



De hoofdfietsroute ligt nu tussen woningen in, vanuit de afdeling verkeer is ergens in 2022 aangegeven dat dit bewust gedaan is vanuit het sociaal veilig uitgangspunt dat wanneer fietsers op een losliggend fietspad, langs bijvoorbeeld de weg voor snelverkeer, voor onveilige situaties zorgt. Zelf deel ik die mening niet omdat je als fietser nu langs geparkeerde auto's fietst, op elk moment kinderen kunnen oversteken die nog te klein zijn om zelf goed op te letten en elke max 500 meter er een in- uitrit is waar je rekening mee moet houden. Mijn mening is dat dit wellicht niet gezien zou moeten worden als hoofdfietspaden. Graag hoor ik hoe u hierover denkt.

Op 7 april is een artikel geplaatst dat iemand maximaal 2 minuten voor een verkeerslicht moet stoppen. Dit heb ik uitgeprobeerd en bij de meeste verkeerslichten is dit niet de praktijk. Niet omdat er gelogen is, nee per overstek duurt het 2 minuten. Echter als fietser moet je meestal twee keer hetzelfde kruispunt oversteken, eerst van links naar rechts en dan van onder naar boven. Hierdoor sta je in Hoorn als fietser en voetganger vaker 4 minuten stil dan 2.

HOORN

Iedereen heeft wel eens het gevoel dat ze uren voor een verkeerslicht staan te wachten, maar klopt dat wel? In Hoorn staan alle lichten afgesteld op de drukte, wat voor een ideale doorstroming van het verkeer zou moeten zorgen. Toch is het niet altijd te voorkomen dat je langer dan 120 seconden moet wachten voordat je door kan rijden. „Iedereen haat verkeerslichten, maar we hebben ze wel nodig.”

Als ik vanaf het Keern richting de Provincialeweg loop zie ik bij aankomst het groene mannetje op het verkeerslicht al knipperen. In denk er nog over om aanstalten te maken – misschien kan ik het alsnog halen - maar als ik mijn voet op het zebrapad plaats, verandert het poppetje van groen naar rood.

Daar sta ik dan te wachten. De druppels kletteren op mijn grijze regenjas, terwijl ik kijk naar de voorbijrazende auto's die door de plassen scheuren. Het is druk op de provinciale weg, van alle kanten komt verkeer. Ik tel in mijn hoofd de seconden weg tot het licht op groen springt. 15 seconden, 30 seconden, 60, seconden, 120 seconden: nog altijd niets.

Vragen

- Waar denkt u aan bij 'de fietser' (om de context te weten vanuit welk oogpunt onderstaande vragen zijn beantwoord);
- Wat vindt u van het actie fietsplan 2024-2028;
- Wat ontbreekt er nog minimaal in;
- Voor welke snelheid zou een hoofd- en normale fietsroute gemaakt moeten worden?
- Hoe moet een hoofd fietsroute er fysiek uitzien qua breedte weg, soort kruispunten, soort bochten en het toepassen van snelheidsverlagende maatregelen zoals drempels en plateau.

Bijlagen

<https://hoorn.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/adb64919-73c3-4b8d-bae0-5733672ce3e5>
de bijlagen zijn helaas te groot om mee te sturen, het gaat om de commissievergadering van 27 februari 2024.

Met vriendelijke groet,

Nathan van der Heijden
nahei@kpnmail.nl
0622287780

Disclaimer

E-mail wordt door ANWB niet gebruikt voor het aangaan van externe verplichtingen.

Deze e-mail is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n). Indien deze e-mail onverhoopt niet voor u is bestemd dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afzender en daarna het bericht te vernietigen. Deze e-mail mag niet worden doorgestuurd, openbaar gemaakt of verveelvoudigd worden zonder de toestemming van de afzender.

ANWB betracht grote zorgvuldigheid bij het verzenden van e-mails. ANWB kan echter niet garanderen dat deze e-mail juist, volledig, tijdig en virusvrij wordt overgebracht. In een dergelijk geval is ANWB op geen enkele wijze aansprakelijk voor enige schade, direct dan wel indirect, in welke vorm dan ook.

ANWB B.V.
