

Aan het college en de gemeenteraad van de gemeente Tynaarlo
kopie aan Herman Kolker
Kornoeljeplein 1
9481 AW Vries

Geacht college en geachte raad,

We zijn blij dat de Hoofdweg eindelijk aangepakt gaat worden en dat u in de plannen benadrukt dat het fietsen meer ruimte moet krijgen en prettiger en veiliger moet worden (brief dd 9 juli 2020).

We zijn voorstander van de Hoofdweg als een erftoegangsweg, (ETW) met een maximum snelheid van 30 km/u en met een onverplicht fietspad (bord G13).

De Fietsersbond pleit al geruime tijd voor een snelheidslimiet van 30 km/u binnen de bebouwde kom. Het is nu ook algemeen aanvaard dat 30 km/u beter is voor de verkeersveiligheid. Ook de RAI Vereniging en de SWOV ondersteunen dit.

Het onverplicht fietspad is vooral nodig om de meer kwetsbare fietser veiligheid en ruimte te bieden. Door een onverplicht fietspad kan de bakfiets, snelle fietser, scooter, etc. naar de rijbaan en dat kan veiliger met een 30km/u regime.

We zijn blij met uw opmerking in de eerder genoemde brief dat voor fietsers een verhoogd fietspad wordt aangelegd. Dit is een goed plan. Deze verhoging dient dan maximaal zo hoog te worden als aan de Hoofdweg, rotonde Albert Heijn - De Braak - rotonde Meerweg.

Royal Haskoning DHV spreekt in haar nota, blz 6 dd 4 februari 2020, over "rijbaan aan weerszijden 'opgesloten' tussen banden." Mocht Royal Haskoning DHV bedoelen hoge stoepanden, dan zijn we daar niet voor. Stoepanden dienen 'vergevingsgezind' te zijn. Verder zijn we natuurlijk voor een gesloten verharding op de fietspaden: asfalt of gegoten beton (geen platen), maar dat zal ook wel de bedoeling zijn.

We zijn dus sterke voorstanders van 30 km/u. Goed dat de gemeente dat gaat onderzoeken of 30 km/u voor deze weg ingevoerd kan worden (brief 7 oktober 2020).

Om de snelheid van 30 km/u realistisch en geloofwaardig te maken zijn extra maatregelen nodig:

- * Kruispunten gelijkwaardig maken (standaard voor een ETW-30); dus Hoofdweg uit de voorrang.
- * Op kruispunten op strategische plaatsen een plateau toepassen; deze werkt snelheidsremmend en benadrukt de gelijkwaardigheid van het kruispunt. (Op het stuk van Drostweg t/m Esweg worden ze ook toegepast). Ze moeten wel fietsvriendelijk (sinusvormig) worden uitgevoerd.
- * Wat betreft de oude bomen hopen we dat natuurlijk dat deze kunnen blijven staan (fietsen in een groene omgeving is aangenamer) en dat u een oplossing zal vinden. Bijvoorbeeld kan ter plaatse de rijbaan te versmallen, wat ook snelheidsremmend werkt.

Met de huidige wijze van parkeren aan deze weg zijn we niet gelukkig, zoals we al eerder hebben aangegeven in de periodieke overleggen, en deze situatie dient ons inziens niet zo terug te komen zoals deze nu is, met parkeerplaatsen die haaks op de rijrichting liggen (trekhaken die over het fietspad heen steken en slecht uitzicht bij het uitrijden over het fietspad) en parkeerplaatsen waarvoor de auto's over het fietspad heen moeten.

We zijn blij dat mogelijkheden voor autoparkeren in de zijstraten onderzocht worden en hopen dat dit het parkeerprobleem voldoende oplost. Misschien kunnen in overleg met

middenstand aan de Hoofdweg anders voldoende parkeerplaatsen op hun grond gecreëerd worden.

Indien wel parkeerplaatsen langs de weg aangelegd worden dan is onze voorkeur tussen de rijbaan en het fietspad, maar natuurlijk liever op de autorijbaan zelf. Binnen de CROW-richtlijnen mag je op een ETW parkeren. Parkeren op de rijbaan geeft meer parkeerruimte en remt de snelheid van de auto's. Nadeel is de kans op openslaande portieren aan de fietspadzijde en dat er deels geparkeerd wordt op het fietspad. We pleiten voor duidelijke infrastructuur en bij fout parkeren voor adequate handhaving.

De bushaltes dienen aangelegd te worden tussen fietspad en rijbaan, maar dit staat ook in de plannen. Als voetgangers het fietspad oversteken is dat minder conflicterend met fietsers dan een overstekende bus.

Minimaal twee meter voor het fietspad is mooi. Het fietspad versmallen voor de aan te leggen bushaltes, vinden wij een slecht plan. Bussen kunnen prima op de rijbaan halteren, overeenkomstig de CROW-richtlijnen voor een ETW, gunstiger zelfs, want een bus die half op de weg staat en half in een haltekom wordt in de praktijk onvoorzichtiger ingehaald. De kort stilstaande bus remt de snelheid en verhoogt daardoor de veiligheid.

Omdat de bus niet meer door het hele dorp rijdt, zullen er meer fietsers naar de bushalte komen. We missen in de plannen goede voorzieningen bij de haltes, aan beide kanten van de weg. Een plek met bescherming voor de fietsen tegen vandalisme, met beschutting tegen de regen en een mogelijkheid de fiets vast te zetten aan een niet weg te slepen voorwerp is noodzakelijk voor goede overstap fiets - bus.

U begrijpt het al; we zijn voor variant op pagina 13 ("Getekend ontwerp op basis van kaders en input"), genoemd in "Presentatie Hoofdweg Eelde - Paterswolde," dd 6 februari 2020. Met dat verschil dat er ruimte kan komen door de weg te versmallen zoals genoemd in variant op blz. 15 en 16 ("Parkeren en versmallen weg tot 5,5 meter") voor een zgn. rabatstrook, tussen fietspad en rijbaan.

Het fietspad zit toch al (te) dicht op de rijbaan. Dat is onveilig voor minder stabiele fietsers (jong en oud). De rabatstrook helpt de fietser enige afstand te houden van de rijbaan.

Dus rijbaan 5,5 m, 2x schuine band 0,4 m, 2x rabat 0,5 m, 2x fietspad 4 m, 2x voetpad 3 m; totaal 13,4 m (dit is de totaal beschikbare ruimte). De 2 m is de minimale breedte voor een fietspad, maar is voldoende/acceptabel omdat bredere en snellere fietsers en scooters op de rijbaan zitten.

Verder vinden wij het fietsen op de rijbaan ("Alternatief fietsen op de rijbaan (incl. parkeren)", blz. 14, waar ook veel bussen gaan rijden, onveilig voor met name kwetsbare fietsers en dus geen goed idee.

NB Het weghalen van fietspaden of fietsstroken is, anders dan vaak wordt gedacht, geen verplichting vanuit Duurzaam Veilig of het CROW bij het afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) naar een erftoegangsweg (30 km/u).

De tekening op blz. 15 ("Parkeren en versmallen weg tot 5,5 meter") betekent voor de fietsers helaas minder ruimte. Hebben voetgangers + fietsers in tekening op blz. 13 nog 7 meter, in dit ontwerp nog slechts 6 meter en moeten zij de ruimte delen en conflicten steeds onderling oplossen.

Ook in het ontwerp op blz. 16 is de fietser ineens een meter kwijt tov het ontwerp op blz. 13 en zelfs slechter af qua breedte dan de tegenwoordige breedte (1,80 m).

We hopen dat u onze opmerkingen en visie mee kunt nemen in uw overwegingen en beslissingen.

We zijn graag bereid het bovenstaande toe te lichten. Dat vernemen we graag via kopvandrenthe@fietsersbond.nl.

Met vriendelijke groet,
namens Fietsersbond, KopvanDrenthe,
Ineke Kruidhof
Henk Bakker.

kopie media