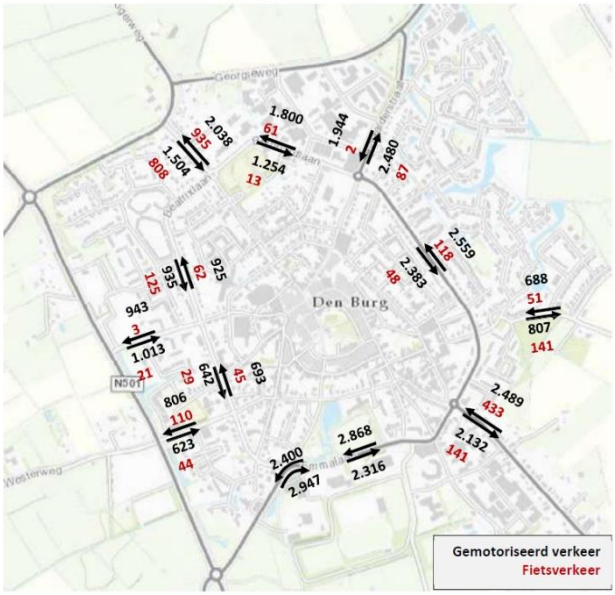
Geachte commissieleden,

Ik sta hier namens de Fietsersbond Texel, onderafdeling van de Fietsersbond Noordkop en Fietsersbond Nederland. Wij willen graag van de gelegenheid gebruik maken om in te spreken op dit belangrijke onderwerp.

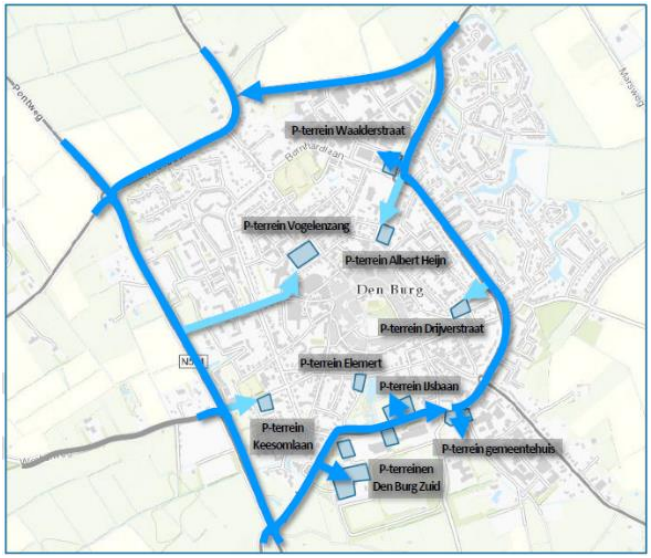
Allereerst zijn wij natuurlijk zeer verheugd met het positieve amendement. Wij zijn blij dat u allen de mening deelt dat voor de veiligheid van alle gebruikers, dus ook van de automobilist, een vrij liggend fietspad op de Emmalaan de enige juiste oplossing is. Hiervoor onze dank.

Het college wil van de Emmalaan een fietsstraat maken. Wij zijn van mening dat dit weggedeelte nooit als fietsstraat kan functioneren. Ter verduidelijking:

In het algemeen geldt dat de functie fietsstraat pas in beeld komt wanneer meer dan 2.000 fietsers per etmaal naast minder dan 1.000 motorvoertuigen zich verplaatsen via deze weg. De richtlijn is 2 tot 4x zoveel fietsers t.o.v. auto's én dat het een straat is binnen een verblijfsgebied. Een verblijfsgebied is waar gewoond wordt en sprake is van veel opritten. Eerdere tellingen uit 2019 door Antea op de Emmalaan als ook die van 22 september jl. geven aan dat hier lang niet aan wordt voldaan (aug. 2019: >5.000 mvt en 22 sept 2021: 584 fietsers en 2.409 mvt).



Figuur 4 Gemiddelde etmaalintensiteit werkdag Den Burg per rijrichting 5-11 augustus 2019



Ringweg Den Burg – uit PVCP Den Burg d.d. mei 2020

De Emmalaan, samen met de Bernhardlaan, Waalderstraat, Georgieweg, Akenbuurt en de Pontweg zijn gebiedsontsluitingswegen (GOW) en vormen samen de ring Den Burg. De functie van een GOW is dan ook doorstromen van verkeer. Zie ook het kaartje uit het Parkeer en Verkeerscirculatieplan mei 2020.

Op basis van alleen al deze twee punten was de keuze voor het opheffen van het vrij liggende fietspad van meet af aan dus eigenlijk al zeer onlogisch.

Duurzaam Veilig geeft aan dat alleen door de herkenbaarheid van wegen het gewenste gedrag en snelheid van de automobilist worden afgedwongen. Dag en nacht. Gemeentes dienen dus vooral in te zetten op een goede inrichting van wegen en juist niet op levende en in dit geval vanwege hun leeftijd zelfs vaak onberekenbare verkeersremmers. In het advies van het college staat dat verkeersdeelnemers tijd nodig hebben om aan dit nieuwe concept (van levende verkeersremmers) te wennen, maar laat dat alstublieft nooit het geval zijn!

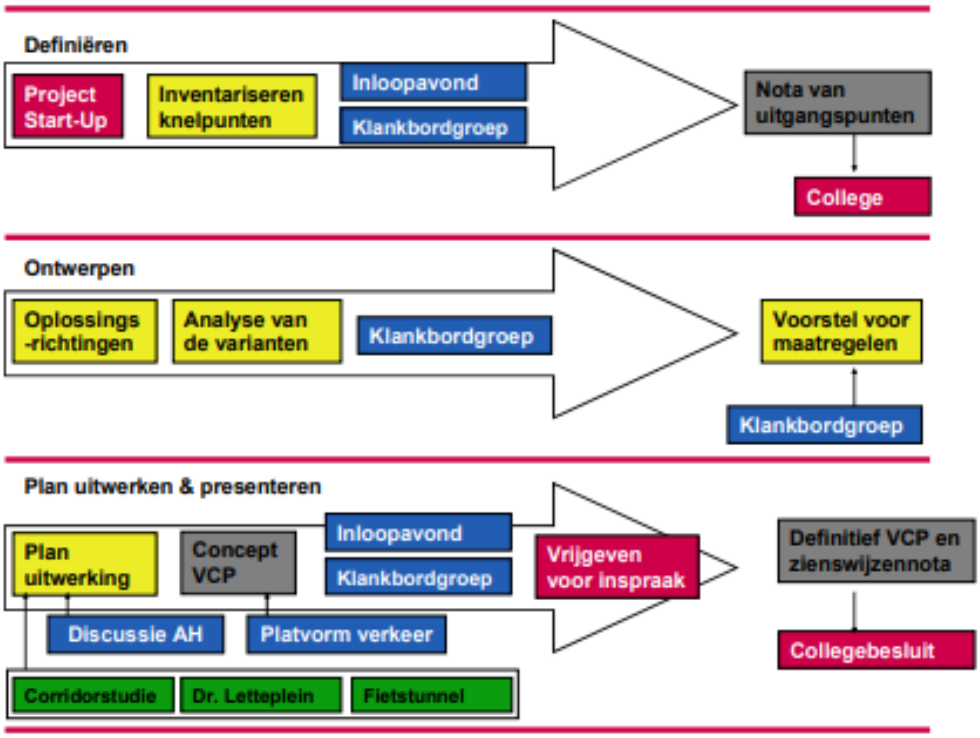


Nog een punt van aandacht van wat nu niet voor ligt, maar waar u wel over na kunt denken.

Op het laatste stuk Emmalaan ter hoogte van de parkeerplaats bij het gemeentehuis richting de rotonde zijn veel woningen en opritten. Dit stuk komt dus in aanmerking voor een 30km zone, maar juist daar is de weg met 10,6 meter heel breed en geldt na het zebrapad zelfs een snelheid van 50 km.

Hier zouden wij graag aanpassingen doorgevoerd zien, passend bij een verblijfsgebied.

Tot slot wijs ik u op de werkwijze van onder meer de gemeente De Bilt (zie afbeelding hieronder). Daar worden al vanaf het beginstadium met een klankbordgroep de knelpunten geïnventariseerd en nadien de mogelijke oplossingsrichtingen besproken. Ook bij de uitwerking van de plannen wordt de klankbordgroep opnieuw betrokken. Het mooie aan deze procedure is dat alle expertises gedurende het hele traject de krachten bundelen en zo binnen de gemeenschap samen tot een breed gedragen plan komen.



Procesdiagram De Bilt

Zowel in maart als in september dit jaar hebben wij onze bevindingen m.b.t. de Emmalaan met het College en de raadsleden gedeeld. Op onze verslagleggingen hebben wij helaas nog geen reactie van het College mogen ontvangen. Wij beschikken binnen de Fietsersbond over verkeerskundigen en een uitgebreide kennisbank (incl. de CROW-modules). Graag brengen wij onze kennis voor m.n. de kwetsbare verkeersdeelnemers in. Wij verzoeken u dan ook om bij het college er op aan te dringen, de Fietsersbond toe te voegen aan de verkeerscommissie van de gemeente Texel.