

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 15 maart 2018

Datum GS-besluit: : 17 april 2018

Vragen nr. 30

Vragen van de heer mr. drs. **F.K. de Groot**, de heer **A.E. Tijssens** en mevrouw **C. Weemhoff** (D66) over haakse bochten in fietspaden

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 15 maart 2018 door de leden van Provinciale Staten, de heer mr. drs. **F.K. de Groot**, de heer **A.E. Tijssens** en mevrouw **C. Weemhoff** (D66), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN

Doorstroming en veiligheid zijn voor fietsers net zo belangrijk als voor automobilisten. Het ontwerp van fietspaden is daarbij van grote invloed.

Konijnen zijn opmerkelijke dieren. Zij kunnen in vol galop haakse bochten maken, om zodoende aan eventuele belagers te ontkomen. Fietsers zijn geen konijnen, haakse bochten kan een mens niet fietsen. Vandaar dat fietsinfrastructuur voldoende afgerond ontworpen moet zijn. (citaat van Theo Zeegers, verkeersconsulent Fietsersbond)



In de Gooi- en Eemlander van 13 maart verscheen onlangs een artikel over de reactie van de Provincie Noord-Holland op het verzoek van de gemeente Laren om een haakse bocht uit een fietspad te halen:



D66 Noord-Holland heeft hierover een aantal vragen:

VRAGEN

Vraag 1:

Klopt de strekking van het verhaal in de krant over de motivering van de Provincie om het verzoek van de gemeente Laren af te wijzen?

Antwoord 1:

Wij hebben nog geen besluit genomen over het wel of niet strekken van het fietspad. Per abuis is dit wel zo aan de gemeente Laren gecommuniceerd.

Vraag 2:

Zo nee, wat is dan de argumentatie?

Antwoord 2:

n.v.t.

Vraag 3:

Zo ja,

- a) Waarom is deze argumentatie dan niet in 2010 al gebruikt? Is de regelgeving sindsdien gewijzigd?
- b) Welke bepalingen in onze PRV verhinderen de aanleg van het rechte fietspad?
- c) Hoe groot is de schade aan het aardkundig monument als het fietspad veiliger gemaakt wordt? Zijn er verschillende opties voor de uitvoering?
- d) Zijn er geen uitzonderingen op de PRV mogelijk op basis van het argument veiligheid?

Antwoord 3:

- a) Nee, de regelgeving is niet gewijzigd. Er wordt alleen een ontheffing verleend als er - op basis van een juridische beoordeling - sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Voor de aanleg van de fietstunnel is er destijds een ontheffing van de Provinciale Milieu Verordening verstrekt. Geoordeeld werd dat de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van Hilversum dusdanig grote belangen waren, dat dit opwoog tegen de aantasting van het aardkundig monument.

b) In de vraag wordt gesproken over de PRV (Provinciale Ruimtelijke Verordening). Het gaat hier echter om een ontheffing van de PMV (Provinciale Milieu Verordening).

Er wordt alleen een ontheffing verleend als er - op basis van een juridische beoordeling - sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang, waarbij het van belang is of er alternatieven zijn.

Door de voorgenomen aanleg van een voorrangsp plein op het kruispunt N525-Westerheide/Oude Postweg (PMI-project N525-05), dat het verkeer goed kan verwerken, wordt er een goed alternatief gerealiseerd voor het overstekende langzaam verkeer.

Tevens is de verwachting dat door de reconstructie van het kruispunt het aantal gelijkvloers overstekende fietsers zal toenemen.

Met het voorhanden zijn van een alternatieve oplossing heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied in een voorlopig advies aangegeven dat er dan geen sprake meer is van een zwaarwegend maatschappelijk belang voor het verlenen van een ontheffing voor het strekken van het toeleidende fietspad.

c) Vorig jaar is er een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden de hellingsbaan aan de noordzijde van de fietstunnel te strekken. De gevolgen van het strekken op natuur, verkeer, aardkundige monumenten, ruimtegebruik, bedrijfsvoering manege en investeringskosten zijn onderzocht. Vier oplossingen zijn uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp, waarbij inzichtelijk is gemaakt welke voor- en nadelen ze elk hebben op de benoemde criteria. In alle varianten is in gelijke mate sprake van aantasting van het aardkundige monument

De aanleg van de hellingbaan is een handeling met aantasting van de top laag (tot 1,0 meter onder maaiveld) van het bodemprofiel én aantasting van de dieper gelegen grondlagen. De maximale te ontgraven diepte is 2,80 meter onder het niveau van het maaiveld. Dat betekent in termen van de Provinciale Milieu Verordening een zware aantasting.

d) zie antwoord op vraag 3b.

Vraag 4:

Het is ons opgevallen dat de Provincie vaker in fietspaden (ook recent) haakse bochten laat aanleggen. Verkeersdeskundigen adviseren hier veelal negatief over, maar ook als knelpunt komen haakse bochten vaak weer naar voren. In Laren worden met betrekking tot deze haakse bocht incidenten gemeld. Sinds de aanleg is de traumahelikopter er drie keer geland.

Ook elders zijn haakse bochten lastig om doorheen te fietsen. Bijvoorbeeld die op het tweerichtingenfietspad van de Kick Pruijsbrug over de A4 (Geniedijk, Haarlemmermeer). Daar kun je elkaar niet passeren, waar dat in geval van een ronding geen probleem zou zijn.



bron: Google

a) Bent u het met ons eens dat haakse bochten een negatief effect hebben op de doorstroming op een fietspad?

- b) Bent u het met ons eens dat haakse bochten een negatief effect hebben op de veiligheid van een fietspad?
- c) Bent u het met ons eens dat haakse bochten niet meer ontworpen moeten worden in nieuwe fietspaden en zo mogelijk aangepast waar ze nu gevaar en ongemak opleveren?
- d) Zo nee, dan horen wij graag uw argumentatie. Zo ja, dan horen wij graag hoe u dit meeneemt in beleid en uitvoering.

Antwoord 4:

- a) Ja.
- b) Nee. Een haakse bocht is voor het comfort en doorstroming minder wenselijk, maar is niet verkeersonveilig. Een haakse bocht werkt attentieverhogend en dwingt een lagere rijsnelheid af. Bij een lagere rijsnelheid kunnen fietsers beter op de verkeerssituatie en andere weggebruikers anticiperen. Uitgangspunt is natuurlijk wel dat het fietspad ook in de haakse bocht aan de veiligheidseisen voldoet voor wat betreft breedte, obstakelvrije ruimte, helling, zicht en stroefheid van het wegdek.
- c) Nee, zie antwoord 4d.
- d) Ons uitgangspunt is dat - in het belang van het comfort en de doorstroming - haakse bochten zoveel mogelijk moeten worden vermeden en dat bij de aanleg van fietspaden zoveel mogelijk wordt aangesloten op voor fietsers typerend verkeersgedrag. Dit betekent zo direct en kort mogelijke routes. Wij sluiten echter niet uit dat onder bepaalde omstandigheden een haakse bocht nodig kan zijn in het belang van de verkeersveiligheid of wegens niet op te lossen beperkingen in de ruimte.