

Bespreeknotitie fietsroutes binnenstad Purmerend

1. Inleiding

Bij verkeersbesluit d.d. 31 juli 2024, nr. 979, is fietsen in de Koestraat, op de Koemarkt (westzijde), in de Kalversteeg en in de Plantsoenstraat niet langer toegestaan.

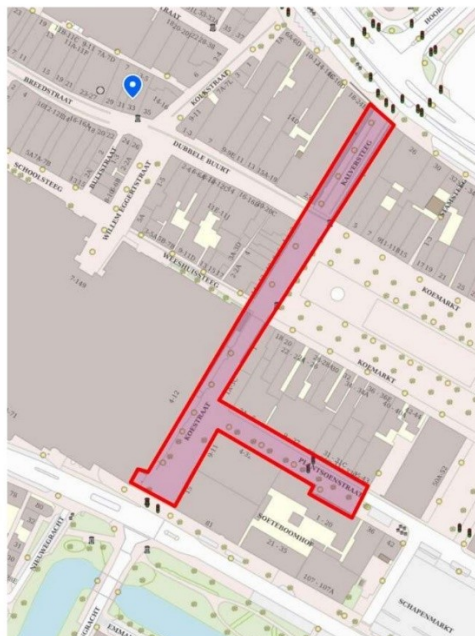
GroenLinks heeft hier vragen over gesteld aan het college (zie bijlagen 1 en 2), en naar aanleiding van de antwoorden willen wij in deze bespreeknotitie enkele punten ter discussie voorleggen.

Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds de doorgaande fietsroute door de binnenstad, die de ten zuiden en ten noorden daarvan gebieden verbindt (Koestraat – Koemarkt (westzijde) – Kalversteeg) en anderzijds de Plantsoenstraat, waar zich de toegang tot de overdekte fietsenstalling voor de binnenstad bevindt.

namens de fractie van GroenLinks Purmerend,
Peter Zwart.

**De vraag aan de fracties in de commissie is:
Is er bij u draagvlak voor één van de onderstaande alternatieve mogelijkheden, of hebt u wellicht een andere oplossing die zowel tegemoet komt aan de voetgangers als aan de fietsers?**

Bijlage 1, locatie maatregel intrekken doorgaande fietsroute, voetgangerszone



2. Doorgaande fietsroute

Tot 1 september 2024 bestond er een doorgaande fietsroute die de wijken ten zuiden en ten noorden van de binnenstad verbindt. Enerzijds de Bloemenbuurt en (via de Melkwegbrug) Weidevenne, anderzijds Overwhere-Zuid met o.a. een concentratie van scholen voor het voortgezet onderwijs. In het verkeersbesluit van 2019, waarbij de binnenstad is aangewezen als voetgangersgebied, werd de

behoefte aan deze doorgaande fietsroute uitdrukkelijk erkend, en werd een dergelijke fietsroute dan ook gecreëerd. ⁱ

In de beantwoording van de schriftelijke vragen (zie *bijlage 1*) wordt erkend dat er nog steeds behoefte is aan een doorgaande route (*Het woord 'fiets' is hier op mysterieuze wijze verdwenen*).

Van een doorgaande fietsroute is echter geen sprake meer.

Dit blijkt ook uit de tekst van het verkeersbesluit zelf (zie *bijlage 2*): het oude verkeersbesluit wordt ingetrokken voor zover het gaat om het instellen van een doorgaande fietsroute, en uit de titel van het bijgevoegde kaartje: locatie maatregel intrekken doorgaande fietsroute.

Het probleem met de nu ingetrokken fietsroute is het gezamenlijk delen van de ruimte door voetgangers en fietsers. ⁱⁱ

Dit is een concept, overigens ook elders in Purmerend toegepast, zoals op de Melkwegbrug en de op-/afrit daarvan op het Tramplein, dat in de huidige tijd vraagt om moeilijkheden.

Voetgangers en fietsers houden te weinig rekening met elkaar. Fietsers rijden met te grote snelheid en gedragen zich niet echt "te gast", voetgangers waaieren soms breeduit over de gehele "gedeelde" ruimte, en de fietsers slingeren zich daar niet altijd gevaarloos tussendoor.

GroenLinks steunt het Mobiliteitsplan Purmerend, waarin een belangrijke rol voor het fietsen is weggelegd. Rechtstreekse routes, tussen bestemmingen en wijken onderling, zonder omrijden, maken het fietsen aantrekkelijk, ook ten opzichte van andere vervoermiddelen.

Dat er aan gevaarlijke situaties, als gevolg van de gedeelde ruimte door fietsers en voetgangers, iets gedaan moet worden, onderschrijven wij.

Vraagtekens zetten wij bij het gekozen middel, het eenvoudigweg verbieden van het fietsen en het opheffen van de doorgaande fietsroute. Dit lijkt in strijd met het stimuleren en faciliteren van het fietsen, zoals officieel het gemeentelijk beleid luidt.

Wellicht zijn er alternatieven, die de voetganger ontzien maar minder nadelige gevolgen hebben voor de fietser.



2a. Gescheiden weggedeelten

Een mogelijkheid waarbij de doorgaande fietsroute kan blijven bestaan, is een duidelijke scheiding op het wegdek aan te brengen tussen waar de fietsers mogen rijden en waar de voetgangers lopen.

Dit is een niet ongebruikelijke wegindeling. De praktische uitvoering kan worden gerealiseerd door verschillend bestratingsmateriaal en/of door het aanbrengen van strepen op het wegdek. Ideaal hiervoor zouden de traditioneel verhoogde stoepen zijn, maar dit kan lastig worden als ook laad- en losverkeer in de vorm van (vracht)auto's moeten worden toegelaten.

De breedte van de doorgaande fietsroute laat dit in principe toe. Wel is het aannemelijk dat enig straatmeubilair verplaatst zal moeten worden.

Afhankelijk van de aanwezigheid van ingangen van aanliggende percelen en de breedte van het weggedeelte kan worden gekozen tussen één voetpad/trottoir en één fietsgedeelte, of een fietsgedeelte met voetpaden/trottoirs aan weerszijden.

Het college heeft deze mogelijkheid overwogen, maar er niet voor gekozen. Er zou dan door fietsers nog sneller gereden worden dan nu al het geval is (*“herindeling van de ruimte versterkt de verschillen in snelheid”*).

Wij achten dit argument van het college niet overtuigend. Er zijn vele straten in Purmerend waar naast de rijbaan zowel een vrijliggend fietspad als een voetpad aanwezig is. Het aanleggen van vrijliggende fietspaden (langs 50 km. wegen) is jarenlang gestimuleerd, en nimmer is daarbij aangevoerd dat hierdoor een onveilige situatie op het naastliggende voetpad zou ontstaan.

De onderbouwing van het college om het huidige verkeersbesluit te nemen is juist dat in de gedeelde ruimte de snelheidsverschillen veel te groot zijn.

Een scheiding tussen enerzijds de voetgangers met hun gemiddelde snelheid, en anderzijds de fietsers, met hun eigen gemiddelde snelheid, bevordert de verkeersveiligheid, zonder dat daarvoor de doorgaande fietsroute opgeofferd hoeft te worden.

En tegen te hard rijdende fietsers (opgevoerde fatbikes e.d.) kan gewoon worden opgetreden, ook op een afzonderlijk aangewezen fietsgedeelte.

2b. Venstertijden

Mocht voor bovenstaande mogelijkheid politiek onvoldoende draagvlak bestaan, dan is te overwegen om de doorgaande fietsroute toch open te stellen gedurende de tijden dat er nog weinig voetgangers aanwezig zijn.

De grootste kans op ongelukken is, wanneer veel voetgangers en veel fietsers gelijktijdig van hetzelfde weggedeelte gebruik willen maken. Dat zijn met name de winkelopeningstijden en de tijden waarop de horeca in vol bedrijf is.

Er bestaan nu al venstertijden voor het laden en lossen door (vracht)auto's, niet alleen in de straten van de doorgaande fietsroute, maar in vrijwel het gehele voetgangersgebied.

Indien deze variant haalbaar zou blijken, kunnen we verder overleggen over de precieze afbakening van de venstertijden.

2c. Veiliger en aantrekkelijker omrijroutes

Als de eerste twee varianten in de raad niet haalbaar zouden zijn, behoort de gemeente zich tenminste druk te maken om alternatieve fietsroutes.

Een doorgaande fietsroute is niet: met de fiets aan de hand lopen, en daarna verder fietsen.

De twee mogelijke omrijroutes zijn:

- a. via de Nieuwstraat en de Plantsoengracht;
- b. via het Schoolplein, de Westerstraat en de Gedempte Singelgracht.

De politie heeft hierover negatief geadviseerd, zo blijkt uit het verkeersbesluit: *“Deze adviseerde negatief op het voorgenomen besluit, omdat de alternatieve fietsroutes objectief gezien gevaarlijker worden gevonden.”* (zie bijlage 2)

GroenLinks kan zich dit advies goed voorstellen, gezien wat ook wij waarnemen op deze omrijroutes.

In het Mobiliteitsplan Purmerend staan hierover behartigenswaardige woorden: *“Dit vormt een groot contrast met de ring om de binnenstad. De maximale snelheid is 30 - 50 km/uur en de intensiteiten zijn hoog. Vrijliggende fietspaden ontbreken, behalve langs de Gedempte Where. De fietssuggestiestrook stopt soms abrupt en op de Gedempte Singelgracht fiets je tussen twee rijstroken van bussen en auto's in.”* (Mobiliteitsplan Purmerend, blz. 25)

Wie ter plekke gaat kijken, kan dit beamen. Fietsers kiezen op de Westerstraat en de Gedempte Singelgracht soms het trottoir, om niet gemangeld te worden tussen de (vracht)auto's en bussen. Ook de Nieuwstraat is niet fietsvriendelijk en kent geen vrijliggende fietspaden.

Het college antwoordt op de schriftelijke vragen, dat er in het vierde kwartaal 2024 wordt gestart met een onderzoek.

Als al de doorgaande fietsroute niet te handhaven zou zijn, dan zouden toch eerst de maatregelen voor de fietsers op de omrijroutes genomen moeten worden, alvorens hier het fietsverkeer te intensiveren.

3. De Plantsoenstraat

De overdekte fietsenstalling voor de binnenstad van Purmerend ligt in de Plantsoenstraat. Net zoals je in een parkeergarage verwacht met de auto naar binnen te kunnen rijden, en niet je auto naar binnen te duwen, behoort een officiële overdekte fietsenstalling fietsend bereikbaar te zijn.

Het verkeersbesluit stelt in de overwegingen: *‘dat de fietsenstalling aan de Plantsoenstraat niet meer bereikbaar is voor fietsers, maar alleen nog als voetganger met de fiets in de hand kan worden bereikt.’* Een feitelijkheid, maar niet een motivering, en geen belangenafweging.

Hier schiet het verkeersbesluit tekort.

Uit het oogpunt van verkeersveiligheid is een fietsverbod in de Plantsoenstraat niet nodig, stelt ook het college in antwoord op schriftelijke vraag nr. 5. (zie bijlage 1)
Blijft over de “eenduidigheid” en de “handhaafbaarheid”.

Als de doorgaande fietsroute toch – geheel of gedeeltelijk met venstertijden – wordt opgeheven, kunnen duidelijke verkeersborden op de hoek van de Plantsoenstraat en de Koestraat het begin van het voetgangersgebied goed markeren. Eventueel met extra strepen op het wegdek.

De handhaafbaarheid van een fietsverbod in de Koestraat is daarmee niet in het geding.

Blijft de doorgaande fietsroute bestaan, dan is er ook geen aanleiding voor deze maatregel in de Plantsoenstraat.

Evenals op de doorgaande fietsroute, zou men in de Plantsoenstraat kunnen overgaan tot het scheiden van voetgangers en fietsers; de straat is daar breed genoeg voor.

Ook zonder deze scheiding is er echter, volgens het college, vanuit verkeersveiligheidsoogpunt geen directe noodzaak voor een fietsverbod.

Het verbod in de Plantsoenstraat treft niet zozeer het doorgaande fietsverkeer, maar doet afbreuk aan een comfortabele bereikbaarheid van de binnenstad voor fietsers, en daarmee de aantrekkelijkheid van de binnenstad zelf, terwijl het voor de veiligheid van de voetgangers niet nodig is.

GroenLinks verneemt graag of er politiek draagvlak is om in ieder geval de Plantsoenstraat uit te zonderen van het fietsverbod.



De vraag aan de fracties in de commissie is:

Is er bij u draagvlak voor één van de bovenstaande alternatieve mogelijkheden, of hebt u wellicht een andere oplossing die zowel tegemoet komt aan de voetgangers als aan de fietsers?

ⁱ Verkeersbesluit registratienummer 1473433, nr. 597, Inleiding, derde alinea.

ⁱⁱ Idem.