



Tweekolommenstuk herinrichting Brusselstraat
Informatieavond 27 november 2017
Inspraakperiode: tot en met 12 december 2017

	Reactie belangstellende	Antwoord gemeente Zoetermeer
1.	<p>Dinsdagavond 28 november 2017 ben ik langsgeweest bij de informatieavond over de plannen mbt de Brusselstraat in Zoetermeer.</p> <p>Ik heb besloten u het belangrijkste deel van mijn eerste reactie daaromtrent tóch schriftelijk voor te leggen, mede omdat ik vanuit het belang van de veiligheid voor fietsers heel geïnteresseerd ben in uw schriftelijke reactie en motivatie.</p> <p>Onderstaande samengevat: U stelt dat het herinrichtingsplan voor de Brusselstraat leidt tot een verbetering van de veiligheid voor fietsers. Ik bestrijd dat en ik onderbouw waarom ik het daar niet mee eens ben. Aangezien dit twee tegenover elkaar staande standpunten zijn en het lastig is onderling vast te stellen wie er dan 'gelijk' heeft, stel ik u voor hiernaar eerst een onafhankelijk, objectief, deskundig onderzoek te laten uitvoeren.</p> <p>Mijn volledige tekst: In de uitnodigingsbrief aan omwonenden voor de inloopbijeenkomst schrijft u dat het doel van de voorgenomen herinrichting is het verbeteren van de veiligheid voor fietsers. Dat zegt u ook op uw website: "Herinrichting Brusselstraat</p> <p>In het voorjaar 2018 gaat de gemeente de Brusselstraat herinrichten. Doel is het verbeteren van de veiligheid voor fietsers (project Nota Mobiliteit). De bestaande..."</p> <p>Wanneer ik echter de huidige verkeerssituatie (Situatie A) wat betreft de veiligheid voor fietsers vergelijk met de voorgenomen situatie (Situatie B), dan stel ik dat Situatie B voor de fietsers als zwakke verkeersdeelnemers een forse achteruitgang voor hun veiligheid met zich meebrengt. Ik onderbouw dat als volgt:</p> <p>De huidige situatie is voor fietsers in de Brusselstraat wat betreft relatieve veiligheid momenteel zo goed als ideaal: fietsers hebben een eigen gebied, afgescheiden van ander verkeer, ook afgescheiden van (zwaar, groot) laad- en losverkeer. Wat dat betreft daar voor de fietsers in de verkeersbewegingen geen onderling kruisende lijnen. Ook voor het verkeer op de rijbaan is het ideaal: de meeste fietsers komen er niet.</p>	<p>Ten onrechte is het reconstructieplan Brusselstraat benoemd als verbetering voor de verkeersveiligheid. Hierdoor is een verkeerde indruk gewekt en zijn ook misverstanden ontstaan.</p> <p>De herinrichting Brusselstraat is een onderdeel van de zogenaamde Upgrade Stadshart, waarbij het openbaar gebied wordt aangepast aan de wensen van de diverse gebruikers.</p> <p>In de Brusselstraat speelt dat er enerzijds een aanzienlijk tekort is aan openbare fietsenstallingen en anderzijds de toestand van het aanwezige fietspad erg slecht is, vooral veroorzaakt door wortelopdruk van de aanwezige bomen.</p> <p>Gelet op de beperkt beschikbare ruimte is er een ontwerp gemaakt waarbij het aanwezige fietspad wordt omgevormd tot fietsenstalling en de fietsers worden verwezen naar de rijbaan.</p> <p>De ervaringen met de enige jaren geleden doorgevoerde wijziging van het laatste stuk Brusselstraat tot fietsstraat hebben ertoe geleid dat ook voor het eerste deel van de Brusselstraat gekozen is voor fietsstraat.</p> <p>Een omvorming tot fietsstraat is mogelijk omdat het fietsverkeer in dit deel van de Brusselstraat dominant is ten opzichte van het beperkt aanwezige autoverkeer. Daarnaast is hier sprake van een 30 km/h gebied, waar in principe geen afzonderlijke fietspaden aanwezig behoren te zijn. In praktische zin zal het door de hoeveelheid fietsers en de voorgestelde weginrichting, met onder andere een korte rechtstand en een verkeersdrempel met voorrangregeling vrijwel onmogelijk zijn een hogere snelheid te behalen. Ter informatie is van belang dat het hier gaat om een wegvak van slechts 60 meter lengte. Daarna is er geen vrijliggend fietspad meer en gaat de weg over in een fietsstraat.</p> <p>Ten behoeve van het laden en lossen is een langsparkeerstrook aanwezig. Na gemaakte opmerkingen tijdens het inspraakproces is besloten het ontwerp wat aan te passen. Langs deze laad- en losstrook en vóór de parkeervakken wordt een ca. 50 cm brede "rammelstrook" aangebracht. Deze strook bestaat uit in streetprint aangebrachte klinkermarkering, zodat fietsers op een natuurlijke manier meer</p>

<p>Door het in uw plan weghalen van het huidige relatief gezien veilige, brede fietspad, dwingt u, forceert u fietsers gebruik te maken van een straat waar ook gemotoriseerd, (zwaar) verkeer rijdt en daar ook dichtbij te komen. U duwt ze als het ware naar elkaar toe.</p> <p>Hierbij komen qua verkeersomstandigheden voor de veiligheid van fietsers verzwarende factoren: de laad- en loshavens, de parkeerplaatsen en de in-/uitritten van de brandweerpost en het politiebureau. In de Brusselstraat rijdt veel laad- en losverkeer. Dat maakt gebruik van de laad- en loshavens. Soms wordt ook op de rijbaan stilgestaan. Het betreft personenauto's, bestelauto's, verlengde bestelauto's, kleine en grote vrachtwagens en ook - om maar een voorbeeld te noemen - de lange, brede tankauto die het benzinestation regelmatig bevoorraadt rijdt door de Brusselstraat.</p> <p>In de Brusselstraat rijden ook regelmatig grote voertuigen van de brandweer.</p> <p>Bij de inrit/uitrit van de brandweerpost is regelmatig sprake van wat ik noem 'keer-verkeer' (bestuurders keren er, mogelijk omdat ze geen parkeerplaats kunnen vinden). Mogelijk gebeurt dit ook bij de inrit/uitrit van het politiebureau.</p> <p>Laad- en losverkeer en het andere verkeer krijgt in Situatie B te maken met in de lengterichting al dan niet tegemoetkomende fietsers. Fietsers komen dan tegemoet of bevinden zich rechts naast of schuin achter het voertuig. Voor beide groepen een situatie die extra oplettendheid en voorzichtigheid vereist en die het risico op hinder, (bijna-)ongevallen doet toenemen.</p> <p>Kortom: gaan van Situatie A naar Situatie B zou voor de veiligheid van fietsers (nota bene ook kinderen en oudere mensen) als zwakke verkeersdeelnemers een enorme achteruitgang betekenen.</p> <p>Het is naar mijn mening vanuit veiligheidsoogpunt absoluut ongewenst op die manier die verkeersstromen met elkaar te vermengen. U stelt echter dat de veiligheid van fietsers daarmee juist verbetert. Mijn standpunt staat daar gemotiveerd dus recht tegenover.</p> <p>Tijdens de inloopbijeenkomst heeft u (met "u" bedoel ik vertegenwoordigers van de gemeente die avond) gezegd:</p> <p>De voorgenomen fietsstraat voldoet aan alle richtlijnen. Ander verkeer is er te gast. De fietsstraat heeft rood asfalt. Niemand van de gesprekspartners in het voortraject heeft het tot nu toe op die manier gehad over risico's en veiligheid voor fietsers. Mijn reactie: hier moet wat betreft de veiligheid van fietsers eerst aan de voorkant een gedegen, deskundige vergelijking worden gemaakt vanuit de huidige situatie.</p> <p>En het is niet zo, het is geen gegeven dat de huidige situatie persé zou moeten veranderen. Het hele</p>	<p>afstand van de parkeervakken zullen nemen. Hierdoor ontstaat voor het uitrijden van de bedoelde vakken wat meer manoeuvreerruimte. (Streetprint is het aanbrengen van een klinkerprofiel in het nog warme asfalt)</p> <p>Ook na de reconstructie blijft de situatie voor het fietsverkeer voldoende veilig.</p>
---	--

verhaal van de fietsenstallingen laat ik hier namelijk buiten beschouwing, want die hebben niets te maken met de veiligheid van fietsers. Uw doel is immers eerst - zegt u - : het verbeteren van de veiligheid voor fietsers. En dan moet eerst de vergelijking worden gemaakt **vanuit de huidige verkeerssituatie**.

Wel is tijdens de inloopbijeenkomst door u iets gezegd als: als die fietsenstallingen niet gepland waren, zouden we aan de verkeerssituatie niets hoeven te veranderen. Dát ben ik met u eens, maar maak dan eerst aan de voorkant de vergelijking vanuit de huidige Situatie A en de veiligheid van fietsers. Stel dát vanuit het doel voorop. Een relatief veilige situatie voor fietsers is wat mij betreft veel belangrijker dan fietsenstallingen. Ik zou altijd kiezen voor de meest veilige situatie voor de fietsers. U ook? Anders krijg je een - vind ik - bijzondere afweging: inleveren op veiligheid van fietsers ten gunste van fietsenstallingen. Dat zou wel héél bijzonder zijn, hoor! Hoe zou u dat motiveren? Zou u dat aandurven?

Tijdens de inloopbijeenkomst heb ik de vraag gesteld of u uw standpunt ("Voor de veiligheid van fietsers is het een verbetering.") kunt onderbouwen met bijvoorbeeld de uitkomsten van een onderzoek door een onafhankelijke instantie, zoals, ik noemde die spontaan, de SWOV. Zo'n onafhankelijk onderzoek is er volgens u nog niet geweest.

En volgens mij heb ik die avond ook niet echt van u duidelijk antwoord gekregen op de vraag op grond waarvan u van mening bent dat de veiligheid van fietsers er in de voorgenomen constructie op vooruit zou gaan ten opzichte van de huidige situatie.

Ik heb na de inloopbijeenkomst gekeken op internet en gezien dat de SWOV dergelijk onderzoek, het geven van een second (of - zeg ik dan maar - in een geval als dit 'third') opinion, op verzoek uitvoert.

Mijn voorstel aan u is dan ook:

Omdat hier sprake is van twee tegenover elkaar staande standpunten en, door u erkend, het belang van de veiligheid van fietsers voorop staat, en het zonde zou zijn om grote kosten te maken terwijl het aan de voorkant nog niet, objectief en onafhankelijk vastgesteld, zeker is dat met uw plan vanuit de huidige situatie het beoogde doel (verbeteren veiligheid voor fietsers) wordt bereikt, stel ik u voor dat u eerst **een onafhankelijk, deskundig onderzoek** laat verrichten waarbij in ieder geval onderzoeksvragen zijn:

Wat zou de overgang van Situatie A naar Situatie B betekenen voor de veiligheid van fietsers; Hoe verhouden de risico's voor fietsers in Situatie A en Situatie B zich tot elkaar; Welke situatie is het beste voor de veiligheid van fietsers?

Indien u zo'n onderzoek laat uitvoeren, dan zou ik graag kennis willen nemen van het

	<p>onderzoeksrapport. Dat rapport kan dan ook openbaar worden gepubliceerd. U zou van tevoren kunnen aangeven hoe u met de uitkomsten van het onderzoek zal omgaan.</p> <p>Als u zo'n onderzoek niet zou willen laten uitvoeren, dan ben ik héél geïnteresseerd in uw motivatie daarbij.</p> <p>Ik verzoek u vriendelijk mij de ontvangst van deze mail te bevestigen en deze mail te behandelen als 'ingekomen brief'.</p> <p>Met belangstelling zie ik uit naar uw inhoudelijke, onderbouwde reactie.</p> <p>Ten overvloede:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Deze mail is alleen bestemd voor zakelijk gebruik 'binnen het gemeentehuis'. > Ik verzoek u daar buiten deze mail, dit mailadres, de combinatie van deze mail of mailadres met persoonlijke gegevens of alleen de persoonlijke gegevens NIET verder te verspreiden. <p>De laatste tijd kijk ik wat vaker hoe het laad- en losverkeer en ander verkeer zich gedraagt op de Brusselstraat.</p> <p>Voorbeeld: neem de vuilniswagen van de Gemeente die regelmatig langskomt. Die komt meestal uit de richting van de Belgiëlaan en rijdt dan richting Politiebureau. Om bij de eerste vuilcontainer aan de Brusselstraat (vlakbij Hogerop) te komen, rijdt de vuilniswagen schuin naar links, voor 'hem' naar de andere kant van de rijbaan en staat dan in tegenovergestelde richting op het deel voor tegemoetkomend verkeer en gaat daar dan aan het werk. In de huidige verkeerssituatie: prima, zolang het maar voorzichtig gebeurt en dat gebeurt ook zo, in de gevallen dat ik het zag. MAAR: in de door u bedachte nieuwe situatie, met een smallere fietsstraat, en dus met tegemoetkomende fietsers, zou dat toch gevaarlijk, risicovol en hinderlijk zijn voor de fietsers! Fietsers zouden dan moeten wachten (dat doet denk ik niemand) of eromheen moeten manoeuvreren.</p> <p>Wat mij ook opvalt: er komen af en toe ook grote, lange vrachtwagens (trekker met oplegger) vanuit de richting Belgiëlaan richting Politiepost. Die rijden vaak midden op de rijbaan. Gezien hun omvang, breedte en lengte vind ik dat begrijpelijk. MAAR: als er een fietsstraat zou zijn, dan zou het er voor de veiligheid voor fietsers echt niet beter op worden.</p> <p>Ik begin extra overtuigd te raken van het juist zijn van mijn stelling: de bedachte situatie B is voor de veiligheid voor fietsers een forse achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie A.</p>	
2.	Vanuit de Zoetermeerse afdeling van de Fietsersbond maken wij ernstig bezwaar het vrij	Voor beantwoording van deze opmerking verwijzen wij naar onze reactie hierboven.

	<p>liggend fietspad op te heffen. Het feit dat fietsers zich in de huidige plantekeningen moeten mengen met vrachtverkeer en laden en lossen zal toch absoluut niet leiden tot een veiliger situatie als huidige situatie met vrij liggend fietspad. Voorstel om de geplande overdekte stallingen (bravo!!) op andere routelocatie te realiseren. Als je de fietser als gemeente serieus wilt nemen moet die fietser ook zichtbaar de ruimte krijgen.</p>	
--	---	--