Advies

Inrichting Emmalaan

Doelenboom

Programma	**8**	**Goed wonen, goede bereikbaarheid**
Maatschappelijk doel	8.1	Gemeentelijke infrastructuur beheren en mobiliteit reguleren
Beleidsdoel	8.1.1	Infrastructuur beheren en aanpassen

Raadsvoorstel

Voorgesteld wordt te besluiten:

1. de aanbevelingen uit het verkeersveiligheidsonderzoek op de Emmalaan, onlangs uitgevoerd door Antea Group, in januari 2022 uit te voeren;
2. aanvullend hierop het betreffende weggedeelte van de Emmalaan als fietsstraat te kwalificeren en als zodanig in te richten in het eerste kwartaal van 2022;
3. direct na gereedkomen van de fietsstraat de verkeerssituatie doorlopend te monitoren;
4. in het vierde kwartaal van 2022 het verkeersbeeld te evalueren en op basis daarvan te bepalen of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn;
5. een bedrag van € 80.000,- beschikbaar te stellen voor de bekostiging van het reeds uitgevoerde onderzoek, de uitvoering van de voorgestelde maatregelen en de monitoring en evaluatie in 2022.

Toelichting

Ter uitvoering van de motie en het amendement van 12 mei 2021 heeft het college een verkeersveiligheidsonderzoek laten uitvoeren op de Emmalaan. Dit onderzoek heeft uitgewezen dat de Emmalaan op het gebied van verkeersveiligheid goed scoort, maar dat het gevoel van verkeersonveiligheid bij de fietsers gevoelsmatig groot is. Om recht te doen aan de uitkomsten van het onderzoek en tegelijkertijd niet de ogen te sluiten voor de politieke en maatschappelijk zorgen, stelt het college voor om de aanbevelingen van Antea op korte termijn op te volgen. Het gereconstrueerde weggedeelte van de Emmalaan wordt een officiële fietsstraat. Het is de bedoeling dat na goedkeuring van de raad deze verkeersaanpassing in het eerste kwartaal van 2022 wordt uitgevoerd. Direct na gereedkomen van de fietsstraat wordt de verkeerssituatie continu gemonitord. De wijze waarop wordt nader bepaald, maar een klankbordgroep van gebruikers zal in ieder geval onderdeel hiervan zijn. In het vierde kwartaal van 2022, wanneer de Skool enige tijd in gebruik is, wordt het verkeersbeeld geëvalueerd en wordt bepaald of de genomen maatregelen voldoende zijn of dat een alternatieve inrichting alsnog overwogen moet worden.

Consequenties

Financieel	☑ Ja	☐ Nee	Majeure risico's	☐ Ja	☑ Nee
Personeel/Organisatie	☐ Ja	☑ Nee	Beheer	☐ Ja	☑ Nee
Juridisch	☐ Ja	☑ Nee	Belanghebbenden	☐ Ja	☑ Nee
Beleid	☐ Ja	☑ Nee	Structuurvisie	☐ Ja	☑ Nee
Inkoop/Aanbesteding	☑ Ja	☐ Nee	Regie		
Deregulering	☐ Ja	☑ Nee	**Zaaknummer**	3084611	

Bijlagen

1. Presentatie en rapportage verkeersveiligheid uitgevoerd door Antea Group

Inrichting Emmalaan

Samenvatting

Het college heeft besloten de raad voor te stellen de aanbevelingen van Antea op te volgen en als extra maatregel dit weggedeelte van de Emmalaan als officiële fietsstraat aan te wijzen en als zodanig in te richten. Direct na gereedkomen van de fietsstraat wordt de verkeerssituatie continu gemonitord. De wijze waarop wordt nader bepaald, maar een klankbordgroep van gebruikers zal in ieder geval onderdeel hiervan zijn. Voor de klankbordgroep worden in ieder geval de Skool en de OSG uitgenodigd en worden de ontwikkeling rondom de ijsbaan meegenomen. Eind 2022, wanneer de Skool enige tijd in gebruik is, wordt geëvalueerd of op de Emmalaan het gewenste verkeersbeeld aanwezig is.

De Emmalaan is een veelbesproken onderwerp vanaf de start van de reconstructie. De nabijheid van de scholen met mede daaruit volgende snelheidsbeperkende maatregelen tot 30 km/u, maakten dat de weg vanaf het eerste ontwerp een andere inrichting kreeg dan de overige delen van de ringweg (Bernhardlaan, Beatrixlaan) in Den Burg. De inrichting is steeds zoveel mogelijk volgens de CROW-normeringen uitgevoerd. De laatste keer dat de Emmalaan is besproken in de raad, 12 mei 2021, zijn een motie en het amendement aangenomen om de feitelijke en gevoelsmatige verkeersveiligheid te laten onderzoeken op de Emmalaan. Met het oog op de snelheid en het gegeven dat niet veel bureaus zulke onderzoeken doen, heeft het second opinion bureau Antea het onderzoek uitgevoerd. Resultaat is dat de verkeersveiligheid op de Emmalaan goed is, maar dat het gevoel van verkeersonveiligheid bij fietsers groot is.
Het college is vanwege het onveiligheidsgevoel van fietsers van mening dat er iets gebeuren moet. Vanzelfsprekend zonder dat de feitelijke verkeersveiligheid in het geding is. Het college stelt daarom de raad voor om naast het uitvoeren van de door Antea voorgestelde acties, het recent gereconstrueerde weggedeelte Emmalaan aan te wijzen en in te richten als fietsstraat en de werking van de fietsstraat direct na gereedkomen ervan te monitoren, tot eind 2022.

In een fietsstraat, waar de auto te gast is, is het nog duidelijker dat het niet de bedoeling is dat fietsers ingehaald worden. Bovendien voelen fietsers zich meer in hun recht om hun plek op de weg te claimen. De verwachting is dat daarmee ook het gevoel van veiligheid vergroot wordt. Na gereedkomen van de Skool wordt in het vierde kwartaal van 2022 geëvalueerd of op de Emmalaan het gewenste verkeersbeeld aanwezig is.

Inrichting Emmalaan

Argumenten tot advies

Amendement
Op 12 mei 2021 heeft de gemeenteraad een motie en een amendement aangenomen waarin opgeroepen is om

- via bebording te regelen dat voor iedere weggebruiker duidelijk is dat tweewielers niet ingehaald mogen worden;
- de verkeersveiligheid en het gevoel van verkeersveiligheid te onderzoeken;
- wanneer uit het onderzoek blijkt dat (het gevoel van) de verkeersveiligheid niet voldoende is, uit te zoeken of een duurzaam veilige oplossing te realiseren is.

Onderzoek Antea
AnteaGroup heeft voor de gemeente dit onderzoek uitgevoerd. Op 26 oktober 2021 heeft Antea de uitkomsten van dit onderzoek nader uitgelegd in een presentatie aan de raad. De presentatie en de rapportage over dit onderzoek treft u als bijlage aan.

De conclusie van dit onderzoek is dat de verkeersveiligheid op dit weggedeelte in orde is. Gebleken is echter ook dat de meerderheid van de fietsers zich nog onveilig voelt. Antea merkt hierbij op dat dit gebruikelijk is en leidt tot verantwoorder verkeersgedrag dan wanneer een ieder zich volledig veilig waant. Antea doet twee aanbevelingen: het eerder geplaatste attentiebord vergroten en fietsmarkering aanbrengen aan beide uiteinden van het weggedeelte.

Voorstel college
Het college stelt voor om de aanbevelingen van Antea te volgen en daarin een stap verder te gaan door dit weggedeelte van de Emmalaan als fietsstraat aan te merken. In een fietsstraat, waar de auto te gast is, is het nog duidelijker dat het niet de bedoeling is dat fietsers ingehaald worden. Bovendien voelen fietsers zich meer in hun recht om hun plek op de weg te claimen. Op die manier wordt het gevoel van veiligheid voor fietsers vergroot.
De maatregelen die dan worden genomen, zijn:

- vergroten van de reeds geplaatste attentieborden;
- aanbrengen fietsmarkeringen op de rijbaan;
- een verkeersbesluit nemen tot het inrichten van een fietsstraat;
- plaatsen bebording die volgens de regelgeving hoort bij een fietsstraat;
- in overleg treden met de OSG over het afsluiten van de toegang langs de Emmalaan aan de zijkant van de school.

Zodra de fietsstraat is ingesteld, wordt het verkeersbeeld op de Emmalaan gemonitord. Dit geeft gedurende langere tijd inzicht in de verkeersbeleving op dit weggedeelte. In de huidige situatie, maar ook in de situatie dat de Skool klaar en in gebruik is en de middenberm ter hoogte van de bouwinrit hersteld is. Deze monitoring bestaat in ieder geval uit een klankbordgroep waarvoor de OSG en de Skool worden uitgenodigd en de ontwikkelingen rondom de ijsbaan worden meegenomen. De monitoring wordt tot eind 2022 uitgevoerd zodat er een gewenningsperiode is geweest nadat de Skool in gebruik is genomen. Op dat moment wordt een evaluatie uitgevoerd om te bepalen of aanvullende maatregelen nog gewenst blijken.

Om te komen tot dit voorstel heeft het college de volgende overwegingen gemaakt:

- het onderzoek van Antea laat zien dat de Emmalaan een veilige weg is, maar wel door een groot deel van de fietsers als onveilig wordt ervaren;
- de Emmalaan moet een weg zijn met een maximale snelheid van 30 km per uur, mede gezien de omliggende onderwijs- en sportfuncties;
- er is een politiek en maatschappelijk vraagstuk ontstaan. Deze weginrichting is een nieuw concept op Texel. De verkeersdeelnemers hebben nog tijd nodig om daar aan te wennen. Maar het college is niet ongevoelig voor de sentimenten en reacties die door de samenleving geuit worden. Daarom

stelt het college voor verder te gaan dan de aanbevelingen van Antea en te trachten het gevoel van verkeersveiligheid te vergroten zonder nieuwe potentieel onveilige situaties te creëren;
- een maatregel die het gevoel van veiligheid vergroot, moet niet leiden tot een situatie waarin de snelheid van het verkeer omhoog gaat en er nieuwe onveilige situaties ontstaan met kruisende verkeersdeelnemers. Hierbij wordt in het bijzonder gedacht aan de leerlingen van de Skool die binnenkort ook de Emmalaan zullen oversteken;
- een weginrichting waarbij de minste ongelukken gebeuren heeft de voorkeur boven een weginrichting waarbij het gevoel van verkeersveiligheid het grootst is. Een groter gevoel van verkeersveiligheid leidt tot onveiliger verkeersgedrag (bijvoorbeeld meer kans op afleiding);
- vanuit meerdere kanten is gesuggereerd om er een fietsstraat van te maken, zodat inhalen niet meer is toegestaan en de bebording duidelijker is;
- Om te beoordelen of de fietsstraat het gevoel van veiligheid verhoogt ten opzichte van de huidige situatie wordt doorlopend informatie opgehaald bij gebruikers of groepen gebruikers van de Emmalaan. Een klankbordgroep is hiervoor een goede manier, maar ook de inzet van andere methodes wordt beschouwd. Door deze informatie gedurende het hele jaar 2022 te verzamelen wordt ook de situatie waarbij de Skool in gebruik is, in het onderzoek meegenomen.
- Aan het einde van 2022 vindt een evaluatie van de monitoring plaats. De Skool is dan enige tijd in gebruik, de middenberm van de Emmalaan is hersteld en de achteringang van de OSG is dan wellicht enige tijd gesloten. Het uiteindelijke verkeersbeeld is dan bereikt. Deze evaluatie moet uitwijzen of het verkeersbeeld als voldoende veilig wordt ervaren of aanvullende maatregelen / alternatieve inrichting gewenst is.

Alternatieven

Het college stelt u hierbij conform de motie van 12 mei 2021 twee alternatieven voor. Deze alternatieven zijn:

1. Aanleggen vrijliggend fietspad of vrijliggende fietspaden
2. Aanleggen fietssuggestiestroken

In onderstaande volgt een nadere toelichting.

1. Aanleggen vrijliggend fietspad of vrijliggende fietspaden.

Voordelen:

- fietsers voelen zich veiliger dan in de huidige situatie

Nadelen:

- door een vrijliggend fietspad gaat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer omhoog. Dit is een potentieel onveiligere situatie voor kruisend verkeer, zoals overstekende kinderen die naar de Skool willen, of overstekende fietsers;
- het fietspad mag niet ten koste gaan van het voetpad. Voetgangers die over een fietspad moeten lopen, zijn een potentieel risico;
- de CROW normen geven aan dat een vrijliggend fietspad niet bij een weg hoort waar maximaal 30 km per uur gereden mag worden;
- wanneer gekozen zou worden voor twee vrijliggende fietspaden (voor elke richting één) dan is de impact op de omgeving nog groter. Binnen het beschikbare profiel tussen de groenstroken lijkt dit niet te passen.

Kosten

De kosten voor de aanleg van een vrijliggend fietspad zijn hoog. Een fietspad op de locatie van, en in dat geval in plaats van een voetpad, is niet aan te bevelen. Het totale wegprofiel moet om die reden naar verwachting opnieuw ingericht worden. Dit houdt in dat een groot deel van de Emmalaan moet worden opgebroken en opnieuw worden aangelegd. De kosten hiervoor worden geschat op een paar honderdduizend euro. Voor een specifieker bedrag is nader onderzoek nodig.

De aanleg van een vrijliggend fietspad leidt mogelijkerwijs ook tot verlaging van de subsidie die door de provincie is verleend voor het project Emmalaan. Dit dient te zijner tijd met de provincie besproken te worden.

2. **Fietssuggestiestroken langs de rijbaan (zoals ook elders op de ring)**
   Voordelen:
   - fietsers voelen zich veiliger dan in de huidige situatie

   Nadelen:
   - de snelheid van het gemotoriseerd verkeer gaat omhoog, omdat de weg breder wordt en de auto meer ruimte heeft om de fietser in te halen. Dit is een potentieel onveiligere situatie voor kruisend verkeer, zoals overstekende kinderen die naar de Skool moeten, of overstekende fietsers.

   Kosten
   De kosten voor de aanleg van fietssuggestiestroken zijn hoog. De rijstroken moeten verbreed worden waardoor naar verwachting een groot deel van het totale wegprofiel opnieuw ingericht moet worden. De kosten hiervoor worden eveneens geschat op een paar honderdduizend euro, maar naar verwachting lager dan een vrijliggend fietspad. Voor een specifieker bedrag is nader onderzoek nodig.

   De aanleg van fietssuggestiestroken leidt mogelijkerwijs ook tot verlaging van de subsidie die door de provincie is verleend voor het project Emmalaan. Dit dient te zijner tijd met de provincie besproken te worden.

De nadelen van beide alternatieven wegen naar de mening van het college niet op tegen de voordelen. Een grotere veiligheid voor fietsers die over de Emmalaan fietsen leidt tot hogere snelheden en grotere risico's voor kruisend verkeer.

Consequenties van het advies

- **Financieel**

Kosten		
Incidenteel	Voor het jaar 2022	€ 80.000,-

Geen dekking *	☐ Begroting	☑ Halfjaarrapportage	☐ Jaarrekening

*** Toelichting**
Reeds uitgevoerde maatregelen: € 5.000,-
Reeds uitgevoerde onderzoek Antea: € 25.000,-
Realisatie fietsstraat: € 10.000,-
Monitoring in 2022: € 15.000,-
Evaluatie eind 2022: € 25.000,-

Indien de raad besluit om een van de genoemde alternatieven uit te werken, verzoekt het college aan de raad om een voorbereidingskrediet van € 100.000,- ter beschikking te stellen.

De provincie heeft voor het project Emmalaan een subsidie verleend van € 388.114,-. Een van de voorwaarden voor deze subsidie is dat alleen met toestemming van de provincie van het gesubsidieerde plan mag worden afgeweken, in de eerste periode tot 10 jaar na realisatie. De voorgestelde wijziging tot fietsstraat dient dus met de provincie afgestemd te worden en zou kunnen leiden tot een vermindering van de verleende subsidie. Dit risico wordt als klein ingeschat omdat de wijziging slechts minimaal is.

- **Inkoop- en aanbestedingsbeleid**
  Het advies van het college leidt niet tot bespreekpunten inzake het inkoop- en aanbestedingsbeleid

Aanleiding / Voorgeschiedenis / Eerdere besluiten

Op 12 mei 2021 heeft de gemeenteraad een motie en een amendement aangenomen. Om hier uitvoering aan te geven is een verkeersveiligheidsonderzoek uitgevoerd. Dit raadsvoorstel komt voort uit genoemde motie en amendement.

(Concept / Voorgenomen)

Raadsbesluit

Inrichting Emmalaan

Doelenboom

Programma	**8**	**Goed wonen, goede bereikbaarheid**
Maatschappelijk doel	8.1	Gemeentelijke infrastructuur beheren en mobiliteit reguleren
Beleidsdoel	8.1.1	Infrastructuur beheren en aanpassen

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Overwegende

- de resultaten van het uitgevoerde verkeersveiligheidsonderzoek
- het voorstel van het college en de daarbij horende motivering

Besluit

- de aanbevelingen uit het verkeersveiligheidsonderzoek op de Emmalaan, onlangs uitgevoerd door Antea Group, in januari 2022 uit te voeren;
- aanvullend hierop het betreffende weggedeelte van de Emmalaan als fietsstraat te kwalificeren en als zodanig in te richten;
- direct na gereedkomen van de fietsstraat de verkeerssituatie doorlopend te monitoren;
- in het vierde kwartaal van 2022 het verkeersbeeld te evalueren en op basis daarvan te bepalen of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn;
- een bedrag van € 80.000,- beschikbaar te stellen voor de bekostiging van het reeds uitgevoerde onderzoek, de uitvoering van de voorgestelde maatregelen en de monitoring en evaluatie in 2022.

Ondertekening

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van ,

De griffier, De voorzitter,

Zaaknummer 3084611

Bijlagen

1. Presentatie en rapportage verkeersveiligheid uitgevoerd door Antea Group