Provincie Noord-Holland

Reconstructie Utrechtseweg N417 Hilversum

Beoordeling en advies met betrekking tot de fietsoversteek Maartensdijkseweg en rotonde Noodweg

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Provincie Noord-Holland

Reconstructie Utrechtseweg N417 Hilversum

Beoordeling en advies met betrekking tot de fietsoversteek Maartensdijkseweg en rotonde Noodweg

Datum 22 januari 2014
Kenmerk NHA342/Gsh/3373
Eerste versie

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Provincie Noord-Holland
Titel rapport	Reconstructie Utrechtseweg N417 Hilversum Beoordeling en advies met betrekking tot de fietsoversteek Maartensdijkseweg en rotonde Noodweg
Kenmerk	NHA342/Gsh/
Datum publicatie	22 januari 2014
Projectteam opdrachtgever(s)	de heren B. Derix en H. Niessen
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren H.M. Golstein, H.M.J. Groot, mevrouw J. de Wijs, mevrouw H. Talens (CROW), de heer A. Dijkstra (SWOV).
Projectomschrijving	Verkeerskundige beoordeling en advies m.b.t. reconstructie N417: fietsvoorzieningen op locaties t.h.v. Maartensdijkseweg en rotonde Noodweg.
Trefwoorden	locatie fietsoversteek, 2-richtingenverkeer, alternatieve oversteek Berkenlaan, verkeersveiligheid, ontwerp, beoordeling op verkeerskundige bruikbaarheid

Inhoud Pagina

1	**Vraagstelling**	**1**
1.1	Fietsoversteek bij komgrens Hilversum	1
1.2	Rotonde Noodweg	3
1.3	Vraagstelling	3
1.4	Leeswijzer	3
2	**Fietsoversteek N417; werkwijze**	**4**
3	**Locatie fietsoversteek**	**5**
3.1	Huidige situatie	5
3.2	Aantallen fietsers	6
3.3	Schetsmatige verkenning verlenging 2-richtingenfietspad tot Berkenlaan	7
3.4	Vergelijking situaties verkeerskundig	9
3.5	Overleg met deskundigen	12
3.6	Conclusie deskundigen	13
4	**Advies toekomstige fietsoversteek**	**14**
5	**Rotonde Noodweg**	**15**
6	**Ongevallenanalyse rotonde Noodweg**	**17**
6.1	Ongevallengegevens	17
7	**Conclusie en maatregelen rotonde Noodweg**	**20**
7.1	Huidige gebruik van de rotonde	20
7.2	Gebruik van de fietsoversteek in twee richtingen	20
7.3	Maatregelen	21

Bijlagen

1 Schetsmatige verkenningen van Goudappel Coffeng voor de varianten voor de fietsoversteek Berkenlaan

2 Gesprekssamenvatting overleg deskundigen fietsoversteek Utrechtseweg

1

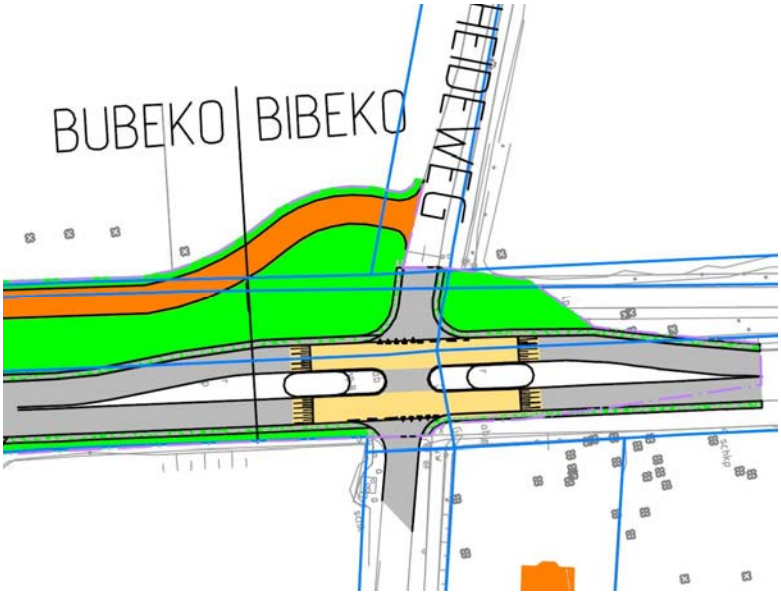
Vraagstelling

De provincie heeft in het kader van groot onderhoud een gedeeltelijke aanpassing van de N417 (Utrechtseweg) tussen Hilversum en Hollandsche Rading voorbereid. Onderdeel daarvan is het maken van een tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de Utrechtseweg. Dit betekent een verandering ten opzichte van de huidige situatie voor (brom-)fietsers die van zuid naar noord fietsen. Zij zullen:

- op een bepaald moment de Utrechtseweg moeten oversteken, omdat de situatie binnen de bebouwde kom van Hilversum onveranderd blijft;
- op de rotonde N417/Noodweg de Noodweg aan de westzijde in twee richtingen gaan oversteken.

1.1 Fietsoversteek bij komgrens Hilversum

De provincie stelt voor om de (brom-)fietsers de Utrechtseweg te laten oversteken ter hoogte van de Maartensdijkseweg. Over de locatie en vormgeving van dit toekomstige oversteekpunt bestaat overeenstemming tussen de provincie Noord-Holland, de politie, de Fietsersbond en de gemeente Hilversum. In figuur 1.1 is de situatie weergegeven.



Figuur 1.1: Locatie geplande oversteek Utrechtseweg ter hoogte van Maartensdijkseweg

Omwonenden hebben echter aangegeven de locatie niet adequaat te vinden. Vanuit hun lokale kennis verwachten zij dat fietsers richting Hilversum zullen doorfietsen aan de westzijde van de Utrechtseweg tot aan de Berkenlaan; en pas daar zullen oversteken. De omwonenden baseren dit mede op de door hen genoemde relatie van fietsers uit de zuidelijke regio met de Berkenlaan.

In figuur 1.2 zijn beide locaties weergegeven.



Figuur 1.2: Oversteek Maartensdijkseweg (links) en Berkenlaan (rechts)

1.2 Rotonde Noodweg

Door het 2 –richtingenfietspad verandert ook de afwikkeling van het (bromfietsverkeer in zuid-noord richting op de rotonde Noodweg (nabij Hollandsche Rading). Dit verkeer moet dan oversteken over de Noodweg, terwijl tot voor kort zonder oversteekbeweging langs de rotonde kan worden gereden. Bekend is dat de verkeersveiligheidssituatie op de rotonde Noodweg niet optimaal is. De provincie wil de oorzaak daarvan kennen en inzicht krijgen in mogelijke maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid.

1.3 Vraagstelling

De provincie wil op korte termijn een weloverwogen besluit kunnen nemen over beide locaties als onderdeel van de gereconstrueerde N417, inclusief de daarmee samenhangende aspecten. Daarom is aan Goudappel Coffeng BV gevraagd om alle verkeersinhoudelijke aspecten daarvan inzichtelijk te maken en een afgewogen advies met betrekking tot de geschiktheid/veiligheid van beide locaties te geven. Voor de fietsoversteek nabij Hilversum is daarbij expliciet gevraagd om daarbij gebruik te maken van alle in Nederland beschikbare kennis op het gebied van fietsveiligheid en -ontwerp.

1.4 Leeswijzer

In de hoofdstukken 2 t/m 4 wordt ingegaan op het (brom-)fietsoversteekpunt nabij Hilversum. In hoofdstuk 5 t/m 7 wordt ingegaan op de rotonde Noodweg.

In de verdere tekst van dit rapport wordt gesproken over ‘fietspaden’ en ‘fietsoversteken’. Op deze voorzieningen wordt echter ook bromfietsverkeer toegelaten. Met de begrippen ‘fietspad’ en ‘fietsoversteek’ wordt dus expliciet een (brom-)fietspad respectievelijk een (brom-)fietsoversteek bedoeld.

2

Fietsoversteek N417; werkwijze

Voor de beantwoording van de vraagstelling met betrekking tot de toekomstige fietsoversteek bij Hilversum zijn de volgende acties ondernomen:

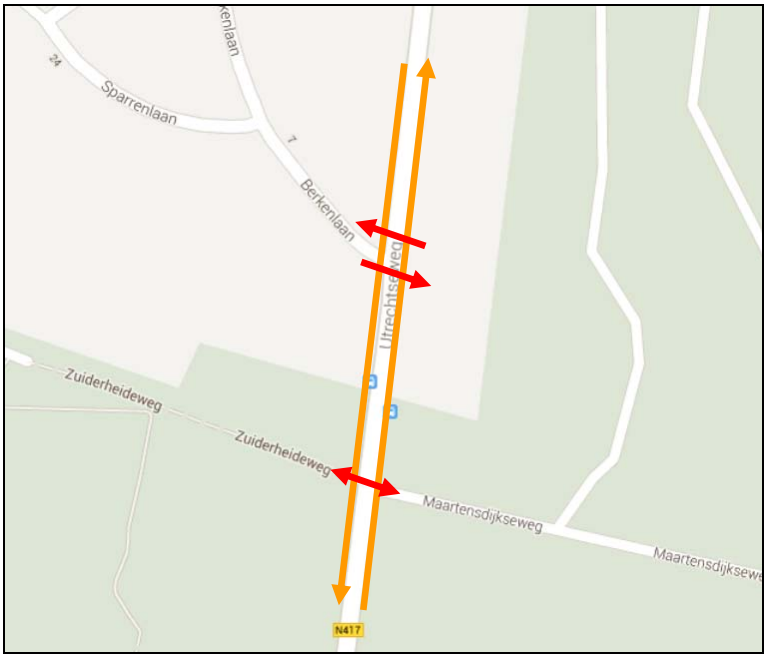
1. Locatiebezoek en inventarisatie van kwantitatieve gegevens van de huidige oversteeksituatie.
2. Opstellen schetsmatige verkenning van een fietsoversteekpunt bij de Berkenlaan.
3. Analyse van ontwerp oversteekpunt Maartensdijkseweg (ontwerp provincie).
4. Overleg en afweging van de twee locaties met onafhankelijke deskundigen van CROW en SWOV.
5. Vastlegging resultaat overleg.
6. Analyse situatie rotonde Noodweg.
7. Advies locatie oversteekpunt en rotonde Noodweg naar de provincie Noord-Holland.

3

Locatie fietsover-steek

3.1 Huidige situatie

In de huidige situatie is er sprake van fietspaden (1 richting) aan weerszijden van de Utrechtseweg. In figuur 3.1 is dit met oranje weergegeven. Daarnaast zijn er in de huidige situatie een aantal fietsoversteken. Deze zijn in figuur 3.1 met rood weergegeven.



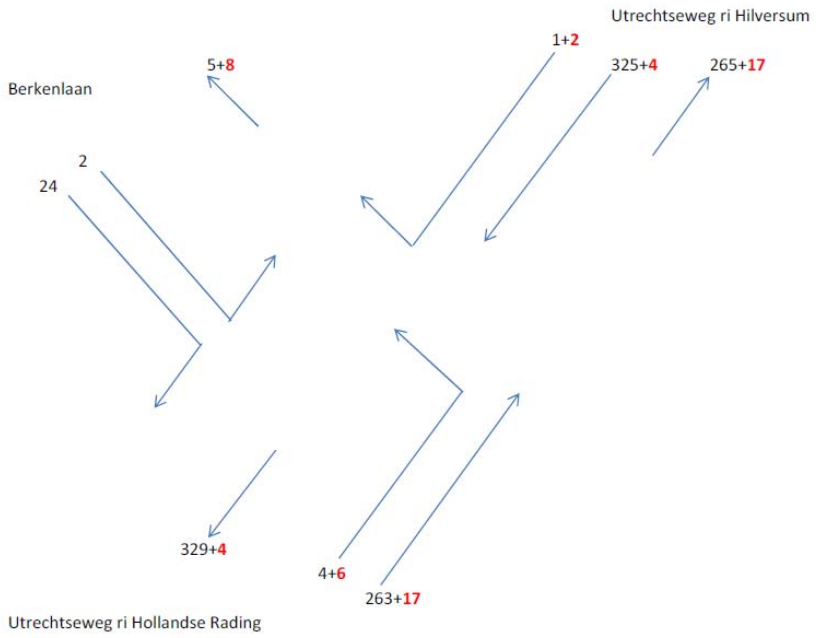
Figuur 3.1: Huidige fietspaden (oranje) en oversteken (rood)

Fietsers van noord naar zuid en van zuid naar noord langs de Utrechtseweg blijven in de huidige situatie dus aan de rechterzijde van de weg en hoeven voor het vervolg van hun route langs de Utrechtseweg niet over te steken.

De grens van de bebouwde kom ligt direct ten zuiden van de Maartensdijkseweg. De toegestane snelheid voor gemotoriseerd verkeer op de Utrechtseweg buiten de bebouwde kom bedraagt 60 km/h. De verkeersintensiteit op de Utrechtseweg bedraagt 5.500-6.000 motorvoertuigen per etmaal (2013).

3.2 Aantallen fietsers

Door de provincie Noord-Holland is op dinsdag 21 mei 2013 een telling van fietsen op het kruispunt Utrechtseweg - Berkenlaan gehouden (tijdsperiode 07.00–18.00 uur). Zie figuur 3.2.



Figuur 3.2: Aantallen fietsers op de kruising Utrechtseweg - Berkenlaan tussen 07.00 en 18.00 uur; de rode getallen duiden 'spookrijders' aan (gebruiken fietspad aan verkeerde zijde van de weg)

Uit de tellingen blijkt het volgende:

- Langs de Utrechtseweg (doorsnede tussen Maartensdijkseweg en Berkenlaan) fietsen circa 640 fietsers (twee richtingen) tussen 07.00 en 18.00 uur.
- Het overgrote gedeelte daarvan (609) volgt de Utrechtseweg.
- Op het kruispunt Berkenlaan zijn er 39 afslaande bewegingen van/naar de Berkenlaan; daarvan zijn er 12 die de Utrechtseweg moeten oversteken.

- Vanaf de Utrechtseweg–zuid (vanaf kruispunt Maartensdijkseweg) komen 290 fietsers aanrijden tussen 07.00 en 18.00 uur. Ervan uitgaande dat die nagenoeg allemaal afkomstig zijn van de Utrechtseweg-zuid (Hollandsche Rading) is dit het aantal in de toekomst te verwachten overstekende fietsers ter hoogte van de Maartensdijkseweg.
- Er zijn drie piekperiodes in de telling waargenomen: 08.00-09.00 uur; 15.15–16.15 uur en rond 10.30 uur (schoolklas met 53 leerlingen).
- De piekperiode in de vroege ochtend is het drukst met maximaal circa 55 fietsers per kwartier; in de middag is dat circa 33 fietsers.
- Het aantal vanuit het zuiden linksaf slaande fietsers naar de Berkenlaan is gering (10). Dit is het aantal fietsers dat gebaat zou zijn met het verlengen van het 2-richtingenfietspad vanaf de Maartensdijkseweg tot de Berkenlaan.
- Van de 10 fietsers die tijdens de telling vanuit zuidelijke richting langs de Utrechtseweg linksaf sloegen richting Berkenlaan, reed ruim de helft al aan de westzijde van de Utrechtseweg ('spookrijden').

Conclusie uit telling
De fietsers langs de Utrechtseweg hebben maar een geringe relatie met de Berkenlaan. Het gaat om circa 10 fietsers per werkdag tussen 07.00 en 18.00 uur die extra gefaciliteerd zouden worden met verlenging van het geplande 2–richtingen fietspad aan de westzijde van de Utrechtseweg tot aan de Berkenlaan.
Ter hoogte van de Maartensdijkseweg zullen naar verwachting in de toekomst circa 290 fietsers per werkdag oversteken (van west- naar oostzijde N417).

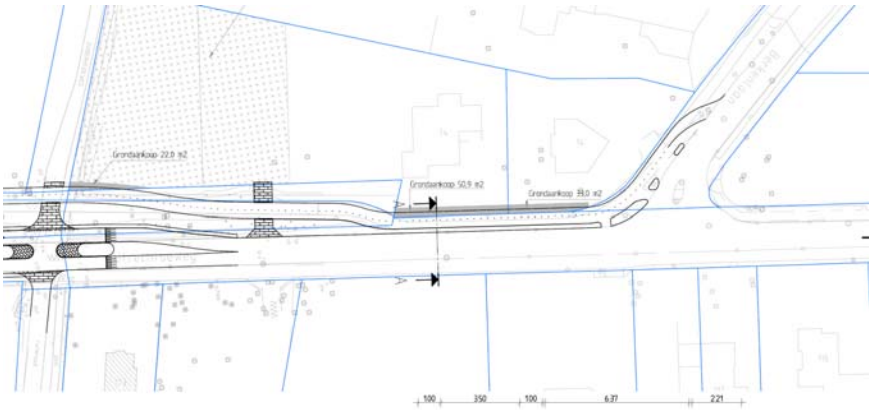
3.3 Schetsmatige verkenning verlenging 2-richtingenfietspad tot Berkenlaan

De eventuele verlenging van het toekomstige 2-richtingen fietspad aan de westzijde van de Utrechtseweg kan in principe op twee manieren worden vormgegeven:
a. met handhaving van het nu ontworpen 'centrale' fietsoversteekpunt bij de Maartensdijkseweg;
b. met verplaatsing van het fietsoversteekpunt naar de Berkenlaan.

De ruimtelijke gevolgen van deze beide situaties zijn verkend door schetsmatig een aantal varianten voor de inpassing van zowel een verlengd 2-richtingenfietspad als de combinatie van de verlenging met een nieuw fietsoversteekpunt bij de Berkenlaan te verkennen.

3.3.1 Alleen verlenging 2-richtingenfietspad tot Berkenlaan

Voor deze situatie heeft de provincie Noord-Holland een verkennende schets opgesteld (kenmerk bestand: WE-schets-N417 verlengde fietspad v01.pdf). Zie figuur 3.3.

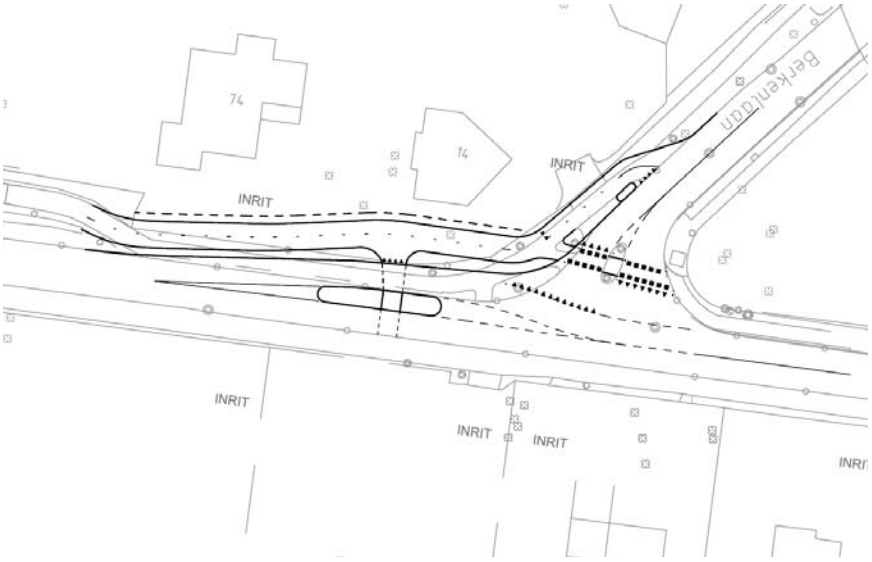


Figuur 3.3: Schetsontwerp verlengd 2-richtingenfietspad (bron: provincie Noord-Holland)

Het centrale fietsoversteekpunt wordt gehandhaafd ter hoogte van de Maartensdijkseweg; het 2-richtingenfietspad wordt verlengd tot de kruising met de Berkenlaan en 'omgebogen' naar het profiel van de Berkenlaan (fietsers vanuit zuidelijke richting naar de Berkenlaan steken dan de Berkenlaan over op enige afstand van de kruising). Te zien is dat voor het inpassen van het verlengde fietspad grondaankoop noodzakelijk is.

3.3.2 Verlenging 2-richtingenfietspad in combinatie met verplaatsing van het fietsoversteekpunt

In dit geval wordt het 'centrale' fietsoversteekpunt ter hoogte van de Maartensdijkseweg door de verlenging van het 2-richtingenfietspad verplaatst naar de Berkenlaan. Goudappel Coffeng heeft het ruimtelijke gevolg van die verplaatsing in hoofdlijn in beeld gebracht, waarbij is gevarieerd met de exacte locatie van het fietsoversteekpunt; zie figuur 3.4. In totaal zijn zes varianten geschetst (zie bijlage 1).



Figuur 3.4: Voorbeeld van inpassing verlengd tweerichtingsfietspad, gekoppeld aan een nieuw oversteekpunt voor fietsers. Bron: Goudappel Coffeng kenmerk NHA342/Wyj/01-02 d.d. 29 augustus 2013

In alle varianten blijkt dat door de benodigde breedte in het midden van de Utrechtseweg voor het inpassen van een rustpunt/opstellocatie voor overstekende fietsers er extra ruimte ten koste van particuliere tuinen nodig zal zijn; de oppervlakte hiervan is groter dan in het geval van alleen verlenging van het 2-richtingenfietspad. Door de ruimtelijk krappe situatie kan er relatief weinig opstelruimte voor wachtende fietsers aan weerszijden van de Utrechtseweg worden gemaakt.

3.4 Vergelijking situaties verkeerskundig

3.4.1 Te beoordelen varianten

De afweging met betrekking tot de toekomstige situatie voor fietsers tussen de Maartensdijkseweg en de Berkenlaan heeft betrekking op de volgende drie varianten:

a. Huidig voorstel voor reconstructie: fietsoversteekpunt ter hoogte van de Maartensdijkseweg, fietspaden tussen Maartensdijkseweg en Berkenlaan aan oost- en westzijde van de Utrechtseweg beide 1-richtingverkeer (conform huidige situatie). Zie figuur 1.1.

b. Variant 1: fietsoversteekpunt ter hoogte van de Maartensdijkseweg, fietspaden tussen Maartensdijkseweg en Berkenlaan langs de Utrechtseweg aan oostzijde 1-richtingverkeer, aan westzijde 2-richtingverkeer. Zie figuur 3.2.

c. Fietsoversteekpunt ter hoogte van de Berkenlaan, fietspad langs de Utrechtseweg tussen Maartensdijkseweg en Berkenlaan aan oostzijde 1-richtingverkeer, aan westzijde van de Utrechtseweg 2-richtingverkeer. Zie figuur 3.3.

3.4.2 Toegepaste criteria

Voor de beoordeling zijn de onderstaande criteria toegepast, die vooral de verkeersveiligheid van de toekomstige fietsoversteek beschrijven:

- oversteekbaarheid;
- snelheid kruisend verkeer;
- routes en gebruik;
- zichtbaarheid en uitzicht;
- verwachtingspatroon kruisend verkeer;
- inpasbaarheid/kosten.

Toelichting criteria

Oversteekbaarheid

De oversteekbaarheid wordt in beeld gebracht door de verkeersintensiteit van het te kruisen autoverkeer op de Utrechtseweg in het drukste uur in samenhang te bekijken met de vormgeving van het oversteekpunt. Hierbij worden de richtlijnen uit de Ontwerpwijzer Fiets (CROW publicatie 230) als uitgangspunt genomen.

Snelheid kruisend verkeer

Bij het kiezen van de meest geschikte locatie voor de oversteek is de snelheid van het te kruisen autoverkeer van belang. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt in de feitelijke en de maximumsnelheid. Hoe hoger de snelheid ligt, hoe onveiliger de oversteek te noemen is.

Routes en gebruik

De fietsoversteek ligt in een fietsroute. Er zal voor beide oversteeklocaties (Maartensdijkseweg resp. Berkenlaan) gekeken worden naar de logica van de plaats van de oversteek in het geheel van de route. Daarnaast wordt ook naar het huidige oversteekpatroon gekeken, om op basis daarvan een voorspelling te kunnen doen van het toekomstige aantal fietsoversteken op beide locaties.

Zichtbaarheid en uitzicht

Voor de fietsoversteken wordt nagegaan hoe het uitzicht voor de overstekende fietser is op naderend kruisend verkeer. Omgekeerd is het belangrijk dat de fiets ook door het kruisende verkeer goed wordt gezien.

Verwachtingspatroon kruisend autoverkeer

Er wordt voor de te kiezen locatie van de fietsoversteek ook gekeken naar de mate waarin deze locatie past in het verwachtingspatroon van het kruisend gemotoriseerd verkeer. Daarbij wordt onder meer gekeken naar de aanwezigheid van verlichting en de voorrangssituatie.

3.4.3 Uitkomst beoordeling

Het resultaat van de beoordeling is hierna in tabelvorm weergegeven. Het huidig reconstructievoorstel is als neutraal ('0') beschouwd. Vervolgens worden de ontwerpvarianten vergeleken met het huidige ontwerp, waarbij wordt aangegeven of ze beter ('+'), vergelijkbaar ('0') of minder goed scoren ('-').

criterium	huidig reconstructie-voorstel	variant 1	variant 2
oversteekbaarheid N417	0	0	0
snelheid kruisend verkeer	0	0	0/+
routes en gebruik	0	-	--
zichtbaarheid en uitzicht	0	-	--
verwachtingspatroon kruisend autoverkeer	0	0	-

Tabel 3.1: Vergelijkende beoordeling van ontwerpvarianten fietsoversteek c.a.

Toelichting beoordeling

Oversteekbaarheid N417

- Het huidige reconstructievoorstel voor de fietsoversteek (met middensteunpunt tussen de beide rijstroken van de N417) biedt goede veiligheid en comfort aan de overstekende fietsers. Daarom wordt voor een oversteek bij de Berkenlaan eveneens uitgegaan van een dergelijke voorziening.
- In variant 1 ligt de fietsoversteek op dezelfde plaats als in het huidige reconstructievoorstel en is de verkeersintensiteit van autoverkeer dat gekruist moet worden, derhalve gelijk. In variant 2 ligt de fietsoversteek ter hoogte van de Berkenlaan, waar de verkeersintensiteit vergelijkbaar (naar verwachting) wat hoger zal zijn.

- De breedte van de middenberm op het ontworpen oversteekplateau in het huidige reconstructievoorstel van de provincie Noord-Holland bedraagt 3,15 meter; en is daarmee voldoende om fietsers zich veilig te laten opstellen tussen de rijbanen van de Utrechtseweg.
- De intensiteit van het autoverkeer op de Utrechtseweg bedraagt 5.500–6.000 auto's per etmaal. In combinatie met de mogelijkheid voor de fietsers in het huidige reconstructievoorstel om in twee delen de hoofdrijbaan voor het autoverkeer over te steken, zijn er voldoende hiaten in de autostroom beschikbaar om veilig over te steken. Een aanvullende beveiliging bij het oversteken (bv. een verkeerslichteninstallatie) is daarom niet nodig. Een verkeersregeling zal daarentegen eerder ongeloofwaardig zijn en kan als gevolg daarvan naar verwachting aanleiding geven tot rood licht negatie door de (brom-)fietsers en bij onnodig wachten ook door automobilisten, waardoor de objectieve veiligheid afneemt.

Snelheid kruisend verkeer

- De snelheid van het autoverkeer kan op de grens bebouwde kom (huidig ontwerp en variant 1) mogelijk iets hoger zijn dan ter hoogte van de Berkenlaan; wezenlijke verschillen worden echter niet verwacht. De N417 is buiten de bebouwde kom 60 km/h; bij waarnemingen ter plaatse zijn geen hoge snelheden waargenomen; en de kruising Berkenlaan is vormgegeven als voorrangskruispunt, waardoor rechtdoorgaand autoverkeer over de Utrechtseweg weinig tot niet geneigd is om de rijsnelheid te matigen.
- Omdat de hellingen van het oversteekplateau in het huidige reconstructievoorstel zijn ontworpen voor 50 km/h, is het plateau voldoende snelheidsremmend.

Routes en gebruik

- De locatie van de fietsoversteek nabij de grens van de bebouwde kom is zowel voor fietsers als automobilisten een logische en verwachte locatie. Het verlengen van het 2-richtingenfietspad naar het noorden tot aan de Berkenlaan is niet logisch, omdat er maar zeer weinig fietsers een relatie met de Berkenlaan hebben. Ditzelfde geldt voor variant 2.
- Daarnaast wordt verwacht dat bij variant 2 niet alleen het oversteekpunt, maar ook het grote kruisingsvlak met de Berkenlaan door fietsers gebruikt zal worden om over te steken. Er is hier immers weinig goede geleiding mogelijk. Dit betekent dat het routegedrag van fietsers minder goed voorspelbaar is.

Zichtbaarheid en uitzicht

- In variant 1 wordt het 2-richtingenfietspad verlengd met het gedeelte Maartensdijkseweg - Berkenlaan. Er ontstaat daardoor binnen de bebouwde kom een gedeelte met fietsers in twee richtingen op korte afstand van de erfscheidingen en met een inrit, waar weinig uitzicht bestaat op de naderende fietsers. Dit is vanuit optiek van verkeersveiligheid ongunstig. Bij de oversteek van fietsers over de Berkenlaan (richting noordwest) hebben deze fietsers slecht uitzicht op autoverkeer vanaf de Utrechtseweg, omdat dat hen van achteren nadert.
- In variant 2 geldt het eerstgenoemde nadeel in versterkte mate, omdat door het ontbreken van de fietsoversteek Maartensdijkseweg de gehele stroom fietsers doorrijdt tot de oversteek Berkenlaan. Bovendien is de oversteeksituatie ingewikkelder, omdat er op of nabij het oversteekpunt zowel afslaande fietsers als auto's zijn, waardoor de overzichtelijkheid afneemt en er meer potentiële conflicten zijn. Het uitzicht van fiet-

sers vanuit het zuiden is bij het oversteekpunt niet erg goed, omdat ze tot op het laatste moment in dezelfde richting fietsen als het achterop komende autoverkeer op de Utrechtseweg.

Verwachtingspatroon kruisend autoverkeer

- In het huidige reconstructievoorstel en in variant 1 is er op de fietsoversteek voor autoverkeer alleen sprake van haaks kruisend fietsverkeer (in 1 richting, van west- naar oostzijde). Als een automobilist hier fietsers vanuit zuidelijke richting ziet naderen, weet hij dat die hier (nagenoeg allemaal) gaan oversteken. Als een fietser hier niet oversteekt, maar zijn weg vervolgt over het westelijke fietspad, dan levert dat in ieder geval geen conflict op met de rechtdoorgaande auto.
- Op een fietsoversteek bij de Berkenlaan (variant 2) is dat niet eenduidig. Fietsers van zuid naar noord zullen voor het overgrote gedeelte oversteken, maar kunnen ook rechtdoor rijden, waarna ze of links de Berkenlaan in fietsen, of rechtdoor fietsen om vervolgens ergens op het kruisingsvlak de Utrechtseweg alsnog over te steken. Het gedrag van fietsers wordt daardoor minder eenduidig en voorspelbaar. Hetzelfde geldt voor fietsers die vanuit de Berkenlaan de kruising naderen en gaan oversteken.
- De fietsoversteek bij de Maartensdijkseweg is in het huidige reconstructievoorstel door (de combinatie van) de borden voor aanduiding bebouwde kom, door de uitbuiging van de rijstroken aan weerszijden van het oversteekplateau, door de verhoogde ligging van het plateau inclusief de gemarkeerde hellingen en door de via de Zuiderheideweg haaks op de Utrechtseweg aankomende fietsers bij de oversteek, goed zichtbaar voor het naderende autoverkeer op de Utrechtseweg.

3.4.4 Conclusie vergelijkende beoordeling

De varianten voor het 2-richtingenfietspad/fietsoversteeklocatie hebben in verkeerskundig opzicht –ten opzichte van het voorliggende reconstructievoorstel– een aantal nadelen, die de verkeersveiligheid nadelig beïnvloeden. Ten opzichte van het huidige reconstructievoorstel hebben de varianten verder geen voordelen.

3.5 Overleg met deskundigen

Om de vraagstelling van de provincie Noord-Holland vanuit zoveel mogelijk gezichtspunten te benaderen is hierover contact gelegd met zowel CROW [1] als SWOV [2]. Op 3 september hebben CROW, SWOV en Goudappel Coffeng in een mondeling overleg de vraagstelling inhoudelijk besproken en daarover een standpunt ingenomen, dat de basis vormt voor een unaniem advies aan de provincie.

[1] CROW is het Nederlandse Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. CROW stelt onder andere ontwerprichtlijnen voor infrastructuur (zowel binnen als buiten de bebouwde kom) op.

[2] De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV is het nationale wetenschappelijke instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek. Het is de missie van de SWOV om met kennis uit wetenschappelijk onderzoek bij te dragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid.

3.5.1 Uitkomst van het overleg

Uit de fietstelling blijkt dat er geen sprake is van een zware fietsrelatie tussen de Utrechtseweg en de Berkenlaan. Het overgrote gedeelte van de fietsers volgt de Utrechtseweg. Het aantal afslaande bewegingen van fietsers uit zuidelijke richting linksaf naar de Berkenlaan is zeer gering (circa 10 op een werkdag tussen 07.00 en 18.00 uur).
Alleen voor de laatste fietsers zou een aanpassing in het provinciale ontwerp (met verlenging van het toekomstige 2-richtingenfietspad tot aan de kruising Berkenlaan, al dan niet in combinatie met verplaatsing van het oversteekpunt) een direct voordeel hebben. Dit voordeel is echter gering (het gaat slechts om 10 fietsers).

Het mogelijke verkeerskundige nadeel van het niet verlengen van het 2-richtingenfietspad is dat deze fietsers geneigd zullen zijn om het inrijdverbod van het westelijke fietspad binnen de bebouwde kom ter hoogte van de fietsoversteek Maartensijkseweg te negeren en toch tegen de richting in over het westelijke fietspad tussen de Maartensdijkseweg en de Berkenlaan naar de Berkenlaan te fietsen. Het potentieel gevaarzettend karakter hiervan is echter (zeer) laag. Bovendien is dat niet zeer verschillend van de nu aanwezige situatie, waarin in ongeveer de helft van de gevallen ook al in de tegenrichting wordt gefietst.
In het geval van alleen verlenging van het toekomstige 2-richtingenfietspad moet extra particuliere grond worden aangekocht ten koste van tuinen. In het geval van verlenging van het toekomstige 2-richtingenfietspad in combinatie met verplaatsing van het oversteekpunt van de Maartensdijkseweg naar de Berkenlaan zou nog aanzienlijk meer grondaankoop nodig zijn. Daarbij is een fietsoversteek ter hoogte van de Berkenlaan verkeerskundig minder overzichtelijk (door de extra afslaande bewegingen, ook van autoverkeer) dan een oversteek bij de Maartensdijkseweg.

3.6 Conclusie deskundigen

Een oversteekpunt ter hoogte van de Berkenlaan heeft geen enkele meerwaarde, maar kent wel een aantal nadelen die de verkeersveiligheid op voorhand negatief beïnvloeden. Dit wordt zwaarder gewogen dan het zeer geringe voordeel van het bieden van een 2-richtingenfietspad tot aan de Berkenlaan.

Om die reden is de unanieme conclusie van de deskundigen met betrekking tot de vraagstelling dat het maken van een fietsoversteekpunt ter hoogte van de Maartensdijkseweg een logische en goed bij de toekomstige situatie passende maatregel is.
Aanvullend is overwogen dat voor het realiseren van de varianten ingrijpende ruimtelijke ingrepen c.q. grondaankopen van particulieren nodig zijn. Vanwege het ontbreken van verkeerskundige meerwaarde van de varianten kunnen de extra kosten die hiermee zouden samenhangen vanuit die optiek niet gemotiveerd worden.

De gevolgde redenering is weergegeven in de gesprekssamenvatting van de genoemde bijeenkomst van de deskundigen, die als bijlage 2 is bijgevoegd.

4

Advies toekomstige fietsoversteek

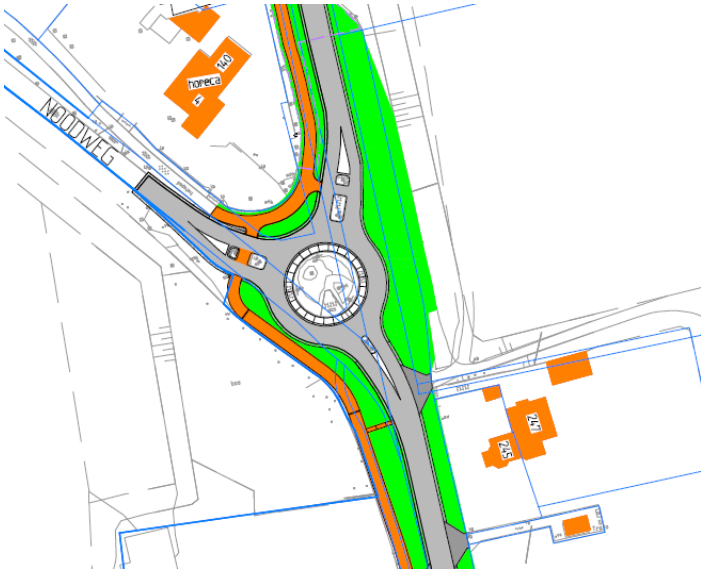
De uitkomst van de vergelijkende beoordeling door Goudappel Coffeng (zie paragraaf 3.4.4) komt overeen met de conclusie uit het overleg van de deskundigen (zie paragraaf 3.6). Om die reden wordt geadviseerd het huidige reconstructievoorstel te handhaven.

5

Rotonde Noodweg

Het fietspad ten zuiden van de rotonde en de tweerichtingen oversteek over de Noodweg zijn inmiddels aangelegd. Daardoor hebben (brom-)fietsers nu te maken met de onderstaande situatie, waarin ze de rijbaan van de Noodweg in 2-richtingen kruisen ter hoogte van de rotonde. In figuur 5.1 is dit weergegeven.

NB: Op de in onderstaande tekst genoemde voorzieningen 'fietspad' en 'fietsoversteek' wordt ook bromfietsverkeer toegelaten.



Figuur 5.1: Situatie rotonde Noodweg met fietspad aan westzijde Utrechtseweg

Uit het ongevallenbeeld en een inventarisatie van de provincie Noord-Holland is bekend dat op de rotonde Noodweg de veiligheidsituatie niet voldoende is. Met name in de directe omgeving van de westelijke fietsoversteek over de Noodweg –waarop in de toekomst na reconstructie van de N417 fietsers in twee richtingen zullen oversteken– hebben in de afgelopen jaren meerdere ongevallen met autoverkeer plaatsgevonden. Er is

daarom behoefte aan een nadere analyse van de ongevallenoorzaak en inzicht in maatregelen ter verbetering van de situatie.

De beschikbare informatie met betrekking tot de bedoelde ongevallen is beperkt. Om toch een zo goed mogelijk beeld van de veiligheidssituatie te verkrijgen is een combinatie van AVOC-analyse (toetsen van hypothesen) en gedragsobservatie op locatie toegepast. Tot slot wordt bezien of door het gebruik van de fietsoversteek in twee richtingen de veiligheidssituatie ongunstig wordt beïnvloed.

6

Ongevallenanalyse rotonde Noodweg

6.1 Ongevallengegevens

6.1.1 Traject N417

De ongevallengegevens (bron AVV-BG) komen uit de periode 2001 tot en met 2010.
Op het door de Ingenieursdiensten Geodata en Innovatie (IGI) van de provincie onderzochte traject van de N417 tussen de provinciegrens bij Hollandsche Rading en de bebouwde kom van Hilversum (Maartensedijk) zijn in die periode in totaal 38 ongevallen, waarvan 12 met letsel geregistreerd. Er zijn geen ongevallen met dodelijke afloop geregistreerd. Bij de 12 letselongevallen zijn 15 slachtoffers gevallen, waarvan 11 ziekenhuisgewonden.

Op basis van de ongevallengegevens zijn in de analyse de volgende opmerkingen gemaakt:

- Uit de tijdanalyse blijkt dat er op de N417 geen grote verschillen zijn ten opzichte van het gemiddelde van het totale provinciale wegennet. De meeste ongevallen gebeuren in de avondspits, avond en nacht.
- Vrijwel alle ongevallen op de N417 zijn gebeurd tijdens droge weersomstandigheden; (35 van de 38 ongevallen).
- Bij analyse op lichtgesteldheid is geen bijzonder beeld naar voren gekomen. De meeste ongevallen gebeuren bij daglicht.
- Relatief gezien gebeuren er op de N417 meer ongevallen bij in- en uitritten. Op de N417 zijn vijf ongevallen bij in-/uitritten geregistreerd; dat komt neer op ±10%. Op het totale provinciale wegennet wordt slechts 0,2% bij in-/uitritten geregistreerd.

6.1.2 Ongevallengegevens rotonde Noodweg

Totaal 14 ongevallen, waarvan 3 met letsel en 11 met uitsluitend materiële schade:

1. 7 rijongevallen met snelverkeer (twee letsel). De meest voorkomende oorzaak is macht over het stuur verliezen, waarbij een personenauto tegen boom of wegmeubilair rijdt.
2. 6 kopstaart aanrijdingen met personenauto's (ums).
3. 1 eenzijdig letselongeval met bromfietser.

Van enkele ongevallen, die op de rotonde bij de Noodweg zijn geregistreerd, zijn geen exacte locatiegegevens bekend; aangenomen wordt dat die ongevallen binnen de invloedsfeer van de rotonde hebben plaatsgevonden.

6.1.3 Hypothesen mogelijke ongevaloorzaken

Op basis van de opmerkingen uit de analyse zijn hypothesen opgesteld ten aanzien van de mogelijk ongevaloorzaken:

1. Verkeer op de N417 - Noodweg heeft een te hoge snelheid op basis van de opmerkingen 1, 5 en 6: ongevallen in avond en nacht, macht over het stuur verliezen, kop-staart aanrijdingen.

2. De rotonde valt onvoldoende op, op basis van de opmerkingen 5 en 6: macht over het stuur verliezen, kop-staart aanrijdingen.

3. Er is een niet voldoende herkenbare bocht/obstakel in de rijbaan, op basis van opmerkingen 5: macht over het stuur verliezen.

4. Er is een niet voldoende herkenbare bocht/obstakel in het fietspad, op basis van opmerkingen 7: eenzijdig ongeval met bromfietser.

5. Uitritten vallen niet op waardoor onverwacht wordt geremd, op basis van opmerkingen 4 en 6: ongevallen bij uitritten en kop-staart aanrijdingen.

   Aanvullende hypothese in verband met de fietsoversteek, ondanks het ontbreken van ongevallen met fietsers.

6. De voorrang bij de fietsoversteek op de rotonde is niet duidelijk, op basis van opmerkingen 1, 6 en 7: ongevallen in het avondspitsuur, kop-staart aanrijdingen, eenzijdig letselongeval met bromfietser. Hierbij wordt op het laatste moment door heftig te remmen voorrang verleend aan een fietser. Eventuele ongevallen met fietsers worden ondergeregistreerd, of kunnen door de (brom)fietsers op het laatste moment worden voorkomen door heftig te remmen.

6.1.4 Locatiebezoek, toetsing van hypothesen

Hypothese 1:
De maximumsnelheid op de Utrechtseweg en de Noodweg is aangegeven als 60 km/h. In de praktijk zal de werkelijke snelheid hoger zijn gezien de lange rechtstanden van de beide wegen. Tijdens het locatiebezoek (07.00 tot 09.00 uur) zijn zeer hoge snelheden niet geconstateerd.

Hypothese 2:
Het midden van de rotonde ligt niet in de assen van de Utrechtseweg en de Noodweg. Hierdoor is de rotonde pas laat als zodanig herkenbaar. De rotonde zelf ligt hoger dan de aansluitende wegen en is daardoor wel goed zichtbaar. Op de Noodweg is geen bord nadering rotonde geplaatst. In plaats daarvan staat er een bord met aanduiding nadering voorrangskruising ter hoogte van een zijweg/inrit van een parkeerplaats in het bos. Op

75 m staat een voorwaarschuwing nadering voorrangsweg, maar niet goed zichtbaar in de begroeiing van de berm.

Hypothese 3:
Omdat het midden van de rotonde niet in de assen ligt van de aansluitende wegen, zijn de aansluitende takken met een boog aangesloten op de rotonde. Wanneer de rotonde met de toegestane snelheid wordt genaderd, zijn de bochten voor de rotonde tijdig zichtbaar. Als met een te hoge snelheid wordt gereden, kan de situatie verkeerd worden ingeschat.

Hypothese 4:
Op een aantal plaatsen is sprake van krappe en onoverzichtelijke bochten in het fietspad. Dat geldt met name aan de oostzijde van de rotonde waar het vrijliggende fietspad nogal abrupt overgaat in een aanliggend fietspad. Het fietspad langs de Noodweg sluit met een krappe boog aan op de fietsoversteek richting Hollandsche Rading. Fietsers die hier afslaan maken de bocht ruimer door gebruik te maken van de tegenrichting, of rijden bij de uitrit van het hotel over de rijbaan naar de middengeleider.

Hypothese 5:
Er is een aantal uitritten in de directe omgeving van de rotonde. De inrit van een parkeerplaats in het bos is op de Noodweg aangegeven met de aanduiding voorrangskruising. Direct naast de rotonde liggen in de Noodweg de inritten van een restaurant.
De parkeerplaats in het bos wordt op werkdagen niet gebruikt en ook het restaurant heeft beperkte openingstijden. Ook direct ten zuiden van de rotonde is een uitrit, die is voorzien van een spiegel om zicht te hebben op naderend verkeer. Door begroeiing en bomen is er weinig uitzicht op en vanuit de uitritten.

Hypothese 6:
In de huidige situatie wordt de fietsoversteek over de Noodweg voornamelijk gebruikt door fietsers vanuit Hilversum naar Hollandsche Rading. Deze fietsers anticiperen op aanbod van afslaand autoverkeer uit de richting Hilversum en rijden vervolgens tot op de middengeleider in de Noodweg. In de meeste gevallen krijgen ze vervolgens voorrang van autobestuurders uit de Noodweg.
Fietsers vanuit de richting Hollandsche Rading naar het fietspad langs de Noodweg steken hier ook over en verlenen voorrang aan het naderende autoverkeer. Ook zij krijgen vervolgens veelal voorrang.
De fietsoversteek over de Utrechtseweg is over de noordelijke tak van de rotonde. Opvallend is hier het hoogteverschil ten opzicht van het hoger oostelijk gelegen fietspad en de markering van de fietsoversteekplaats die niet gericht is op gebruik in twee richtingen. Door het hoogteverschil is de oversteekplaats niet goed zichtbaar voor automobilisten die afslaan vanaf de rotonde.

7

Conclusie en maat-regelen rotonde Noodweg

7.1 Huidige gebruik van de rotonde

De algemene indruk is dat de rotonde met aangepaste snelheid wordt genaderd en op een goede en dus veilige manier wordt gebruikt. Toch heeft de vormgeving van de rotonde en zijn omgeving een paar tekortkomingen die een negatief effect kunnen hebben (gehad) op de verkeersveiligheid.

- De rotonde is niet optimaal gesitueerd ten opzichte van de assen van de Utrechtseweg en de Noodweg.
- De verkeersborden langs de Noodweg zijn bij nadering van de rotonde niet duidelijk en niet goed zichtbaar.
- In de directe omgeving van de rotonde zijn inritten die niet goed zichtbaar zijn en waarbij weinig uitzicht is vanaf de uitrit.
- In het fietspad aan de oostzijde zijn een paar onverwachte bochten. Bij ingebruikname van het tweerichtingen fietspad aan de westzijde wordt het fietspad aan de oostzijde niet meer gebruikt en vervalt deze tekortkoming.
- De fietsoversteekplaats over de noordelijke tak van de rotonde heeft niet de markering die hoort bij gebruik in twee richtingen. Bij ingebruikname van het tweerichtingen fietspad aan de westzijde wordt het fietspad aan de oostzijde niet meer gebruikt en vervalt deze tekortkoming.

7.2 Gebruik van de fietsoversteek in twee richtingen

In de huidige situatie wordt de oversteek al gebruikt in twee richtingen door fietsers tussen Hollandsche Rading en het fietspad langs de Noodweg. Als het tweerichtingen fietspad aan de westzijde van de Utrechtseweg wordt verlengd tot aan de bebouwde kom van Hilversum, zal het gebruik gaan toenemen.

- Fietsers hebben goed zicht op het naderende autoverkeer op de Noodweg en op de rotonde.
- In het midden van de oversteek van de Noodweg is een voldoende brede middengeleider aanwezig.

- De voorrangssituatie met fietsers uit de voorrang is duidelijk. Voor de oversteek is een afrembocht in het fietspad. Automobilisten geven in veel gevallen voorrang aan overstekende fietsers.
- De fietsers van/naar het fietspad langs de Noodweg en de fietsers van/naar het nieuwe fietspad langs de Utrechtseweg komen elkaar tegen op korte afstand van de rijbaan van de Noodweg. Deze kruising van fietsroutes heeft een krappe vormgeving. De fietsintensiteiten zijn hier niet zo hoog dat het problemen zal geven in de verkeersafwikkeling, maar het kan leiden tot conflicten tussen fietsers onderling.

Op basis hiervan is de verwachting dat het toenemende gebruik van de fietsoversteek (in richting van zuid naar noord) niet zal leiden tot een onveilige verkeerssituatie. Wel is het gewenst dat de onderlinge aansluiting van de fietspaden langs de Noodweg en langs de Utrechtseweg iets ruimer wordt en op een wat grotere afstand komt van de Noodweg.

7.3 Maatregelen

Op basis van de analyse van de ongevallengegevens en het locatiebezoek worden de volgende maatregelen aanbevolen voor het verbeteren van de huidige situatie:

- Ruimere vormgeving bij de onderlinge aansluiting van de in twee richtingen bereden fietspaden langs de Noodweg en de Utrechtseweg.
- Plaatsen van bord nadering rotonde op de Noodweg. De aansluiting van het parkeerterrein eventueel aangeven met bord P in plaats van bord voorrangskruising.
- Verbeteren van het uitzicht bij de inritten van het parkeerterrein in het bos en bij het restaurant door snoeien van groen.
- Bij de fietsoversteek op de noordelijke tak Utrechtseweg de markering aanpassen op het huidige gebruik in twee richtingen (vervalt bij fietspad in twee richtingen aan de westzijde van Utrechtseweg).



Foto 7.1: Fietsoversteek rotonde Noodweg van noord naar zuid



Foto 7.2: Fietsoversteek rotonde Noodweg van zuid naar noord



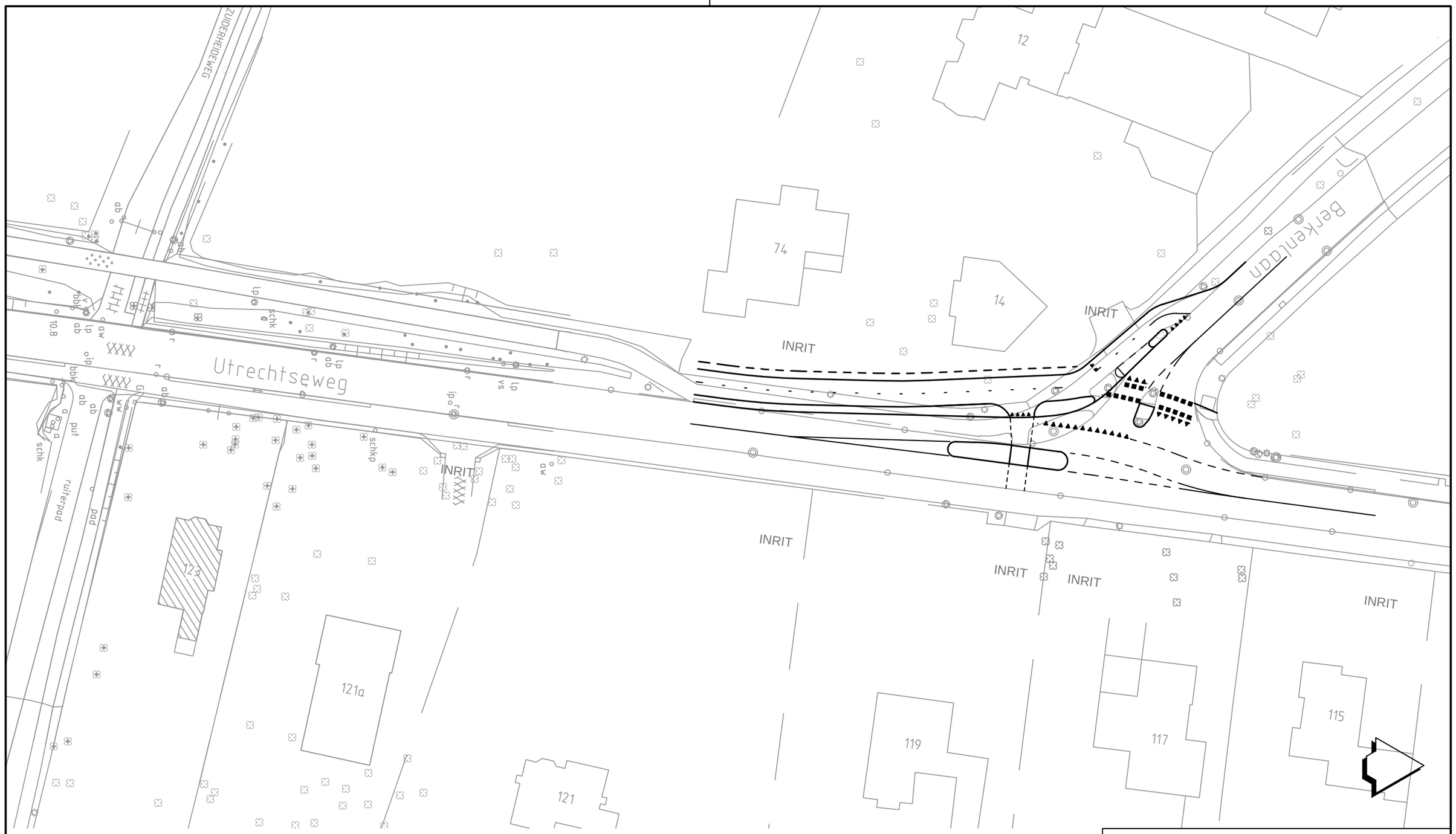
Foto 7.3: Nadering rotonde Noodweg vanuit de Noodweg



Foto 7.4: Fietsoversteek rotonde Noodweg over noordelijke tak Utrechtseweg

Bijlage 1

Schetsmatige verkenningen van Goudappel Coffeng voor de varianten voor de fietsoversteek Berkenlaan



CONCEPT

Provincie Noord Holland

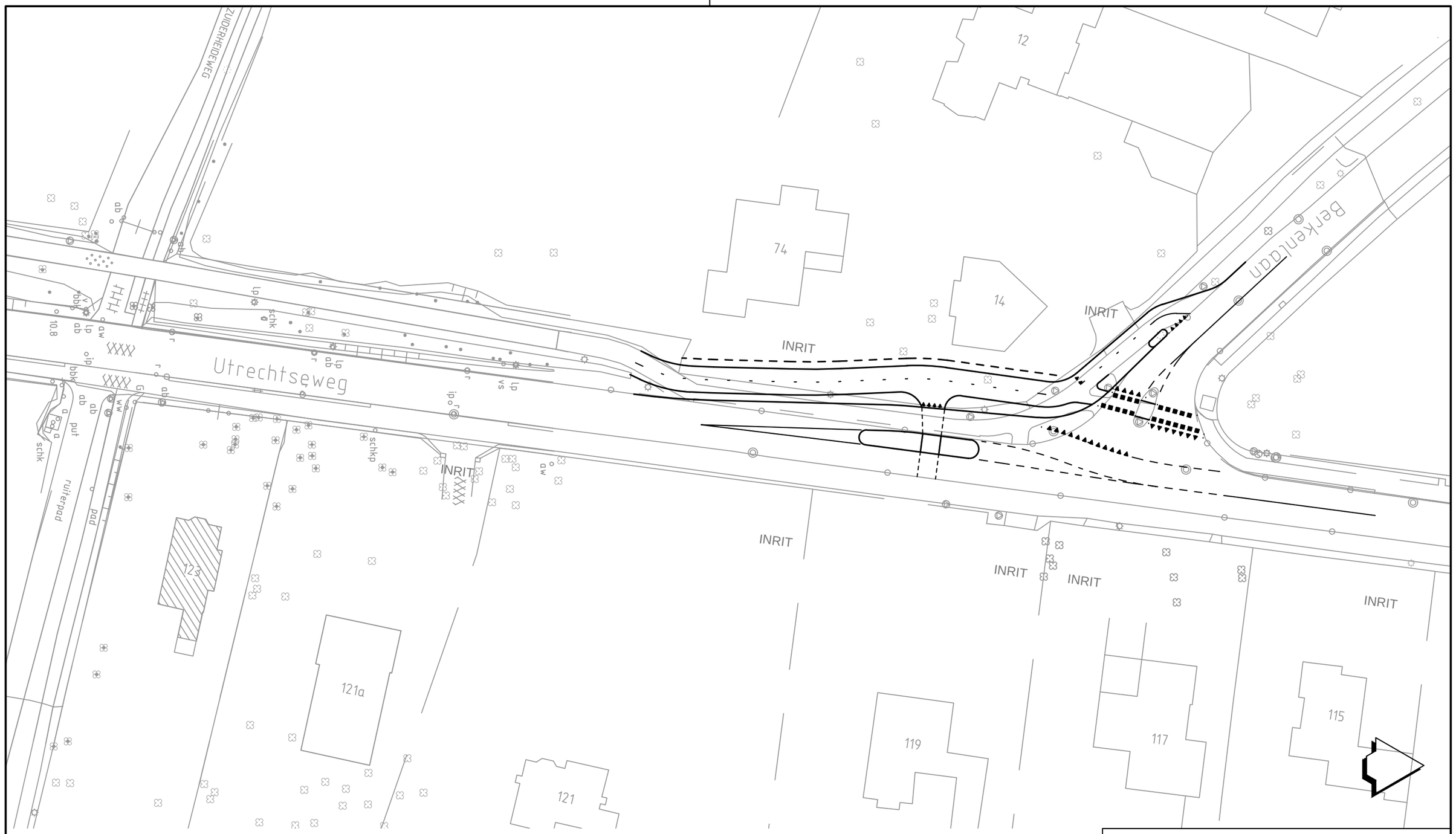
Fietsoversteek t.p.v. Berkenlaan

Variant grondaankoop west, mid.gel voor inritten

Datum	29-08-2013
Versie	1
Kenmerk	NHA342 / Wyj /01-01
Bestand	NHA342-01
Schaal	1:500
Formaat	A3

www.goudappel.nl

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng



CONCEPT

Provincie Noord Holland

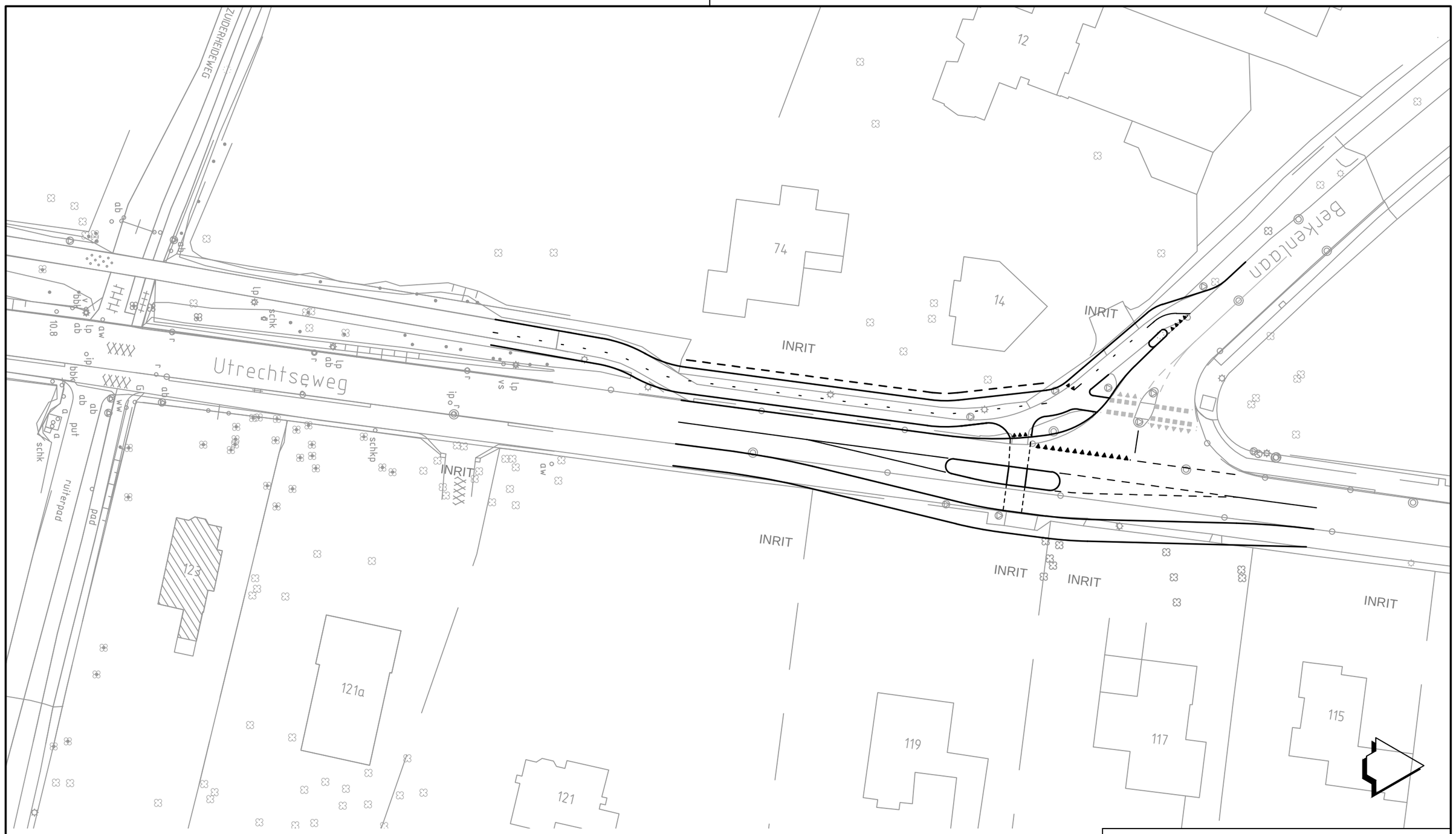
Fietsoversteek t.p.v. Berkenlaan

Variant grondaankoop west, mid.gel tussen inritten

Datum	29-08-2013
Versie	1
Kenmerk	NHA342 / Wyj /01-02
Bestand	NHA342-01
Schaal	1:500
Formaat	A3

www.goudappel.nl

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng



CONCEPT

Provincie Noord Holland

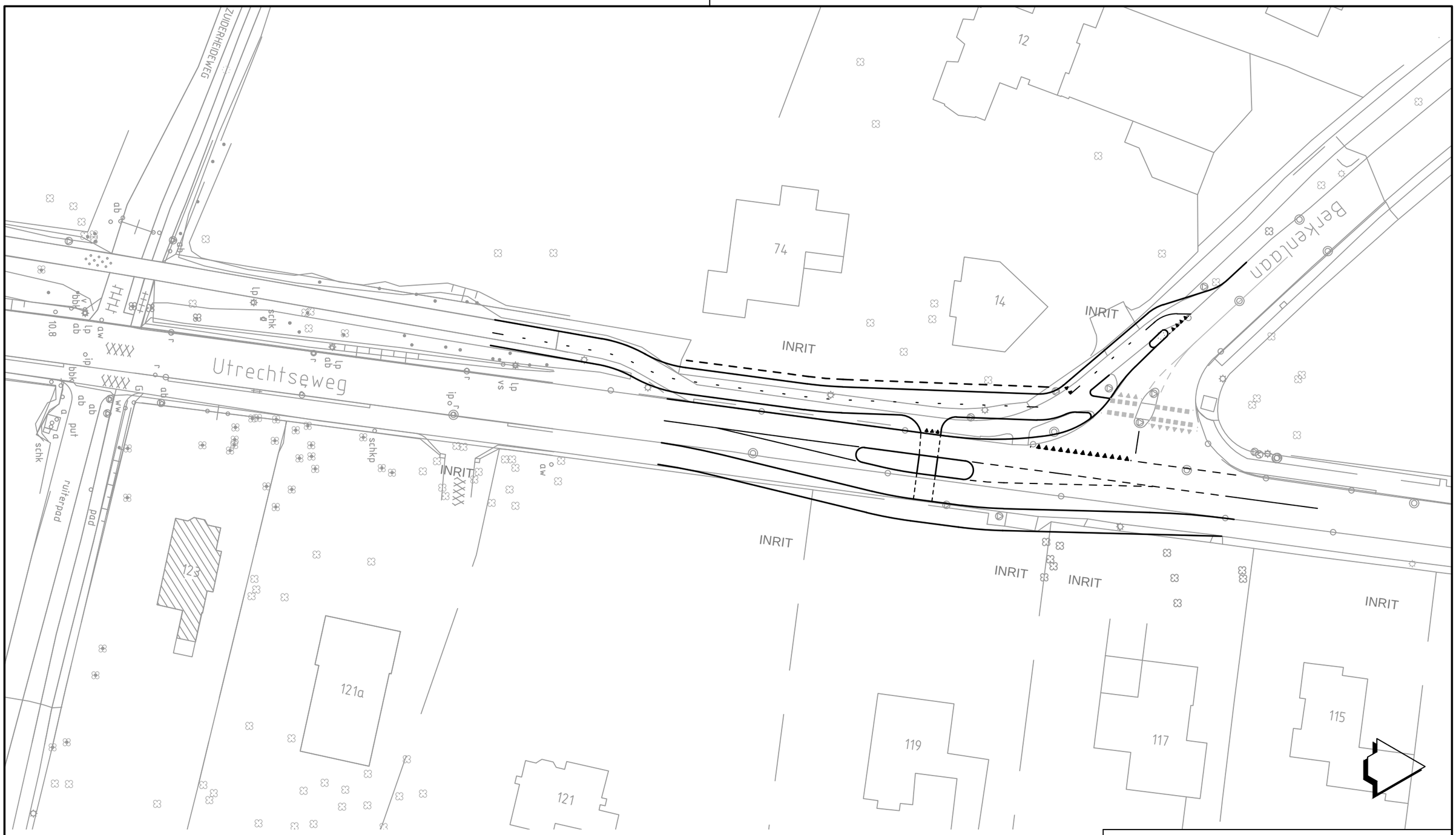
Fietsoversteek t.p.v. Berkenlaan

Variant grondaankoop oost/west, mid.gel voor inritten

Datum	29-08-2013
Versie	1
Kenmerk	NHA342 / Wyj /01-03
Bestand	NHA342-01
Schaal	1:500
Formaat	A3

www.goudappel.nl

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng



CONCEPT

Provincie Noord Holland

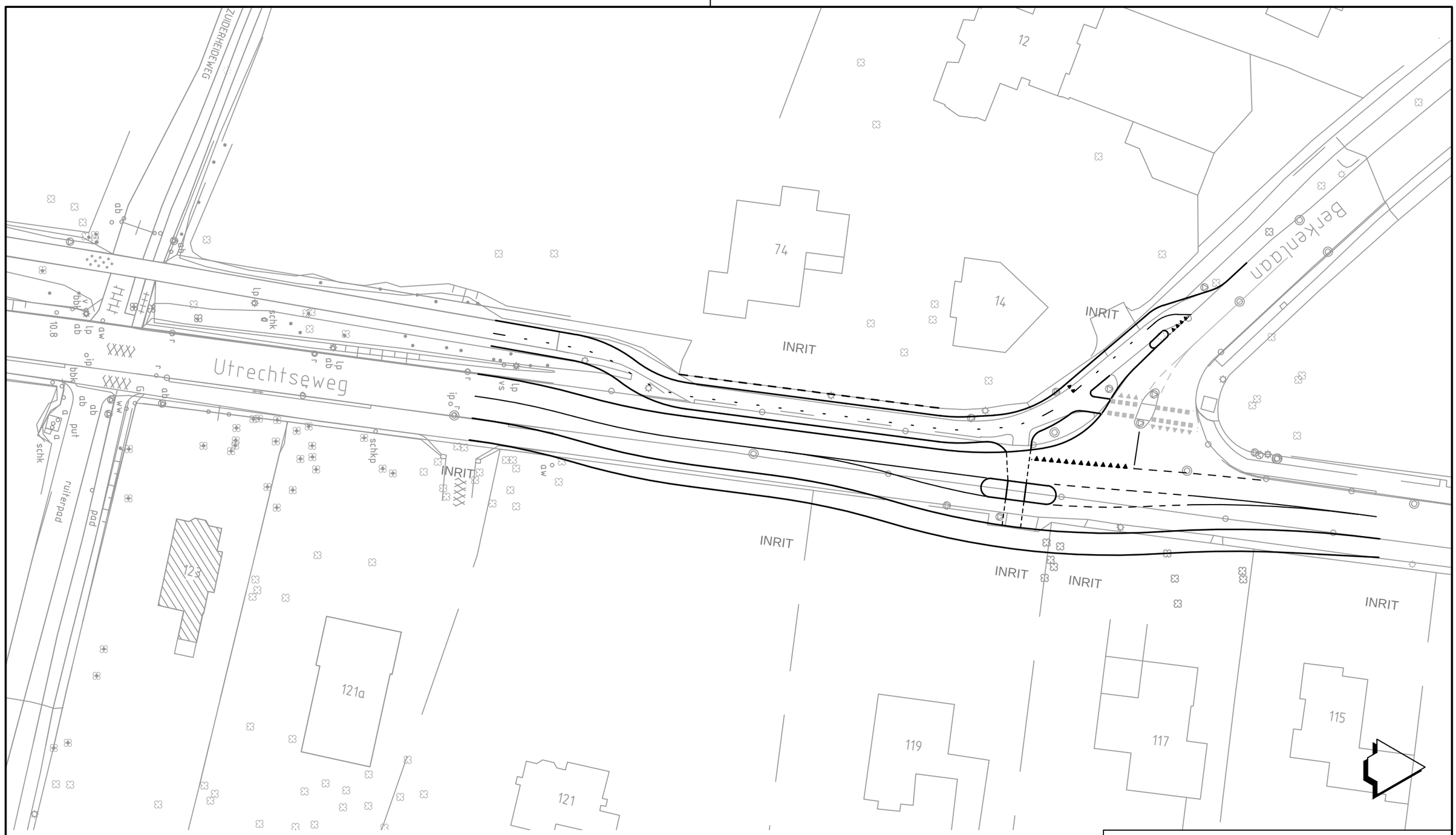
Fietsoversteek t.p.v. Berkenlaan

Variant grondaankoop oost/west, mid.gel tussen inritten

Datum	29-08-2013
Versie	1
Kenmerk	NHA342 / Wyj /01-04
Bestand	NHA342-01
Schaal	1:500
Formaat	A3

www.goudappel.nl

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng



CONCEPT

Provincie Noord Holland

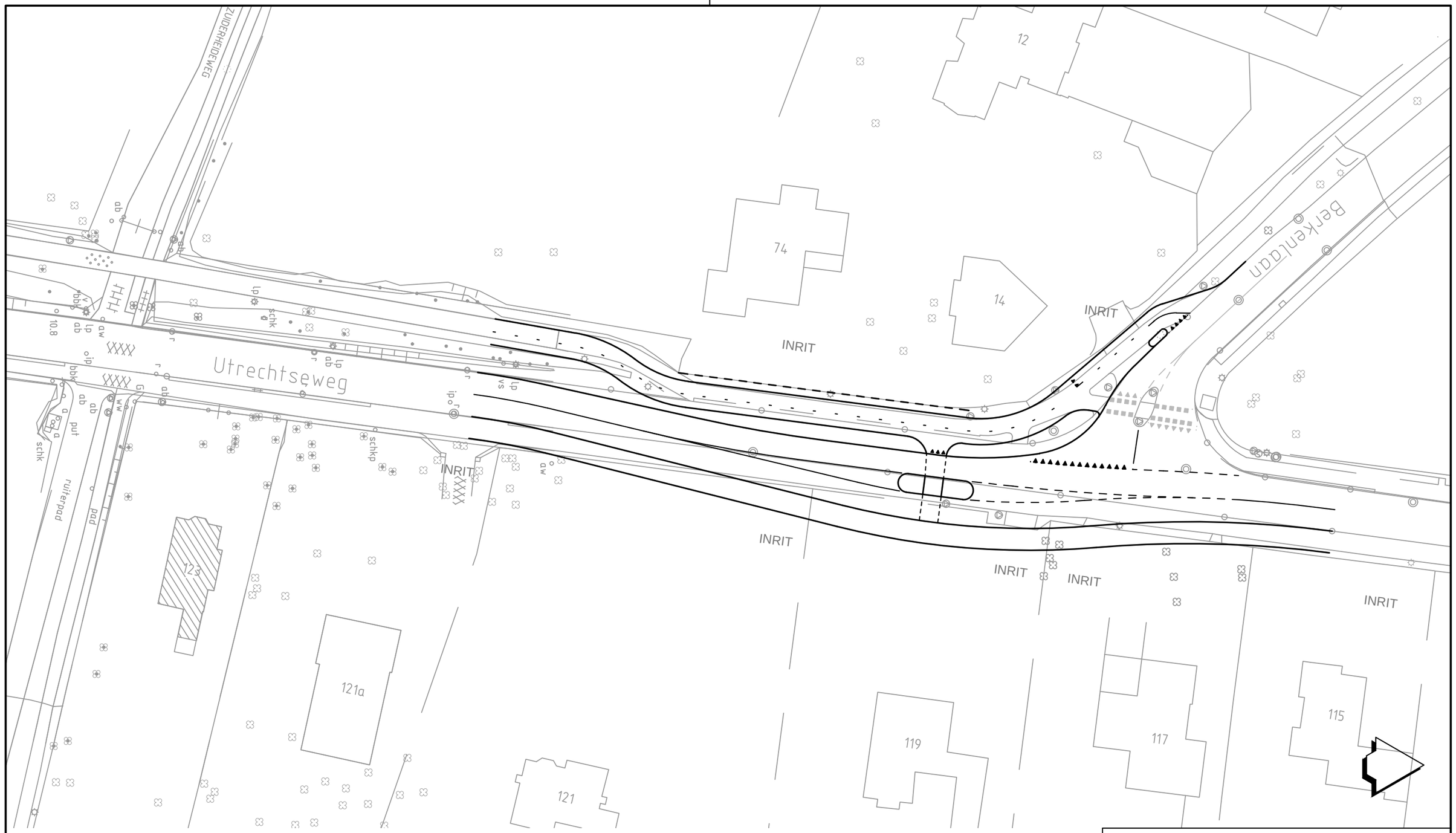
Fietsoversteek t.p.v. Berkenlaan

Variant grondaankoop oost, mid.gel voor inritten

Datum	29-08-2013
Versie	1
Kenmerk	NHA342 / Wyj /01-05
Bestand	NHA342-01
Schaal	1:500
Formaat	A3

www.goudappel.nl

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng



CONCEPT

Provincie Noord Holland

Fietsoversteek t.p.v. Berkenlaan

Variant grondaankoop oost, mid.gel tussen inritten

Datum	29-08-2013
Versie	1
Kenmerk	NHA342 / Wyj /01-06
Bestand	NHA342-01
Schaal	1:500
Formaat	A3

www.goudappel.nl

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Bijlage 2

Gesprekssamenvatting overleg deskundigen fietsoversteek Utrechtseweg

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Provincie Noord Holland

Verslag bijeenkomst SWOV / CROW

Fietsoversteek N417 Hilversum

Datum 09 oktober 2013
Kenmerk NHA342/Mdm/xxxx
Eerste versie

Gespreksdatum: 3 september 2013.

Aanwezig:
mevrouw H. Talens (CROW), de heren A. Dijkstra (SWOV), H.M. Golstein (Goudappel Coffeng BV), H.M.J. Groot (Goudappel Coffeng BV) en M.J. Mulder (Goudappel Coffeng BV, verslag)

Verslag:

Informatie ten behoeve van de oordeelsvorming

- Het fietspad ligt in de toekomstige situatie buiten de bebouwde kom aan één zijde (westzijde) van de provinciale weg.
- De grens van de bebouwde kom ligt direct ten zuiden van de Maartensdijkseweg.
- Alle autoriteiten (provincie, gemeente, politie) zijn het eens over de door de provincie geschetste oplossing, bewoners echter niet.
- Snelheid Utrechtseweg nu en in de toekomst 60 km/h buiten de bebouwde kom, 50 km/h binnen de bebouwde kom:
- De bewoners geven aan dat het 2-richtingenfietspad verlengd moet worden tot aan de Berkenlaan, omdat fietsers anders tegen de richting in gaan rijden op het fietspad tussen de Maartensdijkseweg en Berkenlaan.
- De vraag is nu een advies op te stellen waarin de beste locatie voor de oversteek wordt beargumenteerd ('Raad van State proof')
- Er is een visuele fietstelling uitgevoerd op het kruispunt Utrechtseweg/Berkenlaan. Zie bijlage. De representativiteit van de telling – gehouden op de dinsdag na Pinksteren – graag nog nader aantonen.
- De Eikbosserweg (in het verlengde van de Berkenlaan) is onderdeel van een schoolroute vanuit de betreffende wijk richting de Fabritiusschool.
- In het ontwerp is ter hoogte van de Maartensdijkseweg een uitbuiging van het fietspad voorzien, de vraag is wat de achtergrond hiervan is.
- De intensiteit op de Utrechtseweg is 8.000 á 9.000 motorvoertuigen per etmaal.

- Op alle zijwegen van de Utrechtseweg binnen de bebouwde kom is er sprake van (smalle) middengeleiders, behalve ter hoogte van de Berkenlaan.

Verkende alternatieven

- Er zijn door Goudappel Coffeng verkennende schetsontwerpen gemaakt van een fietsoversteekpunt nabij de Berkenkaan. De 6 schetsen (nrs. NHA342-01-01 t/m 01-06 d.d. 29/08/2013 verschillen qua locatie van het tussensteunpunt voor de oversteek en de uitbuiging van de weg (lees: varianten voor de aankoop van particuliere ondergrond).
- De wijze waarop fietsen kunnen aansluiten op de Berkenlaan is niet optimaal vorm te geven.
- De uitbuiging van de Utrechtseweg die nodig is om voldoende ruimte te creeren voor de verbreding van het fietspad (naar 2-richtingen) en de opname van een tussensteunpunt in de oversteek, veroorzaakt in alle varianten een forse aanslag op tenminste 2 particuliere tuinen.
- De kwaliteit van de oversteek voor fietsers verschilt in principe niet van die bij de Maartensdijkseweg. Bij de Berkenlaan is wellicht de oversteek iets minder overzichtelijk doordat er ook auto's uit de Berkenlaan kunnen komen.

Argumenten bij de afweging

- Het algemene bevinden is dat een alternatieve oversteeklocatie bij de Berkenlaan geen kwalitatief verschil van betekenis veroorzaakt voor overstekend fietsverkeer t.o.v. de nu geplande oversteek bij de Maartensdijkseweg. Een gering voordeel zit in het doorzetten van het 2-richtingverkeer. Een gering nadeel is de minder overzichtelijke situatie. Een oversteek voor fietsverkeer bij de Berkenlaan maakt wel forse extra grondaankopen noodzakelijk.
- De volgende argumenten zijn bij de afweging van de locatie van het oversteekpunt van belang:
  - De komgrens (bij de Maartensdijkseweg) is een logische en hekenbare plek om fietsers met een goede oversteekvoorziening van kant te laten wisselen. Het is ook conform de ontwerprichtlijnen van de ASVV.
  - Het aantal fietsers dat naar de Berkenlaan fietst is volgens de telling zeer gering (10 fietsers in de periode van 07 tot 18 uur).
  - Onderkend wordt dat het te verwachten is dat een aantal van deze fietsers die vanuit het zuiden naar de Berkenlaan willen, aan de westzijde van de weg tegen de richting in zullen fietsen. Het potentieel gevaarzettend karakter hiervan is gezien het beperkte aantal fietsers naar mening van de deskundigen echter gering.
  - Het gebruik van de tegenrichting door fietsers kan worden beperkt door een goede vormgeving van de oversteekplaats.
  - Realisatie van een veilige vormgeving van de oversteekplaats ter hoogte van de Berkenlaan veroorzaakt een forse aanslag op de voortuinen van aanliggende percelen. Zie de verkennende schetsontwerpen van Goudappel Coffeng. Dit staat in geen verhouding tot het geringe gevaarzettende karakter van fietsers die hier tegen de richting in zouden kunnen rijden.

Advies:

- Handhaven van de geplande fietsoversteek ter hoogte van de Maartensdijkseweg, omdat een alternatieve locatie nabij de Berkenlaan geen meerwaarde van betekenis heeft die opweegt tegen de noodzakelijke (onevenredig dure) aankoop van gronden.

Aanbevelingen

- Representativiteit van de fietstelling aantonen met een aanvullende telling (**n.b.** *naar zeggen van de provincie Noord-Holland is een extra telling beschikbaar bij de provincie, waaruit de representativiteit blijkt).*
- Het fietspad ter hoogte van de Maartensdijkseweg niet laten uitbuigen, maar inbuigen. De fietsers blijven zo in het zicht bij de autobestuurders op de Utrechtseweg, stimuleert het gewenste gebruik van de oversteekplaats en is comfortabeler voor de fietsers.
- Brommer op de rijbaan, mede omdat ook voetgangers gebruik maken van het fietspad.

Bijlagen:

1. fietstelling provincie Noord-Holland

2 t/m 7: verkennende schetsontwerpen Goudappel Coffeng (NHA342 01-01 t/m 01-06 d.d. 29/08/2013).

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng