

Vraagstuk fietspaden Emmalaan Den Burg

Variantenstudie

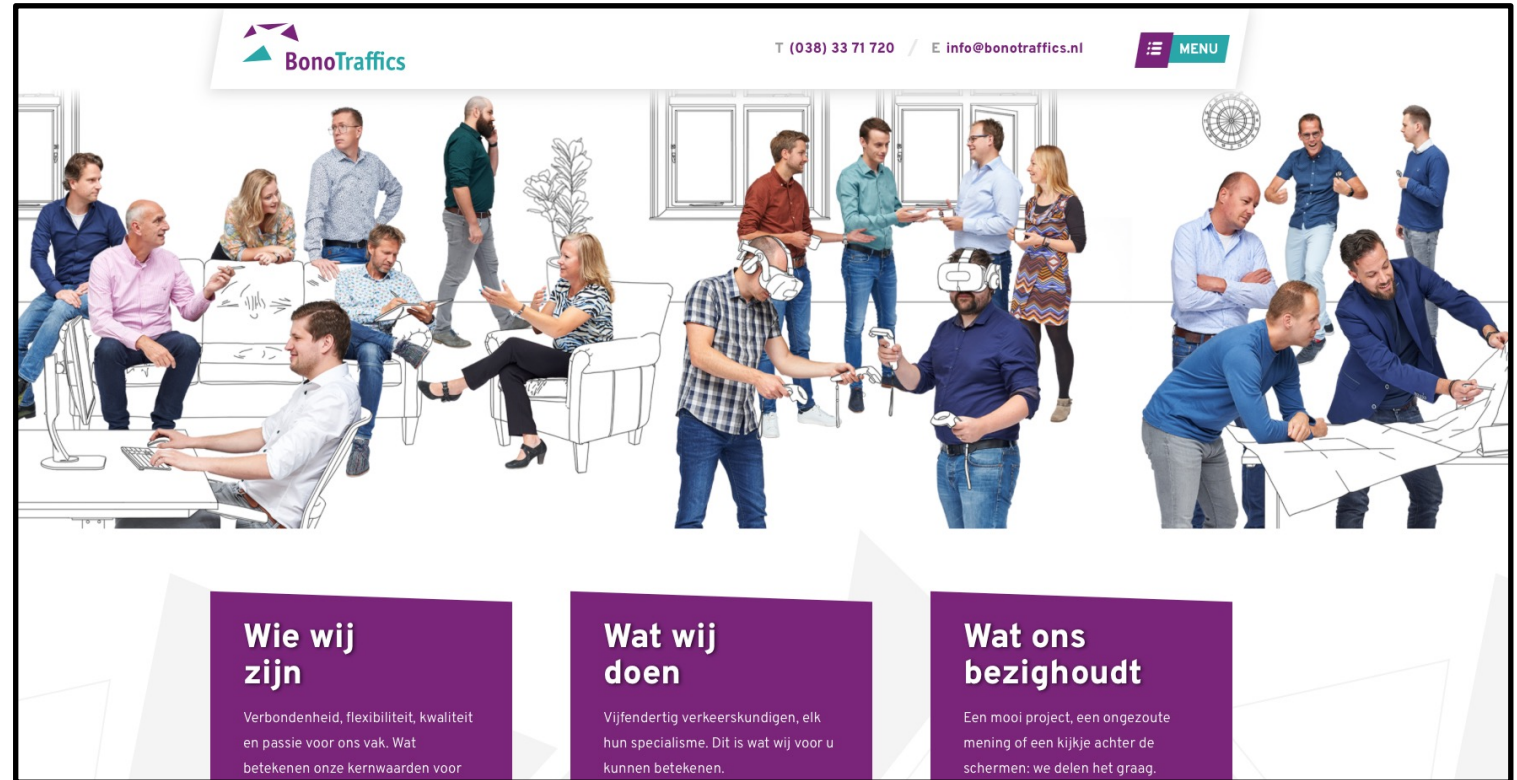
7 maart 2022



Even voorstellen

BonoTrafficcs

▪ Joop Mazier

The banner features a collage of people in various office and collaborative settings. Some are sitting on a sofa, others are standing and talking, and two are using VR headsets. The background is a mix of solid colors and line art. At the top, the BonoTrafficcs logo is on the left, and contact information (T (038) 33 71 720 / E info@bonotraffics.nl) and a MENU button are on the right. At the bottom, there are three purple boxes with white text.

Wie wij zijn
Verbondenheid, flexibiliteit, kwaliteit en passie voor ons vak. Wat betekenen onze kernwaarden voor

Wat wij doen
Vijfendertig verkeerskundigen, elk hun specialisme. Dit is wat wij voor u kunnen betekenen.

Wat ons bezighoudt
Een mooi project, een ongezoute mening of een kijkje achter de schermen: we delen het graag.

Waarom variantenstudie?

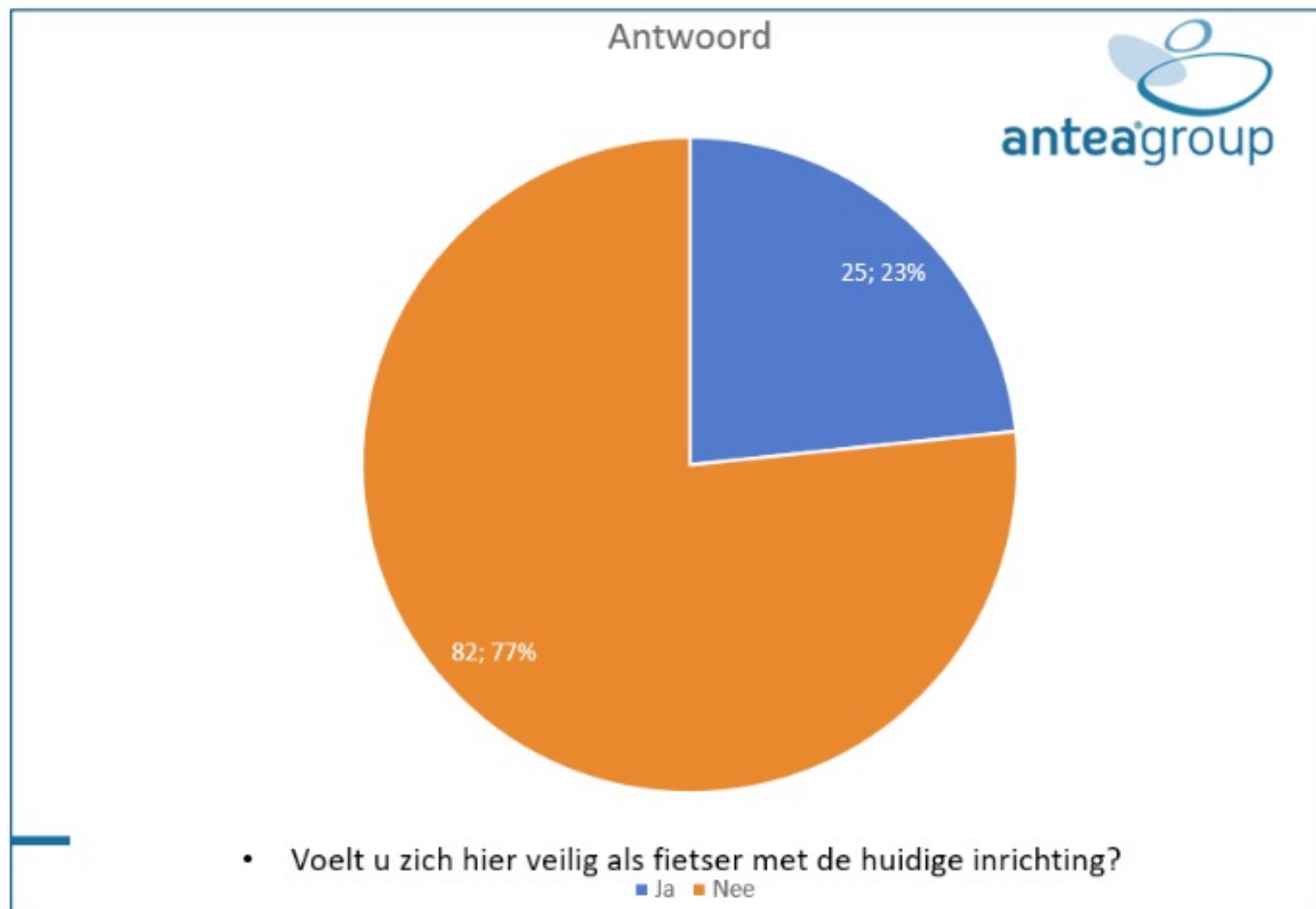
Herinrichting Emmalaan 2020-2021

- Veel klachten, studie Antea
- Wegvak veilig, echter
- Beleving veiligheid niet

Vraag aan BonoTraffic

Varianten weginrichting Emmalaan:

- Aparte fietsvoorziening
- Voetpad aan zijde voorzieningen
- Afweging varianten



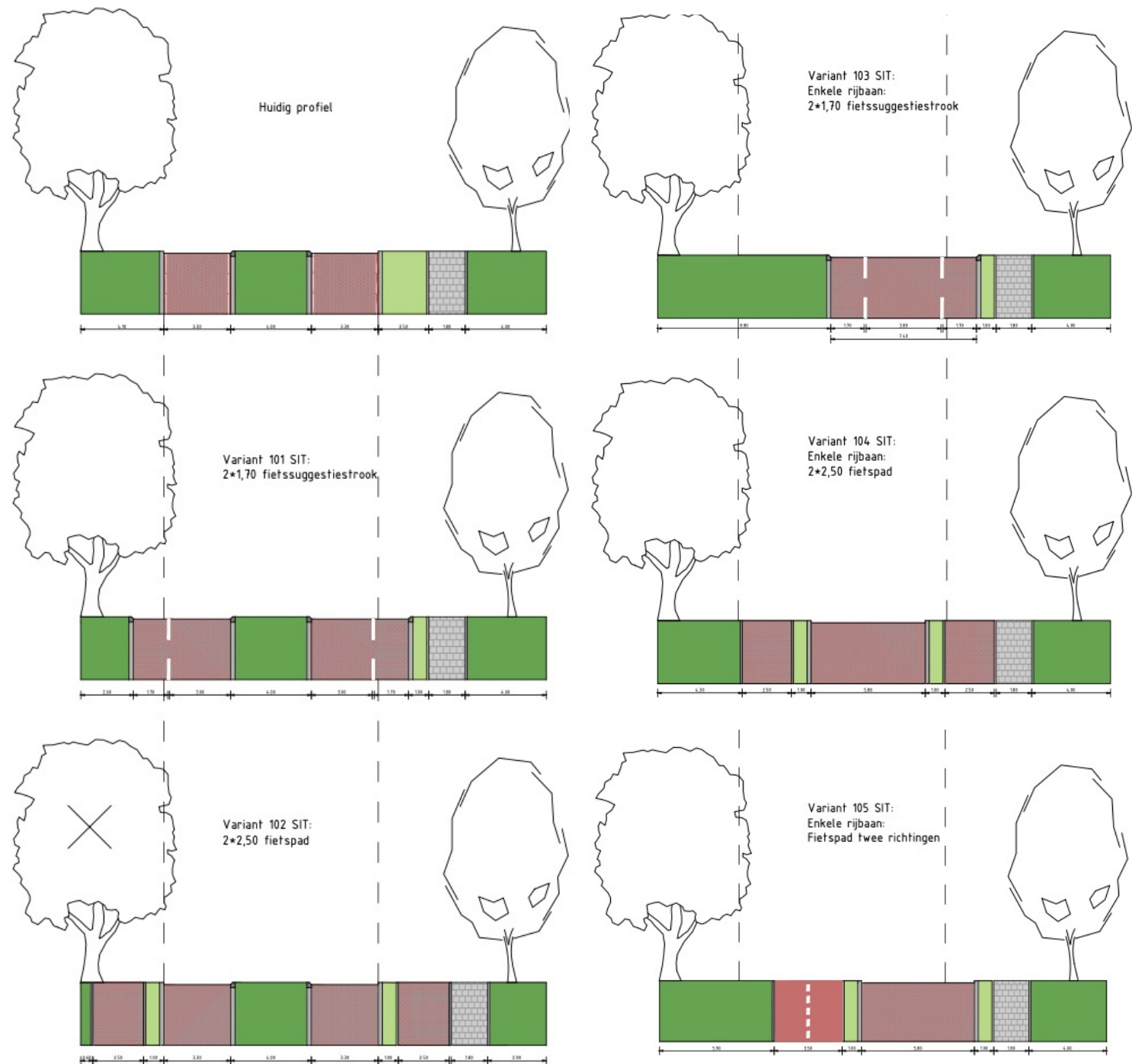
Uitgangspunten varianten:

- Amendement van de gemeenteraad
- Rapportage Antea
- Verkeersintensiteiten Emmalaan niet boven de 6.000 mvt/etmaal
- Bus halteert op de rijbaan
- Inrichtingstekening als hiernaast afgebeeld

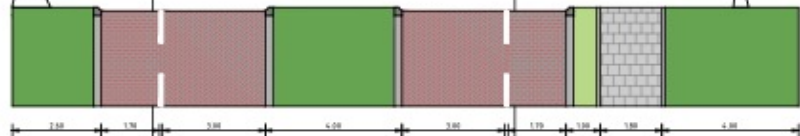


Dwarsprofielen varianten:

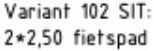
- De huidige inrichting
- Variant 1: Huidig profiel + fietssuggestiestroken
- Variant 2: Huidig profiel met vrijliggende fietspaden
- Variant 3: Enkele rijbaan met fietssuggestiestroken
- Variant 4: Enkele rijbaan met fietspaden
- Variant 5: Enkele rijbaan met eenzijdig tweerichtingen fietspad



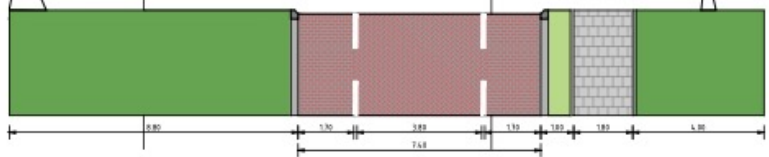
Variant 101 SIT:
2*1,70 fietssuggestiestrook



Variant 1

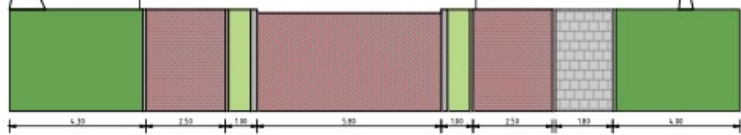


Variant 103 SIT:
Enkele rijbaan:
2*1,70 fietssuggestiestrook



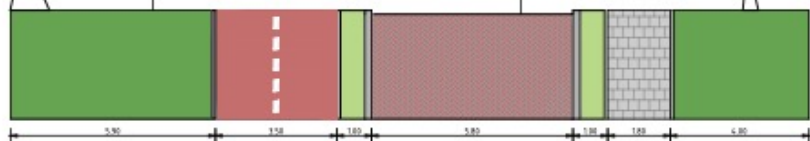
Variant 3

Variant 104 SIT:
Enkele rijbaan:
2x2,50 fietspad



Variant 4

Variant 105 SIT:
Enkele rijbaan:
Fietspad twee richtingen



Variant 5

Beoordeling varianten

Alle varianten zijn beoordeeld op de volgende aspecten ten opzichte van de huidige inrichting:

- Verkeersveiligheid fiets Hierbij gaat het onder andere om conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer
- Beleving verkeersveiligheid Hoe zal naar verwachting de fietser de verkeersveiligheid beleven
- Logica / fietsstructuur Van belang is dat de structuur en de routing voor iedereen te begrijpen is
- Ruimtelijke inpassing Dit betreft de moeilijkheid van de fysieke ingreep die nodig is om de maatregelen uit te kunnen voeren
- Draagvlak Draagvlak is gebaseerd op door de gemeente gevoerde gesprekken met politie, fietsersbond en gemeentewerken
- Kostenaspect Hoe verhouden de kosten zich ten opzichte van elkaar

Wijze van beoordeling

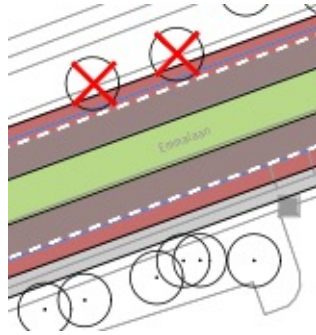
Bij de beoordeling vormt de huidige situatie de referentie. Alle varianten zijn ten opzichte van de huidige situatie per aspect beoordeeld, uitgezonderd de ruimtelijke inpassing. Deze zijn ten opzichte van elkaar beoordeeld. De scores die behaald kunnen worden, staan hieronder weergegeven.

Duurste varianten	-3
Significante verslechtering	-2
Kleine verslechtering	-1
Neutraal	0
Kleine verbetering	+1
Significante verbetering	+2

Beoordeling varianten

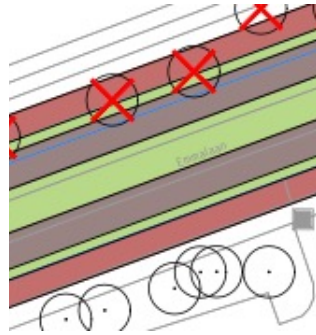
	Variant 1 Huidige rijbaan met fietssuggestiestroken	Variant 2 Huidige rijbaan met vrijliggende fietspaden	Variant 3 Enkele rijbaan met fietssuggestiestroken	Variant 4 Enkele rijbaan met vrijliggende fietspaden	Variant 5 Enkele rijbaan met vrijliggend eenzijdig tweerichtingen fietspad
Verkeersveiligheid fietsverkeer	- Fietsstrook zorgt voor eigen ruimte voor de fietser - Beperkte breedte twee fietsers naast elkaar in combinatie met rijstrook van 3 meter - Afslaand verkeer kruist fietser - Totale rijbaanbreedte van 4,7 meter kan leiden tot hogere snelheden gemotoriseerd verkeer met hoger risico letselongeval	- Fietspaden zorgen voor eigen afgescheiden ruimte voor de fietser - De breedte van 2,5 meter is voldoende voor twee fietsers naast elkaar - Afslaand verkeer kruist fietser - Snelheid gemotoriseerd verkeer zal toenemen, echter geen conflict met langzaam verkeer	- Fietsstrook zorgt voor eigen ruimte voor de fietser - Beperkte breedte twee fietsers naast elkaar - Afslaand verkeer kruist fietser - Totale wegprofiel van 7,4 meter in combinatie met fietsstroken houdt snelheid laag (bij voldoende fietsers)	- Fietspaden zorgen voor eigen afgescheiden ruimte voor de fietser - De breedte van 2,5 meter is voldoende voor twee fietsers naast elkaar - Afslaand verkeer kruist fietser - Snelheden gemotoriseerd verkeer zal niet of beperkt toenemen	- Fietspad zorgt voor eigen afgescheiden ruimte voor de fietser - De breedte van 3,5 meter is voldoende voor twee fietsers naast elkaar - Geen kruisend afslaand verkeer - Snelheden gemotoriseerd verkeer zal niet of beperkt toenemen
Beleving verkeersveiligheid	- Fietser ervaart eigen ruimte positief - Accepteert inhalen nu - Zal hogere snelheden gemotoriseerd verkeer als onaangenaam ervaren	- Fietser ervaart eigen ruimte positief - Fietser ervaart afscheiding met gemotoriseerd verkeer positief	- Fietser ervaart eigen ruimte positief - Accepteert inhalen nu - Zal zich mogelijk opgejaagd voelen als auto achter fietser blijft (bij tegenligger)	- Fietser ervaart eigen ruimte positief - Fietser ervaart afscheiding met gemotoriseerd verkeer positief	- Fietser ervaart eigen ruimte positief - Fietser ervaart afscheiding met gemotoriseerd verkeer positief
Logica / fietsstructuur	- Geen wijziging fietsstructuur	- Geen wijziging fietsstructuur	- Geen wijziging fietsstructuur	- Geen wijziging fietsstructuur	- Nieuwe fietsstructuur zorgt voor scheiden fietsstromen doorgaand en bestemmingsverkeer - Bestemmingsverkeer wordt rechtstreeks naar fietsparkeren geleid
Ruimtelijke inpassing / bomen	- Extra ruimtebeslag ten koste van groen aan beide zijden - Gaat ten koste van 6 bomen - Wel behoud middenberm	- Extra ruimtebeslag ten koste van groen aan beide zijden - Gaat ten koste van circa 20 bomen - Wel behoud middenberm	- Middenberm verdwijnt - Wel meer groen (eventueel aan beide zijden gelijk)	- Middenberm verdwijnt - Minder groen aan zijde voorzieningen - Gaat ten koste van drie bomen bij bushalte	- Middenberm verdwijnt - Negatieve impact bomen en ontwerp gezondheidsplein (info vanuit gemeente)
Draagvlak	- Een eigen plek voor de fietser zal als positief worden ervaren - Het verdwijnen van groen en bomen zal als negatief worden ervaren	- Meer en afgescheiden ruimte voor de fietser zal als zeer positief worden ervaren - Het verdwijnen van veel groen en bomen zal als zeer negatief worden ervaren	- Een eigen plek voor de fietser zal als positief worden ervaren - Het behoud van groen zal als positief worden ervaren	- Meer en afgescheiden ruimte voor de fietser zal als zeer positief worden ervaren - De afname van groen en daarmee aantasting wegbeeld zal als negatief worden ervaren	- Meer en afgescheiden ruimte voor de fietser zal als zeer positief worden ervaren - Politie, fietsersbond en gemeentewerken zien risico in aansluiting bij Haffelderweg
Kosten (varianten onderling vergeleken)	- Behoud huidig profiel gunstig - Uitbreiden fietsstrook wel gevolg uitbreiding fundatie	- Behoud huidig profiel gunstig - Meer verharding dan in variant 1 - Fietspad volledig buiten huidig profiel te realiseren	- Compleet nieuw wegprofiel - Relatief weinig verharding	- Compleet nieuw wegprofiel - Toename verharding	- Compleet nieuw wegprofiel - Toename verharding

Afweging varianten



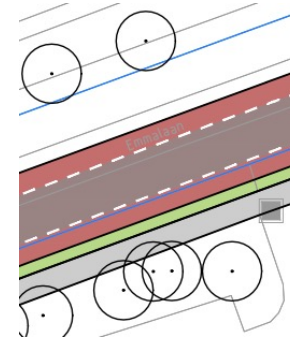
Variant 1

Huidige rijbaan met fietssuggestiestroken



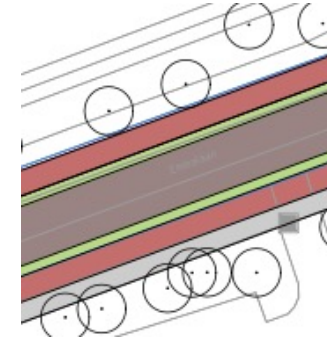
Variant 2

Huidige rijbaan met vrijliggende fietspaden



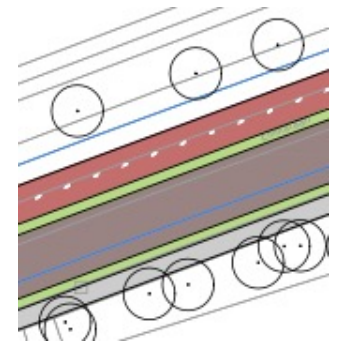
Variant 3

Enkele rijbaan met fietssuggestiestroken



Variant 4

Enkele rijbaan met vrijliggende fietspaden



Variant 5

Enkele rijbaan met vrijliggend eenzijdig tweerichtingen fietspad

Verkeersveiligheid fiets	-1	+1	0	+1	+2
Beleving verkeersveiligheid	+1	+2	+1	+2	+2
Logica / fietsstructuur	0	0	0	0	+1
Ruimtelijke inpassing / bomen	-1	-2	0	-1	-1
Draagvlak	0	-1	+1	+1	-1
Kosten	0	-3	-1	-2	-3
	€ 634.381	€ 896.866	€ 730.064	€ 796.628	€ 883.265
Score	-1	-3	+1	+1	0