

Advies

Herinrichting Emmalaan Den Burg

Doelenboom

Programma	8	Goed wonen, goede bereikbaarheid
Maatschappelijk doel	8.1	Gemeentelijke infrastructuur beheren en mobiliteit reguleren
Beleidsdoel	8.1.3	Mobiliteit reguleren
Operationeel doel	8.1.3.1	Verkeer en bevorderen veiligheid reguleren

Raadsvoorstel

Voorgesteld wordt te besluiten:

1. Akkoord te gaan met de nadere uitwerking en realisatie van variant 4 uit de variantenstudie die door BonoTraffics is opgesteld.
2. Het benodigde krediet van € 790.000,- exclusief BTW en exclusief de mogelijke verlaging van de eerder door de provincie toegezegde subsidie beschikbaar te stellen (N.B. dit is inclusief de kosten die na de oplevering van de huidige Emmalaan zijn gemaakt).
3. **De structurele lasten, ten bedrage van € 39.500,-, in 2023 eenmalig ten laste van de algemene reserve te brengen en vanaf 2024 mee te nemen in de begroting.**

Toelichting

Ter uitvoering van het raadsbesluit 'inrichting Emmalaan' van 15 december 2021 heeft het college een variantenstudie laten uitvoeren naar verschillende mogelijkheden om fietspaden langs de Emmalaan te realiseren. Deze studie is uitgevoerd door een onafhankelijk verkeerskundig bureau dat niet eerder bij de Emmalaan betrokken is geweest. De varianten zijn door dit verkeerskundig bureau, de gemeente en verschillende belanghebbende partijen gewogen. Hierbij is een voorkeursvariant naar voren gekomen. De gemeenteraad wordt gevraagd in te stemmen met de realisatie van deze variant en het beschikbaar stellen van het benodigde krediet.

Consequenties

Financieel	☒ Ja ☐ Nee
Personeel/Organisatie	☐ Ja ☒ Nee
Juridisch	☐ Ja ☒ Nee
Beleid	☐ Ja ☒ Nee
Inkoop/Aanbesteding	☐ Ja ☒ Nee
Deregulering	☐ Ja ☒ Nee

Majeure risico's	☐ Ja ☒ Nee
Beheer	☐ Ja ☒ Nee
Belanghebbenden	☒ Ja ☐ Nee
Structuurvisie	☒ Ja ☐ Nee
Regie	
Zaaknummer	3084601

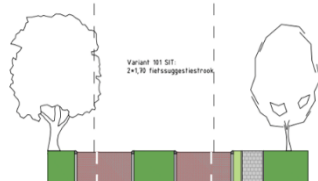
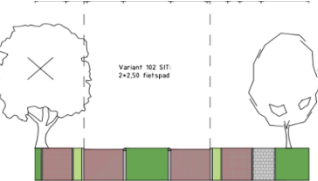
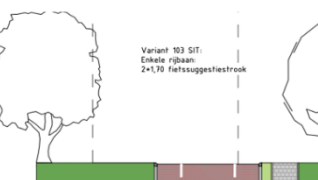
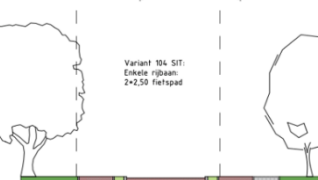
Bijlagen

1. onderzoekspresentatie BonoTraffics d.d. 07-03-2022
2. nadere uitwerking variant 4

Bestuurlijk advies inzake fietspaden Emmalaan

Samenvatting

Ter uitvoering van het raadsbesluit 'inrichting Emmalaan' van 15 december 2021 heeft het college een variantenstudie laten uitvoeren door het verkeerskundig adviesbureau BonoTraffics naar het realiseren van fietspaden langs de Emmalaan. BonoTraffics heeft een vijftal varianten opgesteld. Deze varianten zijn in een raadsinformatieavond in maart 2022 aan de raad gepresenteerd. Hieronder worden de varianten met de belangrijkste voor en nadelen weergegeven (Een grote versie van de afbeeldingen is in bijlage 1 opgenomen).

1: Fietsstroken naast huidige rijstroken  Variant 101 S1T: 2x1,50 fietsuggestestrook	POS Groene middenberm van de weg blijft behouden Geen grootschalige bomenkap langs de ijsbaan nodig	NEG Geen vrij liggende fietspaden, maar fietsstroken langs de rijbaan Aanpassing bestemmingsplan nodig
2: Vrij liggende fietsstroken naast huidige rijstroken  Variant 102 S1T: 2x1,50 fietspad	Groene middenberm van de weg blijft aanwezig Realisatie vrij liggende fietspaden Beleving van verkeersveiligheid wordt duidelijk vergroot	Grootschalige bomenkap nodig langs de ijsbaan Groene middenberm dient versmald te worden in verband met benodigde breedte aan de zijde van de Skool Risico op verhoging snelheid autoverkeer Aanpassing bestemmingsplan nodig Relatief hoge kosten
3: Enkele rijbaan, beide zijden fietsstroken  Variant 103 S1T: Enkele rijbaan 2x1,50 fietsuggestestrook	Maximaal behoud van groene inrichting van de weg en de bermen	Geen vrij liggende fietspaden, maar fietsstroken langs de rijbaan
4: Enkele rijbaan, beide zijden vrij liggend fietspad  Variant 104 S1T: Enkele rijbaan 2x2,50 fietspad	Realisatie vrij liggende fietspaden Geen bomenkap langs de ijsbaan nodig Beleving van verkeersveiligheid wordt duidelijk vergroot	Risico op verhoging snelheid autoverkeer Groene uitstraling van de weg verdwijnt Relatief hoge kosten
5. Enkele rijbaan, met aan de ijsbaanzijde een vrijliggend fietspad voor twee richtingen  Variant 105 S1T: Enkele rijbaan Fietspad twee richtingen	Realisatie vrij liggend fietspad Splitsing tussen doorgaand fietsverkeer Emmalaan en bestemmingsfietsverkeer (via rode boulevard achter OSG-de Skool - TXL Sporthal) Beleving van verkeersveiligheid wordt duidelijk vergroot	Risico op verhoging snelheid autoverkeer Kans op gebruik van de rijbaan door fietsers Relatief hoge kosten Weinig draagvlak bij belanghebbenden

Alle varianten zijn beoordeeld op verkeersveiligheid fiets, beleving verkeersveiligheid, logica / fietsstructuur, ruimtelijke inpassing, draagvlak en kosten. Na afweging van alle punten komen variant 3 en 4 als beste uit de beoordeling. De beleving van de verkeersveiligheid is bij variant 4 echter groter dan bij variant 3. De verschillende varianten zijn besproken met de verkeerscommissie (gemeentewerken en politie), de fietsersbond, de OSG, de Skool en de dorpscommissie. Hieruit is naar voren gekomen dat variant 4 de meest gedragen variant is. Gezien de uitkomst van de afweging van de verschillende varianten, het grote belang van het verhogen van de beleving van de verkeersveiligheid en het draagvlak bij de verschillende instanties adviseert het college om te besluiten tot de realisatie van variant 4.

Tijdelijke maatregelen

Daarnaast stelt het college voor om in de periode tot aan de realisatie van de fietsstroken nog enkele tijdelijke maatregelen te nemen. Deze maatregelen moeten het gevoel van veiligheid op de Emmalaan verder vergroten. Het gaat hierbij om de volgende maatregelen:

- Aanbrengen van twee tijdelijke verkeersdrempels, ter hoogte van de Skool en ter hoogte van de OSG
- Ter hoogte van de Skool de betonplaten in de middenberm onbegaanbaar maken voor auto's
- Vergroten 30-km zone vanaf de rotonde Elemert tot aan de rotonde Schilderend
- Het zebrapad bij de Skool accentueren door het aanbrengen van schoolzonemarkeringspalen

Bestuurlijk advies inzake fietspaden Emmalaan

Argumenten tot advies

De verschillende varianten zijn besproken met de verkeerscommissie (gemeentewerken en politie), de fietsersbond, de OSG, de Skool en de dorpscommissie. Hieruit is naar voren gekomen dat variant 4 uit de variantenstudie de meest gedragen variant is. Alleen de Skool geeft de voorkeur aan variant 2 aangezien er daarbij niet alleen vrijliggende fietspaden komen, maar ook twee gescheiden rijbanen voor gemotoriseerd verkeer. Dit zou echter betekenen dat de groensingel langs de ijsbaan moet wijken. Ten slotte sluit variant 4 goed aan bij het raadsbesluit van 15 december 2022.

In de variantenstudie van BonoTraffics blijkt dat variant 4 een positieve uitwerking heeft op de beoordelingspunten verkeersveiligheid, veiligheidsbeleving en draagvlak. De fietspaden krijgen elk een breedte van 2,5 meter wat in deze situatie voldoende breed is. De fietsintensiteit is niet hoog en een grotere breedte zou leiden tot het kappen van een groot aantal bomen. Nabij de bushalte bij de Haffelderweg moet wellicht een enkele boom verwijderd worden, maar nadere uitwerking moet uitwijzen of dit onvermijdelijk is.

In onderstaande tabel is de beoordeling op deze aspecten van de varianten 1 tot en met 5 weergegeven.

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
Verkeersveiligheid fietsverkeer	-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 varianten	0	-3	-1	-2	-3
Totaal	-1	-3	+1	+1	0

(waarbij -3 is gebruikt voor de duurste varianten en -2 oplopend tot +2 voor een significante verslechtering oplopend tot een significante verbetering). Voor een nadere toelichting op deze beoordeling wordt verwezen naar de bijlage bij dit advies.

Bij de verdere uitwerking van variant 4 zijn verspreid over het wegvak twee verkeersdrempels en een voetgangersoversteekplaats opgenomen. Vrijliggende fietspaden zullen namelijk tot gevolg hebben dat het autoverkeer gemiddeld gezien sneller zal gaan rijden. De locatie van de voetgangersoversteekplaats is gelijk aan de locatie van de tijdelijke oversteekplaats. De drempels worden bij deze zebra aangelegd en ter hoogte van de OSG.

Ruimtelijke inpassing & bestemmingsplan

Andere belangrijke argumenten zijn de ruimtelijke inpassing van de fietspaden en het bestemmingsplan.

Variant 4 is relatief eenvoudig in te passen in de aansluitende wegvakken. Daarnaast blijft variant 4 binnen de huidige bestemmingsplangrenzen waardoor er geen tijdrovende bestemmingsplanprocedure gevoerd hoeft te worden.

Kruising Emmalaan - Haffelderweg

BONO Traffics heeft geadviseerd de overstekende fietsers van en naar de Haffelderweg voorrang te geven op het verkeer op de Emmalaan. De fietsersbond ondersteunt dit advies. Het college adviseert dit advies niet over te nemen. De ervaring leert dat dit op deze specifieke locatie te gevaarlijk is. Enerzijds omdat dit een uitzonderingssituatie op de ring van Den Burg en zelfs een vrij unieke situatie op Texel zou zijn en daarmee

een onverwachte en dus risicovolle situatie. Anderzijds omdat de fietsers met een voor deze locatie te hoge snelheid zullen oversteken. In 2021 is deze situatie een korte periode getest en hieruit is duidelijk gebleken dat deze situatie ongewenst is. Bij de nadere uitwerking wordt wel een opstelplaats voor fietsers halverwege de oversteek gerealiseerd.

Alternatieven

De voorgestelde tijdelijke maatregelen kunnen ook in definitieve vorm worden aangelegd (variant 6). Daarmee worden er dus geen vrijliggende fietspaden gerealiseerd maar wordt de Emmalaan op een aantal belangrijke punten verkeersveiliger gemaakt. Het is mogelijk om bij die keuze ook de oversteek met de Haffelderweg te voorzien van een bredere middenberm zodat fietsers daar veiliger kunnen oversteken. De kosten van dit alternatief bedragen € 180.000,- exclusief BTW maar inclusief de tot nu toe gemaakte kosten voor aanvullende maatregelen.

Consequenties van het advies

De kosten voor de realisatie van variant 4 en het realiseren van de tijdelijke maatregelen zijn geraamd op € 724.000,- excl. BTW, waarbij rekening is gehouden met een indexering in de bouwkosten vanaf augustus 2022 van 7%. Daarnaast zijn er in de periode na realisatie van de huidige Emmalaan tot en met heden diverse uitgaven gedaan voor maatregelen en onderzoeken naar de Emmalaan, voor een bedrag van -afgerond- € 66.000,- excl. BTW. De totale kosten bedragen dan € 790.000,- excl. BTW.

N.B. in de onderzoekspresentatie van BONO Traffics zijn hogere bedragen genoemd. Nadere uitwerking van variant 4 heeft uitgewezen dat de raming van BONO Traffics ongeveer 10% te hoog is. De verwachting is dat dit ook voor de andere varianten geldt.

Instandhoudingsclausule subsidie provincie 'Kleine Infrastructuur Noord-Holland'

In 2018 en in 2021 heeft de provincie een subsidie toegekend voor de gehele herinrichting van de Emmalaan. De subsidie bedraagt totaal € 456.469. In de voorwaarden van de subsidie staat dat het project of resultaat van het project, in dit geval de herinrichting van de Emmalaan, voor 10 jaar in stand gehouden moet worden. Het is op dit moment niet duidelijk of de aanpassing van het wegprofiel van de Emmalaan enig financieel gevolg heeft. De gemeente is hierover met de provincie in gesprek. Wanneer de keuze voor een variant is gemaakt, kunnen deze gesprekken afgerond worden. In de kostenraming is hier dan ook nog geen rekening mee gehouden.

- Financieel**

Kosten			
Incidenteel	Voor het jaar 2022 en 2023	€ 790.000,-	

Dekking			
Geen dekking *	☒ Begroting 2023	☐ Halfjaarrapportage	☐ Jaarrekening

- In afwijking van de financiële verordening wordt de afschrijvingstermijn 40 jaar.

Aanleiding / Voorgeschiedenis / Eerdere besluiten

In 2020 en 2021 is de Emmalaan heringericht als onderdeel van de herstructurering van Den Burg Zuid. De komst van met name de Skool heeft geleid tot het afwaarderen van de maximaal toegestane snelheid tot 30 km per uur op een gedeelte van de Emmalaan. De gekozen inrichting van een deel van de Emmalaan heeft op 15 december 2021 geleid tot een raadsbesluit waarin het college is opgedragen vrijliggende fietspaden te realiseren.

(Concept / Voorgenomen)

Raadsbesluit

Herinrichting Emmalaan Den Burg

Doelenboom

Programma	8	Goed wonen, goede bereikbaarheid
Maatschappelijk doel	8.1	Gemeentelijke infrastructuur beheren en mobiliteit reguleren
Beleidsdoel	8.1.3	Mobiliteit reguleren
Operationeel doel	8.1.3.1	Verkeer en bevorderen veiligheid reguleren

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Overwegende

- de resultaten van het alternatievenonderzoek door BonoTraffic
- het voorstel van het college en de daarbij horende overweging

Besluit

1. Akkoord te gaan met de nadere uitwerking en realisatie van variant 4 uit de variantenstudie die door BonoTraffic is opgesteld.
2. Het benodigde krediet van € 790.000,- exclusief BTW en exclusief de mogelijke verlaging van de eerder door de provincie toegezegde subsidie beschikbaar te stellen (N.B. dit is inclusief de kosten die na de oplevering van de huidige Emmalaan zijn gemaakt).
3. De structurele lasten, ten bedrage van € 39.500,-, in 2023 eenmalig ten laste van de algemene reserve te brengen en vanaf 2024 mee te nemen in de begroting.

Ondertekening

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 26-10-2022,

De griffier,

De voorzitter,

Zaaknummer 3084601

Bijlagen

1. onderzoekspresentatie BonoTraffic
d.d. 07-03-2022
2. nadere uitwerking variant 4