

Onderwerp: kruising Laanweg, Duinweg, Sportlaan – Schoorl

Auteur: Jos Bekkers

Datum: 28-9-2020

1. Inleiding

Het centrumgebied van Schoorl wordt opnieuw ingericht. Onderdeel van deze herinrichting is het verkeersluwe maken van de kruising Duinvoetweg / Laanweg / Duinweg / Herenweg en als gevolg daarvan het afbuigen van de doorgaande richting op de kruising Sportlaan / Laanweg.

Door de gemeenteraad is een motie en een amendement aangenomen waarin wordt gevraagd om het (doorgaande) fietsverkeer vanuit de richting van de N9 richting het Klimduin op het fietspad langs de Laanweg in de voorrang af te wikkelen. In het ontwerp van de kruising wordt deze stroom fietsers uit de voorrang over de Sportlaan geleid. In het fietsbeleidsplan is er vanwege de verkeersveiligheid voor gekozen om in dergelijke situaties fietsers niet in de voorrang te laten oversteken.

Om te onderzoeken of fietsverkeer in de voorrang op een veilige manier de kruising kan oversteken is aan bureau Goudappel Coffeng gevraagd om hiervoor een oplossing te uit te werken.

2. Beoordeling huidige situatie

Door het adviesbureau is ook een beoordeling gemaakt van het huidige ontwerp waarbij de fietsers geen voorrang hebben (het oorspronkelijke ontwerp) en een iets aangepast ontwerp met in de voorrang conform de motie en het amendement.



In paragraaf 4 (afweging) zijn beide varianten meegenomen (plan en fietsvoorrang) in de beoordeling.

Uit een beoordeling van deze twee oplossingen blijkt dat het binnen het huidige ontwerp niet goed mogelijk is om fietsers op een verkeersveilige manier in de voorrang de kruising te

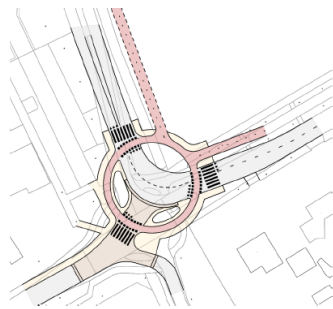
laten oversteken. De planvariant (fietsers uit de voorrang) is realiseerbaar maar er zijn wel aanpassingen noodzakelijk om de snelheid uit het recht doorgaande verkeer te halen. Daarbij is uitgegaan van door het fietsberaad¹ opgestelde aanbevelingen. Het grootste probleem is dat automobilisten onvoldoende zicht hebben op fietsverkeer waaraan voorrang zou moeten worden verleend en dat daardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.

3. Oplossingsrichtingen

Om te voldoen aan de motie van de raad is een aantal alternatieve mogelijkheden verkend waarbij fietsverkeer in de voorrang over de kruising kan worden afgewikkeld zonder dat de verkeersveiligheid (te veel) in het geding komt.²

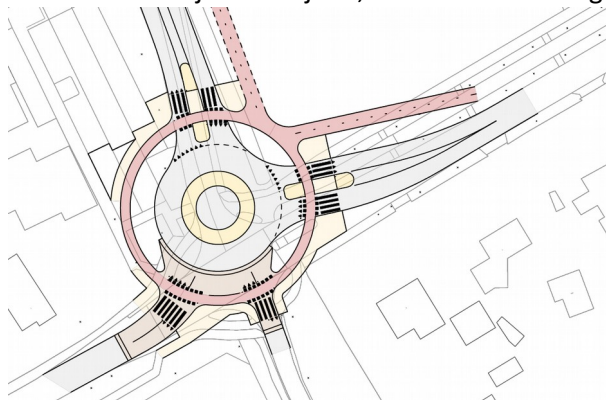
- Fietsrotonde

Voor fietsers wordt een rotonde om de kruising heen aangelegd waardoor fietsers in de voorrang kunnen worden afgewikkeld. Door de fietsrotonde te combineren met (extra) snelheid remmende maatregelen kan de verkeersveiligheid voor fietsers worden verbeterd.



- Minirotonde

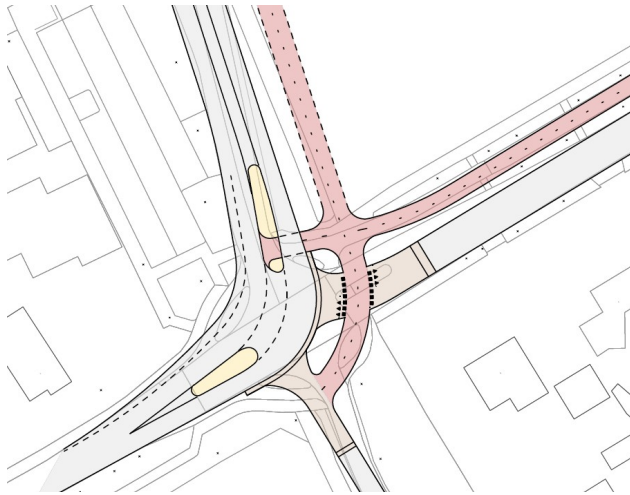
De kruising wordt vorm gegeven als een minirotonde waardoor fietsers in de voorrang, conform landelijke richtlijnen, kunnen worden afgewikkeld.



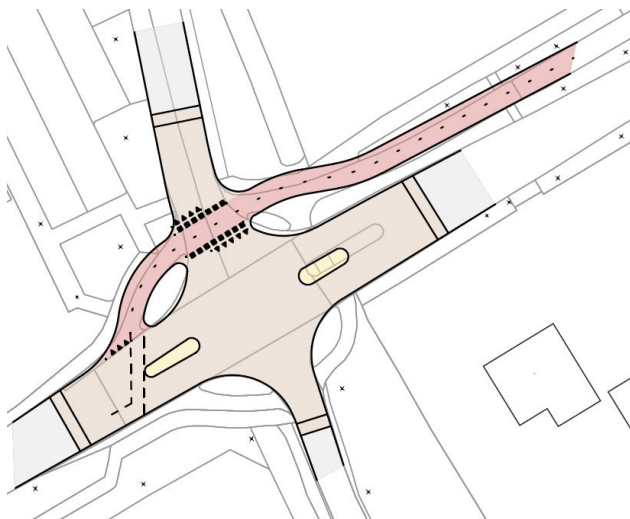
¹ Het Fietsberaad is het kenniscentrum voor fietsbeleid in 2001 opgericht met als doelstelling de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis voor fietsbeleid. Het fietsberaad maakt deel uit van het CROW; het CROW is een landelijk kennisinstituut op het gebied van infrastructuur en verkeer

² Op de afbeeldingen is al rekening gehouden met een aan te leggen fietspad in twee richtingen aan de oostzijde van de Sportlaan. Deze is in het fietsbeleidsplan opgenomen als een te realiseren verbinding. Momenteel wordt onderzocht of deze kan worden aangelegd in combinatie met het plan "Buitenduin".

- Voorrang van west naar noord (alt. 3 voorrang west – noord)
In deze oplossing wordt de doorgaande richting van de Sportlaan naar de Laanweg in de richting van de Duinvoetweg en omgekeerd. In deze variant komen de fietsers in de richting van Schoorldam in de voorrang maar fietsers in de richting van het Klimduin niet.



- Optimalisatie huidig ontwerp (alternatief 4 gelijkwaardig)
In deze variant worden fietsers voor de kruising naar de noordzijde van de kruising geleid en kunnen in de voorrang worden afgewikkeld. Door de kruising op een plateau te leggen is het mogelijk om de fietsoversteek in de voorrang te plaatsen.



4. Afweging

In onderstaande tabel is door Goudappel een afweging gemaakt tussen de verschillende varianten waarbij in het overzicht de huidige planvariant en fietsers in de voorrang, zoals eerder aangegeven, ook zijn mee genomen (plan en fiets voorrang).

plan	fiets voorrang	alt. fietsrotond	1 alt2.	alt. minirotond	3 alt. voorrang	4 gelijkwaardig
------	-------------------	---------------------	---------	--------------------	--------------------	--------------------

	g e e g west naar g noord					
verkeersveiligheid	+	--	+	++	0	-
fietscomfort	--	+	++	++	+	+
omleiden autoverkeer	+	+	0	0	-	-
ruimtebeslag	+	+	-	--	+	++

De bedoeling van de reconstructie van de kruising is om (doorgaand) autoverkeer zoveel mogelijk richting de N9 te sturen en niet via de Duinweg richting Bergen (criterium omleiden autoverkeer). Dit om het centrumgebied van Schoorl inclusief de kruising van de Laanweg / Duinweg / Herenweg / Duinvoetweg te ontlasten.

De varianten “alt. 3 voorrang west – noord” en “alt. 4 gelijkwaardig” voldoen hier niet aan omdat in deze varianten het autoverkeer niet wordt weggeleid van het centrum van Schoorl. Bij “Alt. 4 gelijkwaardig “ verschilt ook de voorrangssituatie voor autoverkeer op de Sportlaan waardoor onduidelijke – en gevaarlijke verkeerssituaties kunnen ontstaan.

De “planvariant” scoort slecht op fietscomfort en goed op verkeersveiligheid. Daarbij is uitgegaan van een geoptimaliseerde oversteek voor fietsverkeer waardoor fietsverkeer niet direct rechtdoor, zonder snelheid te minderen, de Sportlaan kan oversteken. De variant “fiets in de voorrang” is erg verkeersonveilig; de reden waarom in het fietsbeleidsplan ervoor is gekozen om in dergelijke situaties fietsers niet in de voorrang te zetten en te accepteren dat dat ten koste gaat van het fietscomfort.

“Alt 2 minirotonde” geeft op inhoudelijke gronden de beste resultaten en voldoet aan de uitgangspunten van de herinrichting van Schoorl en aan de wens van de raad. Het nadeel is wel dat dit een ingrijpende oplossing is met grote gevolgen voor de (omgeving van de) aansluiting. Voor de minirotonde is ook erg veel extra ruimte noodzakelijk. Als deze moet worden gerealiseerd, moet extra grond moet worden verworven (160 m2), moeten enkele bomen moeten worden gekapt en gaan er 9 parkeerplaatsen op het parkeerterrein aan de Sportlaan verloren. De extra kosten voor deze oplossing worden geschat op ongeveer € 250.000 euro.)

“Alt. 1 fietsrotonde” is een betrekkelijk nieuwe oplossing en zowel op het gebied van verkeersveiligheid als comfort een goede oplossing. Voor zover bekend zijn er echter slechts twee werkende voorbeelden (Zwolle en Groningen) op binnenstedelijke kruisingen. Deze functioneren daar goed maar het is onzeker of deze oplossing ook op deze kruising voldoende verkeersveilig is. Er zijn ook gemeenten die een fietsrotonde wel hebben overwogen maar waar deze uiteindelijk niet is aangelegd omdat men vreesde dat deze oplossing onvoldoende zou functioneren. De meerkosten voor deze oplossing bedragen ongeveer € 50.000 euro en het is niet noodzakelijk om extra grond te verwerven. In bijlage 2 en 3 zijn beide oplossingen ingetekend.

Om te voldoen aan de wensen van de raad en ook de uitgangspunten van de herinrichting van het centrumgebied van Schoorl in stand te houden, is de fietsrotonde de best haalbare optie. De daarbij behorende extra kosten (ongeveer € 50.000,00) en de (kleine) kans dat de

oplossing niet functioneert en er dan alsnog een andere oplossing voor de kruising moet worden gevonden, moet daarbij worden geaccepteerd. Omdat het nog geen bewezen oplossing is, zal deze wel gemonitord en geëvalueerd moeten worden.

Als de extra kosten en het boven aangegeven risico niet worden geaccepteerd, is fietsers uit de voorrang afwickelen, conform het geoptimaliseerde oorspronkelijke ontwerp, een alternatief. Nadeel is dan wel dat niet aan de motie en het amendement van de raad wordt voldaan.

Bijlage 1; samenvatting

Project: Centrumplan Schoorl							
Datum: 1-9-2020							
Betreeft: Afweging fietsers in de voorrang kruising Laanweg-Sportlaan							
Alternatief		Beeldkwaliteit passend Duindorp Schoorl	Verkeersveiligheid	Fietscomfort	Omleiden autoverkeer	Ruimtebeslag	Financieel
1	Fietsrotonde	Minder massaal dan minirotonde, heeft wel een meer stedelijk effect.	Snelheid autoverkeer wordt vermindert. Wolphert van Brederodeweg sluit aan op Laanweg-west en niet op kruising, waardoor het overzichtelijker wordt. Het zicht voor de fietsers is verbeterd. Door de toevoeging van de zebra vallen de oversteekpunten meer op	Is duidelijk en herkenbaar. Fietsers van Wolphert van Brederodeweg kan nog aansluiten op de fietsrotonde met aftakking fietspad	De richting Laanweg-west heeft geen voorrang en sluit aan met een inritconstructie, waardoor deze route minder voor de hand ligt	Hiervoor wordt 1 boom gekapt. Ruimtebeslag blijft beperkt.	Relatief kleine hoeveelheid extra kosten
2	Mini rotonde	Tamelijk stedelijke uitstraling	Snelheid autoverkeer is gegarandeerd laag. De oversteek zijn haaks. Laanweg-west en Wolphert van Brederodeweg hebben geen voorrang op rotonde. Het zicht voor draaiend vrachtverkeer op kruisend fietsverkeer is een	Fietsers moeten wel iets meer omrijden dan bij de fietsrotonde, maar dit is niet veel.	De richting Laanweg-west heeft geen voorrang en Wolphert van Brederodeweg sluit aan met een inritconstructie, waardoor deze route minder voor de hand ligt	Deze oplossing gaat ten koste van 9 parkeerplaatsen en er dienen 7 bomen te worden gekapt. Tevens dient er nog zo'n 160 m2 grond aangekocht te worden van Stichting Jelgersma van der Hoop. Het ruimtebeslag is groot.	Deze oplossing is wel aanmerkelijk duurder, zeker als de grond nog aangekocht moet worden en de vervallen parkeerplaatsen nog elders gecompenseerd moeten worden. Tevens dienen er nog kabels en leidingen te worden
3	Omdraaien voorrangrichting	past in de uitstraling van het dorp	oversteek Sportlaan uit de voorrang.	de afwikkeling van fietsverkeer vanaf de N9 richting klimduin is onduidelijk	de hoofdrichting van het autoverkeer komt niet overeen met de uitgangspunten van het	Ruimtebeslag is minimaal.	
4	Gelijkwaardig plateau	Heeft een dorps karakter dat past bij de visie	Door de aanleg van een gelijkwaardig kruispunt op een verhoogd plateau wordt de snelheid van het autoverkeer verlaagd. De fietsers hebben wel voorrang bij het kruisen van de Sportlaan als ze de Laanweg rechtdoor rijden, maar niet bij het kruisen van de Laanweg. De voorrangregeling van auto's is niet gelijk aan de voorrangregeling voor fietsers waardoor		autoverkeer wordt niet van het centrum van Schoorl weggeleid	Ruimtebeslag is minimaal.	Niet kostenverhogend, misschien zelfs kostenverlagend.

Bijlage 2; ruimtebeslag mini rotonde

Bijlage 3; ruimtebeslag fietsrotonde

