

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Huidige situatie	5
3. Aandachtspunten:	8
a) Ronde 'Franschman'	10
b) Aansluiting Buerweg	12
c) Slotrampweg en Jachtpad	14
d) Mosselenbuurt en Sparrenlaan	17
e) Komlaan en Hoflaan	22
4. Oversteekbaarheid Eeuwigelaan	25
5. Alternatieve fietsroute Buerweg	26
6. Samenvatting en conclusie	29
Colofon	31

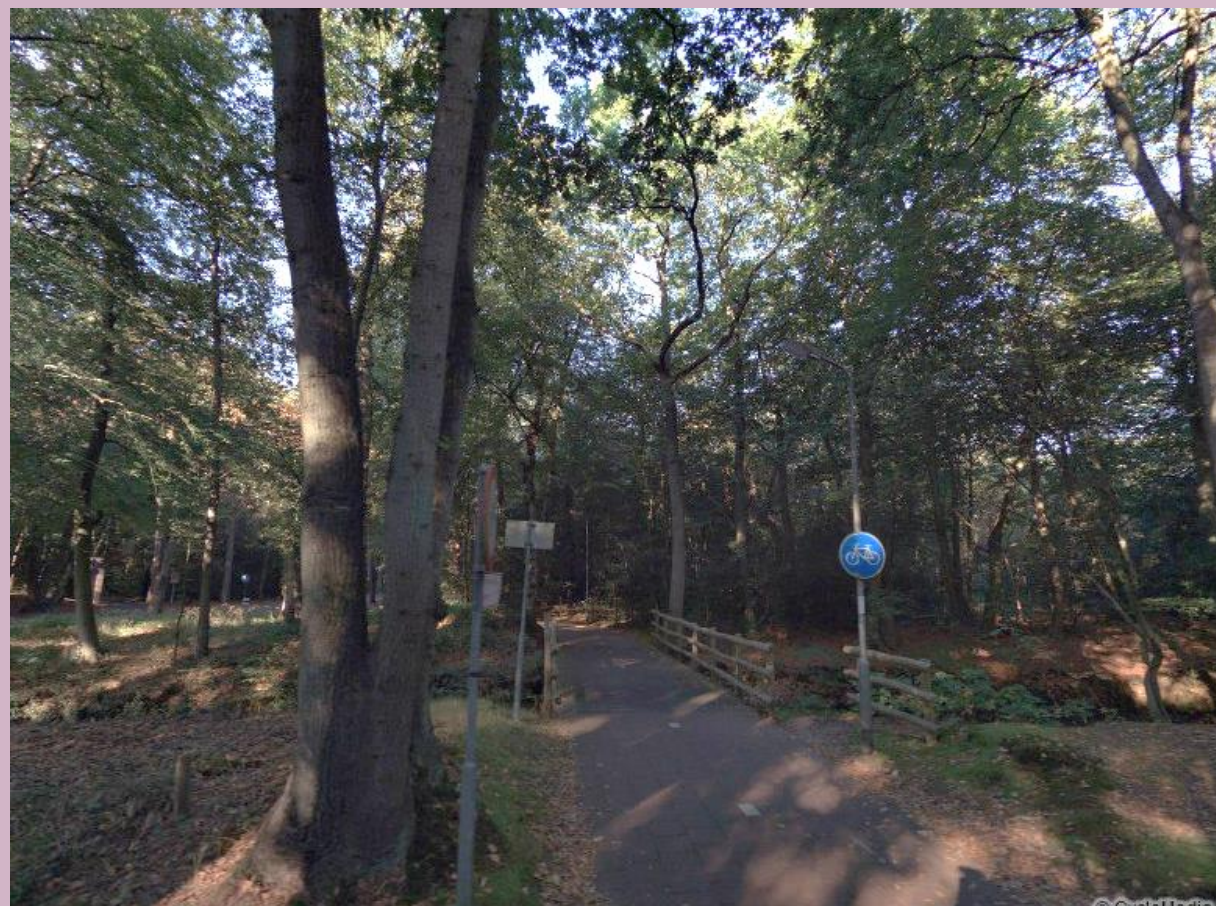
1. Inleiding

Aanleiding

Het tweerichtingsfietspad aan de noordzijde van de Eeuwigelaan in Bergen Binnen is onderdeel van het hoofdfietsnetwerk in Bergen. Het vormt een belangrijke schakel tussen Bergen, Bergen aan Zee en Egmond aan den Hoef. Op zonnige dagen fietsen er bijna 2.500 fietsers per dag.

De afmetingen van het fietspad voldoen niet aan het gemeentelijk beleid en de CROW-richtlijnen. Vanwege het grote aantal fietsers wil de BUCH de mogelijkheid onderzoeken om aan de zuidzijde van de Eeuwigelaan een éénrichtingsfietspad aan te leggen en het fietspad aan de noordzijde aan te passen naar een éénrichtingsfietspad.

In deze rapportage verkennen wij de mogelijke knelpunten die dit oplevert en geven we aan wat de gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid.



Fietsbeleid en bestuurlijke context

In het dikgedrukt is weergegeven hoe het nieuwe fietspad langs de Eeuwigelaan moet bijdragen aan de hoofddoelstelling van het Fietsbeleidsplan: *“Stimuleren van het fietsgebruik voor alle leeftijden en verbeteren van de positie van de fietser. Dit geldt zowel voor onze bewoners als voor de bezoekers van onze gemeente.”*

Door:

- **het realiseren van samenhangende en directe routes;**
- **het oplossen van fietsonveilige situaties;**
- **het realiseren van comfortabele en aantrekkelijke routes;**
- **het completeren en verbeteren van het recreatieve fietsnetwerk;**
- **het realiseren van veilige schoolroutes;**
- het bieden van voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen;
- het stimuleren en faciliteren van verkeerseducatie.

Er zijn twee moties en een amendement ingediend die te maken hebben met (het onderzoek naar) een nieuw fietspad langs de Eeuwigelaan.

In 2012 is het college bij het vaststellen van de programmabegroting voor 2013 via een motie opgedragen een variant te onderzoeken waarbij een gescheiden fietspad aan weerszijden van de Eeuwigelaan wordt gerealiseerd.

In 2016 is er een amendement ingediend bij het Programma van Eisen voor de Eeuwigelaan. Hierin wordt om meer inzicht gevraagd in de verkeersveiligheid van overstekende fietsers en waar de oversteekplaatsen komen.

Het college wordt via een motie in 2017 opgedragen om te onderzoeken of het éénrichtingsfietspad aan de zuidzijde kan worden beperkt tot het gedeelte tussen de Buerweg en Mosselenbuurt waarbij het kruispunt met de Mosselenbuurt het belangrijkste oversteekpunt wordt en het tweerichtingsfietspad aan de noordzijde tussen de Mosselenbuurt en Komlaan na verbreding blijft gehandhaafd.

2. Huidige situatie

In dit hoofdstuk beschrijven wij de huidige situatie op basis van de inrichting, verkeerstellingen en ongevallencijfers. Het hoofdstuk sluiten we af met uitgangspunten voor een nieuw fietspad.

Huidige inrichting

De Eeuwigelaan is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De maximaal toegestane snelheid is 50 km/uur. Fietsers rijden op het vrijliggend fietspad aan de noordzijde. Fiets en autoverkeer worden gescheiden door een brede (vaak begroeide) tussenberm. Het wegvak tussen de rotonde 'Franschman' en de Buerweg heeft aan beide zijden een tweerichtingsfietspad.

De Eeuwigelaan vormt een belangrijke ontsluitingsroute voor auto- en fietsverkeer tussen Bergen en de Zeeweg (richting Bergen aan Zee) en de Herenweg (richting Egmond aan den Hoef)

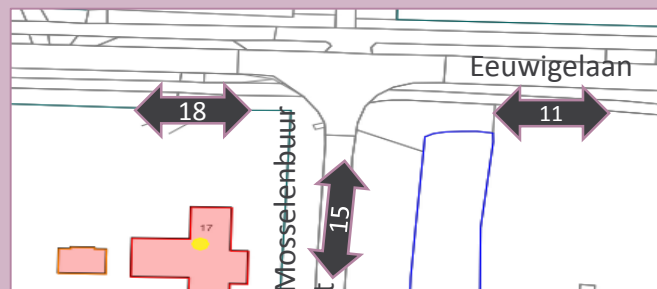
Het huidige fietspad aan de noordzijde is te smal voor een tweerichtingsfietspad. De minimale maat van 3,0 meter voor een tweerichtingsfietspad is op veel locaties moeilijk te realiseren zonder bomen te kappen.

Aantal fietsers

In 2015 zijn fietstellingen uitgevoerd op de Eeuwigelaan tussen het Jachtpad en de Slotrampweg. De rijrichting van de fietsers is onbekend, wij verdelen deze daarom gelijkmatig per rijrichting. Ook is niet bekend hoeveel fietsers er uit de zijwegen komen.

Op een gemiddelde werkdag in augustus fietsen er circa 1.100 fietsers over de Eeuwigelaan. In het weekend zijn dit er gemiddeld 1.500 per dag. Na de zomerperiode neemt het aantal fietsers snel af. In september fietsen er op een gemiddelde werkdag circa 530 fietsers. In het weekend zijn dit er bijna 800.

Er zijn echter grote verschillen per dag. Met name in de zomerperiode worden hoge intensiteiten gemeten tot bijna 2.500 fietsers per dag in augustus. De grootste drukte zit tussen 1.100 en 1.600 uur met intensiteiten van 200 tot 250 fietsers per uur. Dit komt neer op meer dan 2 fietsers per minuut per rijrichting. Met name bij grote groepen (wielrenners) en grote snelheidsverschillen (e-bike, wielrenners versus 'gewone' fietsers) zorgt dit voor onveilige situaties.



Aantal auto's

In september 2016 zijn op de Eeuwigelaan tussen de Mosselenbuurt en de rotonde 'Franschman' verkeerstellingen uitgevoerd. Gemiddeld rijden er ruim 4.000 motorvoertuigen per werkdag over de Eeuwigelaan: 2.000 in beide richtingen. Tijdens het drukste uur (tussen 14:00 en 16:00 uur) rijden er bijna 400 motorvoertuigen.

In het weekend is het aanzienlijk drukker met gemiddeld 5.500 motorvoertuigen per weekenddag evenredig verdeeld over beide richtingen. Tijdens het gemiddeld drukste uur (15:00 uur) rijden er bijna 650 motorvoertuigen.

Aantal voetgangers

Uit voetgangerstellingen op het kruispunt met de Mosselenbuurt in 2016 blijkt dat het aantal voetgangers op de Eeuwigelaan zeer gering is. In de afbeelding van het kruispunt zijn de aantallen voetgangers tijdens het drukste uur weergegeven.

Gezien het geringe aantal voetgangers is het verantwoord het voetpad te herinrichten naar een fietspad. Voetgangers kunnen gebruik maken van het fietspad.

Aantal ongevallen

Uit de ongevallendata op ViaStatistiek blijkt dat er tussen 2014 en 2016 ongevallen zijn gebeurd op de Eeuwigelaan. De ongevallen hebben met name betrekking op het autoverkeer en bromfietzers. In slechts 1 geval was er een fietser bij betrokken.

In de kaart hierboven zijn de locaties van de ongevallen weergegeven. Hieruit blijkt dat het kruispunt met de Komlaan / Hoflaan en het wegvak tussen de Mosselenbuurt en het Jachtpad gevaarlijk is. Over de toedracht van de ongevallen is niks bekend.

Bekend is dat de registratiegraad onder fietsers zeer laag is. Alleen ongevallen waarbij de politie betrokken is geweest zijn opgenomen in deze database. Van de overige ongevallen zijn geen gegevens bekend en ze zijn niet meegenomen in het onderzoek.

Conclusie

Op een drukke dag fietsen er tot 2.500 fietsers per dag. Tijdens het drukste uur zijn dit er 250: 2 fietsers per minuut per rijrichting die elkaar kruisen. Het ligt in de verwachting dat het aantal e-bikegebruikers blijft groeien waardoor de snelheidsverschillen zullen toenemen. Met name bij grote groepen fietsers en grote snelheidsverschillen neemt de kans op verkeersonveilige situaties toe.

Het fietspad is op de meeste locaties niet breder dan 2,70 meter en voldoet daarmee niet aan de gemeentelijke eisen voor een tweerichtingsfietspad. Het verbreden van het fietspad is op de meeste plaatsen alleen mogelijk als er bomen worden gekapt.

Door het herinrichten van het voetpad aan de zuidzijde van de Eeuwigelaan naar een eenrichtingsfietspad worden de rijrichtingen van fietsers gescheiden. Voetgangers kunnen en mogen veilig gebruikmaken van het fietspad.

Uitgangspunten ontwerp

- Eeuwigelaan is een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur.
- Aan beide zijden van de Eeuwigelaan komt een verplicht eenrichtingsfietspad tussen de rotonde 'Franschman' en het kruispunt met de Komlaan / Hoflaan.
- Het fietspad krijgt voorrang op de zijwegen.
- Bromfietsers maken gebruik van de rijbaan.
- Voetgangers maken gebruik van het fietspad.
- De functionele eisen voor het Hoofdfietsnetwerk in Bergen: de minimale breedte is 2,5 meter voor een eenrichtingsfietspad.
- Het nieuwe ontwerp moet de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer op de Eeuwigelaan verbeteren zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid voor andere modaliteiten.

3. Aandachtspunten

In voorgaand hoofdstuk zijn de uitgangspunten opgesteld voor de verdere verkenning. In dit hoofdstuk verkennen wij de mogelijke knelpunten bij een nieuwe inrichting die uitgaat van een eenrichtingsfietspad aan beide zijden tussen de rotonde en het kruispunt met de Komlaan / Hoflaan.

Oversteeklocaties

Doordat in de nieuwe situatie sprake is van éénrichtingsverkeer aan beide zijden van de Eeuwigelaan moeten (extra) oversteeklocaties voor fietsers en voetgangers worden gerealiseerd. Bij het bepalen van de oversteeklocaties is zoveel mogelijk gekeken naar bestaande kruispunten.

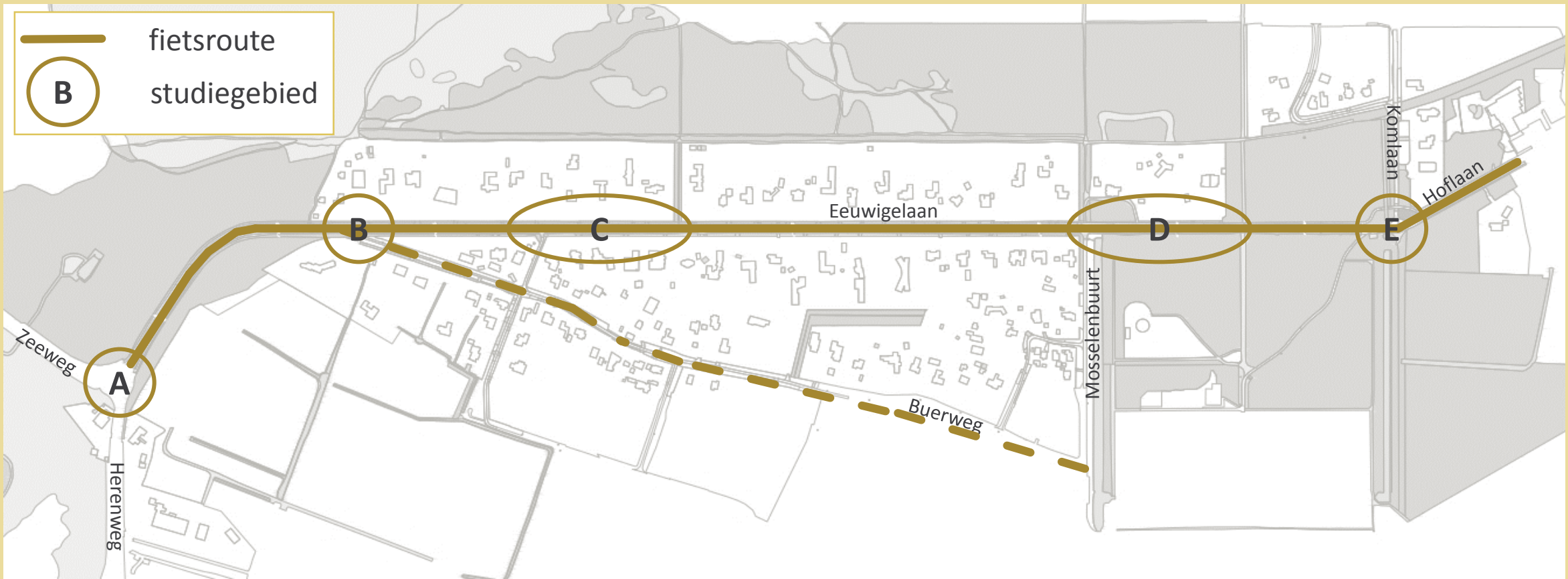
Deze oversteeklocaties vormen mogelijke knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid. Bij die locaties moet rekening worden gehouden met het verkeer vanuit de zijwegen, de Eeuwigelaan en voetgangers.

Per knelpunt schetsen wij de huidige situatie en de nieuwe situatie aan de hand van een schetsontwerp.

Op de route van de Eeuwigelaan zien wij de volgende aandachtspunten:

- a) Aansluiting met rotonde 'Franschman'
- b) Aansluiting Buerweg
- c) Slotrampweg en Jachtpad
- d) Mosselenbuurt en Sparrenlaan
- e) Aansluiting met Komlaan en Hoflaan

In de volgende sheets worden deze locaties achtereenvolgens beschreven en uitgewerkt. De aandachtspunten zijn voorzien van schetsmatige tekeningen van de nieuwe situatie.



A. Rotonde 'Franschman'

Situatie

De rotonde verbindt de Eeuwigelaan met de Zeeweg (N510) en Herenweg (N511). Het is een belangrijk knooppunt voor auto- en fietsverkeer van en naar Bergen, Bergen aan Zee en Egmond aan den Hoef.

Tussen de rotonde en de Buerweg ligt aan beide zijden van de Eeuwigelaan een tweerichtingsfietspad. De rotonde ligt net buiten de bebouwde kom. Dit betekent dat overstekende fietsers voorrang moeten verlenen aan het autoverkeer.

Het verplaatsen van de komgrens om zo fietsverkeer in de voorrang te krijgen is een te zware maatregel. In de huidige situatie is er sprake van een veilige oversteek.



Nieuwe situatie

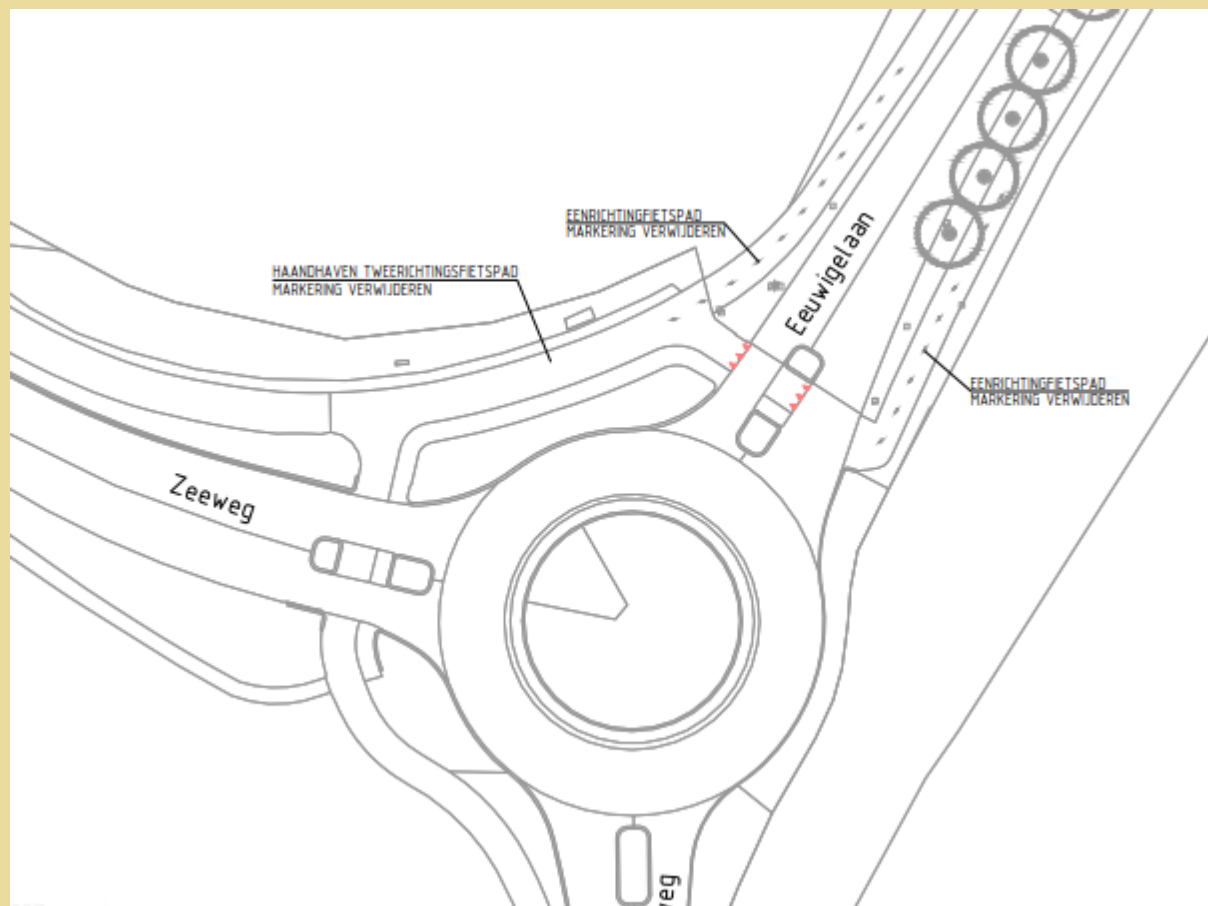
In de tekening hiernaast is de nieuwe verkeerssituatie weergegeven.

Fietsverkeer richting Bergen-centrum is vanaf nu verplicht om de Eeuwigelaan over te steken en vanaf daar zijn weg te vervolgen op het eenrichtingsfietspad. Het fietsverkeer richting de rotonde fietst in de nieuwe situatie alleen nog aan de noordzijde van de Eeuwigelaan.

Fietsers blijven, conform de landelijke richtlijnen, uit de voorrang (rotonde buiten de bebouwde kom).

In de nieuwe situatie is er geen sprake meer van tegemoetkomend verkeer op de (te smalle) fietspaden. Dit vermindert de kans op conflictsituaties en verbetert de verkeersveiligheid van de fietsers.

De situatie voor voetgangers blijft ongewijzigd. De benodigde aanpassingen beperken zich tot het aanpassen van de markering en bebording.



B. Aansluiting Buerweg

Situatie

Naast de Eeuwigelaan loopt de Buerweg, net als de Eeuwigelaan onderdeel van het Hoofdfietsnetwerk. In deze smalle straat is alleen bestemmings(auto)verkeer toegestaan.

Op de Buerweg rijden fietsers in twee richtingen.

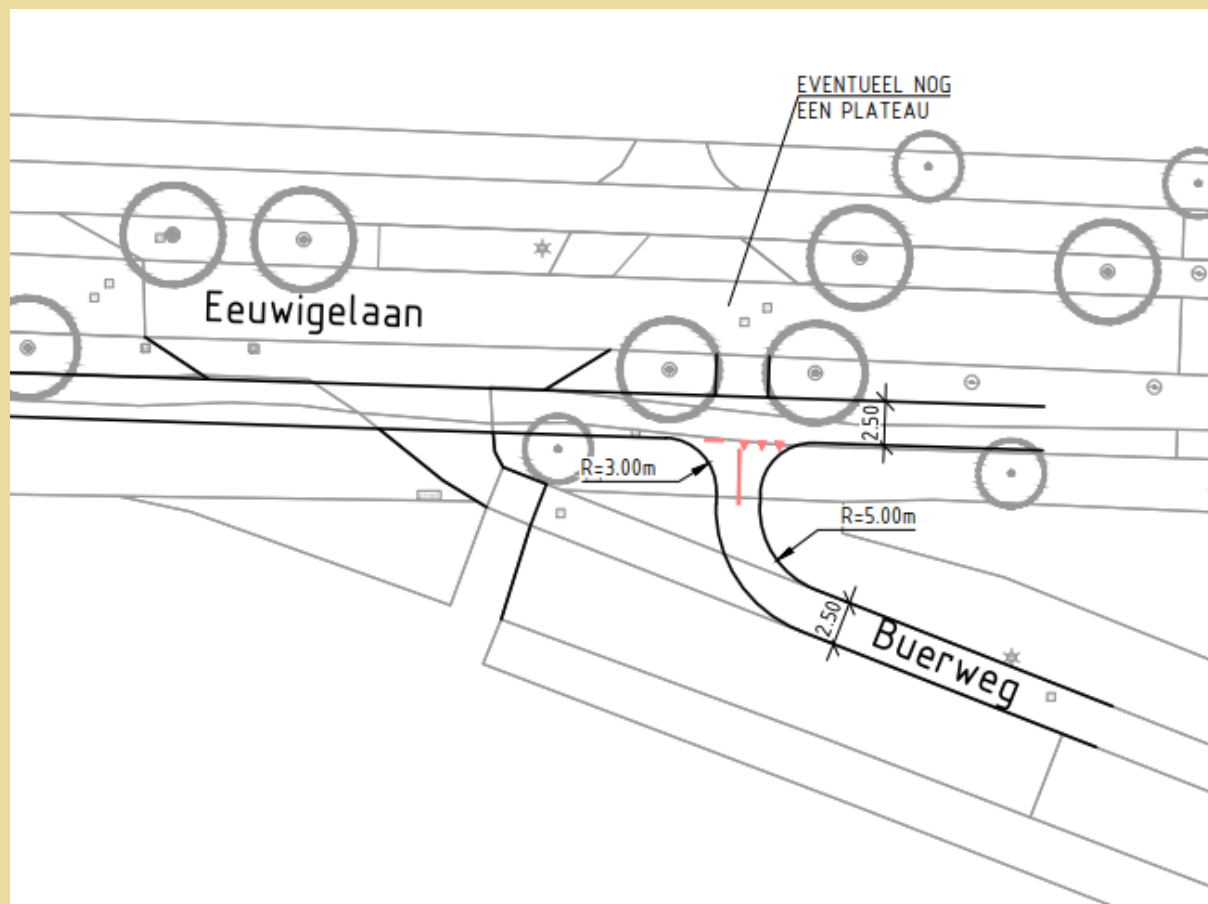
Aan de westzijde van de aansluiting van de Buerweg op de Eeuwigelaan liggen nu aan beide zijden van de Eeuwigelaan tweerichtingsfietspaden. Aan de oostzijde van deze aansluiting is er alleen sprake van een tweerichtingsfietspad aan de noordzijde.



In de schets hiernaast is de nieuwe situatie te zien.

De huidige aansluiting op het fietspad aan de zuidzijde van de Eeuwigelaan wordt door middel van groen afgesloten voor fietsverkeer. In plaats daarvan komt er een haakse aansluiting op het fietspad.

Fietsverkeer vanuit de Buerweg moet hier oversteken richting rotonde Franschman. Om die reden hebben wij de oversteekbaarheid van de Eeuwigelaan getoetst. Zie hiervoor pagina 25.



C. Slotrampweg en Jachtpad

Kruispunt Slotrampweg

De Slotrampweg is een zijweg die de Eeuwigelaan met de Buerweg verbindt. Autoverkeer (uitgezonderd bestemmingsverkeer) mag niet afslaan richting de Slotrampweg.

Fietsverkeer van en naar de Slotrampweg moet oversteken omdat alleen aan de noordzijde van de weg een fietspad ligt.



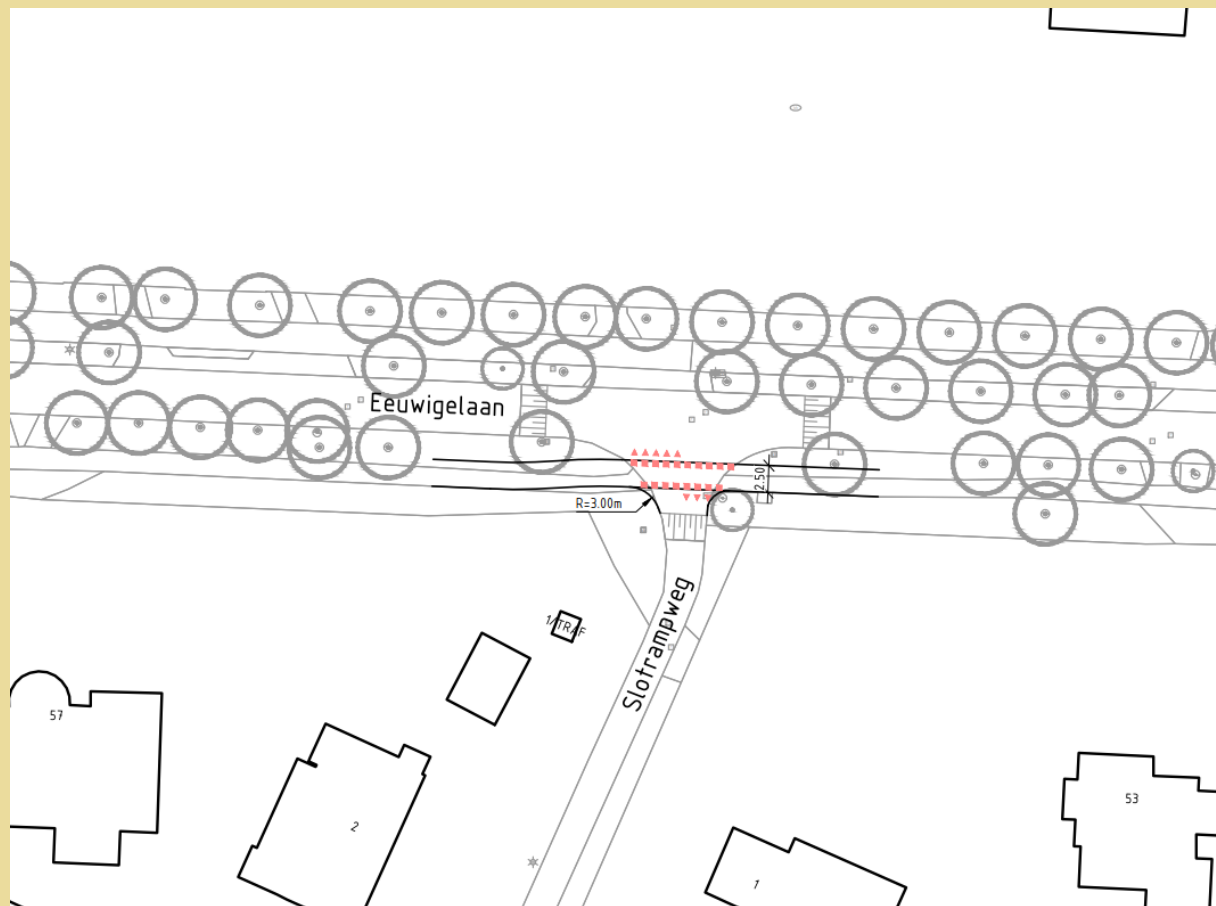
In de schets hiernaast is het kruispunt met de Slotrampweg te zien.

Doordat aan beide zijden van de Eeuwigelaan een eenrichtingsfietspad ligt, zullen hier fietsers oversteken. Om die reden hebben wij de oversteekbaarheid van de Eeuwigelaan getoetst. Zie hiervoor pagina 25.

Gezien de logica van fietsroutes zal het aantal overstekende fietsers lager zijn dan bij de Buerweg.

Het kruispunt is aangepast op twee onderdelen:

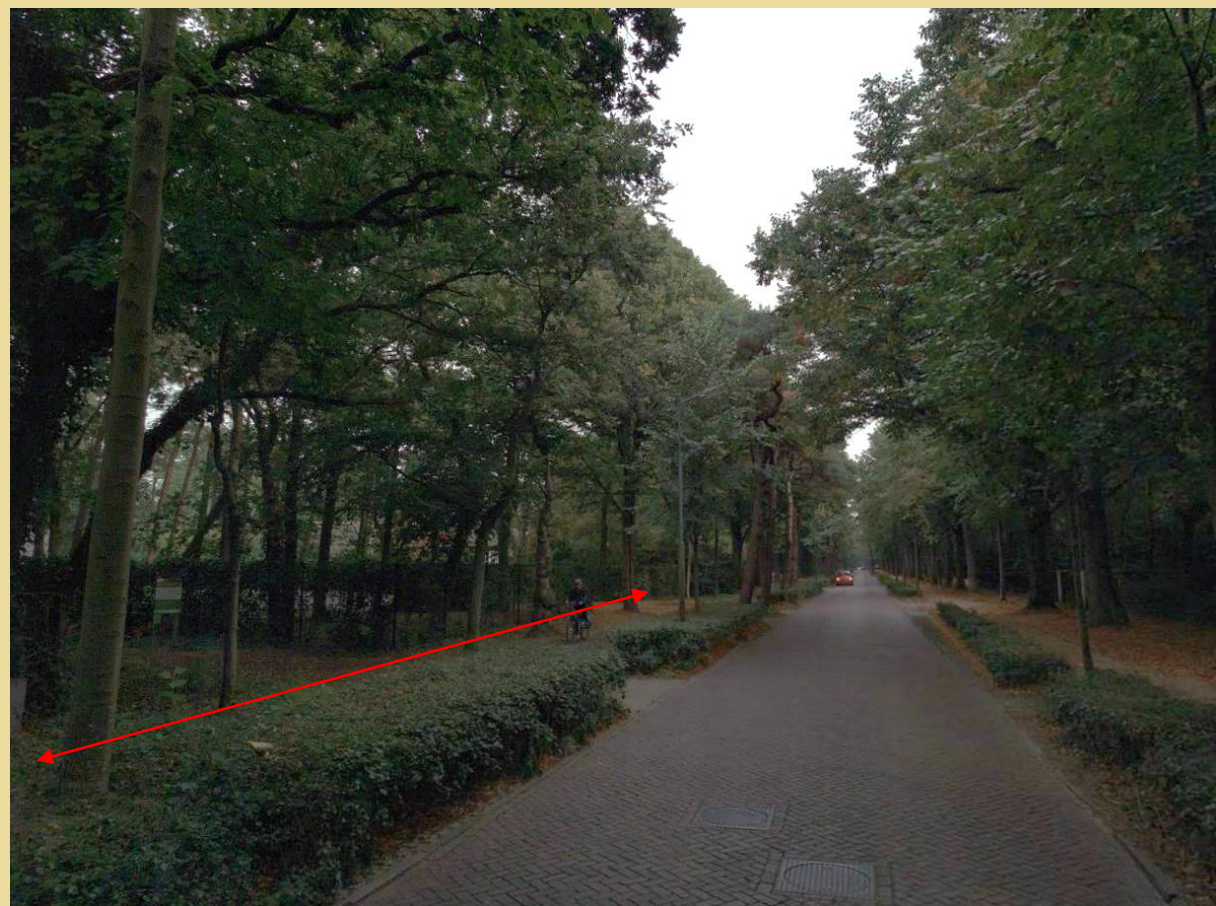
- Het voetpad aan de zuidzijde is nu een eenrichtingsfietspad met voorrang op de Slotrampweg
- Om het zicht vanuit de Slotrampweg te optimaliseren is het nieuwe fietspad zo dicht mogelijk tegen de rijbaan aangelegd



Jachtpad

Het Jachtpad verbindt de Eeuwigelaan met de Trambaan, Slangebaai en Kerkelaan. Het Jachtpad wordt alleen gebruikt door wandelaars en een eventuele fietser.

Fietsers richting Bergen-centrum moeten gebruik maken van het zuidelijke fietspad. Om die reden hebben wij de oversteekbaarheid van de Eeuwigelaan getoetst. Zie hiervoor pagina 25.



D. Mosselenbuurt en Sparrenlaan / schoolroute

Mosselenbuurt

Het kruispunt met de Mosselenbuurt is een veel gebruikt kruispunt door overstekende scholieren richting de schoolroute naar de Rondelaan.

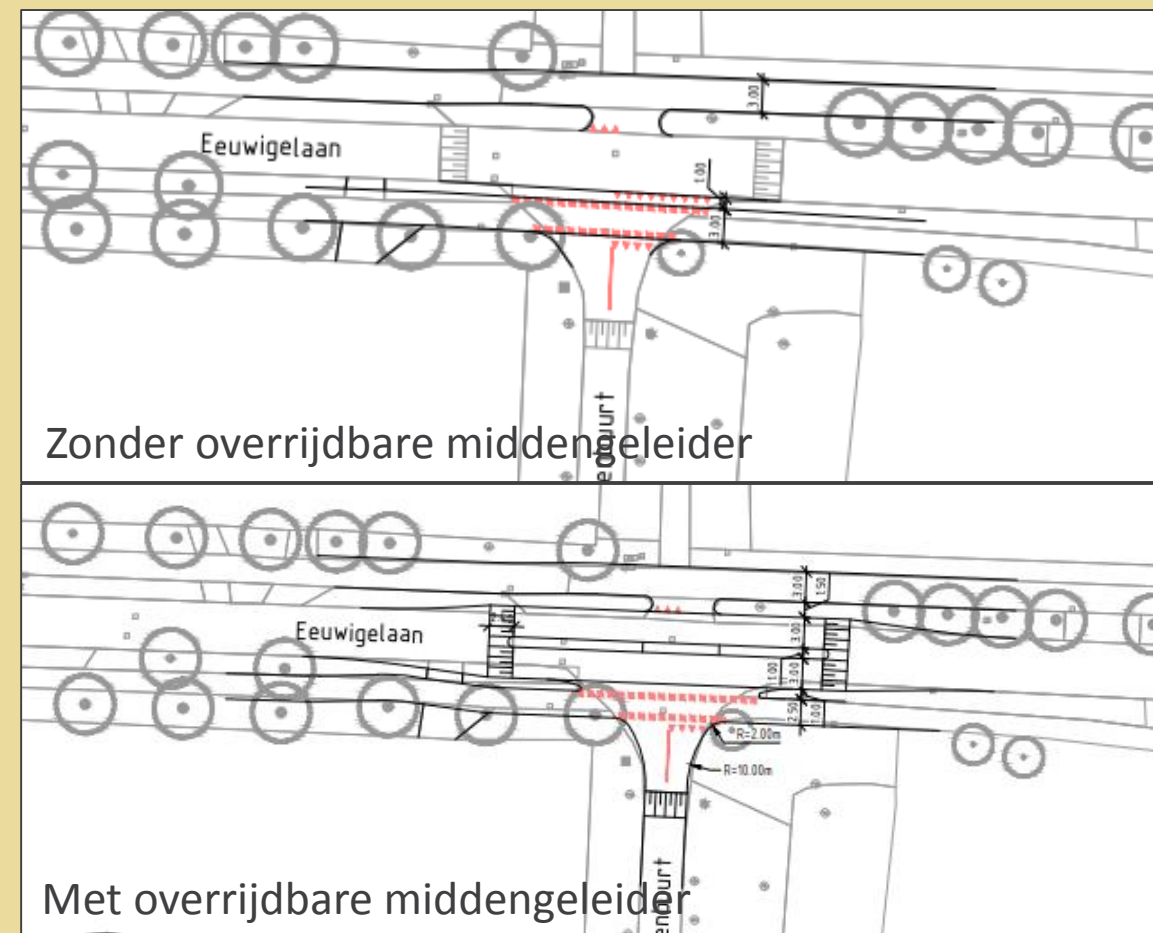


In de twee schetsen hiernaast is de nieuwe inrichting van het kruispunt met de Mosselenbuurt te zien: een variant met en een zonder overrijdbare middengeleider.

Ook met het nieuwe fietspad blijft het kruispunt een belangrijke oversteeklocatie voor scholieren. Om die reden hebben wij de oversteekbaarheid van de Eeuwigelaan getoetst. Zie hiervoor pagina 25. Hieruit blijkt dat de oversteekbaarheid goed is. Om die reden zijn aanvullende maatregelen niet nodig.

Desgewenst is het mogelijk op de plek een middengeleider aan te brengen van maximaal 1 meter breed. Deze zorgt ervoor dat de oversteekplaats beter herkenbaar is voor het autoverkeer.

Na de aanleg van het zuidelijke fietspad steken de schoolgaande fietsers over ter hoogte van de Sparrenlaan / schoolroute.



Sparrenlaan en schoolroute

De Sparrenlaan heeft een vergelijkbare functie als het Jachtpad. Vanwege schoolgaande kinderen zijn hier echter veel meer overstekers richting de schoolroute naar (o.a.) het BSG.

Door het nieuwe fietspad langs de Eeuwigelaan steken de fietsers niet meer over bij de Mosselenbuurt maar op deze locatie.

Om dit te faciliteren wordt op deze locatie een oversteekplaats gerealiseerd.

Op deze locatie zijn twee varianten mogelijk:

- Oversteek ter hoogte van de Sparrenlaan
- Oversteek ter hoogte van de schoolroute (circa 30 meter oostwaarts)

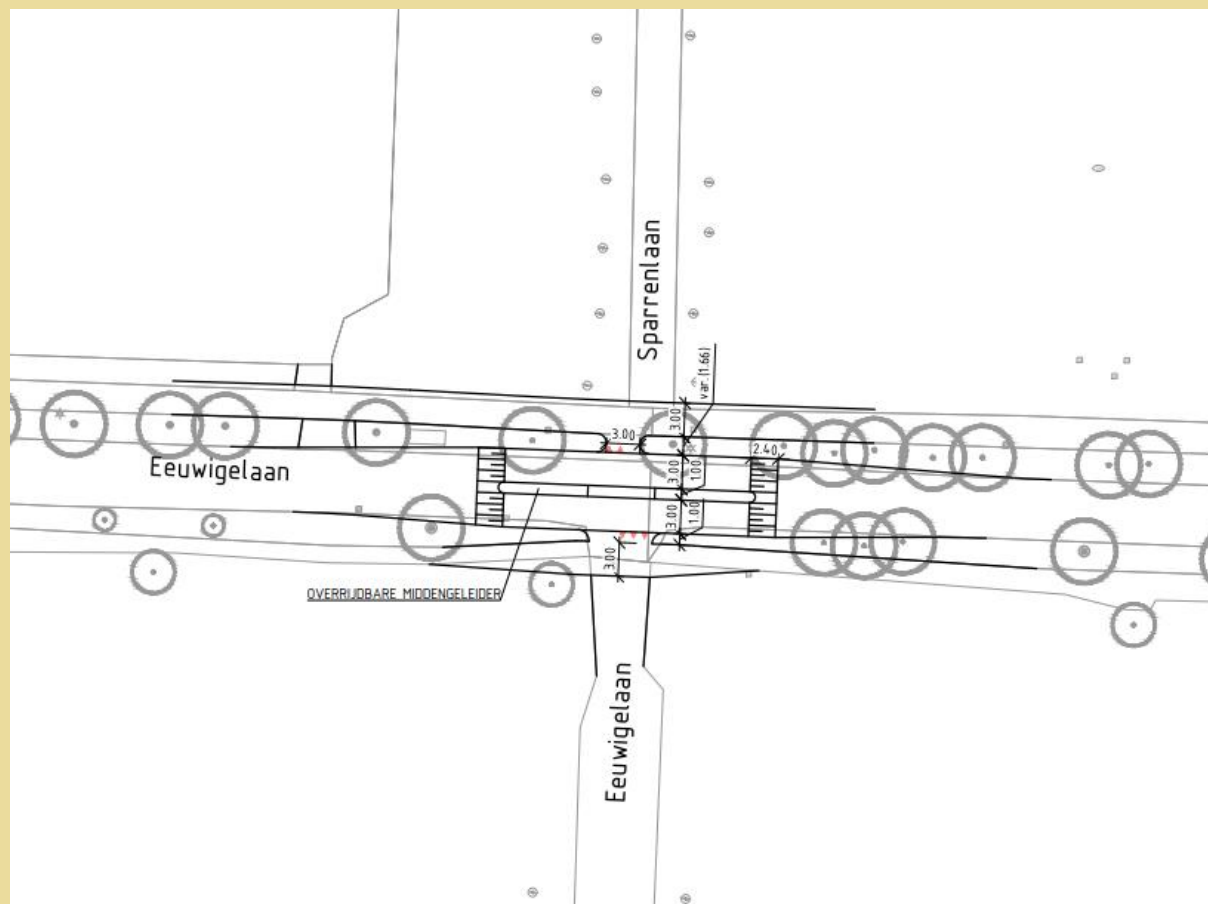


Oversteek Sparrenlaan

De Sparrenlaan verbindt het landgoed 't Oude Hof aan de zuidzijde met de Eeuwigelaan. Dit kruispunt wordt ook wel het 'Rondeel' genoemd. Een nog uit te voeren studie moet aantonen of historische kenmerken van het Rondeel in relatie tot het landgoed in het ontwerp kunnen worden meegenomen. In de schets hiernaast is nog geen rekening gehouden met historische kenmerken.

Indien voor deze oversteeklocatie wordt gekozen adviseren wij u om de mogelijkheid te onderzoeken de Sparrenlaan als fietsroute door te trekken tot en met de Kerklaan/Rondelaan.

De oversteek ter hoogte van de schoolroute komt in dit scenario te vervallen.



Oversteek schoolroute

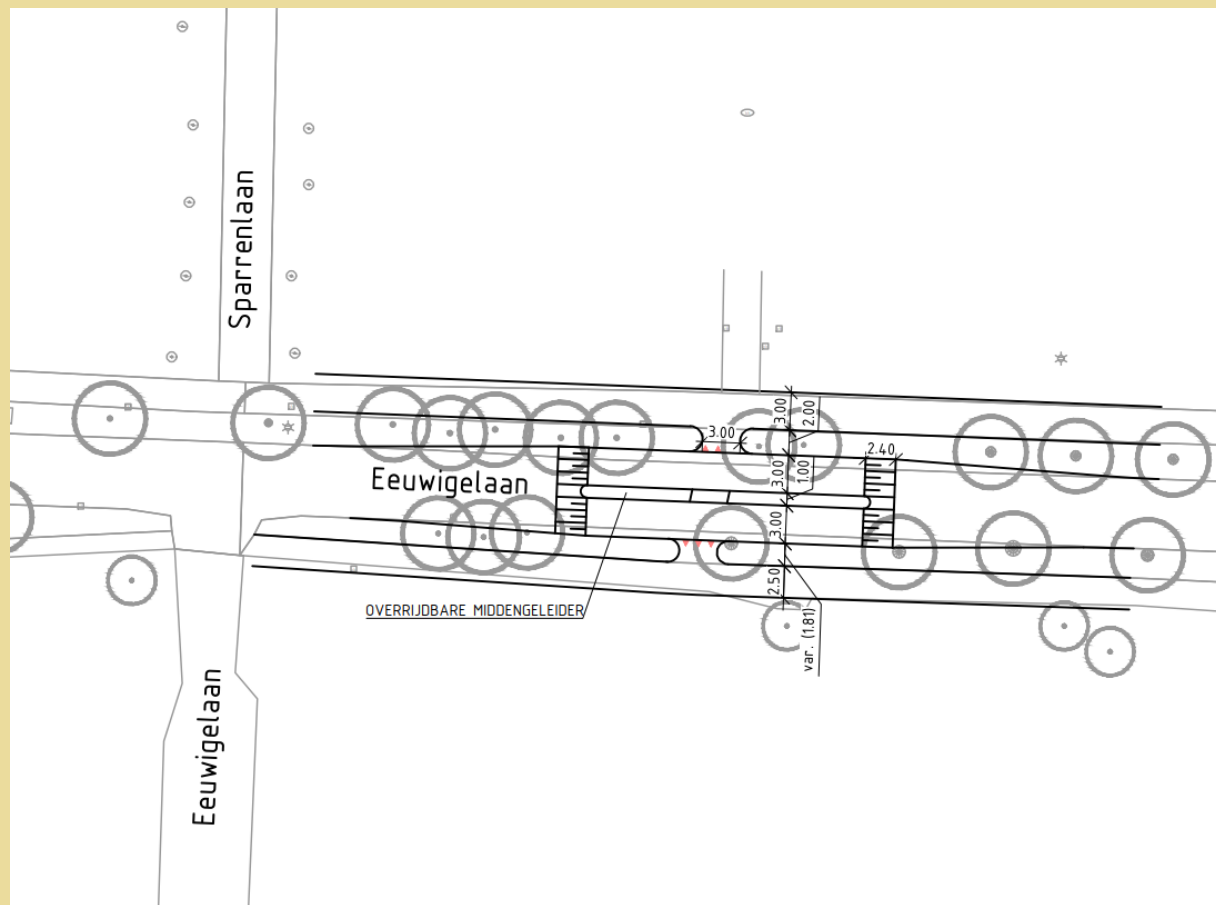
In de schets hiernaast is de nieuwe inrichting van de oversteekplaats ter hoogte van de schoolroute weergegeven.

Om te voorkomen dat scholieren tussen de Sparrenlaan tegen het fietsverkeer in gaan rijden wordt de oversteekplaats gerealiseerd ter hoogte van de schoolroute.

Er wordt gekozen voor een oversteekplaats met middengeleider en verkeersdrempel. Daarnaast wordt het autoverkeer gewaarschuwd dat het een oversteekplaats voor scholieren betreft.

Zie hiervoor pagina 25. Hieruit blijkt dat de oversteekbaarheid goed is. Om die reden zijn aanvullende maatregelen niet nodig.

De oversteek ter hoogte van de Sparrenlaan komt met dit scenario te vervallen.



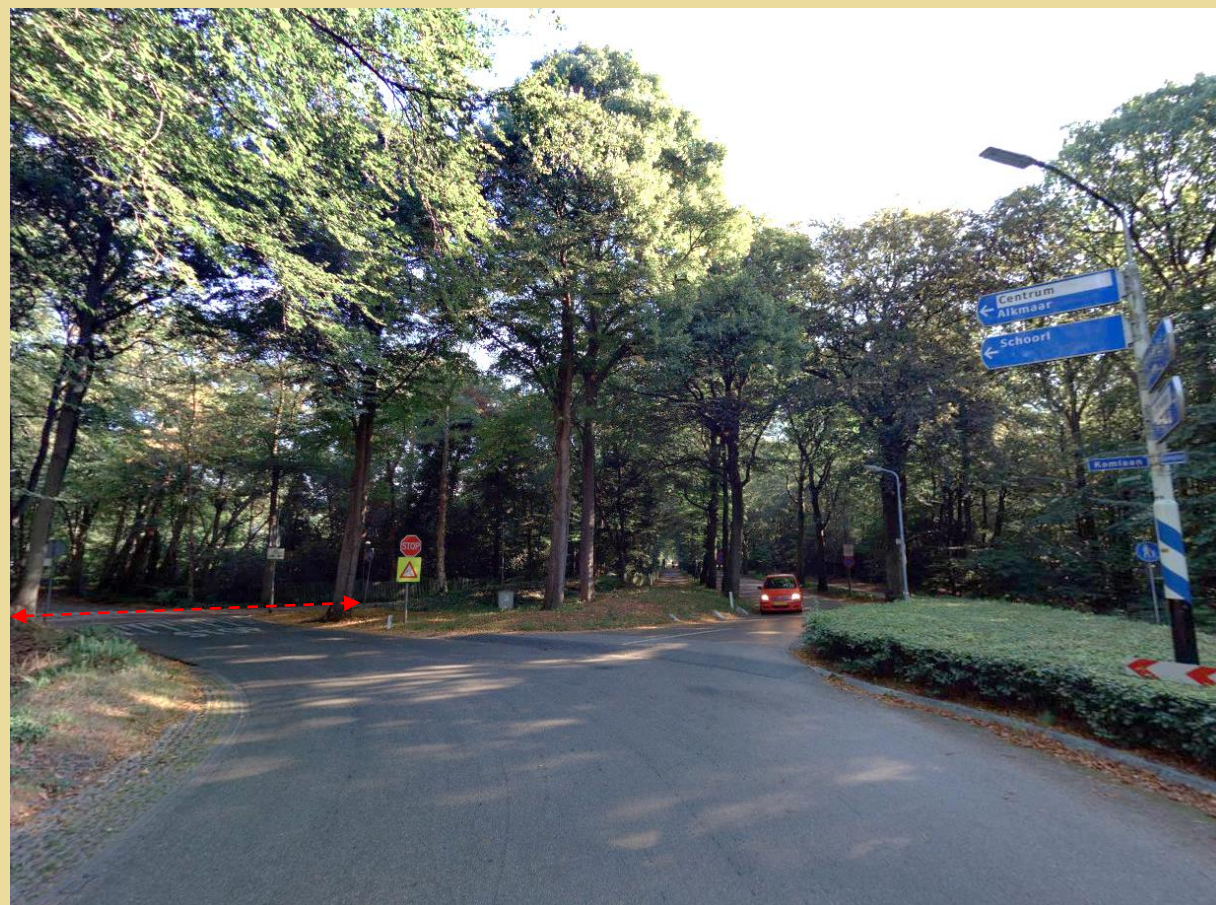
E. Aansluiting met de Komlaan / Hoflaan

Komlaan

De Komlaan is een belangrijke ontsluitingsroute voor auto en fiets. De Komlaan verbindt de Eeuwigelaan met Bergen-centrum en noord.

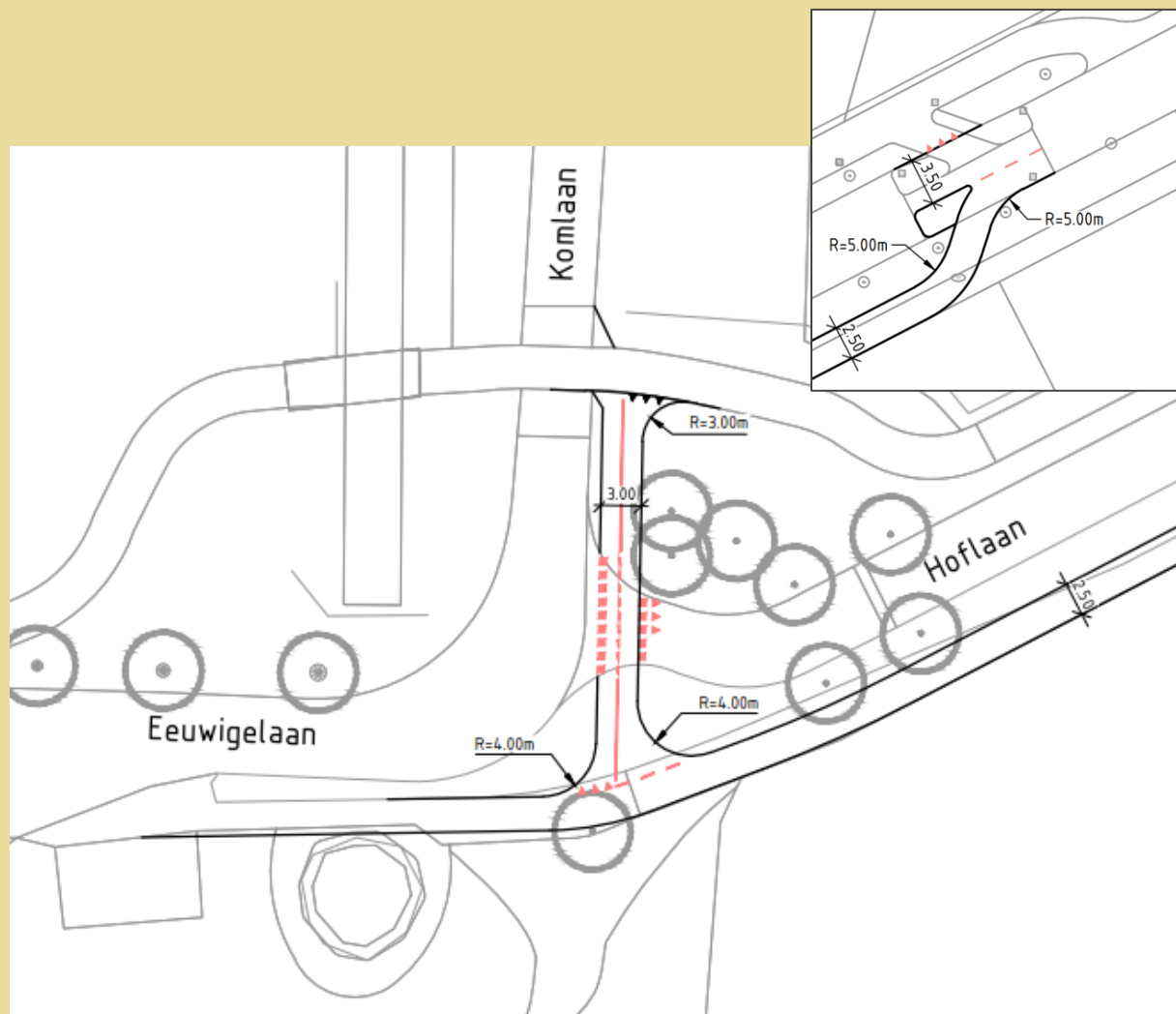
De fietsoversteekplaats bij de Komlaan verbindt het vrijliggend fietspad van de Eeuwigelaan met dat van de Hoflaan. Fietzers steken hier in beide richtingen over. Autoverkeer wordt via een stopbord gewaarschuwd en is verplicht te stoppen via een stopbord.

Eenmaal op de Komlaan maken fietsers ook gebruik van de rijbaan door middel van fietssuggestiestroken.



In de schets hiernaast is de aansluiting met het fietspad aan de noordzijde weergegeven.

- De oversteekplaats komt te liggen op de huidige uitritconstructie van de Hoflaan. Overstekende fietsers richting de Komlaan en Hoflaan hebben voorrang op het autoverkeer.
- Om te voorkomen dat fietsverkeer richting de Komlaan ter hoogte van de Roodeweg de Eeuwigelaan oprijdt, is de oversteek zoveel mogelijk op de Komlaan georiënteerd.
- Het fietspad aan de zuidzijde van de Hoflaan wordt doorgetrokken tot en met de start van de fietsstraat.
- De vormgeving van het fietspad moet worden afgestemd op het behoud van bomen.
- Voor fietsverkeer op de Komlaan blijft de situatie grotendeels ongewijzigd.
- Er zijn verschillende schetsen gemaakt van deze oversteek. Deze zijn als losse bijlage toegevoegd.

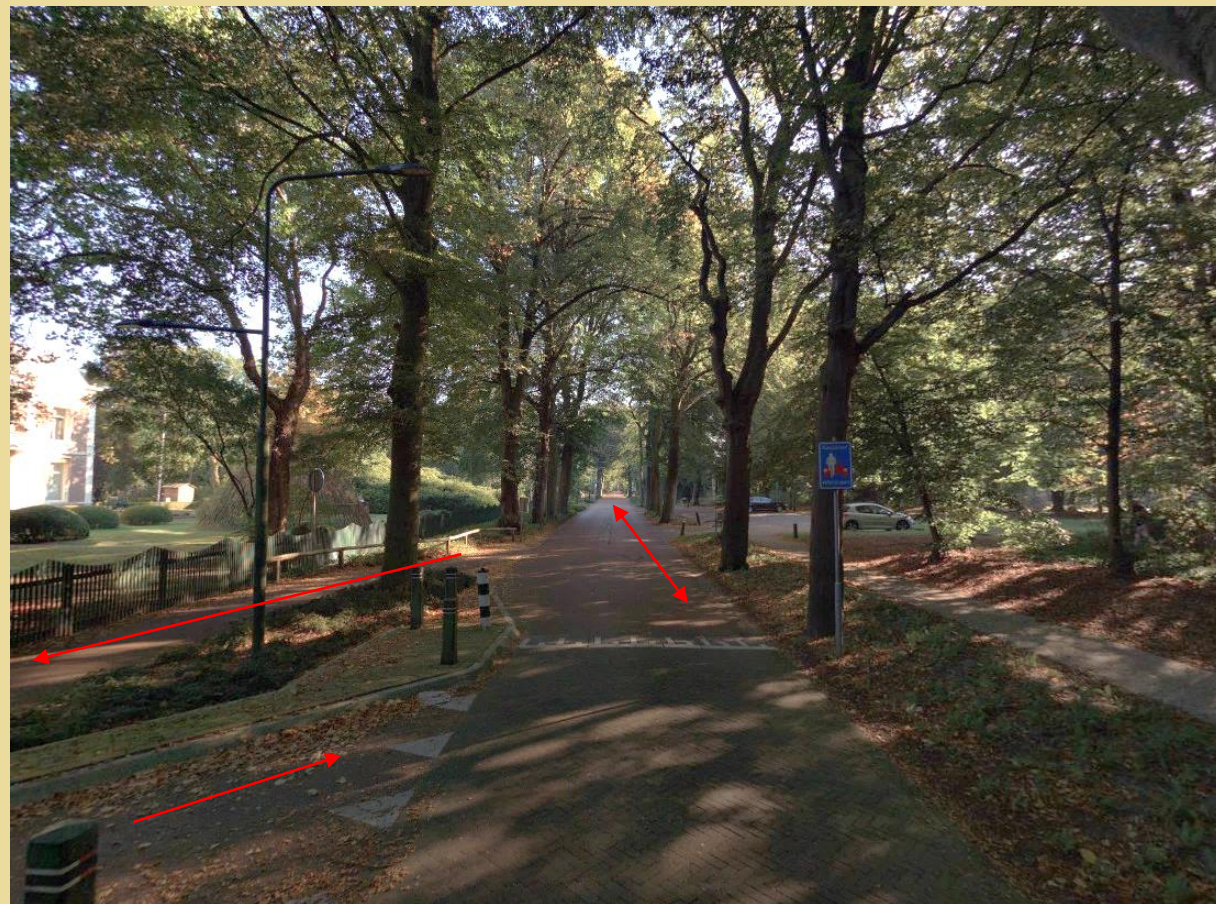


De Hoflaan

De Hoflaan is een fietsstraat en 30 km/uur weg met een vrijliggend fietspad aan de noordzijde. Conform de richtlijnen hoort er geen vrijliggend fietspad in een 30 km/uur zone. De verkeersveiligheid wordt echter niet verbeterd door het opheffen van het fietspad.

Ter hoogte van het museum Kranenburgh gaat de Hoflaan over in een fietsstraat. Deze wordt doorgetrokken tot het kruispunt met de Eeuwigelaan / Komlaan.

Van deze variant is geen schets gemaakt.



4. Oversteekbaarheid

De oversteekbaarheid voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) van de Eeuwigelaan is berekend op basis van de rijbaanbreedte, type oversteker, verkeersintensiteiten en de gereden snelheid.

Wij hebben de berekening uitgevoerd op het drukste moment van het autoverkeer (zondagmiddag 15.00 uur). Daarnaast hebben wij de oversteekbaarheid berekend voor het moment waarop wij verwachten dat de meeste scholieren gebruik maken van het fietspad (0.800 uur).

De oversteekbaarheid is berekend voor fietsers vanuit stilstand en voetgangers (ouderen) omdat zij de meeste tijd nodig hebben om de hele rijbaan in één keer over te steken.

Bij middengeleiders is de oversteekbaarheid per definitie beter omdat de oversteeklengte korter is en de auto-intensiteiten lager zijn omdat die per rijrichting worden beschouwd.

De richtlijnen geven aan dat wachttijden tot 5 seconden goed zijn, wachttijden tussen 5 en 10 seconden zijn redelijk. Langere wachttijden leiden tot oversteekbewegingen met meer risico.

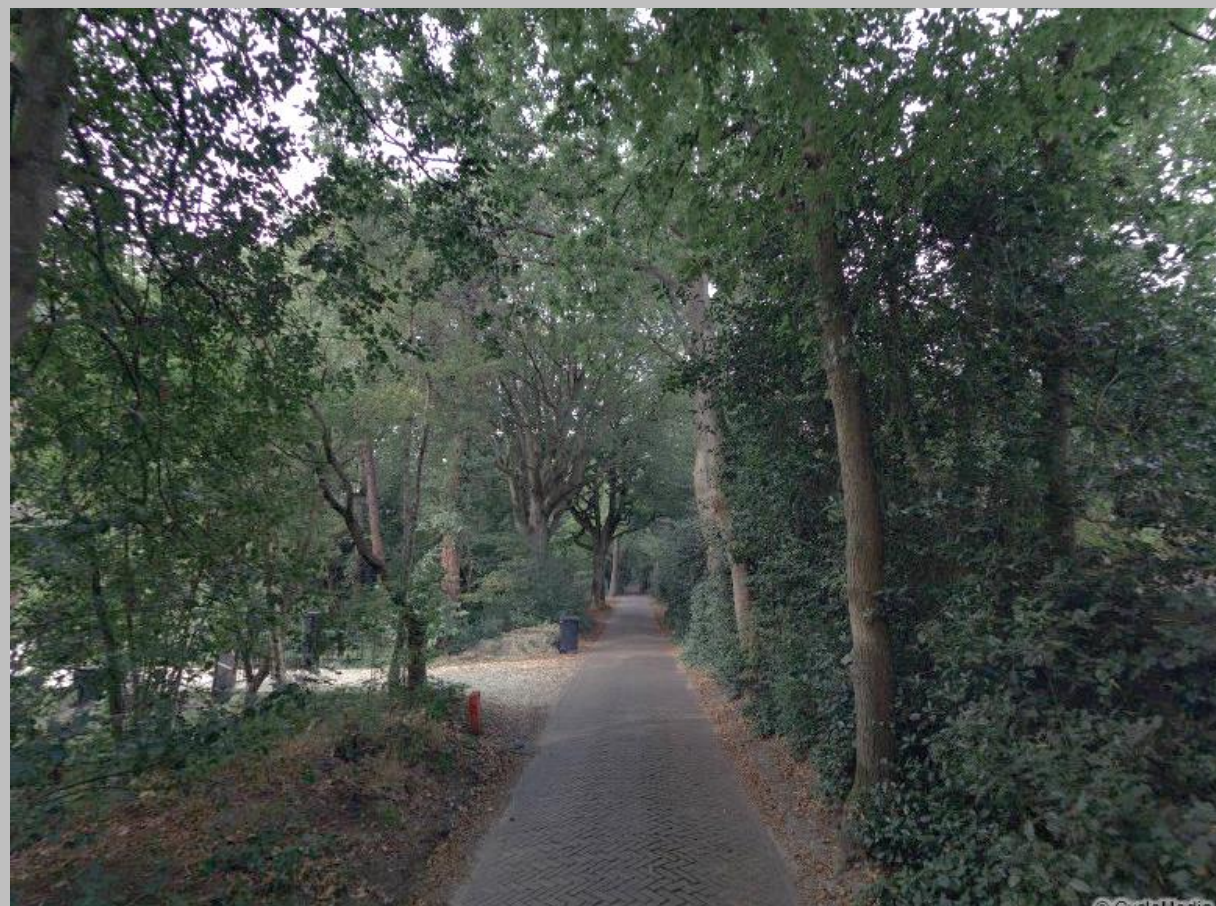
Op basis van de wachttijden in onderstaande tabel is de oversteekbaarheid van de Eeuwigelaan als goed te kwalificeren.

Oversteker	Snelheid	Drukste uur (15h)	Ochtendspits (08h)
Fietser vanuit stilstand	2,2 m/s	3 sec. (goed)	3 sec. (goed)
Oudere voetganger	0,9 m/s	8 sec. (redelijk)	3 sec. (goed)

5. Alternatieve fietsroute Buerweg

De gemeente vraagt zich af of de Buerweg een alternatieve route is voor fietsers op de Eeuwigelaan.

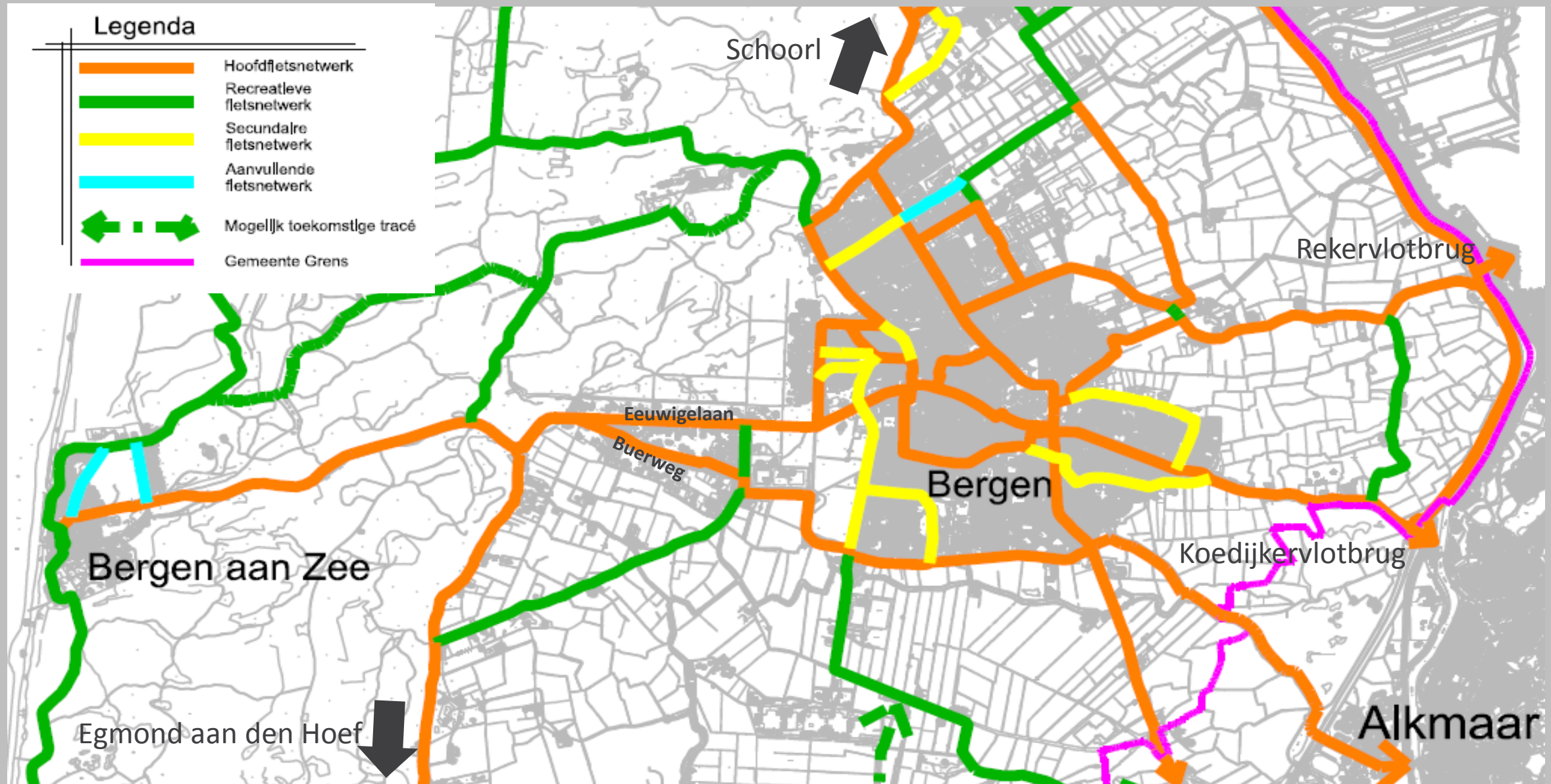
De Buerweg is, net als de Eeuwigelaan, onderdeel van het Hoofd fietsnetwerk in Bergen (zie pagina 27). De Buerweg is ook een erfontsluitingsroute voor bewoners. Het profiel van circa 3,5 meter op de Buerweg is breed genoeg voor een tweerichtingsfietspad conform de eisen van de gemeente.



Fietsroutenetwerk

Op de volgende pagina staat een kaart met het fietsroutenetwerk van Bergen. De Eeuwigelaan en Buerweg zijn beide onderdeel van het Hoofdfietsnetwerk. Met deze routekaart is ook te zien dat beide routes een duidelijk verschillende doelgroep hebben: De Buerweg zal met name gebruikt worden door fietsers van en naar Alkmaar (centrum) en zuidelijk gelegen gebieden. De Eeuwigelaan heeft met name een functie voor fietsers van en naar Bergen, Koedijk en noordelijker gelegen gebieden.

Met deze constatering is het niet waarschijnlijk dat deze doelgroepen de andere route gaan gebruiken. Deze verschuiving kan gaan plaatsvinden wanneer er een duidelijke winst in tijd en comfort te halen is door de fietsers. Omdat dat niet het geval is bij deze reconstructie verwachten wij dat er ook geen verschuiving plaatsvindt van fietsstromen van de Eeuwigelaan naar de Buerweg.



6. Samenvatting en conclusie

Het huidig tweerichtingsfietspad aan de noordzijde van de Eeuwigelaan is te smal. Het fietspad wordt intensief gebruikt. In combinatie met de onderlinge snelheidsverschillen leidt dit tot verkeersonveilige situaties.

Er is op de meeste locaties onvoldoende ruimte om het fietspad te verbreden. Daarom wordt nu de mogelijkheid onderzocht om aan beide zijden van de Eeuwigelaan een eenrichtingsfietspad tussen de rotonde Franschman en de Komlaan te realiseren.

De voetgangers maken daarbij gebruik van het fietspad.

De oversteekbaarheid van de Eeuwigelaan tijdens het drukste uur is goed. Daarom zijn er geen aanvullende maatregelen noodzakelijk om een veilige oversteek te garanderen.

Op de volgende pagina zijn de huidige en nieuwe situatie van de Eeuwigelaan weergegeven.

De belangrijkste aandachtspunten zijn:

- Rotonde Franschman: aanpassen markering en bebording (zie pagina 11)
- Buerweg: verleggen aansluiting en aanpassen markering en bebording (zie pagina 13)
- Slotrampweg: aanpassen markering en bebording (zie pagina 15)
- Mosselenbuurt: aanpassen markering en bebording, optioneel met middengeleider (zie pagina 18)
- Sparrenlaan / schoolroute: nieuwe oversteeklocatie, optioneel met middengeleider (zie pagina 20)
- Komlaan: nieuwe oversteeklocatie (zie pagina 22)

Wij zien weinig kansen om van de Buerweg een gelijkwaardig alternatief te maken ten opzichte van de Eeuwigelaan. Naast de ongelukkige ligging en aansluiting op het omliggend wegennet ontbreekt het de Buerweg aan de allure van de Eeuwigelaan.



Colofon

Titel Fietspad Eeuwigelaan

Projectnummer 339166

Referentienummer SWNL0211471

Revisie Definitief

Datum 10-08-2017

Auteur Ross Ruiter

E-mailadres Ross.ruiter@sweco.nl

Gecontroleerd door Reza Kamerbeek

Paraaf gecontroleerd



Goedgekeurd door Martijn van Rij

Paraaf goedgekeurd



