

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Schagen heeft behoefte aan een integraal plan voor fiets- en wandelpaden in en rondom Schagen, die zo mogelijk en nodig aansluiting vindt bij regionale en landelijke routes. Per 1 augustus 2002 heeft de gemeente Schagen aan ons bureau opdracht gegeven een fiets- en wandelpadenplan voor het gemeentelijk grondgebied op te stellen. Dit zowel voor utilitaire als recreatieve doeleinden. Toetsingscriteria hierbij zijn: continuïteit en goede bruikbaarheid met aandacht voor aantrekkelijkheid en functionaliteit, gebruiksvriendelijkheid en veiligheid (zowel verkeerskundig als ook sociaal).

1.2 Leeswijzer

Dit rapport is verdeeld in twee delen. In het eerste deel wordt het fietspadenplan behandeld en in het tweede deel komt het wandelpadenplan aan de orde. De reden van deze duidelijke scheiding is dat de twee onderdelen, ondanks vele overeenkomstige aspecten, duidelijk een verschillende problematiek kennen. Daarnaast wordt het rapport overzichtelijker als beide onderdelen in één aansluitend verhaal behandeld worden.

2

Fietspadenplan

2.1 Literatuuronderzoek

2.1.1 Algemeen

Fietsen is een populaire vorm van vrijetijdsbesteding. Zo'n 30 tot 40% van de bevolking maakt op een mooie dag een fietstochtje. De groep fietsers is onder te verdelen in toerfietsers, racefietsers en ATB-rijders (mountainbikerijders). De groep toerfietsers is het grootst. De gemiddelde lengte van een fietstocht is 12 km, maar tijdens dagtochten wordt al snel 30 tot 40 km gefietst. Racefietsers leggen nog grotere afstanden af en stellen hoge eisen aan het wegdek.

Fietsen is betrekkelijk seizoensafhankelijk. In het voor- en najaar, maar vooral in de zomer wordt veel gefietst. In de winter wordt minder gefietst door de kou en de wind, maar ook omdat het landschap dan minder aantrekkelijk is. De meeste fietstochten vinden plaats in het weekend tussen 13.00 en 17.00 uur. Racefietsers zijn ook vroeg in de ochtend actief.

De fiets wordt zowel voor recreatief verkeer, als voor woon-werkverkeer/woon-school (utilitair) verkeer gebruikt.

Bij het utilitaire fietsen speelt de situering van woon- en werkgebied (waaronder scholen en voorzieningen) een belangrijke rol. De aard van de behoeften in utilitair opzicht kan kort omschreven worden als zijnde de behoefte om in de kortst mogelijke tijd en op de meest veilige manier de afstand tussen de woning en het werk, de school of de voorziening af te leggen. De gemiddeld nog acceptabele afstand hierbij is te stellen op 7 – 10 km (hemelsbreed).

Bij het recreatieve fietsen spelen de omgeving en de belevingswaarde daarvan (waaronder natuur en landschap) een primaire rol. Met betrekking tot Schagen kan gedacht worden aan circuitvorming (mogelijkheid tot het fietsen van een rondje), waarbij begin en einde van de fietstocht in de directe omgeving van de verblijfplaats ligt (zoals bijvoorbeeld in Limburg met behulp van kruispunt route aanduidingen is gedaan). Te denken valt bijvoorbeeld aan fietsroutes van 5 – 10 km. Verbindingen tussen de diverse circuits bieden dan de gelegenheid tot het maken van grotere tochten. Het is hierbij noodzakelijk dat er een goede afstemming plaatsvindt van fietspaden die naar het buitengebied leiden op het aanwezige, dan wel nog te ontwerpen fietspadenstelsel in de kern Schagen.

Hoewel in beide gevallen de omgeving verschillend wordt beleefd, maakt dat voor de inrichting van fietspaden geen verschil.

Er moet bij het opstellen van een fietspadenplan duidelijk onderscheid gemaakt worden in fietspaden en fietsroutes. In het geval van een fietspad zijn er speciale voorzieningen voor fietsers aangelegd. Bij fietsroutes is dit niet altijd het geval. Deze wegen worden wel veelvuldig gebruikt om over te fietsen en in diverse rapporten ook als zodanig aangeduid, maar er zijn niet in alle gevallen speciale voorzieningen voor fietsers aanwezig. Dit is ook vaak niet per se noodzakelijk.

2.1.2 Uitgangspunten

Het fietspadenplan van de gemeente Schagen heeft zowel utilitaire als recreatieve doeleinden. Uitgangspunt hierbij is continuïteit en goede bruikbaarheid met daarnaast aandacht voor aantrekkelijkheid en functionaliteit, gebruiksvriendelijkheid en veiligheid.

Een netwerk van fietsverbindingen is nog geen garantie voor een blijvende stimulans van het gebruik van de fiets. Minstens zo belangrijk is de kwaliteit van deze voorzieningen. De eisen en wensen van de fietser zijn van groot belang bij het verbeteren van de fietsvoorzieningen en het netwerk. De eisen en wensen ten aanzien van de rijdende fiets, en eveneens de gestalde fiets, kunnen worden ondergebracht in vijf hoofdeisen, die genoemd worden in 'Tekenen voor de fiets, CROW 1993'. Een goed netwerk voldoet aan alle eisen: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Wanneer één factor ontbreekt, kan dit fataal zijn voor het gehele netwerk en het gebruik daarvan. Voor het opstellen van een hoogwaardig utilitair en tevens recreatief fietsnetwerk, dient 'Tekenen voor de fiets' als leidraad voor dit rapport, hetgeen goed aansluit op de wensen van de gemeente.

Schagen conformeert zich aan de categorisering van wegen in het kader van 'Duurzaam Veilig'. Hierbij zal de bebouwde kom van Schagen ingericht worden als 30 km-gebied, behoudens de gebiedsontsluitingswegen de Zuiderweg, N248 en N241, die hun 50 km/uur-regime behouden en de N245 die haar 80 km/uur-regime zal behouden (zoals ook aangegeven in de Structuurvisie 2005 gemeente Schagen).

2.1.3 Kwaliteitseisen voor een utilitaire en recreatieve fietsinfrastructuur

Hieronder volgen kwaliteitseisen met een eventuele vertaling naar beleidsuitgangspunten, inrichtingseisen en promotiemiddelen.

Samenhang

Kijkend naar het netwerk betekent dit dat er functionele verbindingen moeten zijn die aansluiten op de herkomsten en bestemmingen van de fietsers. Voor de fietser betekent dit dat hij/zij de weg weet te vinden en daarbij ook de logica van de voorzieningen en de route begrijpt. De fietser moet zich een voorstelling kunnen maken van het totale netwerk van fietsverbindingen en ook de daarbijbehorende stallingen.

Vertaling naar inrichtingseisen:

- *aansluiting bij herkomst- en bestemmingspatronen*
Een fietsnetwerk bestaat uit doorgaande en zo direct mogelijke fietsverbindingen tussen herkomsten en bestemmingen. Specifieke bestemmingen die door middel van het netwerk met elkaar verbonden moeten worden zijn: woon-werkgebieden, knooppunten van openbaar vervoer, schoolcomplexen, sportvoorzieningen, (intensieve) recreatiegebieden en winkelcentra.
- *hiërarchische opbouw*
In een stedelijke omgeving is een hiërarchische opbouw van het netwerk raadzaam (bijvoorbeeld een stadsnet, een wijknet en een buurtnet). Op de verschillende niveaus stelt men andere eisen aan de routes; op stedelijke routes is het van belang dat je relatief snel grote afstanden kunt afleggen, op buurtroutes ligt de nadruk wat minder op doorstroming, maar krijgt bijvoorbeeld de veiligheid van jeugdige weggebruikers meer aandacht. Zo'n hiërarchisch opgebouwd netwerk kan fietsers helpen bij hun routekeuze. Het geeft fietsers een beter beeld van de afstanden, maakt de samenhang duidelijker en biedt betere oriëntatiemogelijkheden.
- *integratie met openbaar vervoer*
De integratie van fietsverkeer met openbaar vervoer wordt ook wel ketenmobiliteit genoemd, welke zich richt op het organiseren van vervoer van deur tot deur, door het combineren van afzonderlijke vervoerswijzen binnen één reis. De fiets kan een grote(re) rol spelen in de ketenverplaatsing. Aansluiting van fietsinfrastructuur op openbaar vervoer knooppunten, zoals bijvoorbeeld het station, is hierbij van groot belang. Evenals voldoende goede stallingsmogelijkheden. Er dient dan ook aandacht besteed te worden aan de kwaliteit van de fietsvoorzieningen bij deze knooppunten.

- *goede aansluiting op interlokale routes*
Met name voor kernen met een regionale functie zoals Schagen, is het van belang dat de fietsverbindingen in een dergelijke regionale kern aansluiten op de fietsverbindingen van omliggende gemeentes. Er dienen korte, rechtstreekse verbindingen aanwezig te zijn met de omliggende kernen naar de voorzieningen in de betreffende regionale kern.
- *integratie van de utilitaire structuur en het recreatief fietsnetwerk*
De fietsvoorzieningen, in zijn algemeenheid, zullen in belangrijke mate op een gemengd gebruik moeten worden afgestemd. Het is niet wenselijk een utilitair netwerk gescheiden naast een recreatief netwerk te ontwikkelen.
Hierbij is het van wezenlijke betekenis dat in de tijd gezien, de gebruiksvormen meestal niet samenvallen. Het utilitaire gebruik vindt voornamelijk plaats rond en tijdens de spitsuren terwijl het recreatieve gebruik zich in de vrije tijd afspeelt. Het totale (integrale) pakket van aanwezige en ontworpen voorzieningen voor het fietsen houdt in dat dit zowel een bijna volledige recreatieve als volledige utilitaire functie kan vervullen. De utilitaire structuur kan door deze aanpassingen alleen aan kwaliteit winnen.
De integratie van de utilitaire structuur en het recreatieve net komt er kort samengevat op neer dat men zal moeten trachten het nuttige met het aangename te verenigen.
- *een duidelijke bewegwijzering*
Om te komen tot een goed en functioneel gebruik van het fietsnetwerk, waarbij de fietser zich een voorstelling kan maken van het totale netwerk, is onder andere bewegwijzering noodzakelijk, vooral ten behoeve van het recreatieve fietsen. In deze bewegwijzering kunnen de meest directe en belangrijkste fietsverbindingen en de daarbij behorende stallingen worden opgenomen. Ook aanduidingen op de rijbaan zijn hierbij van belang.
Met betrekking tot het recreatieve netwerk verdient de aandacht, waardoor een helder overzicht voor de gebruiker ontstaat van het bestaande aanbod voor recreatief fietsen in Schagen en omgeving. Hierbij kan gedacht worden aan bewegwijzering die de beoogde recreatieve fietsverbindingen in de stad en in het buitengebied aan elkaar koppelt, ondersteund door los verkrijgbare overzichtskaarten die tevens zijn weergegeven op informatiepanelen langs de routes.
- *parkeervoorzieningen*
Naast fietspaden moet ook aandacht besteed worden aan fietsstallingen. Bij pleisterplaatsen en bezienswaardigheden c.q. attractiepunten zijn fietsparkeervoorzieningen nodig. Een goede fietsstalling voorziet in voldoende bewegingsruimte, zodat beschadiging van de fiets en van kleding vermeden wordt. De fiets moet stevig verankerd kunnen worden, hetgeen schade aan de fiets door slechte weersomstandigheden en manoeuvres van andere gebruikers voorkomt. Bovendien betekent dit, zeker indien het om een goedverlichte en zichtbare stalling gaat, een beveiliging tegen diefstal.

Directheid

Omrijden dient tot een minimum beperkt te blijven, want reistijd is voor de utilitaire fietser een erg belangrijke factor. Wanneer de reistijd langer is dan die per auto, is dit een belangrijke reden om de fiets te laten staan en de auto te nemen. Wachttijden bij verkeerslichten, omrijden, barrières en ontbrekende stallingen hebben dan ook direct een negatief effect op het gebruik van de fiets.

Vertaling naar inrichtingseisen:

- *fijnmazig netwerk*
Door gebruikmaking van een fijnmazig netwerk zal voor iedere herkomst-bestemmingsrelatie een zo direct mogelijke route over het netwerk bestaan. Een samenhangend, fijnmazig netwerk biedt fietsers dus keuzemogelijkheden. Iemand kan overdag de voorkeur geven aan de korte route door het park en 's avonds de wat langere route langs de hoofdweg nemen, omdat de aanwezigheid van het autoverkeer een sociaal veilig gevoel geeft.
- *waar mogelijk handige doorsteekjes voor fietsers*
Dit ter bevordering van de fijnmazigheid van het netwerk.
- *eenrichtingsverkeer geldt niet voor fietsers*
Dit om een beperking van het aantal herkomst-bestemmingsrelaties te voorkomen en dus om zo de fijnmazigheid van dit netwerk en dus de directheid te bevorderen.
- *fietsverbindingen kruisen zo weinig mogelijk belangrijke autoroutes*
Belangrijke autoroutes vormen een barrière voor de fietser en dus een belemmering in de directheid van het netwerk. Waar kruising met belangrijke autoroutes onvermijdelijk is dienen veilige oversteekvoorzieningen te worden gerealiseerd, bij voorkeur door middel van tunnels of op zijn minst verkeerslichten.

Aantrekkelijkheid

Om het fietsen positief te ervaren en te stimuleren, dient het netwerk herkenbaar en uitnodigend te zijn. De attractiviteit van een route en stalling verdient dan ook de volle aandacht. Een route en/of stalling moet aantrekkelijk en sociaal veilig zijn. Deze aantrekkelijkheid hangt voor het grootste deel samen met de samenhang, directheid en het comfort. De herkenbaarheid van fietsroutes is vooral een belangrijk aandachtspunt op plekken waar fietsroutes door woongebieden lopen.

Vertaling naar inrichtingseisen:

- *fietsverbindingen vallen zo weinig mogelijk samen met een rijbaan met belangrijke autoroutes*
Een betere situatie is onder meer te realiseren door op drukke wegen snelheidverlagende voorzieningen en maatregelen te treffen die de auto-intensiteit verminderen. Te denken valt aan straatmeubilair en beplanting.
- *fietsverbindingen door aantrekkelijke en afwisselende omgeving*
Een tracering met belevingswaarde is van belang. Recreatieve fietsers vinden stilte, afwisseling en veiligheid de belangrijkste kenmerken waaraan de omgeving van een fietspad moet voldoen. De voorkeur gaat uit naar een natuurlijke omgeving, afgewisseld met cultuurelementen. Rustpunten en bloemrijke bermen met struiken worden eveneens hoog gewaardeerd. Water vormt een aantrekkelijk element om langs te fietsen. Combineren van activiteiten is in trek.
- *voor sociaal onveilige fietsverbindingen dienen alternatieve verbindingen beschikbaar te zijn*
Deze alternatieve verbindingen dienen dus sociaal veilig ingericht te zijn, hetgeen onder meer betekent dat de verbindingen goed verlicht zijn.

Veiligheid

Conflicten met snelverkeer moeten zo veel mogelijk worden vermeden en waar noodzakelijk op een zo gunstig mogelijke wijze worden uitgevoerd. Dit betekent dat snelheidsverschillen zo klein mogelijk gemaakt moeten worden. Er wordt hierbij aangesloten bij de principes van 'Duurzaam Veilig'. Ook door gebruikmaking van speciale materialen en aanduidingen kan de positie van de fiets duidelijker gemaakt worden en wordt de auto eerder geattendeerd op de aanwezigheid van fietsers. Speciale aandacht is nodig voor de sociale veiligheid. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om beplanting,

aandacht voor doelmatige verlichting (dit is vooral van betekenis voor de utilitaire fietsers) en situering van woningen langs de fietspaden. De fietser moet met een 'vertrouwd' gevoel over het fietspad kunnen fietsen. Ten aanzien van het stallen moet de sociale veiligheid rondom stallingen worden gegarandeerd.

Vertaling naar inrichtingseisen:

- *fietsverbindingen vallen zo weinig mogelijk samen met belangrijke autoroutes*
Zie inrichtingseisen aspect 'aantrekkelijkheid'.
- *fietsverbindingen kruisen zo weinig mogelijk belangrijke autoroutes*
Zie inrichtingseisen aspect 'directheid'.
- *voor sociaal onveilige fietsverbindingen zijn alternatieve verbindingen beschikbaar*
Deze alternatieve verbindingen dienen dus sociaal veilig ingericht te zijn, hetgeen onder meer betekent dat de verbindingen goed verlicht zijn.
- *vermijden van obstakels*
Obstakels (paaltjes, containers, foutparkeerders etc.) dienen te worden vermeden. Echter, paaltjes kunnen noodzakelijk zijn om gemotoriseerd verkeer te weren.

Comfort

Een fietsvoorziening kan een erg aantrekkelijke ligging hebben, maar wanneer gebreken of knelpunten oponthoud veroorzaken, zal er toch weinig gebruik worden gemaakt van deze voorzieningen. De voorzieningen moeten zo ingericht worden dat met een minimaal oponthoud (prioriteit bij verkeerslichten) en een maximaal comfort (asfalt in plaats van tegels) snel gefietst kan worden en de stallingen eenvoudig te bereiken zijn. Anders gezegd: de voorzieningen maken dus een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk.

Vertaling naar inrichtingseisen:

- *fietsverbindingen kruisen zo weinig mogelijk belangrijke autoroutes*
Zie inrichtingseisen aspect 'directheid'.
- *oplossen van knelpunten in toegankelijkheid en bereikbaarheid*
Barrières (autowegen, spoorwegen, waterwegen) in de stad, in het landschap of tussen stad en landschap dienen worden geslecht door fietstunnels, fietsbruggen en overige (veilige) oversteekvoorzieningen.
- *fietsvoorzieningen dienen van een goede kwaliteit te zijn*
Fietsvoorzieningen dienen van een goede en goed onderhouden verharding te zijn. Gesloten verharding verdient uit oogpunt van comfort en onderhoud (minder intensief als halfverharding) de voorkeur. De breedte van een fietspad verdient ook bijzondere aandacht, welke onder meer afhangt van de verkeersintensiteit. Scherpe bochten dienen vermeden te worden en kunnen met een grotere breedte worden gecompenseerd.
- *aandacht voor beschutting*
Fietspaden dienen, bij voorkeur aan de zuid-westzijde, beschutting te geven tegen de vaak voorkomende westenwind. Het aanbrengen van hagen en bomen zijn hier een voorbeeld van, zij beschutten de fietser tegen regen en wind en dragen zo bij aan een aangename fietsomgeving. Hierbij mag echter niet de sociale veiligheid uit het oog verloren worden. Daarnaast worden overhangende takken van bomen en struiken door fietsers als hinderlijk ervaren, waardoor bomen niet te dicht langs een fietspad mogen staan. Een fietspad dient in de hoogte minimaal 2 meter vrij te zijn van overhangende takken.
Een route waarbij schaduw- en zonrijke delen elkaar afwisselen wordt door gebruikers hoog gewaardeerd.

Hulpmiddelen bij het vinden van aantrekkelijke routes / promotiemateriaal

Het vergroten van de regionale bekendheid zal ook recreanten en toeristen van buiten de regio aantrekken. Uitgestippelde fietsroutes zijn populair; bewegwijzerde recreatieve routes zijn laagdrempelig en daardoor het meest gewaardeerd; daarna volgen routebeschrijvingen. Er is een groep die zelf zijn route wil uitstippelen met behulp van kaarten en bestemmingsbewegwijzering (handwijzers en paddestoelen).

Vertaling naar mogelijke promotiemiddelen:

- Door actieve en/of passieve informatieverstrekking zal de bekendheid met de te realiseren fietsroutes bij de gebruikers toenemen. Gedacht kan worden aan fietsinformatie via huis-aan-huisbladen, waterschapsbulletins, VVV en ANWB en via websites van provincie, gemeenten en fietsverenigingen;
- Bebording vergemakkelijkt het gebruik van de routes door de recreant;
- Om het publiek voor de routes te interesseren verdient het aanbeveling een wervende routebeschrijving met kaartje beschikbaar te stellen en te promoten (bv. bij VVV en station), eventueel in combinatie met evenementen. Naast de langs de route te bekijken bijzonderheden is het van belang openbaar vervoer, parkeervoorzieningen, afstanden en horecavoorzieningen te vermelden. Eventueel aangevuld met informatie over streek (cultuur/flora/fauna/geschiedenis) en overnachtingsmogelijkheden (bed and breakfast). Zonodig kunnen langs de route, op knooppunten, informatieborden worden geplaatst.

2.2 Inventarisatie

Op grond van een analyse van de verstrekte gegevens door belanghebbenden en een gebiedsverkenning, is het aanwezige fietsnetwerk in de gemeente Schagen geïnventariseerd (zie bijlage II).

Buiten de bebouwde kom

Uit de inventarisatie is gebleken dat langs de hoofdwegen buiten de bebouwde kom (N241, N248 en N245 gedeeltelijk, snelheid 80 km/u) vrijliggende fietspaden aanwezig zijn. Dit is voor dit type weg een goede en veilige oplossing. Voor de niet-doorgaande wegen in het landelijk gebied geldt een heel andere situatie. Op deze wegen wordt veel gefietst, zowel recreatief als utilitair. Maar ook gemotoriseerd verkeer maakt er veelvuldig gebruik van (snelheid 60 km/u). De voorzieningen voor fietsers zijn hier echter niet eenduidig. Op enkele (delen van) wegen zijn duidelijk aangegeven fietsstroken aanwezig. Maar op het grootste deel van de wegen is alleen sprake van een rijloper. Dit is een strook op het midden van de rijbaan waar motorvoertuigen behoren te rijden, aangegeven met een onderbroken lijn aan weerszijden van de rijloper. De kantstroken (de resterende stroken tussen de rijloper en de berm) variëren in breedte van ca. 10-65 cm. Deze kantstroken zijn niet voor fietsers bedoeld, maar op stukken waar deze kantstroken vrij breed zijn, kan wel de suggestie gewekt worden. Deze stroken worden dan ook regelmatig door fietsers gebruikt.

Ook zijn er veel wegen in het landelijk gebied waar helemaal geen fietsvoorzieningen aanwezig zijn, maar waarover wel fietsroutes lopen, die worden aangegeven met ANWB routebordjes (witte bordjes met rode letters). In het Provinciaal regionaal fietspadennetwerk worden veel van deze wegen en wegen zonder speciale voorzieningen wel aangemerkt als bestaand fietspad/fietsverbinding.

Over het algemeen kan geconcludeerd worden dat de aanduiding en de aanwezigheid van de fietsvoorzieningen in het buitengebied niet uniform zijn uitgevoerd en op veel plaatsen ontbreekt. Dit zorgt voor onduidelijkheid, zowel bij de fietsers als bij de automobilisten en kan onveilige c.q. gevaarlijke situaties veroorzaken.

Binnen de bebouwde kom

Voor (hoofd)routes binnen de bebouwde kom, is de situatie ook niet eenduidig. Op delen van belangrijke, drukke wegen zijn vrijliggende fietspaden aanwezig, die op sommige plekken overgaan in zelfstandige fietspaden en wisselen van wegzijde. Net als bij enkele wegen in het buitengebied, worden binnen de bebouwde kom enkele wegen in het Provinciaal regionaal fietspadennetwerk aangegeven als fietspad, terwijl feitelijk nauwelijks of geen sprake is van een fietsvoorziening. Op sommige stukken is een aparte fietsvoorziening ook niet noodzakelijk, aangezien binnen de bebouwde kom niet zo hard gereden mag worden (max.50 km/u en soms maar 30 km/u). Daarnaast zijn de wegen vaak breed genoeg om plaats te bieden aan zowel fietsers als auto's. De inconsequente aanwezigheid van fietsvoorzieningen maakt echter ook hier de situatie onduidelijk en op sommige plekken onveilig.

Deelconclusie

Uit de inventarisatie blijkt met name dat uniformiteit en continuïteit in de uitvoering ontbreekt, hetgeen leidt tot onduidelijke en daardoor onveilige situaties.

2.3 Toetsing en actiepunten

Op grond van de deelconclusie uit de vorige paragraaf dienen actiepunten opgesteld te worden ter verbetering van de uniformiteit en continuïteit in de uitvoering van het fietspadennetwerk, om zo te komen tot een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk, met directe, ononderbroken en eenduidige verbindingen. In deze paragraaf worden de bestaande routes in Schagen aan de criteria getoetst en wordt globaal aangegeven welke actiepunten ondernomen dienen te worden. In de bijlage zijn specifieke actiepunten, ter verwezenlijking van het gewenste fietsnetwerk, op kaartbeeld (bijlage III) en in tabelvorm (bijlage IV) weergegeven.

2.3.1 Samenhang

Hiërarchische opbouw

De stedelijke fietsroutes (langs de N-wegen, exclusief de N 245) zijn als vrijliggende tweerichtingsverkeerfietspaden aan een zijde van de weg ingericht. Zij zijn gescheiden van het snelverkeer d.m.v. een berm en onderscheiden zich duidelijk van de fietsroutes van lager niveau. Daar waar de N-wegen overgaan in de Zuider- c.q. Westerweg, worden de bovengenoemde fietspaden doorgetrokken. Echter, als gevolg van het genoemde ontbreken van continuïteit en uniformiteit wordt het fietspad op de Zuiderweg tussen de Westerweg en Julianalaan beëindigd en wordt het fietspad op de Westerweg ten zuiden van de Scholeksterlaan beëindigd. Een stadsnet kan dus wel onderscheiden worden, maar deze is helaas niet compleet.

Van een duidelijk ingericht wijknet is in Schagen in principe geen sprake. Alleen de Julianalaan, Nieuwstraat, A. Mauvestraat, Noord en de Havenstraat zijn ingericht met een fiets(suggestie)strook van eenrichtingsverkeer aan twee zijden van de weg. Voorts zijn geen speciale fietsvoorzieningen op wijkniveau aangelegd, terwijl deze gebieden op dit moment nog niet geheel zijn ingericht als 30km-gebied.

Tenslotte is op buurtniveau her en der een zelfstandig fietspad aangelegd, welke doorgaans niet op elkaar aansluiten. De aansluiting van deze fietspaden op doorgaande verkeersroutes van wijkniveau laat tevens te wensen over, waardoor de veiligheid van (jeugdige) weggebruikers in het geding komt.

De hiërarchische opbouw van het fietsnetwerk in Schagen laat duidelijk te wensen over, hetgeen leidt tot onduidelijkheden onder de fietsers in routekeuze, afstanden, samenhang en oriëntatiemogelijkheden.

Bij het opzetten van het gewenste fietsnetwerk is een hiërarchisch onderscheid gemaakt in diverse netwerken (primair-, secundair- en tertiair fietsnetwerk) en daarbij horende typen fietspaden (vrijliggend, zelfstandig, fietsstrook of fietssuggestiestrook). In bijlage II "Kaarten analyse en inventarisatie" is dit kaartbeeld opgenomen ("Gewenst utilitair fietsnetwerk"). Deze indeling en daarbij horende uitvoering is het uitgangspunt voor het "overall-fietspadenplan" voor Schagen en zorgt voor een overzichtelijk en consequent netwerk.

Het primaire fietsnetwerk ligt langs de hoofdontsluitingswegen van Schagen. De fietspaden langs deze wegen zijn in principe vormgegeven als vrijliggende fietspaden die in twee richtingen bereden kunnen worden en uitgevoerd kunnen worden in rood-gekleurde bestrating.

Het secundaire fietsnetwerk ligt langs gebiedsontsluitingswegen en langs wegen in het buitengebied. Dit netwerk wordt in principe uitgevoerd in fietsstroken, met onderbroken streep en heidekleurige bestrating (indien een heidekleurige bestrating uit esthetisch oogpunt onaanvaardbaar is, kan die gekleurde bestrating achterwege gelaten worden). Hierbij wordt er vanuit gegaan dat op de wegen buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 60km/u geldt. Indien in het verkeerscirculatieplan is aangegeven dat voor (een deel van) deze wegen binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30km/u geldt, dienen deze wegen voorzien te worden van fietssuggestiestroken met heidekleurige bestrating.

De 60km/u wegen buiten de bebouwde kom hebben vaak een vrij smal wegprofiel. Het kan daarom voorkomen dat op een bepaalde plek fietsstroken niet mogelijk zijn. Indien dit het geval is, zal gekeken moeten worden of suggestiestroken (in heidekleurige bestrating) mogelijk zijn. Als ook dit niet mogelijk is zal tenminste gekeken moeten worden naar een wegindeling met een smalle rijloper voor auto's en brede kantstroken waar fietsers gebruik van kunnen maken, die gescheiden worden door een onderbroken streep.

Het tertiaire fietsnetwerk ligt in verblijfsgebieden waar een maximum snelheid van 30km/u geldt. Voor wegen die tot dit netwerk behoren, wordt geadviseerd deze te voorzien van fietssuggestiestroken zonder roodgekleurde bestrating. Dit om het doorgaande fietsnetwerk naar belangrijke bestemmingen te onderscheiden van de overige straten. Binnen het tertiaire netwerk vallen ook de vrijliggende zelfstandige fietspaden die voor het grootste deel uitgevoerd dienen te worden als gecombineerde voet-fietspaden met een breedte van minimaal 3 meter.

Bij de feitelijke uitwerking van het netwerk kan het voorkomen dat de gewenste hiërarchische inrichting niet als zodanig kan worden toegepast. Uiteraard moet dan gezocht worden naar een plaatselijk passende oplossing die de consequentie, overzichtelijkheid en continuïteit van het netwerk niet aantast.

Aansluiting bij herkomst bestemmingspatronen

Bij het opstellen van een fietspadenplan is het van belang dat alle voorzieningen en functies die veel mensen aantrekken op een goede en veilige manier bereikbaar zijn per fiets. Op grond van de gevoerde inventarisatie (zie kaarten "Ligging in omgeving", "Fietspaden huidige situatie", "Aanwezige fietsvoorzieningen" en "Verkeersaantrekende voorzieningen") is te stellen dat de meeste voorzieningen bereikbaar zijn middels fietspaden, fiets(suggestie)stroken of door fietsroutes (waar geen speciale voorzieningen aanwezig zijn!). Daar waar nodig zullen ontbrekende schakels in het netwerk worden aangevuld.

Interlokale routes

Mede gelet op de regionale functie van Schagen, is het van belang dat de fietsverbindingen in Schagen aansluiten op de fietsverbindingen van omliggende gemeentes. Er dienen korte, rechtstreekse verbindingen aanwezig te zijn met de omliggende kernen naar de voorzieningen in Schagen. Uit de inventarisatie is gebleken dat enkele verbindingen erg omslachtig zijn en een kortere verbinding wenselijk is. Om het fietsverkeer te bevorderen, zijn met name op de trajecten vanuit Kleine Sluis, Wieringerwaard, Oudesluis en Dirkshorn, een korte, directe verbinding noodzakelijk.

Bewegwijzering

Fietsbewegwijzering is van groot belang voor een goed functionerend netwerk. Het doel van fietsbewegwijzering is om fietsers via de kortste route naar de plaats van bestemming te leiden. Daarnaast dient fietsbewegwijzering als bevestiging dat fietsers, letterlijk, in de goede richting fietsen en tevens als kwalitatieve en continue uitstraling van hoofdroutes. Resumerend kan gesteld worden dat fietsbewegwijzering compleet, logisch en betrouwbaar moet zijn.

Door het ontbreken van uniformiteit en continuïteit in de uitvoering worden de mogelijkheden van een heldere systematiek voor de opzet van de fietsbewegwijzering niet volledig benut. Het gevolg daarvan is dat bestemmingen en routes niet volledig en uniform worden verwezen en/of dat op routes de bewegwijzering in zijn geheel ontbreekt. Daarom is een systematiek noodzakelijk voor het updaten en uitbreiden van de fietsbewegwijzering.

De bewegwijzering dient afgestemd te worden met het stedelijk fietsnetwerk, in het bijzonder het hoofdfietsnetwerk. De bewegwijzering moet naar interlokale en een aantal recreatieve doelen verwijzen.

De grotere en qua oriëntatie belangrijke attractiepunten, zoals het winkelcentrum en de kerk op het marktplein, worden eerder in de bewegwijzering opgenomen. Ook objecten als knooppunten van het openbaar vervoer (NS-station Schagen) dienen in de bewegwijzering te worden opgenomen.

Bij de fietsroutes die bij de gemeentegrenzen Schagen inprikken is het wenselijk om informatiezuilen met een plattegrond te plaatsen, zodat de fietser in een oogopslag ziet waar hij zich bevindt en hoe hij het snelst bij zijn bestemming kan komen.

Stallingsnetwerk

Een goed stallingsnetwerk komt ten goede aan de kwaliteit van het fietsnetwerk. Het is van belang dat de fietsparkeervoorzieningen op de juiste locaties aangeboden worden. Er dient een goed evenwicht te bestaan tussen spreiding en concentratie. Concentratie is belangrijk om te zorgen voor een voldoende bezettingsgraad van de voorzieningen. Spreiding is belangrijk om de loopafstanden naar de bestemmingen zo klein mogelijk te houden. In de praktijk blijkt dat indien de parkeervoorziening te ver van de bestemming af ligt, deze niet meer gebruikt wordt. Voor fietsklemmen geldt dat zij niet meer dan 30 meter van een bestemming verwijderd mogen liggen.

Gevolg hiervan is dat het aantal zwerffietsen, zijnde wild gestalde fietsen, beperkt wordt. De openbare ruimte krijgt een meer geordend aanzien en de overlast voor de overige verkeersdeelnemers (voetgangers, gehandicapten) blijft beperkt.

Om echt effect te bereiken met deze maatregelen dient hiernaast een *actieve handhaving* plaats te vinden om verkeerd gestalde fietsen te verwijderen. Door het regelmatig monitoren van de gestalde fietsen kan inzicht worden verkregen in de behoefte aan fietsklemmen. Indien noodzakelijk, kunnen klemmen worden bijgeplaatst. Door onderzoek kan de minimale opgave per deelgebied worden bepaald (in bijlage V worden enkele voorbeelden gegeven van fietsenrekken met het fietsparkeur).

De gemeente streeft naar een inspanningsverplichting waarbij bij bijvoorbeeld reconstructie activiteiten een minimaal aantal stallingsplaatsen wordt opgenomen (zie ook tabel 6.2/53 "kerncijfers fietsparkeervoorzieningen" uit de ASVV 1996 van CROW)

(Knooppunten) Openbaar vervoer;

Reizigers met het openbaar vervoer gebruiken in veel gevallen de fiets als voor- en natransport. Het gebruik van openbaar vervoer blijkt toe te kunnen nemen als de parkeervoorzieningen voor fietsen worden verbeterd. Goede fietsparkeervoorzieningen bij openbaar-vervoerhaltes en stations zijn dan ook essentieel.

Winkel- en horecagebied;

De consument wil zo dicht mogelijk met zijn fiets bij de bestemming kunnen komen. Het liefst stalt hij zijn fiets recht voor de deur van de winkel of het café dat hij bezoekt. In de praktijk blijkt dit gedrag moeilijk tegen te gaan. Om er toch voor te zorgen dat de consument zijn fiets in de fietsklemmen zet, zullen dus in de directe nabijheid van winkels en cafés clusters van fietsklemmen gerealiseerd dienen te worden. De fietsklemmen dienen bij voorkeur dus niet verder dan 30 m van de winkels of cafés gerealiseerd te worden.

In de huidige situatie is Schagen, als kern met een sterke streekfunctie, goed voorzien in stallingsmogelijkheden voor de fiets, zowel in het kernwinkelgebied als in het horecagebied rondom de Markt.

Recreatie-/sportvoorzieningen;

Recreatiegebieden en sportvoorzieningen zijn over het algemeen eveneens attracties die veel fietsverkeer aantrekken. Ook op deze locaties dienen dus voldoende fietsklemmen gerealiseerd te worden. Voor het realiseren van fietsklemmen in recreatiegebieden en bij sportvoorzieningen dient ook een behoeftevolgend beleid gevoerd te worden.

2.3.2 Directheid

Directheid is in feite gerelateerd aan de tijd die nodig is om bij je bestemming te komen. Dit doe je het liefst zo snel mogelijk met zo weinig mogelijk oponthoud. Het voorkomen van barrières, wachttijden bij verkeerslichten of het ontbreken van stallingen zijn uit dit oogpunt dan ook onwenselijk.

Grootste euvel met betrekking tot dit aspect zijn de vele barrières die de gemeente Schagen herbergt. Zo zijn te noemen:

- de spoorlijn, welke een verbinding met de Hoep-wijken c.q. het buitengebied van Schagen bemoeilijkt;
- de provinciale (N-)wegen, welke rondom c.q. door Schagen lopen en zo risicovolle oversteekplaatsen met zich meebrengen;
- het kanaal, waardoor onder meer een doorgaande verbinding van de Westfriese Omringdijk onmogelijk is.

Een fijnmazig netwerk is voor het aspect 'Directheid' een pré. Echter, gezien de deelconclusie uit de vorige paragraaf en bovengenoemde barrières, kan het huidige fietsnetwerk van de gemeente Schagen niet aan deze eis voldoen. Er wordt te vaak een belangrijke autoroute (provinciale N-wegen) gekruist en het aantal handige doorsteekjes, ter bevordering van de fijnmazigheid van het netwerk, is beperkt. Direct gevolg is dat de keuzemogelijkheden, die een fijnmazig fietsnetwerk de fietser biedt, worden beperkt. Indirect gevolg van de beperking van keuzemogelijkheid is dat de mate van (het gevoel) sociale veiligheid ook wordt beperkt. Dit is natuurlijk niet wenselijk.

In bestemmingsplan Hoep-Noord is een tunnel gepland om fietsverkeer tussen Hoep-Noord en de Beethovenlaan mogelijk te maken. Voor nieuwbouwwijk Hoep-Noord, zal de Nes voor het fietsverkeer een belangrijke (recreatieve) verbinding vormen met het buitengebied van Schagen. Deze tunnel is inmiddels gerealiseerd en de fietsverbinding tot stand gebracht. Eenzelfde probleem doet zich voor daar waar de Haringhulzerweg de N241 kruist. Op ongeregelde kruisingen van fietsroutes met hoofdontsluitingswegen met meer dan twee rijstroken en/of een hogere rijsnelheid dan 50 km/u, moet onderzocht worden of een fietstunnel of fietsbrug mogelijk is. Als een tunnel, gezien de beschikbare ruimte, niet (of alleen tegen zeer hoge kosten) kan worden gerealiseerd, kan de snelheid van het autoverkeer worden teruggebracht door de aanleg van een rotonde. Pas als ook deze mogelijkheid vervalst, worden verkeerslichten geplaatst.

Tenslotte is ten behoeve van het recreatieve fiets- en wandelnetwerk een verbinding over het kanaal Stolpen-Schagen, ter plaatse van de West Friese Omringdijk, gewenst middels een fietsbrug of een seizoens-fietspont.

2.3.3 Aantrekkelijkheid

Met betrekking tot utilitair gebruik van het fietsroutenetwerk is herkenbaarheid (vooral door woonwijken) van essentieel belang. Door de eerder genoemde constatering van het ontbreken van uniformiteit en continuïteit in de uitvoering van fietsvoorzieningen in Schagen, ontstaat onduidelijkheid. Gevolg is dat een netwerk niet meer optimaal herkenbaar is.

Deze onduidelijkheid door het ontbreken van uniformiteit en continuïteit heeft tevens zijn doorwerking in het recreatief gebruik van het fietsroutenetwerk, enerzijds daar waar de utilitaire en recreatieve routes samenvallen, anderzijds op de landweggetjes c.q. dijkjes in het landelijk gebied. Gezien het streven naar een kwalitatief hoogwaardig fietsroutenetwerk is dit niet wenselijk.

Het landelijk gebied rondom Schagen maakt fietsverbindingen door een aantrekkelijke en afwisselende omgeving mogelijk. Dit wordt uit oogpunt van aantrekkelijkheid dan ook als een sterk gegeven gezien. Echter, het regelmatig samenvallen van (belangrijke) fiets- en autoroutes en de kleine afstand van de fietser tot het gemotoriseerde verkeer wordt als zwak gegeven gezien. Het samenvallen van fiets- en autoroutes is met name in het buitengebied van Schagen een euvel. Het merendeel van de routes loopt over dijkjes van cultuurhistorische waarde, welke van beperkte afmeting zijn. Het toepassen van fietsstroken en, daar waar dit door de geringe afmetingen van de dijkjes niet mogelijk is, fietsuggestiestroken zal voor het fietsnetwerk in het buitengebied, uit oogpunt van de aantrekkelijkheid, een kwalitatieve verbetering betekenen. Op locaties waar het wegprofiel echt te smal is voor fiets(suggestie)stroken, dienen uitwijkstroken in grasbeton te worden aangebracht.

De aantrekkelijkheid van een route wordt tevens bepaald door de mate van (het gevoel van) sociale veiligheid. Ook hierbij is herkenbaarheid van belang, om zo naar eigen inzicht een alternatieve route te kiezen, die meer het gevoel van sociale veiligheid geeft (bijvoorbeeld langs een autoroute).

Oplossingen dienen gevonden te worden in het aanpakken van de onduidelijkheid door middel van het nemen van maatregelen ter bevordering van de uniformiteit en continuïteit. Door het opstellen van een duidelijke hiërarchische opbouw, met specifieke inrichting per niveau, wint het fietsnetwerk aan duidelijkheid c.q. wordt herkenbaar en wordt als gevolg daarvan een stuk aantrekkelijker. De specifieke inrichting van de fietsvoorzieningen op wegen waar autoverkeer mogelijk is, leidt ertoe dat de automobilist geattendeerd wordt op de aanwezigheid van de fietser, waardoor vervolgens de fietser weer meer het gevoel van sociale veiligheid krijgt.

2.3.4 Veiligheid

De Fietsersbond heeft voor de gemeente Schagen een 'Fietsbalans' opgesteld. Met betrekking tot de verkeersveiligheid is geconcludeerd dat Schagen hierop zeer slecht scoort, hetgeen betekent dat fietsers in Schagen een groot risico lopen het slachtoffer te worden van een ernstig ongeval. Het risico bedraagt in Schagen meer dan het dubbele van de landelijk gemiddelde norm! Gezien de uitkomst van de Fietsbalans, kan onder meer gesteld worden dat automobilisten in de huidige situatie onvoldoende geattendeerd worden op de (mogelijke) aanwezigheid van fietsers. Uit oogpunt van veiligheid is dit natuurlijk niet wenselijk en dient actie ondernomen te worden.

De gehele gemeente Schagen dient (her)ingericht te worden volgens de categorisering van wegen in het kader van Duurzaam Veilig. Gevolg hiervan is dat er dan maatregelen kunnen worden doorgevoerd die de verkeersveiligheid voor fietsers verbeteren.

De intentie bestaat om de bebouwde kom van Schagen, uitgezonderd de N-wegen en Zuider- en Westeweg, in te richten als 30 km/u gebied. In 30 km/u-gebieden wordt

fietsverkeer gemengd met autoverkeer. Waar auto en fiets gemengd worden, moet de inrichting van de weg een hoge snelheid van het autoverkeer onmogelijk maken. Bij de vormgeving van voorzieningen die het autoverkeer moeten afremmen (bijvoorbeeld drempels en/of versmallingen), moet worden voorkomen dat fietsers onbedoeld ook worden afgeremd.

Er dienen fietspaden c.q. fietsstroken aangelegd te worden bij snelheden boven de 50 km/u (buitengebied, waar de ruimte dit toelaat). Dit geldt ook voor wegen met hoge verkeersintensiteiten (waaronder gebiedsontsluitingswegen), hetgeen voor Schagen betekent dat de in dit plan aangegeven secundaire wegen van een fietsstrook c.q. fietssuggestiestrook zullen moeten worden voorzien. Dit secundaire fietsnetwerk zal bestaan uit tweezijdige, in één richting bereden fietspaden. Dit, omdat een dergelijke inrichting in de bebouwde kom aanmerkelijk veiliger is bij ongeregelde kruisingen en rotondes dan tweerichtingsfietspaden. Het buitengebied zal moeten worden ingericht als 60 km/u gebied.

Speciale aandacht is gewenst voor oversteekpunten en kruispunten op de Westeweg, en dan met name het kruispunt Westeweg/Zuiderweg. Volgens de principes van 'Duurzaam Veilig' moet op ongeregelde kruisingen van fietsroutes met hoofdontsluitingswegen met meer dan twee rijstroken en/of een hogere rijsnelheid dan 50 km/u, onderzocht worden of een fietstunnel of fietsbrug mogelijk is. Als een tunnel gezien de beschikbare ruimte niet (of alleen tegen zeer hoge kosten) kan worden gerealiseerd, kan de snelheid van het autoverkeer worden teruggebracht door de aanleg van een rotonde. Een dergelijke maatregel zorgt ervoor dat de snelheid van het autoverkeer wordt teruggebracht tot 30 km/u. Dit heeft mede tot gevolg dat rotondes aanmerkelijk veiliger zijn dan gewone kruisingen, ook wanneer deze met verkeerslichten zijn geregeld. Een rotonde op de kruising van de Westeweg met de Zuiderweg zal de verkeerssituatie ter plekke een stuk veiliger maken en tevens ontstaat de mogelijkheid om de ontbrekende fietsverbindingen rondom dit gevaarlijke punt geheel volgens de richtlijnen van 'Duurzaam Veilig' te ontwerpen.

Sinds 2001 krijgt de fietser op gelijkwaardige kruisingen voorrang van rechts. Deze regeling maakt de verkeersregels eenvoudiger. Fietsers en bromfietzers krijgen een gelijkwaardige plaats in het verkeer. Om de verkeersveiligheid niet in het gedrang te brengen, moeten op enkele lokale (en regionale) wegen aanpassingen in de infrastructuur plaatsvinden. Misverstanden over de (on)gelijkwaardigheid van kruispunten moeten worden voorkomen. De voorrang kan apart worden geregeld met voorrangsborden en haaiantanden of met een uitrit bij een aansluiting op een hoofdweg. Zo wordt een veilige doorstroming gewaarborgd door een goede inrichting.

Bij ongeregelde kruispunten kunnen middengeleiders de doorstroming voor het fietsverkeer verbeteren. Tevens moet bekeken worden in hoeverre het mogelijk is om, op wegen die geen onderdeel zijn van het hoofdnet, voor het autoverkeer (hulpdiensten) voorzieningen aan te brengen (drempels e.d.) om zo de onderlinge snelheidsverschillen te verkleinen.

Tunnels, afgelegen fietspaden, onverlichte of slecht verlichte locaties en locaties omgeven door hoge beplanting worden in de regel als sociaal onveilige locaties beschouwd. Dergelijke situaties dienen in Schagen (met name binnen de bebouwde kom) zoveel mogelijk te worden voorkomen. Onveilige routes kunnen worden voorkomen door te zorgen voor voldoende activiteiten en (woon)bebouwing langs het fietspad, voor voldoende verlichting en voor geen hoge beplanting. Met het opstellen van het voorgestelde fietsroutenetwerk is hier dan ook zoveel mogelijk rekening mee gehouden.

Buiten de bebouwde kom van Schagen komt verlichting sporadisch voor. Dit geldt met name voor fietsroutes langs de N-wegen. Het buitengebied van Schagen met haar dijkjes is relatief gezien beter verlicht dan de N-wegen, maar ook niet optimaal. Uit oogpunt van de sociale veiligheid is het van belang dat in ieder geval elk kruispunt voldoende verlicht is en dat er voorts prioriteit gesteld dient te worden aan de verlichting van de veel bereden interlokale fietsroutes, met name naar scholen.

2.3.5 Comfort

In Schagen wordt het comfort voor de fietser regelmatig verstoord door andere verkeersdeelnemers (met name autoverkeer), de vele barrières, te smalle infrastructuur, veel afslaande bewegingen, weinig voorrang en de verplichting te lopen. De fietser heeft echter wel een lage stopfrequentie in Schagen, omdat hij/zij zelden hoeft stil te staan bij verkeerslichten.

Om hinder met autoverkeer te beperken zijn langs de (primaire) hoofdontsluitingswegen de fietspaden in principe vormgegeven als vrijliggende fietspaden, die in twee richtingen bereden kunnen worden. Daar waar mogelijk worden fietstunnels gerealiseerd om de N-wegen c.q. het spoorlijn te passeren en worden rotondes aangelegd (Scholeksterlaan, knooppunt Zuiderweg-Westerweg). De rest van de bebouwde kom van Schagen wordt ingericht als 30 km-gebied. Hier zal gemengd verkeer plaatsvinden. Daar waar nodig zullen fietsvriendelijke (auto)verkeersremmende voorzieningen getroffen worden.

Door het uitgebreide fietsnetwerk is het tevens mogelijk om drukke wegen, waar gemotoriseerd verkeer niet geweerd kan worden, te mijden middels een alternatieve route (zonder substantieel tijdsverlies te lijden). Zo zijn de alternatieve routes voor de Zuider- en Westerweg van belang, zij dienen uit oogpunt van sociale veiligheid voldoende verlicht te worden.

Het wegdek in Schagen is uit oogpunt van comfort voor de fietser een ander belangrijk punt van aandacht. Met name door het veelvuldig toepassen van tegels en klinkers hebben fietsers te veel last van trillinghinder. Omdat de fiets (nog veelal) een ongeveerd voertuig is, zijn deze verhardingssoorten ongeschikt voor belangrijke fietsverbindingen. Wel is de kwaliteit van het asfalt uitstekend, maar deze verhardingssoort wordt in Schagen voor fietsinfrastructuur te weinig toegepast. Mede uit oogpunt van comfort (gelet de aanwezige tegelfietspaden op hoofdroutes), maar ook uit oogpunt van herkenbaarheid (hiërarchie), zou het opstarten van een asfalteringsprogramma voor belangrijke fietsverbindingen gewenst zijn.

Hoewel asfaltverharding de meeste garantie biedt op fietscomfort, kan ook met een juiste toepassing van klinker- of tegelverharding het comfort enigszins vergroot worden. Met name op plekken waar asfaltverharding om stedenbouwkundige redenen niet wenselijk geacht wordt, is dit relevant. Een goede fundering is essentieel, evenals een robuuste kantafwerking. Voegloos leggen heeft de voorkeur. Ook de keuze van het type klinker heeft grote invloed; betonklinkers worden geprefereerd boven gebakken klinkers.

Kruispunten met verkeerslichten zullen een meer op fietsers toegesneden afstelling moeten krijgen. Bij het ontwerpen dient te worden gelet op het verhogen van de doorkans en het omlaag brengen van de maximale wachttijd en de gemiddelde wachttijd voor fietsers. Maatregelen hebben dan vooral betrekking op de groentijdverdeling en de detectie van fietsers (fietsdetectielussen in plaats van knoppen). Dit levert niet alleen een bijdrage aan het fietscomfort, maar ook aan de verkeersveiligheid. Bij een acceptabele wachttijd neemt namelijk ook de roodlichtnegatie af.

2.4 Conclusie

In de tabel van bijlage IV zijn concrete actiepunten opgenomen, ter realisering van het gewenste fietspadennetwerk (bijlage II).

Enkele van de voorgestelde projecten verdienen prioriteit. Zij komen de continuïteit en uniformiteit ten goede en indirect dus ook de veiligheid van het fietspadennetwerk. Projecten die niet 'aangevinkt' zijn als project met prioriteit kunnen te zijner tijd, indien een weg(deel) aangepast moet worden, worden gerealiseerd.

Met het uitvoeren van de genoemde actiepunten, zal het fietspadennetwerk van Schagen voldoen aan de wensen van de gemeente en de eisen gesteld in 'Duurzaam Veilig'. Voorts zal uit oogpunt van continuïteit en uniformiteit het fietspadennetwerk als compleet beschouwd kunnen worden.

3

Wandelpadenplan

3.1 Literatuuronderzoek

3.1.1 Algemeen

Er zijn drie typen wandelaars te onderscheiden. De grootse groep bestaat uit korte afstandwandelaars. Ze maken wandelingen die kort zijn, zowel in afstand als in duur. Gemiddeld loopt de korte afstandwandelaar 3 tot 5 km, vaak langs gemarkeerde routes. Veel wandelingen in gezinsverband vallen onder deze categorie. De groep lange afstandwandelaars volgt langere doorgaande routes. Zij leggen gemiddeld zo'n 15 kilometer per wandeling af. De natuurzoekende wandelaar is een relatief kleine groep, die op zoek is naar de specifieke kwaliteiten van een natuurgebied en het bestuderen van de natuur. Deze natuurzoekers stellen minder hoge eisen aan het voorzieningsniveau in een natuurgebied. Per wandeling leggen ze gemiddeld 7 km af.

Wandelen kan onder alle weersomstandigheden en in alle seizoenen. Het voor- en na-jaar zijn echter het meest populair. In de weekenden en vooral op zondag wordt het meest gewandeld. Op een doordeweekse dag worden weinig lange tochten gemaakt. De meeste wandelingen duren een half tot 2 uur. De lange afstandwandelaars volgen vaak langere routes of delen daarvan. Korte wandelingen worden gelijkmatiger over het jaar gemaakt dan langere wandelingen. De meeste wandelaars verplaatsen zich tussen 10.00 uur en 17.00 uur, waarbij de piek omstreeks 15.00 uur ligt. Alleen de natuurzoekende wandelaars komen voor 08.00 uur en na 18.00 uur.

3.1.2 Uitgangspunten

Het wandelpadenplan van de gemeente Schagen is afgestemd op het provinciale wandelpadenplan (NEMO). NEMO is de vereniging van vrije wandelaars. Op verzoek van de provincie heeft zij een wandelpadenplan voor de gehele provincie Noord-Holland opgesteld. Dit plan is een van de bouwstenen van het huidige provinciaal beleid ten aanzien van de ontwikkeling van wandelpaden.

3.1.3 Kwaliteitseisen voor een recreatieve wandelinfrastructuur

Voetpaden behoren tot de basisinfrastructuur van een kern en worden gekenmerkt door het feit dat er bijna nooit sprake is van alleen een stroomfunctie en door het gebruik van een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers naast de voetgangers (fiets aan de hand, rolstoelen e.d.). De kern Schagen is dan ook goed voorzien in het voetpadenaanbod, welke bestemd zijn voor een ieder. Aanvullend op deze voetpaden zijn enkele gerealiseerd door groene corridors en/of langs cultuurhistorische elementen, welke meer recreatief van aard zijn.

De aandacht gaat echter voornamelijk uit naar wandelroutes c.q. -paden in het landelijk gebied van Schagen. Probleem is echter dat vooral in dit gebied, op de plattelandswegen, een sterke menging plaatsvindt van voertuigen met verschillende rijnsnelheden, hetgeen ten koste gaat van de langzame verkeersdeelnemers (waaronder voetgangers). De kwaliteitseisen hebben dan ook met name betrekking op het landelijk gebied. Er is een onderverdeling gemaakt in:

- Tracering met belevingswaarde;
- Bereikbaarheid/keuzemogelijkheid;
- Comfort;
- Veiligheid.

Voorts wordt kort aandacht besteed aan het aspect promotie.

Hieronder volgen kwaliteitseisen met een eventuele vertaling naar beleidsuitgangspunten, inrichtingseisen en promotiemiddelen.

Tracering met belevingswaarde

In het algemeen houden wandelaars van rust en stilte en wandelen zij graag in een aantrekkelijke, afwisselende omgeving. Vooral voor lange afstandslopers speelt het landschap een belangrijke rol. Natuurzoekers willen de natuur graag individueel beleven en komen niet graag andere mensen tegen.

Vertaling naar beleid en inrichtingseisen:

- De routes lopen zoveel mogelijk over rustige, liefst onverharde wegen, paden en dijken en voeren door een afwisselend landschap. Op deze manier komt de wandelaar diverse landschappen en landschapselementen tegen. De opbouw van het landschap biedt hierbij mogelijkheden. Bijvoorbeeld de dijken en kaden (ook die langs de kanalen) vormen natuurlijke verbindingen. Zij liggen hoger dan het omringende landschap en bieden een goed uitzicht. Gevolg hiervan is onder meer dat de routes inzicht geven in de karakteristieken van het landschap. Ze tonen iets van de ontstaansgeschiedenis van dat landschap en voeren langs natuurgebieden en monumenten. Oriëntatie vindt plaats door landschappelijke elementen als de Westfriese Omringdijk, dorpen, molens, stolpboerderijen e.d.;
- Uitbreiding van wandelmogelijkheden in het landelijk gebied door routes te koppelen aan lineaire elementen in het landschap zoals dijken en waterlopen. Deze wandelroutes zijn ook nodig voor de ontwikkeling van het toeristisch recreatieve product, in samenwerking met gemeenten, waterschappen en ondernemers;
- Gemeenten en waterschappen zijn belangrijke partijen bij het realiseren van wandelpaden omdat zij vaak betrokken gronden in eigendom hebben. De gemeente Schagen kan via het bestemmingsplan "Landelijk gebied" meewerken aan behoud en/of ontwikkeling van wandelpaden. In het bestemmingsplan dient dan de functie 'weg' gekoppeld te zijn aan de bestemming van het gebied;
- Om het wandelpadennet goed te kunnen ontwikkelen is een goede relatie tussen agrariër en recreant van groot belang. Uitgangspunt is het recreatief medegebruik van het landelijk gebied bevorderen op voor de agrariërs aanvaardbare wijze. Om medewerking vanuit de agrarische sector te bevorderen is door de provincie een schadevergoedingsregeling ingesteld om mogelijke schadeclaims van agrariërs en/of recreanten af te dekken.

Bereikbaarheid/keuzemogelijkheid

De wandelingen worden zowel vanuit de woning als vanuit een tijdelijke verblijfplaats gemaakt. Als het wandelgebied op enige afstand van de woonomgeving ligt, zal men in veel gevallen van voor- en natransport gebruik maken. Dit is meestal de auto. Lange afstandswandelaars gaan vaker te voet of met het openbaar vervoer. Voor de korte afstandswandelaar dient het padenstelsel in het gebied zodanig te zijn dat men wandelingen van circa 3–5 km (drie kwartier tot één uur) kan maken. Hierbij wil de wandelaar liefst de keuze hebben uit meer dan één route en wil hij zo min mogelijk dezelfde stukken lopen. Aan deze eisen kan worden voldaan door te zorgen voor een netwerk van paden met een maaswijdte van circa 1 km (Lörzing, 1981). De lange afstandswandelaar volgt een doorgaande route. De netwerken voor korte en lange wandelingen kunnen gedeeltelijk samenvallen.

Vertaling naar inrichtingseisen:

- De routes zijn gemakkelijk te bereiken vanuit de woongebieden;
- Begin- en eindpunt van de routes zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer;
- De totale route bestaat uit een aaneenkoppeling van rondgangen rond Schagen en buitengebied (omringende kernen) waardoor er sprake is van een keuzemogelijkheid tussen langere en kortere wandelingen.

Comfort

Om de toeristisch-recreatieve functie van het landelijk gebied te optimaliseren, dient tevens aandacht besteed te worden aan het aspect comfort; wandelaars willen namelijk zo comfortabel mogelijk wandelen.

Vertaling naar inrichtingseisen:

- Wandelaars hebben een voorkeur voor onverharde paden, mits deze ook in het voor- en najaar goed begaanbaar zijn. Voor kortere wandelroutes die vaak gebruikt worden zijn halfverharde of verharde paden nodig;
- Recreatieve wandelpaden dienen bij voorkeur ongeschikt te zijn voor ander verkeer, zoals auto's, (brom)fietsers en ruiters;
- De breedte van het wandelpad is afhankelijk van het gebruik. Doorgaans is voor paden die niet intensief belopen zullen worden een breedte van 0,75–1 m voldoende;
- Er mogen niet te veel obstakels zijn; overstapjes over hekken vormen doorgaans echter geen probleem. Het aanleggen van overstapjes bevordert niet alleen de toegankelijkheid, maar nodigt ook uit tot het gebruik van de route, omdat het de herkenbaarheid van de wandelmogelijkheid verbetert;
- De toegankelijkheid wordt met behulp van de benodigde bebording aangegeven;
- Een wandelroute kan ook onder minder gunstige weersomstandigheden, zoals harde wind, nog aantrekkelijk zijn als er enige beschutting is. Hierin kan eventueel worden voorzien door een dichte begroeiing aan te brengen, bijvoorbeeld aan de noord(west)zijde van een pad. De soort begroeiing dient bij voorkeur in het landschapsbeeld te passen;
- Binnen de routes liggen mogelijkheden tot pauzeren en overnachten (horeca, campings etc.).

Veiligheid

Een veel voorkomend probleem is het gebrek aan vrijliggende routes. Men zal bijna altijd de weg moeten delen met ander verkeer. Daarnaast sluiten de belangen van wandelaars en rolstoelgebruikers elkaar voor een groot deel uit. Waar wandelaars het liefst lopen over onverharde paden en grasdijken, is voor een rolstoel een asfaltpad gewenst.

De Westfriese Omringdijk en de Schagerkogge zijn geheel geasfalteerd en bieden dan ook uitstekende aanknopingspunten voor ommetjes vanuit de woonomgeving (Schagen). Dit geldt dus ook voor rolstoelgebruikers.

Feit blijft wel dat er voor het overige deel van het plangebied aandacht besteed dient te worden voor de begaanbaarheid van routes voor gehandicapten. Dit hoeft niet voor alle routes, maar het moet voor gehandicapten in principe mogelijk zijn elk aantrekkelijk gebied te bezoeken.

Vertaling naar inrichtingseisen:

- Het oppervlak moet stroef en vlak zijn. Uit oogpunt van gehandicapten zijn grind of schelpen(gruis) minder wenselijk. Het wegdek moet egaal zijn, geen gaten of omhoog stekende tegels;
- Specifiek met betrekking tot gehandicapten dient onder meer aan de volgende aspecten aandacht besteed te worden: goede markering (vooral van belang voor mensen met een visuele handicap), op- en afritjes (verlaging van het trottoir) bij oversteekplaatsen, het gebruik van ribbeltegels c.q. rubberen tegels (voor mensen met een visuele handicap);
- Er dient voldoende openbare verlichting te zijn;
- Nagegaan dient te worden in hoeverre juridische maatregelen kunnen worden toegepast, waarbij een groep verkeersdeelnemers de toegang tot een weg of

wegvak wordt ontzegd, waardoor scheiding wordt afgedwongen. Naleving van de gesloten verklaring levert het uiteindelijke resultaat van scheiding op.

Hulpmiddelen bij het vinden van aantrekkelijke routes / promotiemateriaal

Het vergroten van de regionale bekendheid zal ook recreanten en toeristen van buiten de regio aantrekken. Uitgestippelde wandelroutes zijn populair; bewegwijzerde recreatieve routes zijn laagdrempelig en daardoor het meest gewaardeerd; daarna volgen routebeschrijvingen. Er is een groep die zelf zijn route wil uitstippelen met behulp van kaarten en bestemmingsbewegwijzering (handwijzers en paddestoelen).

Vertaling naar mogelijke promotiemiddelen:

- Door actieve en/of passieve informatieverstrekking zal de bekendheid met de te realiseren wandelroutes bij de gebruikers toenemen. Gedacht kan worden aan wandelinformatie via huis-aan-huisbladen, waterschapsbulletins, VVV en ANWB en via websites van provincie, gemeenten en wandelverenigingen;
- Bebording vergemakkelijkt het gebruik van de routes door de recreant, daarnaast dient de bebording om de status van de half- en onverharde paden als wandelpad duidelijk in het terrein te markeren;
- Om het publiek voor de routes te interesseren verdient het aanbeveling een wervende routebeschrijving met kaartje beschikbaar te stellen en te promoten (bv. bij VVV en station), eventueel in combinatie met evenementen. Naast de langs de route te bekijken bijzonderheden is het van belang openbaar vervoer, parkeervoorzieningen, afstanden en horecavoorzieningen te vermelden. Eventueel aangevuld met informatie over streek (cultuur/flora/fauna/geschiedenis) en overnachtingsmogelijkheden (bed and breakfast). Zonodig kunnen in het veld, op knooppunten, informatieborden worden geplaatst.

3.2 Inventarisatie

In het Wandelpadenplan Kop van Noord-Holland uit 2001, dat is opgesteld door het Planbureau Blauwe Netwerk, Gewest Kop van Noord-Holland en de Provincie Noord-Holland, is een netwerk van recreatieve wandelpaden aangegeven. Ook voor de gemeente Schagen is een aantal wandelroutes opgenomen. In dit plan komen tevens knelpunten en mogelijke oplossingen aan de orde die aangepakt moeten worden om een doorgaand netwerk van wandelpaden mogelijk te maken.

Op de kaart "Wandelroutes" zijn de routes, zoals aangegeven in het wandelpadenplan, met lichtgroene lijnen weergegeven. De kaart is aangevuld met de intergemeentelijke wandelroute "Westfriese Omringdijk", de stadswandeling door Schagen, het zojuist uitgevoerde "Meerslootpad" en overige routes. Daarnaast zijn enkele voorzieningen en natuurgebieden aangegeven die van belang kunnen zijn voor de recreatieve wandelaar.

Aangezien er vrijwel geen speciale voorzieningen voor wandelaars getroffen zijn op de aangeduide trajecten, moet er nadrukkelijk gesproken worden over wandelroutes en niet over wandelpaden. Slechts op enkele punten lopen de routes over langzaamverkeerspaden waar geen gemotoriseerd verkeer is toegestaan of door weilanden.

3.3 Conclusie

Uit de inventarisatie blijkt dat in principe volstaan kan worden met het weergeven van de ligging van de bestaande wandelroutes en de routes zoals aangegeven in het Wandelpadenplan Kop van Noord-Holland. Aan de resultaten van het bovengenoemde wandelpadenplan, ligt een gedegen onderzoek ten grondslag. Het plan is recent opgesteld en blijkt volledig. Het is daarom niet nodig een nieuw wandelpadenplan op te stellen. In het gewenste wandelnetwerk (bijlage II "Wandelroutes") zijn dan ook de gegevens uit het Wandelpadenplan Kop van Noord-Holland overgenomen en hier en daar aangevuld met extra verzamelde gegevens. Voor de realisatie van de wandelpaden wordt verwezen naar dit Wandelpadenplan.