



## Memo

Voor: Gemeente Heemstede  
Van: A.J. Hillebrink  
Bedrijf: Iv-Infra b.v.  
Datum: 16 en 18 april 2019  
Referentie: INFR190328  
Onderwerp: Fietsstraat Leidsevaartweg

---

### A. Inleiding

Gemeente Heemstede is voornemens het parallelle deel van de Leidsevaartweg, zie omkaderd gedeelte in Figuur 1, te reconstrueren en wilt daarbij dit deel omvormen tot een fietsstraat. Om te bepalen of dit de best passende inrichting is van de weg, zijn fietstellingen uitgevoerd. De data vormt input in het te bepalen ontwerp.



Figuur 1: Reconstructie Leidsevaartweg

### B. Fietsroute Leidsevaartweg

Op 7 februari 2018 spraken de samenwerkende overheden in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) af om de bereikbaarheid en toegankelijkheid van stedelijke gebieden en het metropolitane landschap op een duurzame manier te verbeteren, door het realiseren van één aantrekkelijk netwerk van metropolitane fietsroutes, passend bij de stijgende vraag en verwachtingen van (weg)gebruikers.

Deze fietsroutes maken een vlotte en logische reis van en naar de stedelijke gebieden in de Metropoolregio mogelijk. Ze fungeren als poorten naar het groene landschap.

Daarnaast vormen ze een netwerk dat de bereikbaarheid van de regio verbetert. Een netwerk dat tegelijk gebruikt kan worden voor verschillende motieven en door allerlei doelgroepen, zoals forensen, recreanten, sporters en buitenlandse bezoekers. Juist deze combinatie is waar de kracht van de fietsroutes ligt. (Voortgangsrapportage Metropolitane Fietsroutes MRA 2018). De Leidsevaartweg is onderdeel van de fietsroute Kennemerlandroute (Heemstede-Haarlem-Velsen-Beverwijk-Heemskerk), zie Figuur 2.



Figuur 2: Fietsroute Kennemerland met detail Leidsevaartweg

### C. Huidig situatie Leidsevaartweg

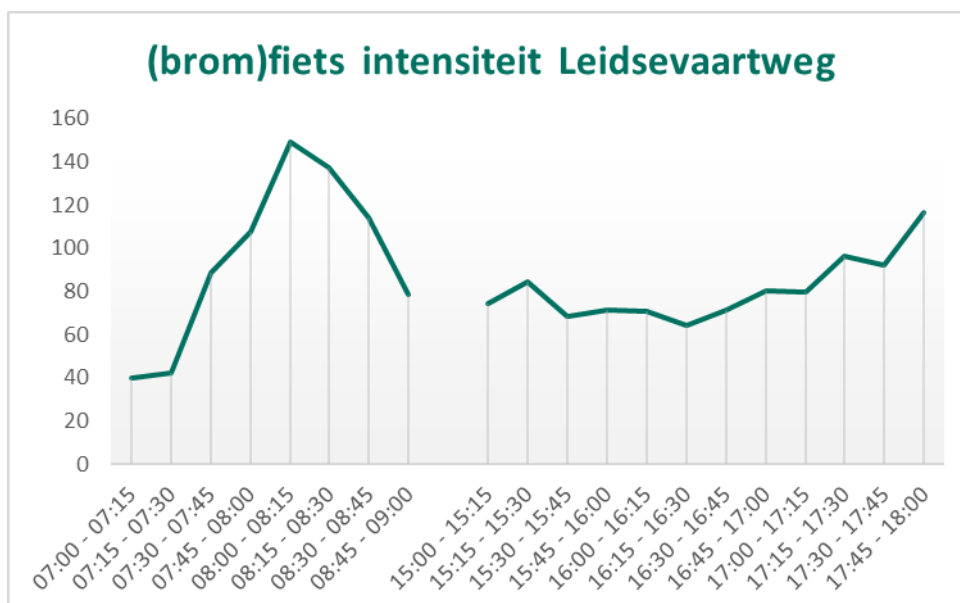
#### C.1. Resultaten telonderzoek (gemonitorde fietsintensiteit en richtingen)

Om inzicht te krijgen in het aantal (brom)fietsers dat gebruik maakt van de Leidsevaartweg is op dinsdag 16 april 2019 en donderdag 18 april 2019 van 7:00 tot 9:00 uur en van 15:00 tot 18:00 uur waargenomen. Deze momenten zijn gekozen omdat dinsdag en donderdag verkeerskundige onderzoeksdagen zijn. Het telmoment in de ochtend omvat de ochtendspits en het telmoment in de middag het einde van de schooldag met aangrenzend de avondspits. Verder valt de tel periode buiten de vakantie, met mooi (fiets)weer en geen omleidingen/ afsluitingen in de nabijheid met invloed op de locatie.

Elke telling is onderverdeeld in perioden van 15 minuten en vond plaats op de volgende kruispunten: Leidsevaartweg-Spoorplein en Leidsevaartweg – Spoorzichtlaan, zie Figuur 3. De gemiddelde resultaten van deze locaties en telmomenten per 15 minuten zijn opgenomen in Figuur 4. Een overzicht van de telresultaten is opgenomen in Bijlage A. Uit de resultaten van de telling kan worden opgemaakt dat gedurende een periode van 5 uur een totaal van 1665 fietsers en 72 bromfietsers gebruik heeft gemaakt van de Leidsevaartweg.

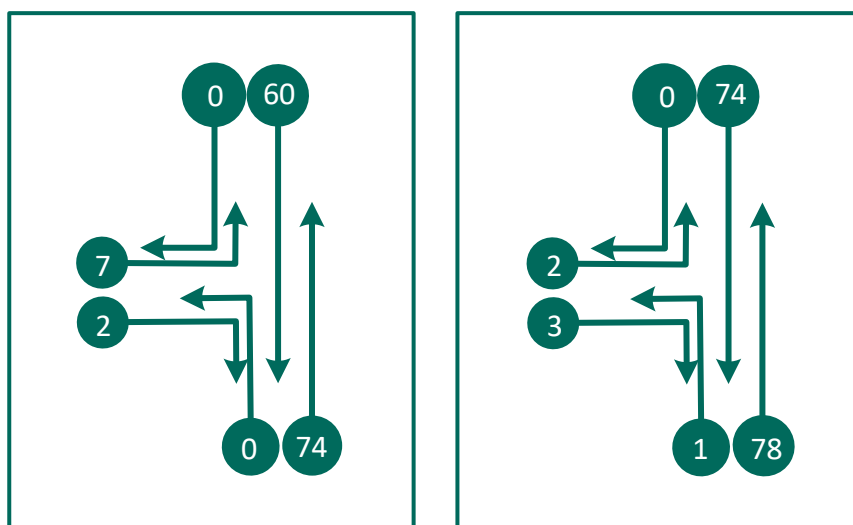


Figuur 3: Waarnemingslocaties 1 en 2, met nummering van de verschillende richtingen



Figuur 4: (brom)fiets intensiteit Leidsevaartweg

De periode waarin de hoogste intensiteit is waargenomen, was van 8:00-8:15. In Figuur 5 is de verdeling per richting weergegeven, met waarnemingslocatie 1 links en waarnemingslocatie 2 rechts.



Figuur 5: Verdeling per richting tijdens drukste kwartier

### C.2. Huidige Indeling/ inrichting van de weg

De Leidsevaartweg is ingericht als een erftoegangsweg met een eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van het voor gemotoriseerd verkeer doodlopende gedeelte ten noorden van het kruispunt met de Spoorzichtlaan. Hier geldt over een afstand van 50 meter tweerichtingsverkeer, ten behoeve van de bereikbaarheid van de zeven woningen. De verbinding tussen de Leidsevaartweg en de Pieter van Musschenbroekstraat, is voor motorvoertuigen middels een paal afgesloten. Fietsverkeer (incl. snorscooters) wordt ongehinderd doorgang geboden, bromfietzers worden over de hoofdrijbaan

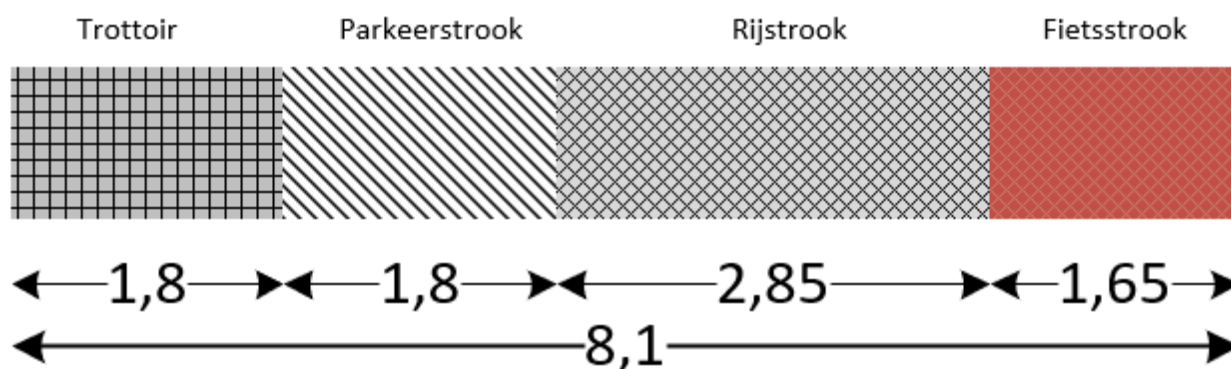


Leidsevaartweg gestuurd. Langs de woningzijde is over de gehele lengte van de Leidsevaartweg een parkeerstrook aanwezig.

### C.3. *Dwarsprofiel*

In de huidige situatie heeft de rijbaan een totale breedte van 8,1 meter, waarvan de rijloper 4,5 meter bedraagt. Deze als volgt opgebouwd en weergegeven in Figuur 6:

- Voetpad: 1,8m
- Parkeerstrook: 1,8m
- Rijstrook: 2,85m
- Fietsstrook tegengestelde richting: 1,65m
- Groenstrook



Figuur 6: Dwarsprofiel huidige situatie

### D. *Kwaliteitseisen, richtlijnen en inrichtingsaspecten*

#### D.1. *Kwaliteitseisen*

Voor een hoogwaardig regionaal fietsnetwerk is een goede fietsinfrastructuur een randvoorwaarde. De werkgroep voor het programma Metropolitane Fietsroutes heeft een set kwaliteitseisen (Figuur 7) voor deze fietsinfrastructuur opgesteld voor het type inrichting (fietsstraat of fietspaden), de breedte van de routes, het verhardingstype, de kleur van de verharding, de verlichting van de route en de vormgeving van de kruispunten.

Uit deze kwaliteitseisen volgt dat dat de inrichting enkel als fietspad of fietsstraat voldoet, waarbij de breedte afhankelijk is van het type inrichting. De verharding uitsluitend uitgevoerd kan worden als asfalt of beton. De fietsvoorziening uitgevoerd dient te worden in een rode kleur en er verlichting aanwezig dient te zijn. De inrichting van kruispunten dient te voldoen aan de voorgeschreven inrichting afhankelijk van het type weg. Op basis van deze kwaliteitseisen wordt gesteld dat de huidige infrastructuur van de Leidsevaartweg niet voldoet op grond van de volgende punten: inrichtingstype, verhardingstype, kleur, inrichting kruispunten. De breedte van de weg en de aanwezigheid van verlichting zijn de enige punten waarop de huidige infrastructuur voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen.



Kwaliteitseisen Metropolitane Fietsroutes		
	bibeko	
	uitgangspunt	minimaal
<b>wegvakken/ dwarsprofiel</b>		
2 richtingen (E-bike)fietspad	>=4.00m	>=3.00m
	(i>150 f/u)	(i<150 f/u)
2x 1 richting fietspad	2.50m	2.00m
fietsstraat* smal	4.50m	
fietsstraat* breed	5.50-6.50m	
2x 1 richting fietsstrook		
*)conform notitie Fietsberaad 2016, V2		
<b>kruispunten: MRA-fietsroute</b>		
ETW (Erftoegangsweg)	30-drempel + voorrang fiets	
GOW-stadsstraat (i=5.000-8000) 1x2 en 2x1	rotonde of drempel + voorrang fiets	oversteek, geen voorrang fiets
GOW-dreef (i>8000) 1x2 en 2x1	rotonde + voorrang fiets	oversteek of VRI, geen voorrang fiets
GOW-dreef (i>8000) 2x2	ongelijkvloers	
ETW-A: i<1000, B=3,50-4,50		
ETW-B: i>5000, B=4,50-6,00		
ETW-B+: i>5000, B>=6,00		
GOW-bubeko: 80km/u 1x2 en 2x1		
GOW-bubeko: 80km/u 2x2		
busbaan	VRI; voorrang bus	
(MRA-) hoofdfietsroute	voorrang 1 v/d 2 of rotonde	
<b>herkenbaarheid hoofdeis</b>		
kleur	rood	rood
verharding	asfalt (evt versterkt asfalt)	beton mits rood
herkenbaar heid		
aantrekkelijkheid		
inpassing van de route		
<b>aanvullende eisen - route</b>		
verlichting	ja	ja

Figuur 7: Kwaliteitseisen Metropolitane Fietsroutes (bron: Bijlagenrapport Programma Metropolitane Fietsroutes)

## D.2. Richtlijn minimale verkeersintensiteit voor een fietsstraat

Een belangrijke voorwaarde die het CROW stelt om een wegvak tot fietsstraat te kunnen bestempelen, is dat het fietsverkeer daadwerkelijk dominant is in het straatbeeld. Een dergelijke dominante positie van het fietsverkeer komt voldoende tot uiting als op een wegvak meer fietsers rijden dan motorvoertuigen. Als niet aan deze eis wordt voldaan, terwijl beleidsmatig de wens bestaat om voor de fietser extra kwaliteit te realiseren, kan de wegbeheerder proberen de intensiteit van het autoverkeer te verlagen, zodat alsnog wordt voldaan aan de noodzakelijke intensiteitsverhoudingen.

Behalve relatief veel fietsers, moeten ook in absolute zin veel fietsers van het wegvak gebruikmaken om te kunnen spreken van een hoofdfietsroute. Hoewel lokale verhoudingen een rol spelen, kan een wegvak pas als fietsstraat worden aangemerkt wanneer er ten minste 1.000 fietsers per etmaal passeren.

**De resultaten van de telling tonen aan dat de eisen met betrekking tot fietsintensiteit ruimschoots voldaan wordt.**

## D.3. Inrichtingsaspecten

In "fietsberaadnotitie aanbevelingen fietsstraten binnen de kom" (CROW-Fietsberaad) wordt een aanbevolen breedte gegeven van de verschillende onderdelen van een smalle fietsstraat, bij de minimale breedte uitsluitend eenrichtingsverkeer motorvoertuigen. Deze aanbevolen breedtes vormen het uitgangspunt bij het ontwerpen van het dwarsprofiel van de fietsstraat op de Leidsevaartweg:



- Rijbaanbreedte (c): 3,60-4,80m
- Breedte rabatstrook (b): 0,3-0,4m
- Breedte rijloper (a): 3,00-4,00m

In de ASVV 2012 van het CROW staan de ontwerprichtlijnen met bijbehorende breedtes voor verschillende onderdelen van de rijbaan:

- Voetpad:  $\geq 1,80\text{m}$
- Parkeerstrook: 2,0m
- Schrikstrook: 0,5m

### Voorrang

Fietsstraten hebben op kruisingen met woonstraten voorrang. Hiervoor is gekozen om het comfort op de hoofdfietsroute en de stroomfunctie voor het fietsverkeer te waarborgen. Dit kan via uitritconstructies of door voorrangskruisingen met haaiantanden. Uitritconstructies benadrukken het doorgaande karakter van de fietsstraat het sterkste.

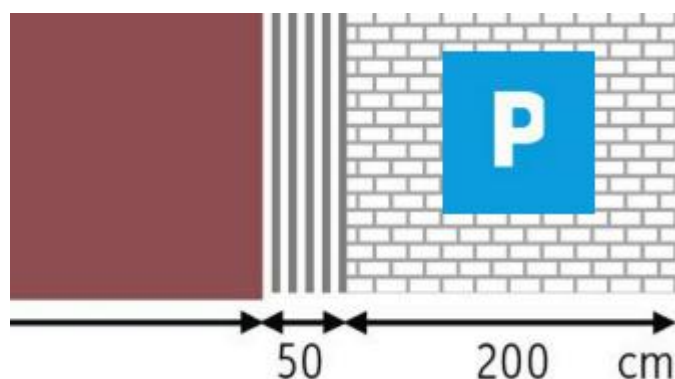
### Materiaalgebruik

Mits de kwaliteitseisen uit het programma metropolitane fietsroutes opgevolgd worden is enkel het toepassen van asfalt en bij uitzondering het toepassen van beton mogelijk. De verharding dient volgens de kwaliteitseisen uitgevoerd te worden in rood. Om de rijbaanindeling duidelijk zichtbaar te maken worden de rabatstroken in een contrasterende kleur ten opzichte van de rijloper uitgevoerd. De rabat- of middenstrook kan worden uitgevoerd door middel van:

- Streetprint
- Afwijkende kleur of structuur van de toplaag
- Streetprint opgevuld met klinkermarkering

### Parkeren

De ontwerprichtlijn (Figuur 8) schrijft voor om een schrikstrook te hanteren tussen de parkeerstrook en de fietsstraat, met een minimale breedte van 0,5m. De schrikstrook verhoogd de veiligheid van fietsers door het verminderen van de kans op ongevallen als gevolg van openslaande portieren en daardoor veroorzaakte uitwijkmanoeuvres.



Figuur 8: V11 Schrikstrook (CROW)

## Bebording

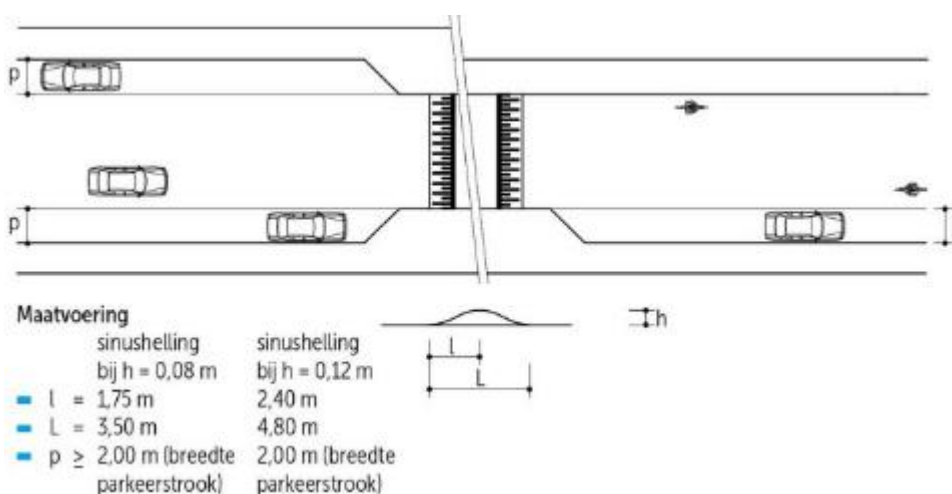
Een fietsstraat heeft juridisch gezien geen aparte status. Feitelijk gezien is het een fietspad waar ook overige voertuigen toegestaan zijn. Kern van het principe van de fietsstraat is dat de auto er te gast is. De positie van de auto is dan ook ondergeschikt aan die van de fiets. De gemeente staat dan ook vrij om zelf een keuze te maken over het type bebording. Wel wordt er geadviseerd om de bebording en inrichting uniform te houden met de overige fietsstraten in de gemeente, zodoende is het advies om het verkeersbord, afgebeeld in Figuur 9 toe te passen aan het begin van de fietsstraat aangezien dit bord elders in de gemeente reeds is toegepast.



Figuur 9: Bord fietsstraat

## Verkeer remmende maatregelen

Indien verkeer remmende maatregelen gewenst zijn om een lage snelheid van motorvoertuigen te bewerkstelligen, is het toepassen fietsvriendelijke snelheidsremmers mogelijk, daarbij hebben sinusvormige 30 km-drempels met een hoogte van 8cm of 12cm de voorkeur, zie Figuur 10. Deze kunnen worden toegepast bij conflictpunten zoals de oversteek locatie met de fietsroute aan het begin en einde van de Leidsevaartweg.



Figuur 10: V9 Ontwerprijzer Fietsverkeer (CROW)

## Participatiegroep

Tijdens de voorbereiding van het project is aan de bewoners van de hele wijk een oproep gedaan om mee te denken over het project. Een "participatiegroep" is gevormd van ca. 10 personen. Aan de groep zijn



uitgangspunten voorgelegd (bijlage B) en aan hen is gevraagd wat voor hun belangrijk is bij de aanpassingen aan de parallelweg. Hierbij is aangegeven dat de gemeente de fietsverbinding wil verbeteren en dat daarbij de gedachten uitgaan naar een fietsstraat. Wat dit betekent is uitgelegd.

De participanten hebben hun wensen kenbaar gemaakt (bijlage C). In verband met de inrichting van de weg zijn de volgende wensen van belang:

1. Behoud 30 km-inrichting.
2. Geen fietsstraat; het fietsbelang niet boven het bewonersbelang stellen.
3. Fietsers weghouden van geparkeerde auto's door bestratingsstrook die niet aantrekkelijk is.
4. Geen asfalt; men wil geen hoge snelheid van de fietsers.
5. Geen markering.
6. Zijstraten geen voorrang meer, voorrangsregeling d.m.v. uitritconstructie.

Ondanks het feit dat de bewoners opteren voor "geen fietsstraat" passen veel wensen goed in een fietsstraat (1, 3, 5 en 6). Met de bewoners is met name punt 4 nog eens extra aan de orde geweest. Door de gemeente is beloofd met een afweging van diverse mogelijkheden te komen, waarbij bestrating, streetprint en asfaltoplossingen worden bekeken.





## E. Conclusie, advies en aanbevelingen

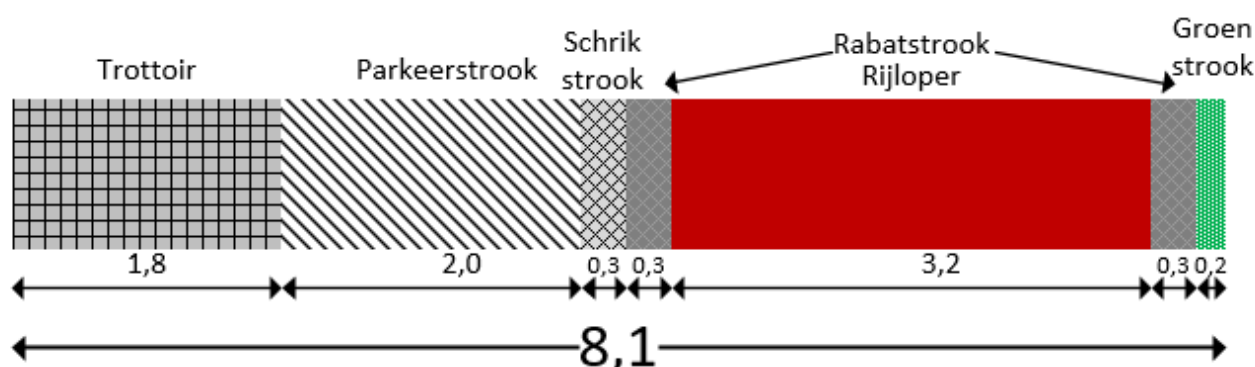
De onderbouwing om de Leidsevaartweg (erftoegangsweg/ parallelweg) her in te richten tot een fietsstraat, wordt bepaald door o.a. eisen met betrekking tot de auto- en fietsintensiteit en de beschikbare ruimte. De fietsintensiteit is middels een telling vastgesteld. De resultaten van deze telling tonen aan dat aan de eisen met betrekking tot fietsintensiteit ruimschoots voldaan wordt.

De benodigde ruimte voor het gewenste profiel van de fietsstraat, zoals beschreven in de ontwerprichtlijn, is getoetst aan de beschikbare ruimte in de Leidsevaartweg. Hieruit volgt dat enkel het toepassen van een minimaal profiel fietsstraat mogelijk is binnen de beschikbare ruimte. In overleg met de gemeente Heemstede is besloten om het volgende dwarsprofiel aan te houden bij de reconstructie van de Leidsevaartweg:

- Trottoir: 1,8m\*
- Parkeerstrook: 2,0m
- Schrikstrook: 0,3m
- Rabatstrook links: 0,3m
- Rijloper: 3,2m
- Rabatstrook rechts: 0,3m
- Verbreding groenstrook: 0,2m

\* Het trottoir is aan de westzijde gelegen van de Leidsevaartweg.

Het aanwezige trottoir voldoet met een breedte van 1,8m aan de minimale breedte gesteld als richtlijn door het CROW en blijft op deze breedte gehandhaafd. De parkeerstrook wordt verbreed naar 2,0 en voldoet zodoende ook aan de richtlijn van het CROW. Rechts van de parkeerstrook wordt een schrikstrook van 0,3m toegepast. Deze strook zorgt ervoor dat fietsers enige afstand houden van de geparkeerde voertuigen en vermindert de kans op ongevallen als gevolg van openslaande portieren. De fietsstraat heeft een rijbaanbreedte van 3,8m (bestaande uit een rijloper van 3,2m met aan weerszijden een rabatstrook van 0,3m). De resterende ruimte wordt gebruikt om de bestaande groenstrook met 20cm te verbreden om zo de schade aan het wegdek door het opdrukken van boomwortels te verminderen.



Figuur 11: Dwarsprofiel reconstructie Leidsevaartweg

De rijloper van een fietsstraat dient conform de richtlijnen te worden uitgevoerd in rood asfalt of beton. Het toepassen van streetprint kan worden overwogen, om tegemoet te komen aan de wens van bewoners om



klinkerverharding toe te passen. Kanttekening hiervan is dat streetprint het fietscomfort nadelig kan beïnvloeden. Dit kan beperkt blijven door de groeven in de streetprint relatief ondiep te maken. De rabatstrook kan bestaan uit strak gestrate klinkers, asfalt of beton. Om de rijbaanindeling duidelijk zichtbaar te maken, en fietsers op de rijloper te sturen, wordt aanbevolen de rabatstroken in een contrasterende kleur ten opzichte van de rijloper uit te voeren. De rabatstrook kan worden uitgevoerd door middel van:

- Streetprint
- Afwijkende kleur of structuur van de toplaag
- Streetprint opgevuld met klinkermarkering

Voor de schrikstrook geldt deze aanbeveling niet. Deze kan worden uitgevoerd in hetzelfde verhardingsmateriaal als de rijloper. De schrikstrook kan tevens kan fungeren als afwateringsgoot.

Een lage snelheid van 30-35km/h van het verkeer is een randvoorwaarde van een fietsstraat. Om de snelheid te reguleren wordt het toepassen van sinusvormige 30km-drempels over de gehele rijbaanbreedte geadviseerd.



A. Bijlage – Resultaten telling Leidsevaartweg

Datum: Dinsdag 16 april 2019

Datum: Dinsdag 16 april 2019																									
	Leidsevaartweg 1												Leidsevaartweg 2												
	FIETS						BROMFIETS						FIETS						BROMFIETS						
	1	2	5	3	4	6	1	2	5	3	4	6	1	2	5	3	4	6	1	2	5	3	4	6	
07:00 - 07:15																									
07:15 - 07:30																									
07:30 - 07:45	0	0	67	0	1	25	0	0	0	0	0	3	0	0	69	1	2	22	0	0	1	0	0	3	
07:45 - 08:00	1	0	64	3	0	38	0	0	2	0	0	4	0	0	60	0	1	51	0	0	0	0	0	6	
08:00 - 08:15	0	0	68	10	0	72	0	0	0	0	0	8	0	1	87	3	4	84	0	0	1	0	0	7	
08:15 - 08:30	0	0	66	6	1	50	0	0	2	0	0	10	0	1	74	0	8	49	0	0	2	0	0	10	
08:30 - 08:45	1	0	76	0	2	26	0	0	3	0	0	4	0	2	85	1	1	30	0	0	3	0	0	5	
08:45 - 09:00	0	0	34	0	0	25	0	0	3	0	0	1	0	1	31	1	0	27	0	0	3	0	0	2	
15:00 - 15:15	4	0	25	0	1	27	0	0	5	0	0	3	0	4	28	0	0	23	0	0	5	0	0	0	
15:15 - 15:30	0	1	48	2	0	21	1	0	2	0	0	1	1	0	54	0	1	27	0	1	2	0	0	1	
15:30 - 15:45	0	0	31	0	0	27	0	0	3	1	0	2	0	1	24	0	1	21	0	1	3	1	0	0	
15:45 - 16:00	2	1	21	0	0	31	0	0	5	0	0	4	2	2	24	0	1	30	0	0	5	0	0	4	
16:00 - 16:15	1	0	39	0	0	15	0	0	10	0	0	5	0	1	36	0	0	28	0	0	9	0	0	5	
16:15 - 16:30	2	0	21	0	1	36	0	0	3	0	0	5	0	0	27	0	1	37	0	0	4	0	0	3	
16:30 - 16:45	0	0	29	1	0	25	0	0	5	0	0	1	0	0	24	0	0	28	0	0	3	0	0	2	
16:45 - 17:00	2	0	28	0	0	46	0	0	2	0	0	0	0	1	31	1	2	42	0	0	3	0	0	0	
17:00 - 17:15	3	0	23	1	0	48	0	0	3	1	0	2	0	2	21	0	2	46	0	0	3	0	0	3	
17:15 - 17:30	0	0	27	0	0	49	0	0	4	0	0	3	0	4	28	0	0	54	0	0	3	0	0	2	
17:30 - 17:45	2	0	24	2	0	61	0	0	2	0	0	3	0	0	20	1	1	59	0	0	2	0	0	3	
17:45 - 18:00	2	0	20	0	0	77	0	0	2	0	0	4	1	2	21	0	1	80	0	0	2	0	0	3	



Datum: Donderdag 18 april 2019

Leidsevaartweg 1													Leidsevaartweg 2												
FIETS						BROMFIETS						FIETS						BROMFIETS							
1	2	5	3	4	6	1	2	5	3	4	6	1	2	5	3	4	6	1	2	5	3	4	6		
07:00 - 07:15	0	0	33	0	1	5	0	0	0	0	0	1	0	0	47	1	3	20	0	0	1	0	0	2	
07:15 - 07:30	0	0	30	0	0	9	0	0	2	0	0	1	0	0	67	0	0	30	0	0	2	0	0	2	
07:30 - 07:45	1	0	56	2	1	22	0	0	1	0	0	2	0	0	58	0	2	58	0	0	0	0	0	6	
07:45 - 08:00	1	0	60	2	1	32	0	0	0	0	0	4	0	0	67	0	2	58	0	0	0	0	0	6	
08:00 - 08:15	0	0	52	4	3	58	0	0	0	0	0	10	0	0	67	0	8	49	0	0	0	0	0	12	
08:15 - 08:30	0	1	65	7	3	47	0	0	0	0	0	9	0	0	75	0	0	30	0	0	3	0	0	5	
08:30 - 08:45	0	0	69	0	0	26	0	0	2	0	0	5	0	0	0	0	30	0	0	3	0	0	5		
08:45 - 09:00	0	0	58	1	0	26	0	0	2	0	0	5	0	0	61	0	1	25	0	0	2	0	0	5	
15:00 - 15:15	2	0	43	0	0	38	0	0	5	0	0	3	0	1	37	0	0	35	0	1	4	0	0	3	
15:15 - 15:30	4	0	53	0	0	19	0	0	6	0	0	1	0	0	61	0	1	22	0	0	6	0	0	1	
15:30 - 15:45	2	1	32	1	0	35	0	0	7	0	0	3	0	0	27	0	1	39	0	0	7	0	0	3	
15:45 - 16:00	0	1	19	2	0	44	0	0	3	0	0	3	0	1	25	0	5	45	0	0	2	0	0	3	
16:00 - 16:15	0	0	14	1	0	39	0	0	10	0	0	2	0	0	9	0	0	46	0	0	10	0	0	1	
16:15 - 16:30	2	0	23	1	0	30	0	0	2	0	0	1	0	0	20	1	0	31	0	0	3	0	0	1	
16:30 - 16:45	1	0	30	1	0	38	0	0	12	0	0	4	0	0	1	0	30	0	0	35	0	0	5		
16:45 - 17:00	0	0	22	0	0	52	0	0	3	0	0	2	0	0	0	2	23	0	2	52	0	0	2		
17:00 - 17:15	0	0	37	0	1	40	0	0	5	0	0	2	0	0	0	0	28	0	1	41	0	0	2		
17:15 - 17:30	1	0	36	1	0	56	0	0	3	0	0	2	0	0	0	4	44	0	2	56	0	0	2		
17:30 - 17:45	4	0	37	1	0	48	0	0	3	0	0	4	0	0	0	2	30	0	0	54	0	0	3		
17:45 - 18:00	0	0	30	0	0	83	0	0	2	0	0	4	0	0	0	0	37	0	0	87	0	0	5		



## B. Bijlage - RANDVOORWAARDEN PROJECT LEIDSEVAARTWEG-NOORD

### Ten behoeve van het eerste overleg met participanten.

1. Het plangebied omvat de huidige parallelweg, inclusief fietspad nabij de Zandvoortselaan en inclusief de groene middenberm. Er is geen budget voor werkzaamheden buiten het plangebied.
2. Het comfort voor de fietser bij gebruik van de parallelweg Leidsevaartweg moet sterk verbeteren, waardoor de fietsverbinding aantrekkelijker wordt. De gedachten gaan uit naar inrichting als fietsstraat.
3. De weg dient een 30 km/uur-regime te houden (principe van Duurzaam Veilig). De voorstellen dienen te voldoen aan de verkeerskundige inrichtingsvoorwaarden gesteld vanuit het CROW (is kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer). Uitgangspunt is dat een maximale snelheid van het verkeer van 30 km/uur door de inrichting wordt afgedwongen (o.a. door drempels).
4. Fiets- en bromfietsverkeer dient in twee richtingen mogelijk te zijn.
5. Het gemotoriseerde verkeer dient gelijk aan de huidige toestand gebruik te kunnen maken van de weg: in één richting, van noord naar zuid in het deel zuidelijk van de Spoorzichtlaan en tussen de gemeentegrens met Haarlem en de Spoorzichtlaan in beide richtingen.
6. Er worden geen richtingen afgesloten en er vinden geen wijzigingen plaats in de verkeerscirculatie.
7. Het aantal parkeerplaatsen moet ongeveer gelijk blijven.
8. De breedte van het voetpad dient minimaal 1,50 meter te zijn (inclusief de trottoirband 1,65 meter).
9. Er vinden geen werkzaamheden plaats aan de riolering.
10. Waar mogelijk wordt het bestratingmateriaal hergebruikt.
11. De verlichting is niet aan vervanging toe en wordt gehandhaafd.
12. Tussen de hoofdrijbaan aan de Leidsevaart-zijde en de parallelweg dient een groene afscheiding te blijven van ongeveer de huidige breedte.
13. De meeste bomen in de middenberm verkeren in matige conditie omdat ze te weinig bewortelingsruimte hebben. Alleen de twee bomen aan het begin en einde van de strook zien er nog gezond uit. Eigenlijk is hier voor de verkeerde boomsoort gekozen. De strook leent zich voor een kleiner type boom (2<sup>e</sup> grootte). De meeste bomen kunnen nog maximaal zo'n tien jaar mee.  
De volgende opties zijn er:
  - a. De bomen nu vervangen door nieuwe bomen van 2<sup>e</sup> grootte (kleiner dan de huidige). Dit betekent dat de gehele groenstrook wordt voorzien van nieuwe beplanting (behalve de nog gezonde bomen?).
  - b. De bomen meer ruimte geven door om en om er één tussenuit te halen en groeiplaatsverbetering te geven in de parallelweg. De kans bestaat dan dat de bomen verder tot wasdom kunnen komen en langer (30 jaar?) mee kunnen.
  - c. De bomen handhaven en pas vervangen als het echt noodzakelijk is (de verwachting is over tien jaar). De groenstrook blijft hierbij in principe nu ongemoeid.
14. In het budget is geen rekening gehouden met een geluidscherm langs de hoofdrijbaan.
15. De zuidelijke toegang naar de ventweg vanaf de hoofdrijbaan dient in twee richtingen bereikbaar te blijven voor nood- en hulpdiensten.
16. Het instellen of wijzigen van bepaalde ge- of verboden (bijvoorbeeld: geslotenverklaringen) is niet aan de orde.
17. Het voorlopig ontwerp wordt ter advisering voorgelegd aan de nood- en hulpdiensten alsmede de Fietsersbond.
18. Voor het werk is een budget beschikbaar van € 400.000.



### C. Bijlage - Overleg inspraak herinrichting parallelweg Leidsevaart maandag 15 oktober 2018 (gemeentehuis)

Aanwezig: Reinier Hessels, Roderick Verstegen, Theo Keukens, Rob Faasen, Sigrid Beens, Joost de Haan, Elly Peepkorn en Martin Hin (gemeente Heemstede)

- De huidige bomen en struiken blijven.
- De kleine boompjes op de plaats van de tijdelijke uitrit worden zo snel mogelijk vervangen door grote platanen (nu is het plantseizoen).
- De verwachting is dat er in de komende jaren bomen zullen uitvallen (natuurlijk verloop) en die zullen daarna in 1 keer worden vervangen. Dat nemen we op de koop toe en we gaan ervan uit dat dat dus niet al na de uitval van slechts een paar bomen zal gebeuren en dat de nieuwe situatie zeker vijf jaar of langer zal blijven.
- Op de plaatsen waar nu geen boom meer staat komt geen nieuwe boom (tot het moment dat ze allemaal worden vervangen, zie hierboven) onze voorkeur is om de hoge struiken te behouden.
- De biggenruggen aan het begin van de noordkant voldoen niet. Bestelauto's rijden er overheen. Daar moet een oplossing voor komen. Of hogere banden, zoals bijvoorbeeld langs de Leidsevaart in Haarlem, of lage struikjes. (Misschien kunnen de lage struikjes op een heuveltje (geluidsdemping?))
- Het eindstuk aan de zuidzijde wordt soms gebruikt om een auto te parkeren. Dit belemmert het uitzicht. De mogelijkheid om daar te parkeren moet verdwijnen. Sterke voorkeur om groenstrook door te trekken met lage struikjes (misschien op een heuveltje?). Aandachtspunt blijft daar het zicht bij het uitrijden van de buurt. Zie in samenhang hiermee ook het volgende punt.
- Kan de uitrit aan de zuidzijde zo gemaakt worden dat we ook linksaf de buurt uit kunnen rijden? Eventueel in combinatie met de uitrit van het parkeerterrein. Idee is om uitrit te verplaatsen zodat deze samenvalt met de uitrit van het parkeerterrein. Dit is de uitrit die in de praktijk nu ook vaak gebruikt wordt. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om ook linksaf veilig de buurt uit te rijden. Omdat hier meer ruimte is, is het mogelijk om haaks de voorrangsweg te benaderen, zodat het zicht op aankomend verkeer van links veel beter is dan in de huidige situatie waarbij het verkeer op de voorrangsweg voor de uitrijdende bestuurder van linksachter komt. Dit verhoogt de veiligheid. Hierdoor kan de groenstrook ook verlengd worden met lage struikjes zonder dat dit het zicht belemmert. (Het blijft een uitrit en wordt absoluut niet een inrit.)
- De zijstraat Spoorzichtlaan zo maken dat rechts geen voorrang meer heeft (we nemen ons verlies). Met haaiantanden is geen handige oplossing (moet er ook een bord komen), optie is om via een uitritconstructie/doorlopende stoep een voorrangregel te creëren. Dit ook bij het Spoorplein.
- We willen niet dat de fietsers (en scooters) harder gaan rijden (we willen de snelheid er juist uithalen) en we willen de fietsers/scooters weghouden langs de geparkeerde auto's (door een rand langs de auto's maken: naast de rode klinkers een (smalle?) anderkleurige (bv donkergrijze) strook langs de parkeerplaatsen, om a) de kans op schade aan onze auto's/buitenspiegels te beperken, b) makkelijker in- en uit te stappen (wordt alleen maar belangrijker als de fietsintensiteit toeneemt) c) dat fietsers niet verrast worden met een openslaande autodeur en d) zodat buurtgenoten met een oprit makkelijker de weg op kunnen (kunnen dan 'vooruitpiepen' om te spieken of er fietsers aan komen).
- We willen de bestrating van klinkers houden (die horen hier) en werken met kleuren (bij voorkeur gebruik maken van de huidige klinkers). Geen asfalt en een gestippelde lijn lijkt niet nodig.



- Het voorbeeld van de Parnassiakade volgen wij niet: op de Leidsevaartweg willen wij de fietsers direct langs de groenstrook en niet direct langs de auto's. Strook langs de auto's zo maken dat het fietsers ontmoedigt daar te fietsen.
- Er moet een oplossing worden gevonden voor het paaltje in het midden van het fietspad aan de noordzijde. In de winter wordt deze weggehaald voor de sneeuwschuiver, maar dan is het effect van het paaltje weg. Hoe kan dit veilig worden opgelost in de winterperiode? We willen voorkomen dat er dan toch auto's over het fietspad de buurt in- en uitrijden.
- De stoep is smal of lijkt smal. Dit is een combinatie van overhangend groen van de tuinen en van lantaarnpalen die ver van de stoeprand af staan (normaal een halve tegel, hier nu ruim één tegel afstand). Alles wordt in één keer aangepakt, dus de weg, de parkeervakken en de stoep. Als het kan dan graag de lantaarnpalen meer richting de stoeprand (hangt af van de leidingen die in de grond liggen).
- De buurt blijft een 30-km gebied en blijft een weg zoals die nu is. We willen 'gewoon' geen fietsstraat. Ook omdat we geen verkeersbordenvervuiling willen, maar nog meer omdat wij als buurtbewoners geen baat hebben bij een fietsstraat.
- Handhaven van de bestaande parkeercapaciteit in een absolute must.
- Het uiteindelijke plan geeft ook inhoud aan de manier van uitvoeren en van de doorlooptijd die de overlast voor de wijk minimaliseert. Uitvoering zal ook in overleg met ons plaatsvinden. Verwacht wordt dat het 3 maanden of minder zal duren. Hoe kunnen we dan de parkeerproblematiek oplossen?
- De rijrichting blijft voor auto's nog steeds alleen van noord naar zuid.
- De huidige praktijk is dat brommers die op de rijbaan horen, met hoge snelheid over de parallelweg scheuren. Geleiding van brommers naar de rijbaan zou daarom aandacht moeten krijgen bij de herinrichting. Dit komt de veiligheid ten goede.
- De veiligheid van de bewoners en de veiligheid in de buurt staat altijd voorop; wij willen daar geen concessies doen.
- Als toelichting nog een foto: (volgt later).