

## Fietsverbinding Leidsevaartweg-Noord

### Wensen groep bewoners (participatiegroep) en verwerking in het plan September 2019

Wens: De huidige bomen en struiken blijven.

*De huidige bomen zijn van matige kwaliteit. Enkele bomen zijn al gekapt. De verwachting is dat binnen afzienbare tijd (binnen 10 jaar?) meer bomen zullen moeten worden verwijderd. De bewoners is de keuze voorgelegd van renovatie in het project of over ca tien jaar. De keuze voor behoud betekent dat voorzieningen moeten worden getroffen tegen schade als gevolg van boomwortelgroei. Dit is een aandachtspunt bij de uitvoering.*

**Conclusie: dit punt is in het ontwerp overgenomen.**

Wens: De kleine boompjes op de plaats van de tijdelijke uitrit worden zo snel mogelijk vervangen door grote platanen (nu is het plantseizoen).

*Akkoord, is toegezegd en er zijn bomen in januari '19 teruggeplaatst. Dit betrof niet de bomen die verwijderd waren, maar nieuwe bomen.*

**Conclusie: dit punt is overgenomen.**

Wens: 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.

Wens: 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.

*Struiken zullen zoveel mogelijk behouden blijven. Bij het aanbrengen van de verhardingen zal enige schade aan de beplanting onvermijdelijk zijn.*

**Conclusie: dit punt is in het ontwerp overgenomen.**

Wens: 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?)) Oplossen met hoge banden achter de bestaande trottoirband langs de rijbaan, om daarmee geen obstakelvrees te veroorzaken. Struiken geven geen geluiddemping en er is (te) weinig ruimte voor het toepassing van struiken.*

**Conclusie: dit punt is in het ontwerp overgenomen.**

Wens: 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.

*Het doortrekken van de groenstrook is hier ongewenst in verband met het uitzicht op de hoofdrijbaan. Om parkeren te voorkomen worden hier ook hoge banden achter de bestaande band aangebracht.*

**Conclusie: dit punt is in het ontwerp overgenomen.**

Wens: 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 uitrit aan de zuidzijde kan niet samengetrokken worden met de uitrit van het parkeerterrein. Schetsen geven aan dat daarvoor te weinig ruimte is, waardoor de fietsers in de knel komen en verkeersonveilige situaties ontstaan. Voorgesteld wordt de situatie te handhaven als hij is, inclusief de geleider in de hoofdrijbaan. Deze is belangrijk in verband met de verkeersveiligheid!*

**Conclusie: dit punt is niet overgenomen, omdat een goede en veilige oplossing niet in de beschikbare ruimte past..**

Wens: 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.

*Het belang van een goede en veilige fietsverbinding overstijgt het bewonersbelang. Een goede fietsverbinding vanuit Haarlem naar het station Heemstede is van groot belang, zeker ook nu er plannen zijn voor uitbreiding van het aantal woningen in Haarlem-Zuidwest. Een fietsstraat is passend in zo 'n omgeving, waarbij het aantal fietsers veel groter is dan het aantal auto's. De gemeente wil dan ook vasthouden aan het plan voor het aanleggen van een fietsstraat. Een fietsstraat kent overigens ook een snelheidsregime van 30 km/uur.*

**Conclusie: voorgesteld wordt dit punt niet over te nemen; de straat blijft wel 30 km-straat.**

Wens: 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. Een uitritconstructie is mogelijk. Het voetpad wordt daar dan doorgetrokken. Een fietsstraat heeft overigens altijd voorrang boven aansluitingen van woonstraten met een 30 km-regime.

**Conclusie: dit punt is in het ontwerp overgenomen.**

Wens: 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).

Wens: 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.

Wens: 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.

*In de laatste jaren is er veel onderzoek gedaan naar fietsstraten. Daarbij is gebleken dat het gebruik van rood asfalt van belang is voor het comfort van de fietser en voor de herkenbaarheid voor alle weggebruikers. De gemeente hecht waarde aan het comfort en is vanwege het belang van deze route (naar en van het station) sterk voorstander van gebruik van asfalt. In het voorlopig ontwerp is gekozen voor asfalt met een print van klinkers, zodat grotendeels tegemoet wordt gekomen aan de wens van fietscomfort en aan de wens van de participanten om het uiterlijk van de weg gelijk te houden.*

*De parkeerstrook is in het voorlopig ontwerp breder gemaakt (van 1,8 meter naar 2,0 meter) en bovendien is nog een goot van 30 cm toegevoegd. Met de toe te passen rabatstroken van klinkers, van aan elke zijde 30 cm, zal de fietser meestal kiezen voor een plek op afstand van de geparkeerde auto's.*

*Markering wordt in een fietsstaat niet toegepast.*

**Conclusie: dit punt is voor een deel overgenomen.**

Wens: 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.

*Diverse schetsen zijn gemaakt, maar hiervoor is geen goede oplossing gevonden. Voorgesteld wordt de gang van zaken te handhaven. Eventueel kan in de nabije toekomst bij de evaluatie gladheidsbestrijding dit punt nader bekeken worden.*

**Conclusie: de situatie blijft bij het oude.**

**Wens: 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).**

*Onderzoek heeft aangetoond dat de lichtmasten niet verder naar de weg kunnen worden verplaatst, doordat er zich teveel kabels en leidingen in het pad bevinden. Het snoeien van begroeiing bij de erfscheiding geeft soms verbetering. Bewoners hierop wijzen.*

**Conclusie: dit punt is in het voorlopig ontwerp niet overgenomen, vanwege belemmering door kabels en leidingen. Snoeien van begroeiing neemt het bezwaar gedeeltelijk weg.**

**Wens: Handhaven van de bestaande parkeercapaciteit in een absolute must.**

*De parkeerstrook kan ongewijzigd blijven. Wel is in het plan de parkeerstrook breder gemaakt,, om de auto's beter in de vakken te laten passen en bij uitparkeren meer ruimte tot de fietsstraat te creëren. De parkeercapaciteit wijzigt dus niet.*

**Conclusie: dit punt is in het ontwerp overgenomen.**

**Wens: 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 uitvoering zal zodanig gefaseerd worden, dat er geen grote problemen zijn met het vinden van parkeergelegenheid. Dit aspect wordt na vaststelling van het plan, bij de voorbereiding van de aanbesteding bekeken en besproken met de participanten.*

**Conclusie: voorgesteld wordt dit punt over te nemen.**

**Wens: De rijrichting blijft voor auto's nog steeds alleen van noord naar zuid.**

*Dit is ook het uitgangspunt van de gemeente.*

**Conclusie: dit punt is in het ontwerp overgenomen.**

**Wens: 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.**

*In de huidige situatie worden brommers naar de hoofdrijbaan geleid. Wel mogen ze met de auto's via de wijk naar de parallelweg. Er wordt veel misbruik gemaakt van de mogelijkheid om even snel door te steken door het (korte) fietspad. Dit kan niet voorkomen worden. In verband daarmee en ook in verband met het feit dat slechts een zeer kort stukje "fietspad" (zonder brommers) kan zijn, is nu in het plan de fietsstraat direct aangesloten op het bromfietspad in de gemeente Haarlem, vanaf de Westelijke Randweg. In de nieuwe situatie kunnen brommers dan zelf de keuze maken om de hoofdrijbaan of de parallelweg te gebruiken. Aan de zuidzijde, voor brommers, van zuid naar noord, is dit nu al zo.*

**Conclusie: dit punt is niet overgenomen. Het fietspad (zonder brommers) is te kort om hiervoor een apart regime op te nemen.**

**Wens: De veiligheid van de bewoners en de veiligheid in de buurt staat altijd voorop; wij willen daar geen concessies doen.**

*Uitgangspunt is het vergroten van de verkeersveiligheid en het verhogen van het comfort van de fietsers.*

**Conclusie: ook voor gemeente is veiligheid het uitgangspunt.**