

- **Fietsverbinding
Cruquiusweg**

- **Update 2020**

Definitief | Utrecht 30 november 2020



Inhoudsopgave

1. INLEIDING	3
1.1 AANLEIDING EN VRAAG	3
2. FUNCTIE EN STATUS VAN DE FIETSRROUTE	5
2.1 FIETSBELEID & -NETWERKEN	5
2.2 CRUQUIUSWEG IN HET FIETSNETWERK	6
2.3 BELANGRIJKE ONTWIKKELING: RECONSTRUCTIE CRUQUIUSBRUG	8
3. ONTWERP CRUQUIUSWEG ZUIDELIJKE VENTWEG	9
3.1 RICHTLIJNEN VOOR EEN FIETSSTRAAT	9
3.2 UITGANGSPUNTEN EN BASISONTWERP PARALLELWEG	11
3.3 AANSLUITING CRUQUIUSWEG – HEEMSTEDE CENTRUM	16
3.4 KOSTEN.....	18
3.5 SUBSIDIE.....	18
4. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	19
4.1 INPASSING IN HET (REGIONALE) FIETSNETWERK	19
4.2 UPGRADE FIETSVERBINDING CRUQUIUSWEG	19
4.3 AANSLUITINGEN OP HET CENTRUM	20
BIJLAGE 1: AFWEGING VAN DE BOUWSTENEN	21
BIJLAGE 2: PROCESVERANTWOORDING 2018 & 2019.....	29
EERSTE FASE, ONTWERP PARALLELWEG	29
TOESTING AAN REGIONAAL BELEID	30

1. Inleiding

1.1 AANLEIDING EN VRAAG

De gemeente Heemstede werkt samen met de provincie Noord-Holland en de Metropoolregio Amsterdam aan de optimalisatie van het fietsroutenetwerk. Eén van de belangrijke aders in dit netwerk is de (doorgaande) fietsverbinding Cruquiusweg tussen Haarlem, Heemstede en Hoofddorp (v.v.). Deze fietsverbinding loopt deels over de zuidelijke ventweg Cruquiusweg en bestaat uit klinkerverharding in matige staat van onderhoud. Naast het matige onderhoud en hiermee een verminderd fietscomfort, geldt dat de verkeersveiligheid in de huidige situatie niet optimaal is. Dit geldt voor de route zelf, maar ook voor de aansluitingen op het dorpscentrum. Veel fietsers kiezen voor de oversteek van de Heemsteedse Dreef via de Drieherenlaan. Hoewel deze oversteek – vergeleken met de oversteek Camplaan en de oversteek bij de verkeerslichten – het meest direct is, is zij ook het minst veilig. Om de veiligheid van de fietsers te kunnen waarborgen, is het daarom van belang de alternatieve oversteeken aantrekkelijker te maken.

XTNT is door de gemeente Heemstede gevraagd om met een voorstel te komen voor de herinrichting van de Cruquiusweg en de aansluitende centrumverbindingen. Dit project bestond uit drie verschillende fasen, namelijk:

2018: Verkenningstudie

In 2018 heeft XTNT op verzoek van de gemeente Heemstede een eerste verkenningstudie gedaan naar de vormgeving van de zuidelijke ventweg. Dit onderzoek omvatte de volgende componenten:

- Het uitvoeren van een knelpuntenanalyse gericht op fietsen op de zuidelijke ventweg Cruquiusweg. Hierbij werd naast de al bekende knelpunten (boomwortels, klinkerverharding) nadrukkelijk gekeken naar welke knelpunten nog meer een rol spelen.
- Het ontwerpen (schetsontwerpniveau) van mogelijke oplossingsrichtingen voor een gewenste weginrichting (rekening gehouden met fietscomfort, bereikbaarheid en verkeersveiligheid).
- Het betrekken van bewoners en belanghebbenden in zowel analyse als planvorming

Dit onderzoek resulteerde in verschillende schetsontwerpen, met een bijbehorende kostenraming.

2019: Update van het onderzoek

In 2019 is deze verkenningstudie geüpdatet. Gevraagd werd om een herijking en aanvulling van de eerder opgestelde rapportage. Hierin kwamen de volgende aspecten aan bod:

- De mate waarin de ontwerpprincipes uit het eerdere onderzoek aansluiten bij de status en functie van de fietsroute Cruquiusweg, het beleid van de MRA en provincie Noord-Holland.

- De functie van de parallelweg in de route richting Haarlem en anderzijds in de routes richting het centrum van Heemstede.
- Verbetering van de bereikbaarheid van het dorpscentrum voor de fietsers, waarbij verkeersveilige en logische oversteekmogelijkheden over de Heemstedse Dreef centraal staan.

2020: Nieuwe ontwikkelingen & inspraak

De mening van bewoners en andere stakeholders uit de omgeving is belangrijk. Als dagelijkse gebruikers leveren zij niet alleen belangrijke input over relevante gebruikerservaringen, maar zij zijn uiteindelijk ook de partij die direct te maken krijgt met de uiteindelijke herinrichting. Daarom is de door XTNT opgesteld rapportage in het voorjaar van 2020 gedeeld met omwonenden en andere stakeholders. De ontvangers kregen hierbij de mogelijkheid om op de rapportage te reageren. Uiteindelijk heeft de gemeente elf brieven ontvangen. De drie aspecten waarop door de briefschrijvers het meest werden gereageerd, zijn:

1. Verplicht rechts afslaan kruising Javalaan/Cruquiusweg
2. Nut & noodzaak herinrichting zuidelijke ventweg Cruquiusweg (+ inrichting als fietsstraat)
3. Verplaatsen van parkeervakken gedeelte Javalaan – ir. Lelylaan

Gezien de aard van de reacties, is besloten een participatieavond te organiseren. Tijdens deze avond – op 7 september 2020 – gingen de briefschrijvers met de gemeente Heemstede en XTNT in gesprek over de bezwaren, maar ook over mogelijke oplossingsrichtingen. Op basis van deze input en enkele ontwikkelingen die de komende jaren op de planning staan (bijvoorbeeld de reconstructie van de Cruquiusbrug) heeft XTNT de rapportage op verschillende punten herzien en/of aangepast.

2. Functie en status van de fietsroute

2.1 ● FIETSBELEID & -NETWERKEN

2.1.1 ● Belang van een goed fietsnetwerk

Fietsen is duurzaam, voordelig en een goede manier om je hoofd leeg te maken. Bovendien is fietsen gezond: iemand die regelmatig naar zijn/haar werk fietst, is namelijk 13% fitter dan iemand die dit niet doet (TNO 'Fietsen is groen, gezond en voordelig'). Zeker nu de e-bike en de speed pedelec rap hun opmars maken, kunnen gemakkelijker grotere afstanden worden afgelegd per fiets en wordt de fiets in steeds grotere mate een gedegen alternatief voor de auto. Waar nu al 27% van alle ritten in Noord-Holland per fiets wordt gemaakt (CBS, 2016), zal dit in de komende jaren dus alleen nog maar toenemen.

Echter, om fijn te kunnen fietsen, is het van belang dat fietspaden comfortabel zijn. Dit betekent dat ze zoveel mogelijk vrij moeten zijn van obstakels (zoals paaltjes en verkeerslichten), kwalitatief hoogwaardig moeten zijn (o.a. beschikken over een goed wegdek) en direct moeten zijn. Om aan deze voorwaarden te voldoen, worden fietspaden steeds vaker omgetoverd tot 'snelfietsroutes'/'doorfietsroutes'. Deze routes maken het, zoals de naam al zegt, mogelijk om de afstand tussen twee kernen gemakkelijk en snel – zonder veel hindernissen – per fiets af te leggen. Ook in steden en dorpskernen komt steeds meer aandacht voor comfortabel en veilig fietsen. Dit gebeurt onder andere door de aanleg van fietsstraten. Deze fietsstraten geven de fietser ruim baan en auto's zijn hier 'te gast', wat betekent dat zij zich aan dienen te passen aan het rijgedrag van de fietser. Deze ontwikkelingen leveren een positieve bijdrage aan de veiligheid en het comfort van fietsers.

2.1.2 ● Huidig netwerk

Een fijn fietspad staat echter niet op zich. Alle fietspaden maken deel uit van een groter netwerk. Om fijn fietsen te kunnen garanderen, is het van belang dat het netwerk als geheel goed in elkaar zit. Dit is echter geen simpele opgave: een dergelijk netwerk wordt namelijk gevormd op verschillende niveaus (o.a. gemeentelijk en provinciaal).

Zoals te zien in figuur 1, is het fietsnetwerk in en om Heemstede redelijk fijnmazig. Het fietsnetwerk van de Metropoolregio Amsterdam (grijs) loopt tot Cruquius, waarna het netwerk overgaat in gemeentelijke/provinciale fietspaden. Hoewel dit op organisatorisch niveau gevolgen heeft, is het van belang dat de fietser de overgang van regionaal naar gemeentelijk of provinciaal fietspad niet opmerkt. Voor hem/haar betreft het één fietsroute, welke eenduidig dient te zijn.



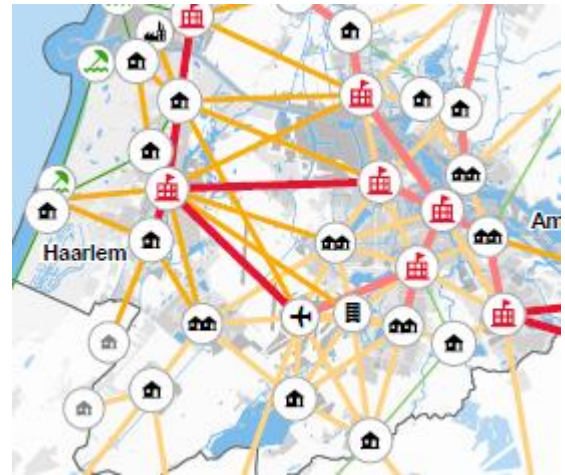
Figuur 1 Regionaal Fietsnetwerk, omgeving Heemstede
(Perspectief Fiets, 2018)

2.1.3

Ambities

Om het fietsnetwerk aan te laten sluiten op de toekomstige ontwikkelingen en zo veilig en comfortabel mogelijk in te richten, zijn in de regio verschillende ambities uitgesproken. De provincie Noord-Holland stelt het volgende: *“Het doel is dat in 2050 de fiets een nog belangrijkere rol speelt in de regionale mobiliteit van Noord-Holland. Er is één compleet, fijnmazig, herkenbaar en comfortabel regionaal netwerk van fietsvoorzieningen. Het regionaal netwerk bestaat uit fietspaden, maar ook uit routes door rustige en veilige 30 km/h en 60 km/h zones. De routes passen bij de behoefte van de fietser en lopen over beheer grenzen van verschillende wegbeheerders heen.”* (Perspectief Fiets). De Metropoolregio Amsterdam stemt hiermee in met de volgende ambitie: *“Eén samenhangend en hoogwaardig fietsroutenetwerk, waarop fietsers vlot tussen de stedelijke kernen en vanuit het stedelijke gebied de natuur in kunnen fietsen”* (MRA).

Om aan dit ambitiebeeld te kunnen voldoen, hebben zowel de provincie als MRA bepaald waar investeringen benodigd zijn. De routes waarvoor dit geldt – in de omgeving van Heemstede – zijn in figuur 2 weergegeven. De rode routes in figuur 2 zijn doorfietsroutes met hoge prioriteit, geel/oranje betreft doorfietsroutes met gemiddelde prioriteit.



Figuur 2 Ambitiebeeld doorfietsroutes Provincie Noord-Holland (Perspectief Fiets, 2018)

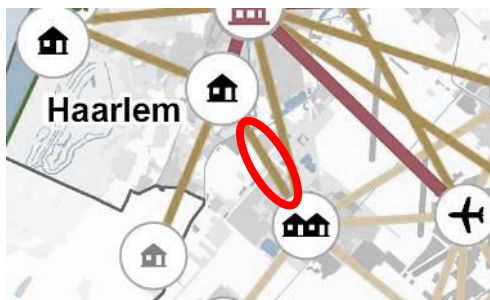
2.2

CRUQUIUSWEG IN HET FIETSNETWERK

2.2.1

Regionaal

De hoofd fietsroute Cruquiusweg vormt een belangrijke fietsverbinding tussen Haarlem, Heemstede en Hoofddorp. Figuur 3 laat zien dat deze corridor in de toekomst dienst zal doen als doorfietsroute. De Cruquiusweg is dus niet alleen een belangrijke schakel binnen de gemeente Heemstede zelf, maar staat ook op de agenda in de regio. Een upgrade van de Cruquiusweg (de hoofd fietsroute) draagt hiermee niet alleen bij aan het comfort, de veiligheid en de bereikbaarheid voor de fietser, maar ook aan de Noord-Hollandse ambities op het gebied van fietsen.

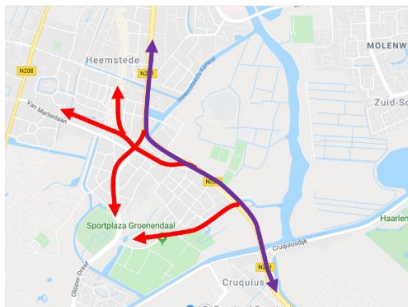


Figuur 3 Doorfietsroute Heemstede-Hoofddorp (Perspectief Fiets, 2018)

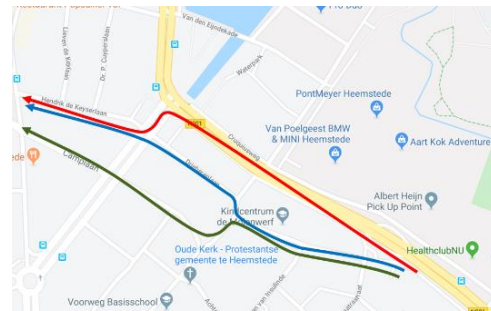
2.2.2

Lokaal

Zoals te zien in figuur 4, sluit de doorfietsroute Hoofddorp – Heemstede – Haarlem aan op het hoofdfietsrouten netwerk van Heemstede. De fietsroute vervult niet alleen een belangrijke functie als doorfietsroute, maar is ook van belang voor de bereikbaarheid van Heemstede. Een groot deel van de fietsers heeft daar zijn/haar bestemming en zal daarom gebruikmaken van de aansluitende schakels naar Heemstede-zuid en Heemstede centrum.



Figuur 4 Aansluiting doorfietsroute op lokaal netwerk



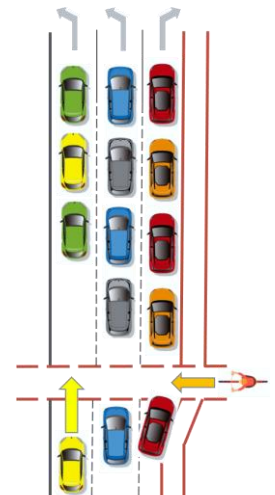
Figuur 5 Fietsverkeer richting het centrum

Het fietsverkeer richting het centrum van Heemstede heeft de keuze uit drie routes (figuur 5):

- 1 Via de route Wipperplein – Heemsteedse Dreef – Hendrik de Keyserlaan (rood)
- 2 Via de Molenwerflaan en Drieherenlaan (blauw)
- 3 Via de Molenwerflaan en Camplaan (groen)

Route 1 is indirect en fietsers hebben oponthoud bij de drukke verkeerslichten op het Wipperplein. Hierdoor voelt deze route voor fietsers niet logisch en zal zij minder snel worden verkozen boven de andere oversteekplaatsen.

Route 2 is de meest directe route en blijkt ook de historische route te zijn. Echter is de oversteek van de Heemsteedse Dreef gevaarlijk. Zoals in figuur 6 is te zien, ontstaat er bij drukte op de opstelstroken voor de verkeerslichten Wipperplein een onoverzichtelijke situatie. De fietser (oranje pijl) kan de eerste twee opstelstroken met een gerust hart oversteken: de auto's zijn gestopt en laten voldoende ruimte over. De fietser heeft door de stilstaande auto's echter onvoldoende zicht op de gele auto die op de linker opstelstrook aan komt rijden. Deze automobilist is hoogstwaarschijnlijk al gefocust op de verkeerslichten en let daardoor ook minder goed op overstekende fietsers. Bij de oversteek Heemsteedse Dreef geldt daarom een risico op zogenaamde 'afdekongevallen': ongevallen als gevolg van beperkt zicht door obstakels (in dit geval: andere voertuigen).



Figuur 6 Risico op afdekongeval - Heemsteedse Dreef

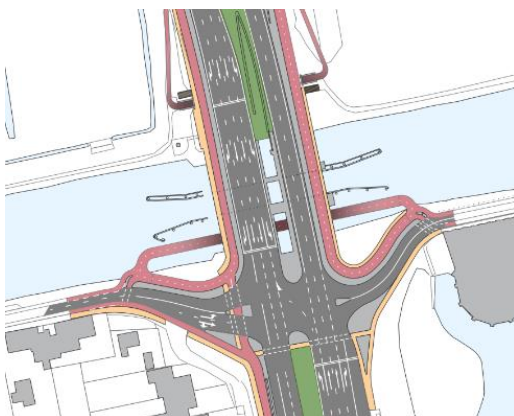
De derde fietsroute naar het centrum loopt via de Molenwerflaan en Camplaan. Eerder was deze oversteek over de Heemsteedse Dreef vrij ruim vormgegeven en daardoor onlogisch en onveilig. De kruising is recent aangepast (zie figuur 7), waardoor de oversteek aantrekkelijker en veiliger is geworden. Wel geldt nog steeds dat deze route naar het centrum voor fietsers vanaf de Cruquiusweg niet als de meest logische route aanvoelt. Hierdoor zal men alsnog snel geneigd zijn om via een andere oversteek richting het centrum te fietsen. Een mogelijke oplossing hiervoor wordt beschreven in paragraaf 3.3.



Figuur 7 Nieuwe inrichting kruising Camplaan – Heemsteedse Dreef

2.3 • BELANGRIJKE ONTWIKKELING: RECONSTRUCTIE CRUQUIUSBRUG

Een andere factor die een rol speelt in de ontwikkeling van het regionale fietsnetwerk, is de geplande reconstructie van de Cruquiusbrug. De huidige oostelijke brug is oud en nodig aan vervanging toe. In 2022 – 2023 wordt de Cruquiusbrug daarom deels gereconstrueerd en deels vervangen. De nieuwe situatie is weergegeven in figuur 8. Belangrijke toevoeging is de onderdoorgang aan de zuidzijde. Fietsers hoeven dan niet meer de N201 over te steken als zij naar het noorden verder willen.



Figuur 8 Reconstructie Cruquiusbrug



Figuur 9 Belangrijke fietsstromen

In deze nieuwe situatie wordt het voor fietsers uit Hoofddorp richting Haarlem (figuur 9, groene lijn) en voor de fietsers van en naar het bedrijventerrein en het Atheneum College Hageveld (paarse lijn) logischer om over de noordelijke ventweg van de Cruquiusweg te rijden. Deze noordelijke route is minder geschikt om dienst te doen als belangrijke fietsverbinding. Het betreft een route langs een industrieterrein waar veel vrachtwagenbewegingen zijn. Ook de kruising ter hoogte van de Javalaan (aan de noordzijde) is niet verkeersveilig. Het aantal conflicten hier is hoog, mede door de aanwezigheid van de uitritconstructie van sportpark HBC. Ook is er onvoldoende opstelruimte voor het verkeerslicht, waardoor fietsers regelmatig om auto's heen moeten slingeren om van oost naar west (of andersom) te rijden. Het is dus vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet logisch om veel verkeer over deze route te sturen, zeker niet als dat schoolgaande kinderen en scholieren zijn. Een verbetering van de aansluitingen en de kruispunten van de noordelijke ventweg is gewenst omdat het fietsverkeer zal toenemen door de onderdoorgang van de Cruquiusbrug.

De zuidelijke ventweg blijft een belangrijke route voor fietsers. Sowieso is het, zoals figuur 9 toont, voor fietsers vanaf Heemstede-Noord/Haarlem richting Hoofddorp (rode lijn) nog steeds logischer om over de zuidelijke ventweg te fietsen dan om tweemaal over te steken en om te rijden. Hetzelfde geldt voor fietsers die uit Cruquius of Heemstede-Zuidoost van/naar het centrum van Heemstede of station Heemstede-Aerdenhout fietsen, scholieren van de Molenwerf en recreatief verkeer dat vanuit Hoofddorp richting Leyduin (en v.v.) fietst. Hoewel de reconstructie van de brug de druk op de zuidelijke ventweg dus verlicht, geldt nog steeds dat deze route door veel fietsers gebruikt zal worden. Daarbij geldt dat de zuidelijke route verkeersveiliger is als primaire fietsroute dan de noordelijke variant. Het verbeteren van het comfort op en het aantrekkelijker maken van de zuidelijke route is daarom nodig. Dit kan in een 'light versie' door opnieuw te bestraten, maar kan ook grondiger worden aangepakt met een inrichting als fietsstraat. Hier wordt in de volgende hoofdstukken van het rapport verder op ingegaan.

3. Ontwerp Cruquiusweg zuidelijke ventweg

In dit hoofdstuk beschrijven we ons voorstel voor de herinrichting van de Cruquiusweg zuidelijke ventweg. Allereerst gaan we in op de inrichting als fietsstraat en bijbehorende inrichtingsprincipes. Vervolgens beschrijven we de nieuwe inrichting van de parallelweg, opgesplitst per gedeelte van de route. Tot slot komt de aansluiting op het Heemsteedse centrum aan bod.

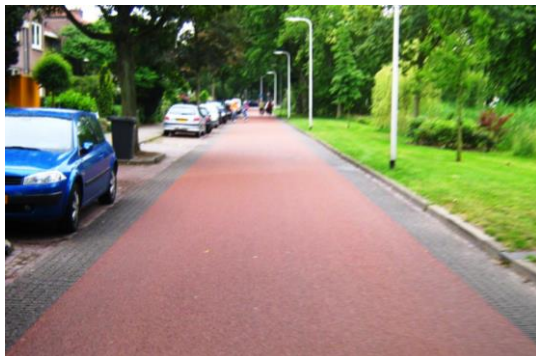
3.1 RICHTLIJNEN VOOR EEN FIETSSTRAAT

3.1.1 De Cruquiusweg als fietsstraat

Om het gedeelte van de hoofd fietsroute Cruquiusweg binnen de gemeentegrenzen voor fietsers veiliger en comfortabeler in te richten, is het volledig weren van de auto op de ventweg natuurlijk de meest optimale oplossing. Op deze wijze krijgt de fietser vrij baan en ontstaan er geen conflicten tussen fietsers en auto's. De ventweg Cruquiusweg dient echter als ontsluiting voor de aanliggende percelen en vervult ook een rol in de bereikbaarheid van de hele buurt. De bestaande circulatie van het autoverkeer dient daarom gehandhaafd te blijven.

Een andere oplossing die de veiligheid van de fietser ten goede komt, is de aanleg van een vrijliggend fietspad of fietsstroken. Voor een vrijliggend tweerichtingenfietspad is een breedte van 3 meter nodig en voor een fietsstrook wordt door het CROW een breedte van minimaal 1,70m (maar bij voorkeur 2m) geadviseerd. Daarnaast is voor de overblijvende rijbaan 3 meter nodig en 5 meter bij tweerichtingsverkeer. De zuidelijke ventweg Cruquiusweg biedt simpelweg onvoldoende ruimte voor een dergelijke inrichting.

Om het fietscomfort en de veiligheid toch te vergroten, blijft de fietsstraat over als geschikte oplossing. Door de ruimte voor de fiets op de rijbaan te voorzien van rood asfalt (rode asfaltloper) wordt het comfort voor de fiets verbeterd en wordt de plaats en positie van de fiets op de rijbaan duidelijk. De fietsstraat moet in twee richtingen toegankelijk zijn voor fietsers, vanwege de aansluitingen op het Heemsteedse fietsnetwerk.

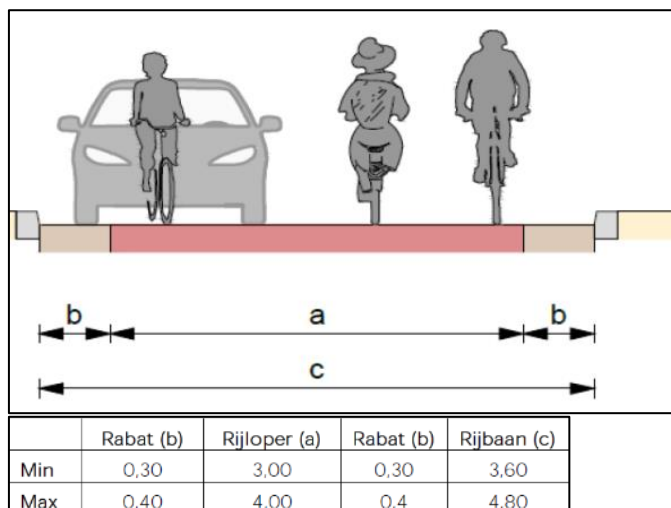


Figuur 10 Voorbeeld van een fietsstraat met rode asfaltloper

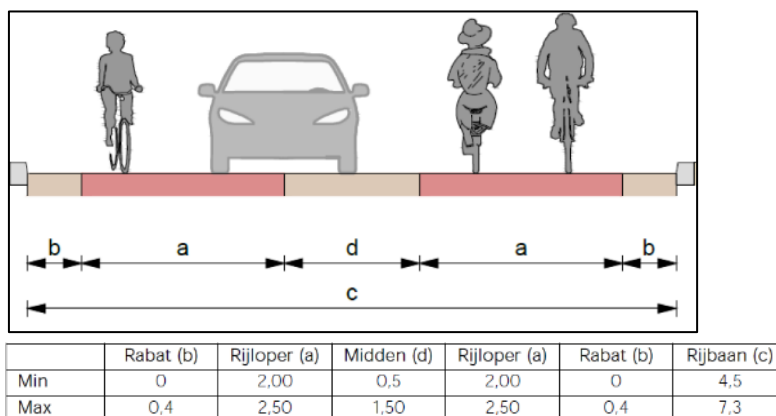
3.1.2

De inrichtingsprincipes van een fietsstraat

Voor de inrichting van een fietsstraat gelden verschillende richtlijnen. Deze richtlijnen zijn opgesteld door het CROW en zijn terug te vinden in de notitie "Aanbevelingen fietsstraten binnen de kom" (2019). CROW onderscheidt twee typen fietsstraten, namelijk een smalle en een brede variant. Voor beide varianten geldt dat rood asfalt en het Fietsstraatbord L51 essentiële vormgevingselementen zijn. Voor de smalle en brede fietsstraat gelden verschillende eisen voor rijbaanbreedtes en weginrichting (figuur 11 en 12). Een smalle fietsstraat is slechts breed genoeg voor éénrichtings-autoverkeer. Voor een bredere variant geldt dat ze dienst kan doen als tweerichtingsweg voor autoverkeer.



Figuur 11 CROW aanbevolen rijbaanbreedte - smalle fietsstraat (CROW, 2019)



Figuur 12 CROW aanbevolen rijbaanbreedte - brede fietsstraat (CROW, 2019)

Gezien de beschikbare breedte op de parallelweg van de Cruquiusweg (3,5-4,5 meter) kan alleen een smalle fietsstraat worden gecreëerd. Dit houdt dus in dat de rijloper minimaal 3 meter tot maximaal 4 meter breed is, met aan beide zijden een rabatstrook met een breedte van 30 tot 40 cm.

Het gedeelte Cloosterweg-Wipperplein, wat nu al een fietspad in één richting is, is circa 2,60 m breed. De eisen voor een tweerichtingsfietspad zijn weergegeven in figuur 13.

	Uitgangspunt	Minimaal
Wegvakken		
2-richtingen fietspad	>= 4,00 m	> = 3,00 m
2x 1 richting fietspad	2,50 m	2,00 m
Fietsstraat smal	4,50 m	
Fietsstraat breed	5,50 - 6,50 m	

Figuur 13 Kwaliteitseisen doorfietsroutenetwerk volgens provincie Noord-Holland (Perspectief Fiets, 2018)

3.2 UITGANGSPUNTEN EN BASISONTWERP PARALLELWEG

Op basis van de afwegingen van voor- en nadelen van de verschillende bouwstenen (bijlage 1) en uitgaande van de ontwerpprincipes van een fietsstraat, is een schetsontwerp ontstaan.

De hoofdpunten in de afweging die hebben geleid tot dit ontwerp:

- De wens om de bestaande circulatie te handhaven en de bestaande inrijdmogelijkheden van de ventweg (zowel richting Cloosterweg als richting ir. Lelylaan) te handhaven.
- De functie als woonstraat vraagt om voldoende parkeergelegenheid. Met name in het westelijk deel is – blijkens een inventarisatie van de gemeente – al parkeerruimte tekort. Het aantal parkeervakken dient daarom minimaal gehandhaafd te blijven. De aanwezigheid van bomen zorgt ervoor dat de enige mogelijkheid om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid bestaat uit het handhaven van de parkeervakken tussen de bomen.
- De fietsroute en de gehele ventweg krijgen voorrang.
- De dringende aanbeveling om een doorgaande fietsverbinding bij voorkeur in rood asfalt te maken (aanbeveling CROW en Fietsersbond), vanwege veiligheid/herkenbaarheid en comfort. Voor extra herkenbaarheid en duidelijkheid wordt het Fietsstraatbord L51 geplaatst aan het begin van de fietsstraat.

3.2.1 Beschrijving schetsontwerp

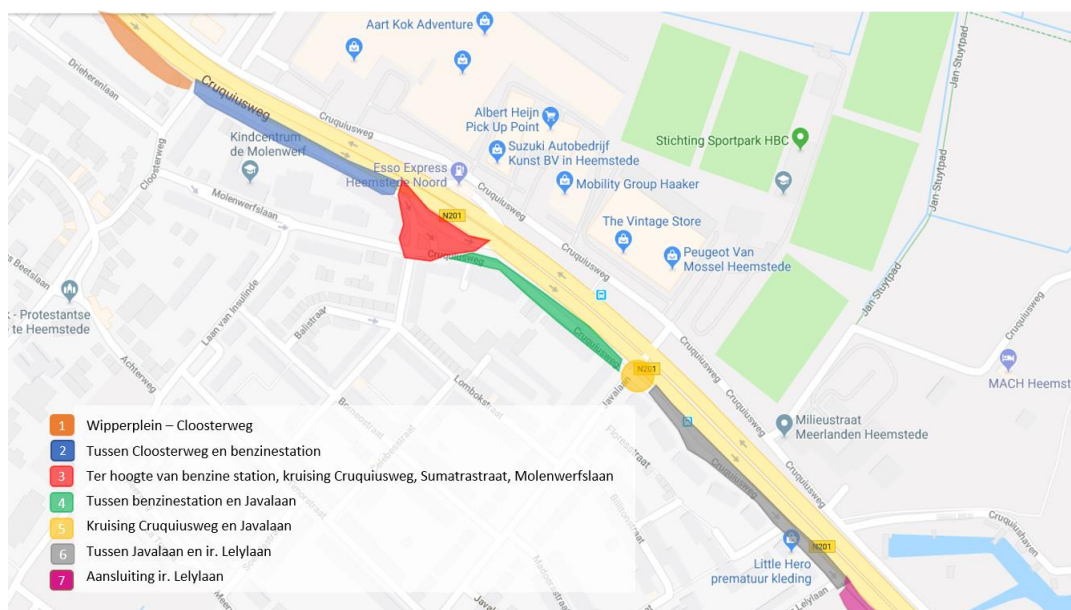
Het profiel voor de zuidelijke parallelweg Cruquiusweg bestaat uit een rijstrook van minimaal 3 meter. Idealiter (uitgaande van de richtlijnen van het CROW) bestaat de rijbaan uit asfalt. Gelet op de huidige inrichting en het aanzicht van de straat, kan echter ook gekozen worden voor rood asfalt met streetprint. Met deze optie bied je het comfort van asfalt, maar de uitstraling van klinkerbestrating. Asfalt (met streetprint) heeft als bijkomend voordeel dat het stiller is dan de huidige klinkerbestrating.



Figuur 14 Voorbeeld asfalt met streetprint

Naast de asfaltstrook liggen rabatstroken van klinkers en aan één zijde parkeervakken. De opvolstrook is op het deel Cloosterweg – tankstation (éénrichtingsverkeer) aan de rechterzijde gelegen en is circa 40 cm breed. Op het deel tussen tankstation en Javalaan (tweerichtingsverkeer) is aan beide zijden een strook van 40 cm gelegen. Op het deel tussen Javalaan en ir. Lelylaan is de asfaltverharding breder en liggen aan beide zijden stroken van 40 cm. De parkeervakken en trottoirs worden opnieuw aangelegd op de bestaande locaties. Om het snelheidsregime van 30 km/uur ook door de vormgeving van de weg te laten ondersteunen komen elke 75-100 meter drempels in het asfalt en in de opvolstrook. Hierdoor wordt de snelheid van het (auto)verkeer beperkt, maar wel op zodanige wijze dat het fietscomfort niet in het gedrang komt (niet té veel drempels).

Het fietspad tussen de Cloosterweg en Wipperplein wordt verbreed tot 3 meter en ook hier wordt rood asfalt toegepast. Aanvullend wordt hier een witte asmarkering aangebracht.



Figuur 15 Onderverdeling weggedeeltes

De inrichting (met bijbehorende afmetingen) van de fietsstraat is op hoofdlijnen als volgt:

Wegdeel (zie ook figuur 15)	Indeling (gezien in oostelijke richting)					
1. Wipperplein-Cloosterweg	Berm		Fietspad		Berm	
<i>Afmetingen</i>	<i>variabel</i>		<i>3,00 m</i>		<i>variabel</i>	
2. Cloosterweg – tankstation	Berm	Rabat	Rijweg	Rabat	Parkeerstrook	Trottoir
<i>Afmetingen</i>	<i>variabel</i>	-	<i>3,40 m</i>	<i>0,40 m</i>	<i>2,00 m</i>	<i>1,50-2,00 m</i>
4. Tankstation – Javalaan	Berm	Rabat	Rijweg	Rabat	Parkeerstrook	Trottoir
<i>Afmetingen</i>	<i>variabel</i>	<i>0,40 m</i>	<i>3,00 m</i>	<i>0,40 m</i>	<i>2,00 m</i>	<i>1,50-2,00 m</i>
6. Javalaan-Lelylaan	Berm	Rabat	Rabat	Rijweg	Parkeerstrook	Trottoir
<i>Afmetingen</i>	<i>variabel</i>	<i>2,00 m</i>	<i>0,40 m</i>	<i>3,80 m</i>	<i>0,40 m</i>	<i>1,50-2,00 m</i>

In de volgende sub-paragrafen worden de verschillende inrichtingsprincipes per weggedeelte verder beschreven.

3.2.2 Fietspad tussen Cloosterweg en Wipperplein (figuur 15, gedeelte 1)



Figuur 16 Fietspad Cloosterweg - Wipperplein

Dit gedeelte van de hoofdfietsroute doet momenteel al dienst als tweerichtingenfietspad. Om het comfort en de veiligheid hier te vergroten, wordt het bestaande - nauwelijks gebruikte - trottoir verwijderd en het fietspad verbreed van 2,60m naar 3m. Voor de fietsers wordt op deze manier de ruimte en hiermee de passeerbaarheid vergroot. Wanneer een voetganger incidenteel toch gebruik wenst te maken van deze route, kan hij/zij gewoon in de berm/over het fietspad lopen en hebben fietsers voldoende ruimte om hem/haar veilig te passeren. Bovendien zal het fietspad worden voorzien van rood asfalt, waarmee de herkenbaarheid als onderdeel van de hoofdfietsroute wordt vergroot.

3.2.3 Cloosterweg – tankstation & tankstation – Javalaan (figuur 15, gedeeltes 2 & 4)

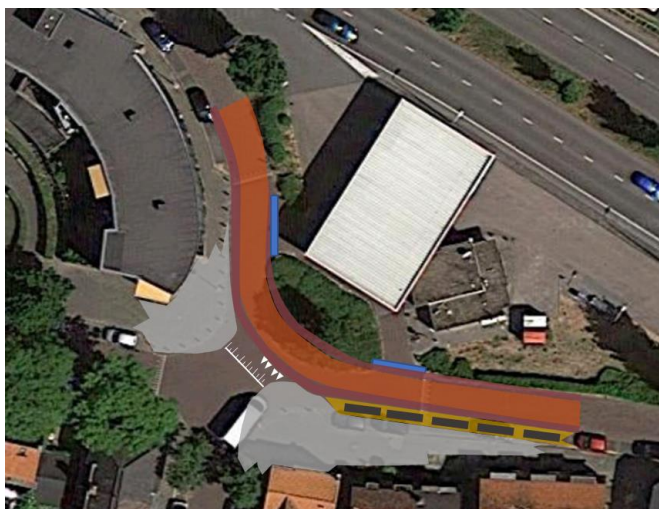


Figuur 17 Cloosterweg-tankstation

Het gedeelte van de route tussen de Cloosterweg en het tankstation zal bestaan uit een rijbaan van 3,40 m. Gekozen wordt voor een rabatstrook van 40 cm aan één kant van de weg (zie figuur 17). Op deze manier wordt de afstand tussen verkeer en school zo groot mogelijk gehouden, wat de veiligheid in de

schoolzone ten goede komt. Bij de school komt op de plaats van het bestaande plateau een nieuw plateau in asfalt. De biggenruggen die de rijbaan versmallen, komen niet meer terug. Voor het gedeelte tussen het tankstation en de Javalaan gelden dezelfde inrichtingsprincipes.

3.2.4 Omgeving tankstation (figuur 15, gedeelte 3)



Figuur 18 Omgeving tankstation

Ter hoogte van het tankstation wordt de bocht van de ventweg iets verlegd, ten koste van het plantsoen, zodat de weg meer gestrekt wordt en het doorzicht verbetert. Het verhoogde plateau verdwijnt daar en het kruispunt Sumatrastraat-Molenwerfslaan wordt met een doorsteek aangesloten op de ventweg. Door middel van haaiantanden, in combinatie met een drempel, en de contrasterende rode kleur van de fietsstraat wordt in één oogopslag duidelijk dat hier voorrang verleend dient te worden. De inritten van het tankstation krijgen inritblokken (80 cm).

3.2.5 Kruising Cruquiusweg – Javalaan (figuur 15, gedeelte 5)



Figuur 19 Kruising Cruquiusweg – Javalaan

De kruising Cruquiusweg – Javalaan is een complex punt. Hier komen veel verkeersstromen samen en er zijn veel verkeersbewegingen mogelijk: zowel van en naar de hoofdrijbaan als naar de parallelweg. Het kruispunt kan daarom in eerste instantie onveilig ogen, maar in de praktijk is dit niet het geval. Het

verkeer rijdt langzaam (i.v.m. wegrijden vanuit stilstand) waardoor er voldoende tijd is om het overige verkeer in de gaten te houden en de kans op conflicten zeer beperkt is. Er gebeuren dan ook nauwelijks ongelukken op de kruising.

Toch is er altijd ruimte voor verbetering. Zo hebben de verkeerslichten een lange cyclustijd: fietsers en verkeer uit de Javalaan moeten lang wachten. Daardoor staan er vaak veel fietsers te wachten en blokkeren deze andere stromen. Bovendien beperkt een groep opgestelde fietsers het zicht, wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt.

Door de inrichting van de kruising iets aan te passen, wordt voor fietsers duidelijker afgebakend waar zij wel (en vooral ook waar niet) kunnen opstellen:

- De weg wordt ter hoogte van de opstelplekken iets verbreed. Hierdoor komt er meer ruimte om op te stellen en is er ook meer ruimte voor passerend verkeer.
- Door de eilandjes en geleiders aan te passen wordt het voor fietsers vanaf de Javalaan die de hoofdrijbaan over willen steken makkelijker om op de opstelplek te komen. Bovendien zorgt de aanpassing ervoor dat de opstellengte wordt vergroot, waardoor er meer ruimte komt.
- Een wit kruis op het asfalt maakt duidelijk waar je als fietser *niet* mag staan. Zo stuur je fietsers richting de juiste plek.
- Daarnaast wordt het rode asfalt van het fietspad op de kruising doorgetrokken. Hierdoor wordt de positie van de fietser nog duidelijker.

Met deze oplossing wordt afgezien van een oplossing die in eerste instantie werd overwogen. Dit betrof het invoeren van rechts in/rechts uit van en naar de parallelweg. Het idee hierachter was dat de kruising overzichtelijker wordt en de verkeerslichten sneller op groen kunnen als je de parallelweg alleen maar vanaf de Javalaan in mag rijden. Echter zien we hiervan af, omdat er dan elders op de Javalaan onveilige keerbewegingen ontstaan. Dit is natuurlijk ongewenst.

3.2.6

Javalaan – ir. Lelylaan (figuur 15, gedeelte 6)



Figuur 20 Javalaan - ir. Lelylaan

De wet schrijft voor dat openbaar vervoerhaltes toegankelijk moeten zijn voor iedereen. De steile hellingbaan bij de bushalte maakt het momenteel onmogelijk om met een rolstoel de bushalte te betreden. Door de hellingbaan in plaats van haaks op de bushalte (zoals nu) grotendeels parallel aan de weg te leggen, wordt de helling afgevlakt en de bushalte toegankelijker. Bovendien ontstaat op deze wijze meer ruimte voor fietsparkeren: een voorziening waar – gezien de vele fietsen die hier vaak al staan – behoefte aan is. De oversteek van de nieuwe helling naar de stoep wordt met extra belijning

aangegeven. Op deze manier stuur je niet alleen de wijze waarop men de weg oversteeft, maar wordt het voor de automobilist ook duidelijker dat ze hier rekening moeten houden met overstekende mensen. De rabatstroken zijn op dit gedeelte 40 cm breed en de rijbaan heeft een breedte van 3,80m.

3.2.7

Aansluiting ir. Lelylaan (figuur 15, gedeelte 7)



Figuur 21 Aansluiting ir. Lelylaan

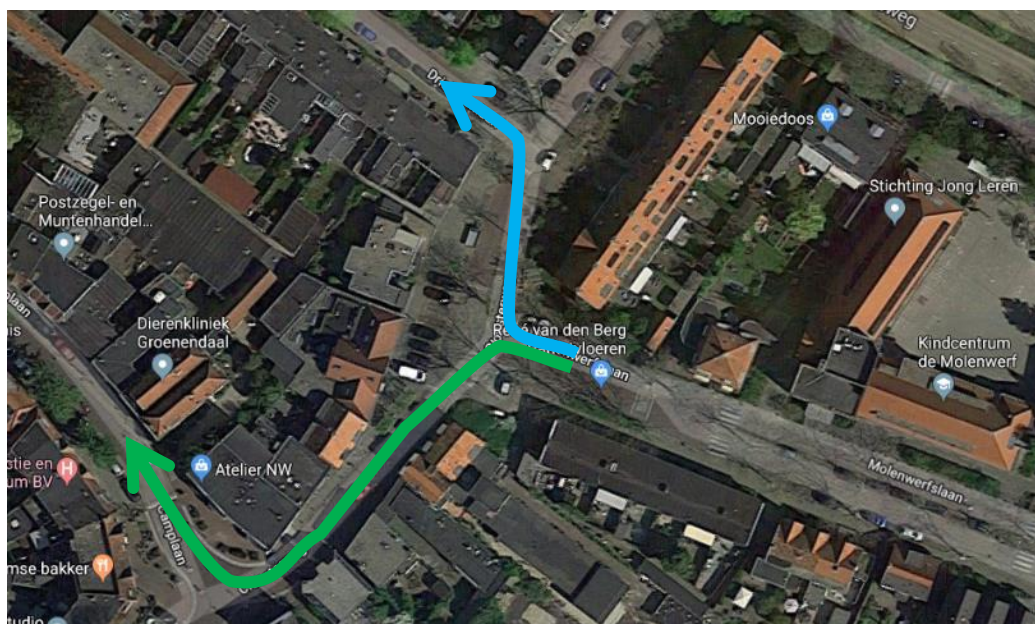
De aansluiting van de ir. Lelylaan is reeds gereconstrueerd tot een plateau in het kader van de aanleg van de Slottuin. Het is aan te raden om de rode asphaltverharding door te laten lopen richting bestaand fietspad, zodat de route logisch aansluit en herkenbaar is.

3.3

AANSLUITING CRUQUIUSWEG – HEEMSTEDEN CENTRUM

Naast de inrichting van de hoofd fietsroute, is ook een goede verbinding met het centrum van Heemstede vereist. De oversteek Drieherenlaan wordt veruit het meest gebruikt als fietsroute vanaf de Cruquiusweg naar het centrum-zuid, maar deze oversteek heeft een onveilig karakter. Om de veiligheid van overstekende fietsers te verbeteren, zou afsluiten van de oversteek Drieherenlaan wenselijk zijn. Door deze oversteek af te sluiten, zijn de fietsers genoodzaakt te kiezen voor een andere, veiligere oversteek. Echter is aangegeven dat het afsluiten deze oversteek vanwege haar historisch karakter niet gewenst is. Om de oversteek voor fietsers van en naar het centrum toch zo veilig mogelijk te maken, wordt daarom geïnvesteerd in het vergroten van de aantrekkelijkheid en het gemak van de oversteek via de route Camplaan.

In hoofdstuk 2 is de geplande verbetering van de kruising Camplaan afgebeeld. Ook kan de route Molenwerfslaan – Camplaan aantrekkelijker en logischer worden gemaakt. Aan het einde van de Molenwerfslaan wordt een T-splitsing bereikt. De fietser moet hier kiezen voor rechtsaf (in de richting van Drieherenweg) of linksaf (richting Camplaan). Zoals te zien in figuur 22, is het voor de fietser korter (en daardoor aantrekkelijker) om voor de blauwe route te kiezen. Vanaf de splitsing kan de fietser bovendien de inrit naar de Drieherenlaan al zien, terwijl de inrit Camplaan zich uit het zicht bevindt.



Figuur 22 Aansluitingen Molenwerfslaan richting centrum

Met een beperkte herinrichting van de T-splitsing kan de fietser beter in de richting de Camplaan worden geleid, waardoor deze route logischer en aantrekkelijker wordt. Op de kruising Cloosterweg – Camplaan is deze vormgeving al toegepast. In figuur 23 is te zien hoe de weggebruiker als het ware wordt 'begeleid' door de afgeronde hoeken en de belijning. Door een dergelijke inrichting ook toe te passen op de kruising Molenwerfslaan – Cloosterweg worden fietsers als vanzelf die kant op geleid. Deze verandering van vormgeving zal maar beperkt extra autoverkeer aantrekken: auto's kunnen op de Drieherenweg niet linksaf en ook het bereiken van de opstelstroken richting Haarlem is niet gemakkelijk. Autoverkeer zal daarom nu al hoofdzakelijk de Camplaan gebruiken.



Figuur 23 Sturing op kruising Cloosterweg – Camplaan

3.4 ● KOSTEN

Op basis van eenheidsprijzen van vergelijkbare projecten is een kostenraming gemaakt van het project. Voor het ontwerp zoals het nu in de vorige paragraaf is beschreven zijn de bouwkosten geraamd op €655.000 (prijspeil 2018). De uitgangspunten hierbij zijn dat gebruik wordt gemaakt van nieuw materiaal en dat rood asfalt wordt gelegd.

Wanneer de wijziging aan de kruising Molenwerfslaan-Cloosterweg (zoals beschreven in paragraaf 3.3) ook wordt doorgevoerd, brengt dit extra kosten met zich mee. Hierbij kan uit worden gegaan van kosten variërend van €50.000 voor een minimale aanpassing tot €100.000 voor een inrichting gelijk aan de kruising Cloosterweg-Camplaan waarbij alleen nieuw materiaal wordt gebruikt. De los aangeleverde bijlage bevat een specificatie van de kosten.

3.5 ● SUBSIDIE

De provincie Noord-Holland stelt een subsidie beschikbaar voor infrastructurele aanpassingen aan lokale wegen, de zogenaamde 'Subsidieregeling Regionaal Fietsnetwerk Noord-Holland'. Deze subsidie wordt beschikbaar gesteld aan gemeenten en waterschappen en geldt voor de aanleg, plaatsing of uitbreiding van infrastructuur en verkeersvoorzieningen. Het gaat hier om aanpassingen die een bijdrage leveren aan verkeersveiligheid. Regulier beheer en onderhoud komt hiervoor dus niet in aanmerking.

Voor de subsidieverlening gelden de volgende voorwaarden. Allereerst dient de bevordering van verkeersveiligheid het belangrijkste doel te zijn binnen het project. Daarnaast dient een koppeling te worden gemaakt met de richtlijnen van het CROW, welke dienen als hulpmiddel voor een verkeersveilige inrichting. De subsidie voor fietsinfrastructuur en fietsstraten bedraagt maximaal 70% van de subsidiabele (ofwel "directe") kosten van het project. Deze zijn opgebouwd uit de kosten aannemer zonder de staartkosten. Over de kosten aannemer mag maximaal 10% aan staartkosten gerekend worden, waarvan de helft subsidiabel is. In totaal mogen de subsidiabele kosten maximaal €3.000.000 per project bedragen.

4. Conclusies en aanbevelingen

4.1 INPASSING IN HET (REGIONALE) FIETSNETWERK

Een upgrade van de fietsroute Cruquiusweg maakt het voor de fietser comfortabeler en veiliger om vanaf de zuidzijde van het dorp richting het centrum of verder noordwaarts te rijden. Deze aanpassing staat echter niet op zich, maar sluit naadloos aan op het regionaal beleid. De provincie Noord-Holland en de Metropoolregio Amsterdam hebben beide de ambitie om tot een goed functionerend fietsnetwerk te komen. Hierbij is het van belang dat niet alleen wordt gedacht binnen de eigen scope, maar dat het netwerk grensoverschrijdend is. Zeker nu de fietsroute Hoofddorp-Haarlem op termijn wordt opgewaardeerd tot doorfietsroute, is de upgrade van de fietsverbinding Cruquiusweg een logische stap. De geplande reconstructie van de Cruquiusbrug maakt dat de druk op de zuidelijke ventweg al deels wordt verlicht. Echter geldt de fietsroute een belangrijke functie blijft behouden en dat daarom de noodzaak tot upgraden blijft.

4.2 UPGRADE FIETSVERBINDING CRUQUIUSWEG

Naast het voorzien in een goed aangesloten netwerk, is *de kwaliteit* van de fietsroute uiteraard ook van groot belang. Momenteel is het gedeelte van de fietsroute Cruquiusweg tussen het centrum en Wipperplein en de zuidelijke gemeentegrens oncomfortabel. Om het fietscomfort en de verkeersveiligheid voor de fietser te vergroten, is een transformatie van de route daarom van belang. Een dergelijke upgrade komt in aanmerking voor de subsidie Kleine Infrastructuur van de Provincie Noord-Holland.

Het gedeelte Wipperplein-Cloosterweg kan worden uitgevoerd als tweerichtingenfietspad. Door het nauwelijks gebruikte, smalle trottoir te verwijderen, kan het huidige eenrichtingsfietspad worden verbreed tot 3m. Met deze breedte voldoet het fietspad niet alleen aan de CROW-richtlijnen, maar de uitvoering in rood asfalt biedt bovendien ook de benodigde herkenbaarheid en comfort.

Voor het gedeelte Cloosterweg-ir. Lelylaan is een inrichting als fietsstraat (gezien het profiel van de weg) wenselijk. De richtlijnen schrijven voor dat een fietsstraat dient te worden uitgerust met rood asfalt. Gezien de uitstraling van de straat, wordt dit door de bewoners echter niet als passend gezien. Daarom wordt geadviseerd de straat in te richten met asfalt met streetprint. Op deze manier bied je de fietser (en andere weggebruikers) het comfort van 'normaal' asfalt, maar blijft het huidige straatbeeld intact. Het profiel voor de fietsstraat Cruquiusweg zal bestaan uit een asfaltstrook van minimaal 3 meter en rabatstroken van in ieder geval 40 cm breed. De parkeervakken en trottoirs worden opnieuw aangelegd op de bestaande locaties. Ook komen elke 75-100 meter drempels in het asfalt en in de opvulstrook.

Verder wordt aanbevolen om de omgeving van het tankstation aan te passen zoals beschreven in paragraaf 3.2.4. Op deze manier wordt het doorzicht beter en de voorrangssituatie duidelijker. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid op het punt.

Tot slot wordt aangeraden de kruising Javalaan – Cruquiusweg gedeeltelijk aan te passen, zoals beschreven in paragraaf 3.2.5. Door de opstelruimte voor de fietsers te vergroten, blijft er meer ruimte over voor passerend verkeer. Dit draagt bij aan de veiligheid en overzichtelijkheid van de kruising.

De aanpassing van de Cruquiusweg naar fietsstraat, met aansluitend een tweerichtingenfietspad, kost in totaal circa €655.000 (prijsspeil 2018, uitgaande van gebruik nieuwe materialen).

4.3 ● AANSLUITINGEN OP HET CENTRUM

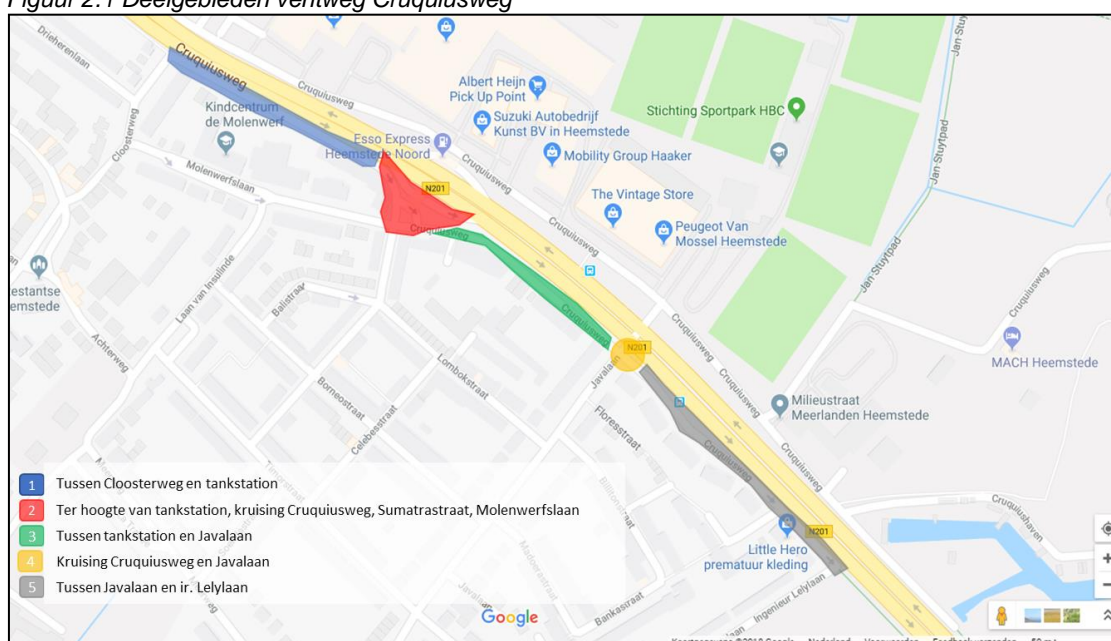
De aansluitende route naar het centrum kan ook aantrekkelijker en veiliger worden gemaakt. De verbetering van het kruispunt Camplaan – Heemsteedse Dreef is inmiddels uitgevoerd. Aanvullend bevelen we aan om de kruising Cloosterweg – Molenwerfslaan anders vorm te geven. Door deze aanpassing wordt het voor de fietser logischer en gemakkelijker om de oversteek richting het centrum te maken bij de Camplaan dan bij de Drieherenlaan, waar momenteel vaak over wordt gestoken. Hiermee wordt de fietsroute richting het centrum veiliger. Voor de reconstructie van de kruising Cloosterweg-Molenwerfslaan, waardoor de fietser als het ware richting de Camplaan geleid wordt, dient rekening gehouden te worden met een budget van €50.000 tot €100.000, afhankelijk van de mate van hergebruik en aanpassing. In de los aangeleverde bijlage staat een specificatie van de kosten.

Bijlage 1: Afweging van de bouwstenen

Afkomstig uit rapport 2018

Per gebied op de ventweg Cruquiusweg een aantal bouwstenen opgesteld. Het gaat om 5 deelgebieden (zie figuur 2.1) en daarnaast om bouwstenen voor het profiel en de vormgeving van de gehele weg.

Figuur 2.1 Deelgebieden ventweg Cruquiusweg



1.1 Gebied 1 (ventweg Cruquiusweg tussen Cloosterweg en tankstation)

I. Parkeren (in langspaarkeervakken) aan afwisselend de linker- en de rechterzijde van de ventweg of aan beide zijden, gebied 1 en 3

Waarom / voordelen

In deze situatie verspringt de weg, waardoor autoverkeer snelheid moet minderen. Dit zorgt voor een veiligere situatie en meer fietscomfort op de ventweg. Door, waar mogelijk, aan beide zijden te parkeren kunnen extra parkeervakken worden gemaakt. Daar is met name op het westelijk deel behoefte aan, vooral op het deel tussen tankstation en Javalaan (gebied 3).

Nadelen / bezwaren

Dit verspringen is op het westelijk deel (gebied 1) door bomen aan de woningzijde van de ventweg niet mogelijk. Er zouden verschillende grote bomen verplaatst of gerooid moeten worden. Als blijkt dat deze in slechte staat verkeren is dit wel een reële mogelijkheid. Bovendien lijkt aan beide zijden parkeren is

niet mogelijk, daarvoor is twee meter extra ruimte nodig en die ontbreekt. Het parkeren helemaal verplaatsen naar de overzijde zou geen extra parkeerplekken opleveren.

II. Voor de school de biggenruggen weghalen en de verbrede stoep uitbreiden (langer maken).

Waarom / voordelen

De biggenruggen (bolle betonnen afscheiding tussen fietspad en ventweg) zorgen voor een gevaarlijke (en onverwachte) situatie voor fietsers, maar ook voor automobilisten. De biggenruggen zijn in de herfst (bladval) en in de avond en nacht slecht zichtbaar. Door de biggenruggen weg te halen verdwijnt het gevaar en wordt het mogelijk voor verkeer om stilstaande auto's bij de school in te halen.

Nadelen

De biggenruggen zijn oorspronkelijk aangebracht om de rijbaan te versmallen en ervoor te zorgen dat er niet voor de uitgang van de school wordt geparkeerd. Dit gebeurt echter toch en door de aanwezigheid van de biggenruggen is er geen inhaalbaarheid. Weghalen zal ervoor zorgen dat er meer en vaker geparkeerd wordt voor ophalen en wegbrengen van de kinderen.

1.2 Gebied 2 (ter hoogte van tankstation, kruising ventweg Cruquiusweg, Sumatrastraat, Molenwerfslaan)

III. Het creëren van een voorrangskruispunt waarbij de fietsroute over de ventweg de doorgaande weg wordt en voorrang heeft.

Waarom / voordelen

Het creëren van een voorrangssituatie voor fietsverkeer over de ventweg zorgt voor meer fietscomfort en een veiligere situatie voor fietsers. Verkeer vanuit de Sumatrastraat en de Molenwerfslaan is extra alert op verkeer vanuit de ventweg, doordat dit een voorrangsweg is. Door de kruising iets anders in te delen en de aansluiting smaller te maken kan ook het zicht verbeterd worden. De bocht om het plantsoen voor het tankstation heen kan daarbij flauwer worden, zodat het een comfortabelere doorgaande route is. Verbetering van uitzicht wordt ook bewerkstelligd door bouwsteen V.

Nadelen / bezwaren

De Fietsersbond heeft aangegeven juist een voorkeur te hebben om de hoofdfietsroute via de Molenwerfslaan te laten lopen en niet via het Wipperplein te leiden, hetgeen vanwege de uitgangspunten niet aan de orde is. Verder geldt als nadeel dat een voorrangssituatie in een 30 km-gebied niet gebruikelijk is.

IV. Parkeervakken aan de overzijde van het appartementencomplex (in de buitenbocht in plaats van de binnenbocht).

Waarom / voordelen

Met parkeervakken aan de overzijde van het appartementencomplex, in de buitenbocht (zijde tankstation) in plaats van de binnenbocht, wordt het zicht vanuit de parkeervakken op verkeer vanuit de ventweg beter (doordat er in de buitenbocht wordt geparkeerd, in plaats van net om de hoek van de binnenbocht). Dit zorgt voor een veiligere situatie voor zowel auto- en fietsverkeer op de ventweg, als voor autoverkeer dat uit een parkeervak wil rijden.

Nadelen / bezwaren

Deze maatregel zal geen extra parkeerplekken opleveren en bewoners moeten de straat oversteken. Door de bocht om het plantsoen bij het tankstation flauwer te maken (zie bouwsteen III) wordt het uitzicht verbeterd. Verplaatsing van de parkeervakken doet dit juist teniet.

V. De ingang naar het tankstation éénrichtingsverkeer maken en/of meer haaks aansluiten van de inritten naar het tankstation.

Waarom / voordelen

Op dit moment kan autoverkeer op de ventweg van twee kanten het tankstation oprijden. Door de wijde boogstralen en de vloeiende aansluiting wordt het toegangsweggetje naar het tankstation als korte 'sluiproute' wordt gebruikt door fietsverkeer en bijvoorbeeld scooters en brommers. Door de heggen in het stukje tussen de ventweg en de ingang naar het tankstation is het zicht op sommige punten slecht.

Door de toegangen haaks aan te sluiten op de ventweg en de weg langs het tankstation een éénrichtingsweg te maken, kan verkeer maar aan één kant het tankstation bereiken en aan één kant weer verlaten. Dit maakt de situatie rondom in- en uitrijden bij het tankstation overzichtelijker voor zowel fietsers als auto's. De ingang van de doorsteek kan voorzien worden van inritblokken om te voorkomen dat vooral langzaam verkeer gebruik maakt van de ingang van het tankstation als doorgaande route op de ventweg. Door de ingang naar het tankstation iets meer haaks te maken, wordt het gebruik van de ingang als doorgaande route ontmoedigd. Het inrijden tegen de rijrichting in wordt voor auto's minder logisch.

Nadelen / bezwaren

Verkeer kan niet meer via twee kanten het tankstation bereiken en uitrijden, en vanuit de buurt wordt het tankstation minder makkelijk bereikbaar. Keer- of steekbewegingen leiden tot meer verkeer en onverwachte situaties, maar als de bocht om het plantsoen wordt verlegd, wordt het moeilijker om de keerbeweging te maken.

1.3 Gebied 3 (tussen tankstation en Javalaan)

VI. Eenrichtingverkeer invoeren in oostelijke richting (Van Molenwerfslaan naar Javalaan)

Waarom / voordelen

De ventweg tussen het tankstation en de Javalaan is erg smal. Met autoverkeer in twee richtingen maakt dit het geen comfortabele doorgaande fietsroute. Fietsers hebben weinig ruimte. De beide andere delen van de ventweg Cruquiusweg (tussen de Cloosterweg en het tankstation en tussen de Javalaan en de ir. Lelylaan) zijn al eenrichtingverkeer. Door eenrichtingsverkeer in te voeren kan de weg niet meer als sluiproute worden gebruikt om het Wipperplein te vermijden.

Nadelen / bezwaren

De gemeente Heemstede heeft aangegeven dat veranderen of aanbrengen van eenrichtingverkeer niet aan de orde is, overbelasting van andere straten leidt vaak tot klachten en de roep om extra maatregelen. Veelal is dit het verplaatsen van het probleem.

VII. Parkeervakken aan beide zijden van de weg of verspringend en afwisselend links en rechts.

Waarom / voordelen

Door de verspringing wordt de snelheid van autoverkeer verminderd. Dit zorgt voor een veiligere en comfortabelere fietsverbinding. Het aantal parkeerplaatsen blijft behouden.



Nadelen / bezwaren

Deze maatregel zal geen extra parkeerplekken opleveren, het parkeren aan beide zijden tegelijk is niet mogelijk omdat de ruimte ontbreekt.

Door verschillende grote bomen aan de N201-zijde van de ventweg, is het lastig om aan die zijde parkeervakken aan te leggen. De rijbaan komt op sommige plaatsen zeer dicht langs de huizen te lopen.

1.4 Gebied 4 (kruising Cruquiusweg en Javalaan)

VIII. Verwijderen van de drempel vlak voor de kruising (op de ventweg vanuit tankstation-zijde)

Waarom / voordelen

Vlak voordat autoverkeer moet afremmen voor de verkeerslichten bij de kruising, ligt nu een drempel. Deze is onnodig vanwege de nabijheid van de kruising en levert ongemak op voor de fietsers.

Nadelen / bezwaren

Het verkeer dat via de hoofdrijbaan uit Hoofddorp komt, kan met hoge snelheid de ventweg oprijden, als er geen autoverkeer staat te wachten op de ventweg voor het verkeerslicht.

IX. Rechts-in (vanaf Javalaan richting ventweg), rechts-uit (vanaf tankstation richting Javalaan) door verhogingen en herinrichten bochten

Waarom / voordelen

Autoverkeer vanuit de ventweg (zijde tankstation) mag alleen rechtsaf de Javalaan inslaan. Fietsverkeer kan zowel rechtdoor als rechtsaf. Dit kan alleen in combinatie met het eenrichting maken van dit gedeelte van de ventweg (zie bouwsteen VI). Er ontstaat meer ruimte op de weg om afslaand autoverkeer te scheiden van fietsverkeer.

Door de rijbaan rechtsaf te verleggen naar de plaats van het fietspad (rechtsaf vanaf de Javalaan) ontstaat hier meer ruimte. Dit vermindert de druk op de ventweg die op zal lopen door de bouw van de Slottuin. Er ontstaat meer ruimte in de verkeersregeling, die al overbelast is met name door verkeer van en naar het industriegebied. Van autoverkeer vanuit de Javalaan dat rechtsaf slaat is nu niet duidelijk of zij rechtsaf slaan richting de ventweg (scherpe bocht) of rechtsaf de N201 op. Door de andere vormgeving wordt dit duidelijker.

Nadelen / bezwaren

Er is in beide bochten meer ruimte nodig, voor de bocht komende vanaf het tankstation betekent dit dat wellicht een stuk van het trottoir ingeleverd moet worden om de bocht te verruimen. Bovendien is het nodig dat stuk van de ventweg (tankstation-Javalaan) éénrichtingverkeer te maken. De gemeente Heemstede heeft aangegeven dat veranderen of aanbrengen van eenrichtingverkeer minder gewenst is. Door het tegengaan van verkeer vanaf de hoofdrijbaan direct naar de ventweg en vice versa worden de andere straten zwaarder belast.

X. Verlengen middengeleider op de Javalaan (in de richting van de kruising N201) met een middeneiland voor overstekend fietsverkeer en voetgangers

Waarom / voordelen

De situatie op de kruising van de ventweg met de Javalaan is op dit moment onoverzichtelijk en complex. Bovendien is er weinig ruimte op de ventweg, waardoor autoverkeer en fietsverkeer elkaar regelmatig in de weg zitten. Door de middengeleider te verlengen worden verschillende problemen opgelost en wordt het aantal mogelijke verkeersbewegingen beperkt en de verkeersdruk tegengegaan.



Er kan mogelijk meer ruimte in de verkeersregeling komen, hetgeen gewenst is vanwege de toenemende druk vanuit het industrieterrein. Daarnaast kan er een veilig middensteunpunt voor de fietsers worden gemaakt.

Nadelen / bezwaren

Door de middengeleider te verlengen wordt een aantal verkeersbewegingen onmogelijk. Direct vanaf de hoofdrijbaan de ventweg richting ir. Lelylaan oprijden is onmogelijk, vanaf de ventweg vanaf de Cloosterweg naar de hoofdrijbaan rijden is eveneens onmogelijk.

De verkeerslichtinstallatie moet worden aangepast en een aantal masten moet worden verplaatst. Andere straten worden hierdoor extra belast.

1.5 Gebied 5 (ventweg tussen Javalaan en ir. Lelylaan)

XI. Tussen Javalaan en bushalte parkeren aan overzijde van de straat.

Waarom / voordelen

Door parkeren aan de overzijde te creëren, ontstaat er in de bocht (rechtsaf) vanuit de Javalaan meer ruimte (zie ook bouwsteen IX). Bovendien zorgt parkeren aan de overzijde ervoor dat er ter hoogte van de bushalte op de N201 (ingang op de ventweg) meer ruimte is, zodat mindervaliden gemakkelijker bij de bushalte kunnen komen. Na de bushalte (dus bushalte tot ir. Lelylaan) kan parkeren weer aan de zijde van de woningen.

Nadelen / bezwaren

Het verkeer rijdt iets dichterbij de woningen, bewoners moeten de straat oversteken om bij de geparkeerde auto te komen.

1.6 Profiel en vormgeving van de weg

XII. Gestoken parkeervakken

Waarom / voordelen

Door de parkeervakken haaks op de weg (of onder een schuine hoek) aan te leggen ontstaat meer parkeerruimte. Zeker op het westelijk deel is extra parkeerruimte gewenst.

Nadelen / bezwaren

De ruimte ontbreekt. Voor een gestoken parkeervak is 5,0 (onder 45 graden) tot 5,5 meter (haaks op de weg) profielbreedte nodig. Er vervalt 2,0 meter. De benodigde 3 meter is er niet (zie ook bouwsteen I, aan beide zijden van de weg parkeren).

XIII. Fietsstraat als asfaltloper van 3 meter breed met schrikstroken van klinkers

Waarom / voordelen

Door alleen de ruimte voor de fiets te voorzien van rood asfalt wordt het comfort verbeterd voor de fiets en wordt de plaats en positie van de fiets duidelijk. Bij de eenrichtingsdelen komt rechts van de asfaltloper een uitwijkstrook van 80 cm, van klinkers in een afwijkende kleur. Bij de tweerichtingsdelen komen aan beide zijden twee stroken van 40 cm. Deze stroken worden gebruikt door autoverkeer om uit te wijken en voor het inparkeren.

Nadelen / bezwaren

De fietsers kunnen bij een tegemoetkomende en achteropkomende auto zich gedwongen voelen om uit te wijken naar de klinkerstrook. Als de aansluiting van klinkers op asfalt niet perfect is kan dit leiden tot ongevallen. Door het asfalt kan de snelheid van het autoverkeer toenemen. Dit kan worden ondervangen door drempels aan te brengen.

XIV. Fietsstraat uitvoeren als twee asfaltlopers van 2 meter breed met middenstrook van klinkers

Waarom / voordelen

Door deze vormgeving wordt het comfort verbeterd voor de fiets en wordt de plaats en positie van de fiets duidelijk. De klinkerstrook in het midden kan enigszins bol worden aangelegd, waardoor het overrijden daarvan alleen met lage snelheid kan plaatsvinden. Inhalen wordt daardoor lastig.

Nadelen / bezwaren

De benodigde ruimte is 5,5 meter: 2x 2,5 meter plus een halve meter middenstrook. De asfaltstroken moeten 2,5 meter breed zijn omdat een auto daar ook gebruik van moet kunnen maken. Deze ruimte is over het merendeel van de weg niet beschikbaar.

XV. Doorgaand fietsverkeer voorrang geven op de ventweg bij kruisingen dit door middel van bestrating en belijning zichtbaar maken voor autoverkeer.

Waarom / voordelen

Doorgaand fietsverkeer hoeft geen voorrang meer te verlenen aan verkeer vanuit de zijstraten (rechts). Dit zorgt voor meer fietscomfort en een veiligere situatie.

Het verkeer vanuit de zijstraten wordt alert gemaakt op de situatie door belijning, markering en verschillen in bestrating. Hierdoor is beter zichtbaar, voor zowel fietsers op de ventweg als voor autoverkeer vanuit de zijstraten, dat doorgaand fietsverkeer op de ventweg voorrang heeft.

Nadelen / bezwaren

Zowel de fietsroute als de zijstraten maken onderdeel uit van een 30 km-zone. Daarbij is voorrang van rechts gebruikelijk. Een voorrangsregeling is echter niet uitgesloten en is vanwege het slechte zicht en omdat het om een hoofd fietsroute gaat logisch en duidelijk.

1.7 Overzicht Bouwstenen

Bovenstaande bouwstenen hebben we weergegeven in een tabel, waarin wordt weergegeven:

- om welk gebied het gaat
- om welke bouwsteen het gaat
- of de bouwsteen invloed heeft op één van de randvoorwaarden
- of de verwachte effecten van de bouwstenen van toegevoegde waarde zijn (+), neutraal zijn (+/-) of niet van toegevoegde waarde zijn (-)
- of we de bouwsteen verder meenemen in uitwerking van het schetsontwerp

Gebied	Maatregel	Randvoorwaarden	Effect afweging / doelstellingen	Meenemen
1	Parkeren (in langspaarkeervakken) aan afwisselend de linker- als de rechterzijde van de ventweg of mogelijk aan beide zijden.	- kwaliteit bomen - breedte weg	-	Nee
1	Voor de school de biggenruggen weghalen en de verbrede stoep uitbreiden (langer maken).		+	Ja
2	Het creëren van een voorrangskruispunt bij het tankstation waarbij de fietsroute over de ventweg de doorgaande weg wordt en voorrang heeft.	- voorrangssituatie in 30 km gebied	+	Ja
2	Parkeervakken aan de overzijde van het appartementencomplex (in de buitenbocht in plaats van de binnenbocht).		-	Nee
2	De ingang naar het tankstation éénrichtingsverkeer maken		-	Nee
2	De ingang naar het tankstation meer haaks aansluiten van de inritten naar het tankstation		+	Ja
3	Eenrichtingsverkeer invoeren in oostelijke richting (Van Molenwerfslaan naar Javalaan)	- aanpassing circulatie	+	Optioneel <i>(uiteindelijk is besloten hiervan af te zien)</i>
3	Parkeervakken aan beide zijden van de weg of verspringend en afwisselend links en rechts.	- kwaliteit bomen - breedte weg	-	Nee
4	Verwijderen van de drempel vlak voor de kruising (op de ventweg vanuit tankstation-zijde)		+	Ja
4	Rechts-in (vanaf Javalaan richting ventweg), rechts-uit (vanaf tankstation richting Javalaan) door verhogingen en herinrichten bochten	- aanpassen circulatie	+/-	Ja <i>(In overleg met de bewoners in 2020 is besloten hiervan af te zien)</i>
4	Verlengen middengeleider op de Javalaan (in de richting van de kruising N201) met een middeneiland		+/-	Ja <i>(In overleg met de bewoners in 2020 is besloten hiervan af te zien)</i>

	voor overstekend fietsverkeer en voetgangers			
5	Tussen Javalaan en bushalte parkeren aan overzijde van de straat, om ruimte te creëren bij bushalte.		+	Ja (<i>In overleg met de bewoners in 2020 is besloten hiervan af te zien</i>)
6 Volledige route	Gestoken parkeervakken	- breedte weg, bomen	-	Nee
6 Volledige route	Fietsstraat als asfaltloper van 3 meter breed met schrikstroken van klinkers		+	Ja
6 Volledige route	Fietsstraat uitvoeren als twee asfaltlopers van 2,5 meter breed met middenstrook van klinkers	- breedte weg	-	Nee
6 Volledige route	Doorgaand fietsverkeer voorrang geven op de ventweg bij de kruising en dit door middel van bestrating en belijning zichtbaar maken voor autoverkeer.	- 30 km zone	+	Ja

Bijlage 2: Procesverantwoording 2018 & 2019

Afkomstig uit rapport 2019

EERSTE FASE, ONTWERP PARALLELWEG

In de eerste fase (2018) is een (inrichtings)plan opgesteld voor verbetering van de parallelweg van de Cruquiusweg in samenspraak met belanghebbenden en buurtbewoners. Het plan van aanpak omvatte drie componenten:

- 1 Het uitvoeren van een knelpuntenanalyse gericht op fietsen op de zuidelijke ventweg Cruquiusweg. Hierbij wordt nadrukkelijk, naast de al bekende knelpunten (boomwortels, klinkerverharding), gekeken naar welke knelpunten nog meer een rol spelen.
- 2 Het ontwerpen (schetsontwerpniveau) van mogelijke oplossingsrichtingen voor een gewenste weginrichting (rekening houdend met fietscomfort, bereikbaarheid en verkeersveiligheid).
- 3 Het betrekken van bewoners en belanghebbenden in zowel analyse als planvorming.

In een ontwerpatelier is met aanwonenden gesproken over de problemen rondom de ventweg Cruquiusweg en zijn mogelijke oplossingen bedacht die comfort en veiligheid verbeteren en recht doen aan de status van regionale hoofdroute voor de fiets. De genoemde problemen – zoals drukte bij de school, slecht zicht voor fietsers op de hoek Cloosterweg en ventweg, een onduidelijke voorrangssituatie bij het tankstation en de slechte staat van het fietspad tussen Wipperplein en Cloosterweg – leidden samen met de ontwerpogave van de gemeente tot de volgende doelstellingen voor het project:

- Creëren van een comfortabele en veilige hoofdfietsroute, bij voorkeur in (rode) asfaltverharding;
- Voorkomen van te hoge snelheden door het autoverkeer;
- Tegengaan van doorgaand verkeer:
 - Op het zuidoostelijke deel zal de ventweg in de toekomst fungeren als een van de toegangswegen naar de nieuwbouwwijk Slottuin;
 - Op het noordwestelijke deel (tussen Javalaan en tankstation) kan de ventweg worden gebruikt om het drukke Wipperplein te ontwijken;
 - Bij het tankstation kon de doorsteek worden gebruikt om van de hoofdrijbaan (N201) op de ventweg te komen.
- Voorkomen van blokkades door geparkeerde auto's bij de school;
- Handhaven van en zo mogelijk toevoegen van parkeerplaatsen langs de ventweg;
- Opheffen van de onoverzichtelijke situatie bij doorsteek vanaf de ventweg langs het tankstation;
- Tegengaan van onveilige keerbewegingen vanaf de hoofdrijbaan naar de ventweg (op de kruising bij de Javalaan);
- Verbeteren van de toegankelijkheid en veiligheid bij de bushalte.

Parallel aan het ontwerpatelier is contact gezocht met *de Fietsersbond*, om ook hun visie op de problematiek en mogelijke oplossingen voor de ventweg Cruquiusweg mee te nemen in de analyse.

Uit de in het atelier genoemde oplossingen zijn bouwstenen afgeleid en voor elke bouwsteen is in kaart gebracht wat de effecten en de voor- en nadelen zijn (zie bijlage 1). Op basis van voor- en nadelen van de verschillende bouwstenen is het uiteindelijke schetsontwerp tot stand gekomen. Bouwstenen en



schetsontwerp zijn vervolgens besproken met *de afdelingen Voorbereiding en Uitvoering Openbare Ruimte* van de gemeente Heemstede en getoetst op uitvoerbaarheid en kosten.

● TOESTING AAN REGIONAAL BELEID

In 2019 is aanvullend op het onderzoek uit 2018 een analyse gemaakt van de route en de inpassing in het regionaal beleid. Hiervoor heeft een schouw plaatsgevonden en is in overleg met de gemeente de verschillende aansluitmogelijkheden bekeken en geanalyseerd.

Er heeft een controle plaatsgevonden op de uitgangspunten uit de MRA-stukken en het provinciaal beleid, waaruit de consequenties voor de fietsroute Cruquiusweg zijn afgeleid. Daarnaast zijn de bestaande ontwerpen getoetst aan de nieuwste richtlijnen van o.a. CROW. Ook is de functie benoemd die deze fietsroute gaat krijgen als verbindingroute naar het centrum van Heemstede en de aansluiting op de hoofdfietsstructuur in Heemstede. Maatregelen zijn gedefinieerd om het gebruik van de route naar het centrum te verbeteren en veiliger te maken.

COLOFON

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2020

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	Fietsverbinding Cruquiusweg – Update 2020
<i>Samengesteld door</i>	Joep Lax Dagmar van de Schraaf
<i>Projectnaam</i>	Gemeente Heemstede Vervolg Cruquiusweg
<i>Projectnummer</i>	376B
<i>Datum</i>	30 november 2020
<i>Bestandsnaam</i>	Eindrapport Fietsverbinding Cruquiusweg 2020_def
<i>Contactadres voor deze publicatie</i>	XTNT Experts in Traffic and Transport Daalseplein 101 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

Gaan waar anderen niet gaan

XTNT Experts in Traffic and Transport is een ambitieus adviesbureau, dat opereert op het brede terrein van verkeer en vervoer. Wij geven inhoudelijk advies en begeleiden het proces om tot dat advies te komen. Het liefst doen wij dat in een bestuurlijk en/of maatschappelijk bewogen omgeving, zodat onze kennis en vaardigheden op het gebied van communicatie volledig tot hun recht komen.

Onze adviseurs gaan voor uitstekende service en topkwaliteit. Zij zijn oprecht geïnteresseerd in mensen en durven te gaan waar anderen niet gaan. Een spraakmakende en vernieuwende aanpak heeft voor hen de voorkeur boven de platgereden paden.

Door met u een partnership te vormen, komen wij gezamenlijk tot het gewenste resultaat. Wat dat resultaat is, spreken wij bij de start van het project. Wij visualiseren dit in de vorm van het waardebod. Uw feedback op onze prestaties en onze manier van werken zien wij als kansen om onze dienstverlening te verbeteren.