

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

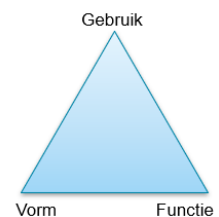
Aan: Raoul Wisse
Van: Jacob Tiellemans
Datum: 31 maart 2022
Kopie:
Ons kenmerk: BI5326-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0001
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: Fietsstraat Zuid-Schalkwijkerweg

1 Huidige situatie

1.1 Vormgeving Zuid-Schalkwijkerweg

De huidige situatie van de Zuid-Schalkwijkerweg is beschreven aan de hand van de thema's *vorm*, *functie* en *gebruik*. Een goede weginrichting sluit namelijk aan bij de functie en het gebruik van een weg. Wanneer deze zaken in balans zijn voldoet het wegbeeld aan de verwachtingen van de gebruikers. Dit biedt de basis voor een goed weginrichting.



Vorm

De Zuid-Schalkwijkerweg is een oude landweg die zich, evenwijdig aan het Spaarne, door een bijzonder stukje van het schaarse Haarlemse buitengebied rijgt. Er staan verschillende pittoreske huisjes al dan niet met een monumentale status, nieuwe boerderijen en woonhuizen, scheepswerven en andere bedrijven. De weg heeft een smal profiel met breedtes variërend tussen de 3,80 meter en 4,30 meter breed. Langs de weg staat straatverlichting (led) met een onderlinge afstand van 50 meter.

Functie

De Zuid-Schalkwijkerweg is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 30 km/h (30-zone). De weg vervult meerdere functies: recreatief en utilitair.

De Zuid-Schalkwijkerweg is een populaire recreatieve fietsroute in Haarlem. De Zuid-Schalkwijkerweg sluit op een aantal locaties aan op andere recreatieve fietspaden in Zuid Schalkwijk en de weg eindigt bij een voet- en fietsveerpont. Via een nabijgelegen fietsbrug kan de oversteek gemaakt worden naar de Cruquiusdijk in Haarlemmermeer.

Voor gemotoriseerd verkeer is de weg doodlopende en ontsluit het de woningen, bedrijven en agrarische terreinen. De weg wordt met name gebruikt door bestemmingsverkeer.

Gebruik

Op verschillende locaties zijn in juni 2018 verkeersmetingen gedaan¹. Over de gehele weg is de gemeten V_{85} 35 km/h. Het wegvak met de hoogst gemeten V_{85} is 42 km/h en ligt ter hoogte van de Jachtwerf. De hoogst gemeten snelheid op het traject is 50 km/h.

Uit de verkeersmetingen blijkt dat 1.000 fietsers + snorfietsers gebruik maken van de weg (geteld tussen 07:00 en 19:00). Op de telmomenten zijn circa 300 motorvoertuigen geteld. Gemeten intensiteiten uit

¹ Visuele tellingen op dinsdag 19-6-2018 en zondag 24-6-2018 Bron: memo Zuid-Schalkwijkerweg gemeente Haarlem

² De snelheid die door 85% van de gemeten voertuigen niet is overschreden. Verkeerskundig gezien is het gebruikelijk deze snelheid te hanteren als maatgevend.

2018 zijn niet beïnvloed door ontwikkelingen op gebied van mobiliteit als gevolg van COVID19 en kunnen als maatgevend worden beschouwd.

1.2 Beleid

Op regionaal niveau wordt de Schalkwijkerweg ook gewaardeerd en zelfs beschermd. Het valt onder het Beschermde Provinciaal Landschap.

Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR): Zuid-Schalkwijkerweg wordt in de SOR als een groengebied bestempeld waar een recreatieve route doorheen loopt die toegang geeft tot, en onderdeel is van, het buitengebied. Ook ecologisch gezien is het gebied waar de Zuid-Schalkwijkerweg doorheen loopt waardevol.

Volgens de Nota Ruimtelijke Kwaliteit is de Zuid-Schalkwijkerweg een “lange lijn”. De lange lijnen in de stad verbinden en geven oriëntatie. Meestal zijn ze historisch gegroeid als routes van en naar de stad. Vaak zijn ze gekoppeld aan de functionele doorgaande structuren als auto-, fiets-, HOV-routes. Ze worden versterkt door groen- en boomstructuren. De eenheid in de lengterichting moet zichtbaar worden gemaakt door middel van materialisering en/of inrichting. Bij functionele profielen kan de herkenbaarheid versterkt worden door de specifieke functie maar ook door bijvoorbeeld een specifieke detaillering van de stroken tussen parkeren en vrijliggende fietspaden. De opgave is voldoende samenhang in het lengteprofiel te creëren (door bomen, verlichting, detaillering margestroken) zodat afwisseling in het breedte profiel mogelijk is.

Het gebied onder “bijzondere regie” en is “landschappelijk groen”. De beoordelingskaders voor openbare ruimte van landschappelijk groen geven concrete criteria, zoals het toepassen van asfalt.

De Zuid-Schalkwijkerweg is onderdeel van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van Haarlem. Het is als weg, in samenhang met de Noord-Schalkwijkerweg, aangewezen als een van de 19 belangrijke lange lijnen van de stad. Lange lijnen zijn op het niveau van de stad en de regio verbindende historische structuren. De lijnen geven de stad samenhang en herkenbaarheid en zorgen voor oriëntatie. Het gaat om wegen en straten, waterlopen en spoorlijnen. De lange lijnen zijn buurt- en wijkoverschrijdend en hebben vaak een gecompliceerd en samengesteld karakter: ze verbinden historische plekken en/ of hebben een historische betekenis door een specifieke (voormalige) functie.

In het Mobiliteitsbeleid van gemeente Haarlem is de Zuid-Schalkwijkerweg aangemerkt als “hoofdnet fiets”. Dit zijn alle andere belangrijke fietsroutes waarvoor de CROW richtlijnen het uitgangspunt zijn. Voor fietsers wordt het hoofdnet extra comfortabel gemaakt, denk bijvoorbeeld aan rijlopers in asfalt in plaats van een standaard 30km-woonstraat- profiel of de aanleg van fietsstraten en vergroting van de ruimte voor de fiets op de weg.

Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) Schalkwijk: hierin valt de Zuid-Schalkwijkerweg onder de categorie Plattelandsweg. Plattelandswegen worden uitgevoerd in (zwart) asfalt.

1.3 Toekomstige ontwikkelingen

Aan het einde van de Zuid-Schalkwijkerweg worden 32 woningen gebouwd. De Zuid-Schalkwijkerweg is de enige ontsluitingsroute voor deze woningen. Uitgaande van gemiddeld 6 motorvoertuigbewegingen per woning per dag zal de verkeersgeneratie 192 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) zijn. Dit levert in totaal een verwachte verkeersintensiteit op van ca. 500 mvt/etm op de Zuid-Schalkwijkerweg na realisatie van de woningen.

Gemeente Haarlemmermeer ontwikkelt bij Cruquius een nieuw woongebied Wickevoort voor ongeveer 800 woningen. Voor de nieuwe bewoners is de Zuid-Schalkwijkerweg de kortste fietsroute naar Haarlem.

Aannemelijk is dat de fietsintensiteiten op de Zuid-Schalkwijkerweg als gevolg van deze ontwikkeling zullen toenemen. De belangrijkste bestemmingen liggen namelijk vrijwel allemaal in Haarlem (o.a. scholen en winkels).

De inschatting is dat het aantal (brom)fietsers op de Zuid-Schalkwijkerweg zal toenemen met 50% tot ca. 1.500 fietsers per dag.

1.4 Verkeersveiligheid

In de periode 2015-2021 zijn 2 verkeersongevallen geregistreerd in de landelijke ongevallendatabase op de Zuid-Schalkwijkerweg tussen de Zwemmerslaan en de veerpont. Een van deze 2 ongevallen was een flankongeval tussen een bestelauto en een bromfiets, het andere ongeval was een frontale aanrijding tussen 2 personenauto's. Deze 2 ongevallen zijn ogenschijnlijk incidenten geweest en daarmee niet structurele verkeersonveilige locaties.

Vanuit contacten met de bewoners in eerdere fasen van de planontwikkeling is bekend dat diverse verkeersonveilige situaties niet geregistreerd zijn.

1.5 Conclusie huidige situatie

De vorm, functie en gebruik van de Zuid-Schalkwijkerweg zijn in balans. Als erftoegangsweg 30 km/h met enkel bestemmingsverkeer kan de smalle oude landweg de hoeveelheden gemotoriseerd verkeer goed verwerken. Als onderdeel van het hoofdnet fiets heeft de weg een belangrijke doorgaande fiets functie, dit combineert minder goed met de huidige fietsintensiteiten. Conform de CROW richtlijnen is bij een combinatie van ca. 1.500 fietsers per etmaal en 500 motorvoertuigen per etmaal een inrichting voor 'gemengde verkeer' (geen aparte fietsvoorzieningen) of een fietsstraat gewenst. Bij hogere intensiteiten gemotoriseerd verkeer kunnen fietsstroken volstaan of is vrijliggende fietsinfrastructuur wenselijk.

Weg-categorie	Maximalsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkcategorie Fietsverkeer		
			Basisstructuur (Ifiets <750/etm)	Hoofdnet (Ifiets 500-2.500/etm)	Snelle fietsroute (Ifiets > 2.000/etm)
Erf-toegangsweg	stapvoets of 30	< 2.500	gemengd verkeer	gemengd verkeer of fietsstraat	fietsstraat (met voorrang)
		2.000-5.000		gemengd verkeer of fietsstrook	fietspad of fietsstrook (met voorrang)
		> 4.000		fietsstrook of fietspad	fietspad
Gebieds-ontsluitingsweg	50	2x1 rijstrook	niet relevant	fietspad	
		2x2 rijstroken		fiets-/bromfietspad	
	70	fiets-/bromfietspad			

Figuur 1 Keuzeschema voor fietsvoorzieningen bij wegvakken bibeko (CROW publicatie Ontwerpwijzer Fietsverkeer)

2 Inrichtingsmogelijkheden Zuid-Schalkwijkerweg

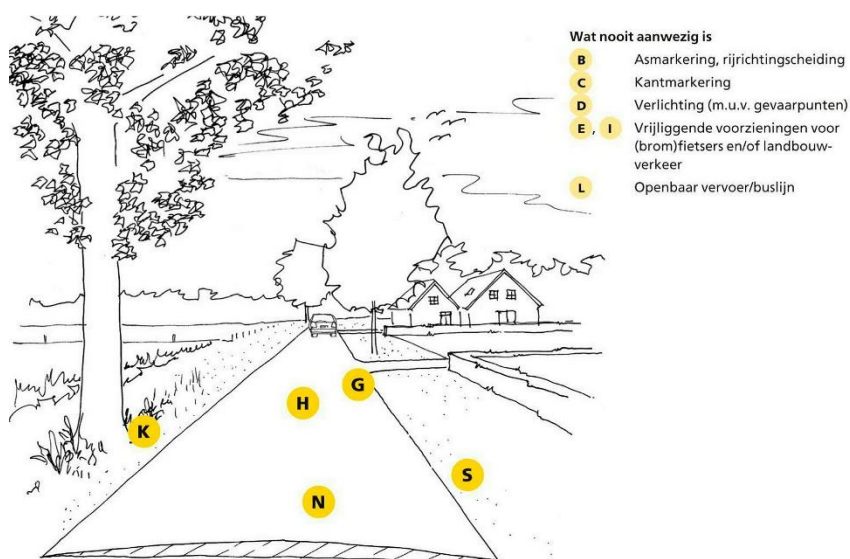
Om de verkeersveiligheidsbeleving van de Zuid-Schalkwijkerweg in relatie tot de toenemende verkeersintensiteiten te onderzoeken zijn verschillende inrichtingsmogelijkheden beschouwd. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op deze verschillende inrichtingsmogelijkheden: gemengd verkeer (geen aparte fietsvoorzieningen), fiets(suggestie)stroken, een vrijliggende fietspad en een fietsstraat.

2.1 Gemengd verkeer

Bij 'gemengd verkeer' zijn er geen aparte fietsvoorzieningen (zoals in de huidige situatie het geval is). Dit betekent dat fietsverkeer gebruik maakt van de Zuid-Schalkwijkerweg maar niet een eigen plek heeft op de weg. Conform de Ontwerpwijzer Fietsverkeer is bij een combinatie van 1.500 fietsers en 500 mvt per etmaal dit een goede mogelijkheid.

Ondanks dat de Zuid-Schalkwijkerweg binnen de bebouwde kom ligt kan het gezien de functie worden beschouwd als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Gezien de breedte is het een ETW type 2 (richtlijn 2,50 – 4,50m).

Een ETW type 2 heeft geen fysieke rijbaanscheiding, geen asmarkering, kantmarkering is optioneel. Ook worden geen uitwijkstroken toegepast. Al het verkeer is gemengd op één rijloper.



Figuur 2 Impressie ETW type 2 (CROW)

Voordelen gemengd verkeer

- Rechts afslaande fietsers ondervinden bij dit profieltype meestal nauwelijks problemen met het autoverkeer.
- Er zijn (vrijwel) geen aanpassingen nodig aan het huidige wegprofiel. Het landschappelijke karakter wordt zo niet verder veranderd.

Nadelen gemengd verkeer:

- Er is geen continuïteit en herkenbaarheid van de doorgaande fietsroute. Met naar verwachting 1.500 fietsers per etmaal is de stroom fietsers vrij groot.
- Het autoverkeer wordt niet geremd door de inrichting van de weg. Er zijn aanvullende maatregelen nodig om het gemotoriseerd verkeer te remmen gezien de combinatie met het

fietsverkeer (denk aan drempels of wegversmallingen, welke niet wenselijk zijn op een dijkweg vanwege trillings- en geluidshinder).

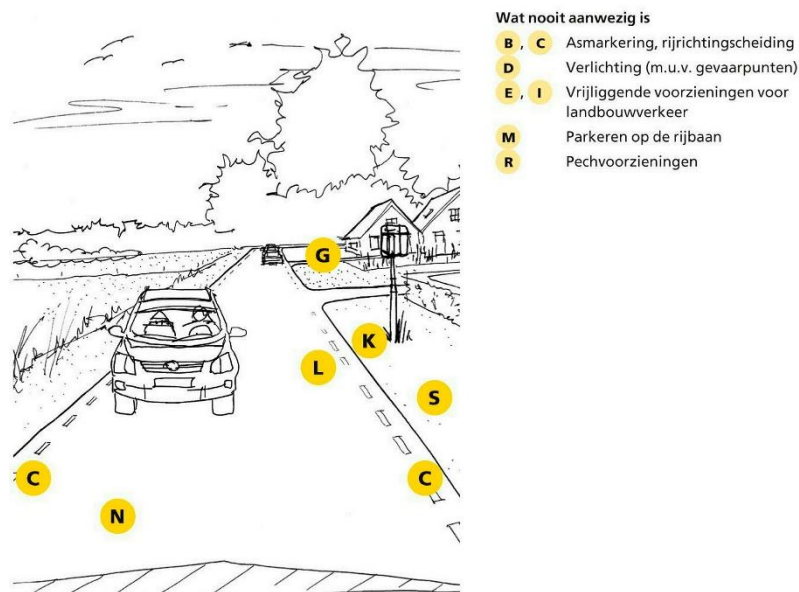
- Fietsverkeer kan sneller in de verdrukking komen aangezien zij geen eigen plek hebben op de weg.

Aanbevelingen overig bij gemengd verkeer

- Attentieverhogende voorzieningen zijn wenselijk op onoverzichtelijke locaties of kruispunten om de verkeersveiligheid te benadrukken.
- De aanwezige kantmarkering moet worden gehandhaafd bij deze weginrichting. Dit is essentieel voor de verkeersveiligheid van alle weggebruikers aangezien de berm vrij smal is.

2.2 Fiets(suggestie)strook

Als alternatief op een ETW 2 weg zou de Zuid-Schalkwijkerweg kunnen worden ingericht als ETW 1 weg. De breedte voldoet op een aantal locaties niet aan de richtlijnen hiervoor maar overige elementen aan de weg voldoen wel. Op een ETW type 1 (4,50 – 6,00m breed) is altijd kantmarkering aanwezig, kunnen uitwijkstroken zijn en zijn fietsvoorzieningen aanwezig bij hoge fietsintensiteiten. Fietsvoorzieningen op de weg kunnen fietsstroken of fietssuggestiestroken zijn.



Figuur 3 Impressie ETW type 1 (CROW)

Een fietsstrook is een door middel van doorgetrokken of onderbroken strepen gemarkeerd gedeelte van de rijbaan waarop afbeeldingen van een fiets zijn aangebracht en zijn bij voorkeur rood. Op de fietsstrook mag in beginsel geen ander verkeer komen en er mag ook geen ander verkeer op stoppen of parkeren. Bij voorkeur is een fietsstrook tenminste 1,70m breed.

Een fietsuggestiestrook is ook een gemarkeerd deel van de rijbaan, welke de indruk wekt voor fietsers bedoeld te zijn (er is echter geen fiets symbool zichtbaar in een fietssuggestiestrook). Vaak wordt dat aangegeven door een onderbroken streep maar soms door een afwijkende kleur of afwijkende bestrating. Een fietssuggestiestrook heeft vooral als doel de rijbaan visueel te versmallen (om de rijnsnelheid te verlagen) en te 'waarschuwen' dat er fietsers kunnen rijden. De fietssuggestiestrook heeft geen enkele juridische status en biedt dus geen enkele bescherming voor de fietser. Vaak ontstaat

hierdoor een soort schijnveiligheid voor fietsers. Overig verkeer mag net als de fietser gebruik maken van de fietssuggestiestrook en er op stoppen en parkeren.

Het toepassen van fietsstroken is fysiek vrijwel niet haalbaar gezien de breedte van de Zuid-Schalkwijkerweg (op delen 3,80m). Dit zou betekenen dat de weg (vrijwel) volledig bestaat uit fietsstroken (2x 1,70m, dan blijft 0,40m over voor de rijloper), waardoor autoverkeer niet meer kan passeren.

Een fietssuggestiestrook is tenminste 1,00m breed en is daarmee fysiek inpasbaar. De schijnveiligheid die fietssuggestiestroken bieden is in dit gebied echter niet wenselijk is. Automobilisten mogen op de suggestiestrook rijden en stilstaat, waarmee het fietsverkeer in de verdrucken kan komen. Het wordt niet aangeraden om het op de Zuid-Schalkwijkerweg toe te passen.

Zowel een fietsstrook als een fietssuggestiestrook inpassen wordt dus niet geadviseerd.

2.3 Vrijliggende fietsinfrastructuur

Vrijliggende fietsinfrastructuur zijn fietspaden of parallelwegen. In het onderzoeksgebied zijn deze niet inpasbaar zonder grootschalige ingrepen in de natuur en grondaankopen. Dit is niet een realistische optie.

2.4 Fietsstraat

Voor het goed functioneren van een fietsstraat moeten functie, vorm en gebruik in evenwicht zijn. Een fietsstraat kan worden toegepast als deze voldoet aan de functie-eisen. Daarnaast is de vormgeving van belang om te zorgen voor een herkenbare, veilige en comfortabele fietsstraat. Voor de mogelijke inrichting wordt door het landelijke karakter van de weg en de aanwezige voertuigintensiteiten, uitgegaan van de richtlijnen die passen bij een fietsstraat buiten de bebouwde kom.

In het algemeen zijn fietsstraten toepasbaar op wegen waar de verhouding fiets/auto tenminste 0,5/1 is en bij voorkeur tenminste 1/1. Dit uitgangspunt is van toepassing voor de Zuid-Schalkwijkerweg (1.500/500). De toepassing wordt enkel geadviseerd op hoofd fietsroutes en erftoegangswegen type 2 (rustige plattelandswegen).

Voor het realiseren van een fietsstraat zijn de volgende ontwerpelementen essentieel:

- Een verhardingsbreedte van 3,80m – 4,80m: voor het functioneren van een fietsstraat is het belangrijk dat de breedte van de weg aansluit op de intensiteiten die op de weg rijden. Intensiteiten op het drukste uur (maatgevend) zijn 10% van de etmaalintensiteit; 125 fietsers en 50 motorvoertuigen. Op de Zuid-Schalkwijkerweg is er op het smalste gedeelte van de weg een breedte beschikbaar van 3,80m wat past bij de intensiteiten op de weg. Wel moet het aandeel zwaar verkeer beperkt zijn. Ter indicatie is in Figuur 5 een 4,00m brede fietsstraat weergegeven.
- De roodachtige kleur verharding: De rode kleur van de verharding is belangrijk voor de herkenbaarheid van fietsstraten. Voor het comfort van de fietsers dient asfalt te worden gebruikt.
- Het toepassen van bermverharding (indien mogelijk) die goed befietsbaar draagt bij aan de verkeersveiligheid van de fietsers.
- Het bord (L51: Fietsstraat – auto te gast)
- Goede verlichting is belangrijk voor de verkeersveiligheid van fietsers. Er zijn geen gemeentelijke eisen bekend omtrent het kwaliteitsniveau van goede verlichting.
- Lengtemarkering of asmarkering past niet bij een fietsstraat.

- Voor markering van de rand van de weg kan gedacht worden aan reflectorpaaltjes. Conform de CROW richtlijnen (“Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen”) wordt hier op erftoegangswegen terughoudend mee om gegaan en worden deze enkel in bochten geplaatst.

Tabel 1 Verhardingsbreedte fietsstraten buiten de bebouwde kom

Type weg	Verhardingsbreedte (m)	Max. intensiteit (mvt/etmaal)
Fietsstraat (smal)	3,80 - 4,80	500
Fietsstraat (breed)	≥ 4,80	500 tot 1.000

Figuur 4 Richtlijnen breedte fietsstraat buiten bebouwde kom (CROW Fietsberaad notitie "Aanbevelingen fietsstraten buiten de bebouwde kom")



Figuur 5 Voorbeeld fietsstraat 4,00m breed (ter referentie van de breedte)

Voordelen fietsstraat

- De continuïteit en herkenbaarheid van de fietsroute wordt gewaarborgd.
- Door het fietsverkeer worden fietsstraten in het algemeen goed gewaardeerd.
- Beperken snelheid autoverkeer: Uit onderzoek blijkt dat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer op fietsstraten gemiddeld lager ligt dan op niet-ingerichte fietsroutes. Uit conflictobservatie blijkt dat gemotoriseerd verkeer voorzichtiger inhaalt op fietsstraten en fietsers rapporteren minder hinder van inhalend- en tegemoetkomend gemotoriseerd verkeer.
- Het concept ‘fietsstraat’ wordt begrepen en gevolgd. Het is een algemeen geaccepteerd inrichtingsvorm.

Nadelen fietsstraat:

- Vanuit landschappelijke overwegingen is het toepassen van rood asfalt niet wenselijk op deze locatie. Er zijn echter meerdere verschijningsvormen mogelijk en er kan gekozen worden voor bijvoorbeeld een lichtere roodtint.
- De breedte op de Zuid-Schalkwijkerweg is beperkt. Op sommige delen van de weg kan de minimale maatvoering niet gehaald worden. Er is maatwerk nodig en een fietsstraat profiel zal er niet overal precies hetzelfde uit zien.
- Door de lengte van de Zuid-Schalkwijkerweg kan het voorkomen dat motorvoertuigen lang achter fietsers moeten blijven rijden. Gezien de beperkte breedte is inhalen dan ook lastig. Indien inpasbaar zijn passeer-/uitwijkstroken wenselijk.



Figuur 6 Verkeersbord L20 Uitwijkplaats

Aanvullende aanbevelingen

De weg heeft een landschappelijk karakter met beperkte ruimte en is verweven en onderdeel van het landschap. De inrichting van de weg, maar ook de inrichting van de omgeving is van invloed op de verkeersdeelnemer. De weg moet een landelijke uitstraling hebben, als deel van de multifunctionele omgeving. Het is belangrijk dat de belevingswereld van de weg niet wordt losgeknipt van de omgeving en omgevingselementen juist in te zetten om de snelheid te remmen en attentie te verhogen op specifieke plekken. Vanuit mobiliteit betekent dit terughoudend om gaan met “verkeerstaal” zoals verkeersborden, witte belijning en markering. De inrichting van de weg is maatwerk en moet in samenwerking met andere disciplines zoals landschapsarchitecten tot stand komen waarbij principes van ‘natuurlijk sturen’³ (landschaps- en omgevingselementen gebruiken om gewenst verkeersgedrag te stimuleren) kunnen worden toegepast.

- **Bebording en bebakening**
Bebording benadrukt het verkeerskundige karakter van de weg (verkeerstaal). Omdat de weg doodlopend is kan volstaan worden met minimale bebording.
- **Verkeersveiligheid/ snelheid remmende maatregelen**
Door zo veel mogelijk gebruik te maken van de in het landschap aanwezige elementen om de snelheid te remmen behoudt de weg zijn landschappelijke karakter. Het verlagen van de snelheid kan door fysieke ingrepen die het wegbeeld krappert maken, of door ingrepen die de weg visueel krappert laten lijken. Ook het minder overzichtelijk maken van de weg hoort daar bij. Alertheid stimuleren door afwisseling in het wegbeeld aan te brengen. Denk hierbij aan:
 - Visuele vernauwing van de weg door beplanting of gebruik makend van kleuren/breedte rijlopers. Fysieke vernauwing is niet aan te raden gezien de beperkte breedte van de weg en de soms brede voertuigen die over de weg rijden (landbouwvoertuigen zijn max. 3,5 meter breed).
 - Variatie in beplanting: boomgroepen, vrijstaande bomen, struweel, hakhout, enzovoort;
 - Doorkijkjes geven naar het achterliggende landschap;
 - (Haag)beplanting in binnenbocht, om doorzicht te belemmeren en daardoor de snelheid te verlagen;
 - Het aanbrengen van een brugleuning bij een watergang;
- **Passeerstroken kunnen bij bijvoorbeeld erfaansluitingen worden toegepast.** Hierdoor kunnen motorvoertuigen fietsers inhalen.
- **Bij de bebouwing kan een koppelstrook worden toegepast die de weg ‘koppelt’ aan het huisperceel** waardoor een erfinrichting ontstaat. Hierbij behoudt de rijloper zijn breedte en wisselt de breedte van de koppelstrook. Dit zorgt vaak wel voor visueel bredere weg waardoor de snelheid omhoog kan gaan. Op deze locaties zou de middenas bijvoorbeeld een ander materiaal kunnen krijgen zodat de visuele verbreding minder wordt. Op de Zuid-Schalkwijkerweg conflicteert dit met het ontwerpprincipe om de originele wegbreedte te behouden.



³ <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Natuurlijk-sturen>

2.5 Conclusie inrichtingsmogelijkheden

Zoals beschreven in hoofdstuk 1 is conform de CROW richtlijnen bij een combinatie van ca. 1.500 fietsers per etmaal en 500 motorvoertuigen per etmaal gemengde verkeer of een fietsstraat de meest wenselijke inrichtingsvorm van de Zuid-Schalkwijkerweg. Bij hogere intensiteiten gemotoriseerd verkeer is vrijliggende fietsinfrastructuur wenselijk.

Op basis van de verkeerskundige beoordeling van de Zuid-Schalkwijkerweg past een fietsstraat het beste bij de toekomstige functie en het toekomstig gebruik. Een inrichting tot fietsstraat biedt continuïteit en herkenbaarheid van de hoofdfietsroute en de historische lange lijn, en heeft een snelheid remmende werking voor het gemotoriseerd verkeer. Landschappelijk gezien kan een fietsstraat goed worden ingepast door de juiste keuze van verhardingskleur. Enkele passeerstroken (bijvoorbeeld ter hoogte van erfaansluitingen) zijn optioneel goede toevoegingen aan de inrichting.

Bij gemengd verkeer zonder fietsvoorzieningen of met fietssuggestiestroken is het risico groter dat fietsverkeer in de verdrinking komt en er verkeersonveilige situaties ontstaan. Fietsstroken zijn niet inpasbaar en vrijliggende fietsinfrastructuur is realistisch gezien niet haalbaar.

3 Openbare verlichting

Het is doorgaans gebruikelijk dat alle openbare wegen binnen de bebouwde kom van verlichting worden voorzien. Er kunnen echter redenen zijn om bepaalde gebieden bewust niet of aangepast te verlichten. Dit kan verband houden met bijvoorbeeld nadelige effecten op de fauna (in natuurgebieden). Het is daarom belangrijk de verlichting af te stemmen op het gebruik van de weg en op omgevingsfactoren zoals groen en naastgelegen bebouwing. Afhankelijk van de omstandigheden kan ervoor worden gekozen om de intensiteit van verlichting gedurende het etmaal te variëren en zo in te spelen op het wisselend gebruik gedurende de avond en nacht.

Openbare verlichting heeft verschillende functies. De belangrijkste is het zorgen voor verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Verkeersveiligheid houdt in:

- Het zichtbaar zijn van het wegverloop en de zijanten van de weg, zodat de gebruiker niet van de weg raakt;
- Het zichtbaar zijn van de essentiële informatie die wordt verstrekt door middel van onder andere verkeersborden;
- Het zichtbaar zijn van andere weggebruikers en van de bewegingen die zij maken om botsingen te voorkomen.

Daarnaast kan openbare verlichting ook nog andere functies vervullen zoals leefbaarheid, herkenbaarheid en identiteit.

De overwegingen om al dan niet te verlichten en de aanbevolen (functionele) lichtkwaliteit staan beschreven in de NPR 13201 (2017) met aanvulling A1 (2018). Deze praktijkrichtlijn is opgesteld door de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV) in opdracht van NEN. Aanpassingen van de verkeersvoorzieningen (bijvoorbeeld een wijziging van de maximumsnelheid of aanbrengen zebra) kunnen tot aanpassing van de verlichting leiden. Gemeente Haarlem verwijst in haar beleid "Beleidsplan openbare verlichting 2017 – 2020 Verlichting op maat" hier ook naar.

Het vigerend provinciaal beleid op gebied van openbare verlichting is "Waarom brandt het licht hier?" (2005) beschrijft daarnaast dat voor wegen in natuurgebieden het beleid is erop gericht niet te verlichten, tenzij de noodzaak vanuit verkeersveiligheid is aangetoond en andere oplossingen niet mogelijk zijn. Gezien de functie als hoofdfietsroute is het aantoonbaar dat verlichting wenselijk is.

Op de Zuid-Schalkwijkerweg staan lichtmasten met ledverlichting. Het is voorzien dat deze lichtmasten worden vervangen en de armaturen (ledlampen) worden teruggeplaatst. Bij het (terug)plaatsen van de armaturen dient rekening te worden gehouden met:

- Dynamisch (dimbaar) verlichten is het afstemmen van het lichtbeeld op wisselende behoeften. De technische ontwikkeling hiervan maakt het mogelijk om door aansturing te dimmen en lichtkleur en lichtbeeld aan te passen. Dit is goed in te zetten om energie te besparen en een optimale beeldkwaliteit te verkrijgen. Door gebruik van sensoren is ook een interactief lichtbeeld te realiseren. Bijvoorbeeld het 'volgen' van een passant met licht.
- Verlichting heeft invloed op de aanwezige flora en fauna. Er zijn verschillende varianten van verlichting mogelijk om verstoring te minimaliseren.

4 Stakeholders Fietzersbond en verkeersadviseur gemeente Haarlem

Voor deze variantenafweging zijn verschillende stakeholders gesproken. In de voorgaande hoofdstukken is de inbreng vanuit afdeling OMB reeds verwerkt. Aanvullend zijn vertegenwoordiging van de Fietzersbond en een verkeersadviseur van gemeente Haarlem gesproken (zie ook bijlage 2).

In gesprek met vertegenwoordiging van de Fietzersbond Haarlem en de verkeersadviseur van gemeente Haarlem zijn de toekomstige ontwikkelingen op gebied van fietsverkeer besproken in relatie tot de inrichting van de Zuid-Schalkwijkerweg. In 2018 zijn ongeveer 1.000 fietsbewegingen geteld op de Zuid-Schalkwijkerweg. Deze intensiteit is nog laag gelet op het concept fietsstraat. De verwachting is dat dit gaat toenemen door de bouw van de wijk Wickevoort in gemeente Haarlemmermeer en de nieuwbouw op het Tjadenterrein. Dit past volgens de stakeholders beter bij de inrichting tot een fietsstraat. Mocht er door de wijk Wickevoort een doorfietsroute komen (nu nog niet gepland) zou dat aanvullend een extra onderbouwing zijn voor de keuze voor het concept fietsstraat.

De wegbreedte in de huidige situatie varieert tussen 3,80 en 4,30m. Met de 3,80m wordt juist voldaan aan de minimum breedte zoals opgenomen in de CROW-richtlijnen voor buiten de bebouwde kom. Verbreding wordt niet noodzakelijk geacht voor de fietsstraat. Passeren van fietser door autoverkeer is voldoende veilig mogelijk. Gezien de lengte van de Zuid-Schalkwijkerweg is dat belangrijk. De lengte van de beoogde fietsstraat, vanaf de Zwemmerslaan circa 1,4 km, maakt dat het namelijk niet realistisch is dat een auto deze hele lengte achter de fiets zal blijven.

De verkeersadviseur van gemeente Haarlem geeft aan dat de vormgeving als fietsstraat in principe leidt tot meer respect/aandacht voor de fiets ongeacht de lengte.

Bewoners hebben aangegeven handhaving van snelheid en verkeersgedrag belangrijk te vinden. Handhaving kan worden ingezet wanneer de V85 op 30km/h zit (laatst gemeten 35) en er meerdere verkeersincidenten/geregistreerde onveilige situaties/incidenten aan de orde zijn.

Conclusie

De Fietzersbond is vooralsnog positief over een inrichting van de Zuid-Schalkwijkerweg tot fietsstraat. Ondanks dat zij voor de fietser de voorkeur hebben voor een vrijliggend fietspad, zien zij dat een inrichting tot fietsstraat een verbetering van de verkeersveiligheid oplevert voor de fiets.

De verkeersadviseur van gemeente Haarlem vindt een fietsstraat geen slechte keuze maar is gematigd positief omdat hij van mening is dat hier niet goed aan de algemeen gehanteerde voorwaarden (aantal fietsers, lengte) voldaan wordt.

5 Conclusie variantenafweging

De balans tussen de vorm, functie en gebruik van de Zuid-Schalkwijkerweg is redelijk goed. De functie van de weg als erftoegangsweg komt overeen met het huidige gebruik en de vormgeving ervan. Voor de toekomst is de verwachting dat er meer fietsers zullen gaan rijden. Een grotere fietsstroom verantwoordt aanpassingen aan het wegprofiel zodat een meer fietsvriendelijke en verkeersveilige infrastructuur ontstaat. Het best passend profiel hiervoor is een fietsstraat.

Een fietsstraat heeft als voordeel dat het continuïteit en herkenbaarheid biedt voor de hoofdfietsroute. De inrichting heeft daarnaast een snelheid remmende werking voor gemotoriseerd verkeer wat positief bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Landschappelijk gezien kan een fietsstraat goed worden ingepast door de juiste keuze van verhardingskleur te maken; een rode kleur is wenselijk en kan variëren van een bruinachtige tint tot felrood/oranje waarbij het eerste vanuit landschappelijk oogpunt meer gewenst is. Enkele passeerstroken (bijvoorbeeld ter hoogte van erfaansluitingen) zijn optioneel goede toevoegingen aan de inrichting maar volgens gesproken stakeholders niet strikt noodzakelijk.

In bijlage 3 is een ontwerp te zien van de Zuid-Schalkwijkerweg ingericht als fietsstraat waarin een rode rijloper is ingepast met grijze stroken aan weerszijden van de weg.

Alternatieven bieden niet de gewenste verbetering van de verkeersveiligheid. Bij gemengd verkeer zonder fietsvoorzieningen of met fietsuggestiestroken is het risico groter dat fietsverkeer in de verdrukking komt en er verkeersonveilige situaties ontstaan. Fietsstroken zijn niet inpasbaar en een vrijliggende fietspad is realistisch gezien niet haalbaar.

Verlichting is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid en sociale veiligheid belangrijk. Ook hierbij is de landschappelijke inpassing en afstemming met florabeheer belangrijk en mogelijk.

Bijlage 1 Memo Zuid Schalkwijkerweg mobiliteit en OMB landschap

Zuid Schalkwijkerweg

Huidige situatie

De Zuid Schalkwijkerweg is een oude landweg die zich, evenwijdig aan het Spaarne, door een bijzonder stukje van het schaarse Haarlemse buitengebied rijgt. Je vindt er pittoreske huisjes al dan niet met een monumentale status, nieuwe boerderijen en woonhuizen, scheepswerven en andere bedrijven, maar ook beeldschone vergezichten over een oerhollands veenweide landschap. En soms een doorzicht naar het Spaarne. De weg heeft een smal profiel en vervult meerdere functies. Deze landweg is, samen met het Houtmanpad (waar eigenlijk niet gefietst mag worden), de populairste recreatieve route van Haarlem. Deze populariteit, die te danken is aan het landelijke, afwisselende en sfeervolle karakter, zal in de toekomst met de toenemende verdichting van de stad alleen maar toenemen.

De voor gemotoriseerd verkeer doodlopende weg ontsluit de woningen, bedrijven en agrarische terreinen en wordt vooral gebruikt door bestemmingsverkeer. Daarnaast heeft het een recreatieve functie voor langzaam verkeer, bijvoorbeeld naar de Molenplas en via een fietsbrug naar de Cruquiusdijk in de Haarlemmermeer. Hierdoor maakt een breed scala aan verkeersdeelnemers gebruik van de weg met uiteenlopende gebruiksmotieven en delen kwetsbare verkeersdeelnemers delen de beperkte ruimte met grotere en zwaardere voertuigen. De weg is momenteel toe aan groot onderhoud.

Beleid

Op regionaal niveau wordt de Schalkwijkerweg ook gewaardeerd en zelfs beschermd. Het valt onder het **Beschermde Provinciaal Landschap**.

SOR: Schalkwijkerweg wordt in de SOR als een groengebied bestempeld waar een recreatieve route doorheen loopt die toegang geeft tot en onderdeel is van het buitengebied. Ook ecologisch gezien is het gebied waar de Zuid Schalkwijkerweg doorheen loopt waardevol.

Volgens de **Nota Ruimtelijke Kwaliteit** valt dit gebied onder bijzondere regie. Voor de openbare ruimte betekent bijzondere regie dat ontwikkelingen van een klein stukje van de lijn altijd in het grotere geheel worden bekeken. De opgave is voldoende samenhang in het lengteprofiel te creëren (door bomen, verlichting, detaillering margestroken) zodat afwisseling in het breedte profiel mogelijk is. De beoordelingskaders voor openbare ruimte van de structuurlijnen geven hiervoor concrete criteria, zoals het toepassen van asfalt.

De Zuid-Schalkwijkerweg is onderdeel van de **Cultuurhistorische Hoofdstructuur van Haarlem**. Het is als weg, in samenhang met de Noord-Schalkwijkerweg, aangewezen als een van de 19 belangrijke lange lijnen van de stad. Lange lijnen zijn op het niveau van de stad en de regio verbindende historische structuren. De lijnen geven de stad samenhang en herkenbaarheid en zorgen voor oriëntatie. Het gaat om wegen en straten, waterlopen en spoorlijnen. De lange lijnen zijn buurt- en wijkoverschrijdend en hebben vaak een gecompliceerd en samengesteld karakter: ze verbinden historische plekken en/ of hebben een historische betekenis door een specifieke (voormalige) functie.

Mobiliteitsvisie

De weg is een onderdeel van het Hoofdnet fiets en is een ontvlochten of parallelle route

- Hoofdnet fiets zijn belangrijke fietsroutes. We nemen hier, zoals overal in de gemeente, de CROW richtlijnen als uitgangspunt. Daarnaast maken we de route in het hoofdnet voor fietsers extra comfortabel. Denk aan rijlopers in asfalt, in plaats van een standaard 30km-woonstraat- profiel
- Ontvlochten of parallelle routes: Dit zijn (plus of hoofd-) fietsroutes, die veelal parallel aan een drukke plusnetfietsroute lopen en deze ontlasten. Ze zijn aantrekkelijk omdat deze rustiger, auto-luwer en/of groener zijn.

Hior Schalkwijk: hierin valt de Zuid Schalkwijkerweg onder de categorie Plattelandsweg.

Plattelandswegen worden uitgevoerd in (zwart) asfalt.

Toekomst

De gemeente Haarlemmermeer ontwikkelt bij Cruquius een nieuw woongebied Wickevoort voor ongeveer 800 woningen. Voor de nieuwe bewoners is de Zuid-Schalkwijkerweg de kortste fietsroute naar Haarlem.

Huidige snelheden

De weg ligt binnen de bebouwde kom en er geldt een snelheidsregime van 30 km/u. De inrichting van de weg sluit niet aan bij een Duurzaam Veilig 30 km/u weg.

Over de gehele weg is de gemiddelde V85 35 km/u. Het weggedeelte met de hoogste V85 meting is 42 km/u en ligt ongeveer ter hoogte van de Jachtwerf. De maximale snelheid gemeten op het traject is iets boven 50 km/uur.

Intensiteiten

Het gebruik van deze fietsroute is beperkt. Er is op dinsdag 19 juni 2018 en op zondag 24 juni 2018 een visuele telling gehouden op de weg. Hieruit komt dat beide richtingen samen 1000 fietsers + snorfietsers gebruik maken van de weg (geteld tussen 07:00 en 19:00).

Op de weg zitten, die dagen, ook circa 300 motorvoertuigen met 4 wielen of meer op de weg (t.h.v. huisnummer 35). Verder op de route blijft de fietsintensiteit nagenoeg gelijk maar neemt vooral de intensiteit van de motorvoertuigen af doordat het hier uitsluitend bestemmingsverkeer betreft. Op beide dagen van de telling was het weer half bewolkt met regelmatig zon.

Na het gereedkomen van de wijk Wickevoort is een toename van het aantal fietsers te verwachten, ook voor woon-werkverkeer.

Aanbevelingen

Het uitvoeren van groot onderhoud aan de Zuid Schalkwijkerweg biedt de mogelijkheid de weg te herinrichten naar een fietsstraat. Voor het goed functioneren van een fietsstraat moeten functie, vorm en gebruik in evenwicht zijn. Een fietsstraat kan worden toegepast als deze voldoet aan de functie-eisen. Daarnaast is de vormgeving van belang om te zorgen voor een herkenbare, veilige en comfortabele fietsstraat. Voor de mogelijke inrichting gaan we, door het landelijke karakter van de weg en de aanwezige intensiteiten, uit van de richtlijnen die passen bij een fietsstraat buiten de bebouwde kom.

Functie-eisen fietsstraat:

- De Zuid Schalkwijkerweg is een onderdeel van het Hoofdnet fiets en is aangegeven als een ontvlochten route.
- De intensiteiten van de fietsers liggen hoger dan de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer. In de ontwikkeling Wickevoort is een kortere fietsroute vanuit Hoofddorp gepland, waardoor de verwachting is dat de intensiteiten van fietsers op Zuid Schalkwijkerweg zal toenemen.
- De weg is een erftoegangsweg met een maximale snelheid van 30 km/u.

Voor het realiseren van een fietsstraat zijn de volgende ontwerpelementen essentieel:

- Een verhardingsbreedte van 3,80m – 4,80m: voor het functioneren van een fietsstraat is het belangrijk dat de breedte van de weg aansluit op de intensiteiten die op de weg rijden. Op de Zuid Schalkwijkerweg is er op het smalste gedeelte van de weg een breedte beschikbaar van 3,80m wat past bij de intensiteiten op de weg.
- De roodachtige kleur verharding: De rode kleur van de verharding is essentieel voor de herkenbaarheid van fietsstraten. Voor het comfort van de fietsers dient asfalt te worden gebruikt.
- Het bord (L51: Fietsstraat – auto te gast)

Verder is het van belang een goede verlichting aan te brengen en een bermverharding tegen de fietsstraat te leggen in de vorm van een betonrand of grasbeton.

Voordelen fietsstraat

- De continuïteit en herkenbaarheid van de fietsroute
- Waardering van het fietsverkeer
- Beperken snelheid autoverkeer: Uit onderzoek blijkt dat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer op fietsstraten gemiddeld lager ligt dan op niet-ingerichte fietsroutes. Uit conflictobservatie blijkt dat gemotoriseerd verkeer voorzichtiger inhaalt op fietsstraten en fietsers rapporteren minder hinder van inhalend- en tegemoetkomend gemotoriseerd verkeer.
- Het concept 'fietsstraat' wordt begrepen en gevolgd

Nadelen fietsstraat:

- Vanuit landschappelijke overwegingen is het toepassen van rood asfalt niet wenselijk op deze locatie.
 - De unieke landschappelijke en historische kwaliteiten van de weg zijn niet gebaat bij het toevoegen van (rode) signaalwaarde aan de weg. De rode kleur is letterlijk complementair aan het omliggende groen en daarom extra storend.
 - Rood wijkt af van cultuurhistorische kenmerken en is dus gebiedsvreemd.
 - Door alle verdere nodige maar uitsluitend functionele ingrepen (dijk opdikken, damwanden langs sloten, beplantingsaanpassingen en dan ook nog rood asfalt) wordt het cultuurhistorische en landschappelijke karakter steeds meer aangetast. Hoever wil de gemeente daarin gaan?!
 - Het versterken van de dijk is nodig vanuit primair veiligheidsoogpunt. De weg in rood asfalt uitvoeren dient weliswaar een wat indirecter veiligheidsdoel, maar beoogt vooral het doorzetten/continueren van fietsnetwerkbeleid. Is dit het aantasten van cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteit waard?
- Het inrichten van een fietsstraat brengt extra kosten met zich mee. Mogelijkheden tot subsidieverlening vanuit de provincie Noord-Holland kunnen verder worden onderzocht.

Aanvullende aanbevelingen

Daarnaast zijn er verschillende aanvullende aanbevelingen. De weg heeft een landschappelijk karakter met beperkte ruimte en is verweven en onderdeel van het landschap. De inrichting van de weg, maar ook de inrichting van de omgeving is van invloed op de verkeersdeelnemer. De weg moet een landelijke uitstraling hebben, als deel van de multifunctionele omgeving. Het is belangrijk dat de belevingswereld van de weg niet wordt losgeknipt van de omgeving en omgevingselementen in te zetten om de snelheid te remmen en attentie te verhogen op specifieke plekken. Vanuit mobiliteit betekent dit zo min mogelijk gebruik maken van verkeerstaal zoals verkeersborden, witte belijning en markering, vlak en strak profiel met verkanting in de bochten, strakke brede en lege bermen. De inrichting van de weg is maatwerk en moet in samenwerking met andere disciplines zoals landschapsarchitecten tot stand komen. (principe 'natuurlijk sturen')

- *Kantmarkering*
De voorkeur heeft om geen kantmarkering toe te passen om zo veel mogelijk connectie te houden met de omgeving en maximaal gebruik te kunnen maken van de attentie verhogende en remmende werking van de omgevingsaspecten. Denk hierbij aan bebouwing, inritten, beplanting, etc.
Doorgetrokken kantlijnen geven visuele geleiding voor voertuigen en daarmee ook onbewust het gevoel geven dat de omgeving buiten de lijnen af wordt gesneden. Het effect van de omgevingsaspecten neemt daardoor af waardoor het de gereden snelheid kan verhogen.

- *Bebording en bebakening*

Bebording en bebakening blijkt door veel weggebruikers na verloop van tijd niet meer opgemerkt te worden. Daarnaast benadrukt bebording juist het verkeerskundige karakter van de weg (verkeerstaal) en doet daarmee tekort aan de verblijfsfunctie van plattelandswegen.

- *Verkeersveiligheid/ snelheidsremmende maatregelen*

Door zo veel mogelijk gebruik te maken van de in het landschap aanwezige elementen om de snelheid te remmen behoudt de weg zo veel mogelijk zijn landschappelijke karakter.

Verkeersveiligheid kan worden vergroot door snelheid te verlagen en door alertheid te stimuleren. Het verlagen van de snelheid kan door fysieke ingrepen die het wegbeeld krapper maken, of door ingrepen die de weg visueel krapper laten lijken. Ook het minder overzichtelijk maken van de weg hoort daar bij. Alertheid stimuleren door afwisseling in het wegbeeld aan te brengen. Denk hierbij aan:

- (visuele) versmalling van de weg door beplanting;
- variatie in beplanting: boomgroepen, vrijstaande bomen, struweel, hakhout, enzovoort;
- kap, om doorkijk te geven naar het achterliggende landschap;
- (haag)beplanting in binnenbocht, om doorzicht te belemmeren en daardoor de snelheid te verlagen;
- het aanbrengen van een brugleuning bij een watergang;

Een voorbeeld is de aanwezigheid van een heul (een duiker) in de weg. Die werkt als een verkeersdrempel: even effectief, maar vormt een harmonisch deel met het landschap. Door de logische plek in het landschap kunnen attenderende verkeersborden en markering achterwege blijven.

Het toepassen van deze snelheidsremmende maatregelen is maatwerk en het is locatieafhankelijk welke elementen kunnen worden ingezet. Indien nodig kunnen deze maatregelen aan worden gevuld met hardere verkeersremmende maatregelen.

- *Passeerstroken*

Passeerstroken worden bij onder andere op- en afritten naar de erven en kavels toegepast.

- *Koppelstrook*

Bij de bebouwing kan een koppelstrook worden toegepast die de weg 'koppelt' aan het huisperceel waardoor een erfinrichting ontstaat. Hierbij behoudt de rijloper zijn breedte en wisselt de breedte van de koppelstrook.



**Bijlage 2 Stakeholdergesprek veiligheid/fietsstraat Fietsersbond en verkeersadviseur
gemeente Haarlem**

Besprekingsverslag – stakeholdergesprekken

nummer		project	Zuid-Schalkwijkerweg
datum	9 maart 2022	projectnr.	467783
plaats	Teams	autorisator	M. Vriezekolk
opsteller	R.Wisse	vakgroep	
onderwerp	Stakeholdergesprek veiligheid/fietsstraat		

Monitorweg 29
1322 BK Almere
Postbus 10044
1301 AA ALMERE
T (036) 530 80 00
F (036) 533 81 89
info@anteagroup.nl
www.anteagroup.nl

aanwezig	namens
Edwin Daemen	Haarlem
Bert Tepper	Verkeerspolitie
Hans Booden	Fietsersbond
Raoul Wisse	Antea Group
Manfred Vriezekolk	Antea Group

nr. verslag

1. Opening

Het doel van het overleg wordt toegelicht. Het project Zuid-Schalkwijkerweg is reeds lang in voorbereiding. Eind vorig jaar is de projectopgave uitgebreid met de vraag of de veiligheid verbeterd kan worden. Het verkennend onderzoek naar welke mogelijkheden daartoe zijn is uitgekomen op de optie fietsstraat. Het concept fietsstraat is vooralsnog vrij positief ontvangen door omwonenden.

Dit overleg is bedoeld om (verder) te verkennen of hier draagvlak voor bestaat.

2. Ontwikkelingen naar meer fietsverkeer

In 2018 zijn ongeveer 1.000 fietsbewegingen en 300 motorvoertuigen geteld op de Zuid Schalkwijkerweg. De fietsintensiteit is nog laag gelet op het concept fietsstraat. Het idee is wel dat dit toeneemt door de bouw van de wijk Wickevoort in gemeente Haarlemmermeer en de nieuwbouw op het Tjadenterrein. Op bijgevoegde visualisatie zien we de in 2025 afgeronde wijk en rechtsboven het zuideinde van de Zuid Schalkwijkerweg.

Stakeholders geven aan dat een groter aantal fietsers wel beter past bij de keuze voor een fietsstraat.

Tevens wordt aangegeven dat een doorfietsroute (nu recreatieve route) met een doorgaande route door Wickevoort naar Hoofddorp de keuze voor het concept fietsstraat beter wordt onderbouwd. Voor zover bekend bestaan er nu nog geen doorfietsrouteplannen in Wickevoort (Hans).

Ook verder doortrekken onder de Europaweg door en noordelijk daarvan is een interessante gedachte.

Besprekingsverslag



Nieuwbouwwijk Wickevoort in 2025

3. Wegbreedte en -lengte

De wegbreedte in de huidige situatie varieert tussen 3,8 en 4,3m.

Met de 3,8m wordt juist voldaan aan de minimum breedte zoals opgenomen in de CROW richtlijn voor buiten de bebouwde kom.

Verbreding wordt niet noodzakelijk geacht voor de fietsstraat. Passeren van een fiets door een auto is voldoende veilig mogelijk. En belangrijk gelet op de grote lengte.

De lengte van de beoogde fietsstraat, vanaf de Zwemmerslaan circa 1,4km, maakt dat het niet realistisch is dat een auto deze hele lengte achter de fiets zal blijven. Op zich is dit een enigszins negatief aspect in vergelijking met een straat van enkele honderden meters.

Hans Booden geeft aan dat de invulling als fietsstraat in principe wel leidt tot meer respect/aandacht voor de fiets. Dit ongeacht de lengte.

Besprekingsverslag

4. Handhaving

Bewoners hebben aangegeven handhaving van snelheid en verkeersgedrag belangrijk te vinden.

Bert geeft aan dat hiertoe overgegaan kan worden wanneer de V85 hoger is dan 30km/h (laatst gemeten 35) en er meerdere verkeersincidenten/geregistreerde onveilige situaties/incidenten aan de orde zijn.

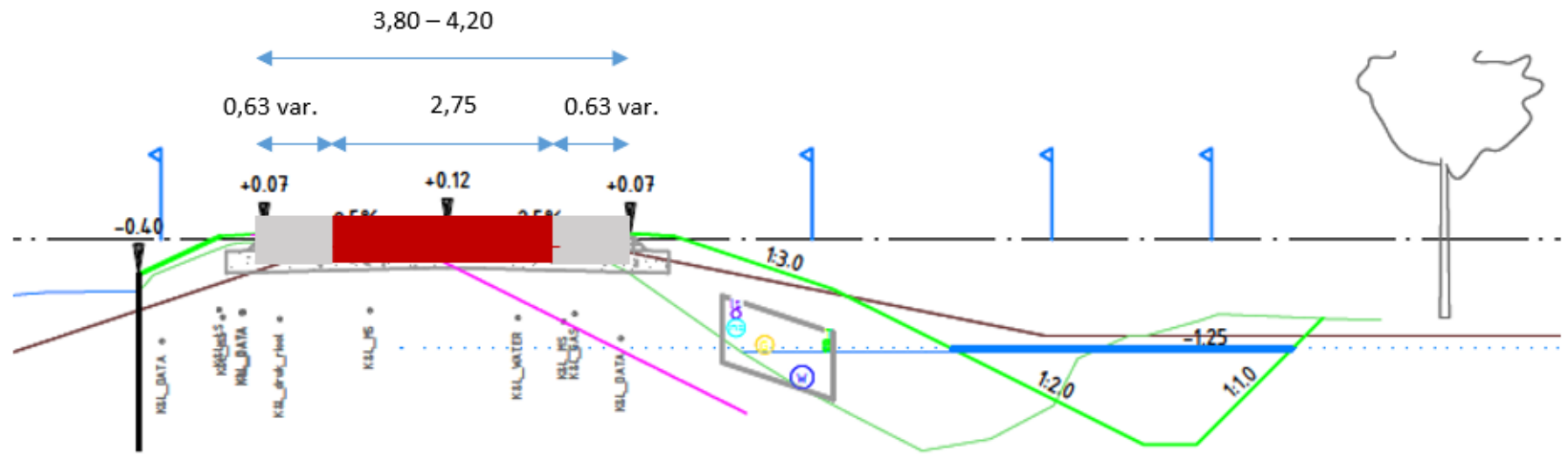
5. Afsluiting conclusie

De fietsersbond is vooralsnog positief gestemd over de keuze voor een fietsstraat. Deze situatie is niet ideaal maar toch wordt wel winst voor de fiets gezien.

Bert Tepper is in zijn rol als verkeersadviseur minder positief omdat hier niet goed aan de meer algemeen gehanteerde voorwaarden (aantal fietsers, lengte) voldaan wordt. Het is echter ook niet zo dat het een slechte keuze is.

In dit overleg is nog niet ingegaan op het verdere ontwerp en bijbehorende inrichtingsdetails. Het idee is om de fietsstraat uit te voeren met een donker rode kleur asfalt.

Bijlage 3 Ontwerp Fietsstraat Zuid-Schalkwijkerweg



Dwarsdoorsnede



Visualisatie