

Werkboek bewoners Fietsknelpunt Bekslaan/Leidsevaart

Data bijeenkomsten: woensdag 9 juni 2021 en maandag 14 juni

Wij zijn blij dat de gemeenteraad het huidig conceptontwerp heeft afgekeurd. Wij zijn het met het merendeel van de gemeenteraad eens dat er een veiliger en goedkoper ontwerp gemaakt kan worden, waar de snelheid uit de weg wordt gehaald en de auto te gast wordt, maar toch de doorstroom gewaarborgd wordt. In dit werkboek vindt u handvatten, ideeën en suggesties om de belangrijkste reden dat het ontwerp is afwezen, namelijk dat de snelheid nog steeds niet uit de weg is gehaald en voetgangers moeten oversteken op een kruispunt zonder (afremmende) maatregelen, waar auto's vrij baan hebben om vervolgens op een tweerichtingsverkeer fietspad het spoor moeten oversteken.

Wij hopen met onze ideeën de wethouder handvatten te geven voor de veiligheid voor *alle* verkeersdeelnemers en ook voor de meest kwetsbare deelnemer, de voetganger.

Het Woonstation wil geen terrein afstaan om de weg te verbreden, vandaar dat de aanpassing aan het spoor onnodig is, want het verkeer komt toch weer samen als de weg weer vernauwt.

Beantwoording vraag wethouder:

De vraag van de wethouder hoe het komt dat er een bewonersbijeenkomst is geweest die goed bezocht was volgens de notulen, maar er nu zoveel geluiden uit de buurt komen die het niet eens zijn met het conceptontwerp, hebben wij uiteraard in het werkgroepje besproken. Het volgende antwoord kreeg ik hierop terug:

Niet alle bewoners of een belanghebbende zoals de eigenaresse van het Woonstation waren aanwezig. Waarschijnlijk zijn er een aantal belangstellenden genoteerd als bewoner, aangezien de bijeenkomst in De Wachtkamer was, een horecagelegenheid in Het Woonstation.

Drie omwonenden waren erg aanwezig tijdens de bijeenkomst en andere bewoners voelden zich niet gehoord. Als je de brief leest van Vincent Hoogland die naar de bewoners is gestuurd op 19 maart 2019, is te lezen dat de punten 'geen ruimte voor voetgangers' en 'hoge parkeerdruk' wel genoteerd zijn, maar in het conceptontwerp niet meer voorkomen. Zo is het voetpad in zijn geheel opgeheven en zijn er nog minder parkeerplaatsen. Hieruit blijkt dat er voornamelijk naar deze drie omwonenden/bewoners is geluisterd en niet naar de overige bewoners. De overige bewoners waren in de veronderstelling deze punten tijdens de volgende bewonersbijeenkomst aan te kunnen geven, die gepland was in juli 2019, maar toen werd ziek en is het plan tot april dit jaar niet meer besproken met de bewoners.

Er zijn 18 voorstellen binnengekomen van bewoners. De Dorpsraad Bennebroek heeft ook een voorstel ontwerp gemaakt. De Fietsersbond heeft het reeds gedane voorstel uit 2018 toegestuurd.

Het Woonstation heeft haar wensen kenbaar gemaakt en deze zijn ook verwerkt bij de suggesties. De voorstellen zijn als los PDF document toegevoegd in de mail. Hieronder vindt u de samenvatting van de voorstellen. Bij uitdagingen vragen wij uw aandacht voor punten waar tijdens het maken van een nieuw ontwerp op gelet 'moet' worden. Bij suggesties staan handvatten en mogelijke oplossingen.

Doelstelling

Verkeersveiligheid vergroten fietsknelpunt Bekslaan/Leidsevaart

Uitdagingen

- Nood/hulpdiensten
- Ruimte voetgangers
- Oversteek voetgangers
- Doorstroom verkeer
- Snelheid uit verkeer halen uit *beide* richtingen
- Passeren bussen (lijn 4) /groter verkeer
- Het Woonstation wil geen terrein afstaan voor verbreding spoorweg of parkeerplaatsen
- Bereikbaarheid bedrijven Woonstation (goederenvervoer/leveranciers, geen hoge drempels bij in- en uitgang)
- Geplande nieuwbouw Park Vogelenzang en bollenvelden Vogelzang (meer verkeer)

Bij wegversmalling:

- Volgens bestemmingsplan geen verhoging druk Centenbrug (dagelijkse filevorming)
- Dagelijkse filevorming in spits en op zonnige dagen in het weekend/doorstroom verkeer
- Bereikbaarheid/doorstroom hulpdiensten
- Effect ongeluk kleiner, kans groter (effect x kans = risico) -> wachtende fietsers en voetgangers die snel tussendoor schieten bij lang wachten op auto's
- Dorpsraad Bennebroek is tegen een wegversmalling

Suggesties bewoners:

Wat veel terugkomt is: inrichten zoals Vogelenzangseweg Vogelenzang en Bennebroekerlaan Bennebroek -> auto te gast. In het geel gearceerd staan de punten wat bij bijna alle voorstellen terugkwam. Hier vragen wij uw speciale aandacht voor:

- Auto/verkeer te gast voor langzaam verkeer

- wegmarkering
- rode fiets suggestiestroken
- gele wegmarkering
- suggestieve drempels (met gele markering)
- 30 km borden adviessnelheid
- 30 km zone
- fietsbrug breder maken (meer ruimte voor voetgangers)
- spiegels bij oversteek
- flitspaal
- led lampjes/ verlichting in de weg bij oversteek (aanduiding via borden)
- soort suggestieve rotonde creëren (zonder obstakels, wel met goede wegmarkering fietsers etc)
- haaiantanden
- oversteekplaats fietsers verplaatsen naar Bekslaan of Centenbrug
- oversteek Centenbrug meenemen in het plan
- aan beide zijden een fietsstrook (eenrichtingsverkeer). Auto's kunnen elkaar alleen passeren als er geen fietsers rijden
- fietspad achter langs spoor
- eenrichtingsverkeer fietspad doortrekken op Bekslaan (voor afremmende maatregel auto's)
- geen zwaar verkeer meer
- soort kruising zoals bij Loetje Overveen
- elektrisch oplaadpunt auto's aan waterzijde
- parkeerplaatsen alleen aan huizenzijde van nummer 18 a tot nummer 28 Vogelenzang
- verlengen kade van nummer 30 Bennebroek tot de Centenbrug voor parkeermogelijkheden (maar is het hier dan niet gevaarlijk voor parkeren?)
- gele restaurant op de hoek opkopen en hier grasveld/een parkje van maken om zo goed zicht op de kruising te hebben en meer ruimte te creëren voor de weg (fietspad/voetpad etc)
- bereikbaarheid voor bedrijven met groter verkeer/ toevoer leveranciers
- aanlegsteiger voor De Wachtkamer

ONTWERP 1

Duidelijk rood asfalt voor fietspaden aan te geven

30 km zone of 30 km adviessnelheid

Wegopdeling:

Parkeerplaatsen: 2 m (+50cm)

Weg: 3 m

Fietspaden: 1.5 m per zijde

Stoep: 2 m

1:500

LED lampjes voor oversteek

Duidelijk gemarkeerd keerpunt

Voetgangersoversteek spoor blijft gehandhaafd

Geel = een suggestieve drempel (zie afbeelding Vogelzangseweg)

Geen verhoging weg meer, dus zelfde hoogte als rest van de weg

Geen rotonde, maar een fietsronde voor oversteek fietsers bij Centenbrug

flitspaal

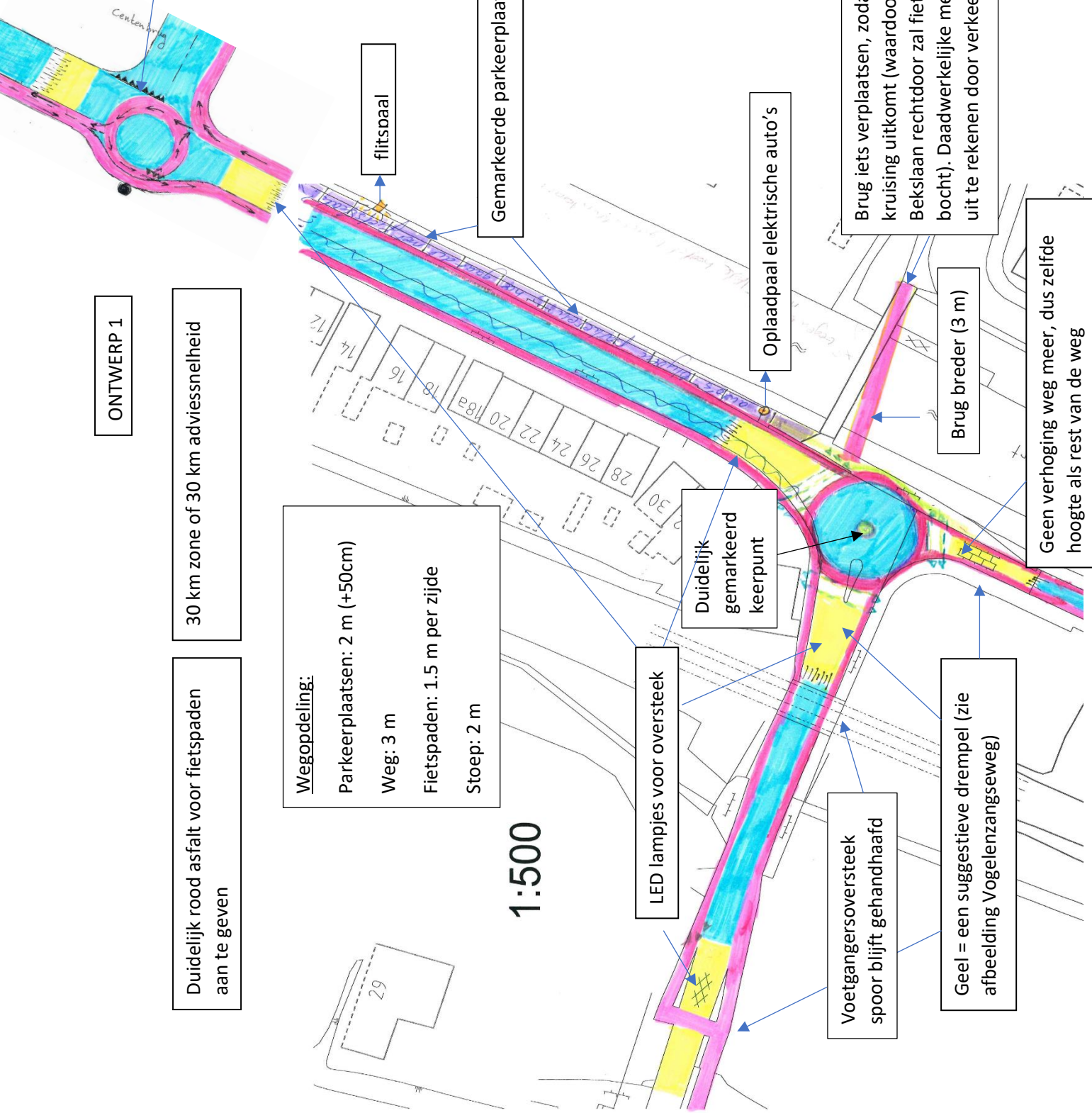
Gemarkeerde parkeerplaatsen

Oplaadpaal elektrische auto's

Brug breder (3 m)

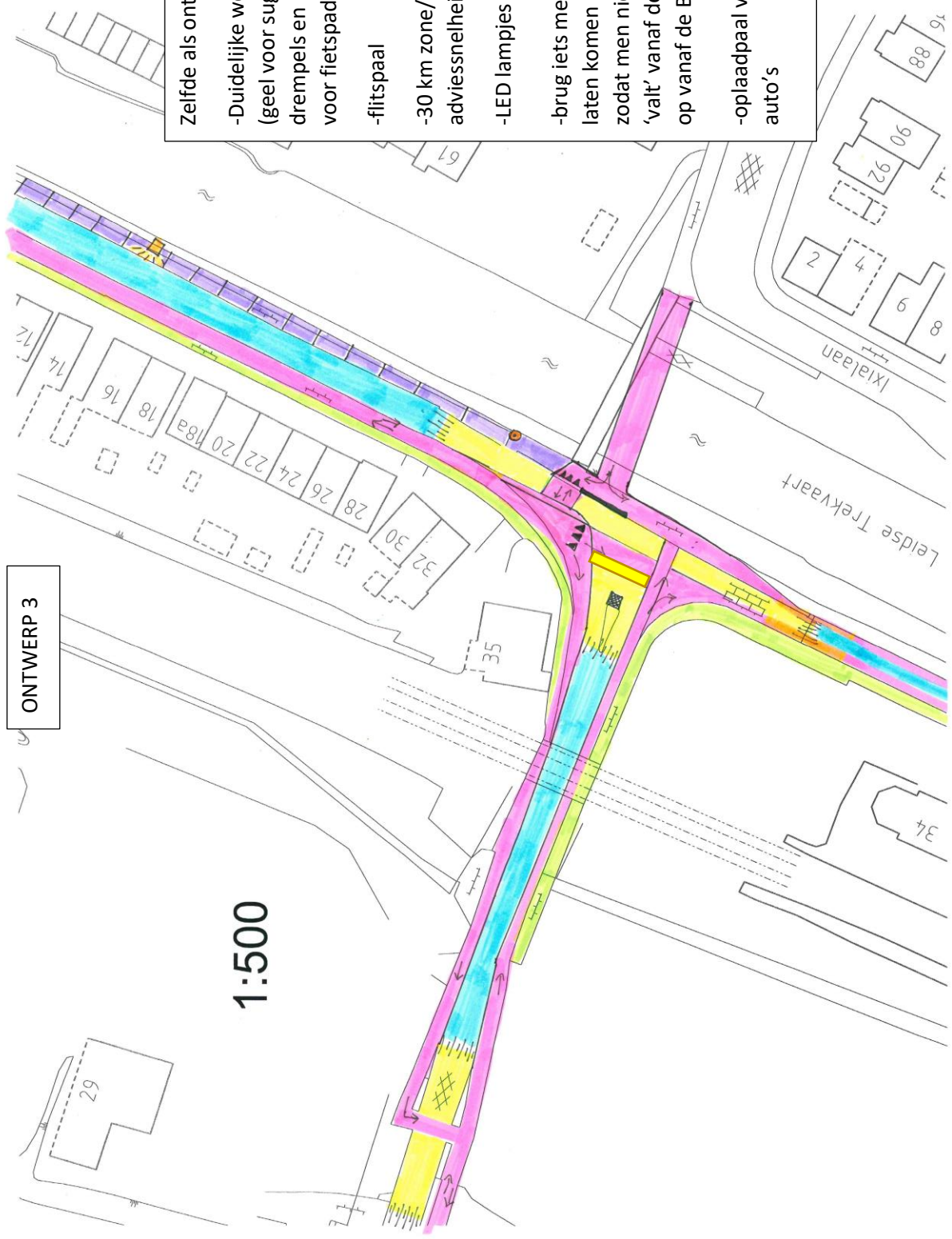
Brug iets verplaatsen, zodat deze meer op de kruising uitkomt (waardoor fietsverkeer naar Beklaan rechtdoor zal fietsen, zonder rare bocht). Daadwerkelijke meest optimale graad uit te rekenen door verkeerskundige gemeente

Kruising kan ook ovaalvormig uitgevoerd worden



ONTWERP 3

1:500



- Zelfde als ontwerp 1:
- Duidelijke wegmarkeringen (geel voor suggestieve drempels en kruising, rood voor fietspaden aan te duiden)
 - flitspaal
 - 30 km zone/ 30km adviessnelheid
 - LED lampjes bij oversteek
 - brug iets meer op kruising uit laten komen (wel met hekje, zodat men niet de kruising op 'valt' vanaf de brug of de brug op vanaf de Bekslaan)
 - oplaadpaal voor elektrische auto's



Voorbeelden markeerpunt bij kruising
Bekslaan/Leidsevaart

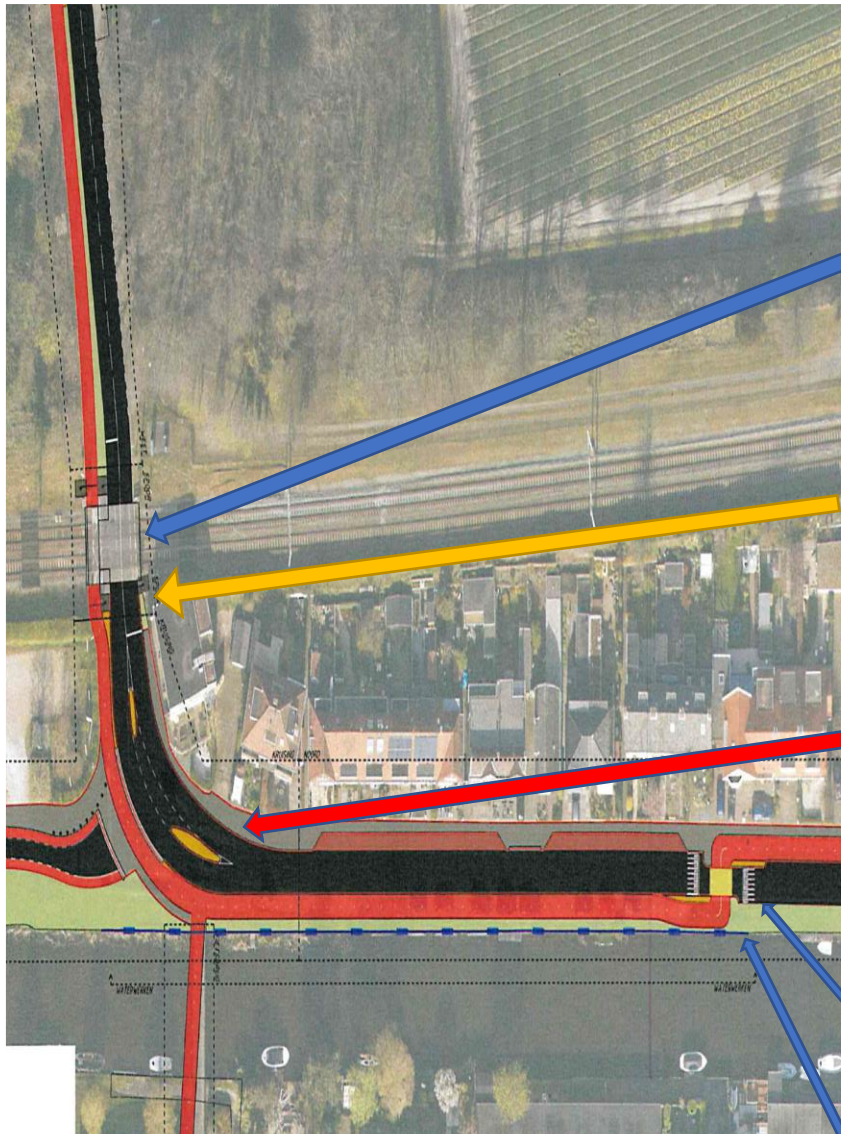


Voorbeeld fietspad als onderdeel van
rijweg (net als Vogelenzangseweg,
Bennebroekerlaan en Meerweg)



Voorbeeld suggestieve drempel
(Vogelenzangseweg Vogelenzang)

Bezwaren huidig conceptontwerp (welke hierdoor is afgewezen door de gemeenteraad):



-Voetpad wordt opgeheven, dus de meest kwetsbare verkeersdeelnemers moeten over een tweerichtingverkeersfietspad de kruising en het spoor over lopen. NB: Het fietspad is volgens CROW richtlijnen alleen geschikt voor een zeer laag fietsaanbod (zie blz 7 en 15 rapport Arcadis Fietsknelpunt Bekslaan/Leidsevaart)

-Het Woonstation wil geen terrein afstaan voor dit plan, dus de verbreding op het spoor (wat 400.000 euro kost), wordt na het spoor weer smal, dus beter zo laten, zodat auto *achter* de fietser moet blijven.

-Het huidig conceptontwerp haalt niet de snelheid uit de weg van de kant van de Bekslaan of bij de gehele kruising Leidsevaart/Bekslaan. Er zijn geen afremmende maatregelen.

-dagelijkse files door de wegversmalling tijdens de spits en zonnige dagen (wat gevaarlijke situaties voor fietsers zal opleveren in geval van wachtende auto's)

-bereikbaarheid/doorstroom nood/hulpdiensten (bij files door de wegversmalling)

Overige documentatie

— **Fietsersbond geen voorstander van tweerichtingenfietspaden**

De Fietsersbond is geen voorstander van tweerichtingenfietspaden. Op deze fietspaden heb je namelijk veel inhaalbewegingen. Het rijden op de verkeerde helft leidt tot ongemak en gevaarlijke situaties. Er is nog een gevaar. Automobilisten uit zijstraten zijn niet altijd bedacht op fietsers uit twee richtingen. Dus als het niet hoeft: geen tweerichtingenfietspad. Soms kan het verstandig zijn. Als fietsers veel gaan spookrijden omdat het omslachtig of gevaarlijk is om over te steken, kan een tweerichtingenfietspad nuttig zijn. Maar vaak kiest een gemeente voor een tweerichtingenfietspad om geld en ruimte te besparen.



Bestemmingsplan

Plan: Bennebroek 2016, geconsolideerd

Status: vastgesteld

Plantype: Bestemmingsplan

IMRO-idn: NL.IMRO.0377.BE2016-VG03

2.2.2 Parkeren

Beleidsregels parkeernormen

In het bestemmingsplan moeten dus regels worden opgenomen ten aanzien van parkeren en laden- en lossen. Uitgangspunt is dat bij ontwikkelingen (nieuwbouw of functiewijziging) er voldoende parkeerplaatsen en ruimte voor laden en lossen op eigen terrein beschikbaar moeten zijn. Hiermee wordt voorkomen dat een nieuwe ontwikkeling te veel nadelige gevolgen voor de omgeving oplevert.

Om te beoordelen wat 'voldoende' parkeerplaatsen zijn hanteert de gemeente de richtlijnen voor parkeren van het CROW. Deze richtlijnen worden op gezette tijden geactualiseerd. Voor toetsing van bouwplannen hanteert de gemeente de meest recente versie van de CROW-publicatie.

Parkeerkcijfers CROW

De stedelijkheidsgraad van Bennebroek valt binnen de klasse 'weinig stedelijk'. Bij iedere functie wordt in de CROW-publicatie een maximum en minimum genoemd. Dit is de bandbreedte.

Aan de hand van de CROW richtlijnen dient per geval in de concrete situatie te worden bepaald welke parkeerbehoefte ontstaat en in hoeveel parkeer-/stallingsruimte moet worden voorzien.

Richtlijnen CROW ASVV381 publicatie

Woningen (incl. aandeel bezoekers 0,3)

Koop, vrijstaand	1,7 - 2,7 per woning
Koop, 2 onder 1 kap	1,6 – 2,6 per woning
Koop, tussen-hoekwoning	1,4 – 2,4 per woning

2.5 juridische planopzet

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Voorwaardelijke verplichting parkeren en laden/lossen

In deze regel is opgenomen dat er voldoende ruimte voor parkeerplaatsen en voor laden en lossen op eigen terrein beschikbaar moet zijn. Dit werd voorheen geregeld in de bouwverordening, maar per 29 november 2014 is deze regeling vervallen en dient in het bestemmingsplan gewaarborgd te worden dat er voldoende ruimte voor parkeerplaatsen en voor laden en lossen op eigen terrein beschikbaar is.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011)

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028) en de ambities tot 2040:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010)

Dorpenzone

- In Bennebroek meer waterrecreatie.
- Linnaeushof recreatieve trekker binnen de metropoolregio, beleid naast verbetering verkeer: huidige uitstraling behouden.

Infrastructuur wegen

- Geen verhoging verkeersdruk Centenbrug in Bennebroek

4.1.2 Geluid

Wegverkeerslawaai

- Binnen en langs het plangebied zijn de volgende doorgaande wegen aanwezig: Rijksstraatweg, Zwarteweg (deels), Bennebroekerlaan, Meerweg, Binnenweg en de Leidsevaart (deels). Deze wegen hebben een maximale snelheid van 50 km/u en een geluidszone van 200 meter aan weerszijden van de weg. Alle overige wegen (en weggedeelten) zijn ingericht als 30-km zone en hebben op grond van de Wet geluidshinder geen geluidzone.
- **4.7 verkeer en infrastructuur**
- **Structuurvisie Bloemendaal**
- In de structuurvisie heeft de gemeente uitgangspunten benoemd voor het thema verkeer. Naar verwachting blijft de hoeveelheid eigen verkeer binnen de gemeente redelijk stabiel. Een trend is dat ouderen langer mobiel blijven, voor een groot deel met de eigen auto. Ook het autobezit in het algemeen zal toenemen. Het voornaamste effect hiervan is een grotere parkeerdruk.
-
- **Parkeren**
- Het bewonersparkeren vindt deels plaats op eigen terrein, deels op de openbare weg. Over het algemeen leidt dit in Bennebroek niet tot parkeerproblemen. De ontwikkelingen in de Oude Kern zijn wel een specifiek aandachtspunt. Er geldt in Bennebroek nergens betaald parkeren. Wel is er in de winkelstraat (Zwarteweg) en op een klein stukje Rijksstraatweg en Bennebroekerlaan een blauwe zone. Het parkeerbeleid is erop gericht om bij nieuwbouw/herontwikkeling van woningen en bedrijven het parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein te laten plaatsvinden. De gemeente hanteert de parkeernormen die het CROW aanbeveelt (uitgave ASVV, die op gezette tijden wordt geactualiseerd).