

** Ik zal mij even voorstellen. Ik ben Jorien Biesot en woon al sinds 2006 op de Leidsevaart. Eerst 12 jaar op nummer 28 te Vogelenzang en sinds drie jaar op Leidsevaart 29 in Bennebroek. Dit is een voor ons uniek huis, want door het aangelegen huisje kunnen wij mantelzorg verlenen aan mijn ouders en dit is ook de reden waarom wij toen verhuisd zijn.

Ik werk als VGM-functionaris en KAM coördinator bij een groenvoorzieningsbedrijf en ben in deze functie verantwoordelijk voor alle zaken op het gebied van veiligheid en kwaliteit. Met deze kennis heb ik ook de stukken gelezen die bij de vergadering bijgesloten waren en ik wil graag wat punten hieruit toe lichten.**

Ik heb mijn stuk flink in moeten korten om binnen de drie minuten te blijven, dus het kan zijn dat ik een beetje hak op de tak praat.

In het voorgesteld besluit staat dat alle stakeholders het eens zijn met dit ontwerp.

Ik heb hierop telefonisch contact gezocht met de heer Roeland van Hof, de toenmalige projectmanager van Pro Rail, die het plan van aanpak heeft geschreven en met de huidige projectmanager van Pro Rail, de heer Rene Twisk. Hij vertelde dat Pro Rail verplicht is om mee te werken met de gemeente. In die hoedanigheid werken zij uiteraard dan ook mee, maar zij hebben geen voorkeur voor een ontwerp. Zij werken enkel met wat de gemeente hen toereikt. Hij kon ook vertellen dat de toets Veiligheid nog niet heeft plaatsgevonden voor dit ontwerp.

Ik heb ook telefonisch gesproken met de heer Paul Jansen, van de Provincie Noord-Holland. De heer Jansen bevestigde mijn lezing van de stukken dat de subsidie hangt aan het verbeteren van de situatie voor fietsers, ongeacht het ontwerp. Op blz 1 en 2 van de brief van 17 april 2019 over het toekennen van de subsidie, is aan de kostenraming te zien dat het aanvraagbedrag 940.000 euro (kosten eerste ontwerp) is en niet de huidige kostenraming van 1.420.000 euro is aangevraagd. Het bedrag van aanvraag is vastgesteld en zij vergoeden 50% van dit aanvraag bedrag.

Ook zijn veel bewoners het niet eens met dit ontwerp. Er is een tweede bewonersbijeenkomst toegezegd in 2019, maar deze heeft nog niet plaatsgevonden om dit kenbaar te maken.

In een brief naar de bewoners van 18 maart 2019, die overigens niet in de stukken terug te vinden is, maar ik u op verzoek toe kan mailen, staat in de tweede alinea 'bruikbare opmerkingen als reactie op het eerste ontwerp'. Er worden hier punten genoemd als 'hoge parkeerdruk' en 'beperkte ruimte voor voetgangers'.

Het verbaast mij dan ook dat er in het huidige conceptontwerp de beschikbare parkeerplaatsen van 20 naar 12 gaan en er nog minder ruimte is voor voetgangers. Ik snap de vertaling van deze aangegeven punten niet naar dit ontwerp. De stap van het vorig ontwerp naar het huidig ontwerp is erg groot. Met kleine aanpassingen zou er wellicht al meer draagvlak zijn, als dit het probleem van het eerste ontwerp zou zijn.

In een telefonisch gesprek met Robert-Jan van der Meijden van Arcadis vertelde hij dat voor dit rapport het huidig conceptontwerp als randvoorwaarde is genomen. Het is met de gemeente besproken dat 2,5 meter tweerichtingsverkeer fietspad op een spoorwegovergang inderdaad erg

krap is, maar verbreding past niet op de bestaande bevoering. Om dit aan te passen zou de hele constructie vervangen moeten worden en er zou een stukje van het parkeerterrein van Het Woonstation aangekocht moeten worden. Op blz 6 kunt u lezen dat het voetpad opgeheven wordt. Heer van der Meijden bevestigde dat er met voetgangers, de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, geen rekening is gehouden in het ontwerp en dat zij zouden over het fietspad moeten lopen.

Dus in de spits en op zonnige dagen in het weekend, moet al het fiets- en voetgangersverkeer over een spoorwegovergang van 2,50 meter fietspad, die eigenlijk alleen afdoende is voor een zeer laag fietsaanbod volgens CROW richtlijnen. Dit is terug te lezen op blz 7 en 15 van het Arcadis rapport.

Het doel van het ontwerp is om de verkeersveiligheid te vergroten, maar voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers wordt het nog onveilig.

De voorgestelde wegversmalling zal tot dagelijkse files leiden tijdens spijstijden en op zonnige dagen in het weekend. Het oversteek probleem voor fietsers wordt dan verplaatst naar de kruising Zwarteweg/Leidsevaart en de spoorwegovergang, waar grote groepen fietsers en wandelaars van beide kanten tegelijk moeten oversteken als de spoorbomen weer omhoog gaan, op 2,5 meter. Ook zal de voorgestelde oversteek zelf tot meer onveilige situaties dan er nu zijn leiden als het druk is. ** Auto's die van de noordzijde (Heemstede) van de Leidsevaart komen moeten wachten op de auto's die van de Leidsevaart/ Bekslaan komen. Als er van deze kant geen auto's komen (alleen als de spoorweg dicht is doordat er een trein aankomt, zal er geen verkeer meer komen), zullen fietsers niet meer willen wachten en snel over proberen te steken, maar auto's van de noordzijde (Heemstede) hebben ook al zo lang gewacht en zullen ook door willen rijden. Hier ontstaan onveilige situaties van, die er nu niet zijn! **