

Ruimtebeslag regionale hoofdfietsroute 't Groot Clooster

Commissie 't Groot Clooster Herenboeren Heemstede

28 mei 2026 - v1.1 (gecorrigeerde versie t.o.v. v1.0)

Normen voor een regionale hoofdfietsroute

Er bestaat geen één enkele "norm voor een regionale hoofdfietsroute". In de praktijk lopen drie sporen parallel: de landelijke CROW-richtlijnen (de feitelijke ontwerpstandaard), de MRA/Vervoerregio-kwaliteitseisen voor doorfietsroutes (regionaal-bestuurlijk), en het provinciale beleid van Noord-Holland. Voor 't Groot Clooster is vooral het samenspel tussen deze drie relevant, omdat de route in de Concept-Gebiedsvisie, de Concept-Gebiedsagenda, het Raadsvoorstel en de Ontwerpnoot N201 uitdrukkelijk wordt gepositioneerd als regionale schakel tussen Schalkwijk, Heemstede en Haarlemmermeer.

1. CROW: de landelijke ontwerpstandaard

CROW maakt sinds 2022 onderscheid tussen het "basisnet/hoofdfietsroutes" (label B) en het hoogste segment, de snelle fietsroutes of doorfietsroutes (label A). "Veel wegbeheerders stellen extra hoge eisen aan regionale fietsverbindingen. Formeel heten dit 'doorfietsroutes', maar er worden ook andere termen gebruikt, zoals doorstroomroutes, fietssnelwegen of metropolitane routes."

De basisuitgangspunten van CROW gelden voor alle fietspaden, dus ook voor regionale hoofdroutes:

- "De minimale breedte die twee fietsers nodig hebben om veilig en comfortabel naast elkaar te kunnen fietsen, ongeacht de intensiteit, is vastgesteld op 2,30 meter."
- "Beide zijden van het (brom-)fietspad hebben een obstakelvrije ruimte van minimaal 50 cm. Als er wel obstakels in deze zone aanwezig zijn, moet dit gecompenseerd worden met extra fietspadbreedte."
- Hoogteverschillen aan de rand (zoals trottoirbanden) moeten kleiner zijn dan 5 cm; bij grotere hoogteverschillen komt er 25 cm per zijde bij de aanbevolen breedte.

Voor de effectieve breedte op een regionale verbinding hanteert CROW spitsintensiteitsafhankelijke tabellen op basis van de breedtelabelsystematiek (label A tot en met F). De algemene CROW-aanbevelingen komen overeen met label B; voor snelle fietsroutes (doorfietsroutes) geldt het hoogste niveau, label A, met "een minimale intensiteit van

300 (eenrichtingsverkeer) of 400 (tweerichtingsverkeer)" als ontwerpaanname, zodat de basis wordt gelegd voor een robuust ontwerp dat fluctuaties in het gebruik kan opvangen.

2. MRA/Vervoerregio: kwaliteitseisen voor doorfietsroutes

De Metropoolregio Amsterdam, waar Heemstede onder valt, heeft eigen kwaliteitseisen vastgesteld voor doorfietsroutes (de F-routes). Deze liggen hoger dan de CROW-minimumeisen:

- "Een doorfietsroute moet bijvoorbeeld vier meter breed zijn bij tweerichtingsverkeer."
- "Ook in onze regio wordt gewerkt aan fietspaden met een minimale breedte van 4 meter, glad asfalt of beton en goede verlichting. Daarnaast moeten de routes zo weinig mogelijk oponthoud kennen."
- Een doorfietsroute is herkenbaar aan rode asfaltverharding en de F-aanduiding (vergelijkbaar met de F200 Haarlem-Amsterdam).

De Vervoerregio Amsterdam maakt expliciet onderscheid tussen doorfietsroutes en het regionale fietsnetwerk: "De fietsroute door Uitdam heeft niet de status van MRA Doorfietsroute (vroeger ook wel 'snelfietsroute' genoemd), maar van Regionaal fietspad. Daar waar een belangrijk doel van een doorfietsroute gaat over een goede doorstroming en comfort voor de fiets, zijn de eisen voor het regionale netwerk meer gericht op fiets- en verkeersveiligheid. De Vervoerregio let dan met name op de minimale CROW-eisen. Een voorbeeld hiervan is de beoogde minimale breedte van 3,5m, daar waar dit voor een doorfietsroute 4m is."

Kort samengevat: voor regionale fietspaden geldt 3,5 m als minimum-CROW-eis bij tweerichtingsverkeer, voor MRA-doorfietsroutes 4 m.

3. Provincie Noord-Holland

De provincie sluit aan op deze MRA-systematiek. "Doorfietsroutes verbinden woonkernen, werk- en winkelgebieden, onderwijslocaties, OV-knooppunten en recreatiegebieden in de regio met elkaar. Op een doorfietsroute kan op een comfortabele en veilige manier worden gefietst en er is voldoende ruimte voor alle typen fietsen, snelle én langzame." Bij subsidieverlening (regeling Kleine Infrastructuur) toetst de provincie aan de kwaliteitseisen voor doorfietsroutes; "Een keuze voor een vorm van verharding dat niet aansluit bij de kwaliteitseisen voor doorfietsroutes kan van invloed zijn op de hoogte subsidies".

4. Verlichting als verplicht onderdeel

Verlichting is bij een doorfietsroute geen optie maar een vast onderdeel van de kwaliteitseisen. "Als alle doorfietsroutes af zijn hebben we 475 kilometer aan breed, rood, goed verlicht en fijn befietsbare fietspaden in de regio." Op de doorfietsroute Amersfoort-Utrecht voorziet de provincie de bestaande fietspaden eveneens van "herkenbare belijning, wegwijzers en verlichting" als onderdeel van de doorfietsroute-status.

De verlichting heeft een eigen ruimtebeslag. Volgens een vakadvies voor een vergelijkbaar fietspadproject (Broekdijk Kesteren) geldt: "In het nieuwe ontwerp is er ca 1m ruimte beschikbaar achter de fietspaden om lichtmasten te plaatsen. De lichtmasten komen ca 0,5m van de verharding te staan." Dat betekent dat aan minstens één zijde van het fietspad een strook van circa 1 meter nodig is voor lichtmasten, en dat de mast zelf op circa 0,5 m van de verharding staat. De obstakelvrije CROW-zone van 50 cm en de lichtmast-zone vallen daarbij niet samen: een lichtmast op 0,5 m van de verhardingsrand is een obstakel binnen de CROW-zone, wat volgens CROW "gecompenseerd moet worden met extra fietspadbreedte".

De masten staan bij egale verlichting in de praktijk op 25 tot 32 meter onderlinge afstand; bij een testopstelling in Zwijndrecht was "32 meter de maximale afstand waarmee geen lichtvlekken ontstonden en de verlichting egaal bleef". Naast de masten zelf moet er ruimte zijn voor de fundering, voor de kabelinfrastructuur en voor onderhoudstoegang.

5. Totaal ruimtebeslag versus verhardingsbreedte

Hier zit het wezenlijke punt voor 't Groot Clooster. De "4 meter" uit de MRA-norm is de effectieve verhardingsbreedte. Daarboven komt het ruimtebeslag voor bermen, obstakelvrije zones, verlichting en eventueel een schouwsloot:

- 4 m verharding + 2x 0,50 m obstakelvrije zone = 5 m minimaal "kale" maatvoering.
- Lichtmastenzone aan één zijde: circa 1 m extra (mast op 0,5 m van de verharding, plus onderhoudsruimte).
- Bij sloot, talud of begeleidende beplanting in open agrarisch gebied: opgeteld 6 tot 7 m of meer.
- Bij onderhoudsvoertuigen als ontwerpvoertuig (vereist door CROW voor doorfietsroutes) komt daar nog draagkracht en zijdelingse manoeuvreerruimte bij.

Dit verklaart de 6 tot 7 meter die door HBH wordt genoemd: de verhardingsbreedte zelf is 4 m, maar het totale ruimtebeslag inclusief bermen, obstakelvrije zones en lichtmasten

loopt op tot 6 tot 7 m, en bij een doorgaande route door open agrarisch gebied al gauw nog meer als er aan beide zijden afwateringssloten en/of begeleidende beplanting komen.

6. Status van de route in de gemeentelijke stukken

In de Concept-Gebiedsvisie 't Groot Clooster wordt de route op verschillende plaatsen omschreven als "nieuwe regionale fietsroute" en "nieuwe regionale fietsverbinding", die het netwerk versterkt "van Haarlemmermeer tot Haarlem (Schalkwijk)". In de Concept-Gebiedsagenda is "regionale fietsroute" een eigen kaartcategorie. In het Raadsvoorstel staat letterlijk "de intekening van regionale fietsverbinding vanuit de Haarlemmermeer naar Schalkwijk" als ontwerputgangspunt.

De Ontwerpnoot N201 is daarover het meest expliciet: onder "Uitgangspunten - Netwerken" staat dat de Cruquiusweg/N201 onderdeel is van "het samenhangende fietsnetwerk tussen Haarlem, Heemstede en Hoofddorp" en dat deze route "de kwaliteit van een doorfietsroute" kent. Onder de ontwerputgangspunten staat verder dat het ontwerp moet aansluiten op de "toekomstige fietsstructuur noordkant obv gebiedsvisie en gebiedsagenda 't Groot Clooster". Dat maakt de regionale koppeling van de route door 't Groot Clooster met het bestaande regionale netwerk expliciet.

Tot slot benoemt de Visie-op-hoofdpijnen Omgevingsvisie Heemstede 2040 't Groot Clooster als integraal ontwikkelgebied en zet zij regionaal in op het versterken van het netwerk van fietspaden, waaronder doorfietsroutes; het tracé daarvan is in die visie nog als "onbekend" aangemerkt. De concrete formulering "Toevoegen van een regionale fietsverbinding" voor 't Groot Clooster staat in de Concept-Gebiedsvisie zelf, niet in de Omgevingsvisie.

In de Concept-Gebiedsagenda wordt verder bepaald dat bij realisatie wordt samengewerkt met "gemeenten, provincies en andere relevante overheden om de fietsroute en brug te integreren in bredere mobiliteitsplannen en om de benodigde vergunningen en financiële middelen te verkrijgen". Dat is de standaardroute voor subsidiëring via de provincie Noord-Holland, en die subsidies vereisen dat aan de doorfietsroute-kwaliteitseisen wordt voldaan.

7. Samenvattend overzicht

Type route	Minimale verhardingsbreedte (tweerichting)	Bron
CROW basisnet/hoofdfietsroute	2,30 m (minimum 2 fietsers naast elkaar), met spitsintensiteits-tabellen tot 4 m	CROW Ontwerpwijzer / Fietsberaad
Regionaal fietspad (Vervoerregio)	3,50 m	Vervoerregio Amsterdam
Doorfietsroute (MRA-norm)	4,00 m	MRA Uitvoeringsprogramma
Doorfietsroute bij hoge intensiteiten	5,00 m en breder	CROW-Fietsberaad 2022

Boven op deze verhardingsbreedte komt aan beide zijden minimaal 0,50 m obstakelvrije zone, en aan tenminste één zijde een lichtmastenzone van circa 1 meter. Bij realisatie in open landschap met sloten en/of beplanting loopt het totale ruimtebeslag al snel op tot 6 tot 7 meter.

8. Wat dit betekent voor 't Groot Clooster

In de gemeentelijke stukken wordt de route gepositioneerd als "regionale fietsverbinding" tussen Schalkwijk, Heemstede en Haarlemmermeer; in de Ontwerpnotitie N201 staat letterlijk dat de route "de kwaliteit van een doorfietsroute" kent. Op dat schaalniveau is de MRA-norm van 4 m verhardingsbreedte de relevante norm, want regionale verbindingen worden in de praktijk gefinancierd via provinciale en MRA-subsidies en die stellen die eis. Met de bijbehorende bermen, obstakelvrije zones en lichtmastenzone komt het totale ruimtebeslag uit op de orde van 6 tot 7 meter. Dat is geen overdrijving; het is het ruimtebeslag dat hoort bij de status die in de Concept-Gebiedsvisie, de Concept-Gebiedsagenda, het Raadsvoorstel en de Ontwerpnotitie N201 zelf aan de route wordt toegekend. Als die status zou worden teruggebracht naar "gewoon regionaal fietspad" (3,5 m) of zelfs een lokale recreatieve route (smaller), staat dat op gespannen voet met de motivering in diezelfde documenten, waarin de route juist als regionale schakel wordt verkocht.

9. Relevante referenties

Landelijk kader (CROW)

- CROW-Fietsberaad (2022), *Geactualiseerde aanbevelingen voor de breedte van fietspaden* - kernpublicatie over breedtelabels A-F, obstakelvrije zones (50 cm per zijde) en hoogteverschilcompensatie.
- CROW-Fietsberaad (2021), *Discussienotitie breedtelabels voor fietspaden* - introductie van het labelsysteem en uitgangspunten voor snelle fietsroutes/doorfietsroutes.
- CROW Kennisbank, *Handboek wegontwerp buiten de bebouwde kom - Fietspaden* (tabel 14.12) - minimumbreedte van 2,30 m voor twee fietsers naast elkaar, plus tussenbermregels.
- CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer (publicatie 351) - de algemene ontwerprichtlijn waarnaar zowel het CROW-Fietsberaad als de Vervoerregio verwijzen voor "minimale CROW-eisen".

Regionaal kader (MRA en Vervoerregio Amsterdam)

- Vervoerregio Amsterdam (2023), *Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes* - regionaal vastgesteld kwaliteitskader met 4 m als minimumbreedte bij tweerichtingsverkeer, rode verharding en verlichting.
- Metropoolregio Amsterdam, *Doorfietsroutes - kwaliteitseisen* - omschrijving van het 475 km netwerk in 2035, met de eisen breed/rood/verlicht/comfortabel.
- Goudappel Coffeng (2018), *Metropolitane fietsroutes voor regio Amsterdam* - eerste programma met kwaliteitseisen voor type inrichting, breedte, verhardingstype, kleur, verlichting en kruispuntvormgeving.
- Vervoerregio Amsterdam (2025), antwoord schriftelijke vragen fietsroute Uitdam - bevestiging onderscheid Doorfietsroute (4 m) versus Regionaal fietspad (3,5 m).

Provinciaal kader (Noord-Holland)

- Provincie Noord-Holland, *Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027* - actielijn 1 doorfietsroutes als topprioriteit binnen het Regionaal Fietsnetwerk.
- *Regionaal Toekomstbeeld Fiets 2040* (Provincies Noord-Holland en Flevoland, Vervoerregio Amsterdam) - kaart met geplande doorfietsroutes inclusief de F-routes rond Heemstede/Haarlemmermeer (o.a. F200, F201, F232).
- Subsidieregeling Kleine Infrastructuur Noord-Holland - voorwaarden voor subsidiëring van doorfietsroutes; conformiteit met kwaliteitseisen is voorwaardelijk voor subsidiehoogte.

Gemeentelijke stukken Heemstede (waarin de route is geformaliseerd)

- Visie-op-hoofdlijnen Omgevingsvisie Heemstede 2040 - benoemt 't Groot Clooster als integraal ontwikkelgebied en zet regionaal in op doorfietsroutes (tracé in de visie nog onbekend).
- Raadsvoorstel 't Groot Clooster (november 2025) - "intekening van regionale fietsverbinding vanuit de Haarlemmermeer naar Schalkwijk".
- Concept-Gebiedsvisie 't Groot Clooster (Bijlage 1) - "Nieuw regionale fietsverbinding" in legenda en hoofdtekst.
- Concept-Gebiedsagenda 't Groot Clooster (Bijlage 2A) - "Regionale fietsroute" als kaartcategorie.
- Ontwerpnoot N201 (Bijlage 6) - "Deze route kent de kwaliteit van een doorfietsroute".

Vergelijkende referentieprojecten

- Provincie Utrecht, *Doorfietsroute F28 Amersfoort-Utrecht* - voorbeeld van een gerealiseerde doorfietsroute met herkenbare belijning, bewegwijzering en verlichting.
- Vervoerregio Amsterdam, *F200 Haarlem-Halfweg-Amsterdam* - voorbeeld van een doorfietsroute in dezelfde MRA-systematiek waarbinnen 't Groot Clooster wordt geprojecteerd.
- Gemeente Haarlem (2026), *Verkeersbesluit fietsstraat Zuid Schalkwijkerweg* - lokaal voorbeeld dat in dezelfde regionale fietscorridor ligt (Haarlemmermeer-Haarlem) en aansluit op de F-routesystematiek.

Wijzigingen ten opzichte van versie 1.0

Deze versie 1.1 corrigeert drie punten uit versie 1.0, naar aanleiding van een bronnencontrole. De rest van de notitie is ongewijzigd.

1. De aan de provincie Groningen toegeschreven hulptabel met breedtes per intensiteitsklasse is verwijderd. Deze kon niet bij de bron worden geverifieerd en had bovendien overlappende klassengrenzen. De passage verwijst nu naar de wel verifieerbare CROW-breedtelabelsystematiek (paragraaf 1).
2. De verwijzing naar de Omgevingsvisie Heemstede 2040 is gecorrigeerd. De formulering "Toevoegen van een regionale fietsverbinding" komt niet uit de Omgevingsvisie maar uit de Concept-Gebiedsvisie; de Omgevingsvisie zet regionaal in op doorfietsroutes met nog onbekend tracé (paragraaf 6).
3. De bijbehorende regel in de referentielijst is in lijn hiermee aangepast (paragraaf 9).