

<u>Inspraakreacties fietsverbinding Cruquiusweg</u>		
Versie: 4	29 maart 2022	
Naam inspreker:	Reactie:	Antwoord gemeente Heemstede:
1.	Ik lees daar in de plannen niets over, maar ga er toch wel van uit dat zowel de berm als dat afschuwelijke hekwerk mede worden aangepakt. Momenteel kijken de bewoners hier uit op dat vreselijke hek en de berm wordt gebruikt als hondentoilet, waardoor het bij regen enorm stinkt.	<p>De hoofdrijbaan van de Cruquiusweg is een drukke gebieds-ontsluitingsweg. Het is in het kader van verkeersveiligheid zeer ongewenst dat op deze locatie wordt overgestoken. Om dit fysiek onmogelijk te maken heeft de gemeente gekozen om het hek te behouden.</p> <p>De wens van de gemeente is de berm groen te houden en de bomen te handhaven. Mochten er bij de bewoners ideeën zijn ter verbetering van de groene invulling van de berm, dan horen wij die graag.</p>
2.	Hoi,wij willen graag dat de cruquiusweg groen blijft ook de middenberm dat wij bewoners niet naar parkeerplekken gaan kijken	De wens van de gemeente is de berm groen te houden en de bomen te handhaven. Mochten er bij de bewoners ideeën zijn ter verbetering van de groene invulling van de berm, dan horen wij die graag.
3.	Hierbij reageer ik graag op het schrijven van 26 januari j.l. en de plannen voor het aanpassen van de fietsverbinding waarnaar wordt verwezen. Het wordt mij niet duidelijk wat de voorgenomen veranderingen zijn ten opzichte van de huidige situatie. Zouden jullie die voor de inspraakavond willen toelichten? Voor nu wil ik alvast noemen, dat ik zelf eigenlijk alleen bezwaar zal maken als de voorgenomen plannen ten kosten blijken te gaan van de groenvoorzieningen. Wat ik als suggestie wil aandragen, is om de voorgenomen werkzaamheden te zien als een kans om het groen langs de Cruquiusweg te verbeteren. Vanaf het Wipperplein tot aan de Cloosterweg ligt een groenstrook die ontwikkeld zou kunnen worden tot een stukje natuur. Op dit moment wordt de strook gebruikt als uitlaatstrook, hondeneigenaren ruimen vaak de poep niet op, wat zorgt voor overlast voor de bewoners van de Drieherenlaan (even nummers). Als deze groenstrook ingevuld wordt met beplanting waar vogels en insecten van profiteren, zullen mensen daar automatisch ook van profiteren. Een mooi stukje groen nodigt veel meer uit om uitwerpselen op te ruimen. Misschien kan er een afvalbak voor hondenpoepzakjes geplaatst worden.	<p>De belangrijkste veranderingen zijn verwoord op de website en daar is ook het Voorlopig Ontwerp in te zien.</p> <p>De wens van de gemeente is de berm groen te houden en de bomen te handhaven. Mochten er bij de bewoners ideeën zijn ter verbetering van de groene invulling van de berm, dan horen wij die graag.</p>

<p>4.</p>	<p>Het is een goed streven om hier goede fietsverbinding te maken. De foto die erbij stuurt is van een gedeelte wat al grote deels een fietsverbinding is. Alleen in de ochtend en middag is er wat verkeer van brengende en halende kinderen en parkeerplaatsen voor de bewoners. Het eerste gedeelte, van af Wipperplein tot het begin Cruquiusweg is erg smal en zelfs 2 richting verkeer hoe gaat dat eruit zien ? Het derde gedeelte, vanaf Esso pomp hoe gaat dat eruit zien met het auto verkeer ook 2 richtingen en parkeren bewoners en dat geldt ook voor het laatste traject, wat u ook niet laat zien. Ook met verkeer, gelukkig wel 1 richting, en parkeren bewoners. Als we het hele plaatje van de fietsbeweging kunnen zien kunnen we beoordelen of er overal aan gedacht is. Een punt van aandacht is ook dat de fietsers via de pomp afsnijden en dat kan het verkeer van links slecht zien en dan ontstaan er opstoppingen en in het ergste geval een aanrijding. Ik hoop dat men het traject zelf gefiets hebben en de eventuele problemen zelf hebben kunne constateren. Ik hoop hier bijdragen heb kunnen geven aan uw inzet om het fietspad breder, veiliger en voor het overige verkeer goed wordt aangegeven wat eventueel veranderd is. Niet zoals bij de Drieherenlaan dat het 1 richting verkeer is geworden en dat er vergeten was om een bord neer te zetten dat het 1 richting verkeer is geworden. Ik hoop binnen kort het hele plaatje met toelichting te zien</p>	<p>Het eerste deel (het fietspad) zal verbreed worden tot (zoveel mogelijk) 3 meter. Dit gaat ten koste van het voetpad. Daarom wordt het voetpad op dezelfde hoogte gebracht als het fietspad, waardoor voetgangers gemakkelijk even naar het fietspad kunnen uitwijken als er sprake is van tegemoetkomende voetgangers.</p> <p>Het derde deel, tussen tankstation en Javalaan, wordt voor motorvoertuigen éénrichtingsverkeer. Fietsers en bromfietzers mogen wel in twee richtingen blijven rijden. Het voorlopig ontwerp is in te zien via de website.</p> <p>De inrit en de uitrit van het benzinstation passen we aan, zodat het niet meer logisch wordt om via het benzinstation te rijden. De parallelweg Cruquiusweg wordt de doorgaande weg en wordt daarmee ook aantrekkelijker.</p>
<p>5.</p>	<p>Bedankt voor uw antwoord en overzicht maar ik heb toch nog wat opmerkingen.</p> <p>1, fietspad Wipperplein - Cloosterweg. Deze wordt 3 meter breed. Ik begrijp dat daar naast nog voetpad wordt gerealiseerd hoe breed wordt die dan ? Als deze tussen de 50 cm en 75 cm wordt dan wordt het erg passen en meten voor dat gedeelte. We gaan het zien en beleven. Ik heb sterk het vermoeden dat het voetpad een gedeelte van het fietspad gaat innemen.</p> <p>2. Er wordt gesproken over Cloosterlaan i.p.v Cloosterweg.</p>	<p>Het fietspad zal verbreed worden tot (zoveel mogelijk) 3 meter. Dit gaat plaatselijk ten koste van het voetpad. Daarom wordt het voetpad op dezelfde hoogte gebracht als het fietspad, waardoor voetgangers gemakkelijk even naar het fietspad kunnen uitwijken als er sprake is van tegemoetkomende voetgangers.</p> <p>Dit is hersteld.</p>

	<p>3. Wat wordt de oplossing bij het pompstation. Fietsers rijden te pas en onpas regelmatig daardoor. Voor de mensen die staan te tanken is dat erg vervelend. bovendien de fietsers die richting Javalaan rijden zien de fietsers die richting Cloosterweg niet aankomen. Vooral de brommers en de snelle- en race fietsers zien ze niet aankomen. Ik vind dit zeker een punt van extra aandacht.</p>	<p>In de nieuwe situatie nodigt het minder uit langs het tankstation te fietsen, doordat de route via de weg aantrekkelijker wordt gemaakt en voorrangsweg wordt. Er wordt duidelijk aangegeven hoe de fietsroute loopt en de toegangsweg naar het tankstation wordt voorzien van inritblokken. Hierdoor zal het voor fietsers een stuk minder aantrekkelijk worden om deze doorsteek te gebruiken. Tevens wordt de weg hier ingericht als éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer.</p>
6.	<p>Wij wonen en wat er de vorige maand gebeurd is ter hoogte van het Wipperplein is zo diep tragisch en hartverscheurend dat ik (wij) zeker willen dat er iets gebeurd aan de veiligheid van fietsers! De dood van de 16 jarige is de druppel. Het Wipperplein is voor fietsers een uiterst zwakke en gevaarlijke plek!! Vooral van de drieherenlaan via oversteek Wipperplein naar Handrik de Keyserlaan. Hoeveel ongelukken moeten er nog gebeuren? Wij hopen op verandering en veiligheid voor fietsers!</p>	<p>De gemeente vindt verkeersveiligheid heel belangrijk en zet zich daarom ook voortdurend in op dit thema. Ook verkeersveiligheid bij oversteekvoorzieningen staat in Heemstede hoog op de agenda. In 2020 heeft de gemeente onderzoek gedaan naar oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). Aan de hand van dit onderzoek is een prioriteitenlijst opgesteld. Op basis van deze prioriteitenlijst heeft de gemeente de oversteek bij de Camplaan – Heemstedse Dreef verbeterd. Door het aanpakken van deze oversteekvoorziening is het aantrekkelijker geworden om deze oversteek te gebruiken in plaats van de oversteek bij de Drieherenlaan – Hendrik de Keyserlaan.</p> <p>Het ontmoedigen van gebruik van de oversteek bij de Drieherenlaan - Hendrik de Keyserlaan wordt ook versterkt door het plan voor de verbetering van de fietsverbinding Cruquiusweg. Deze fietsroute wordt ingericht als fietsstraat, waardoor de fietser centraal staat. De fietsers hebben op de fietsstraat de ruimte en ook het asphalt (streetprint) heeft een positief effect op het fietscomfort.</p>
7	<p>Naar aanleiding van de inspraak avond: nog een aantal suggesties / opmerkingen: - groen voorziening: wat ons betreft zoveel mogelijk de huidige groenvoorziening in stand houden op het traject van de Javalaan naar de Lelylaan (of iets vergelijkbaars). Dit ivm geluidswering / geluids-isolatie: om de overlast van de N201 te beperken. - de geplande oprit/afrit bij de bushalte is mijn inziens lastig om over te steken: fietsen kruisen het pad van de rollators.</p>	<p>De wens van de gemeente is de berm groen te houden en de bomen te handhaven. Mochten er bij de bewoners ideeën zijn ter verbetering van de groene invulling van de berm, dan horen wij die graag.</p> <p>De toegankelijkheid van de bushalte wordt in de nieuwe situatie flink verbeterd ten opzichte van de oude situatie. De hellingsbaan wordt vlakker, waardoor de bushalte beter bereikbaar is, specifiek voor mindervaliden en kindervagens. De gemeente is daarnaast van mening dat de ventweg Cruquiusweg goed oversteekbaar is. Door de inrichting (fietsstraat) is het gemotoriseerd verkeer te gast, waardoor</p>

		het voor langzaam verkeer gemakkelijker wordt om over te steken.
8.	<p>Met deze brief wil ik graag reageren op uw verzoek mee te denken over de voorgenomen aanpassingen inzake de fietsverbinding ten zuiden van de Cruquiusweg. Allereerst een compliment voor uw inzet voor de (fiets)verkeersveiligheid in de gemeente Heemstede. Ik kan mij zeker in het voorgesteld plan vinden. Ik heb echter voor twee locaties in het betreffende traject een mening en wil daar graag een advies aan koppelen. Cloosterweg / Cruquiusweg Ik ben al jaren woonachtig op de Drieherenlaan en heb als buurtbewoner en als verkeersdeelnemer ervaring met deze kruising. In het verleden hebben op deze kruising veel (bijna)ongevallen plaats gevonden. Naar mijn mening zijn deze te herleiden naar het feit dat verkeer komende uit zuidelijke richting over de Cloosterweg geen zicht hebben op (brom)fietsverkeer komende uit westelijke richting over het fietspad van de Cruquiusweg. Deze kruising heeft met name tijdens de periode dat kinderen worden gebracht of gehaald van het scholencomplex "Molenwerf". Omdat (sport)verenigingen ook gebruik maken van de sportzaal vinden deze bewegingen ook in de avonden en in het weekeinde plaats. Vanuit de buurt is, ongeveer 2 jaar geleden, na een ernstige aanrijding op deze kruising om verkeersmaatregelen gevraagd. Toendertijd werd door de verkeersdeskundige aangegeven dat de gemeente Heemstede op korte termijn met een verbeterplan zou komen en dat deze kruising in die verbetering meegenomen zou worden. Het plan lezende mis ik echter een deelplan betreffende de kruising Cloosterweg / Cruquiusweg. Met deze reactie wil u vragen daar toch uw gedachte over te laten gaan. Als u het mij toestaat wil ik u onderstaande suggestie meegeven. Door het voetpad aan de westelijk zijde te laten in een dwangdruppel (hoop dat dit woord bestaat) worden automobilisten fysiek gedwongen scherper in te sturen en daarmee meer zicht te krijgen op de verkeersdeelnemers die uit westelijke richting over het fietspad komen. Door het kruisingsvlak te verhogen worden automobilisten gedwongen voorrang te geven aan het</p>	<p>In de oude situatie zijn alle weggebruikers gelijk aan elkaar en is de voorrang niet geregeld. Dit betekent dat ter plekke de standaard voorrangsregel geldt. Verkeer vanaf het fietspad, dient in de huidige situatie dan ook aan verkeer van rechts voorrang te verlenen. Met het nieuwe ontwerp veranderd de situatie. De kruising Cloosterweg/Cruquiusweg wordt ingericht als voorrangskruising, waarbij het fietsverkeer voorrang geniet. Door de drempel wordt het verkeer vanuit de Cloosterweg afgeremd. Ook worden er haaiantanden en een verkeersbord geplaatst die aangeven dat de fietsstraat voorrang heeft. Automobilisten worden zo gedwongen beter op te letten op fietsverkeer van links. Een verdere versmalling van de Cloosterweg is niet mogelijk omdat ook vrachtauto's de bocht moeten kunnen nemen</p>

	<p>verkeer op de fietsverbinding. Ook wordt daarmee de snelheid verder uit het verkeer gehaald. In- / uitrit Benzinestation De door u voorgestelde aanpassingen met betrekking tot de inrichting van de wegsituatie rondom het benzinestation zie ik als een welkome verbetering. Op basis van de foto, geplaatst in de het eindrapport, heb ik de vraag of het verkeersgedrag van de fietsers in deze ook beïnvloed gaat worden. Wat bedoel ik daarmee? Als automobilist komende uit oostelijke richting over de parallelweg van de Cruquiusweg is geen tot slecht zicht op de uitrit van het benzinestation. (Brom)fietsers, komende uit westelijke richting maken veelvuldig gebruik van dit traject om de kruising af te kunnen snijden. Daarbij houden zij ook veel vaart. Dat levert regelmatig gevaarlijke situaties op. Bij deze wil ik u de volgende suggestie doen Door de inrit /uitrit van het benzinestation ronder te maken worden (brom)fietsers verleid om de nieuwe verlegde ventweg te volgen en geen gebruik te maken van de in- en uitrit. Daarmee gaat de snelheid van deze verkeersgebruiker naar beneden en hebben (Brom)fietsers en automobilisten een beter zicht op elkaar en is daarmee de verkeersveiligheid gediend.</p>	<p>De weg wordt hier ingericht als éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer. Door de aanpassingen wordt het voor fietsers aantrekkelijker de rijweg te volgen. Het aanpassen van de vormgeving van in- en uitrit van het benzinestation is een goed plan. In het concept-DO is dit meegenomen. In de nieuwe situatie is de bochtstraal aangepast en ook wordt de toegangsweg naar het tankstation voorzien van inritblokken. Hierdoor zal het voor fietsers een stuk minder aantrekkelijk worden om deze doorsteek te gebruiken.</p>
9.	<p>Via deze weg willen wij, de eigenaren vante Heemstede onze zienswijze indienen met betrekking tot de geplande aanpassingen ten behoeve van de fietsverbinding Cruquiusweg.</p> <p>Op zich hebben wij als belanghebbenden niks tegen het verbeteren van de fietsverbinding tussen Hoofddorp en Haarlem. Waar we wel op tegen zijn is het creëren van éénrichtingsverkeer. Zowel wij als andere stakeholders hebben dit bij de diverse inspraakavonden aangegeven. Wij zijn bij alle mogelijk bijeenkomsten geweest om onze onvrede en onderbouwing te delen. Tot onze teleurstelling werd hier niks mee gedaan.</p> <p>Wij zijn tegen het éénrichtingsverkeer omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het ons bedrijventerrein moeilijker bereikbaar maakt. Vrachtverkeer zal worden gedwongen de hele woonwijk door te rijden om bij het terrein aan te komen, hetgeen overlast met zich mee zal brengen. 	<p>Eénrichtingsverkeer in het deel tussen benzinestation en Javalaan heeft een aantal voordelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het sluipverkeer via de wijk wordt ontmoedigd. - Verbetering van de verkeersveiligheid rond het benzinestation. - In fietsstraten is de fietser de hoofdgebruiker en worden hinderlijke/gevaarlijke ontmoetingen met autoverkeer zoveel mogelijk vermeden. De ventweg Cruquiusweg heeft een relatief smal wegprofiel. Om conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer te voorkomen, is gekozen om eenrichtingsverkeer in te stellen. Deze maatregel vergroot de verkeersveiligheid in de fietsstraat. - Ondanks de geplande nieuwe onderdoorgang bij de Cruquiusbrug zal het merendeel van de fietsers de parallelweg zuidzijde blijven gebruiken en is verbetering van de verkeersveiligheid nodig.

	<ul style="list-style-type: none"> - Ook voor huurders verslechtert de bereikbaarheid, dit zal eventueel voor huuropzeggingen zorgen en zeker de verhuurbaarheid verslechteren. - Zelfs de vertegenwoordigers van de fietsersbond (aanwezig bij diverse inspraakavonden) geven aan dat fietsers vanuit Hoofddorp na de aanpassingen van de Cruquiusbrug, daar de Cruquiusweg zullen oversteken, om vervolgens via de parallelweg (oostzijde) aan de overzijde richting Haarlem te fietsen. Deze zijde is aantrekkelijker dan de westzijde omdat hier minder oponthoud is door onder andere meerdere verkeerslichten. <p>Samenvattend: Voor zowel ons, als onze huurders, als de omwonenden zal éénrichtingsverkeer veel onnodige overlast veroorzaken. Wij zijn hier dus tegen en verzoeken vriendelijk maar dringend hier van af te zien.</p>	
10.	<p>Na het plan bekeken te hebben valt mij op dat er met de belangrijkste thema's die er vandaag de dag spelen zoals duurzaamheid, opwarming van de aarde en regenwater afvloeiing, totaal geen rekening mee wordt gehouden. Het plan voorziet alleen dat de fietser zich zo comfortabel mogelijk kan verplaatsen, maar dit kan en mag niet het enige uitgangspunt zijn daar de genoemde thema's in de vorige zin in mijn ogen toch veel belangrijker zijn. Op dit moment wordt voor de fietser (als bewoner van de Cruquiusweg fiets ik hier zelf bijna dagelijks) het ongemak veroorzaakt door wat verzakkingen (achterstallig onderhoud) in het straatwerk en door de aanwezige vrij steile verkeersdrempels. Uitvoering van onderhoud aan bestaande bestrating zou het meeste ongemak weg kunnen nemen. Volgende punten zijn een reden om niet voor asfalt te kiezen - Asfalt levert een hogere bijdrage aan hittestress/warmtestraling dan een ander bestratingmateriaal, en heeft dus ook een grotere bijdrage aan de opwarming van de aarde . Dit neemt bij veroudering alleen maar toe. (ipv meer asfalt zou er in Heemstede een beleid moeten komen om asfalt waar mogelijk te vervangen door ander bestrating materiaal, zie ook bijlage Rozendaal)</p>	<p>De gemeente kiest hier bewust voor het verbeteren van de fietsveiligheid en aantrekkelijkheid van fietsen door het aanleggen van een fietsstraat. Deze hebben (zie aanbevelingen Fietsersbond) een voorgeschreven indeling en bestratingstype: rood asfalt in verband met comfort en vlakheid en in verband met de herkenbaarheid. In fietsstraten is de fietser de hoofdgebruiker. Vanwege het hogere comfort voor fietsers wordt de keuze gemaakt voor het toepassen van asfalt. Asfalt draagt bij aan de keuze voor de fiets als vervoermiddel. Daarnaast speelt veiligheid een rol. De kans op gladheid is bij asfalt kleiner dan bij elementenverharding en bovendien is de kans op een enkelvoudig ongeval kleiner bij een vlak wegdek. In verband met het zoveel mogelijk voorkomen van hittestress wordt er gekozen voor klinkerbestrating langs het asfalt en in de parkeervakken (nu voorzien van betontegels). Bij de uitwerking van dit plan worden andere aspecten nader bekeken, zoals een goede afvloeiing van het hemelwater en bij toepassing van nieuwe betonmaterialen (trottoirbanden) wordt er geëist dat hierin deels oud beton in wordt verwerkt. Ook in het asfalt wordt hergebruik van oud asfalt verlangd. Daarnaast kunnen de bewoners zelf ook veel doen, door te kiezen voor zoveel mogelijk beplanting in de voortuin.</p>

	<p>- Meer regenwater gaat rechtstreeks naar het riool wat daar een probleem kan opleveren , maar bovenal komt het niet meer ten goede (grondwater, afkoeling) van de bodem. - Duurzaamheid, klinkers zijn duurzamer als asfalt. Asfalt gaat max 15 jaar , klinkers vele malen langer. Een goed voorbeeld zijn de fietspaden op de Javalaan waar het asfalt na een aantal jaren er zeer versleten bij ligt. - Luchtdoorlatendheid, het asfalt laat geen lucht door naar de ondergrond waardoor het leefklimaat van de aanwezige en eventueel nieuw te planten bomen en ander groen niet bevordert wordt. - Veiligheid : asfalt verhoogd de gemiddelde snelheid van alle weggebruikers, en niet alleen van auto's. - meer punten zie bijgevoegd stuk Rozendaal. Situatie Cloosterweg/ Molenwerfslaan : om een fietser te gaan verleiden via de Camplaan te gaan rijden is mijns inziens een kansloze missie. mensen zullen altijd de kortste route blijven nemen . De kosten van deze operatie kunnen beter bespaard blijven. Ik hoop met bovenstaande een bijdrage te hebben geleverd aan een verstandige keuze door de gemeente ivm het gekozen materiaal voor de bestrating, waarbij het klimaat voorop moet staan bij deze keuze. Ook de gemeente heeft hier immers een taak en kan een goed voorbeeld zijn voor de burgers.</p>	<p>In het huidige project worden geen voorstellen tot ingreep in het rioleringsstelsel voorgesteld, omdat de riolering nu niet vervangen wordt.</p>
11.	<p>Eerdere zienswijze – Ongelukkige locatiekeuze fietsstraat Eerder (14 juni 2020) heeft ... al een zienswijze ingediend op het Verbeterproject Fietsroute. De standpunten van in die zienswijze is ons inziens onverminderd relevant. De kern van ons betoog draaide om de ongelukkige locatiekeuze voor een fietsstraat. Op de gemeentelijke fietsknelpunten-kaart zijn eerder slechts drie meldingen gedaan over dit traject; een hobbelige weg, het oversteken van de Cruquiusweg bij de school en de breedte van het verkeerseiland Javalaan. Het is opmerkelijk dat de kruising Cloosterweg-Fietspad Cruquiusweg niet eens wordt vermeld, hier zijn in 2017 en 2019 immers aanrijdingen geweest met fiets/brommer. Asfalteren draagt bij aan onveiligheid is, net als de bewoners van de Cruquiusweg 138 t/m 184, tegen het asfalteren van de voorgenomen route. Naast het feit dat het</p>	<p>De gemeente kiest hier voor de verbetering van de verkeersveiligheid in combinatie met het verhogen van de aantrekkelijkheid om te fietsen door over de hele lengte van de parallelweg deze in te richten als fietsstraat. Het toepassen van asfalt is standaard in fietsstraten. Asfalt</p>

	<p>Programma van Eisen expliciet het gebruik van straatklinkers voorschrijft in deze 30 km/u zone, stelt dat de route ondanks de voorgenomen street-print door het asfalteren in een racebaan wordt en de verkeersveiligheid ernstig verslechterd. In de uitgangspunten van het verbeterproject ontbreekt het Programma van Eisen voor de inrichting van de openbare ruimte. In een 30 km/u zone (de ventweg) liggen altijd klinkers, terwijl er al in het collegebesluit over de fietsroute (februari 2018) uitgegaan is van asphalt.</p> <p>Fietscomfort Ons standpunt in deze is dat het fietscomfort nu niet zozeer beperkt wordt door het gekozen materiaal, maar vooral door het gebrek aan onderhoud door de gemeente. Klinkers zijn verzakt en gekanteld. Onderhoud kan dat voorkomen. Op een herstelde, strak gelegde klinkerweg kan een prima fietscomfort bereikt worden, denk bijvoorbeeld aan het comfort op de Binnenweg. Hier is geen asfalteren voor nodig.</p> <p>Verkeersveiligheid in een 30 km/u zone</p> <p>Juist binnen een 30 km/u zone wordt de veiligheid voor fietsers en auto's vergroot omdat het snelheidsverschil tussen langzaam en snel verkeer afneemt. De kans op ernstige ongelukken is minimaal door de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer. De fietsstraat zoals door XTNT geadviseerd is binnen een 30 km/u zone dus niet nodig voor de veiligheid. Het wordt juist onveilig omdat in het rapport van de fietsstraat een voorrangsweg wordt gemaakt. Dat kan alleen met verkeersborden. In een 30 km/u zone heb je echter helemaal geen verkeerstekens of verkeersborden. Alle bestuurders van rechts hebben voorrang. Borden maken de situatie verwarrend en dus onveilig. Omdat de zuidelijke ventweg erg smal is, zullen fietsers bij tegemoetkomende auto's en bestelbusjes de kant in moeten op de rabatstroken. Deze stroken met klinkers zullen na verloop van tijd ongelijk gaan liggen met het asphalt, wat gegarandeerd tot gevaarlijke situaties zal leiden.. Conclusie is überhaupt tegen het creëren van een fietsstraat op deze locatie (zie eerdere zienswijze voor geboden alternatief), maar als de fietsstraat er dan moet komen op deze plek dan heeft vooral bezwaar tegen het gebruik van asphalt. Naar de mening van</p>	<p>heeft een positief effect op het fietscomfort en door de herkenbaarheid als fietsstraat ("auto te gast") ook op de verkeersveiligheid. Ook de keuze voor voorrang voor de fietsers op de fietsstraat werkt hieraan mee.</p> <p>Door toepassing van street-print oogt het als klinkerweg en is de verwachting dat het snelheid van het autoverkeer niet zal toenemen. Op de aansluitingen van zijwegen komen plateaus, die samen met de drempels de snelheid van het autoverkeer afremmen en reguleren.</p>
--	--	---

	<p>.... zorgt het gebruik van asfalt verhoogt het niet het fietscomfort en (belangrijker) zorgt het voor een verkeersonveilige situatie, onder andere gelet op de breedte van de beschikbare weg en de te plaatsen verkeersborden en verkeerstekens. Nb. Tijdens de eerdere participatiesessies heeft herhaaldelijk gemeld dat de gepresenteerde kaarten incompleet zijn en fouten bevatten. Appendix A omvat een overzicht hiervan voor het deel Javalaan – Ir. Lelylaan, Hierbij heeft de volgende fouten en gebreken in het deel van de Javalaan naar Ir. Lelylaan en het deel van Wipperplein naar Javalaan. Appendix A - Onvolledigheden / fouten in kaartmateriaal • Op de hoek Javalaan – ventweg Cruquiusweg, bij nr. 138 komen 5 verkeersborden te hangen. Dat wordt niet duidelijk, teveel informatie in één keer. Kan ook niet aan één paal. • Het peil van de weg, verkeersplateaus en trottoirs ontbreekt en moet op tekening komen. Ook het huidige peil van de trottoirs moet vermeld worden, zodat bewoners kunnen controleren of hun stoep op de gelijke hoogte blijft. Dit om te voorkomen dat de gemeente weer bewoners een oor aan naait zoals in de Ir. Lelylaan. • Op de ventweg Cruquiusweg, net voor de kruising met de Floresstraat ontbreekt een verkeersbord om automobilisten te attenderen dat ze voorrang hebben. • In de Floresstraat moet bij de kruising een verkeersbord komen om aan te geven dat je voorrang moet verlenen. Alleen haaiantanden zijn niet genoeg. • De tekening van de kruising ventweg Cruquiusweg en de Ir. Lelylaan is onjuist. De provincie-NH gaat het fietspad naar de Cruquiusbrug verbreden. De tekeningen daarvan zijn allang bekend. Het fietspad wordt zo breed dat het een rijbaan lijkt. Mensen die daar niet bekend zijn rijden mogelijk met hun auto daar rechtdoor, wat gevaar oplevert. • Omdat het verbrede fietspad op een rijbaan lijkt, komt er sluipverkeer naar de N201. Het gaat gebeuren dat er auto's een stukje over het fietspad rijden en dan door de berm de N201 op rijden, die is straks immers 50 km/u. Wordt dit afgewacht of worden er maatregelen genomen? • heeft er voor gezorgd dat er een biggenvanger is geplaatst bij het begin van het fietspad. Deze biggenvanger moet gehandhaafd blijven, maar op een</p>	<p>De gepresenteerde tekening is een 'voorlopig ontwerp' en zal nog worden uitgewerkt tot gedetailleerd ontwerp met peilen en exacte details en afmetingen. Er is daarbij aandacht voor afschot, wateroverlast en woningaansluitingen</p> <p>De tekening met verkeersborden en verkeerstekens moet nog gemaakt worden. De nu op de tekening geplaatste borden en tekens geven slechts informatie over de inrichtingsprincipes. De genoemde omissies zijn in het plan aangepast</p>
--	--	--

	<p>iets andere plek vanwege de verbreding van het fietspad. • Aan het eind van de Ir. Lelylaan moet bij de kruising een verkeersbord komen om aan te geven dat je voorrang moet verlenen. Alleen haaiantanden zijn niet genoeg. • Het verkeerseiland op de kruising voldoet niet aan de CROW richtlijnen. Het plateau bij het fietspad is te kort, waardoor het op een uitrit lijkt. De drempel moet minimaal 8 meter van de straathoek verwijderd zijn. Onduidelijkheid creëert gevaar. • Op het Wipperplein de opstelruimte bij de verkeerslichten oversteek noordzijde vergroten. Bij veel afslaande fietsers/snorfietsen richting Haarlem stagneert het fietspad. • Aan het eind van de Cloosterweg moet bij de kruising een verkeersbord komen om aan te geven dat je voorrang moet verlenen. Alleen haaiantanden zijn niet genoeg. • Het bord 'auto's te gast' moet niet aan het einde van de Cloosterweg staan, maar net om de hoek op de ventweg Cruquiusweg. • Bij het tankstation ontbreekt het bord 'Fietsstraat' voor (snor)fietsers die uit de Indische buurt komen en de fietsstraat naar het Wipperplein nemen. • De gehandicaptenparkeerplaats bij Cruquiusweg 130 is al 11 maanden vervallen ! • Bij de verkeerslichten kruising Javalaan staat een bord 'verplichte rijrichting' rechtdoor + rechtsaf. Dat is fout, moet alleen rechtsaf zijn. Bij Cruquiusweg 136 staat een bord parkeerverbod. Dat is niet meer van toepassing vanwege het ingestelde eenrichtingsverkeer. • Fietsers die vanaf ventweg Cruquiusweg noord oversteken en de fietsstraat naar het centrum nemen worden niet geattendeerd dat ze op een fietsstraat rijden. Moeten fietsers hierop geattendeerd worden met een bord? Anders weten ze niet dat ze bij een kruising voorrang hebben. Onduidelijkheid geeft gevaar.</p>	<p>Bij de aansluiting op de Ir Lelylaan zal in het te verbreden fietspad van de provincie een geleider komen, om doorrijden door automobilisten te voorkomen.</p>
12.	<p>Naar aanleiding van de inspraakbijeenkomst over de fietsverbinding Cruquiusweg op 7 februari 2022 maak ik graag van de gelegenheid gebruik om nogmaals mijn zorgen te uitten over de krappe inpassing van de gewenste nieuwe opgang naar de bushalte aan de Cruquiusweg, ter hoogte van huisnummer 152. De situatie zoals die op het voorlopig ontwerp wordt geschetst, is onjuist. Zoals ik heb aangegeven</p>	

	<p>in mijn mail van 4 februari, staat de boom bij de bushalte verkeerd in de tekening waardoor er minder ruimte is voor de oprit dan de tekening doet geloven.</p> <p>Het lijkt mij niet wenselijk dat ofwel de boom verdwijnt, ofwel het wortelsysteem wordt aangetast, met alle mogelijke gevolgen.</p> <p>Ik verzoek jullie nadrukkelijk om nogmaals te kijken naar de aangedragen optie om deze bushalte ca. 190 meter verderop aan te leggen ter hoogte van de slottuin:</p> <ul style="list-style-type: none">- op deze plek is er minder niveauverschil met de N201, waardoor de toegankelijkheid aanzienlijk verbeterd kan worden- in tegenstelling tot de huidige plek van de halte zou de nieuwe plek voldoende ruimte hebben voor fietsenstallingen, hetgeen nu een knelpunt is- de nieuwe halte zou komen te liggen bij het begin van de vrije busbaan, waardoor de bus niet hoeft in te voegen, wat de doorstroming van het verkeer ten goede komt <p>Deze voordelen lijken mij ruimschoots op te wegen tegen het nadeel van 190 meter extra afstand tussen deze halte en die aan de overzijde. De gewenste maximale afstand van 800 meter tussen de haltes Wipperplein en Cruquiusweg wordt met deze oplossing gerespecteerd. Bovendien zou de groenstrook tussen de woonhuizen en de drukke N201 intact kunnen blijven / gesloten kunnen worden, wat voor ons als aanwonenden zwaar weegt.</p>	<p>De oplossing van de hellingbaan dient bij de technische uitwerking nader te worden gezien, e.e.a. in relatie tot de boom. Mocht dit aanleiding geven tot aanpassing, dan wordt dit opnieuw met aanwonenden opgenomen.</p> <p>Het over deze afstand verschuiven van de halte is geen optie. Een halte en een contrahalte dienen zo dicht mogelijk bij elkaar te liggen. Dit vooral voor de reizigers die met de fiets naar de halte komen en bij terugkomst naar de contrahalte moeten lopen. Het is onaanvaardbaar deze loopafstand met bijna 200 meter te verlengen.</p> <p>Op de huidige plek kan het aantal fietsparkeervoorzieningen uitgebreid worden. Dat is in het plan opgenomen.</p>
--	---	--