

<u>Inspraakreacties Van den Eijndekade</u>		
Versie: 5	15 maart 2022	
Naam inspreker:	Reactie:	Antwoord gemeente Heemstede:
1.	<p>Onder dankzegging van uw informatiebrief m.b.t. herinrichting van een deel van de Van den Eijndekade reageer ik graag als volgt: Het is mij een raadsel dat het gedeelte van de Van den Eijndekade tussen de Zwaaibrug en het kruispunt Nijverheidsweg niet wordt 'meegenomen' in de herbestrating. De totaal verzakte bestrating van dit deel van de Van den Eijndekade is voor de combinatie van fiets- en autoverkeer gevaarlijk slecht met extreme putten en hobbels. Alleen een fatsoenlijker wegdek (kan waarschijnlijk zonder extra fundering) zou al een enorme verbetering opleveren. Het huidige weggedeelte past eerder in een ontwikkelingsland en zou groot contrast vormen met het thans beoogde herbestratingstraject. En over ernstig lawaaioverlast gesproken van zware voertuigen, zoals bijvoorbeeld autoambulances, het gedeelte Nijverheidsweg, dat de verbinding vormt tussen Watertoren en de parallelle Cruquiusweg en dus een omvangrijk industriegebied, levert ons (bewoners/eigenaars van het appartementengebouw dat uitzicht heeft op genoemd weggedeelte) dezelfde overlast op als voor de bewoners van de Van den Eijndekade, die nu een herbestrating in het vooruitzicht hebben. Het lijkt mij dat voor ons de tijd gekomen zou kunnen zijn om ook richting de gemeente tot actie voeren over te gaan. Ik hoop dat u de relevantie van mijn input kunt onderschrijven en omzetten in actie en oplossingen. Daarvoor ben ik u bij voorbaat zeer erkentelijk.</p>	<p>Het deel bij de haven kent meer problemen van geluidhinder, zowel in de (overkragende) appartementen als in de haven. Voor het deel tussen Zwaaihavenbrug en Nijverheidsweg is er nu geen noodzaak tot aanpassing van de inrichting. Mocht er sprake zijn van slechte verharding, dan wordt dit in het onderhoudsprogramma opgepakt.</p>
2.	<p>U presenteert een mooi plan voor de v.d. Eijndekade echter, toen wij in 2012 in Waterhof gingen wonen heb ik de gemeente al verzocht om een papier-/glascontainer naast de restafval en gft container te plaatsen. Het antwoord toen was: " Dat komt bij de herinrichting van de Haven". Helaas heb ik de mail niet meer, computer crash! Er wonen in Waterhof en Waterpark behoorlijk veel oudere mensen. De dichtstbijzijnde papier-/glascontainers staan bij de Deka markt op de Binnenweg, een behoorlijk</p>	<p>Recent zijn in de Havenstraat twee ondergrondse containers toegevoegd. Een voor papier en een voor PBD (plastic, blik en drinkpakken). Voorzieningen voor glas worden bij voorkeur niet geplaatst dicht op bebouwing i.v.m. overlast voor bewoners.</p>

	<p>sleeppartij als je geen auto hebt. Ik verzoek u in overweging te nemen alsnog deze twee containers op de v.d. Eijndekade te plaatsen.</p> <p>Erg blij zijn wij met de laadpaal thv Waterhof. De VvE van Waterhof had zich al in het hoofd gehaald om 6 laadpalen te plaatsen in de ondergrondse, gedeeltelijk open, garage. Daar is een hoop gesteggel over. Bewoners zijn bang voor een grote brand. Dat plan kunnen ze nu terzijde schuiven omdat er op het trottoir gelegenheid komt, dank daarvoor. Succes met de herinrichting.</p>	<p>In verband met bezwaren van direct aanwonenden vervalt de laadvoorziening.</p>
<p>3.</p>	<p>Een prima plan, echter 2 opmerkingen onzerzijds: - De kruising van de Eijndekade - Industrieweg zou in onze ogen een voorrangskruising moeten worden. Nu is het zeer onoverzichtelijk door de vele geparkeerde auto's op de hoek.</p> <p>- uw plan om de rijbaan te versmallen naar 5,8 meter brengt de vele fietsers in gevaar omdat er geen rekening met hen gehouden is. Heel veel scholieren en sportveldbezoekers maken gebruik van deze weg.</p>	<p>Zowel de Van den Eijndekade als de Industrieweg is gecategoriseerd als erftoegangsweg. Op erftoegangswegen staat de verblijfsfunctie centraal. In Nederland geldt standaard in verblijfsgebieden een ongeregelde voorrang. Afwijken daarvan kan alleen op basis van enkele uitzonderingsregels (HOV, hoofdfietsroute, etc). De Van den Eijndekade en Industrieweg voldoen daar niet aan. Onnodig afwijken van de standaard kan juist tot verkeersonveiligheid leiden. Afwijkingen leiden eerder tot verwarring / onduidelijkheid. Bovendien remt verkeer op een voorrangsweg niet af bij kruisingen en is 'voorrang' een aspect dat juist leidt tot hogere snelheden. Dat voorrangskruisingen een kenmerk zijn van 50 km/u wegen, draagt daar ook aan bij. Los van het feit dat men geen voorrang hoeft te verlenen (dus op snelheid kruisingen passeert), kunnen weggebruikers ook denken dat ze zich op een 50-weg bevinden en nog harder gaan rijden. Om de bovengenoemde redenen is een ongeregelde voorrang op deze locatie veiliger. De gemeente gaat de situatie niet aanpassen.</p> <p>Een breedte van 5,8 meter is standaard bij tweerichtingsverkeer met auto's en fietsers voor een weg waar een maximale snelheid van 30 km/uur geldt.</p>

4.	<p>Wat een goed en mooi voorstel om de van den Eijndekade aan te passen, de voorstellen hebben onze volledige instemming. Dit verhoogt absoluut de veiligheid. Handhaving van de 30 km èn met zeer grote regelmaat de verrijdbare “smiley”zuil plaatsen kan nog een extra prikkel tot langzaam rijden geven. Wij zien uit naar realisatie van dit plan in het komend jaar.</p>	<p>Handhaving op de snelheid van 30 km/uur is alleen mogelijk als de inrichting op passend is bij die snelheid. Bij het huidige voorstel is dat zo. Waarschijnlijk is dan echter handhaving niet meer nodig.</p>
5.	<p>Allereerst wil ik mijn complimenten geven voor de nadere uitwerking van deze herinrichting van de Van den Eindekade en de gelegenheid om als direct omwonenden onze reactie te mogen inbrengen. Op het Voorlopig ontwerp (VO) heb ik (kort samengevat) een 7-tal suggesties:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Extra accentuering voor 30 km zone door plaatsing van meerdere zgn. 30 km portalen. 2. Verbetering van de onveilige fietskruising Heemsteedse Dreef hoek Van den Eijndekade. 3. Brandrisico met E-motion laadpaal onder de bovenliggende Waterhof woningen. 4. Strook met Kortparkeerplaatsen centraal tussen entree Waterhof 1 t/m 35 en Waterhof 36 t/m 63. 5. Structurele aanpak van brugdek hemelwaterafvoer aan de westzijde van de Zwaaihavenbrug. 6. Geen plasvorming bij hevige e/o langdurige regenval op meerdere plaatsen. 7. Herstel van de bestrating van de Waterhof garage inrit in de voetgangersbestrating. <p>Op bijlage 1 treft u een nadere uitwerking/ toelichting op deze 7 verbeteringsuggesties aan welke op de bijgaande VO A4 plattegrond met de zelfde referenties zijn aangemerkt. Ik vertrouw erop, dat ik met deze suggesties een constructieve inbreng voor het DO verzorg en ben beschikbaar om dit nader toe te lichten.</p> <p>Nadere toelichting verkeerstechnisch:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het VO voorziet in een “30 km portaal” op de hoek met de Heemsteedse Dreef, waarmee de zgn. 30 km Zone duidelijk wordt aangegeven. Behalve simpele 30 km Zone verkeersborden elders is dit het enige “30 km portaal” in het relatief grote 30 km Zone gebied. Vanwege deze omvang en ondanks een zone 	<ol style="list-style-type: none"> 1. De Van den Eijndekade wordt ingericht volgens de richtlijnen voor een 30-weg. De inrichting van de weg maakt hiermee voldoende duidelijk welk gedrag gewenst is. Op de weg rijdt bovendien voornamelijk bestemmingsverkeer. Dit verkeer is bekend met de verkeerssituatie. Extra accentuering heeft op bestemmingsverkeer geen effect. Dit kan juist leiden tot schijnveiligheid: men vertrouwt dan ten onrechte op ‘het effect van de markeringen en bebording. De gemeente vindt het daarom niet noodzakelijk om extra borden te plaatsen. 2. De doorsteek tussen de twee geleiders is mede noodzakelijk voor het fietsverkeer vanuit de parallelweg (bij de Haven) dat richting het centrum gaat. Afsluiting is geen optie. 3. De laadvoorziening vervalt. 4. Is overgenomen. 5, 6 en 7. Zijn punten van aandacht bij uitwerking van het plan.

herhaalbord bij de Nijverheidsweg is de praktijk dat weggebruikers zich binnen dit gebied onvoldoende bewust zijn van de 30 km Zone en daardoor geen rekening houden met deze maximum snelheidsgrens van 30 km. Daarom de dringende oproep om ook aan de oostzijde van de Zwaaihavenbrug een (extra) "30 km portaal te plaatsen om daarmee de 30 km Zone extra te accentueren.

2. Na de plaatsing van de Voetgangers Oversteek Plaats Verkeerslichten (VOP) Van den Eindekade hoek Heemsteedse Dreef is de huidige praktijk, dat zowel fietsers als scooters zeer frequent het rode VOP verkeerslicht negeren door de VOP aan de oostzijde via de rechter fietsstrook te passeren welke is bedoeld voor links overstekend naar de Postlaan. Daardoor ontstaan op deze fietskruising regelmatig onveilige situaties met van links overstekende fietsers en auto's maar ook fietsers die vanaf de Van den Eijndekade naar de Dreef VOP rijden. Niet te spreken van voetgangers die denken veilig te kunnen oversteken en op die bewuste strook dan bijna ondersteboven worden gereden. E.e.a. kan worden voorkomen door de beide klinkereilanden met elkaar te verbinden en ook de trottoirband/ kantopsluiting aan beide zijden zodanig te verhogen dat het voor fietsers/ scooters niet meer aantrekkelijk is om de VOP op deze manier te omzeilen.

Toelichting overige onderwerpen:

3. In het VO is geen rekening gehouden met het overstek van de aangrenzende Waterhof gebouwen. Dat betekent dat de E-motion laadpaal direct onder de Waterhof woningen komt.

Vanwege het brandrisico bij opladen van E- auto's naar de bovenliggende Waterhof woningen is dit een volstrekt ongeschikte plaats. In de bijlage heb ik de Waterhof overstekken aangevuld. Voorstel: plaats de E- Motion laadvoorziening óf aan de Industrierweg en/ óf in de parkeerstrook aan de Havenstraat.

4. De nieuwe kortparkeerplaatsen zijn waarschijnlijk voor pakketdiensten voor alle Waterhof appartementen 1 t/m 35 en 36 t/m 63 bedoeld. Voorstel: schuif deze kortparkeerplaats op naar het midden tussen het entree voor Waterhof 1 t/m 35 en de oprit naar Waterhof 36 t/m 63.

5. Hemelwaterafvoer Zwaaihavenbrug - Zaak nummer 282440 (juli 2018): De afwatering van hemelwater van het brugdek van

	<p>de Zwaaihavenbrug veroorzaakte regelmatig verzakking van de naastgelegen voetgangersbestrating alsook wateroverlast aan/in het gebouw. Onder zaaknummer 282440 is op 24 juli 2018 ter plaatse de situatie met de gemeente beoordeeld, waarna een (provisorische) afdichting in de westelijke afvoergoot van het brugdek is aangebracht. Omdat het brugdek nu wordt voorzien van extra scheidingsbanden is het dringende verzoek, dat de brugdek waterafvoer WEST structureel wordt aangepast, zodat dergelijke verzakkingen en wateroverlast in de toekomst niet meer door waterafvoer van het brugdek (foto) kunnen optreden.</p> <p>6. Bij hevige regenval ontstaan op meerdere plaatsen in de huidige bestratingsgoten grote plassen, doordat deze gootdelen niet naar een regenkolk afvoeren. Dit is deels ontstaan na de nieuwe bestrating op de kop van de haven. Gaarne aandacht voor de kolkenpositie. Op bijgaande tekeningen heb ik twee serieuze regenwaterplekken omcirkeld.</p> <p>7. De bestrating van de Waterhof garage inrit in de (grijze tegel) voetgangersbestrating is verzakt. Verzoek: de ophoging van deze bestrating met de uit te voeren bestratingswerkzaamheden meenemen.</p>	
6.	<p>Langs deze weg wil ik graag reageren op het VO (Voorlopig Ontwerp kenmerk 941988 d.d. 1-12-2021 herinrichting Van den Eijndekade).</p> <p>Allereerst wil ik aangeven dat het plan er in grote lijnen goed uitziet en dat de herinrichting in zijn algemeenheid een goede verbetering is ten opzichte van de oude situatie op de Van den Eijndekade. Wat betreft een aantal goede suggesties sluit ik graag aan bij de reactie die u ontvangt (heeft ontvangen) van ... (reactie 5). Hij is op dit terrein meer deskundig dan ik. Voor de zekerheid vindt u onder aan deze reactie een kopie van zijn reactie. Mijn reactie staat in het teken van de laadpaal voor elektrische auto's die op het allerlaatste moment is opgenomen in het herinrichtingsplan. Dat verbaast mij (en met mij een aantal mede-bewoners) zeer, daar er op de Van den Eijndekade tussen de Dreef en de Zwaaihavenbrug helemaal geen plek is voor een laadpaal met de daarbij behorende parkeerplaatsen en er bovendien op de Van den Eijndekade tussen de Dreef en de</p>	<p>Het is niet zo dat bij een parkeerverbod helemaal niet geparkeerd mag worden. Indien een parkeerverbod geldt mag alleen in de aangewezen parkeervakken worden</p>

Zwaaihavenbrug een parkeerverbod geldt. Dat blijkt ook wel uit de moeizame plek die voor de laadpaal is gekozen, er is nu eenmaal geen afdoende ruimte voor zo'n voorziening, en dus staat de laadpaal nu gesitueerd op een onmogelijke plek, precies onder de overstek van een appartementengebouw (complex de Waterhof), met daarboven woningen en op een plek die het uitzicht ontnemt voor de uitrijdende auto's van de grote parkeergarage (150 auto's) die zich op de Van den Eijndekade bevindt. Het plaatsen exact onder een overstek, met daarboven woningen, van het appartementencomplex is zeer risico verhogend voor schade aan het gebouw bij brand van een elektrische auto. Niet dat een elektrische auto per definitie eerder in brand vliegt dan een benzine auto, maar indien een elektrisch auto in brand staat is deze brand heel heftig en moeilijk te bestrijden, althans moeilijker dan bij brand van een benzine auto. De vlammen kunnen in korte tijd zeer hoog reiken en de hitte (mede door de accu's in de elektrische auto's) is enorm. Derhalve is het plaatsen van een laadpaal onder een overstek met daarboven woningen zeer onwenselijk en risico verhogend, daar er bij brand ernstige schade kan ontstaan aan het appartementencomplex. Op de door u gebruikte tekeningen is het opvallend dat de overstekken van het appartementengebouw niet zijn ingetekend. Op de tekening die door de heer de Barbanson is ingediend bij zijn reactie zijn de overstekken wel ingetekend en is de onveilige situatie goed zichtbaar. Een kopie van deze tekening vindt onder mijn reactie. Zie dan op deze tekening punt 4, daar zijn de overstekken ingetekend. Voor wat betreft het uitrijden van de bewoners van het appartementencomplex en hun bezoekers van de grote parkeergarage op de Van den Eijndekade wil ik er met klem op attenderen dat het veilig uitrijden van de garage ernstig wordt belemmerd door de geparkeerde auto's die aan het opladen zijn, indien u de laadpaal wil plaatsen op de plek gesitueerd in het VO. Het uitzicht naar links wordt de uitrijdende auto's ontnomen door de auto's die staan op te laden. Dit brengt een zeer onveilige situatie mee voor de weggebruikers op de zeer drukke Van den Eijndekade, waaronder veel fietsers, kinderen op de fiets, schoolgaande jeugd van lyceum Hageveld en gemotoriseerd verkeer. En ook voor de uitrijdende bewoners en

geparkeerd. Voor de laadvoorziening worden twee parkeervakken gerealiseerd.

De laadvoorziening is vervallen.

Het trottoir is door de parkeerhavens inderdaad smaller geworden, het smalste punt betreft circa 2 meter. Met deze maatvoering is het trottoir echter voldoende breed, het trottoir voldoet aan de richtlijnen.

De gemeente heeft ervoor gekozen de parkeervoorziening op enige afstand van de uitrit van de parkeergarage te realiseren. Door deze afstand is de zichtlijn vanaf de uitrit voldoende om aankomend verkeer waar te nemen.

hun bezoekers (waaronder ook kantoormedewerkers en bezoekers van kantoor Thunnissen) wordt uiteraard door het voorstel van de laadpaal het uitrijden zeer onveilig. En dan te bedenken dat een van de belangrijkste uitgangspunten van de herinrichting is juist meer verkeersveiligheid. Het tegenovergestelde wordt op de hoogte van de uitrit parkeergarage bereikt. Alles klemt des te meer daar de grote vraag is waarom nu juist in het VO op deze plek een laadpaal moet komen, er is geen afdoende veilige ruimte, er is nu geen parkeer mogelijkheid en er geldt een parkeerverbod, terwijl, en dat maakt de kwestie nog meer bijzonder, juist in de nabije omgeving (en op korte loopafstand) meer dan voldoende ruimte is voor het plaatsen van een laadpaal, bijvoorbeeld aan de andere zijde van de Haven in de daar al aanwezige parkeervakken langs het water aan de Havenstraat of aan de Industriekade waar ook meer dan voldoende ruimte is en ook nu al parkeervakken voldoende zijn. Er is ook een goede voorziening van elektra bij deze locaties aanwezig. Kortom: graag de laadpaal situeren op een zeer goed bereikbare en zichtbare, maar vooral veilige locatie, waar al meer dan voldoende parkeergelegenheid is en geen parkeerverbod geldt, bijvoorbeeld naar de parkeervakken langs het water aan de Havenstraat of op de Industriekade. Beide locaties zijn niet ver (op loopafstand) van de door u gekozen plek in het VO (voorlopig ontwerp).

Juridisch kader: Voor het plaatsen van een laadpaal is een verkeersbesluit noodzakelijk. Kunt u mij meedelen of er al een verkeersbesluit is genomen voor het plaatsen van een laadpaal voor elektrische auto's op de Van den Eijndekade, ten behoeve voor de plek die vooralsnog door u is uitgekozen in het VO. Een verkeersbesluit moet worden gepubliceerd in het Staatsblad en in de Heemsteder. Mocht er al sprake zijn van een verkeersbesluit voor deze laadpaal, wanneer is het verkeersbesluit dan genomen en gepubliceerd en in welk nummer van de Heemsteder? En waar kan ik het verkeersbesluit vinden? Bij een verkeersbesluit voor een laadpaal gelden zorgvuldige procedures, dus mocht u een verkeersbesluit nemen voor het plaatsen van een laadpaal voor elektrische auto's juist onder de overstek van ons gebouw en vlak bij de uitrit van de

De noodzakelijke verkeersbesluiten worden pas genomen als het plan definitief is.

	<p>grote parkeergarage, wilt u mij dat dan kenbaar maken. Dank daarvoor. Ik zie uw antwoord met belangstelling tegemoet,</p>	
<p>7. Namens de FB Heemstede,</p>	<p>In het voorlopig ontwerp staat een detailtekening. Die geeft perfect aan dat een belangrijke verkeersdeelnemer, de fietser, is vergeten! Er is (bak) fietsverkeer in twee richtingen, welke strook wordt hen toegewezen? U begrijpt het al, wij zijn niet blij! Het woord "fiets" komt nergens voor in de brief en in de bijlagen. Wij stellen de volgende inrichting voor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Behoud de bestaande afmetingen. <ol style="list-style-type: none"> 1.1 De VdE kade is een gebiedsontsluitende weg voor veel verkeer, ook vrachtverkeer. Men gebruikt het als sluiproute omdat het kruispunt Cruquiusweg-Javalaan druk en onoverzichtelijk is. Dat is de realiteit. Ook de brandweer rukt meestal via de VdE kade uit, soms met sirene en zwaailicht. 1.2 Daarnaast is het een fietsroute voor leerlingen Hageveld. 1.3 Het is tenslotte een erftoegangsweg voor de aanliggende woningen. 1.4 Als al dat auto-, en fietsverkeer in twee richtingen maar 5.8 meter ter beschikking heeft ontstaat een onveilige situatie. 1.5 De FB pleit daarom voor visueel versmallen. 1.6 De meest passende oplossing is een 2-3-2 inrichting: aan beide zijden een fietsstrook (van 2m) in rood asfalt met in het midden een klinkerstrook van 3 meter. Dat past binnen de huidige breedte. Het is een inrichting passend bij 30 km/u + fietsroute. 2. Leg geen parkeervakken aan <ol style="list-style-type: none"> 2.1 De ruimte voor twee geplande parkeervakken voor het laden van elektrische voertuigen wordt afgepakt van de stoep, die daar al niet zo breed meer is. 2.2 Bovendien nemen geparkeerde auto's op die plek het zicht weg van links,- en rechtsaf uitrijdend verkeer uit de parkeergarage. De situatie wordt onveiliger voor alle verkeersdeelnemers. <p>2 Wij zijn daar geen voorstander van. Er is parkeerruimte genoeg langs de Industrieweg om een dergelijke voorziening te realiseren. De bewoners van de Waterhof met een elektrische auto zorgen zelf in hun eigen parkeergarage voor opladers.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Maak wèl een plek voor laden en lossen 	<ol style="list-style-type: none"> 1. De maatvoering voldoet aan de richtlijnen van het CROW. Een breedte van 5,80 meter is het ideale profiel voor een erftoegangsweg met zowel fiets- als autoverkeer in twee richtingen. Een wegbeheerder dient conform deze richtlijnen de ideale wegbreedte (profiel) na te streven. Deze breedte is bepaald aan de hand van jarenlange ervaring en wordt gezien als optimale balans in bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid voor alle weggebruikers. <p>Een bredere weg geeft teveel ruimte voor gemotoriseerd verkeer en lokt een hogere snelheid uit, wat in relatie tot relatief veel fietsverkeer juist verkeersonveiliger kan zijn. Meer ruimte voor de weggebruiker, biedt meer ruimte voor koersafwijkingen. Meer ruimte voor koersafwijkingen geeft de indruk aan de weggebruiker dat sneller rijden veilig kan.</p> 2. De laadvoorziening is vervallen. <p>Het trottoir is door de parkeerhaven inderdaad smaller geworden, het smalste punt betreft circa 2 meter. Met deze maatvoering is het trottoir echter voldoende breed.</p> <p>De gemeente heeft er bewust voor gekozen om de parkeervoorziening op enige afstand van de uitrit van de parkeergarage te realiseren. Door deze afstand is de zichtlijn vanaf de uitrit voldoende om aankomend verkeer waar te nemen.</p>

	<p>3.1 Een plek voor laden en lossen is een prima verbetering. Nu staan die (vele) busjes op de stoep. Op die plek is de stoep ook breed dus dat kan.</p> <p>4. Begin nooit aan betonnen scheidingsbanden.</p> <p>4.1 Betonbanden zijn onzichtbaar voor slechtzienden.</p> <p>4.2 Als fietsers moeten uitwijken voor auto's zijn betonbanden gevaarlijke obstakels die tot valpartijen leiden.</p> <p>4.3 Handhaaf de bestaande belijning qua positie; werk met kleuren om de verschillen tussen auto-, fiets, en voetgangersverkeer te markeren.</p> <p>5. Inritconstructie Het verdient aanbeveling om de inritconstructie oostwaarts te verplaatsen of te verlengen naar de plek waar de fietsers oversteken, zodat de snelheid nog laag ligt.</p> <p>6. Hageveld Navraag leerde mij dat Hageveld niet als buurtbewoner is benaderd. Deze voor u liggende brief is bestudeerd door de rector, Peter Stam. Hij kan zich volledig vinden in onze aanbevelingen. Een behoorlijk gedeelte van de bijna 1500 leerlingen fietst hier dagelijks heen-, en weer. Veiligheid voor de fietser heeft ook voor hem topprioriteit.</p>	<p>3. Laad- en losvoorziening is in het plan opgenomen.</p> <p>4. Deze fysieke scheiding is uit het plan gehaald. Voorgesteld wordt nu de scheiding tussen voetpad en rijbaan te verduidelijken met markering en kleurverschil.</p> <p>5. De inritconstructie is vervallen. Het bleek niet goed mogelijk hier voor een oplossing van een doorgetrokken trottoir te kiezen. Daarom is nu gekozen voor een 30-km drempel op enige afstand van de Heemstedse Dreef.</p> <p>6. Het College Hageveld heeft de brief ook ontvangen.</p>
8.	<p>Naar aanleiding van uw brief van 1 december 2021 met als kenmerk 941988, stuur ik u hierbij mijn schriftelijke reactie. Allereerst dank voor het verbeterplan van de Van den Eijndekade, waarbij met name de verkeersveiligheid, wegdekkerconstructie en uitstraling worden aangepakt. Daarbij had ik twee punten ter overweging: - De laadpaal voor elektrische voertuigen gesitueerd op de tekening vlak onder mijn woning is wat mij betreft een punt van aandacht. Zoals u weet heeft ons pand aan de Waterhof een uitbouw richting de straat (Van den Eijndekade). Recent is er veel gepubliceerd over de veiligheid van laadpalen, met name in parkeergarages, zie o.a. https://www.brandweer.nl/onderwerpen/laadpaal-elektrische-autos/. Het betreft hier weliswaar geen parkeergarage, maar het is evengoed het overdenken waard.</p> <p>- Ik ben heel tevreden met het instellen van een 30-kilometer zone, daarbij ben ik wel benieuwd naar de handhaving van deze limiet. Met name het zwaardere verkeer dat te snel rijdt zorgt voor hinder (trillingen in het gebouw). Wordt er bijv. een radar geplaatst? Ik denk dat u daarmee de kosten voor de herinrichting</p>	<p>De laadvoorziening is vervallen.</p> <p>De weg is momenteel al een 30 km-weg. Door de voorgestelde inrichting zal deze maximum snelheid beter afgedwongen worden.</p>

	<p>zo weer heeft terugverdiend. Ik kijk alvast uit naar uw reactie.</p>	
<p>9.</p>	<p>Namens de raad van commissarissen VvE Waterhof Wig richt ik deze brief tot u naar aanleiding van de herinrichtingsplannen Van Den Eijndekade. Met veel belangstelling heb ik het door u verstuurd voorlopig ontwerp aandachtig bekeken.</p> <p>Vooropgesteld wil ik u danken voor het delen van de plannen en de mogelijkheid tot inspraak. Wij als VVE Waterhof Wig steunen de gemeente Heemstede in haar plannen de Van den Eijndekade aan te passen en zo de geluidsproblematiek die vele bewoners aan de Waterhof Wig ervaren te verhelpen. Mede hierom kijken we als RVC extra aandachtig naar de plannen daar de bewoners dagelijks te maken hebben met het vele verkeer van onder andere auto's, vrachtverkeer en fietsende Hageveld scholieren. In het voorlopige ontwerp staat een laad/losplaats en twee parkeerplaatsen ten behoeve van het laden van elektrische voertuigen. Met het laatste hebben wij als VVE Wig een groot bezwaar om de volgende twee redenen.</p> <p>1. De laadplaatsen zijn gesitueerd onder de overstek van ons gebouw wat grote risico's met zich meebrengt gelet op het verhoogd brandgevaar bij elektrische voertuigen welke opgeladen worden. Dergelijke branden zijn een zeer moeilijk blusbaar doordat het, anders dan bij voertuigen op fossiele brandstof, een chemische brand betreft en daardoor een veel hogere temperatuur bereikt. Voor de bewoners op de 2e etage, die door de overstek in feite boven de Van Den Eijndekade wonen, is dit een zeer onwenselijke situatie.</p> <p>2. De uitrit van de parkeergarage van het Waterhof complex, waar bewoners van het gehele Waterhof (Haven, Wig en Dreef) complex en werknemers en bezoekers van de kantoren dagelijks gebruik van maken sluit direct aan op de Van Den Eijndekade. In de huidige situatie leidt dit al geregeld tot gevaarlijke situaties door het vele verkeer van auto's en fietsers inclusief de Hageveld scholieren. Geparkeerde auto's zorgen vandaag de dag al tot zeer beperkt zicht en daarmee extra gevaar, vaste parkeerplaatsen zullen hier structureel gevaar veroorzaken door het beperkte zicht op het overige verkeer. Als VVE Wig zijn wij voorstander van meer laadvoorzieningen voor elektrisch vervoer</p>	<p>De laadvoorziening is vervallen.</p>

	<p>in Heemstede. In onze optiek zou het over de brug aan de linkerzijde en bij de algemene parkeerplaatsen aan de Nijverheidsweg een perfecte plaats zijn. In dit gebied zijn tevens meer (zakelijke)bezoekers die behoefte hebben aan laadvoorzieningen. Indien u het op prijs stelt laat ik u graag de situatie ter plaatse zien en de ervaringen waar wij als Wig bewoners dagelijks mee geconfronteerd worden te bespreken. Nogmaals wil ik benadrukken dat wij de plannen tot herinrichting volledig steunen indien dit op een verantwoorde en veilige wijze voor verkeersdeelnemers en bewoners gebeurt. Tot slot wil ik uw begrip en aandacht vragen voor ons standpunt en vertrouw er op dat u dit mee laat wegen in het definitieve ontwerp en besluitvorming waarmee de haven van Heemstede een nog mooiere plaats wordt dan het al is.</p>	
10.	<p>Dit is een onnodig project dat met drogredenen tot stand is gekomen. Er wordt gemeentelijke geld gependend zonder dat er een besluit van de gemeenteraad aan ten grondslag ligt. Voor dit project is geen geld voorzien in de gemeentelijke begroting van 2022. Dit project dient geannuleerd te worden. Op de gemeentelijke website wordt vermeld dat er besloten is tot aanpassing vanwege klachten. Het besluit, als dat al bestaat, is niet toegevoegd op de website. Is het een collegebesluit? Is het een gemeenteraadsbesluit? Ik ontvang graag een kopie van het besluit. Op geen enkele wijze wordt duidelijk hoe dit project gefinancierd wordt. De gemeenteraad heeft geen geld beschikbaar gesteld. Uit welk budget wordt dit bekostigd? Want zijn de tot nu toe gemaakte kosten? en wat worden de totale kosten? Volgens de website is het wegdek in matige toestand. Als dit wegdek als 'matig' wordt bestempeld, dan is er in heel Heemstede geen goed wegdek te vinden. In vergelijking met andere straten in Heemstede is dit wegdek in prima staat. Een herbestrating is weggegooid geld. Zie foto in bijlage, een prima strakke klinkerverharding voor een 30 km/u weg, niks mis mee. Omdat er overlast is van trillingen en geluid wordt er tot aanpassing besloten. Dit zijn drogredenen. Meetrappen van trillingen en geluid zijn er niet, dit is ungenueanceerd. Het betreft hier een weg met maximum snelheid 30 km/u. In het kader van de Wet Geluidhinder worden bij dit soort wegen geen restricties</p>	<p>Het project Van den Eijndekade is in de begroting voor 2022 opgenomen (zie pagina's 21 en 52).</p> <p>Door de oude klinkers en het relatief hard rijden is er sprake van ernstige geluidhinder in de Waterhof.</p>

opgelegd met betrekking tot geluidbelasting. Op de geluidbelastingkaarten van Heemstede is te zien dat de Van den Eijndekade een oranje zone heeft, wat overeenkomt met een Lden van slechts 60-64 dB. Het stukje rode geluidbelasting wordt veroorzaakt door de Heemsteedse Dreef, en niet door de Van den Eijndekade zelf. In het gemeentelijk Actieplan Geluid is een plandrempel van 68 dB gesteld. De Van den Eijndekade komt dus niet in aanmerking voor enige geluidsmaatregelen. Geen geld aan uitgeven. De zogenaamde geluidsproblemen worden veroorzaakt omdat de gebouwen zijn ontworpen als een klankkast. De projectontwikkelaar heeft daar blijkbaar onvoldoende rekening mee gehouden. Dit verborgen gebrek is een fout van de architect, dat moeten de bewoners zelf maar oplossen. Het is niet aan de gemeente om maatregelen te nemen. Er wordt wel veel te hard gereden op de Van den Eijndekade, wat extra geluid veroorzaakt. De hoge snelheid is een gevolg van het feit dat de gemeente deze weg niet heeft ingericht als een 30 km/u zone. Handhaving van de snelheid gebeurt ook al niet omdat politie Kennemer kust ernstige onderbezetting heeft en nul prioriteit stelt aan snelheidshandhaving in 30 km/u-zones. Het nemen van geluidreducerende maatregelen omdat weggebruikers zich niet aan de regels houden is toch wel het domste wat je als gemeente kan gaan doen. Dit geeft precedentwerking. Er zouden ook trillingen zijn, maar metingen van bv. Omgevingsdienst IJmond ontbreken. Het is niet waarschijnlijk dat hier de normen worden overschreden, er zitten geen scheuren in de muren. Wat er wel aan de hand is dat het trottoir langs het gebouw verkeerd is aangelegd, dat voldoet niet aan het gemeentelijk Programma Van Eisen. In het PVE wordt bij de inrichtingseisen gesteld dat "Gemeentelijke verharding dient minimaal 2 cm verwijderd te zijn van gevels van woningen, ter voorkoming van geluidsoverdracht." Op de foto rechts is te zien dat de trottoirtegels strak tegen de muur liggen en dus trillingen en geluid overbrengen. Dit is een fout van de gemeente, die bij de aanleg van het voetpad geen toezicht heeft gehouden. Of de gemeente kent gewoon de regels niet. Alle tegels moeten 2 cm smaller worden, dat moet bij dit project worden meegenomen om overdracht van trillingen te minimaliseren. Het parkeervak voor elektrisch laden voldoet niet

Door de voorgestelde inrichting zal de snelheid van het verkeer afnemen. In de huidige situatie is de weg te breed, waardoor handhaving geen optie is.

Dit is een punt van aandacht bij het aanbrengen van de verharding.

	<p>aan het PVE, de stoep wordt namelijk te smal. Een trottoir in Heemstede is minimaal 1.8 meter breed. De stoep naast de uitrit van de parkeergarage is 11 tegels+stoeprand breed, dus 3.45 meter. Het parkeervak dat wordt aangelegd is 2 meter breed, dus voor de stoep blijft slechts 1.45 meter over. Dit is veel te smal. Bovendien ligt dit vak veel te dicht bij de uitrit van de parkeergarage. Een bestelbus die daar staat ontnemt volledig het zicht bij de uitrit van de parkeergarage. Dit is onveilig en gaat leiden tot gevaarlijke situaties bij het uitrijden van de garage. Het parkeervak moet 1.8 meter breed worden zoals omschreven in het PVE en het parkeervak moet korter worden vanwege goed zicht bij de uitrit van de parkeergarage. Bij de summiere project-informatie op de gemeentelijke website ontbreekt een omschrijving van wat er gewijzigd gaat worden.</p> <p>De ontwerp-tekening heeft een incomplete legenda. Als ik het goed begrijp komt er een verkeersplateau bij de aansluiting met de Heemsteedse Dreef. Maar als dit wordt uitgevoerd dan komen de stoepen en het verkeerseiland op dezelfde hoogte te liggen. Het kruispunt wordt dan een 'shared space' waarbij weggebruikers willekeurig gebruik kunnen maken van de beschikbare ruimte. Met 'shared space' mogen auto's ook gewoon daar op de stoep parkeren. Dan wordt het zeker niet veiliger, dus een ongewenste situatie. Uit niets blijkt of de stoepanden opgetrokken gaan worden. Het plan is niet duidelijk. De stoepanden moeten blijven bestaan, ook als de weg wordt verhoogd voor het verkeersplateau. Op onderstaande foto staan de stoepanden aangegeven. Klinkerverharding Van den Eijndekade is prima in orde. De gemeente betitelt dit als 'matig'.</p>	<p>De inritconstructie is vervallen. Het bleek niet goed mogelijk hier voor een oplossing van een doorgetrokken trottoir te kiezen. Daarom is nu gekozen voor een 30-km drempel op enige afstand van de Heemsteedse Dreef.</p> <p>.</p>
11.	<p>De informatie over de nieuwe inrichting van de haven ziet er mooi uit. Echter, het belangrijkste deel ontbreekt. Er zijn in de haven 10 steigers gebouwd, waaraan 20 boten kunnen liggen. De steigers zijn 9 meter lang. Dat is voor langere boten met de nodige voorzieningen. De steigers zijn niet op de tekening ingetekend. De eigenaren van die boten moeten laden en lossen. De op-aflloop ligt aan het begin van Van den Eijndekade. Nu is die toegang afgesloten met een hek.. Dat laden/lossen neemt dus de nodige tijd in beslag. Om de auto te parkeren is daarvoor geen ruimte gereserveerd. Bovendien kunnen die grote en lange</p>	<p>De steigers worden niet bereikt vanuit de Van den Eijndekade.</p> <p>De maatvoering voldoet aan de richtlijnen van het CROW.</p>

	<p>vrachtwagens maar nauwelijks de bocht maken. De fietsers moeten zo wie zo al over de rijweg Terwijl ook die grote en brede vrachtwagens van 15 meter lengte naar het industrieterrein rijden. Daar ontstaat een gevaarlijke situatie. Bovendien is het verboden daar te parkeren. Aan de waterzijde is wel een fietspad van 1.50 meter geprojecteerd, maar niet aan de woningzijde. Aan de zijde van de Industrieweg zijn 27 palen in de grond geslagen. Wat wordt de functie daarvan?. Is dat ook voor het parkeren van boten en vraagt dat dus ook los- en een laadmogelijkheid? Een gekoppelde vraag. De bewoners van Waterhof hebben nog geen aansluiting voor laadpalen. Om die te plaatsen in de garage is bijzonder gecompliceerd. Deze vraag kan ook komen van de bewoners of van de kantoren, die in de nabije omtrek gevestigd zijn. Ik ben bezig de mogelijkheid te onderzoeken. Ik dacht aan de parkeerplaatsen in de Nijverheidsweg! Of tegen de waterkant in de Industrieweg! Hiervoor heb ik gekeken naar plannen van de politieke partijen. Door de HBB worden ze niet genoemd. Hoe kijkt u hier tegenaan.</p>	<p>Een breedte van 5,80 meter is het ideale profiel voor een erftoegangsweg met zowel fiets- als autoverkeer in twee richtingen. Een wegbeheerder dient conform deze richtlijnen de ideale wegbreedte (profiel) na te streven. Deze breedte is bepaald aan de hand van jarenlange ervaring en wordt gezien als optimale balans in bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.</p> <p>Een bredere weg geeft teveel ruimte voor gemotoriseerd verkeer en lokt een hogere snelheid uit, wat in relatie tot relatief veel fietsverkeer juist verkeersonveiliger kan zijn. Meer ruimte voor de weggebruiker, biedt meer ruimte voor koersafwijkingen. Meer ruimte voor koersafwijkingen geeft de indruk aan de weggebruiker dat sneller rijden veilig kan.</p> <p>De laadvoorziening is vervallen.</p>