

| <b><u>Inspraakreacties Fietsverbinding Cruquiusweg, rapport XTNT</u></b> |   |                              |
|--|---|------------------------------|
| Versie:  | 24 november 2020  |                              |
| Naam inspreker:  | Reactie:  | Antwoord gemeente Heemstede: |
| 1.   | <p>Wij hebben het conceptplan zoals opgesteld door bureau XTNT bestudeerd en hebben daarop het volgende commentaar : als eigenaren van bedrijventerrein Cruquiusweg 114 hebben wij een aantal keren de suggestie gelezen om het gedeelte tussen het benzinestation en de Javalaan om te turnen naar eenrichting verkeer . Wij maken daar ernstig bezwaar tegen . Het gebeurt regelmatig dat vrachtverkeer die bedrijven die op ons terrein gevestigd zijn komen bevoorraden of vracht ophalen . Dat zijn vrachtwagens die bijvoorbeeld uit de richting Hoofddorp komen en nu vanaf de verkeerslichten soepel de ventweg oprijden en zonder veel problemen ons terrein kunnen bereiken en verlaten . Onder vrachtwagens verstaan wij bakwagens al dan niet met aanhangers , type groot rijbewijs . Het lijkt ons ongewenst deze vrachtauto's omwegen te laten maken door deze wijk met smalle straten . U zult er rekening mee moeten houden dat onze terreinen en gebouwen nu eenmaal een bedrijfs bestemming hebben en daardoor vrachtverkeer aantrekken . Wij verzoeken U elke suggestie van eenrichting verkeer zoals genoemd op de bladzijden 16 , 25 en 29 te schrappen in het conceptplan . Wij verzoeken U de inhoud van deze mail aan ons te bevestigen en ons verder te informeren over het verloop van de procedure . Wij willen in ieder geval uitgenodigd worden voor de toekomstige bijeenkomsten waarop kan worden ingesproken.</p> | Dit idee is vervallen.       |
| 2.   | <p>Afgelopen week hebben wij uw brief van 23 april 2020 ontvangen mbt de fietsverbinding Cruquiusweg. Deze brief ontvingen wij omdat wij aan de Cruquiusweg wonen (gedeelte na de Javalaan richting Cruquius). Wij wonen nu 19 jaar aan deze weg en ik heb altijd de fietsers voorrang geven. Elke keer als ik van onze oprit afrij of wil inparken geven ik de fietser alle voorrang omdat zij kwetsbaarder zijn dan ik in mijn auto. Ik wacht dan ook geduldig tot alle fietsers zijn langs gekomen. Eigenlijk beschouw ik de</p>   |                              |

fietsers als gast en zoals een goed gastheer betaamt geeft hij zijn gasten de ruimte en heet hij (of zij) ze van harte welkom. Op deze weg rijden grotendeels alleen bestemmingsverkeer (dus mensen die aan deze weg wonen en bezorgers ed). Het hoeft wel heel bijzonder om in uw brief te lezen dat ik als bewoner te gast ben in mijn straat als ik met de auto rijd terwijl we ook onze bijdrage leveren aan de gemeente tav allerlei belastingen. Uiteraard begrijp ik onze straat ook regelmatig als fietser. Ik fiets regelmatig vanuit huis naar Haarlem, Cruquius/Hoofddorp en het centrum van Heemstede. Voor fietser betekent het oversteken bij Cruquiusweg of Wipperplein. Het kruispunt bij de Cruquiusweg vind ik als fietser levensgevaarlijk. Je kunt niet gemakkelijk van de noordelijkerkant van de Cruquiusweg naar de Zuidelijkerkant in 1x fietsen. De meeste fietsers fietsen dan diagonaal inplaats van rechtdoor en dan linksaf (wat een lastig punt oplevert met overstekende voetgangers). Uw voorstel om het autoverkeer vanaf de Javalaan rechtsaf de Cruquiusweg in te laten gaan vind ik bezwaarlijk en gevaarlijk zowel vanuit de fietser als de automobilist. Gezien uw voorkeur zal ik beginnen met de fietser. 's morgen staan er heel veel fietsers op deze weg die rechtdoor of rechtsaf willen. De ruimte voor fietsers om te wachten is niet heel groot dus ze staan heel breed en heel lang (grote groepen middelbare scholieren). Als er dan een auto aan komt dan moeten ze allemaal op zij (hetgeen voor een opstopping op het kruispunt kan zorgen). Ik heb hier regelmatig gestaan met mijn toen nog jongere kinderen en dan gaf niet een veilig gevoel als de auto's vanuit de Javalaan komen. De automobilisten of kinderen schatten de ruimte niet altijd goed in. Als automobilist is de weg inrijden vanuit de N201 (linksaf of rechtsaf) veel overzichtelijker. Ik kan dan veel makkelijker inschatten of de fietsers te dicht staan of niet. Dit geeft veel minder overlast. Als ik van de Javalaan aan kom (achter mij zitten dan allemaal automobilisten die haast hebben om door het stoplichten te komen en mij niet altijd de ruimte geven om de korte bocht naar de ventweg te nemen) als er dan een groep fietsers staat is dit extra lastig omdat je door de korte bocht niet altijd ziet of er nog een voet van een fietser te dicht op de ruimte die de auto nodig heeft staat); waardoor ik de bocht langzamer neem; hetgeen tot irritatie bij de auto's achter mij kan leiden. Ik begrijp nog niet goed hoe ik in de nieuwe

Dit voorstel is vervallen.

|    |   |  |
|----|---|--|
|    | <p>situatie komend van de N201 naar mijn huis kan komen. Het draaien op de Javalaan zie ik helemaal niet zitten en gaat tot vertragingen leiden en tot het vastlopen van het kruispunt. Toevallig gebeurde dit op de dag dat ik uw brief ontving dat een auto aan het draaien was op de Javalaan. Het gebeurde midden op de dag terwijl het niet druk was. Binnen no-time stond het kruispunt vast wat een gevaarlijke situatie voor alle verkeersdeelnemers oplevert. Wat als dit op een tijdstip gebeurt dat het extra druk is ('s morgens rond half 9 bij slecht weer en ouders van de Cruquiusweg die hun kinderen met de auto naar school brengen) of eind van de werkdag; scholieren die naar huisfietsen, ouders die op tijd naar huis moeten komen voor hun gezin. Hopelijk begrijpt u dat ik alle waardering heb voor het veiliger maken van Heemstede. Ik zou dan ook willen adviseren om ook naar het kruispunt te kijken. Er gaan regelmatig automobilisten door rood. Hetgeen ook voor fietsers (of voetgangers) gevaarlijk is. Bij het volgend stoplicht staat wel een camera maar bij dit kruispunt niet. Dit begrijp ik niet. Voorts zou ik ook kijken of de fietsers niet meer ruimte hebben aan de noordelijker kant van de Cruquiusweg die helemaal doorrijdt naar Haarlem en dat de fietsers dan bij de Cruquius brug kunnen steken naar de zuidelijker kant van de N201 fietsweg. Bij dit kruispunt zie ik veel minder vaak automobilisten door rood rijden. Tenslotte vraag ik ook uw aandacht voor de bewoners van de Cruquiusweg die al een hoop nadelen hebben (verkeersoverlast van de weg; om moeten rijden en achteraan sluiten op de Javalaan, straks extra verkeer van de nieuwe wijk waardoor wij nog langer op de Javalaan moeten wachten op het stoplicht) die naast fietser soms ook automobilist zijn en dan wel graag hun huis willen kunnen bereiken zonder op de Javalaan te moeten keren. Ik zelf hou helemaal niet van keren op een drukke weg dus dat zou moeten betekenen dat ik dan via de woonwijken zou moeten draaien wat niet bevordelijk is voor de verkeersdeelnemers in die wijken.</p> | <p>De noordelijke parallelweg biedt als veilige fietsroute geen goed alternatief voor alle fietsverkeer.</p> |
| 3. | <p>Op 24 april ontvingen wij een brief met kenmerk 583858 over de plannen en voornemens over de Fietsverbinding Cruquiusweg. Wij zijn woonachtig aan de Cruquiusweg ... en ben daarom uiteraard zeer benieuwd naar de voortgang en vormgeving van</p>   |  |

de openbare ruimte i.r.t. dit specifieke project. Middels deze weg wil ik graag inhoudelijk reageren op het rapport dat is opgesteld door het adviesbureau XTNT. Om te beginnen ben ik in de basis groot voorstander om het gebruik van de fiets te stimuleren. Het aanbieden van een comfortabele en verkeersveilige doorgaande fietsverbinding gaat hierbij zeker helpen. In de verkenningsstudie "Fietsverbinding Cruquiusweg" van XTNT worden een aantal goede voorstellen gedaan om deze route voor fietsverkeer veiliger en aantrekkelijker te maken. Zo is het voorstel om de route in te richten als fietsstraat (met rode asfaltloper en rabatstroken) al een goede stap in de juiste richting. De automobilist wordt er dan op geattendeerd dat hij of zij te gast is op deze weg. Een aantal andere voorstellen zijn minder geslaagd en zal ik dan ook in de onderstaande punten toelichten:

**Issue 1; Doortrekken middengeleider Javalaan (Uitgangspunt 4.2.5)**

Als veelvuldig gebruiker van deze rijrichtingen kan ik beamen dat autoverkeer en fietsverkeer op dit punt elkaar regelmatig in de weg zitten. De aangebrachte belijning op het wegdek wordt door (brom)fietsers vrijwel niet gerespecteerd waardoor er ruimtegebrek ontstaat voor aankomend autoverkeer vanaf de N201 en de Javalaan. Het aanpassen van de verkeersstromen op de kruising met de Javalaan (beperken van de aanrijrichtingen naar de Ventweg) en het doortrekken van de middengeleider lijkt op het eerste gezicht een begrijpelijk voorstel. Echter ontbreekt het bij deze oplossing aan een goed alternatief voor het autoverkeer. Tevens blijft hiermee het conflict/ruimtegebrek tussen (brom)fietsers en autoverkeer vanuit de Javalaan naar de Ventweg onopgelost. Ik voorspel tevens dat als gevolg van dit voorstel het autoverkeer veelvuldig zal gaan keren t.h.v. de middelgeleider op de Javalaan tussen de Lombokstraat en de Billitonstraat (zie fig. 1). Dit levert een nieuw conflict op dat mogelijk nog verkeersonveiliger is dan de huidige situatie. Het autoverkeer kiest over het algemeen voor de kortste route en omrijden via het Wipperplein (zoals het rapport aangeeft in 4.2.5 pag. 17) zal door velen worden ervaren als een slechte oplossing. Een mogelijk alternatief kan zijn om ter plaatse van de Ventweg, tussen de opstelplek van de (brom)fietsers en het autoverkeer, een smalle en korte fysieke middengeleider te realiseren.

Dit voorstel is vervallen.

|                        |   |  |
|------------------------|---|--|
|                        | <p>Hiermee wordt het (brom)fietsverkeer daadwerkelijk gedwongen om uitsluitend gebruik te maken van de beschikbare opstelruimte. (zie fig. 2) Door een herindeling van dit gedeelte van de kruising kan de eventuele extra ruimte worden gecreëerd.</p> <p><b>Issue 2; Verplaatsen parkeervakken naar zijde hoofdrijbaan (Uitgangspunt 4.2.6)</b></p> <p>Het verplaatsen van de parkeervakken aan de binnenzijde van de Ventweg (conform figuur 17 op pag 17) is erg onverstandig. Het slechte zicht op de bushalte valt relatief mee en heeft tot op heden niet geleid tot echte verkeersonveilige situaties. Net als bij het eerste issue is dit voorstel in feite erger dan de kwaal. Het parkeren aan de binnenzijde van de bocht zorgt voor een extra conflict tussen tegemoetkomende (brom)fietsers en autoverkeer dat uit een parkeervak wil rijden. Daarnaast dien je als bewoner eerst de staat over te steken. Vooral met jonge kinderen is dit extra onveilig en onwenselijk. Daarnaast wordt er in bijlage 1 "Afweging van de bouwstenen" punt 4 op pagina 24 juist geadviseerd om te parkeren in de buitenbocht in plaats van de binnenbocht. De afwegingen bij die situatie gelden naar mijn idee ook voor de situatie ter plaatse van bushalte. Het creëren van een voetgangersoversteek tussen de bushalte en het trottoir aan buitenzijde van de ventweg middels attentie verhogende maatregelen zoals belijning en bebording zou een beter, goedkoper en veiliger alternatief opleveren. Mochten jullie naar aanleiding van mijn opmerkingen nog aanvullende informatie willen ontvangen hoor ik het graag. Uiteraard blijf ik graag op hoogte over de ontwikkelingen en vorderingen i.r.t. dit project en ben ik zeer benieuwd naar jullie mening en inzichten op de bovengenoemde issues.</p> | <p>Dit voorstel is vervallen.</p>                      |
| <p>4. Fietsersbond</p> | <p>Algemeen</p> <p>1. Het eindrapport Fietsverbinding Cruquiusweg van het verkeerskundig Adviesbureau XTNT is duidelijk en heeft een goed oog voor fietsersbelangen, o.a. door een ontwerp van het fietspad als fietsstraat met voorrang voor doorgaand fietsverkeer. Onze complimenten.</p> <p>2. Het rapport biedt ruimte voor participatie van belanghebbenden. Handig is de opdeling van het voorstel in bouwstenen in overzicht 1.7 van het rapport.</p>   | <p>De suggesties worden betrokken bij planvorming.</p> |

3. Wij gaan akkoord met diverse aandachtspunten: breedte parkeervakken, bochtstralen van minstens 4 meter, aanbrengen van haaiantanden op het plateau Lelylaan vanuit de zijstraat, zodat de fietsstraat voorrang heeft, streetprint overwegen voor de rabatstroken.

De onderdoorverbinding voor fietsers bij de Cruquiusbrug  
Een belangrijk element bij de voorgestelde verbindingen tussen Heemstede / Haarlem en Hoofddorp is de aanpassing van het kruispunt bij de Cruquiusbrug, Kruisweg, Cruquiusdijk. Als de Cruquiusbrug onderdoorverbinding voor fietsers, die de Provincie gaat aanleggen, wordt gerealiseerd, zal veel fietsverkeer (o.a. scholieren Hageveld) de noordkant van de Cruquiusweg gaan nemen. Fietsers, komend uit Hoofddorp, rijden aan de zuidkant van de Kruisweg, terwijl ze veelal in noordwestelijke richting willen (Hageveld, Haarlem). Veel fietsverkeer komend uit Heemstede (Hageveld!) fietst aan de noordkant van de Cruquiusweg en is verplicht om over te steken. Beide stromen gaan nu diagonaal, dus illegaal, naar de andere kant omdat de voorgeschreven route veel tijdverlies (stoplichten!) met zich meebrengt. Als er een hangende fietsdoorgang onder de brug komt, een mogelijkheid die in sommige ontwerpen al ingetekend is, zou deze gevaarlijke situatie worden opgelost.

De druk op de zuidelijke route Cruquiusbrug- Heemstede centrum zou daardoor fors afnemen en daarmee ook de kans op ongelukken bij kruisingen. Immers, de in Hoofddorp woonachtige leerlingen van Hageveld en de fietsers richting Haarlem of Zandvoort zijn dan al aan de goede kant. Via de Nijverheidsweg en de Van den Eijndekade kunnen zij zonder stoplichten hun weg vervolgen. De in figuur 4 met paars aangegeven doorfietsroute is dan zonder oponthoud gerealiseerd. Bovendien zijn ook fietsbewegingen richting centrum Heemstede (de oversteek van de Dreef) op vele plekken veilig te realiseren. In die zin zou fig. 5 uitgebreid kunnen worden. Alle overwegingen uit het onderzoek van XTNT Experts zouden hiermee een nieuw perspectief krijgen. Het is ons niet duidelijk hoe deze onderdoorverbinding in de studie van XTNT is meegenomen. Wij doen een dringende oproep aan de Provincie om bovengenoemde voorziening zo snel mogelijk te realiseren! Specifieke punten in het rapport  
2.2.2 Lokaal – Oversteek Wipperplein – Heemstedse Dreef

|    |   |  |
|----|---|--|
|    | <p>Van west naar oost<br/>geen probleem, op Wipperplein, Hendrik de Keyserlaan, Camplaan.</p> <p>Van oost naar west</p> <p>1. Wipperplein: het gedeelte tussen Wipperplein en Cloosterstraat krijgt een fietsstrook van 3 meter. Dit is te krap voor een tweerichtingsfietsstrook. Het zal 3.40 moeten worden plus rabatstroken om de provinciale subsidie die gebaseerd is op CROW-richtlijnen niet te verspelen. Als alternatief zou kunnen worden overwogen om dit gedeelte eenrichtingsverkeer te laten omdat het meeste oost-west verkeer door de Cruquiusbrug onderdoorgang toch al via de noordelijke ventweg van de Cruquiusweg gaat.</p> <p>2. Fietsers naar het zuidelijk deel van Heemstede kunnen worden geleid door de Molenwerfslaan en de Camplaan. Hiervoor moet wel de aanpak van het kruispunt onderdeel zijn van de planning en uitvoering van deze fietsroute. De voorgestelde verbetering in fig. 7 zal de oversteek veiliger maken.</p> <p>3. Van de drie genoemde alternatieven heeft ook de route door de Drieherenlaan voorstanders binnen de Fietsersbond. Er moet dan wel voldoende aandacht zijn voor de veiligheid van de aansluitende oversteek over de Dreef. Deze route is ook historisch van waarde.</p> <p>4.2.2 Prima. NB. Zorg dat het verkeer dat van de Voorweg komt duidelijk weet dat het geen voorrang meer heeft ! (opmerking van buurtbewoners). Fietsstraat heeft per definitie voorrang, maar extra aangeven met haaiantanden</p> <p>4.2.3 Prima.</p> <p>4.2.4 Prima.</p> <p>4.2.5 Kruising Javalaan: De voorgestelde aanpassingen vormen de best haalbare situatie, dus: prima</p> <p>4.2.6 Prima.</p> <p>4.3.7 Prima indien er d.m.v. haaiantanden voorrang gegeven wordt aan het fietsverkeer</p> <p>4.2.7Prima indien bij het tankstation de mensen richting Camplaan geleid worden.</p> |  |
| 5. | Middels dit schrijven wil ik bezwaar maken tegen het Fietsplan van de Cruquiusweg in onze gemeente. Ik ben woonachtig op de   |  |

Cruquiusweg ... en ben erg geschrokken van dit Fietsplan. Ik ben het geheel met het Fietsplan eens dat het fietspad in een matige staat is en dat onderhoud dringend nodig is, of zoals in het Fietsplan wordt beschreven: een upgrade van de Cruquiusweg. Deze upgrade draagt volgens het Fietsplan niet alleen bij aan het comfort, de veiligheid en de bereikbaarheid voor de fietser, maar ook aan de Noord-Hollandse ambities op het gebied van fietsen. Een heel mooi streven en daarom ben ik ook erg gelukkig dat er op de ventweg aan onze zijde al het verkeer op een rustige manier hiervan gebruik kan maken. De fietsers kunnen zelfs midden op de weg fietsen daar de auto's rustig over de ventweg rijden en rekening houden met al het overige verkeer. Echter het plan om de auto's (van de bewoners en hun bezoekers van oa de Cruquiusweg) de toegang naar de ventweg, komende vanaf het Wipperplein dan wel van de N201, te ontzeggen valt mij zwaar. En is gelijk ook de reden van mijn bezwaar. Waarom moeten de auto's eerst over de Javalaan rijden om vervolgens te keren, iets wat in de straten uitkomende op de Javalaan niet makkelijk is, om vervolgens alsnog de ventweg in te rijden? Er zou voor de fietsers sprake zijn van een gevaarlijke situatie bij de kruising ventweg en de Javalaan. Of zoals het in het Fietsplan beschreven staat: Dit zorgt voor complexe bewegingen en vertraging in de verkeerlichtenregeling (met name de U-bocht vanuit Hoofddorp is gevaarlijk en alle conflicterende richtingen, ook de fietsers krijgen dan rood). Het nadeel is dat verkeer vanaf de hoofdrijbaan of de Javalaan in moet rijden en bij de Lombokstraat moet keren of via het Wipperplein de buurt in moet rijden. Is het misschien een idee om de verkeerslichtenregeling eerst aan te passen en er voor te zorgen dat de fietsers vaker groen licht krijgen waardoor de doorstroom constant is en de auto's, zoals ze nu al gewend zijn, rustig de ventweg in rijden? Dan een ander punt wat mij bevreemd: het verplaatsen van de parkeervakken. In het Fietsplan staat aangegeven: Javalaan-Lelylaan Berm Parkeerstrook Rabat Rijweg Rabat Afmetingen variabel 2,00 m 0,40 m 3,80 m 0,40 m; parkeervakken aan de 'andere' kant van de ventweg worden geplaatst zullen de fietsers steeds op 2 kanten van de weg moeten letten daar er verschillende huizen met een eigen oprit zijn. Ook wij hebben een eigen oprit en ik heb gekeken of het verplaatsen van de parkeervakken naar de

Dit voorstel is vervallen.

Dit voorstel is vervallen.



|    |   |                            |
|----|---|----------------------------|
|    | <p>'andere' kant van de weg voor meer veiligheid voor de fietsers zorgt: nou nee! Op dit moment is het voor de fietsers overzichtelijk en kunnen zij de volledige aandacht op 1 kant vestigen. Al met al heb ik wat moeite met dit Fietsplan, zeker ook omdat er gekeken wordt naar het doel dat in 2050 de fiets een nog belangrijkere rol speelt in de regionale mobiliteit van Noord-Holland. Zoals ik al eerder schreef: een mooi streven, maar 2050 is over 30 jaar en ik zou het fijn vinden om naar vandaag, morgen en wellicht over 5 jaar te kijken. 30 Jaar is voor mij erg ver weg, mogelijk dat er dan helemaal geen auto's rijden en dat iedereen vanaf huis online werkt. Mijn verzoek is of u dan wel dit Fietsplan herziet en met de bewoners overlegt dan wel dat u het Fietsplan van tafel veegt. Voordat u aankomt met de mededeling dat er bewoners zijn geraadpleegd: dat klopt. Ik heb zelf deelgenomen aan het overleg van 14 mei 2018 over het ontwerpatelier fietsverbinding Cruquiusweg Heemstede. Ik herken hetgeen er indertijd besproken is niet terug in het huidige Fietsplan. Het enige wat ik terug kan vinden is het auto-te-gast-idee alhoewel dat in dit Fietsplan wel heel erg verandert is (zie mijn bezwaar de parkeervakken aan de andere kant van de ventweg).</p> |                            |
| 6. | <p>Naar aanleiding van het regionaal fietsplan Kennemerland 2015 is de gemeente begin 2018 begonnen met het herbeschouwen van het fietscomfort op o.a. deze ventweg. In maart 2020 kwam er een verbeterstudie van verkeersbureau XTNT.<br/>Bereikbaarheid Slottuin</p> <p>In dit voorstel wordt gesproken over het onmogelijk maken van de bestaande optie om de genoemde ventweg vanaf de N201 te kunnen bereiken. BCN maakt hier ernstig bezwaar tegen, onder andere onder verwijzing naar het verkeersonderzoek Slottuin. Deze maatregel ontmoedigt het gebruik van de ventweg, een aansluiting op de Slottuin die in het genoemde verkeersonderzoek juist expliciet is bedoeld als een ontlasting voor de overige wijk van de door de bouw van de Slottuin toegenomen verkeersdruk. Zie verkeersonderzoek HNG009/Wrj/0023.01 van Goudappel Coffeng. In het verkeersonderzoek Slottuin is er vanuit gegaan dat 35% van de 500 extra motorvoertuig-bewegingen per dag via de ventweg naar de Slottuin leiden. De ventweg verwerkt nu ook al de</p>  | Dit voorstel is vervallen. |

motorvoertuig-bewegingen naar de bestaande woningen aan de Cruquisweg, Floresstraat en Ir. Lelylaan (58 woningen). Het nu aanpassen van deze verkeersstroom leidt tot een ongewenste verplaatsing van die verkeersstroom naar andere delen van de wijk, bv. de Slotlaan / Ir. Lelylaan. Dit is geheel in tegenspraak van hetgeen de bewoners van onze wijk eerder zijn overeengekomen met de gemeente bij de realisatie van de Slottuin, onder andere doordat destijds ook al het eerder uitgewerkte 1-richtingsverkeer door de gemeente uit de plannen is weggehaald, waardoor de verkeersdruk op de Slotlaan en Ir. Lelylaan enorm toeneemt met de komst van de Slottuin. Het nog verder uitkleden van de ontlastende maatregelen voor dit deel van de wijk (het ontmoedigen van het gebruik van de ventweg van de Cruquisweg voor het verkeer richting Slottuin) is dan ook onacceptabel en volledig in tegenspraak met eerdere afspraken met de gemeente bij de realisatie van de Slottuin

Verkeersonderzoek Slottuin

De reden die de gemeente destijds heeft opgevoerd om géén eenrichtingsverkeer in te stellen op de ventweg van de Cruquisweg richting de Slottuin was (volgens het verkeersonderzoek Slottuin) dat verkeer rechtsaf de ventweg op, vanaf de Javalaan, een uiterst slechte benutting is van het kruispunt (alle lichten staan op rood en er rijden alleen auto's vanuit de Javalaan de ventweg op, de rest van het kruispunt blijft leeg). Bewoners van de Cruquisweg (van de Javalaan tot aan de Floresstraat) hebben bij het onmogelijk maken van de optie om de ventweg vanaf de N201 te bereiken alleen nog de optie om vanaf de N201 de Javalaan in te rijden en dan te keren bij de Lombokstraat. Deze draai is in onze ogen, gelet op de verkeersdruk van auto's en fietsers op de Javalaan, uiterst ongewenst. Daarnaast levert deze draai een bijzonder gevaarlijke verkeerssituatie op bij de kruising Javalaan / Lombokstraat.

Aanpassingen Cruquius-brug (2023) Het rapport van XTNT dateert van maart 2020. Op 25 sept. 2019 heeft Provincie-NH het ontwerp voor de nieuwe Cruquiusbrug gepresenteerd. XTNT heeft dit feit niet benoemt en negeert daarmee de extra kansen die deze aanpassing voor haar eigen onderzoek biedt. Middels de onderdoorgang voor fietsers is het straks mogelijk om zonder stoplichten te rijden vanaf het fietspad-Hoofddorp naar het

fietspad-Cruquiusweg-noordzijde v.v. Dit is een snelle en veilige route voor fietsverkeer van/naar Haarlem. Verkeerslichten bij Javalaan en Wipperplein worden vermeden. Fietsers met bestemming Heemstedecentrum hebben meerdere mogelijkheden om met verkeerslichten (veilig) de Dreef over te steken. Zie bijgevoegde kaart in figuur 1. Wie een rustigere route wil naar Haarlem zonder verkeerslichten neemt de paarse route. De brug wordt spoedig aangepast en realiseert daarmee een veilige fietsroute naar Haarlem en Heemstede-centrum. De noodzaak voor een zuidelijke fietsroute is daarmee naar onze mening volledig verdwenen. Een noordelijke route is veiliger, sneller en comfortabeler voor fietsers, snorfietzen en brommers. De weg-inrichting tussen de Cruquiushaven en het kruispunt Javalaan/Cruquiusweg is nu al ingericht met asfalt fietsstroken. Dat was mogelijk omdat de noordelijke ventweg aanzienlijk breder is dan de zuidelijke ventweg. Door de asfalt fietsstroken door te trekken tot aan het Wipperplein wordt een bijzonder comfortabele fietsroute verkregen zonder verkeerslichten. Zie onderstaande impressie in figuur 2.

Figuur 1 – De blauwe noordelijke route wordt mogelijk door de voorgenomen, maar in het XTNT- rapport genegeerde, aanpassingen aan de Cruquiusbrug door de Provincie Noord-Holland. Figuur 2 – Impressie van aan te leggen asfalt fietsstroken op de noordelijke ventweg tussen Wipperplein en Javalaan.

Ventweg Cruquiusweg zuidzijde  
Het slechte fietscomfort op de zuidelijke ventweg wordt veroorzaakt doordat gemeente Heemstede weinig tot geen onderhoud pleegt aan deze klinkerweg. Van deze wijk is bekend dat de grond aan het inklinken is met gemiddeld 0.5 cm per jaar. Verzakking van wegdelen en het kantelen van klinkers is inherent aan het inklinken van de grond. Frequent periodiek wegonderhoud wordt helaas door de gemeente niet uitgevoerd. Wij zijn dan ook sterk voorstander om de ventweg van de Cruquiusweg aan de zuidzijde te voorzien van strak gelegde klinkers en een andere kleur voor de fietsstroken. Eventueel kunnen de fietsstroken uitgevoerd worden met trottoirtegels, die meer fietscomfort geven en minder gevoelig zijn voor verzakking. De fietspaden langs de doorgaande Sportparklaan zijn immers

De noordelijke parallelweg biedt als veilige fietsroute geen goed alternatief voor alle fietsverkeer.

Suggesties m.b.t. de inrichting worden bij de planvorming meegenomen.

ook uitgevoerd met trottoirtegels. Aangezien wij verwachten (en daarmee de gemeente willen aanmoedigen die route te stimuleren) dat fietsverkeer na de aanpassingen aan de Cruquiusbrug vooral gebruik maakt van de noordelijke route, lijkt het ons niet meer dan logisch om de aanpassingen aan de ventweg van de Cruquiusweg aan de zuidzijde te beperken tot het voorzien van strak gelegde klinkers en een afwijkende kleur voor de fietsstroken. Het gaat immers om (tijdelijk) fietscomfort. Dit is ook een oplossing die veel kosteffectiever is dan de geadviseerde fietsstraat van ~ €700.000,-- Zoals gezegd verwachten we dat de noordelijke fietsroute na aanpassingen aan de Cruquiusbrug intensief gebruikt zal worden. Het verdient dan ook de aanbeveling om die zijde de komende tijd te gaan verbeteren door het aanleggen van asfalt fietsstroken tussen Javalaan en Wipperplein. De weg aan de noordzijde is veel breder en er mag, behoudens de vakken, niet worden geparkeerd. Het verdient aanbeveling om bij het kruispunt Javalaan/Cruquiusweg de noordelijke ventweg een voorrangsweg te maken.

#### Veiligheid / Urgentie

Op de gemeentelijke fietsknelpunten kaart zijn 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 aanrijdingen geweest met fiets/brommer. 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 asfalt. 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. 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. Een fietsstraat in Nederland heeft geen juridische status. De aanleg van een fietsstraat is alleen mogelijk met een verkeersbesluit, dat open staat voor bezwaar, voorlopige voorziening en beroep. Wij zullen dan ook zeker ageren als een dergelijk besluit wordt genomen. Het wordt zelfs afgeraden om in smalle straten waar ook geparkeerd wordt een fietsstraat aan te leggen (bron Wikipedia). 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 asfalt, wat gegarandeerd tot gevaarlijke situaties zal leiden. Zie foto figuur 3. Figuur 3 - Smalle éénrichtingsstraat met "auto te gast". Fietsers op de rabatstroken.

Conclusie Wij maken ernstige bezwaren tegen de door XTNT geadviseerde aanpassingen. Wij stellen dat deze; 1. Volledig in tegenspraak zijn met eerdere afspraken uit een eerder verkeersonderzoek door de Gemeente doordat de voorgestelde aanpassingen de verkeersstromen in de wijk ernstig beïnvloeden en de verkeersdruk van het project Slottuin nóg meer verleggen naar andere delen van de wijk. 2. De adviezen geen rekening houden met aanstaande wijzigingen aan de Cruquiusbrug door de Provincie Noord-Holland. Deze aanpassingen aan de brug leiden ertoe dat er een vele malen snellere, veiligere en logischere fietsroute ontstaat. Wij willen de gemeente vragen om de consequenties van de aanpassingen aan de brug te onderzoeken en te investeren in het optimaliseren van die route door aanpassingen te doen aan de noordelijke ventweg, in tegenstelling tot de door XTNT geadviseerde ingrijpende wijzigingen aan de zuidelijke ventweg van de Cruquiusweg. 3. Wij zijn niet van mening dat door de genoemde fietsstraat de veiligheid aan de zuidelijke ventweg juist wordt verkleind.

|           |  |  |
|-----------|--|--|
| <p>7.</p> | <p>Naar aanleiding van uw brief dd. 23 april 2020 willen wij als bewoners van de Cruquiusweg ... reageren op de voorstellen in het rapport van adviesbureau XTNT aangaande de fietsverbinding door onze straat en onze bezwaren op deze voorstellen met u delen. Wij zijn van mening dat de focus van het rapport teveel ligt op het optimaliseren van het fietscomfort door onze straat en dat hierbij de belangen van en de gevolgen voor de omwonenden hierbij niet of onvoldoende zijn meegewogen. Naar onze mening worden er in het rapport een aantal oplossingen aangedragen voor niet bestaande problemen. Deze oplossingen hebben echter wel tot gevolg dat het authentieke aanzicht van onze straat en ons wooncomfort aanzienlijk worden aangetast. Daarnaast zijn wij van mening dat de voorstellen in het rapport op meerdere punten een verslechtering zijn ten opzichte van de bestaande situatie en daarmee de verkeersveiligheid niet ten goede komen.</p> <p>Het onderzoeksbureau adviseert om de Cruquiusweg (parallelweg) in te richten als fietsstraat en daarnaast om het inrijden van de parallelweg vanaf de N201 te verbieden. Indien er aan deze voorstellen uitvoering zou worden gegeven dan zou dit voor ons en de bewoners in onze straat betekenen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de parkeervakken voor onze woning worden verplaatst naar de overkant van de straat;</li> <li>- er een rode asfaltstrook in het midden van de weg wordt aangelegd met hiernaast klinkers;</li> <li>- wij onze straat enkel nog maar vanaf de Javalaan kunnen bereiken.</li> </ul> <p>Hieronder zullen wij per punt reageren en hierbij onze bezwaren op de in het rapport voorgestelde aanpassingen aan u toelichten. Verplaatsten parkeervakken In het rapport wordt gesteld dat er in de huidige situatie slecht zicht op de bushalte en dat de hellingbaan bij de bushalte erg stijl is. Om dit op te lossen wordt voorgesteld om de parkeervakken naar de overkant te verplaatsen, om zo meer ruimte te creëren voor de hellingbaan de bushalte beter toegankelijk te maken. Naar onze mening is de bushalte in de huidige situatie voldoende toegankelijk en daarnaast zijn er alternatieven om de hellingbaan minder steil te maken. De gevaarlijke situatie die in de huidige situatie bestaat is dat reizigers die in en uitstappen op de bushalte diagonaal de</p> | <p>Voorstellen inrijdverbod en verplaatsen parkeervakken zijn vervallen.</p> |
|-----------|--|--|

straat oversteken om de bushalte/stoep te bereiken Het verplaatsen van de parkeervakken naar de overkant van de straat zal, naar onze mening, dit gedrag enkel bevorderen en daarmee het ontstaan van gevaarlijke situaties bevorderen. Daarnaast zien wij een groot aantal nadelen van het verplaatsen van de parkeervakken naar de overkant van de straat:

- In huidige opzet vormen de geparkeerde auto's een barrière tussen het verkeer en de voetgangers en spelende kinderen. Het verplaatsten van de parkeervakken zal tot gevolg hebben dat het onveilig wordt voor onze kinderen om op straat te spelen.
  - Bij het verleggen van de parkeervakken naar de overzijde zal een stoep moeten worden aangelegd om uit te kunnen stappen. Deze extra ruimte benodigde ruimte die hiervoor nodig is, gaat ten koste van de groenstrook. Deze groenstrook vormt nu een natuurlijke afscheiding en beperkt ons zicht op de N201. Het verder inkorten van de groenstrook vinden wij onwenselijk.
  - Het in en uitstappen uit de geparkeerde auto aan de verkeerde kant van de weg zal leiden tot onveilige situaties: wij moeten als bewoners, met onze kinderen en/of boodschappen, tussen het fiets- en gemotoriseerd verkeer door oversteken naar onze huizen.
  - Bij het wegrijden uit de parkeervakken kruist het autoverkeer het tegemoetkomende én het achteropkomende fietsverkeer.
  - Door het verplaatsten van de parkeervakken zal het (gemotoriseerd) verkeer dichters langs ons huis rijden.
- Wij zijn daarom van mening dat het verplaatsen van de parkeerplaatsen enkel zal resulteren in een onveiligere situatie.

Aanleg asfaltstrook in het midden van de weg: In het rapport wordt gesteld dat om het gedeelte van de hoofdfietsroute Cruquiusweg binnen de gemeentegrenzen voor fietsers veiliger en comfortabeler in te richten het volledig weren van de auto op de ventweg Cruquiusweg natuurlijk de meest optimale oplossing is. Omdat de ventweg Cruquiusweg dient echter als ontsluiting voor de aanliggende percelen en vervult ook een rol in de bereikbaarheid van de hele buurt stelt het rapport dat de bestaande circulatie van het autoverkeer gehandhaafd dient te blijven. Een andere oplossing in het rapport die de veiligheid van de fietser ten goede komt, is de aanleg van een vrijliggend

fietspad of fietsstroken. Hierbij wordt gesteld dat voor een vrijliggend tweerichtingenfietspad een breedte van 3 meter nodig is en voor een fietsstrook door het CROW een breedte van minimaal 1,70m (maar bij voorkeur 2m) wordt geadviseerd. Daarnaast is voor de overblijvende rijbaan 3 meter nodig en 5 meter bij tweerichtingsverkeer. In het rapport wordt hierop de conclusie getrokken dat de ventweg Cruquiusweg simpelweg onvoldoende ruimte voor een dergelijke inrichting. Wij willen hierbij opmerken dat in de uitwerking van genoemde optie enkel is gekeken naar de ventweg Cruquiusweg. Wij zijn van mening dat wanneer er breder wordt gekeken dan enkel de ventweg, door ook het gebied van de N201 en/of de ventweg aan de andere zijde van de N201 hierbij te betrekken er zeker mogelijkheden zijn om deze constructie te realiseren. In het rapport wordt echter de conclusie getrokken dat de enige optie die overblijft, om de veiligheid te vergroten en het fietscomfort te vergroten, is om de Cruquiusweg in te richten als fietsstraat. Hiervoor dient een rode asfaltstrook te worden aangebracht.

Het is ons op basis van de huidige uitwerking niet duidelijk wat er met de in de huidige situatie bestaande verkeersdrempels zal gebeuren, maar we gaan er voor nu van uit dat deze ten behoeve van het comfort van de fietsers zullen worden verwijderd. Wij denken dat de huidige opzet (klinkers, drempels) minder uitnodigt tot hard rijden dan een drie meter brede strook asfalt, zeker op momenten dat er weinig fietsverkeer is. Daarnaast denken wij dat een asfaltstrook juist uitnodigt tot harder rijden van zowel gemotoriseerd als (elektrisch)fietsverkeer wat juist zal resulteren in meer gevaarlijke situaties.

Tot slot merken wij op dat wanneer de straat verandert van een woonstraat met klinkers in een doorgaande geasfalteerde (fiets)route, het aanzicht van onze straat wordt hierdoor aangetast en afbreuk doet aan het huidige authentieke straatbeeld. Wij zijn van mening dat in het rapport voorgestelde wijzigingen enkel bijdragen aan het fietscomfort en niet aan de verkeersveiligheid. Verbod inrijden parallelweg vanaf de N201

In het plan wordt voorgesteld om het inrijden van de parallelweg



vanaf de N201 te verbieden (punt 4.2.5). Indien uitvoering zal worden gegeven aan dit voorstel heeft dit tot gevolg dat onze straat enkel nog te bereiken is vanaf de Javalaan. Er wordt gesteld huidige opzet zorgt voor complexe bewegingen en dat met name de U-bocht vanuit Hoofddorp gevaarlijk is, omdat fietsers dan ook rood hebben. De geschetste gevaarlijke situatie die op dit moment bestaat wordt veroorzaakt doordat met name bromfietzers (maar ook fietsers) zich op de ventweg niet voorsorteren in het daarvoor bedoelde voorsorteervak. Doordat bij roodlicht scooters en bromfietzers de fietsers passeren en daarmee rijbaan voor het verkeer vanaf de N201 blokkeren ontstaat een gevaarlijke situatie. Wat ons betreft zit het oplossen van deze gevaarlijke situatie niet zozeer in het aanpassen van de verkeerssituatie, maar het handhaven van de huidige situatie. Het in het rapport geschetste alternatief, het maken van een U-bocht op de Javalaan ter hoogte van de Lombokstaat zal naar onze mening zorgen voor meer gevaarlijke situaties:

- Er is weinig ruimte om veilig, in één keer, te keren. De voorgestelde vluchtheuvel om te keren is in huidige situatie al een locatie waar veelvuldig aanrijdingen plaatsvinden.
- Aan weerszijden van de Javalaan liggen fietsstroken, bij het keren zal voor de fietsers een gevaarlijke situatie ontstaan. Mede door de onoverzichtelijke situatie aldaar.
- Behalve de fietspaden komen ook twee straten (Borneostraat en Billitonstraat) uit op hetzelfde punt. Hier draaiend verkeer aan toevoegen terwijl de rij voor het stoplicht regelmatig tot voorbij dit punt staat is onoverzichtelijk, gevaarlijk en zal voor extra oponthoud zorgen bij een toch al te drukke kruising.
- Bovengenoemde drukte zal door het gereedkomen van de nieuwe woonwijk De Slottuin enkel toenemen, wat het ontstaan van gevaarlijke situaties enkel zal verergeren.

Tot slot willen we hierbij opmerken dat het over grote deel van huidige verplaatsingen naar de ventweg op de Cruquiusweg plaatsvinden vanaf de N201. Het verbieden van het inrijden van de parallelweg vanaf de N201 zal daarom resulteren in een aanzienlijke toename van het verkeer op de Javalaan wat een U-bocht zal moeten maken. We vinden daarom dat handhaving van de huidige situatie veiliger is dan de voorgestelde oplossing en de bereikbaarheid van onze woningen in stand houdt.

|   |   |   |
|---|---|---|
|   | <p>Conclusie Wij zijn van mening dat de door XTNT voorgestelde aanpassingen enkel bijdragen aan het fietscomfort en dat in tegenstelling tot wat in het rapport wordt gesteld de verkeersveiligheid niet verbeteren, maar juist verslechteren.</p>  |   |
| 8 | <p>Graag reageren wij op het voorlopig ontwerp van de Cruquiusweg zoals door verkeer kundig adviesbureau XTNT is voorgesteld. Wij beseffen ons dat de Cruquiusweg een belangrijke fiets verbinding is tussen Hoofddorp en Haarlem en zijn er voorstander van als er verbeteringen aangebracht kunnen worden. De vele verkeersdrempels zijn een voorbeeld hoe het comfort voor de fietser niet verbeterd. Wij hopen dat deze verdwijnen of dat er glooiende verkeersdrempels voor terug komen, zodat de fietser hier geen hinder van ondervindt. Ook vinden wij dat er meer afritten moeten komen voor mensen met rollators en rolstoelen, daar er een zorgflat is gebouwd bij de Slottuinen en er in de omgeving ook ouderen wonen die hier nu of in de toekomst gebruik van gaan maken.</p> <p>De voorgestelde rode strook asfalt vinden wij niet in het straatbeeld passen. Op de Dreef in Haarlem bij het Provinciehuis Noord Holland, hebben ze asfalt neergelegd dat op klinkers lijkt en dit past veel meer bij de stijl van de omgeving (huidige huizen en nieuwe wijk). Middels borden aan het begin en einde van de straat kan je ook kenbaar maken dat de auto te gast is en rekening moet houden met de gebruikers van de fiets weg. Aangezien er regelmatig schade aan autospiegels is toegebracht als de auto's in de parkeervakken gefileparkeerd staan, lijkt het mij wijzer om een aantal parkeervakken te maken zoals ook is toegepast bij de nieuwe wijk De Slottuinen. Dus niet langs de weg, maar haaks erop. Langs de N201 dient het zicht wel redelijk vrij te blijven, aangezien dit zorgt voor een veilige fietsroute voor elke leeftijd op elk moment van de dag. De huidige bossage is wel aan vervanging toe, aangezien deze er zeer armoedig uitzien. Aangezien je vanaf de weg onze wijk ziet liggen, is het voor de gemeente Heemstede een pre als je gemeente er mooi uitziet als je als gast/automobilist naar de omgeving kijkt.</p> <p>Het voorstel om vanaf de N201 niet meer onze straat in te kunnen rijden (Cruquiusweg), zijn wij fel tegen. Het keren op de Javalaan geeft gevaarlijkere situaties of onnodig omrijden. Dus extra CO2</p> | <p>Suggesties voor inrichting worden meegenomen bij de planvorming.</p> <p>Dit voorstel is vervallen.</p> |

|           |  |  |
|-----------|--|--|
|           | <p>uitstoot wat niet nodig is. Bovendien maakt dat het verkopen van een huis niet aantrekkelijker als het bemoeilijkt wordt om je straat in te rijden. Wij willen dan ook dat de toegang van onze straat blijft zoals hij nu is.</p> <p>Tevens nog een ander verzoek. De Floresstraat is een zijstraat van de Cruquiusweg en met de jaren armoedig geworden. De bewoners in de straat willen dit graag verbeterd hebben. Dit zou dan mooi meegenomen kunnen worden in het plan van de Cruquiusweg, zodat er eenheid gecreëerd kan worden van de leefomgeving. Te denken valt aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nieuwe bestrating; alles is verzakt en de stoepen zijn veel te smal. Een rolstoel of rollator kan hier niet fatsoenlijk rijden.</li> <li>• parkeervakken haaks op de weg en beter ingedeeld.</li> </ul> <p>De bewoners van nr. .... willen hun oprit (Floresstraat) opofferen voor parkeervakken als zij een ingang krijgen aan de voorkant links van het huis. Dit scheelt parkeerplekken op het tekort dat er nu is en maakt het zicht van de hoekwoningen aan de weg kant weer gelijk.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De huidige bomen in de straat geven naalden af en zijn veel te groot. De goten van alle huizen, inclusief in de straat, verstopen continue. Wellicht kunnen hier andere bomen voor terug gezet worden die geen overlast veroorzaken. De straten staan regelmatig blank en dat levert voor de lager liggende huizen vaak problemen op bij afwatering.</li> <li>• De bossage naast de inrit van nr.... verwijderen. Hier wordt alleen maar afval in gedumpt en trekt ongedierte aan. Paswerk houdt de groenvoorziening niet goed bij.</li> <li>• Voordeel om de Floresstraat ook aan te pakken is dat er minder junks op bepaalde nachtelijke uren of overdag bij het electriciteitskastje staan te gebruiken. In een kinderrijke buurt is ook dit ongewenst en met een betere indeling wordt de plek minder aantrekkelijk om daar te gaan gebruiken.</li> </ul> | <p>De Floresstraat maakt geen deel uit van dit plan.</p>   |
| <p>9.</p> | <p>Allereerst verbaast het mij dat de als bewoners van de Javalaan de brief van de gemeente dd 23- 04-2-20 niet hebben gekregen. De voorgestelde plannen lokken naar mijn mening het maken van een U-bocht in de Javalaan uit. Dit geeft extra risico op ongelukken en meer verkeersdruk in de Javalaan, zeker als de nieuwe wijk de Slottuin volledig bewoond is. Maar misschien zijn</p>   | <p>Bij de inspraak wordt de uitnodigingsbrief over een groter gebied verspreid.<br/>Dit voorstel is vervallen.</p> |

|            |   |                                   |
|------------|---|-----------------------------------|
|            | <p>er betere oplossingen. Bij voorbeeld het omkeren van de rijrichting voor gemotoriseerd verkeer op de ventweg tussen Ingenieur Lelylaan en Javalaan. Dit heeft wel als nadeel dat verkeer komend van de nieuwe wijk de Slottuin zal kiezen voor de route langs de ventweg. Dit kan wellicht ten dele worden voorkomen door bij de aansluitende weg of wegen op de Ingenieur Lelylaan rechts afslaan te verbieden. Auto's komend van de parkeerplaatsen langs de Ingenieur Lelylaan kunnen uiteraard niet door deze maatregel niet geweerd worden. Bij de aansluiting van de ventweg op de Javalaan moet voor auto's alleen rechtsaf slaan worden toegestaan. Als daartoe ruimte is zou daar een uitvoegstrook moeten komen voor auto's en fietsers.</p> <p>Het verplaatsen van de parkeervakken op de ventweg lijkt mij onnodig en juist belemmerend indien men voornoemde uitvoegstrook zou willen aanleggen. Fietsverkeer richting Haarlem zal op enig punt de N201 moeten oversteken daar op de Heemsteedse Dreef de fietsers richting Haarlem aan de oostkant van de N201 moeten rijden. Wellicht is er gebruikmakend van de strook nog beschikbare grond ten noordoosten van de N201 bij de kruising met de Javalaan ruimte voor een rotonde. Het vele fietsverkeer van scholieren van Hageveld richting Hoofddorp zou daar dan ook gebruik maken.</p> | <p>Dit voorstel is vervallen.</p> |
| <p>10.</p> | <p>Naar aanleiding van uw brief dd. 23 april 2020 willen wij als bewoners van Javalaan .. onze bezwaren tegen het rapport van adviesbureau XTNT over de fietsverbinding door de Cruquiusweg met u delen. Wij denken dat de plannen de verkeersveiligheid op de Javalaan niet ten goede komen. In tegendeel de voorstellen van XTNT zijn op meerdere punten een verslechtering van de situatie</p> <p>Inrijden parallelweg Een van de voorstellen uit het plan is om het vanaf de N201 het inrijden van de parallelweg te verbieden (put 4.3.5 uit het rapport). Dit zou betekenen dat, komende uit de richting Haarlem of uit de richting Hoofddorp, alle bewoners van de Cruquiusweg eerst via de Javalaan moeten rijden om daar een U-bocht te maken om bij de stoplichten rechtsaf te mogen slaan om dan pas de Cruquiusweg in te mogen rijden. Zoals u weet (neem ik aan) is de Javalaan een heel drukke verkeersweg.</p>   | <p>Dit voorstel is vervallen.</p> |

|     |  |                            |
|-----|--|----------------------------|
|     | <p>Zowel in de ochtend als in de avond staan er lange files voor de stoplichten. Dit zorgt voor zeer veel overlast voor de bewoners. In en uitparkeren is al problematisch. Door de nieuwe situatie zal dit er niet beter op worden. Het fiets verkeer zal er ook niet veiliger op worden. Zij ondervinden al veel hinder bij het in en uitparkeren zoals het nu is. De enige plek op de Javalaan om te keren is de vluchtheuvel ter hoogte van de Lombokstraat/Billitonstraat. Hier is het al moeilijk om in een keer te draaien. Het veroorzaakt nu al vaak een chaos. Aan beide zijde van de Javalaan liggen fietspaden die bij de U-bocht overgaan in fietsstroken. De fietsers komen dan op het weggedeelte waar ook geparkeerd wordt. Hierdoor worden zij vaak over het hoofd gezien en van de fietsstroken verjaagd, wat hen in een zeer onveilige situaties brengt. De files voor het stoplicht staan vaak ver voorbij het kruispunt waar zich de U-bocht bevindt. Het verkeer uit de Lombokstraat/Billitonstraat draaien hier ook de Javalaan op, zij</p> <p>Conclusie De door XTNT voorgestelde wijzigingen maken het verkeersprobleem wat hier nu al speelt nog onoverzichtelijker en onveiliger moeten zich dan in de files voegen</p> <p>Graag zouden wij van de mogelijkheid gebruik maken om onze bezwaren namens de bewoners van de Javalaan mondeling toe te lichten.</p> |                            |
| 11. | <p>Naar aanleiding van uw brief d.d. 23 april 2020 willen wij als bewoners van de Cruquiusweg 138-184 bezwaren tegen het rapport van adviesbureau XTNT over de fietsverbinding door onze straat met u delen. Wij denken dat de plannen het aanzicht van de straat behoorlijk zullen aantasten en de verkeersveiligheid niet ten goede komen. In tegendeel, de voorstellen van XTNT zijn op meerdere punten een verslechtering van de situatie.</p> <p><b>1. Inrijden parallelweg</b></p> <p>Eén van de voorstellen uit het plan is om het vanaf de N201 het inrijden van de parallelweg te verbieden (punt 4.2.5 uit het rapport). Dit zou betekenen dat, komende uit de richting Haarlem, of uit de richting Hoofddorp, wij als bewoners eerst de Javalaan in moeten rijden, om daar een U-bocht te maken en vervolgens bij het verkeerslicht rechtsaf te slaan de parallelweg op.</p> <p>Om een niet bestaand probleem op te lossen wordt het ons als</p>  | Dit voorstel is vervallen. |

bewoners onnodig moeilijk gemaakt om onze woningen te bereiken. Er wordt bovendien een zeer gevaarlijke situatie gecreëerd op de Javalaan.

In de huidige situatie staan de fietsers stil voor het rode licht wanneer het autoverkeer vanaf de N201 de parallelweg op mag rijden. Er is dus geen gevaarlijke situatie. Het alternatief daarentegen, een U-bocht maken op de Javalaan, zal zorgen voor gevaarlijke situaties:

- Er is op de Javalaan te weinig ruimte om veilig in één keer te draaien, De enige plek om te keren zou de vluchtheuvel ter hoogte van de Borneostraat/Billitonstraat zijn;
- Aan weerszijden van de Javalaan liggen fietspaden die op dit punt overgaan in fietsstroken. De fietsers komen hier van het fietspad tussen geparkeerde auto's en woonhuizen naar de hoofdrijbaan. Op dit punt maakt de Javalaan al een slinger, en zullen fietsers makkelijk over het hoofd gezien worden. Er wordt een zeer onoverzichtelijke situatie gecreëerd;
- Behalve de fietspaden komen ook twee straten (Borneostraat en Billitonstraat) uit op hetzelfde punt. Hier draaiend verkeer aan toevoegen terwijl de rij voor het stoplicht regelmatig tot voorbij dit punt staat is onoverzichtelijk, gevaarlijk en zal voor extra oponthoud zorgen bij een toch al te drukke kruising.

We vinden dat handhaving van de huidige situatie veiliger is dan de voorgestelde oplossing en de bereikbaarheid van onze woningen in stand houdt.

## **2. Cruquiusweg als fietsstraat**

Het onderzoeksbureau adviseert om de Cruquiusweg (parallelweg) in te richten als fietsstraat. Dit zou voor onze straat betekenen:

- Verplaatsen van de parkeervakken naar de overkant van de straat.
- Aanleg van een rode asfaltstrook in het midden van de weg.
- Klinkerstroken naast deze asfaltstrook.

We zien hier de volgende nadelen:

- De straat verandert van een woonstraat met klinkers in

Dit voorstel is vervallen.

een doorgaande geasfalteerde route, het aanzicht van onze straat wordt hierdoor aangetast.

- Wij denken dat de huidige opzet (klinkers, drempels) minder uitnodigt tot hard rijden dan een drie meter brede strook asfalt, zeker op momenten dat er weinig fietsverkeer is.
- Bij het verleggen van de parkeerhavens naar de overzijde moet een stoep worden aangelegd om uit te kunnen stappen. De extra ruimte die hiervoor nodig is gaat ten kosten van de groenstrook.
- De geparkeerde auto's vormen nu een barrière tussen het verkeer en voetgangers, honden en spelende kinderen. Door dit weg te nemen wordt de situatie minder veilig.
- Het in en uitstappen uit de geparkeerde auto aan de verkeerde kant van de weg zal leiden tot onveilige situaties: wij moeten als bewoners tussen het fietsverkeer door oversteken naar onze huizen.
- Bij het wegrijden uit de parkeervakken kruist het autoverkeer het tegemoetkomende en het achteropkomende fietsverkeer.

**Opnieuw probeert XTNT een niet bestaand probleem op te lossen: de fietsroute wordt elke dag door vele fietsers gebruikt en dit gaat niet gepaard met ongevallen of gevaarlijke situaties.**

**Conclusie:**

.De door XTNT voorgestelde aanpassingen maken de verkeerssituatie minder veilig, tasten het aanzicht van de straat aan, en maken onze woningen moeizaam bereikbaar.

Wij kunnen ons absoluut niet vinden in de geschetste situatie en aangedragen oplossingen. Het asfalteren en herinrichten van de straat die in zijn huidige vorm voldoet is een verspilling van middelen om een niet bestaand probleem op te lossen.

Graag zouden wij van de mogelijkheid gebruik willen maken om onze bezwaren namens de bewoners van dit gedeelte van de Cruquiusweg mondeling toe te lichten.

