



Heemstede

Zienswijze over de herinrichting van de Van den Eijndekade Heemstede

Aan: Gemeente Heemstede, College van B&W
De leden van de Raadscommissie Ruimte
De afdeling Ruimtelijk Beheer, team Infra en Projecten
Van: namens de Fietzersbond afdeling Heemstede

Datum: 30.10.2022

L.S.,

Reagerend op uw brief met het kenmerk 1120999, gericht aan de bewoners en belanghebbende(n), wil ik de volgende informatie met u delen. Ik hoop dat u op basis hiervan het definitieve herinrichtingsplan zoals dit door het college is vastgesteld nogmaals wilt heroverwegen en wijzigen zodat de veiligheid van alle gebruikers, maar vooral die van de fietsers zal toenemen. Dit streven is niet alleen landelijk is opgepakt maar heeft ook in het Heemsteedse Coalitieaccord een prominente plek.

Citaat: Voor een veilige weginrichting gaan we daarom per definitie uit van de bewegingen en veiligheid van kwetsbare weggebruikers. Hiertoe geven we uitvoering aan het wegcategoryeringsplan met de invoering van de 30 km/u als maximumsnelheid binnen de bebouwde kom en op enkele doorgaande wegen; en lopen we als gemeente voorop in de adoptie en ontwikkeling van nieuwe regels voor 'het nieuwe 30'; deze 'GOW-30km' (GebiedsOntsluitende Wegen); een combinatie van bestaande verkeersregels van erftoegangswegen (30-km) en gebiedsontsluitingswegen (50-km).

Vooral de laatste zin is van belang, hieronder leest u waar o.i. de bedenkers en makers van het plan een vergissing hebben gemaakt, gebaseerd op kennis uit verleden, kennis die inmiddels is achterhaald.

Inleiding

Door uw projectleider, worden wij al jaren keurig geïnformeerd en geraadpleegd over projecten die in Heemstede op de rol staan. De contacten zijn constructief en goed. Ook op dit dossier zijn wij bijtijds geïnformeerd. In mijn geval dubbel, aangezien ik ook bewoner ben van een appartement aan het Waterhof, dat ligt aan de Van den Eijndekade. Mijn uitgang, met de auto of fiets, is direct daar.

Op verzoek van heeft de Fietzersbond (FB) op 21.12.2021 een reactie gestuurd. Zie Bijlage 1. Daarna is er telefonisch en per mail nog contact geweest. De visie van de FB was helder en er zou rekening mee gehouden worden. De laatste maanden was het stil, totdat op 25.10 de brief met het definitieve plan in de mailbox landde. Van de aanbevelingen die door de FB gedaan zijn om de veiligheid te vergroten bleek weinig overgenomen te zijn. Een gemiste kans, omdat hiermee slechts een klein deel van de mogelijke en zeer gewenste verbetering gerealiseerd zal worden en de Van den Eijndekade voor de fietsers niet minder gevaarlijk zal worden dan nu het geval is.

De feiten

1. In verband met de matige kwaliteit van deze weg tussen Heemsteedse Dreef en Zwaaihavenbrug en het geluid en de trillingen die dit veroorzaakt in de aangrenzende woningen, is er een plan voor herinrichting opgesteld. (Bericht vanuit de gemeente, ruim 1,5 jaar geleden)
2. In de beantwoording van inspraakreacties (15 maart 2022) heeft de gemeente de Van den Eijndekade gecategoriseerd als erftoegangsweg. Maar de kade is veel meer dan dat, het is verkeerstechnisch een gebiedsontsluitingsweg. Gebiedsontsluitingswegen verbinden wegen met een verblijfsfunctie (erftoegangswegen) en wegen met een stroomfunctie (stroomwegen). De kade wordt intensief gebruikt door de vele (automobiel!) bedrijven en de brandweer, inclusief alle toeleveringsbedrijven, van,- en naar het industriegebied. Ook is het een sluipweg voor vele automobilisten die de stoplichten Wipperplein en Dreef/Postlaan willen omzeilen. Doordat de gemeente die categorie erftoegangsweg hanteert kan ze volstaan met een simpele plaatsing van een bord. Voor een gebiedsontsluitingsweg gelden echter andere criteria.
3. Het Hageveld College met 1500 leerlingen ligt om de hoek, er zijn dagelijks honderden leerlingen onderweg op de Van den Eijndekade.
4. De huidige breedte van de rijbaan is 7 meter. Dat is net genoeg om twee vrachtwagens, brandweerauto's of vuilniswagens elkaar te laten passeren. Dagelijkse praktijk.
5. (SWOW definitie) Op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom is de snelheidslimiet meestal 50 km/uur, soms ook 70 km/uur. Er zijn gescheiden voorzieningen voor (snor)fietsers. Bij voorkeur is dit een fysiek gescheiden fietspad. Minder veilig, maar ook vaak toegepast, is een fietsstrook die door een (on)onderbroken lijn is afgescheiden van de rijstroken voor het gemotoriseerde verkeer. (SWOW aanbeveling)
6. De gemeente heeft geen fietspad noch een fietsstrook aangebracht bij de oorspronkelijke aanleg. Fietsers komen in het verhaal alleen voor op één plek, daar waar zij, komende van de brug, over moeten steken om de overgang bij het verkeerslicht richting Postlaan/centrum te kunnen nemen. Een op zich al gevaarlijke situatie, waar zeer terecht door de commissie vragen over gesteld zijn.
7. Wel heeft de gemeente (ook vanwege dat gevaarlijke oversteekpunt, neem ik aan) de Van den Eijndekade op enig moment, jaren geleden de status van 30KM zone gegeven. Meer dan een bord plaatsen is niet gebeurd. Geen chicanes, geen drempels, geen flitspalen. Alleen een plat verkeersplateau op de kruising met de Nijverheidsweg is aangelegd. Dit alles zorgt ervoor dat weinig auto's zich aan deze 30KM houden, met alle gevaren van dien. Infrastructurele maatregelen om de snelheidslimiet te ondersteunen ontbreken. Hierdoor wordt het ook wel een "grijze" weg genoemd. Gebruik en ontwerp zijn niet in overeenstemming.

De stelling

Het plan herinrichting wat nu ter tafel ligt is op vele punten geen verbetering van de situatie, is duur en levert weinig op.

Immers:

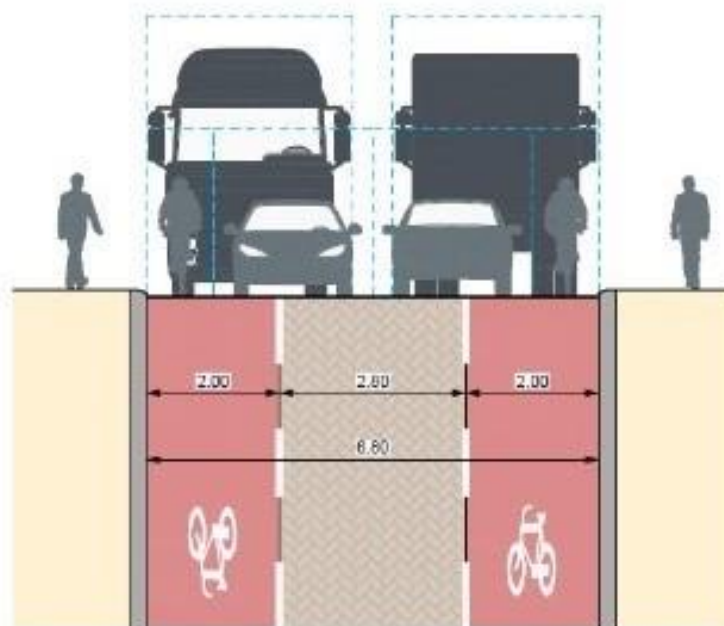
1. Het plan voorziet niet in een gescheiden fietsstrook, met een ononderbroken lijn, liefst in een afwijkende kleur.
2. Het plan voorziet niet in zg. fietssuggestiestroken.
N.B. het verschil tussen beide stroken is de juridische status. Het lijkt in ieder geval alsof de rijbaan smaller is om apart fietsverkeer mogelijk te maken. Dit wordt gedaan om duidelijk te maken dat er fietsers kunnen rijden. Voor de automobilist lijkt de straat

smaller zodat hij snelheid zal minderen. Dit is ondubbelzinnig aangetoond.

3. De rijstrook voor al het verkeer wordt versmald van 7 naar 5.80 meter. De gemeente rechtvaardigt dit door de kade te beschouwen als een erftoegangsweg. Ja, op een woonerf is 5.80 prima. Maar niet op deze locatie. Dit betekent dat auto's elkaar nauwelijks kunnen passeren, vrachtauto's helemaal niet, hoe komt een brandweerauto erlangs als de toegang richting Dreef is versperd? In ieder geval is er voor de fietsers helemaal geen ruimte meer om fatsoenlijk door te kunnen fietsen. Het gebruikte argument dat door versmalling de snelheid lager wordt omdat er veel oponthoud ontstaat klopt. Maar weegt dat op tegen de gevolgen: constipatie, filevorming, fietsers die slalommen op hun Van Moofs?
4. Door de nieuwe klinkers (waarom geen fluisterasfalt?) zal de overlast van geluid en trillingen afnemen. Ook het plateau aan de westkant zal voor een lagere snelheid zorgen bij de automobilisten. Hier zijn de bewoners blij mee. Prima dus, maar het zou zoveel beter kunnen tegen lagere kosten.

De Fietsersbond adviseert

1. Behoud de bestaande afmetingen. Hiermee wordt flink op de kosten bespaard. De brug zelf heeft alleen maar een nieuwe kleur nodig.
2. Versmal de kade visueel. 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.



INTENSITEIT: tot 6.000 mvt / etmaal
WEGCATEGORISERING: GOW 30
MAATGEVEND SITUATIE: V + V of F + A + A + F

Het beeld van een echte 30KM zone ontstaat, autoverkeer zal zich in principe houden aan de middenstrook, zeker als er fietsers in de buurt zijn, dus langzamer rijden. Er blijft tegelijkertijd genoeg ruimte om elkaar te passeren, waardoor er een veilige doorstroming plaats zal vinden.

3. Maak op de kruising Van den Eijndekade – Industrieweg een plateau dat mooi aansluit aan het begin van de brug. Hiermee benadruk je dat rechts voorrang heeft. Zeker het verkeer komend van de Nijverheidsweg zal hierdoor tijdig in de 30KM modus komen.

Tenslotte

Geachte raad,

In uw Commissie Ruimte vergadering op 12 mei jl. heeft u diverse keren het belang genoemd van veiligheid, naast de wens om meer groen aan te leggen. In het nieuwe coalitieakkoord wordt deze wens nogmaals bekrachtigd: u wilt vooroplopen in het “nieuwe 30”! Ga dan verder dan discutabele categorisering van een weg (erfontsluiting) om maatregelen te rechtvaardigen en kijk met open vizier naar de situatie, zoek naar een flexibele oplossing zoals die nu is aangedragen en maak het echt veiliger voor iedereen. En, het is eerder gememoreerd, onze wijzigingsvoorstellen maken de hele operatie goedkoper.

Wij hopen dat U het vastgestelde ontwerp nogmaals wilt bespreken en willen U daarin met alle kennis waarover wij kunnen beschikken ondersteunen.

Met vriendelijke groet, namens Fietsersbond Heemstede,



Reactie op het voorlopig ontwerp renovatie Van den Eijndekade

L.S.,

Dank voor de toezending van de stukken. Graag wil ik namens de Fietsersbond reageren.



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:

1. Behoud de bestaande afmetingen.

- 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

- 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.

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.

3. Maak wèl een plek voor laden en lossen

- 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.

4. Begin nooit aan betonnen scheidingsbanden.

- 4.1 Betonbanden zijn onzichtbaar voor slechtzienden.
- 4.2 Als fietsers moeten uitwijken voor auto's zijn betonbanden gevaarlijke obstakels die tot valpartijen leiden.
- 4.3 Handhaaf de bestaande belijning qua positie; werk met kleuren om de verschillen tussen auto-, fiets, en voetgangersverkeer te markeren.

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.

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.

Heemstede, 12 december 2022,

Namens de FB Heemstede,