

## Definitief Ontwerp Verkeersmaatregelen Oudeweg

### Nota met de beoordeling en verwerking van de zienswijzen

Versie 16 maart 2015

Van 4 december 2014 tot 22 januari 2015 heeft het voorlopig ontwerp (VO) van de te nemen maatregelen ter inzage gelegen. In deze periode was het voor iedereen mogelijk om zijn of haar zienswijze in te dienen.

In dit document zijn de zienswijzen anoniem opgenomen en aangegeven op welke wijze ze zijn meegenomen bij het opstellen van het definitief ontwerp (DO).

nr.	thema	Zienswijze (zoveel mogelijk integraal overgenomen)	Beoordeling en verwerking zienswijze
1	beleid	<p>Als oud-inwoner heb ik met interesse kennis genomen van de plannen van de Oudeweg.</p> <p>U kunt zich het geld besparen, de Oudeweg hoeft niet aangepakt te worden. Het feit dat de gemeente perse het verkeer van de snelweg via de Oudeweg de stad in wilt leiden, heb ik nooit begrepen. De plaatsing van de bloembakken heb ik evengoed nooit begrepen. De Amsterdamsevaart is een prima toegangsweg tot de stad. Voor de Amsterdamsepoort splitst het verkeer zich reeds en in combinatie met het nieuwe viaduct over NS station Spaarnwoude en de huidige Oudeweg hebben we een prima entree tot de stad.</p> <p>Het zijn juist weer dit soort projecten en werkzaamheden die alleen maar tot meer ergernissen leiden, zowel tijdens de werkzaamheden als ook het uiteindelijke resultaat.</p> <p>Als er al geld moet worden uitgegeven, stel ik met de hoogste prioriteit voor het verwijderen van de bloembakken en het verbeteren van de doorstroming van de Gedempte Oostersingelgracht.</p> <p>Laat de Oudeweg met rust, maak hier geen doorgaande 'snelweg' van, de Oudeweg is van/voor de werknemers en werkgevers van de bedrijven in de Waarderpolder. Niet voor overig verkeer en zeker niet voor dagjesmensen en toeristen in de warmere maanden.</p>	<p>De gemeenteraad heeft de Gebiedsvisie Oostradiaal vastgesteld, waarin de Amsterdamsevaart ten westen van de Pr. Bernardlaan wordt afgewaardeerd om hier ontwikkelingen mogelijk te maken. De huidige verkeersfunctie zal worden omgezet in een woon- en verblijfsfunctie die beter aansluit op de schaalgrootte en beleving van de oude Amsterdamse Poort. Om dit besluit tot uitvoering te kunnen brengen dient de centrering te worden ontsloten via de Oudeweg in plaats van de Amsterdamsevaart. Hiervoor moeten eerst maatregelen op de Oudeweg worden getroffen om de verkeersafwikkeling te verbeteren.</p>
2	eigendom	<p>Wij hebben met interesse het doorstromingsplan Oudeweg gelezen en volgens mij loopt deze oplossing over onze erfgrans heen. Ik kan dat niet met 100% zekerheid zeggen omdat de plattegrond erg klein is. Graag zou ik op korte termijn een afspraak willen maken om één en ander door te nemen en achteraf geen discussies te krijgen. Enkele maanden geleden hebben wij mensen van de aannemer weggestuurd omdat deze zonder onze toestemming ons wegdek heeft open gemaakt om zaken te controleren.</p>	<p>Met de heer Otte is afstemming geweest. De perceelgrenzen worden gerespecteerd.</p>
3	verkeer	<p>Ik zie het voorstel voorbij komen betreffende de hernieuwde inrichting Oudeweg.</p> <p>Met stijgende verbazing zie ik dat er wederom een verkeerslicht wordt toegevoegd voor een kruising met een rustige weg.</p> <p>Is het niet zinniger om daar een rotonde van te maken?</p> <p>De hoeveelheid verkeerslichten in de Waarderpolder is bizar. Wegen waar niet of nauwelijks een voertuig uitkomt of ingaat worden voorzien van een stoplicht wat de doorstroom 's ochtends, 's middags 's avonds en alles daartussen flink in de weg zit.</p> <p>Kunt u enig licht op de zaak werpen?</p>	<p>Er is bewust niet gekozen voor een rotonde op de kruising Oudeweg – Ir. Lelyweg vanwege een aantal eigenschappen die een rotonde op deze plek minder geschikt maken:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verkeersveiligheid: Aangezien er relatief veel vrachtverkeer op de Oudeweg en zijwegen aanwezig is, is een rotonde minder geschikt ivm conflict afslaand vrachtverkeer in combinatie met rechtdoorgaand fietsverkeer.</li> <li>2. Ruimtelijke inpassing: De ruimte op de Oudeweg is beperkt. Een rotonde zorgt voor meer ruimtebeslag dan een verkeerslichtenregeling. Er zal grond onteigend moeten worden wat lange doorlooptijden en hoge kosten met zich mee brengt.</li> <li>3. Verkeersafwikkeling: een enkelstrooks rotonde voldoet niet, er is een dubbelstrooksrotonde of eventueel een turburotonde nodig. Bij veel vrachtverkeer neemt de capaciteit van een dubbelstrooks rotonde echter sterk af. In spitsperiodes blijft het invoegen vanaf de zijwegen op een rotonde bij hoge intensiteiten problematisch.</li> </ol>
4	verkeer	<p>Hierbij wil ik bezwaar maken tegen het feit dat de twee linksafstroken naar 1 worden teruggebracht (in het ontwerp staat ook een spelfout, er staat op de onderste regel rijstroken), tenzij het stoplicht langer op groen blijft voor linksaf. 'S ochtends is het hier druk en staat er regelmatig traag vrachtverkeer waardoor met deze stoplichtsnelheid de doorstroom te beperkt zal zijn. Het gaat dus om het kruispunt bij het treinviaduct, ik hoop dat u mijn reactie serieus in overweging zult nemen.</p>	<p>De huidige 2e linksafopstelstrook op de kruising met de Gedempte Oostersingelgracht wordt gehandhaafd.</p>
5	eigendom	<p>Wij ontvingen de brief van uw gemeente 3 december 2014 over de voorgenomen reconstructie van de Oudeweg. In het plan is sprake van het aanleggen van in- en uitvoegstroken.</p> <p>Graag verneem ik of de reconstructie (ook) betrekking heeft op de afslag naar de Mincklerweg, op de hoek waarvan onze locatie is gevestigd; met onze ingang aan de Mincklersweg.</p> <p>Het is daarbij voor ons van belang te weten of bij de reconstructie onze perceelgrens op enigerlei wijze in het geding is.</p>	<p>De reconstructie van de Oudeweg heeft geen effect op de ontsluiting/bereikbaarheid van uw locatie. De perceelgrenzen worden gerespecteerd.</p>

6	<b>verkeer</b>	<p>Ik ben eigenaar van een onderneming aan de Nijverheidsweg in Haarlem en ontvang een brief omtrent geplande wijzigingen op de Oudweg. Bij deze wil ik mijn bezwaar aantekenen tegen de geplande wijzigingen. Met name het extra stoplicht bij de Lelyweg staat mij erg tegen. Voor de ondernemers in de waarderpolder is de aanleg van de fly-over zeker geen voordeel gebleken. Met name aan het einde van de middag is het een ramp om te proberen de waarderpolder te verlaten. Zowel de Oudeweg als de Waarderweg staan vol. Het is komende vanaf de Nijverheidsweg schier onmogelijk om de Oudeweg op te draaien door de enorme toename in het verkeer de laatste tijd. Als het eenmaal gelukt is om de Oudeweg op te komen staat men lang in de file voor de huidige stoplichten bij Nedtrain en kruising Oostersingelgracht. Om in de ochtend komende vanaf de Friese Varkenmarkt de Waarderpolder in te komen kom ik op een stuk van circa 200 meter 4 stoplichten tegen. Geen van allen sluiten op elkaar aan. De huidige plannen gaan daar dus nog een stoplicht aan toevoegen. Haarlem is een stoplichten gekke stad en het wordt alsmat slechter. Ik krijg niet de indruk dat de verkeersdoorstroming verbeterd, juist het tegenovergestelde.</p> <p>Ik krijg ook de indruk dat het voorgestelde stoplicht op de Lelyweg met name onder druk/op aanvraag van Spaarnelanden geplaatst wordt. Op die manier is het voor de Spaarnelanden medewerkers wellicht makkelijker hun werklocatie te bereiken of te verlaten.</p> <p>Mocht op dat kruispunt persé een stoplicht moeten komen, dan zou ik eerst graag onderzocht willen zien het aantal auto's op de Nijverheidsweg in vergelijking met de Lelyweg. Mijn gevoel zegt namelijk dat de Nijverheidsweg een weg is met met verkeer dan de Lelyweg. Extra stoplichten gaan echter niks oplossen. De Amsterdamsevaart opwaarderen lijkt mij een betere oplossing. Op die manier het verkeer en de ondernemers in de Waarderpolder enigszins ontlasten.</p> <p>Verder wordt voorgesteld de linksaf stroken van Oudeweg naar Oostersingelgracht van 2 naar 1 te wijzigen en een extra rechtsaf strook te maken. Ik ben dan benieuwd naar het aantal auto's wat dagelijks gebruik maakt van de twee linksaf stroken in vergelijking met het aantal auto's wat rechtsaf de woonwijk in gaat. Mijn gevoel zegt wederom dat de linksaf stroken veel intensiever gebruikt worden. Het terugbrengen naar 1 strook zal dan wederom voor extra filevorming gaan vormen.</p> <p>Wat mij betreft zijn dit dus geen goed doordachte/doorgerekende plannen en is veel aanvullend onderzoek nodig naar alternatieven en verkeerstellingen.</p>	<p>Het doel van het plaatsen van verkeerslichten is het laten ontstaan van gaten of hiaten in de verkeersstroom op de Oudeweg waardoor het verkeer beter en veiliger kan invoegen vanaf de zijwegen.</p> <p>De reden voor het plaatsen van verkeerslichten op de kruising Jan van Krimpenweg/Ingenieur Lelyweg (en niet op een andere kruising) is drieledig. (1) Op alle kruisingen zijn verkeerstellingen uitgevoerd. Op dit kruispunt blijkt de grootste belasting en slechtste afwikkeling. (2) Dit kruispunt ligt ongeveer halverwege de geregelde kruisingen met de Gedempte Oostersingelgracht en met de Waarderweg. (3) De Nijverheidsweg heeft alternatieven via de Claes Tillyweg en Conradweg, met name voor het verkeer richting de A9.</p> <p>De verkeerslichten op de Oudeweg zijn gekoppeld. Periodiek vind er een analyse plaats om de verkeerslichtenafstemming te optimaliseren. Dit zal na realisatie op de Oudeweg opnieuw plaatsvinden.</p> <p>Zie verder de antwoorden op zienswijze 1 en 4.</p>
7	<b>verkeer / riool</b>	<p>Zojuist heb ik de tekeningen van de herinrichting van de Oudeweg goed bestudeerd en heb twee vragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Momenteel wordt er veel verkeerhinder gecreëerd door het fietsersstoplicht voor de Sportheldenbuurt. Omdat dit verkeerslicht niet is afgestemd op het verkeerslicht op het verder gelegen kruispunt 'stroopt er veel verkeer op', dit geldt ook de andere kant op, de Waarderpolder in.</li> <li>2. Wordt bij de herinrichting van de Oudeweg ook het riool vernieuwd? Wij ondervinden namelijk ernstige doorstroombproblemen na heftige regenval door het te nauwe riool.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. In een later stadium, na de uitvoeringswerkzaamheden, vindt een nadere analyse plaats van de afstemming van de verkeerslichten op de Oudeweg. Het verkeerslicht van de Sportheldenbuurt wordt daarin ook meegenomen.</li> <li>2. Het riool van de Oudeweg (en van de hele Waarderpolder) is jonger dan 60 jaar. Op basis van het VGRP (rioolbeleid) is vervanging nog niet aan de orde.</li> </ol> <p>Wel zal er nog een nader onderzoek worden gedaan in Waarderpolder naar de kwaliteit van de riolen om eventuele prioriteiten te kunnen vaststellen. Dit valt echter buiten de scope van dit project.</p>
8	<b>eigendom</b>	<p>Het was prettig om te zien dat bij de herinrichting van de Oudeweg nog steeds rekening is gehouden met de voorsorteerstrook om –gezien vanaf de fly-over– onze nieuwe entree te bereiken zonder het achterliggende verkeer te hinderen.</p> <p>Zoals besproken en ter plaatse besproken zouden wij graag:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. de entree van ons terrein verbreden om zodoende de in- en uitdraaiende vrachtwagens makkelijk, veilig en sneller plaats te kunnen laten vinden. Om dit te kunnen bereiken dient de huidige groen- en stoepstrook ingekort/verplaatst moeten worden.</li> <li>2. een aparte opgang voor onze medewerkers die op de fiets of lopend komen, zodat zij op een veilige wijze over het ingetekende zebrapad het fietsenhok (onder de oprijlaan) kunnen bereiken.</li> </ol> <p>Bovenstaande punten staan tevens aangegeven in de bijgevoegde en besproken tekeningen.</p> <p>Graag verneem ik welke actie u van mij/ons verwacht dit te kunnen realiseren. Deze bovenstaande punten zijn dus ook aan de orde als 'de nieuwbouw van 2016' nog niet gerealiseerd is aangezien de vrachtwagens die vlees komen lossen al vanaf week 50 deze entree zullen gaan gebruiken.</p>	<p>De reconstructie van de Oudeweg heeft geen effect op de ontsluiting/bereikbaarheid van uw locatie. De door u aangehaalde punten vallen buiten de scope van dit project. Uiteraard blijft uw perceel tijdens de uitvoering bereikbaar. In de nadere uitwerking van de Oudeweg door de uitvoerende partij kan worden afgestemd op de inrichting van uw perceel. Daarvoor dienen u en de uitvoerende partij tzt in contact te treden en nadere afspraken te maken.</p>

9	verkeer	<p>Graag reageer ik als fietser, automobilist, ondernemer in de Waarderpolder én omwonende op het voorlopig ontwerp van de Oudeweg. Het is prettig voor fietsers dat het noordelijke fietspad dubbel/tweezijdig wordt. Wel maak ik me grote zorgen over de veiligheid van dit fietspad bij met name de kruising met de Nijverheidsweg.</p> <p>Bestuurders op deze drukke en bovengemiddeld onoverzichtelijke weg zullen niet altijd berekend zijn op fietsers van rechts. Het vele vrachtverkeer op de Nijverheidsweg zal het fietspad bovendien regelmatig blokkeren. Dat is nu ook al het geval, en zal alleen maar toenemen in de nieuwe situatie (als vrachtwagenchauffeurs het dubbele fietspad blokkeren zullen ze immers veel sneller door kunnen rijden dan wanneer ze er netjes voor gaan staan). Ook verkeer op de Oudeweg komende uit Oostelijke richting afslaand de Nijverheidsweg op zal tegemoetkomende fietsers niet altijd opmerken. Ik vind het zeer onverstandig dat hier geen VRI wordt aangelegd, dit zou ernstige ongevallen kunnen voorkomen.</p> <p>- De VRI t.h.v. de Ing. Lelyweg moet de doorstroming op de kruispunten bij de Minckelersweg en Nijverheidsweg verbeteren. Mijs insziens gaat dit voor fietsers maar zeer beperkt op, de middenberm/vluchtheuvel is op bijna alle punten te smal om met de fiets veilig te kunnen staan. Dit geldt nog meer voor bakfietsen en fietsen met fietskarretjes.</p> <p>- Erg jammer dat het dubbele fietspad niet wordt doorgetrokken tot op de Prinsenbrug. Dit zou toch mogelijk moeten zijn, gezien de breedte van het huidige fietspad. De nieuwe situatie zoals die nu is ontworpen zal spookrijden van fietsers op de Prinsenbrug nog meer doen toenemen dan nu al het geval is. Hier spookrijden omzeilt immers het kruispunt met de Ged. Oostersingelgracht, met een zeer lange wachttijd voor fietsers (door een zeer ongunstige afstelling; komende vanaf de Prinsenbrug moeten fietsers hier gegarandeerd bijna een hele cyclus wachten). Of wordt deze afstelling in de nieuwe situatie ook aangepakt?</p> <p>- Worden de fietspaden in asfalt uitgevoerd? De tegels op de huidige fietspaden liggen regelmatig los, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden en bovendien het nodige onderhoud kost. Asfalt fietst natuurlijk ook veel comfortabeler.</p> <p>- Dit valt buiten dit project, maar toch wil ik nog even melden dat het veel problemen en heel veel geld zou schelen als de gemeente niet koste wat het kost de Amsterdamse Vaart wil afwaarderen. Op de Amsterdamse Vaart zit snelverkeer langzaam verkeer totaal niet in de weg, wat voor beide categorieën prettig is. Het enige positieve wat met het afwaarderen van de Amsterdamse Vaart wordt bereikt is een lichte verbetering van de luchtkwaliteit in enkele wijken. Dit wordt echter ook vanzelf bereikt door het steeds schoner worden van (elektrische) auto's.</p>	<p>Een tweerichtingen fietspad is prettig voor de fietser maar ter hoogte van de zijwegen vormt de veiligheid inderdaad een belangrijk aandachtspunt. In overleg met de fietsersbond is dit uitgewerkt. Er is gekozen om geen verkeerslicht op het kruispunt Oudeweg – Nijverheidsweg plaatsens omdat:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het verkeer van en naar de Nijverheidsweg een goed alternatief heeft. Veel verkeer van/naar de Nijverheidsweg is namelijk georiënteerd op Amsterdam. Ontsluiting van bedrijven aan de Nijverheidsweg kan dan ook via het kruispunt Conradweg en Claes Tillyweg met de Waarderweg.</li> <li>2. Door realisatie van een verkeerslicht op het kruispunt Oudeweg – Ir. Lelyweg ontstaan er meer gaten of hiaten in het verkeer op de Oudeweg. Dit heeft weer tot gevolg dat bij een goede afstelling van de verkeerslichten op de Oudeweg dit ook een positief effect heeft op het kruispunt Oudeweg – Nijverheidsweg.</li> </ol> <p>- In het ontwerp is bij het kruispunten met de Minckelersweg en Nijverheidsweg ruimte in de middenbermen om in 2 stappen te kunnen oversteken. Op de kruising met de Ingenieur Lelyweg kan de fietser in één keer oversteken (geregeld met verkeerslichten) waardoor middenbermen smaller uitgevoerd kunnen worden. De middenberm kan niet 'weggehaald' worden omdat de voetganger wel in 2 stappen over moet kunnen steken.</p> <p>- Het doortrekken van het fietspad (aan de noordkant) tot aan de Prinsenbrug behoort niet tot de scope van dit project.</p> <p>- De fietspaden worden in rood asfalt uitgevoerd.</p> <p>- Zie het antwoord op zienswijze 1.</p>
10	beleid	<p>Graag wil ik reageren op de plannen voor de herinrichting van de oude weg.</p> <p>Ik rij op werkdagen elke ochtend over de Amsterdamse vaart naar de A9, en 's middags de oude weg terug.</p> <p>Dat ik 's ochtends over de Amsterdamse vaart rij komt omdat er vaak een lange rij voor de ene rechtdoor baan naar de oude weg staat. De oplossing om daar 2 rijstroken van te maken zal dit zeker verbeteren.</p> <p>Als er geen rij staat is het echter niet gunstiger om de oude weg te nemen. Deze route is eigenlijk altijd iets langzamer dan de Amsterdamse vaart doordat de VRI's niet gunstig zijn afgesteld.</p> <p>Het aanbrengen van nog een VRI op de Oude weg zal het verkeer richting Amsterdam nog meer vertragen.</p> <p>Dit zal er toe leiden dat meer mensen over de Amsterdamse vaart willen rijden.</p> <p>En dan is de enkele strook voor rechtsaf richting de Gedempte Oostersingelgracht weer niet toereikend.</p> <p>Mijs insziens zijn deze plannen voor de dagelijkse forenzen een achteruitgang in de ontsluiting van Haarlem.</p> <p>Het doel om de doorstroming op de Oude weg te verbeteren wordt op deze manier niet gehaald.</p> <p>Het grote probleem met de doorstroming op de Oudeweg ligt in de avondspits in de richting van het station, vlak voor en op de Prinsenbrug.</p> <p>Alle bewoners van het Ramplaan kwartier tot de Planetenbuurt en Bloemendaal moeten langs station Haarlem. Zolang hier geen alternatief voor is moeten al deze mensen op de Prinsenbrug ritzen naar 1 rijstrook richting de noordelijke randweg.</p> <p>Daarnaast staat de Prinsenbrug om 18:00 regelmatig open. Gezamenlijk zorgt dit ervoor dat half Haarlem niet op tijd aan de piepers kan.</p> <p>Dus als u de doorstroming werkelijk wilt verbeteren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Laat de oude weg zoals hij is.</li> <li>- Verbeter de doorstroming langs het station.</li> <li>- Pas de spertijden van de Prinsenbrug aan.</li> </ul> <p>Mocht u interesse hebben dan zou ik mijn kennis als ervaringsdeskundige graag met u delen.</p> <p>Ik verneem graag van u of u van mijn aanbod gebruik wil maken.</p>	<p>De verkeersmaatregelen op de Oudeweg zijn voornamelijk bedoeld om de verkeersafwikkeling vanaf de zijwegen, de bereikbaarheid en veiligheid op de Oudeweg te verbeteren zonder daarmee de doorstroming van het doorgaande verkeer (te zeer) te belemmeren. In de afstelling van de verkeerslichten van de Oudeweg en de Amsterdamsevaart zal er op gestuurd worden zoveel mogelijk verkeer via de Oudeweg te leiden. Achter het station is inderdaad sprake van een bottle neck. De grote stromen oost-west gericht autoverkeer kruisen daar de grote stromen noord-zuid gericht bus- en fietsverkeer. Dat neemt niet weg dat we met de voorgestelde maatregelen wel de bereikbaarheid van de zone rond de Oudeweg verbeteren. Verder participeert de gemeente samen met de provincie en andere regiogemeenten in een project (Dynamisch Verkeersmanagement) waarbij de afstelling van verkeerslichten regionaal zoveel mogelijk geoptimaliseerd wordt. Het verkeer achter het station ondervindt hier ook de voordelen van. Zie verder ook het antwoord op zienswijze 1.</p> <p>Zowel voor het winterseizoen als voor het zomerseizoen blijft de Prinsenbrug van 07.15-09.00 uur en van 16.00-18.00 uur dicht (conform de Bedieningstijden bruggen Haarlem 2015).</p>
11	verkeer	<p>Even een reactie over wat jullie van plan zijn voor de Oudeweg.</p> <p>Het stomste wat jullie kunnen doen is de fietsstrook heen en weer te maken dit is levensgevaarlijk.</p> <p>Ik ga dus dan nooit meer met de fiets.</p> <p>En als automobilist is dat vreselijk onoverzichtelijk dan moet je rechts en links tegelijk kijken en voor de auto's rechts of links.</p> <p>De mensen die dit verzinnen zijn geen inwoners van Haarlem of werken niet in de waarderpolder.</p> <p>We zijn er al zo op achteruitgegaan sinds de invoering van alles wat er in de polder geschied is.</p>	<p>Een tweerichtingen fietspad is prettig voor de fietser maar ter hoogte van de zijwegen vormt de veiligheid inderdaad een belangrijk aandachtspunt. De verkeersveiligheid wordt in sterke mate bepaald door het ontwerp. Door het uitbuigen van het fietspad en het uitvoeren van het fietspad in rood asfalt wordt extra aandacht gevestigd op de fietser. In overleg met de fietsersbond is dit uitgewerkt. Zij zijn voorstander van de aanleg van het tweerichtingen fietspad, indien aan bovenstaande zaken wordt voldaan.</p>
12	verkeer	<p>1. Wij zijn blij met het instellen van tweerichtingsverkeer op het fietspad aan de noordzijde van de weg tussen de Wim van Eststraat en Nijverheidsweg. De Fietsersbond vraagt evenwel om een logische voortzetting van dit tweerichtingenpad tot aan de Waarderweg.</p>	<p>1. In overleg met de Fietsersbond is het noordelijke fietspad tussen de Nijverheidsweg en de Waarderweg in 2-richting voortgezet, rekening houdend met de bestaande bomen. Hierdoor voldoet de breedte niet aan de gewenste richtlijnen. Het fietspad en voetpad worden daarom zonder hoogteverschil aangebracht.</p>

2. Gezien de hoge verkeersintensiteit, de diversiteit aan langzaamverkeersdeelnemers en de grote snelheidsverschillen op dit fietspad verzoeken wij u dit te ontwerpen met een veilige breedte. Volgens de landelijke richtlijn voor een dergelijk tweerichtingen fietspad dient de breedte minimaal 3.50 meter te bedragen

3. Het zuidelijke fietspad wordt tweerichtingsfietspad van Gedempte Oostersingelgracht tot aan de oversteek naar de Wim van Eststraat. Ons verzoek in de participatie was om ook op dit fietspad tweerichtingsverkeer te maken tot aan de Waarderweg. Wij verzoeken u nogmaals deze, weinig kostende, verbetering van de fietsveiligheid te realiseren. In ieder geval tot aan de Jan van Krimpenweg, hier komen fietsers vanuit Amsterdam en vanaf station Haarlem-Spaarnwoude op de Oudeweg. Als het aansluitende fietspad richting Waarderweg éénrichtingsfietspad blijft graag dit fietspad 2.50 meter breed maken volgens de meest recente aanbeveling van de SWOV.

4. Het beleid van Haarlem is om de hoofdfietsroutes geasfalteerd uit te voeren. Dit ter verhoging van het fietscomfort en daarmee vergroting van het gebruik van de fiets, een speerpunt voor de Waarderpolder. Uit de tekening blijkt dat de fietspaden uitgevoerd worden met tegels. Kabels en leidingen worden verlegd en bij de kruispunten worden de fietspaden uitgebogen, de fietspaden moeten geheel opnieuw bestraat worden. Er is dus geen reden om geen asfalt toe te passen. De discussie hierover is al vele malen gevoerd (zie o.a. reconstructie Zijlweg) door de stadsadvocaat: "Ook al liggen er kabels en leidingen onder het fietspad, de gemeente heeft juridisch het recht asfalt voor te schrijven. Van de gemeente wordt uit het oogpunt van behoorlijk bestuur verwacht dat zij de belangen van de nutsbedrijven wel in redelijkheid weegt. Daarvoor is de formele inspraakronde in het kader van de AWB bedoeld". Met klem verzoeken wij u dan ook bij deze reconstructie van de Oudeweg alle fietspaden in asfalt uit te voeren.

5. De fietspaden worden bij de kruispunten uitgebogen. Dat is goed, maar voor de verkeersveiligheid onvoldoende. Veel automobilisten verwachten geen tweerichtingsverkeer op een naast de weg gelegen fietspad. Om de attentie van het gemotoriseerd verkeer voor het van twee zijden komende fietsverkeer te vergroten verzoeken wij u de kruisende fietspaden niet alleen in rood asfalt maar bovendien met een verhoging en attentieverhogende bebording en belijning uit te voeren. Vrachtkverkeer zal van een lichte verhoging geen hinder ondervinden. Er kan nu werk-met-werk gemaakt worden. Dit komt de fietsveiligheid zeer ten goede. Het risico voor fietsers neemt met bijna de helft af door de fietsoversteek verhoogd aan te leggen (op een drempel), dit blijkt uit onderzoek van CROWFietsberaad, zie Publicatie 19b "Grip op fietsongevallen met motorvoertuigen", 2011. Dit verduidelijkt in belangrijke mate de voorrang in twee richtingen voor fietsers en draagt bij aan de verkeersveiligheid. Het grootste risico van een aanrijding betreft de snelheid waarmee de auto het fietspad kruist. Daarom is een 30 km/u drempel van groot belang. Het risico op aanrijdingen van fietsers betreft juist de auto's uit de zijstraat.

6. Bij de kruising met de Ir. Lelyweg / Jan van Krimpenweg wordt een verkeerslichteninstallatie geplaatst. Op de tekening zijn daar in oostelijke richting voor het wegverkeer drie rijstroken gepland, linksaf, rechtdoor en een gecombineerde rechtdoor/rechtsafstrook. Er is dan geen aparte rechtsafstrook en dus ook geen rechtsaflicht. Dan gaarne de groenfase voor het rechtdoorgaande/rechtsafslaande autoverkeer combineren met de groenfase voor de fietsers op het parallelle fietspad. Dus regelen als "halfconflict". Iedere andere oplossing leidt tot roodlichtnegatie door fietsers en is daarmee onveilig. Tevens vragen wij u om de fietslichten zowel op het noordelijke als op het zuidelijke fietspad met "wachtstand groen" en "mee-verleng-groen" te regelen. D.w.z. dat een fietslicht alleen rood wordt als een conflicterende richting daadwerkelijk gerealiseerd kan worden. Zo nodig willen we hierover graag overleggen met leverancier Vialis.

7. Wat betreft de fietsoversteek linksaf vanaf fietspad zuidzijde of vanuit de Jan van Krimpenweg: fietsers kunnen niet direct de Lelylaan in fietsen maar moeten weer aansluiten achter de stopstreep voor fietsverkeer van oost naar west. Dit is een situatie die niet logisch is en ook niet wenselijk is. Wij verzoeken u het ontwerp hierop aan te passen.

8. Wij verzoeken u de bochtstralen in de fietspaden met een boogstraal van minimaal 4 meter uit te voeren.

9. Voer de fietspaden, met name bij de kruispunten, zonder verhoogde banden uit. Juist bij kruispunten is de kans op enkelvoudige ongevallen t.g.v. een botsing met de stoepbanden groot omdat de snelheid van de fietser klein is.

10. Tussen fietspad en voetpad graag lage schuine banden toepassen (lager dan 5 cm).

11. Om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten verzoeken wij u maatregelen te nemen zodat de snelheid van het verkeer niet boven de maximale 50 km/uur zal komen. Dit kan door op enkele plaatsen een 50 km/uur drempel aan te leggen. Vrachtkverkeer heeft een goede aanleg hiervan weinig hinder te hebben. Op veel plaatsen, bijvoorbeeld Schipholweg en Prins Bernhardlaan, met eveneens heel veel vrachtkverkeer, wordt dit toegepast; het zal de algemene verkeersveiligheid in belangrijke mate verhogen.

2. De breedte van 3.50 meter is een richtlijn. Door de verschillende fysieke wensen, waaronder het zoveel mogelijk handhaven van bomen, en de ruimte die ter plaatse ontbreekt is deze breedte meestal niet haalbaar. Ook in de huidige situatie voldoen de fietspaden niet aan de richtlijnen. Er is een afweging gemaakt waarbij tegemoet wordt gekomen aan de wens om de fietspaden in 2-richtingen en in asfalt uit te voeren, maar ook de bomen te handhaven. Dit gaat ten kosten van de gewenste breedte.

3. Het zuidelijke fietspad wordt in 2-richtingen doorgetrokken tot de Jan van Krimpenweg zonder ten kosten te gaan van de bestaande bomen. Dit heeft consequenties voor de gewenste breedte. Fiets- en voetpad worden hier zonder hoogteverschil aangelegd, zodat uitwijken (indien nodig) ook via het voetpad mogelijk is.

4. We leggen alle nieuwe fietspaden in rood asfalt aan.

5. De nieuwe fietspaden worden uitgevoerd in rood asfalt en daarnaast vindt voldoende uitbuiging van het fietspad plaats. De waarschuwingsborden worden met een geel achterbord geaccentueerd. Tenslotte speelt de markering een belangrijke rol. Vanwege het bedrijventerrein en het vele vrachtkverkeer wordt hier geen verhoging aangebracht.

6. Het is inderdaad verstandig om een 'voorstart groen' voor fietsers te introduceren en het autoverkeer op de doorgaande Oudeweg en het fietsverkeer tegelijk groen te geven. Dit zal mee worden genomen in de uiteindelijke uitwerking van de software van de regeling van het nieuwe verkeerslicht. Op het kruispunt Oudeweg - Jan van Krimpenweg wordt bovendien geprobeerd om alsnog een rechtsaf-opstelstrook in te passen.

7. Het ontwerp wordt hierop aangepast.

8. Bij de kruisingen is dit ruimtelijk niet mogelijk en worden de meer gangbare kleinere boogstralen toegepast.

9. Dit wordt in het PvE meegenomen.

10. Dit wordt in het PvE meegenomen.

11. In de Waarderpolder worden geen drempels toegepast. De situatie op de Oudeweg is niet te vergelijken met de Schipholweg (verkeer dat met hogere snelheid de stad uitrijdt) en de Prins Bernhardlaan (t.p.v. een gevaarlijke oversteek voor langzaam verkeer). De rijstroken op de Oudeweg worden smaller aangelegd en het tracé is bochtig. Fietspaden worden duidelijk herkenbaar voorzien van rood asfalt.

13	verkeer	<p>Met interesse hebben wij kennis genomen van het voorlopig ontwerp van de Oude Weg. Het voorlopig ontwerp heeft als doel om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te vergroten. Wij vinden het belangrijk dat met de aanpassing van de oude weg ook integraal maatregelen worden genomen op de volledige oude weg en ook rekening wordt gehouden met fietsers en voetgangers.</p> <p>De huidige situatie met het kruispunt oude weg, prinsbrug, kick smitweg en harmenjansweg is een zeer gevaarlijk kruispunt. Vooral voor voetgangers en fietsers. Voetgangers krijgen bij de oversteek nooit volledig groen en moeten altijd op de vluchtheuvel tussen voorbijrazend verkeer staan. Daarnaast krijgen auto's vanaf de harmenjansweg gelijk met voetgangers groen zodat je regelmatig als voetganger bijna aangerezen wordt. Het gevaarlijkst is de fietsoversteek vanaf de prinsbrug naar de kick smitweg toe. Als fietsers daar groen krijgen rijden auto's hard over de prinsbrug en verwachten ze geen stoplicht en rijdt men daarom vaak per ongeluk door rood. Levensgevaarlijk, zeker in de zomer als de zon laag staat en automobilisten in de zon kijken. Met heel veel fietsende en lopende kleine kinderen in de sportliedenbuurt die van en naar school gaan is een veilige oversteek heel belangrijk. Met de aanpassing van de ouderwets vrezen wij voor een nog ontoelaatbaar en nog gevaarlijker kruispunt. Wij verzoeken u hierbij de oversteek voor fietsers en voetgangers mee te nemen in het plan.</p>	<p>Het betreffende kruispunt is bij de aanleg van de fietsstraat Sportheldenbuurt meegenomen en valt buiten de scope van dit project. We zullen uw opmerking wel intern doorzetten, ook zou u hierover een melding kunnen doen via de gemeentesite.</p>
14	verkeer	<p>Hierbij zou ik - als ondernemer gevestigd in de Waarderpolder - graag gebruik maken van de mogelijkheid mijn bezwaren te uiten tegen een deel van het voorstel om de doorstroming van de Oudeweg aan te passen.</p> <p>Het betreft hierbij de maatregel die de kruising Oudeweg - Ged. oostersingelgracht richting Centrum betreft. Het voorstel luidt: Om de Amsterdamsevaart in de richting van Amsterdam af te kunnen waarden, wordt de kruising Oudeweg - Gedempte Oostersingelgracht aangepast. Richting centrum worden de twee linksaf opstelstroken naar de Gedempte Oostersingelgracht teruggebracht naar één linksafstrook. Deze wijzigingen kunnen gerealiseerd worden door het middeneiland aan te passen en rijstroken te verbreden en te verleggen.</p> <p>De opstellers van het voorstel maken hierbij n.m.m. een fikse denk- of redeneringsfout.</p> <p>De (dubbele) voorsorteerstrook ter plekke wordt n.m.m. voornamelijk gebruikt door voertuigen die de polder willen verlaten met als bestemming het Zuidoostelijke deel van het centrum van Haarlem of verder Zuidelijk gelegen richtingen als Heemstede.</p> <p>En uit ervaring weet ik dat beide voorsorteerstroken juist daar een rol spelen bij een vlotte doorstroming.</p> <p>Goede alternatieven zijn er feitelijk niet; Wie rechtdoor rijdt mag na de brug niet linksaf richting Centrum. De enige andere route zou zijn via fly-over en Amsterdamsevaart, en dat is nu juist een weg die d.m.v. dit plan 'afgevaarderd' dient te worden.</p> <p>De aanname dat de Amsterdamsevaart door deze maatregel in de richting Amsterdam "afgevaarderd" zal worden, getuigt n.m.m. van weinig inzicht.</p> <p>Uitgezonderd het relatief kleine aantal voertuigen dat vertrekt uit het gebied direct rond deze kruising, betekent het kiezen van deze route met bestemming de richting Amsterdam eenvoudigweg het kiezen voor een omweg met een aantal extra verkeerslichten.</p> <p>Voor het grootste deel van de Waarderpolder geldt immers dat de snelste en best doorstromende route richting Amsterdam de (door u gewenste) route via de fly-over is. En die wordt voor zover ik kan nagaan ook als zodanig benut.</p> <p>Ik ben daarom van mening dat de maatregel die u hier voorstelt het met name ondernemers in de Waarderpolder en hun medewerkers onnodig lastig maakt een belangrijk deel van het werkgebied te bereiken en/of bedienen. Daarnaast draagt de maatregel waarschijnlijk niet of nauwelijks bij aan het gestelde doel de Amsterdamsevaart richting Amsterdam te afwaarderen.</p> <p>Een niet goed doordachte en derhalve mogelijk onnodige maatregel, die onnodige werkzaamheden en kosten met zich mee zou kunnen brengen én tot ergernis bij met name professionele gebruikers van deze route zal leiden.</p> <p>Ik hoop dan ook van harte dat de commissie zal besluiten dit deel van het concept te heroverwegen.</p>	<p>De huidige 2e linksafopstelstrook op de kruising met de Gedempte Oostersingelgracht wordt gehandhaafd.</p>

15A	verkeer	<p>Cavex Holland B.V. wil graag een reactie geven op het Voorlopig Ontwerp Oudeweg-doorstromingsmaatregelen juli 2014 (BBV nr. 2014/405647). Cavex Holland B.V. is gelegen aan de Fustweg. In deze straat, een zijstraat van de Oudeweg, zijn ook de bedrijven Peitsman, Rheinzink en Biemond &amp; van Wijk gelegen. Deze bedrijven heb ik benaderd met onze reactie op het Voorlopig Ontwerp Oudeweg-doorstromingsmaatregelen juli 2014 (BBV nr. 2014/405647). De bedrijven Peitsman en Rheinzink hebben te kennen gegeven ons standpunt te delen.</p> <p>Hierbij de reactie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De kruising Oudeweg – Nijverheidsweg/Fustweg is buitengewoon onoverzichtelijk. De komst van het drukbezochte Shell tankstation heeft daar ook al niet veel goed aan gedaan.</li> </ul> <p>Het zal waar zijn dat er, wanneer er bij het volgende kruispunt verkeerslichten geplaatst worden, gaten in de verkeersstroom over de Oudeweg ontstaan. Dat neemt niet weg dat het, met name voor fietsers die vanuit de Fustweg linksaf richting stad willen, een hachelijke onderneming blijft om over te steken. Enige structuur zou wenselijk zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Of er daadwerkelijk gaten ontstaan in de verkeersstroom door de verkeerslichten (kruispunt Oudeweg/Ing.Lelyweg en Oudeweg/Waarderweg) hangt af van de afstelling van deze verkeerslichten t.o.v. elkaar. Men kan namelijk ook het tegenovergestelde beweren over deze verkeerslichten.</li> <li>De verkeersdrukte op de Oudeweg is vooral een spitsprobleem aan het begin van de ochtend en aan het begin en eind van de middag. De rest van de dag vormen de nieuw te plaatsen verkeerslichten op de kruising Oudeweg – Lelyweg/Jan van Krimpenweg een betrekkelijk zinloos obstakel. Een minder blokkerende oplossing zou uitkomst bieden.</li> <li>In de plannen wordt het noordelijke fietspad langs de Oudeweg in twee richtingen berijdbaar. De vraag is wat dit voor toegevoegde waarde heeft, aangezien het overgrote deel van het fietsverkeer vanuit de stad richting Waarderpolder, via de Voormalige Oudeweg of het Prinsen Bolwerk rijdt. Deze fietsers zullen altijd het zuidelijke fietspad kiezen. Voor fietsers die vanaf bedrijven, gelegen aan de zuidkant van de Oudeweg, richting stad willen, is wel zeer wenselijk en zinvol dat het zuidelijke fietspad in twee richtingen berijdbaar gemaakt wordt. (Het eerst gedeelte van dit fietspad is dat overigens al.)</li> <li>In Haarlems Verkeer en Vervoerplan (HVVP) wordt de Oudeweg als een type A weg aangeduid, hetgeen betekent dat deze weg een onderdeel uitmaakt van de hoofdstructuur van de stad. Daarnaast wordt in het HVVP de fiets gestimuleerd. Als het stimulerend fietsend verkeer constant de doorstroom van het autoverkeer onderbreekt (zie ook vorig punt) zal dit zowel de fietsers als de automobilisten frustreren. In het vervolg van de Rode Loper tussen het CS Haarlem en station Spaarnwoude is het zelfs wenselijk dat de zuidzijde van het fietspad ook in twee richtingen berijdbaar is.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In het ontwerp kan het fietsverkeer overzichtelijker in twee stappen oversteken.</li> <li>De verkeerslichten worden met elkaar gekoppeld en zullen op elkaar afgestemd worden.</li> <li>De verkeerslichten worden buiten de spits vraagafhankelijk ingesteld waarbij het verkeer op de Oudeweg prioriteit heeft.</li> <li>Het heeft de voorkeur om het fietspad aan beide zijden van de Oudeweg 2-richtingen te maken zodat het oversteken door fietsers tot een minimum wordt beperkt. In het definitief ontwerp is nu in overleg met de Fietsersbond opgenomen.</li> <li>Het zuidelijke fietspad wordt in 2-richtingen doorgezet tot aan de ventweg met Joh. Enschedé, daar kan de fietser in twee richtingen gebruik maken van de bestaande 200 meter lange ventweg die aan de oostzijde aansluiting geeft op het bestaande 2-richtingen fietspad.</li> </ul>
15B	verkeer	<p>In het VO Oudeweg-doorstromingsmaatregelen juli 2014 wordt de kruising van de Oudeweg met de Nijverheidsweg en Fustweg niet benoemd in het Collegebesluit en de Toelichting ontwerp Oudeweg. Echter, deze kruising wordt wel in de bijlage "Overzicht tekening" meegenomen. Met de komst van het benzinestation is deze kruising en de Fustweg zelf behoorlijk druk geworden. Met het afwaarderen van de Amsterdamsevaart en de realisatie van de VO Oudeweg-doorstromingsmaatregelen zal het verkeer op de Oudeweg, en daarmee de druk op de kruising van de Oudeweg met de Nijverheidsweg en Fustweg, toenemen.</p> <p>In het VO wordt het fietspad aan de zuidzijde van de Oudeweg niet in zijn geheel twee-zijdig bereden. Dit houdt in dat de fietsers bij de kruising van de Oudeweg met de Fustweg de Oudeweg moeten oversteken om het noordelijk fietspad te berijden richting het centrum. Dit is momenteel al, tijdens de spijstijden, een gevaarlijke onderneming.</p> <p>Ook is het voor gemotoriseerd verkeer, met name tijdens de spijstijden, zeer ergerlijk om de Oudeweg op te komen of over te steken vanuit de Fustweg of Nijverheidsweg.</p> <p>In het Collegebesluit wordt onder punt 4.5 Participatie aangegeven dat het Voorlopig Ontwerp tot stand is gekomen na overleg met o.a. IKH en ondernemers aan de Oudeweg.</p> <p>Alvorens een reactie op het Voorlopig Ontwerp namens Cavex Holland B.V. in te dienen wil ik u een aantal vragen stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kunt u mij vertellen wat over de kruising van de Oudeweg met de Nijverheidsweg en Fustweg besproken tijdens het overleg met de gemeente?</li> <li>Kunt u mij het standpunt van IKH over het gebrek aan wijzigingen aan de kruising van de Oudeweg met de Nijverheidsweg en Fustweg aangeven?</li> </ul>	<p>Op basis van het voorlopig ontwerp zijn door de IKH geen bijzonderheden vermeld over deze kruising. Omdat het drukker wordt met verkeer naar de Fustweg wordt er een vrije rechtsafopstelstrook ingepast. Wat het 2-richtingen fietspad betreft wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 15A.</p>
16	verkeer	<p>Graag reageren wij op het voorlopig ontwerp Oudeweg dat als doel heeft om de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te verbeteren.</p> <p>Recreatieschap Spaarnwoude ligt vrij ver van de gedeelten van de Oudeweg die u voornemens bent te herinrichten.</p> <p>De Oudeweg is echter een belangrijke entree voor het Recreatiegebied Veerplas en voor Spaarnwoude als geheel. Wij verzoeken u daarom zo veel mogelijk beplanting te handhaven en deze waar mogelijk uit te breiden. Ons ideaalbeeld van de Oudeweg is een groene toegangsweg naar het recreatiegebied, in het bijzonder de Veerplas. Een groene wegwijzer tussen de bedrijvigheid, zoals ook in de bufferzonevisie staat.</p> <p>Daarnaast verzoeken wij u in de planning rekening te houden met evenementen op de Veerplas (planning voorjaar 2015 Editfestival) en daarover in overleg te treden met de beheerder van het recreatieschap, de heer Adriaan van Koeverden, telefoon 023 – 520 28 36.</p> <p>Overigens wensen wij u veel succes met de plannen en de uitvoering.</p>	<p>De laanbeplanting langs de Oudeweg wordt zoveel mogelijk gehandhaafd en waar mogelijk aangevuld. De gewenste lange lijnen in het tracé worden door een groene invulling benadrukt.</p>

17	beleid	<p>De Oude Weg is ook van de nuts/ telecombedrijven een weg waarin hoofdroutes liggen van de infrastructuur. Al eerder hebben we met elkaar geconstateerd dat alternatieve tracés moeilijk zijn te vinden in deze weg.</p> <p>Onder het fietspad komen 6 handholes die bereikbaar moeten blijven. Ik verzoek daarom met klem de fietspaden in open verharding (tegels) uit te voeren. We kunnen dan de handholes laten liggen en ook het fietspad (blijven) gebruiken voor de hoofdtracés.</p>	<p>Het algemeen gehanteerde uitgangspunt is om fietspaden langs hoofdroutes te voorzien van asfalt. Ook langs de Oudeweg is dit van toepassing. De consequentie hiervan is dat indien noodzakelijk dit asfalt opgebroken dient te worden. Bestaande kabels en leidingen blijven zoveel mogelijk liggen, nieuwe of vervangende kabels en leidingen worden zoveel mogelijk in het trottoir en de groenstrook gelegd. Voorgesteld wordt om handholes te voorzien van putdeksels in het asfalt.</p>
18	verkeer	<p>Korte samenvatting van ingediende adviesnotitie: 1. Trek de rijstroken vanaf de Prinsenbrug naar de Gedempte Oostersingelgracht recht. 2. Pas de oversteek van Harmenjansweg naar de fietsstraat aan. 3. Voeg de stroken samen ten oosten van de Voormalige Oudeweg. 4. Sluit de middenbermdoorsteek op de Oudeweg ter hoogte van de Wim van Eststraat af voor al het verkeer. 5. Onderbreek de asstreep ter hoogte van uitritten. 6. Breng een aparte linksaf opstelstrook aan bij de Minckelersweg. 7. Voeg bushalte en rechtsafopstelstrook naar de Minckelersweg samen. 8. Pas de fietspaden aan bij de kruising met Jan van Krimpenweg en Ir. Lelyweg. 9. Verplaats de bushalte naar de westkant van de Voormalige Oudeweg. 10. Pas de uitvoering van de opstelstroken aan. 11. Trek het 2-richtingen fietspad door tot aan de Waarderweg.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het rechte trekken van de rijstroken vanaf de Prinsenbrug tot de Gedempte Oostersingelgracht heeft zoveel impact op het kruisingsvlak en de linksafopstelstrook naar de Kick Smitweg dat dit niet in dit stadium wordt meegenomen. Maar moet worden afgestemd met de toekomstige ontwikkelingen rondom de Drijfriemenfabriek.</li> <li>2. De oversteek voor fietsers vanaf de Harmenjansweg naar de fietsstraat is in dit kader besproken en op deze manier uitgevoerd 2013/2014.</li> <li>3. Het advies tot het invoegen van de linkerrijstrook naar de rechterrijstrook ten oosten van de voormalige Oudeweg is overgenomen.</li> <li>4. Het voorstel is terecht. Echter, tijdens de participatie en inspraak met de Sportheldenbuurt is deze bereikbaarheidsmaatregel voor de buurt met de bewoners afgesproken.</li> <li>5. De doorgetrokken asstreep wordt ter hoogte van uitritten onderbroken.</li> <li>6. Het advies tot het verbreden van de middenberm en een aparte linksaf opstelstrook toe te passen bij de Minckelersweg is overgenomen.</li> <li>7. Het advies om de bushalte samen te voegen met de rechtsaf-opstelstrook naar de Minckelersweg is overgenomen.</li> <li>8. De fietsers worden van de Lelyweg en Jan van Krimpenweg op het fietspad geleid. Vanwege de cyclustijden steekt de fietser enkelzijdig over. Rechtsafslaand verkeer en doorgaande fietser wordt om dezelfde reden in conflict gezet. De belijning wordt geoptimaliseerd.</li> <li>9. Vanwege de zeer lage busfrequentie en de hoge kosten om de halte te verplaatsen, is besloten de huidige plek te handhaven.</li> <li>10. Het advies om het opstelvlak voor linksaf duidelijk uit te voeren ten opzichte van de rechtdoor strook is overgenomen.</li> <li>11. Het doortrekken van het 2-richtingen fietspad van de Nijverheidsweg naar de Waarderweg is overgenomen.</li> </ol>