

## Beantwoording zienswijzen Eksterlaan Haarlem

	<b>Zienswijze</b>	<b>Beantwoording</b>
1	<p>Hierbij maak ik bezwaar tegen de smalle rijbaan indeling op de Eksterlaan. Een rijbaanbreedte van 2,50 m en het aanbrengen van aparte fietsstroken op de rijbaan. De maatvoering van de rijbaan is echt te smal. Vooral ter hoogte van het gedeelte tussen de Vergierdeweg en de PC Hoofdstraat, waar aan twee zijden kan worden geparkeerd. Als gevolg van een smalle indeling zal veel schade ontstaan aan de geparkeerde auto's (spiegels, krassen etc.). Tevens is het in- en uitparkeren door die smalle indeling lastiger waardoor een grotere kans is op ongevallen.</p> <p>Op de tekening staat aangegeven dat de Eksterlaan een 30km/uur weg is. Dan is het wel heel bijzonder en niet in overeenstemming met de huidige wetgeving, dat hier aparte fietsstroken worden aangebracht. Tevens wijzen alle adviezen van verkeerskundigen bij een rijbaanbreedte van minder dan 5,00 m een aparte fietsstrook af.</p> <p>Gaarne ontvang ik van u de argumentatie om met dit ontwerp af te wijken van de wettelijke regelgeving en zou voldoen aan het gemeentelijk beleid.</p>	<p>De breedte van de rijbaan op de Eksterlaan is fysiek niet anders dan de breedte die de Eksterlaan nu heeft. Ook ter plaatse van het parkeren aan beide zijden is de rijbaan in totaal, tussen de parkeerplaatsen, 4,50 meter breed. Dat is ruim voldoende voor een eenrichtingsrijbaan.</p> <p>Het doel van anders gekleurde fietsstroken is een visuele versmalling van de rijbaan zonder het gebruik door grotere voertuigen (o.a. openbaar vervoer, bevoorrading) te hinderen. De fietsstroken mogen door andere weggebruikers gebruikt worden.</p> <p>De fietsstroken dienen tevens om aan te geven dat door dit 30 km/uur gebied een fietsroute loopt. Door de fietsstroken worden andere weggebruikers geattendeerd op de aanwezigheid van fietsers. Binnen de randvoorwaarden op het gebied van groen en parkeren is er onvoldoende ruimte om een vrij liggend fietspad te realiseren of de rijbaanbreedte te vergroten.</p>
2	<p>Kan er rond de middenbermen een bredere band (circa 40 cm) aangelegd worden i.v.m. het uitlaten van de honden? Men loopt nu op de weg en de hond in het gras.</p>	<p>In het ontwerp van de Eksterlaan is rondom de groenstroken in het midden van de weg, een trottoirband opgenomen met een breedte van 38/40 cm.</p>

3	<p>Hoe is in het nieuwe ontwerp gezorgd voor voldoende fietsenstallingen (met name ter hoogte van de winkels)?</p>	<p>In de huidige situatie staat het volgende aantal fietsenrekken:</p> <p><i>Noordzijde Eksterlaan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ter hoogte van de sportschool: 11 stuks</li> <li>• Voor de supermarkt: 20 stuks</li> <li>• Aan de zijkant bij de supermarkt: 10 stuks</li> </ul> <p><i>Zuidzijde Eksterlaan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ter hoogte van de praktijk voor fysiotherapie: 4 stuks</li> <li>• Op de hoek bij nummer 80: 6 stuks</li> </ul> <p>In het ontwerp voor de Eksterlaan blijft het aantal fietsenstallingen gelijk aan het aantal in de huidige situatie.</p>
4	<p>Het aanbrengen van parkeerstroken langs het groen (ter hoogte van de winkels) zorgt voor onveilige situaties bij het oversteken/afslaan van de Eksterlaan. Door de geparkeerde auto's is er namelijk slecht zicht op tegemoetkomend verkeer.</p>	<p>Voor voetgangers is ter hoogte van het winkelgebied een voetgangersoversteek aangebracht. Deze overgang stelt voetgangers in staat tot de wegrand te lopen, waarbij er voldoende zicht is op passerende voertuigen.</p> <p>Doordat de Eksterlaan een middenberm kent, die voldoende breed is voor afslaande voertuigen om op te stellen, is het zicht op tegemoet komend verkeer voldoende bij het afslaan van de Eksterlaan.</p>
5	<p>Op bijgaande tekening heb ik proberen aan te geven waar nu geparkeerd wordt. Er zijn reeds te weinig parkeerplaatsen om alle auto's kwijt te kunnen (zowel in de directe als indirecte nabijheid van onze woningen), zodoende parkeren we nu op de eigenlijke stopplaats voor</p>	<p>Bij het ontwerp van de Eksterlaan is rekening gehouden met de parkeerdruk in de straat zelf en de wijk rondom. Er is onderzoek gedaan naar de parkeerbalans in de Eksterlaan en omgeving. Deze is als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeerplaatsen huidige situatie: 153 plekken</li> </ul>

	<p>bussen aan de overzijde. Ik zie nu op tal van plaatsen een fietsstrook getekend op de locatie waar wij nu geparkeerd wordt.</p> <p>Op welke manier wordt er zorg voor gedragen dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven?</p> <p>Zoals gezegd is de situatie nu al penibel en zijn we genoodzaakt om de regels te breken. Ik en andere bewoners met mij zien dit als een probleem.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeersituatie ontwerp: 162 plekken</li> </ul> <p>In het ontwerp is sprake van een positieve parkeerbalans. Daarnaast is besloten om aan de zuidwestzijde van de Eksterlaan, ter hoogte van appartementencomplex Eksterlaan 274-284, nog enkele parkeerplaatsen te creëren tussen de bushalte en de inritconstructie.</p>
6	<p>Hierbij doen wij u toekomen onze zienswijze m.b.t. het Voorlopig ontwerp (VO) van de Eksterlaan. De Eksterlaan wordt momenteel gebruikt door buslijn 14. Dit is een ontsluitende lijn die 1 x per uur rijdt op de route (Heemstede -) station Haarlem - Delftplein - Spaarndam en verder. Deze buslijn en route blijft ook in de nieuwe concessieperiode gehandhaafd (start naar verwachting zomer 2017).</p> <p>Wij hebben voorafgaand aan het opstellen van het VO overleg gehad met vertegenwoordigers van het adviesbureau dat namens uw gemeente dit project heeft begeleid. Wij hebben duidelijk de wensen van de provincie aangegeven. De bestaande rijtijd dient gehandhaafd te blijven. Een beperkt aantal drempels op logische punten is toegestaan.</p> <p>Wij constateren dat in het voorliggende VO niet aan deze uitgangspunten is voldaan. Er zijn 4 drempels opgenomen, dat is voor dit relatief korte wegvak te veel. Daarnaast zijn er zowel aan de zijde van de Vondelweg als aan de zijde van de Rijksstraatweg (opgenomen in het project HOV Noord) inritconstructies opgenomen. Hier moet de bus een afslaan beweging maken, waardoor de wielen van de bus ongelijk de Eksterlaan in- en uit moeten rijden. Dit is zeer oncomfortabel voor de</p>	<p><b>Drempels</b></p> <p>In het ontwerp van de Eksterlaan zijn 4 drempels opgenomen. Deze drempels hebben een snelheidsremmende functie, hetgeen aansluit bij een 30 km/uur gebied. Om zo min mogelijk hinder voor buspassagiers te realiseren, is in het ontwerp gekozen voor het aanbrengen van drempels voor ontwerpsnelheid 50 km/uur.</p> <p>Naar aanleiding van deze zienswijze is besloten om het aantal drempels terug te brengen van 4 naar 3. Daarnaast wordt de drempel ter hoogte van de winkels als drempelplateau aangebracht, wat niet ten koste gaat van het aantal parkeerplekken. De overige 2 drempels worden vormgegeven zoals hieronder weergegeven met een duidelijke hoog-laag markering op de korte zijde.</p>

passagiers en de chauffeurs. Daarnaast is de rijstrookbreedte 2,50 meter. Hoewel er nu met midbussen gereden wordt op lijn 14 vanwege de breedtebeperking in Spaarndam, moet er rekening gehouden worden met een andere lijnvoering waardoor er door de Eksterlaan in de toekomst mogelijk standaard-bussen (van 2,50 meter breed) gaan rijden. Dit betekent dat de rijstrookbreedte minimaal 3,00 meter dient te zijn.

Wij hebben hierover overleg gevoerd met Connexxion. De conclusie is dat, indien dit ontwerp gehandhaafd blijft, lijn 14 niet meer over de Eksterlaan zal rijden. Komende vanaf de Vondelweg rijdt de bus dan rechtstreeks naar het Delftplein en vervolgens naar Spaarndam. Het gevolg hiervan is dat de inwoners van Spaarndam geen rechtstreekse busverbinding meer hebben met het winkelcentrum Marsmanplein en dat bovendien de haltes Eksterlaan/Vergierdeweg en Eksterlaan/Zwalustraat worden opgeheven. Dit heeft tot gevolg dat alle personen die ten noordoosten van de Jan Gijzenkade wonen, alleen maar gebruik kunnen maken van de bushaltes op de Rijksstraatweg met soms zeer lange loopafstanden tot gevolg. In dit geval zijn er geen omrijkosten, omdat de alternatieve route qua rijtijd gelijk is aan de huidige route.

Wij dringen er dan ook bij u op aan om een aangepast ontwerp te maken, waarbij tegemoet wordt gekomen aan onze randvoorwaarden. Die zijn minder drempels dan nu voorzien, geen inritconstructies en voldoende breedte van de rijbaan.



### **Inritconstructies**

In het ontwerp van de Eksterlaan is 1 inritconstructie opgenomen, namelijk bij de kruising met de Vondelweg. De inritconstructie bij de Rijksstraatweg valt buiten de scope van het project Eksterlaan.

De inritconstructie bij de Vondelweg is aangebracht om de overgang van 50 km/uur naar 30 km/uur gebied te markeren en ten behoeve van de veiligheid van de fietsers. In het verleden hebben op dit punt meerdere ongevallen met fietsers plaatsgevonden. De gemeente heeft er daarom voor gekozen om het fietspad verhoogd aan te leggen.

Naar aanleiding van deze zienswijze is het ontwerp verder geoptimaliseerd door het verhoogde fietspad uit te buigen, namelijk 6 meter vanaf de rijlopen op de Vondellaan. Hierdoor kan het busverkeer met de wielen recht de Eksterlaan in- en uitrijden.

### **Breedte rijbaan**

In het ontwerp van de Eksterlaan is de breedte van het asfalt (tussen de groenvoorzieningen in het midden en het trottoir

		<p>aan de zijkant) gelijk gebleven aan de huidige situatie, namelijk 4,50 meter. De rijstrookbreedte is 2,50 meter. Gemotoriseerde voertuigen die breder zijn dan 2,50 meter kunnen gebruik maken van de aansluitende fietsstrook naast de rijbaan. Uiteraard zonder dat het fietsverkeer daarbij in gevaar komt.</p> <p>Naar aanleiding van deze zienswijze is besloten om in het ontwerp de afscheidende belijning tussen de rijbaan en fietsstrook zo plat als mogelijk aan te leggen, zodat het verkeer en omgeving geen (trillings- en geluids)hinder ondervindt als er over de belijning wordt gereden. Daarnaast zal de rode kleur van het asfalt van de fietsstrook zodanig worden aangebracht dat ook bij intensief gebruik door gemotoriseerd verkeer de rode kleur herkenbaar blijft.</p>
7	<p>Connexxion kan zich niet vinden in het voorlopig ontwerp van de Eksterlaan. Wij willen de volgende kanttekeningen bij het ontwerp maken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De rijstrookbreedte wijkt af van het HIOR Noord. Hierin wordt een minimale breedte van 3 meter aangegeven voor de rijloper. Aangezien een standaardbus 2,55 meter breed is, rijdt deze steeds op de markering van de geplande rijbaan of op de fietsstrook wat hinder oplevert voor de fietsers</li> <li>- In het ontwerp zijn drempels ingepast. Het CROW geeft aan dat op een busroute geen drempels zouden moeten worden toegepast en spaarzaam omgegaan zou moeten worden met het toepassen van plateaus. Deze formulering is ook te vinden in het HIOR Noord. In het VO zijn echter een zeer groot aantal drempels toegepast en is de straat</li> </ul>	<p><b>Drempels</b></p> <p>In het ontwerp van de Eksterlaan zijn 4 drempels opgenomen. Deze drempels hebben een snelheidsremmende functie, hetgeen aansluit bij een 30 km/uur gebied. Om zo min mogelijk hinder voor buspassagiers te realiseren, is in het ontwerp gekozen voor het aanbrengen van drempels voor ontwerpsnelheid 50 km/uur.</p> <p>Naar aanleiding van deze zienswijze is besloten om het aantal drempels terug te brengen van 4 naar 3. Daarnaast wordt de drempel ter hoogte van de winkels als drempelplateau aangebracht, wat niet ten koste gaat van het aantal parkeerplekken. De overige 2 drempels worden vormgegeven</p>

tevens voorzien van een uitritconstructie door middel van plateaus aan beide uiteinden.

- De geplande uitritconstructies zorgen voor een zeer oncomfortabel in- en uitrijden van de Eksterlaan. De bus rijdt in een bocht en moet dan de helling op en af. Dit gaat met veel slingeren gepaard. Oncomfortabel voor de passagiers en de chauffeur. En kans op schade aan het voertuig, zo is gebleken bij een vergelijkbare situatie in IJmuiden (Oranjestraat).

Op dit moment maakt buslijn 14 gebruik van de Eksterlaan. De bus rijdt daar sinds enkele jaren en op uitdrukkelijk verzoek indertijd van de gemeente Haarlem. Lijn 14 werd toen teruggetrokken uit de Vergierdeweg zodat die kon worden heringericht. Het spijt ons te moeten constateren dat de gemeente juist de Eksterlaan nu zo wil inrichten dat deze naar onze maatstaven niet langer geschikt is voor busverkeer. Na de reconstructie zullen we genoodzaakt zijn lijn 14 terug te trekken uit deze wijk.

zoals hieronder weergegeven met een duidelijke hoog-laag markering op de korte zijde.



#### **Inritconstructies**

In het ontwerp van de Eksterlaan is 1 inritconstructie opgenomen, namelijk bij de kruising met de Vondelweg. De inritconstructie bij de Rijksstraatweg valt buiten de scope van het project Eksterlaan.

De inritconstructie bij de Vondelweg is aangebracht om de overgang van 50 km/uur naar 30 km/uur gebied te markeren en ten behoeve van de veiligheid van de fietsers. In het verleden hebben op dit punt meerdere ongevallen met fietsers plaatsgevonden. De gemeente heeft er daarom voor gekozen om het fietspad verhoogd aan te leggen.

Naar aanleiding van deze zienswijze is het ontwerp verder geoptimaliseerd door het verhoogde fietspad uit te buigen, namelijk 6 meter vanaf de rijlopen op de Vondellaan. Hierdoor

kan het busverkeer met de wielen recht de Eksterlaan in- en uitrijden.

**Breedte rijbaan**

In het ontwerp van de Eksterlaan is de breedte van het asfalt (tussen de groenvoorzieningen in het midden en het trottoir aan de zijkant) gelijk gebleven aan de huidige situatie, namelijk 4,50 meter. De rijstrookbreedte is 2,50 meter. Gemotoriseerde voertuigen die breder zijn dan 2,50 meter kunnen gebruik maken van de aansluitende fietsstrook naast de rijbaan. Uiteraard zonder dat het fietsverkeer daarbij in gevaar komt.

Naar aanleiding van deze zienswijze is besloten om in het ontwerp de afscheidende belijning tussen de rijbaan en fietsstrook zo plat als mogelijk aan te leggen, zodat het verkeer en omgeving geen (trillings- en geluids)hinder ondervindt als er over de belijning wordt gereden. Daarnaast zal de rode kleur van het asfalt van de fietsstrook zodanig worden aangebracht dat ook bij intensief gebruik door gemotoriseerd verkeer de rode kleur herkenbaar blijft.