



Groot onderhoud riolering en herinrichting

Nota van beantwoording zienswijzen

projectnummer 0405129.00
Definitief revisie 1.1
3 oktober 2016

Groot onderhoud riolering en herinrichting Jan Gijzenkade te Haarlem

Nota van beantwoording zienswijzen

projectnummer 0405129.00
revisie 1.1
03 oktober 2016

Auteurs

Manfred Vriezokolk
Carolien van Balen-Peeters

Opdrachtgever

Gemeente Haarlem
Postbus 11
2003 PB Haarlem

datum vrijgave

beschrijving revisie

goedkeuring

vrijgave

Definitief

M. de Munck- van de Luijtgaarden

V. Ledeboer

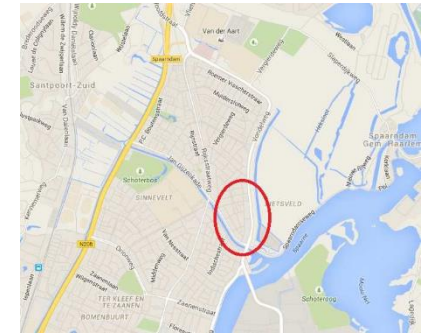
Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Doelstelling	1
1.2	Context en historie Voorlopig Ontwerp Jan Gijzenkade	1
1.3	Ontwerpwijzigingen van VO naar DO	2
1.4	Overige aandachtspunten naar aanleiding van de zienswijzen	2
2	Beantwoording zienswijzen	4

1 Inleiding

1.1 Doelstelling

De Jan Gijzenkade is toe aan groot onderhoud. De bovenlaag en fundering van de rijbaan en het riool voldoen niet meer aan de huidige eisen. Gelijktijdig wordt de openbare verlichting vervangen. Naar aanleiding van het toekennen van extra budget bij de kadernota is het mogelijk geworden de beleidswens, het verbeteren van de fietsveiligheid, in het ontwerp mee te nemen.



Het projectgebied van de Jan Gijzenkade

1.2 Context en historie Voorlopig Ontwerp Jan Gijzenkade

De Jan Gijzenkade is een gebiedsontsluitingsweg waar 50 km/u mag worden gereden. Voor deze wegen geldt het beleid dat, wanneer daarvoor ruimte is, vrij liggende fietspaden worden aangelegd. In het geval van de Jan Gijzenkade is als uitgangspunt genomen dat de aanwezige bomen langs de weg behouden moesten blijven. Hierdoor was er geen ruimte voor vrij liggende fietspaden. In de startbrief voor het project is door de wethouder dan ook voorgesteld het participatietraject te starten met de variant met fietsstroken. De startbrief is gestuurd aan de raadscommissie Beheer.

Bij de bespreking van de startbrief heeft de commissie Beheer verzocht ook een variant te onderzoeken met een fietspad tussen de bomen. Deze variant is besproken met een aantal interne en externe stakeholders en technisch inhoudelijk beoordeeld. Uit de technische analyse bleek dat het niet mogelijk was om tussen de bomen een nieuw fietspad aan te leggen. Uit de gevoerde participatiegesprekken met Fietzersbond en Bomenwacht bleek dat het wél een optie was om één rij bomen weg te halen ten behoeve van vrij liggende fietspaden. Aan bewoners zijn daaropvolgend tijdens een participatieavond twee varianten voorgelegd: een variant met fietsstroken en een variant met vrij liggende fietspaden. De meeste bewoners gaven de voorkeur aan fietsstroken, met als voornaamste redenen dat de stoep dan niet hoeft te worden versmald, het groen behouden kan blijven en de veiligheid groter is.

Uiteindelijk heeft de variant met vrij liggende fietspaden ter inspraak gelegen. Dit heeft te maken met genoemd beleid: wanneer er ruimte gecreëerd kan worden voor vrij liggende fietspaden (en dat bleek bij dit project het geval middels kappen van de eerste bomenrij) dan geniet dit de voorkeur boven fietsstroken, i.v.m. de geldende snelheid van 50 km/u voor deze weg en de veiligheid voor de fietsers.

Tijdens de inspraakperiode zijn zienswijzen ontvangen en besproken. Tevens is het ontwerp besproken in de commissie Beheer. Naar aanleiding daarvan heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp (DO) uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. Het definitieve ontwerp zal door het college van B&W worden vastgesteld.

Alle ontvangen zienswijzen zijn opgenomen en beantwoord in onderhavige nota.

1.3 Ontwerpwijzigingen van VO naar DO

De volgende wijzigingen worden in het DO doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijzen (aanvullend op het uitwerken van de variant fietsstroken en het behoud van de bomenrij in de groenstrook):

- Er is een oversteekvoorziening opgenomen ter hoogte van het voetgangersbruggetje door middel van kanalisatiestepen op een sinusvormige asfaltdrempel (50 km/h). Voor deze optie is gekozen in overleg met de verkeerspolitie. Het toepassen van een zebrapad is niet mogelijk, omdat aan diverse voorwaarden dient te worden voldaan om de zebra ook veilig te laten functioneren, aangezien het een formele voorrangssituatie regelt. Een belangrijke voorwaarde hierin is dat er voldoende oversteekbewegingen op het zebrapad dienen te zijn om het verwachtingspatroon van de weggebruiker op de weg af te stemmen op de voorziening. In de praktijk blijkt dat als dit niet het geval is er verkeersonveilige situaties kunnen ontstaan. Op de genoemde locatie zijn, naar verwachting, onvoldoende oversteekbewegingen om een zebrapad te verantwoorden.
- Ter plaatse van de oversteken naar de ondergrondse containers zullen de trottoirbanden verlaagd worden aangebracht om het oversteken beter te faciliteren.
- Ter plaatse van de Vondelweg zijn de fietsstroken doorgezet in combinatie met een OFOS (Opgeblazen Fiets Opstel Strook). De doorgaande strook wordt daarbij aan de rechterkant op de OFOS aangesloten om kruisende bewegingen tussen auto's en fietsers zoveel mogelijk te voorkomen. De fietsstrook naar de OFOS toe versmalt in verband met de beperkt beschikbare ruimte; de weg kan hier niet verbreed worden in verband met de brug over de Jan Gijzenvaart. Ondanks de beperkte ruimte wordt nog steeds voldaan aan de CROW-richtlijnen.

1.4 Overige aandachtspunten naar aanleiding van de zienswijzen

- De functie en rijrichting van wegen is bepaald in het HVVP (Haarlems Verkeer en Vervoer Plan). Hierin is de Jan Gijzenkade aan deze zijde een in twee richtingen bereden gebiedsontsluitingsweg. Daarbij hoort een inrichting en bebording waarbij 50 km/h gereden kan worden. Hierdoor, samen met de aanwezige verkeersintensiteiten, is het niet mogelijk om van de Jan Gijzenkade een 30 km/h zone te maken.

- De locatie van de drempels bij de zijstraten (inritconstructie) zijn vormgegeven conform het standaarddetail van de HIOR-noord (Handboek inrichting openbare ruimte) in de situatie van een overgang van 50 km/h naar 30 km/h.
- De lichtmasten zijn momenteel indicatief op het trottoir gesitueerd. Op basis van een verlichtingsberekening zal de indeling van de masten bepaald worden. Op dit moment loopt een onderzoek naar de mogelijkheden om de lichtmasten te verplaatsen naar de overzijde van de Jan Gijzenkade. De onderzoeksresultaten zijn op moment van schrijven, nog niet bekend.
- De spiegels welke nu aanwezig zijn blijven gehandhaafd. Er zullen geen additionele spiegels geplaatst worden omdat de vernieuwde inritconstructies beter overzicht geven bij het uitrijden van de wijk Dietsveld richting de Jan Gijzenkade.
- Laadvoorzieningen t.b.v. elektrische auto's dienen op eigen gronden voor eigen rekening aangebracht te worden. Vanuit de gemeente is er vooralsnog geen beleid ten behoeve van laadvoorzieningen aan de Jan Gijzenkade.

2 Beantwoording zienswijzen

In onderstaande tabel is per ingediende zienswijze gesteld tijdens de inspraak procedure de beantwoording weergegeven.

	Zienswijze		Beantwoording
1	<p>Uit eigen ervaring weet ik dat de ontsluiting van de Jan Gijzenkade oostzijde (voor de verkeerslichten richting de Vondelweg) voor fietsers niet gemakkelijk is. De weg is hier relatief smal, auto's worden in twee banen opgelijnd voor de kruising. Bij rood licht raken fietsers ingesloten tussen de wachtende auto's. De kans op verdrukking is hier aanwezig. Fietsers die rechtsaf willen richting binnenstad wurmen zich tussen de auto's door. Al met al een rommelige en onveilige situatie.</p> <p>Ik wil u in overweging meegeven om de geplande fietsstrook in oostelijke richting door te trekken tot aan het kruispunt. Hierdoor kunnen fietsers wachtende auto's passeren en rechtsaf richting binnenstad / zicht opstellen voor het verkeerslicht. Zegge een gelijke situatie aan de kruising Jan Gijzenkade - Rijksstraatweg aanrijdend vanuit westelijke richting.</p>	Veiligheid	Het definitief ontwerp is geoptimaliseerd, waarbij een opstelstrook (OFOS; Opgeblazen Fiets Opstel Strook) gesitueerd is. Hierbij loopt de fietsstrook door tot de opstelstrook.
2	<p>Voorkeur: Rode fietsstroken op rijbaan. Dit omdat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wij de mening van de bewoners heel belangrijk vinden en ruim 99% van de bewoners van de Jan Gijzenkade voor deze variant is. 2. Het trottoir in deze variant 2 meter 20 wordt (i.p.v. de huidige 3 meter) en op het toekomstige trottoir dan nog voldoende ruimte over blijft voor mensen met kinderwagen, scootmobiel etc. Bovendien biedt het trottoir dan ook mogelijkheden voor de kinderen om buiten te spelen, met name voor jonge kinderen. 	Leefbaarheid	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.

	<p>3. De auto's, in deze variant, parkeren naast het trottoir, waardoor de voetgangers op de stoep geen of minder last hebben van scooters en mensen op elektrische fietsers, die uitwijken via de stoep. Denk hierbij aan de situatie op de Spaarndamseweg bij de nieuwbouw en op de Rijksstraatweg waar dit regelmatig gebeurt. De geparkeerde auto's vormen in deze variant een barrière, zodat voetgangers en spelende kinderen veilig zijn.</p> <p>4. Hierbij de beide bomenrijen in het groen gehandhaafd blijven zodat de mooie groene zichtlijn langs de Jan Gijzenkade in tact blijft. Samen met de groenstrook van de ecologische oever zorgt dit voor een groen aspect van de weg zodat de Jan Gijzenkade geen uitstraling krijgt van een auto-"snelweg".</p> <p>Bij deze variant is de rijbaan 3.40 meter breed wat zowel verkeersremmend- als snelheidsverlagend werkt, waardoor de Jan Gijzenkade bovendien geen aantrekkelijke sluiproute wordt. Zie de Altenastraat en de Plesmanlaan.</p>	<p>Veiligheid</p> <p>Behoud bomen</p>	
3	<p>Indien Variant 2: Aparte fietspaden langs trottoir en de bomen, dan willen we de volgende aanpassingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het trottoir blijft voor de veiligheid en leefbaarheid van de bewoners minimaal 2 meter 20. 2. Het fietspad komt, net als in de eerste variant, naast de geparkeerde auto's om de veiligheid van de voetgangers en de kleine kinderen te kunnen waarborgen. 3. Dat het vrij liggende fietspad dan een fietsstrook wordt, zodat de rijbaan gelijk blijft aan het fietspad/fietsstrook(terminologie fietsersbond → Een fietsstrook ligt gelijk met de rijbaan, een fietspad ligt verhoogd of ligt gescheiden van de rijbaan ongeacht de breedte). Hierdoor hoeft de rijbaan niet verbreed te worden zodat deze 3, 40 meter breed kan blijven, waardoor 	<p>Leefbaarheid</p> <p>Veiligheid</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

	<p>het verkeersremmende effect zal blijven . Dit is voor ons een heel belangrijk argument omdat twee rijbanen naast elkaar snelheidsverhogend zal werken , waardoor de leefbaarheid en veiligheid van de bewoners teveel in gevaar komt!</p> <p>4. Dan wil de wijkraad, dat de ruimte die ontstaat, doordat er een fietspad in het groen komt, naar de voetgangers gaat. Het trottoir zou dan volgens onze berekening 3 meter 60 kunnen worden. Door de stoep dan te verbreden naar 3.60 meter hebben de bewoners van de Jan Gijzenkade er profijt van dat ze groen inleveren(1 bomenrij en het extra voetpad in het groen).</p> <p><i>Berekening:</i> Beschikbare ruimte in deze variant over de gehele breedte:13 meter en 10 centimeter(voetpad in het groen niet meegerekend. Door vervolgens de rijbaan weer terug te brengen naar 3.40 meter i.p.v. 5.50 meter blijft er 2 meter 10 over, waarmee het trottoir aan de huizenkant verbreed kan worden naar 3.60 meter.</p> <p>Dat het huidige voetpad overlaagd wordt met een asfaltlaag om getransformeerd te kunnen worden tot een fietspad , zoals de fietsersbond ook voorstelt. De beide bomenrijen kunnen dan intact blijven. Het voetpad daarnaast zien we dan graag als een lemen paadje, zie ook het voetpad langs de Schotersingel.</p>		
4	<p>Ik ben het volkomen eens met de zienswijze van mijn mede bewoner van de Jan Gijzenkade 67 betreffende de herindelings van de JGK die wij als bewoners hebben voorstaan.</p>		<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

5	<p>(Proces) Na een uitgebreide procedure in samenwerking met de wijkraad is ons enige tijd geleden een plan voorgelegd voor de herinrichting van de Jan Gijzenkade. Dit plan voorzag in een kleine versmalling van het trottoir aan de huizenkant en meer ruimte voor parkeerplaatsen. Op de weg waren fietsstroken voorzien om de ruimte voor automobilisten en fietsers af te bakenen.</p> <p>Over dat plan waren wij, bewoners van Jan Gijzenkade 107, enthousiast.</p> <p>Daarna vernamen wij uit berichtgeving in het Haarlems Dagblad dat de Fietzersbond als partij in deze discussie gepasseerd was en dat een nieuwe ronde nodig was. Die kwam en er verschenen nieuwe plannen ter inzage: het plan met de fietsstroken en een plan met vrij liggende fietspaden. Ook toen weer waren wij in de gelegenheid om onze voorkeur uit te spreken en ook toen weer hebben wij dat schriftelijk gedaan.</p> <p>Wij waren dus verrast dat midden in de vakantie een aangepaste variant boven kwam drijven, een variant die tevens de voorkeur van de wethouder heeft en die nu te bekijken is in de Publiekshal en op www.haarlem-jangijzenkade.nl. In dat nieuwe plan zijn de fietspaden nog iets verbreed en is het eerder geplande schelpenpad van ongeveer 100 cm breed over de natuurvriendelijke oever van de Jan Gijzenvaart verplaatst naar de waterkant. Het trottoir langs de huizenkant is versmald naar 150 cm. In de komende inspraakronde lijkt er alleen nog een variant over te zijn met iets smallere fietspaden die het mogelijk maakt het trottoir aan de huizenzijde te verbreden tot 180 cm. In de brief die huis aan huis bezorgd is valt niets te lezen over de argumenten om het oorspronkelijke plan terzijde te schuiven, alleen dat de fietsstroken variant door de bewoners van de Jan Gijzenkade als positief is beoordeeld.</p>	Leefbaarheid	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.
---	---	--------------	--

6	<p>Na een uitgebreide procedure in samenwerking met de wijkraad is ons enige tijd geleden een plan voorgelegd voor het herinrichten van de Jan Gijzenkade. Dit plan voorzag in een kleine versmalling van het trottoir aan de huizenkant en meer ruimte voor parkeerplaatsen. Op de weg waren fietsstroken voorzien om de ruimte voor automobilisten en fietsers af te bakenen.</p> <p>Daarna vernamen wij uit berichtgeving in het Haarlems Dagblad dat de Fietsersbond als partij in deze discussie gepasseerd was en dat een nieuwe ronde nodig was. Die kwam en er verschenen nieuwe plannen ter inzage. Het plan met de fietsstroken en een plan met vrij liggende fietspaden. Ook toen zijn wij weer in de gelegenheid gesteld om onze voorkeur uit te spreken en ook toen hebben wij dit weer schriftelijk gedaan.</p> <p>Wij waren dan ook zeer verbaasd, dat midden in de vakantie een voorlopig ontwerp is vrijgegeven, dat afwijkt van de twee opties, waaruit de afgelopen keer gekozen kon worden. Deze nieuwe variant heeft ook de voorkeur van de wethouder en is nu te bekijken in de Publiekshal en op www.haarlem/jangijzenkade.nl. In dat nieuwe plan zijn de volgende zaken gewijzigd ten opzichte van de 2 eerdere plannen waarop wij als bewoners konden stemmen:</p> <ul style="list-style-type: none">- de fietspaden zijn iets versmald van 2.00 naar 1.80 meter.- het eerder geplande schelpenpad van ongeveer 1.00 meter breed over de natuur vriendelijke oever van de Jan Gijzenvaart verplaatst naar de waterkant (tussen de 2^e en 3^e rij bomen, die er nu nog staan).- het trottoir langs de huizenkant wordt bijna gehalveerd naar 1.80 m.- de instapstrook wordt iets verbreed naar 0.50 m.- Hiermee wordt de totale breedte van het ontwerp (gemeten vanaf de erfgrans van de voortuintjes tot het	Leefbaarheid Veiligheid	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.
---	--	----------------------------	--

	<p>laatste stukje asfalt aan de waterkant) 13.9 m, in tegenstelling tot de 11 m van de fietsstroken variant. 2.9 m verschil waarin zich in ieder geval de 1^e bomenrij bevindt.</p> <p>In de komende inspraakronde is alleen nog deze variant over en valt er dus niets meer te kiezen voor de bewoners. Wel mag er beargumenteerd inspraak gedaan worden, terwijl de gemeente zelf geen enkel argument geeft in de brief d.d. 3 augustus 2016, waarom de oorspronkelijke plannen terzijde wordt geschoven. 96% van de bewoners van de Jan Gijzenkade heeft zich duidelijk uitgesproken, voorstander te zijn voor de fietsstroken variant. Om onduidelijke redenen, worden deze cijfers onjuist weergegeven op de website van Antea. Namelijk 86 voorstanders voor fietsstroken en drie voor vrij liggende fietspaden. Terwijl er feitelijk 148 bewoners voor fietsstroken zijn en 3 bewoners voor vrij liggende fietspaden.</p>		
7	<p>De vrij liggende fietspaden werden gemotiveerd als extra veilig voor fietsers en snorfietsers. Dat zou zeker waar kunnen zijn als de huidige situatie als gevaarlijk omschreven kan worden. Echter, in de 37 jaar die ik aan de Kade kan overzien herinner ik mij geen enkel ongeval tussen een automobilist en een fietser en al helemaal geen ongeval met verwondingen op het stuk voorbij de kruising met de Rijksstraatweg en de Spaarndamseweg. Dus welk probleem lost deze maatregel op? Met fietsers op de rijbaan houden automobilisten juist in, wat m.i. de veiligheid eveneens en misschien zelfs meer ten goede komt. Op de Marnixstraat functioneert dit ook, dus waarom niet hier? En daarnaast: ook op vrij liggende fietspaden gebeuren ernstige ongelukken.</p>	Veiligheid	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. Er wordt tegemoet gekomen aan uw wensen.</p>

8	<p>In de nieuwe variant die nu ter tafel komt met vrij liggende fietspaden, gaat er veel ruimte voor voetgangers verloren. Het trottoir is nu 300 cm breed en wordt versmald tot 150 cm waarbij er misschien 30 cm extra uit onderhandeld kan worden. Het verharde voetpad aan de andere kant van de weg verdwijnt volledig met als kleine tegemoetkoming een schelpenpad langs het water. Heeft u wel eens geprobeerd om met een klein gezelschap en bijvoorbeeld een kinderwagen, een rollator of een rolstoel over een stoepbreedte van 150 cm te lopen? Er hoeft maar een geparkeerde fiets of brommer te staan om het fietspad op te moeten om over de lantaarnpalen maar te zwijgen.</p>	Leefbaarheid	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. In deze variant is het trottoir 2,20 breed.</p>
9	<p>Overall in de stad waar deze categorieën in elkaars vaarwater komen, maken fietsers en meer nog snorfietsers gebruik van het trottoir om aan de rechterkant in te halen. Dat gaat heel gemakkelijk omdat of de beide paden alleen met een kleur gemarkeerd zijn en verder naadloos of via een schuine trottoirband in elkaar overlopen. Voor mensen die hun huis verlaten is er dus meer voorzichtigheid geboden dan in de bestaande situatie het geval is. Een uitwijkmogelijkheid ontbreekt, ook voor ouders met jonge kinderen die in kinderzitjes in de auto gezet worden of voor degenen onder ons die slecht ter been zijn of invalide.</p>	Veiligheid	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. In deze variant komt de situatie die u schetst niet meer voor.</p>
10	<p>De voorste bomenrij op de natuurvriendelijke oever van de Jan Gijzenvaart sneuvelt in zijn geheel en van de tweede rij staat nog te bezien of die de herinrichting zal kunnen overleven. En dat in een tijd waar het belang van bomen in een stad hoog staat aangeschreven. Natuurlijk is het waar dat te hoge bomen een gevaar op kunnen leveren. Te hoge bomen kan men vervangen, maar bomen die hier gekapt worden, hoeven daar niet op te rekenen naar ik vrees omdat ze te dicht langs het nieuw geplande fietspad staan. En of we dan de boomkruiper,</p>	Behoud bomen	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. Er wordt tegemoet gekomen aan uw wensen.</p>

	de boomklever en de gaai of het puttertje dan wel soms de bonte specht nog terug zullen zien is maar de vraag.		
11	Sinds de Schoterbrug in gebruik is, is het verkeer op de Kade sterk toegenomen. Ook het zware verkeer. Dat hoort bij veranderingen in de infrastructuur, hoe je daar ook over denken mag. Het verkeer moet door kunnen stromen. Toch zou het fijn zijn als de verkeersdruk op de Kade niet te veel toeneemt. En dat er niet te veel verleidingen zijn om ondanks de maximum toegestane snelheid het gaspedaal flink in te drukken. Fietsstroken met fietsers halen de snelheid er werkelijk heel goed uit en men bereikt evengoed met weinig vertraging zijn bestemming.	Snelheid	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. Aanvullend wordt ter hoogte van de fietsbrug een drempel opgenomen in het definitief ontwerp.
12	In het voorliggende ontwerp is geprobeerd om veel belangen te verenigen. En waar het om afwegingen gaat, is het vanzelfsprekend geven en nemen. Maar welk belang van ons, bewoners van de Jan Gijzenkade, is hier gediend? Natuurlijk is een nieuw wegdek dat vast ook minder trillingen doorgeeft in ieders belang. Maar moeten daar werkelijk zoveel bomen voor sneuvelen? Is het echt nodig de bewegingsvrijheid van de voetganger en dus ook de bewoners zozeer in te perken? Is dat niet een beetje te veel eer voor het verkeer en het door de Fietsersbond verdedigde fietsersbelang bij deze oplossing voor een probleem dat niet bestaat? Of moeten wij ons er zorgen over maken dat de straks vernieuwde Jan Gijzenkade een beetje in de plaats komt van de overbodig geachte oostelijke randweg... Het plan dat nu voorligt, wijkt wel erg af van het oorspronkelijke idee om de Jan Gijzenkade te voorzien van een nieuw wegdek en tegelijkertijd de riolering aan te pakken. Een politieke ontwikkeling die ons verbaast en verontrust. Wij doen een klemmend beroep op de beleidsmakers om terug te keren van deze weg en de fietsstrokenvariant voluit te steunen.	Behoud bomen	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.

13	<p>In het VO is geprobeerd om veel belangen te verenigen. En waar het om afwegingen gaat, is het vanzelfsprekend geven en nemen. Maar welk belang van ons, bewoners van de Jan Gijzenkade, is hier gediend. Natuurlijk is een nieuw wegdek, dat vast ook minder trillingen (met mogelijke schade aan huizen dientengevolge), geluidsoverlast en slijtage van autobanden tot gevolg heeft, in ieders belang. Maar moeten daar werkelijk zoveel bomen voor sneuvelen? Is het echt nodig de bewegingsvrijheid van de voetganger en dus ook de bewoners zozeer in de perken? Is dat niet een beetje te veel eer voor het verkeer en het door de Fietzersbond verdedigde fietsersbelang bij deze oplossing voor een probleem dat niet bestaat? Er is geen enkele fietser die hier per se hoeft te fietsen dan de bewoners zelf. Fietzers uit de wijk kunnen vanuit Westelijke richting meteen de Roerdompstraat, vanuit Oostelijke richting het Dietsveld inslaan en vandaaruit, zij het met mogelijk licht omweg hun doel bereiken. Het doorgaand fiets verkeer (onder andere de recreant die het knooppennetwerk volgt) kan "veilig" vanuit Vondelweg dan wel Rijksstraatweg met een stoplicht oversteken en over een rood vrij liggend fietspad over de even kant van de Jan Gijzenkade fietsen. Een straat met weinig verkeerbewegingen en duidelijk snelheidsbeperking door alle drempels en zijstraten die voorrang hebben.</p> <p>Of moeten wij ons er zorgen over maken, dat de straks vernieuwde Jan Gijzenkade een beetje in de plaats komt van de overbodige geachte oostelijke Randweg? Dit omdat het mislukt is om de Vondelweg te verbreden omdat het groen van de Hekslootpolder niet gebruikt mag worden voor de verbreding van de weg.</p>	<p>Behoud bomen</p> <p>Veiligheid</p> <p>Snelheid</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>
14	<p>De vrij liggende fietspaden werden gemotiveerd als extra veilig voor fietsers en snorfietzers. Er is op internet geen enkel onderzoek terug te vinden dat dit vermoeden wetenschappelijk</p>	<p>Veiligheid</p>	<p>Het besluit van de betreffende bestuurder was gebaseerd op het aanhouden van vigerend beleid (het HVVP). Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016</p>

	<p>bevestigt. Daarnaast blijkt, dat er de afgelopen 45 jaar geen enkel ongeval tussen een automobilist en een fietser heeft voorgedaan op het stuk voorbij de kruising met de Rijksstraatweg en de Spaarndamseweg. Dus welk probleem lost deze maatregel op?</p> <p>Met fietsers op de rijbaan doen automobilisten juist voorzichtiger, wat onzes inziens de veiligheid eveneens en misschien zelfs meer ten goede komt.</p> <p>Op de Marnixstraat, waar zelfs een stadsbus rijdt, functioneert dit ook. Zo zijn er nog enkele straten in Haarlem Noord te benoemen, die allen vrij recentelijk op deze manier zijn ingericht. Dus waarom hier niet? Ook op vrij liggende fietspaden gebeuren ernstige ongelukken, zoals laatst nog op de Rijksstraatweg. De brom- en snorfietzen en de grote opkomst van de elektrische fiets spelen hierbij een grote rol.</p> <p>Bovendien is het opmerkelijk, dat dezelfde wethouder op een andere plek in de stad de vrij liggende fietspaden juist laat verwijderen. Dit is tegen de wil van de bewoners daar. En het argument van de bestuurders daarvoor is: "er gaan dan minder auto's rijden en de weg wordt smaller". Hieruit blijkt, dat de enige consequentie die dit bestuur in zijn beleid hanteert, dat ze tegen de wil van de bewoners in gaan. Ook de argumenten die de bewoners van de Kade aandragen worden van de tafel geveegd, maar worden elders als argument gebruikt om daar tegen de mening van de lokale bewoners in te gaan en anders om.</p> <p>Onze vraag is nu: Op welke overtuiging en (wetenschappelijke) onderbouwing berusten de besluiten van de betreffende bestuurder?</p>		<p>heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>
15	<p>Uit de bewoners stemming is duidelijk naar voren gekomen, dat veel bewoners zich nu al onveilig voelen bij het oversteken, terwijl er nu een aanbevolen snelheid van 30 km/h geldt. Het onveilige gevoel geldt in het bijzonder ter hoogte van het</p>	Veiligheid	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

	<p>bruggetje bij de lage nummers, waar de weg ook een knik maakt. De situatie wordt daar nog onveiliger, indien men eerst een vrij liggend fietspad moet oversteken en daarna een weg waar een maximum snelheid van 50 km/h gaat gelden. Ook hier zijn de minder snelle/ minder valide bewoners (rolstoel, kinderwagen, kinderen op fietsje) weer de dupe. Het verzoek vanuit de bewoners om een zebrapad aan te leggen voor hun veiligheid is nergens terug te vinden.</p> <p>Verder moeten veel bewoners uit de wijk oversteken, om bij de ondergrondse afvalbak te komen. Het is nu vaak al moeilijk om met het vuil aan de overkant te komen. Het zal alleen maar moeilijker worden om over te steken met een vrij liggend fietspad en een autoweg. Voor mensen met rollators wordt dat echt onmogelijk.</p>	<p>Zebrapad</p>	<p>De gemeente heeft gekozen voor een passende en verkeersveilige oplossing, namelijk: een oversteeklocatie met een verkeersdrempel (50 km/h asfaltdrempel) en kanalisatiestrepen.</p> <p>Ter plaatse van de oversteken naar de ondergrondse containers zullen de trottoirbanden verlaagd worden aangebracht om oversteken beter toegankelijk te maken.</p>
<p>16</p>	<p>In het VO is er een uitstapstrook van 0.5 m gepland. Een openslaande portier van een gemiddelde personenauto neemt al snel 1.0 m in gebruik. Hiermee zal het portier 0.5 m het fietspad overlappen, aan de straatzijde zal het portier de volle 1 m in beslag nemen. Hiermee blijft er aan de straatzijde nog 4.5 m 'vrije' rijbaan over. Net voldoende om 2 auto's te laten passeren maar levensgevaarlijk voor diegene die uit moet stappen en zich op een 50 km/h weg met nauwelijks ruimte naar de stoep moet zien te gaan. Voor een goed mobiele persoon misschien nog mogelijk, maar aan welke gevaren staat iemand bloot, die minder mobiel is en bijvoorbeeld uit de auto geholpen dient te worden met een rollator. Maar denk ook aan kleine kinderen die in een maxi-cosi uit de auto gehaald moeten worden. Zowel de kant waar de auto's rijden als het vrij liggende fietspad levert gevaar op. De snor- en bromfietsen en elektrische fietsen zijn sneller dichtbij dan verwacht. Ook voor de zo geliefde fietser zelf kan het gevaarlijk zijn als voor hem/haar ineens uit het niets een portier 0.5 m het fietspad op draait. Dit vraagt om problemen met betrekking tot de veiligheid van alle weggebruikers. In de fietsstroken variant is de</p>	<p>Veiligheid</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

	totale weg 7 m breed, hiermee is er bij deze optie dus duidelijk meer uitwijk vrijheid voor een openslaand portier. Ook kunnen minder validen en kinderen veilig aan de stoepzijde uitstappen.		
17	Zoals de ervaring leert om bijvoorbeeld vanuit de Minahassastraat, de Rijksstraatweg op te draaien, wordt het haast een onmogelijke en zeer tijdrovende klus om vanuit Dietsveld, Germanenstraat, Drussustraat, Roerdompstraat en Romeinenstraat de Jan Gijzenkade op te draaien. Er dient nu met drie weggedeeltes rekening gehouden te worden: de stoep, het vrij liggende fietspad en de autoweg. Het wordt een hele uitdaging om de 6.1 m in een oogopslag te overzien. Verder zal een auto uit één van de zijstraten, het vrij liggende fietspad blokkeren om de autoweg te kunnen overzien, voordat hij deze opdraait. Dit levert gevaarlijke situaties op voor de fietsers op het vrij liggende fietspad, evenals voor de voetgangers omdat de fietser over de stoep zal uitwijken. Ook hier geldt dus weer dat de bewoners van de wijk, de rekening voor de schijnveiligheid van vrij liggende fietspaden mogen gaan betalen.	Veiligheid	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. In deze variant is het 'probleem' van het oversteken van drie weggedeeltes beperkter. Ook de inritconstructies worden, conform HIOR, gewijzigd om het overzicht te bevorderen.
18	Keren van de auto op de Jan Gijzenkade wordt door de vrij liggende fietspaden onmogelijk. Hierdoor wordt men gedwongen om een blok om te rijden door de Caninenfatenstraat of de andere achterliggende straten. Dit geeft extra druk in deze straten, zeker nu deze buurt een 30 km zone wordt. Gezien de krappe ruimte, leidt dit tot gevaarlijke situaties.	Veiligheid	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. Het draaien op de Jan Gijzenkade is in deze variant ook onwenselijk.
19	In het VO dat nu ter tafel ligt met vrij liggende fietspaden, gaat er veel ruimte voor voetgangers verloren. Het trottoir is nu 3.14 m breed en wordt versmald tot 1.80 m. Het verharde voetpad aan de andere kant van de weg verdwijnt volledig met als kleine tegemoetkoming een schelpenpad langs het water. Heeft u wel	Leefbaarheid	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. Het voetpad is in deze variant 2,20m1 breed.

	eens geprobeerd om met een klein gezelschap en bijvoorbeeld een kinderwagen, een rollator of een rolstoel over een stoepbreedte van 1.80 m te lopen? Er hoeft maar een geparkeerde (bak)fiets of brommer te staan en het wordt helemaal onmogelijk zeker ter hoogte van lantaarnpalen. Nu kunt u als gemeente hiertegen inwerpen dat mensen hun fiets ook maar in de voortuin moeten plaatsen, maar volgens ons voert u als gemeente juist campagne “ operatie Steenbreek” waarbij stenen uit de voortuinen moeten verdwijnen.	Veiligheid	
20	Overall in de stad waar deze categorieën in elkaars vaarwater komen, maken (elektrische) fietsers en meer nog snorfietsers gebruik van het trottoir om aan de rechterkant in te halen. Dat gaat heel gemakkelijk omdat of de beide paden alleen met een kleur gemarkeerd zijn en verder naadloos of via een schuine trottoirband in elkaar overlopen. Voor mensen die hun huis verlaten is er dus meer voorzichtigheid geboden dan in de bestaande situatie het geval is. Een uitwijkmogelijkheid ontbreekt, vooral voor ouders met jonge kinderen die in kinderzitjes in de auto gezet worden of voor degenen onder ons die slecht ter been zijn of invalide.	Veiligheid	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.
21	De voorste <u>bomenrij</u> op de natuurvriendelijke oever van de Jan Gijzenvaart sneuvelt in zijn geheel en van de tweede rij staat nog te bezien of die de herinrichting zal kunnen overleven, dit omdat het VO tot aan deze 2 ^e bomenrij loopt. De wortels zullen ernstige schade oplopen, zoals terug te lezen is in het rapport van het recentelijk uitgevoerde bomenonderzoek. En dat in een tijd waar het belang van bomen in een stad hoog staan aangeschreven. Het gaat hier om gezonde bomen die naar uit het onderzoek blijkt ,nog zeker 15 jaar mee moeten kunnen. Als bewoners vragen wij ons af of we dan de boomkruiper, de boomklever, de gaai , het puttertje of de bonte specht nog terug	Behoud bomen	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. Hierbij worden geen bomen gekapt.

	<p>zullen zien. Factoren die juist zo bijdragen aan het leef plezier aan de Kade. Hoe geloofwaardig maak je je als gemeente als je aan de ene kant de operatie "Steenbreek" voert en de <u>ecologische zone</u> zo heilig is dat het gras niet meer wordt gemaaid en vervolgens een stuk groen van bijna 3 m breed ,waaronder veel bomen, nodeloos gaat opofferen.</p>		
22	<p>Ook bewoners die met het oog op het milieu geïnvesteerd hebben in een elektrisch voertuig en hiervoor zelfs een eigen laadpaal in de voortuin hebben laten aanleggen, worden benadeeld. Zij kunnen in de door de gemeente beoogde situatie geen gebruik meer maken van hun eigen laadpaal. Andere bewoners die de aanschaf overwegen, zullen nu wellicht niet tot deze milieu vriendelijkere beslissing over gaan. De 2 publieke laadpalen die de wijk telt, zijn vrijwel altijd in gebruik wegens het nu al vrij grote aantal elektrische voertuigen. Een ontwikkeling die hopelijk door gaat zetten.</p>	<p>Laadpaal elektrische auto</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. In deze variant is de afstand tussen laadpaal op particulier terrein en de parkeerplaatsen verkleind omdat het trottoir versmalt.</p>
23	<p>Sinds de Schoterbrug in gebruik is, is het verkeer op de Kade en daarmee de overlast sterk toegenomen. Ook het zware verkeer. Dat hoort bij veranderingen in de infrastructuur, hoe je daar ook over denken mag. Het verkeer moet door kunnen stromen. Toch zou het fijn zijn als de verkeersdruk op de Kade niet verder toeneemt. En dat er niet te veel verleidingen zijn om de ondanks de maximum toegestane snelheid het gaspedaal flink in te drukken, iets wat op dit moment ondanks het slechte wegdek al vaak gebeurt. Fietsstroken met fietsers halen de snelheid er werkelijk heel goed uit en de automobilist bereikt even goed met weinig vertraging zijn bestemming.</p>	<p>Snelheid</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. Naast de verkeerssnelheid remmende fietsstroken wordt op de Jan Gijzenkade wordt, ter hoogte van de fietsbrug, een drempel aangebracht om de snelheid verder te beperken.</p>
24	<p>Het leefplezier aan de Kade lijkt steeds verder te moeten inboeten. Zoals eerder aangegeven is met de komst van de Schoterbrug, de drukte over de kade sterk toegenomen. Dit</p>		<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief</p>

	<p>neemt rijen stilstaande auto's, fijnstof en mede door het zeer slechte asfalt trillingen en geluidsoverlast met zich mee. Het uitzicht op de natuur waarbij men door de bomen de wisseling van de seizoenen volop kan beleven, wordt door ons als bewoners als groot pluspunt ervaren. En ook andere buurtbewoners lopen graag over de oever van de Kade. Bovendien is het een officieel losloopgebied voor honden. Door 3.0 m breedte van deze natuur af te nemen, waaronder het kappen van tientallen prachtige volle bomen, gaat het leefgenot drastisch achteruit. Zeker als er daarvoor in de plaats brommers en snorfietzen met het bijbehorende geluid haast in je kleine voortuin rijden. Daarnaast willen de bewoners niet onvermeld laten, dat het voetpad tussen de bomenrijen veel meer is dan een voetpad. Het is onder andere een sociale ontmoetingsplek waar mensen hun honden uitlaten, een praatje met elkaar maken en veel kinderen uit de wijk hebben er leren fietsen. Waar zal dit in de toekomst moeten gebeuren? Op de stoep die nauwelijks ruimte biedt om fatsoenlijk te lopen, of op het "veilige" vrije fietspad waar het 'snel verkeer' meent het recht te hebben ongehinderd door te kunnen fietsen en de kinderen voortdurend aan de kant gedrukt zullen worden. Over de waarde daling van de woningen en extra investering in zonwering (wat de bomen nu voor de meeste huizen doen), zullen we hier maar niet beginnen.</p>	<p>Behoud bomen</p> <p>Veiligheid</p> <p>Waarde woning</p>	<p>ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. In deze variant worden geen bomen gekapt.</p>
25	<p>De manier en timing van communiceren (uitnodigingsbrieven die 2 dagen na een 'inloopavond' worden bezorgd, bijeenkomsten 2 dagen voor en 3 dagen na de schoolvakanties) geven ons als bewoners niet het gevoel serieus genomen te worden. Het lijkt slechts voor de show om inspraak te vragen voor plannen die allang zwart op wit klaarliggen, enkel en alleen omdat het een procedure vereiste is.</p>		<p>Het wordt zeer betreurd dat de postbezorging niet goed is verlopen. Wij hebben zeker begrip voor uw gevoel dat de inspraak minder dan ideaal verlopen is. Wij hopen op uw begrip voor de tegengestelde belangen tussen beleid. Wij zijn dan ook verheugd u te kunnen mededelen dat naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

	<p>Het plan dat nu voorligt, wijkt wel erg af van het oorspronkelijke idee om de Jan Gijzenkade te voorzien van een nieuw wegdek en tegelijkertijd de riolering aan te pakken. Een politieke ontwikkeling die ons zeer verbaast en verontrust. En tevens onbegrijpelijk blijft, omdat wij geen enkele beargumentering hiervoor krijgen. Wij doen een klemmend beroep op de beleidsmakers en Burgemeester en Wethouders om terug te keren van deze weg en de fietsstrokenvariant voluit te steunen, zodat zowel de individuele als de algemene belangen gediend zullen worden.</p>		
26	<p>De fietsersbond is zeer te spreken over het VO van de Jan Gijzenkade (Oost). Tot onze vreugde is gekozen voor een variant met vrij liggende fietspaden. Dit is voor fietsers de veiligste optie. Hiermee voldoet het ontwerp tevens aan de inrichtingseisen voor een gebiedsontsluitingsweg zoals beschreven in CROW publicatie 315.</p> <p>De fietspaden zijn iets smaller dan gebruikelijk. Gezien de beperkte ruimte is dit voor ons alleszins acceptabel. Nabij het kruispunt met de Vondelweg houden de fietspaden op. Dat is jammer, maar we begrijpen dat het doortrekken van de fietspaden tot aan het kruispunt een grote ingreep vergt die buiten dit project valt. Wellicht kan deze situatie in de toekomst verbeterd worden.</p> <p>Ten slotte spreekt de Fietsersbond graag haar waardering uit over de zorgvuldige wijze waarop Antea het participatie proces heeft vormgegeven.</p>	Veiligheid	<p>Allereerst willen wij u bedanken voor uw compliment omtrent het participatieproces. Zoals u waarschijnlijk reeds heeft vernomen moeten wij u teleurstellen en u mededelen dat naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 de heeft wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p> <p>Om de veiligheid ter plaatse van de kruising met de Vondelweg zo groot mogelijk te maken wordt het definitief ontwerp geoptimaliseerd, waarbij hier een opstelstrook (OFOS; Opgeblazen Fiets Opstel Strook) gesitueerd is. Hierbij loopt de fietsstrook door tot de opstelstrook.</p>
27	<p>Er wordt een smallere stoep aangelegd met daarnaast een fietspad en dan een parkeerstrook. Nu is er een smalle uitstapstrook dat wordt gecreëerd maar dat ook ruimte inneemt. Bovendien levert dit gevaarlijke situaties op. Ik noem</p>		<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. In deze variant wordt de parkeerstrook naast de stoep gesitueerd. Het is echter</p>

<p>fietzers die altijd haast hebben en scooters. conclusie je kan niet rustig en relaxed je auto in of uitladen, laat staan een klein kind uit je auto nemen.</p> <p>Beter is het om de parkeerstrook naast de stoep te creëren. Dit is veel veiliger. Het fietspad komt naast de geparkeerde auto's. Zo zorg je ervoor dat het verkeer geen 50km/u zal gaan rijden maar langzamer. Je zorgt voor veiliger situaties. graag zie ik dat het een 30 km/u zone wordt aangezien dit een woonwijk is.</p> <p>Ik geloof dat er een brief naar u toekomt ondertekend door de bewoners. Ik hoop dat U luistert naar de 96% die dit plan afkeurt</p>	<p>Veiligheid</p> <p>30 km/h</p>	<p>niet mogelijk om van de Jan Gijzenkade een 30 km/h zone te maken. Het HVVP (Haarlems Verkeer en Vervoer Plan) heeft de Jan Gijzenkade aangewezen als een gebiedsontsluitingsweg. Daarbij hoort een inrichting en bebording waarbij 50 km/h gereden kan worden.</p>
---	----------------------------------	---

28	<p>In mijn ogen is het voortel dat jullie hebben neergelegd prima, ik zou wil een aantal zaken willen aanbevelen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Toevoegen van een zogenoemde OFOS bij de kruising met de Vondelweg - Stoep iets breder maken / 120cm - Ruimte van de uitstapstrook aan de kade kant beperken (hier wordt niet uitgestapt - bij ieder huizen blok een zebra realiseren, op deze manier kunnen wij en onze kinderen nog veilig naar de overkant. Locatie van de zebra kan zijn op de uitsparing die getekend is bij de straten die op de Jan Gijzekade uitkomen, op de kop van de inrit - Compenseren van bomen die gekapt moeten worden, deze herplaatsen in de groenstrook / dit ook om CO2 op niveau te houden - plaatsen van spiegels / zoals we nu hebben bij de Romeinenstraat om veilig de straat uit te kunnen rijden 	<p>Leefbaarheid</p> <p>Zebra /drempels</p> <p>Spiegels</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p> <p><u>OFOS</u> Het definitief ontwerp wordt geoptimaliseerd, waarbij een opstelstrook (OFOS; Opgeblazen Fiets Opstel Strook) gesitueerd is. Hierbij loopt de fietsstrook door tot de opstelstrook.</p> <p><u>Zebra</u> De gemeente heeft gekozen voor een passende en verkeersveilige oplossing, namelijk: een oversteeklocatie met een verkeersdrempel (50 km/h asfaltdrempel) en kanalisatiestrepen.</p> <p><u>Bomen</u> Bomen blijven in de variant met de fietsstroken behouden.</p> <p><u>Spiegels</u> De spiegels welke nu aanwezig zijn blijven staan, er worden echter geen extra spiegels geplaatst.</p>
29	<p>Allereerst de vraag: wat is de zin van een inspraak procedure als de variant die door 96-98% van de omwonenden wordt gekozen, van tafel wordt geveegd. Worden wij door de gemeente wel serieus genomen? De geloofwaardigheid en mijn vertrouwen in de gemeente Haarlem loopt hiermee een flinke deuk op.</p> <p>Hierbij nogmaals mijn argumenten waarom de variant met vrij liggende fietspaden er niet moet komen:</p>	<p>Behoud bomen</p> <p>Veiligheid</p>	<p>Wij hopen op uw begrip voor het proces zoals beschreven in hfst 1.2.</p> <p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - De Jan Gijzenvaart is een onderdeel van de ecologische Hoofdstructuur. Smaller maken van de groenstrook en het kappen van bomen is daarmee in tegenspraak. - Vrij liggende fietspaden is mogelijk veiliger voor fietsers, maar aangezien er nooit ongelukken gebeuren is het onzin om hiervoor die verandering door te voeren. Want het is zeker dat de vrij liggende fietspaden de situatie voor andere weggebruikers moeilijker zal maken: <ul style="list-style-type: none"> o De stoepen worden zo smal dat lopen met de kinderwagen en kind (naast elkaar) al gevaarlijk wordt met langsschietende racefietsen, elektrische fietsen en brommers o Oversteken naar het nog aan te leggen voetpad wordt gevaarlijker. Ook oversteken voor de vuilcontainers wordt gevaarlijker. Zeker voor ouderen of ouders met kinderen o Het autoverkeer kan sneller rijden bij vrij liggende fietspaden, dat zal dan ook zeker gebeuren. Dit maakt de situatie voor overstekende voetgangers nog gevaarlijker o Door versmalling van de strook tussen fietspad en parkeerstrook (t.o.v. de vorige variant) lopen fietsers en mensen die uit de auto willen stappen elkaar in de weg. Het is wachten op een fietser die door een autodeur omver wordt gegooid. <p>Ik hoop en verwacht dat u als gemeenteraad dit keer <u>wel</u> naar de wensen van de bewoners luistert</p>		
30	<p>Zonde van het groen om het op deze manier in te richten. Wij gaan hier in september wonen met de eerdere herinrichtingsplannen die toen aan de bewoners zijn voorgelegd, in gedachte. Een van de redenen om daar te komen wonen is brede stoep en grote strook groen. Anders weet ik niet</p>	<p>Behoud bomen Veiligheid</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

	of de keuze zou zijn gemaakt om aan deze drukke weg te wonen. Hoe het nu wordt ingericht, krijgen auto's meer de gelegenheid harder te rijden en is het steeds meer een doorgaansroute naar nadere delen in Haarlem. Ik denk dat het ook zomaar waardevermindering zou kunnen zijn voor ons huis. Ik hoop echt dat dit ontwerp nog op de schop gaat.		
31	Aan de overkant kijk ik mooi uit over de kade en het groen. Ik kan mijn niet voorstellen dat die mooie bomen weg worden gehaald. Ik begrijp dat het wegdek aangepakt moet worden , maar maak er eerder een sluiproute van dan een doorgaansweg. Men kan via de Vondelweg rijden en waarom geen fietspad tussen de bomen door, of langsheen. Op deze manier krijgt het autoverkeer voorrang en alle ruimte om lekker hard te rijden. Ik ben tegen dit ontwerp.	Behoud bomen Veiligheid	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.
32	Ik zou graag willen dat de bomen behouden blijven, want bomen produceren zuurstof, ze zijn zo'n mooi gezicht. Ik ben bang dat als ze gekapt worden de buurt een veel killere uitstraling krijgt en aangezien er veel kinderen in de buurt wonen is het belangrijk dat die aangespoord worden om naar buiten te gaan, vooral voor als de Pokémon-Go-hype overwaait, wat vast snel gaat gebeuren, want zo zijn trends. De natuur daarentegen blijft altijd erg belangrijk er moet daarom behouden worden.	Behoud bomen	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. Er wordt tegemoet gekomen aan uw wensen.
33	Vraag: <ul style="list-style-type: none"> - Wat wordt gedaan om de verkeersveiligheid voor overstekende voetgangers te vergroten? Huidige spiegels bij de zijstraten zijn m.i. niet afdoende. Bij nat weer slecht/geen zicht. - Er komt Led verlichting. Lichtsterkte/afstand lantaarnpalen, waar exacte plaatsing ivm veiligheid fietst en overig verkeer? De situatie voor fietsverkeer doortrekken zoals gedaan in vervolg deel Jan Gijzenkade richting Rondweg, dus <u>fietsstroken</u> .	Veiligheid	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. Er wordt tegemoet gekomen aan uw wensen. Het definitieve ontwerp ter hoogte van het voetgangersbruggetje is voorzien van een oversteek met kanalisatiestepen in combinatie met een verkeersdrempel (50 km/h asfaltdrempel) om de oversteeklocatie te benadrukken en de snelheid te beperken.

	Is veiliger + minder obstakels te nemen bij oversteken + veiliger bij inhaal manoeuvres overig verkeer.		Op basis van een verlichtingsberekening zal de locatie en de indeling van masten bepaald worden (zie ook par.1.4). Op basis van een verlichtingsberekening zal de indeling van de masten bepaald worden.
34	<p>Naar aanleiding van het voorlopig ontwerp hebben we een aantal vragen en opmerkingen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De voorkeur van de bewoners is bijna anoniem voor de fietsstroken variant. Deze is naar onze mening veiliger voor verkeersdeelnemers omdat: <ol style="list-style-type: none"> a. Het niet stimuleert tot hard rijden van auto's b. Het veel overzichtelijker is voor fietsers / voetgangers / auto's die vanuit de zijstraten komen <p>Er is ook geen onomstotelijk bewijs dat de fietspaden variant veiliger is voor de fietsers die op de fietspaden zouden rijden. Dus waarom wordt dan tocht een variant gekozen met vrij liggende paden?</p> 2. Door de inrichting met vrij liggende fietspaden zal het gemotoriseerd verkeer niet geremd worden. Wat zijn daar de milieueffecten van? Meer schadelijke uitlaatgassen en fijnstof? Is er een milieu effect rapportage beschikbaar? 3. De voorgesteld variant met vrij liggende fietspaden past niet binnen de benodigde breedte van de weg. Zelfs met het kappen van de eerste bomenrij is de weg te smal voor deze variant. Dit past <u>niet</u> binnen de beleidskaders die gesteld zijn voor de inrichting van 50 km wegen binnen Haarlem. Dit beleid schrijft voor dat bij wegen >15 meter pas voor een inrichting met vrij liggende fietspaden kan worden gekozen. Wat zijn de beweegredenen om dan hier toch tot deze variant te komen. 	<p>Veiligheid</p> <p>Snelheid</p> <p>Behoud bomen</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

	<p>4. Waarom wordt de wens van de bewoners, die bijna unaniem voor de fietspaden variant zijn, volledig genegeerd? Welke argumenten zijn hiervoor?</p> <p>5. Waarom wordt het belang van de ecologische groenstrook aan de kant geschoven? De prachtige bomenrij geeft een mooi gezicht aan de kade en geeft veel woongenot.</p> <p>6. Het uitstappen direct naast het fietspad is voor de mensen die uit de auto komen (vooral ook kinderen en ouderen) onveilig om naast de stoep uit te stappen.</p> <p>Kortom, de keuze voor de variant met vrij liggende fietspaden lijkt ons als bewoners niet veiliger, doet afbreuk aan het aangezicht van de kade en een deel van het woonplezier en gaat uitnodigen tot hard rijden voor auto's. Geen goed ontwerp dus!</p>		
35	<p>Blijf v/d bomen af. Asphalt op de weg. Huidige constructie behouden.</p> <p>Bomen weghalen, Waarom?? Niet te begrijpen. Mooie/gezonde bomen, afblijven. En niet één of twee nee, de hele straat kaal plukken.</p> <p>Grote argument dat je steeds hoort is dat het om de veiligheid gaat. Sorry hoor, maar dit is grote onzin. Wanneer is er iets gebeurd wat onveilig was?? Wanneer (grote) ongelukken gebeurt?? Ik woon hier nu 10 jaar hier, nooit wat gebeurt. Fietsers op de weg wat je ziet is dat auto's langzamer rijden dan. Dus rustiger rijden als er fietsers op de weg rijden. Met plannen v/d gemeente straks dus niet meer. Hoe moet het dan met oversteken v/d weg om je vuilniszak weg te gooien?? Als gemeente haar zin krijgt?? Ik begreep ook van bewoners die 40-5- jaar op de Jan Gijzenkade wonnen NOOIT / NEVER iets onveilig gebeurt was!</p>	<p>Behoud bomen</p> <p>Veiligheid</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

	AUB, blijft van de bomen af. Asphalt op de bestaande weg en fietsstrook.		
36	<p>Het huidige plan moet géén doorgang vinden.</p> <p>Nieuw voorstel: Jan Gijzenkade – noordzijde eenrichtingsverkeer van oost naar west Jan Gijzenkade – zuidzijde eenrichtingsverkeer van west naar oost</p> <p>Dan aan beide zijden fietspaden van oost naar west en west naar oost</p>		<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. We kunnen echter niet meegaan in uw voorstel. De functie en rijrichting van wegen is bepaald in het HVVP. Daarin is de Jan Gijzenkade aan deze zijde een in twee richtingen bereden gebiedsontsluitingsweg.</p>
37	<p>In het ontwerp is geen rekening gehouden met de veiligheid van schoolgaande kinderen op meerdere punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Basisschoolleerlingen die vanuit de wijk Indische buurt naar de koningin Emmaschool gaan, al dan niet zelfstandig. Oversteken vanaf het witte bruggetje is onoverzichtelijk waardoor gedwongen wordt te kiezen voor de – al erg druk zijnde – oversteekplaatsen bij de kruispunten. - Kinderen die – al dan niet zelfstandig – door de wijk fietsen en wandelen worden geconfronteerd met meer verkeer, met namen de Caninenfatenstraat, Roerdompstraat etc. ivm gedwongen draaiverkeer van bewoners Jan Gijzenkade. - Kinderen die op de wijk uitgaan worden gedwongen om de Jan Gijzenstraat over te steken tussen fietspad en geparkeerde auto's, waarbij zij bijna niet zichtbaar zijn. - Kinderen die op de fiets vanaf de Jan Gijzenkade..... in willen zijn gedwongen om vanuit te veel verschillende kanten het verkeer in te schatten. 	Veiligheid	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p> <p>Het definitieve ontwerp ter hoogte van het voetgangersbruggetje is voorzien van een oversteek met kanalisatiestrepen in combinatie met een verkeersdrempel (50 km/h asfaltdrempel) om de oversteeklocatie te benadrukken en de snelheid te beperken.</p>

<p>Ik als moeder van 3 basisschool kinderen, die fietsen juist heel belangrijk vind, snap niet dat er zo weinig gekeken wordt naar hun veiligheid in en om de wijk. Met een grote school, waar van kinderen ook buiten Dietsveld en Vogelen buurt komen moet hun veiligheid gegarandeerd worden.</p> <p>Eerst leren zij zelfstandig te lopen en fietsen door e wijk, daarna buiten de eigen wijk, zodat zij zodra ze op de middelbare school zitten klaar zijn voor het drukke verkeer.</p> <p>Met deze maatregelen wordt dit hen ontnomen en de wijk Dietsveld ingesloten door drukken wegen waarbij voorbijgegaan wordt aan hun veiligheid.</p> <p>Het verzoek mijnerzijds is dan ook het alternatieve plan te gaan uitvoeren en de focus dus te leggen op de bewoners van de wijk en niet op het doorgaande verkeer (al dan niet op de fiets)</p> <p>Aanvullend: indien gekozen wordt voor dit plan doe ik een dringend verzoek om bij elk woonblok een voetgangers (- en fietsers) oversteek plaats te maken met zebrapad en kleine wegversmalling.</p> <p>Hiermee wordt zowel de lopende en fietsende beweging in en uit de wijk geborgd en zorggedragen voor de door de auto's te hanteren maximum snelheid.</p>		
<p>38 Vraag: kan diegene die hiervoor de beslissing gaat nemen een keer naar de Jan Gijzenkade komen en dan met het plan voor ogen proberen met een wandelwagen of rollator veilig over te steken met de verhoogde fietspaden vanaf huizenrij naar de vuilcontainer.</p>	<p>Veiligheid</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p> <p>Ter plaatse van de oversteken worden verlaagde trottoirbanden toegepast om het oversteken makkelijker te maken.</p>

39	<p>Ik ben tegen het voorlopig ontwerp</p> <p>Mijn voorkeur gaat uit naar de 2 rode fietspaden zodat niet <u>a</u>l de prachtige bomen worden omgezaagd!!!</p> <p>Ik wandel vaak over de kade met mijn hondje en geniet dan van dat mooie stukje natuur. Dat <u>moet</u> behouden blijven!</p>	Behoud bomen	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>
40	<p>De bomen horen op de Jan Gijzenkade. Geen bomen is geen NORMALE Jan Gijzenkade. Asphalt renoveren is een prima idee, bomen kappen niet</p>	Behoud bomen	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>
41	<p>Motivatie en argumentatie hebben we reeds duidelijk en uitgebreid in de brief vd wijkraad vermeld.</p> <p>Bovendien wil ik expliciet vermelden dat ik de behoeften en invalshoeken van de bewoners belangrijk vind. In ieder geval belangrijker dan de "inzichten" van de fietsersbond, die misbruik maakt , met een onverschillige en anonieme achterban. Van het democratische beginsel, door korter getalsmatig met en dikke reet invloed te nemen. Schaamteloos!</p> <p>Ironisch gezegd: het lijkt wel een communistische keuze: u heeft één optie om voor te kiezen. Ik stap niet in de valkuil om mijn plussen of minnen voor deze ene keuze aan te geven, want impliciet zou ik daarmee akkoord gaan met deze procedure..</p>	<p>Behoud bomen</p> <p>Veiligheid</p> <p>30 km/h</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>
42	<p><u>Tegen</u> het huidige voorstel, uit de gesprekken die ik hier heb gevoerd met gemeente en projectontwikkelaar blijkt dat geen onderzoek is gedaan naar een mogelijke verkeerstoeiname met bijbehorende milieueffecten. Het is zeer aannemelijk dat door de nieuwe inrichting de weg een aantrekkelijker doorgangsweg wordt. Dit dient onderzocht te worden, inclusief een bijbehorende milieueffectrapportage (MER).</p>		<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p> <p>Een milieueffectrapportage hoeft niet te worden uitgevoerd omdat de functies van de bestaande infrastructuur niet wijzigen.</p>

	<p>Tevens wil ik mijn frustratie uitspreken over het proces: de door de bewoners geprefereerde optie lijkt nooit een reële optie te zijn geweest. Het lijkt mijn geen juiste inzet van tijd en middelen te zijn geweest.</p>		
43	<p>Tegen aparte fietspaden</p> <p>Lastig oversteken + vuilnis weg gooien voor minder validen + ouderen (heel veel stoepjes op en af naar de overkant)</p> <p>Onveilige situatie als brommer door smal fietspad over de stoep gaan inhalen want stoep is smaller</p> <p>We willen het graag ingedeeld zoals de Marnixstraat, Orionweg enzv.</p>	Veiligheid	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>
44	<p>Onoverzichtelijker door aparte fietspaden tussen de stoep en geparkeerde auto voor verkeer die uit de zijstraten van de J.kade komt.</p> <p>Gevaarlijker voor het fietsers (minder overzicht door geparkeerde auto's) om naar het fietspad aan de andere kant v/d rijstrook te gaan.</p> <p>Wandelpad aan de waterkant niet goed begaanbaar voor, wandelwagens, rollators e.d. en de stoep langs huizen is ook al minimaal qua breedte!</p> <p>Graag zoals Orionweg, PC Boutensstraat en Marnixstraat</p>	Veiligheid	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>
45	<p>Ik ben tegen aparte fietspaden volgens mij brengt dat meer onveiligheid, zowel voor voetgangers, als fietsers en uitstappende van de geparkeerde auto's</p>	Veiligheid	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

	<p>Tevens krijgen de automobilisten een vrijbrief om harder te rijden, want zij hoeven niet meer op fietsers te letten.</p> <p>Zoals Orionweg, PC Boutensstraat, Marnixstraat</p>		
46	<p>Bomen kappen is onvoorstelbaar i.c.m. beleid, waarbij de gemeente aandacht schenkt aan milieu en natuur.</p> <p>Voor de leefbaarheid is bomenkappen eveneens een slechte zaak</p> <p>Als gebruiker van de Jan Gijzenkade (per auto, fiets en te voet) lijkt het me prima om de vaart er uit te halen. 30 km/h lijkt me prima passend bij de beschikbare ruimte en de rol van de weg.</p> <p>Samengevat verzoek ik de gemeente dringend een oplossing te verzinnen die:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 de bomen instant blijven 2 een veilige oplossing komt voor fietsers 3 de weg naar 30 km/h gaat 	<p>Behoud bomen</p> <p>Veiligheid</p> <p>30 km/h</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. Bomen blijven hierbij gehandhaafd.</p> <p>Een 30 km/h zone is niet mogelijk. Het HVVP (Haarlems Verkeer en Vervoer Plan) heeft de Jan Gijzenkade aangewezen als een gebiedsontsluitingsweg. Daarbij hoort een inrichting en bebording waarbij 50 km/h gereden kan worden.</p>
47	<p>Svp een plan waarbij het groen (=bomen +oevers)het meest gespaard blijven</p> <p>Fietsstroken liever dan vrij liggend</p> <ul style="list-style-type: none"> - Roodasfalt - Inhalen (scooters) blijft mogelijk - Auto's rijden langzamer <p>Zebrapad (of meer) om oversteken veiliger te maken bij brug en bij zijstraten</p>	<p>Behoud bomen</p>	<p>De nu voorliggende variant voldoet aan de eisen aan een gebiedsontsluitingsweg (50km uur, twee richtingen verkeer, fietspaden) zoals die in het HVVP zijn verwoord</p> <p>De gemeente heeft gekozen voor een passende en verkeersveilige oplossing, namelijk: een oversteeklocatie met een verkeersdrempel (50 km/h asfaltdrempel) en kanalisatiestrepen.</p>
48	<p>De J.G. Kade heeft twee oevers. Waarom wordt de zuidoever niet betrokken bij de herzieningen? Daar ligt misschien een oplossing voor de verkeersoverlast.</p> <p>Dit V.O. is voor de bewoners <u>onaanvaardbaar</u>.</p> <p>Motivatie, zie elders</p>		<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

			De wegcategorie van de Jan Gijzenkade aan de oostzijde is anders dan die van de Jan Gijzenkade aan de Indische buurt kant.
49	<p>Verbaasd dat totaal wordt afgeweken van de eerdere 2 plannen waarover wij inspraak dachten te hebben. VO is totaal in tegenspraak met de voorkeurskeuze van de omwonenden.</p> <p>Situatie op de inritten naar Drususstraat, Germanenstraat, en Clovisstraat worden op deze manier levensgevaarlijk. Deze situaties zijn nu al slecht te overzien, maar door de keuze in het VO om het fietspad tussen het trottoir en de geparkeerde auto's te plaatsen verslechterd de situatie aanzienlijk.</p> <p>Werkelijk te gek voor woorden in ik de voorlopige keuze daar in deze situatie een aanzienlijke hoeveelheid bomen opgeofferd moet worden. Hier is nooit eerder over gesproken.</p> <p>Toen ik 4 jaar geleden in de wijkraad zat lagen de eerste 2 plannen al op tafel. Blijkbaar heeft de wethouder 4 jaar bedenktijd nodig om een nieuw nog niet eerder besproken plan uit de hoed te toveren.</p> <p>Ik ben fel op het VO tegen door met name de genoemde verslechterende verkeersveiligheid, en het feit dat voor dit plan bomen gekapt dienen te worden.</p>	<p>Veiligheid</p> <p>Behoud bomen</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>
50	<p>De Jan Gijzenkade is een mooie, groene straat. Voor mij was dat een reden (de reden) om hier te komen wonen. Door het kappen van bomen wordt de straat ernstig beschadigd. Ik vind dat heel erg.</p> <p>Mijn adres is Spaardamseweg, maar ik kijk uit de op de Jan Gijzenkade.</p>	Behoud bomen	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

	<p>Het kappen van de bomen is niet nodig, als de variant wordt gevolgd die de bewoners hebben voorgesteld. Die variant steun ik.</p> <p>Ik begrijp niet waarom de wens van de bewoners zo genegeerd wordt. Die variant is prima, de straat wordt gespaard en waarschijnlijk is het nog goedkoper ook.</p>		
51	<ul style="list-style-type: none"> • Variant van de bewoners wordt ondersteunt • Geen bomen weg • Geen fietsstromen hoger, lager dan de rijbaan -> gelijke hoogte zodat auto's vaart moeten minderen bij inhalen fietsers • Luister naar de bewoners <p>Ps. wethouders is van Groenlinks???</p>	<p>Bomen</p> <p>Veiligheid</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>
52	<ul style="list-style-type: none"> • Ondersteun variant bewoners • Handhaven bomen <p>NB. Nu de gemeente eindelijk overgaat tot verbetering van de Jan Gijze, na bewoners te lang te laten wachten, waarbij valse hoop stelselmatig is gegeven, bent u het eigenlijk verplicht hun mening te volgen.</p> <p>Werken aan de geloofwaardigheid v/d politiek.</p> <p>De kloof tussen politiek en burger wordt al gevoelsmatig als groot ervaren.</p> <p>Succes met uw afweging.</p>	<p>Behoud bomen</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>
53	<p>Dit is een aanvulling op de brief door mij reeds ingevuld en ondertekend. Ik voel me als bewoner totaal niet gehoord.</p> <p>Wat wil ik:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Snelheid terug naar 30 km per uur • 3 extra zebra paden • Fietspaden zoals in de Marnixstraat • Blijf af van de bomen • Blijft af van onze stoep 	<p>Zebra pad</p> <p>Behoud bomen</p> <p>30 km/h</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p> <p>De gemeente heeft gekozen voor een passende en verkeersveilige oplossing, namelijk: een oversteeklocatie met een verkeersdrempel (50 km/h asfaltdrempel) en kanalisatiestreven.</p>

	Blijf af van de groenstrook		Gezien het geldende beleid zoals gesteld in het HVVP is het niet mogelijk om van de Jan Gijzenkade een 30 km/h weg te maken.
54	<p>Ik vind de aanpassing al een heel stuk verbeterd. Graag zou ik zien dat het fietspad aan de weg komt te liggen en dat de parkeerstrook tussen het fietspad en de stoep bij de woonhuizen.</p> <p>Ook zouden er zebrapaden gemaakt moeten worden voor de oversteek naar her bruggetje en de vuilcontainers.</p> <p>De kruising bij de vondelweg word erg onoverzichtelijk en zou het fietspad door moeten lopen probeert u aub hier een oplossing voor te vinden,</p> <p>De bomenrij kappen naast de weg vind ik totaal geen probleem...Liever een dode boom dan een dood mens.</p> <p>Zouden de drempels niet iets verder de zijstraten in kunnen zodat we makkelijker (zonder herrie) van en naar de zijstraten kunnen? Als je recht op een drempel rijdt, is dat veel minder impact dan als je schuin erop/eraf rijdt.</p>	Veiligheid	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p> <p>De gemeente heeft gekozen voor een passende en verkeersveilige oplossing, namelijk: een oversteeklocatie met een verkeersdrempel (50 km/h asfaltdrempel) en kanalisatiestrepen.</p> <p>De locatie van de drempels bij de zijstraten (inritconstructie) zijn vormgegeven conform het standaarddetail van de HIOR-noord (Handboek inrichting openbare ruimte) in de situatie van een overgang van 50 km/h naar 30 km/h.</p>
55	<p>De groenstrook is een losloopplaats van honden. De nieuwe situatie met het pad ver van de weg af maakt het niet veiliger. Loslopende honden kunnen makkelijker de weg op.</p> <p>Ook voor kinderen vind ik 1 mtr van het water iets te gevaarlijk. Met deze opzet van fietspaden zie ik geen verbetering in veiligheid.</p> <p>De huidige situatie is duidelijker maken lijkt mij een goed idee maar wat er nu op tafel ligt vind ik onzin.</p>	Veiligheid	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. In deze situatie blijft het pad tussen de bomen (met bijbehorende afstand tot het water) gehandhaafd.</p>

56	<p>Slecht plan. Er moeten fietsstroken komen conform inrichting Marnixstraat. Bij dit ontwerp zijn problemen met oversteken 1x fietspad, rijbaan, parkeren.</p> <p>Auto in en uitstappen. Portieren gaan 2 over fietspad en rijbaan. Levensgevaarlijk</p>	Veiligheid	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>
57	<p>Er wordt totaal niet aan de natuur gedacht, alleen maar aan het verkeer! Er wordt bijna, tot niet, naar de bewonerswensen geluisterd. In principe, zoals de situatie nu is, is het prima. Kost ook een stuk minder. Absoluut niet de bomen weghalen, dit pad is een ontmoetingsplek voor de buurt, ook heel belangrijk. Situaties als de voorbeeldfoto's zoals p.c. Boutensstraat , is prima.</p>	Behoud bomen	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>
58	<p>Het heeft mij verrast na een stem te hebben uitgebracht op het plan met fietsstroken, behoud van de oever en de bomen. Ineens geconfronteerd te worden met een heel ander plan, met aparte fietspaden, waardoor er bomen moeten worden gekapt en het loopspas wordt verplaatst. Ik ben tegen dit plan, omdat het fietsstrokenplan mij meer aanspreekt, ik het ook een veiliger plan vind voor fietsers. Ikzelf en mijn kinderen fietsen veel, en een apart fietspad zoals op de Rijksstraatweg vind ik gevaarlijk, vooral ook met de vele scooters en al die fietsers die door de afgrenzing niet kunnen uitwijken. Daarbij vind ik het kappen van de bomen vreselijk zonde. Daarbij mis ik argumenten om van het gekozen plan af te wijken, ik begreep dat meer dan 90 procent voor dat plan het gekozen. Kortom, tegen het plan met de aparte fietspaden!</p>	<p>Veiligheid Behoud bomen</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

59	<p>Ik ben tegen het kappen van de eerste bomenrij voor een fietsbaan. Ik fiets zelf elke dag naar school over de Jan Gijzekade, waar ik ook aan woon. Behalve dat het druk is en je (wat je overal moet) moet uitkijken met oversteken heb ik nog nooit ergens last van gehad. Bomen zijn belangrijker voor de mensen dan een fietsbaan en er worden er al zoveel gekapt. Ik vind het jammer dat ondanks 96% (!!) van de buurtbewoners (die dus elke dag met de verkeerssituatie te maken hebben) gestemd heeft voor een plan dat nu niet uitgevoerd word. Het is hartstikke leuk om elke dag tegen een stukje natuur te kijken tussen al het drukke verkeer. Dat moet niet afgepakt worden. Als er fietsbanen komen zullen de auto's minder uit gaan kijken, denkend dat ze toch geen rekening meer met de fietsers hoeven te houden, wat dan dus juist in het nadeel werkt.</p>	Behoud bomen	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>
60	<p>Bij deze mijn hersenspinsels m.b.t. de plannen van de Jan Gijzenkade. Waarom wordt er geen 'kopie' gemaakt van de kade aan de andere kant van Rijksstraatweg? Dus het toevoegen van drempels en wegversmallingen inclusief spiegels en zebrapaden?</p> <p>Mijn angst is dat auto's + vrachtauto's een stuk harder gaan rijden (lees: nog harder) dan ze nu al doen, waardoor het oversteken, keren en de weg opdraaien vanuit de zijstraten alleen maar gevaarlijker wordt. Temeer omdat het nog complexer wordt indien er eerst nog een fietspad gekruist moet worden om dan pas de kade op te kunnen rijden.</p> <p>Hartelijk dank het meenemen van bovenstaande en aub neem alle ideeën met om tot een goede definitieve beslissing te komen omwille van de leefbaarheid van de wijk!</p>	Snelheid	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p> <p>De gemeente heeft gekozen voor een passende en verkeersveilige oplossing, namelijk: een oversteeklocatie met een verkeersdrempel (50 km/h asfaltdrempel) en kanalisatiestrepen.</p>

61	<p>Bij deze geef ik als bewoner van Haarlem Noord graag mijn zienswijze op het Voorlopig Ontwerp Jan Gijzenkade.</p> <p>Net als veel bewoners ben ik fel tegen het plan om bomen te kappen voor de aanleg van een vrij liggend fietspad.</p> <p>In plaats daarvan ben ik voorstander van een fietsstrook, zoals kennelijk ook wethouder Cora-Yfke Sikkema heeft bepleit. Mijn argumenten tegen het voorliggende plan zijn in lijn met die zoals aangegeven door veel andere bewoners:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er moeten tientallen bomen langs de vaart voor sneuvelen, het trottoir wordt gehalveerd, bewoners die de weg willen oversteken moeten nog meer dan nu op allerlei verkeersstromen letten. Deze nadelen staan niet in verhouding tot de beoogde doelstelling. - Het pad langs de vaart gaat kennelijk dichterbij de waterkant toe om ruimte te maken voor het fietspad. Dan mogen wij kennelijk fijn wandelen op een schuine walkant. Ons gezin wandelt hier vaak. Ook gaat het ten koste van het groen, dat wij juist zo belangrijk vinden. - Haarlem heeft al zo weinig bomen. - Tegenover de Bomenwacht: Als de bomen aan het eind van hun leven zijn, en kwetsbaar voor essenziekten, kunnen ze t.z.t. als nodig worden vervangen door nieuwe, eventueel andere bomen. Ik vind het geen argument om ze nu te kappen voor een fietspad. 	Behoud bomen	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.
62	<p>Het voorlopig ontwerp kent zeer veel nadelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aantasting van ecologie/'groen' in stad door het kappen van bomen en aantasten van de oever. - Onveiliger voor bewoners en kinderen om bij de geparkeerde auto te komen. Gevaar om aangereden te worden door fietsers en brommers. Andersom zijn 	Behoud bomen Veiligheid	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.

	<p>openslaande deuren gevaarlijk vóór fietsers/brommers.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schijnveiligheid voor fietsers, brommers krijgen minder ruimte om in te halen. - Auto's uit zijstraten zijn gevaar voor fietsers noordkant. - Auto's van Jan Gijzenkade zien fietsers noordkant niet door geparkeerde auto's = gevaarlijk. - Snelheid auto's op Jan Gijzenkade gaat omhoog, automobilisten zijn voorzigtiger met fietsers op de rijbaan. <p>Ik ervaar dagelijks (als fietser) dat het veiliger is op de Jan Gijzenkade en de Planetenlaan (met fietsstroken) als op de Rijksstraatweg (met twee fietspaden).</p> <p>Mijn voorkeur heeft het eerder voorgestelde plan met fietsstroken op de rijbaan. De totale breedte van de weg hoeft niet breder. Stoep zo breed als tot de lantaarnpalen, dan een parkeerstrook, dan fietsstrook, rijbaan, weer een fietsstrook. Dit is ook verreweg de goedkoopste optie en wordt gedragen door de meerderheid in de wijk.</p>	<p>Snelheid / 30 km/h</p>	
63	<p>Ik houd het kort; wat verschrikkelijk dat het plan is de bomenrij te verwijderen op de Jan Gijzenkade. Er blijft dan weinig over van de mooie groene strook.</p> <p>Ik ben voor sfeer en groen! Liever 30 km zone en geen los fietspad, dan groen weg, ook al heb ik straks schoolgaande kinderen via de Jan Gijzenkade.</p> <p>Of worden er veel bomen terug geplant? (Bij ons in de Meeuwenstraat had ik graag 2x zoveel nieuwe bomen gezien net wat meer op de stoep ivm parkeren, dan deze 3-4 kleine boompjes.)</p> <p>Hopelijk zullen er velen reageren.</p>	<p>Behoud bomen</p> <p>30 km/h</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>
64	<p>Hierbij willen wij als bewoners en huiseigenaar aan de Jan Gijzenkade op nummer 53 rood graag onze zienswijze op de plannen en de gang van zaken betreffende de herinrichting van</p>		<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

<p>de straat kenbaar maken. We wonen hier sinds 1,5 jaar en we zijn voor deze locatie gevallen vanwege het prachtige uitzicht op de kade met zijn mooie bomen.</p> <p>Allereerst wil ik beginnen mijn verbazing en verontrusting uit te spreken over het hele proces. Er is ten onrechte gepretendeerd dat wij als bewoners inspraak zouden hebben in de plannen om een nieuw wegdek aan te leggen en de riolering aan te pakken. Dat is natuurlijk een goede zaak en met name het wegdek ervaar ik als heel slecht. We mochten kiezen uit twee opties, waarbij het overgrote merendeel van de bewoners voor de optie met fietsstroken heeft gekozen. Daar konden jullie als Gemeente niet omheen, leek me. Tot onze grote verbazing lag er na de vakantie een brief op de mat met een heel ander plan. Zonder enige toelichting/ verantwoording. Even leken we weer “inspraak” te krijgen middels een inspraak avond vorige weeg woensdag. Helaas was dit een puur eenzijdige informatieavond. Vandaar nu, nogmaals, onze nadrukkelijke voorkeur voor de fietsstroken variant.</p> <p>Ik maak me derhalve ernstig zorgen over de verkoopwaarde van mijn huis en over ons woongenot. Ik hoop dat we op een democratische manier serieus worden genomen als inwoner van Haarlem en dat we niet enkel voor de vorm zogenaamd inspraak hadden, terwijl dat in werkelijkheid verre van blijkt te zijn.</p> <p>Voor een specifieke toelichting van onze zienswijze verwijs ik u naar de collectief ondertekende ingezonden brief d.d 24 augustus. Graag ontvang ik van u een toelichting op de nu gemaakte keuzes, zowel wat betreft inhoud als op het proces. Wat zijn de afwegingen geweest voor de keuze? Wat is de reden om van de bewonerskeuze af te wijken? Waarom legt de gemeente ons een keus voor, die uiteindelijk geen keus blijkt te zijn? En tot slot, hoe kunnen we nu echt met de Gemeente in gesprek komen en serieus genomen worden ten aanzien van onze wensen en zorgen?</p>	<p>Behoud bomen</p> <p>Waarde woning</p>	
--	--	--

	<p>Voor vragen of een gesprek ben ik bereikbaar op 06-48934303 en mijn partner is bereikbaar op 06-15031078.</p>		
65	<p>Omdat het onze directe leefomgeving betreft, hebben wij de afgelopen jaren met extra belangstelling de plannen over het aanpakken van riolering en het wegdek van de Jan Gijzenkade gevolgd.</p> <p>Het oorspronkelijke plan, met fietsstroken en snelheidsbeperkende maatregelen, zag er prima uit, maar werd uitgesteld, omdat in de inspraak blijktbaar de zienswijze van de fietsersbond niet meegenomen was. Na een lange pauze verscheen een nieuw voorstel, met daarin 2 ontwerpen, het oorspronkelijke plan, maar dan zonder snelheidsbeperkende maatregelen, want dat kon niet bij dit type verbindingsweg (jammer, maar logisch) en een ontwerp uit de koker van de Fietsersbond, met vrij liggende fietspaden.</p> <p>Op zich ook een ontwerp waar je in eerste instantie niet echt tegen kunt zijn, want het bevordert de veiligheid van fietsers. Maar dat doet het oorspronkelijke ontwerp ook, maar dan met behoud van onze bomen, een intact gelaten groenstrook en met een optisch smallere weg, wat naar verwachting snelheidsbeperkend zal werken.</p> <p>Wij stemden dus voor het ontwerp zonder vrij liggende fietspaden, net als, zoals bleek, een overweldigende meerderheid van de bewoners.</p> <p>Groot was onze verbijstering dan ook, toen toch de vrij liggende-fietspaden-variant voorgesteld werd door de wethouder. Waarom de gemeente, die haar best doet om meer groen in de stad te bevorderen (tot de voortuinen van de bewoners aan toe) besluit om een belangrijk stuk groen te asfalteren, om een niet-bestaand veiligheidsprobleem op te lossen, ontgaat ons volledig. Het lijkt erop dat de gemeente meegaat in een trend om alle risico's 100% te willen uitsluiten in het leven, ten koste van het leefklimaat in de stad. Risico's zijn nooit helemaal te elimineren, automobilisten en fietsers zullen</p>		<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

	<p>altijd moeten opletten in het verkeer en dat gaat soms mis. Maar met fietsstroken op de weg hebben de weggebruikers hun eigen plaats en zal langzamer gereden worden. Dat zal al een veiliger situatie opleveren dan nu en dat is genoeg. Opofferen van bomen, die broodnodig zijn als buffer tegen uitlaatgassen en geluid van de toegenomen verkeersstroom, gaat ten koste van de leefbaarheid van de straat en dat vinden wij onacceptabel.</p> <p>Het voelt helemaal niet goed als bewoners zo genegeerd worden door hun gemeente en we hopen dan ook van harte dat deze vergissing ingezien wordt en de Jan Gijzenkade heringericht wordt met behoud van de groenstrook en de bomen.</p>	<p>Behoud bomen</p>	
<p>66</p>	<p>Als bewoners van de Jan Gijzenkade maken wij ons ernstige zorgen over de veiligheid m.b.t de voetgangersovergang in het verlengde van het witte bruggetje, tegenover Jan Gijzenkade 55-57.</p> <p>Deze voetgangersovergang wordt dagelijks gebruikt door schoolgaande kinderen, echter door het ontbreken van een verkeersdrempel (of andere verkeersremmende maatregel), en door het beperkte zicht van aankomend verkeer vanaf de Vondelweg, is dit een zeer gevaarlijke situatie.</p> <p>Door het aanbrengen van een verkeersdrempel zal de veiligheid voor overstekende kinderen en andere voetgangers aanzienlijk verbeteren.</p> <p>Eenzelfde maatregel is ook genomen m.b.t. De voetgangersovergang in het verlengde van het andere witte bruggetje over de Jan Gijzenkade.</p> <p>Onze wens is het verbeteren van de verkeersveiligheid voor voetgangers, door het aanbrengen van een verkeersdrempel.</p>	<p>Zebra / drempel</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p> <p>Het definitieve ontwerp ter hoogte van het voetgangersbruggetje is voorzien van een oversteek met kanalisatiestrepen in combinatie met een verkeersdrempel (50 km/h asfaltdrempel) om de oversteeklocatie te benadrukken en de snelheid te beperken.</p>

67	Ik wens alles zo te laten zoals het is. Geen bomen kappen, geen verandering aan het wegdek.	Behoud bomen	Gezien de staat van de weg is het noodzakelijk om onderhoud te plegen. Omdat er nieuw asfalt gerealiseerd moet worden is nu het moment om de situatie voor de komende (lange) periode vast te leggen. Daarom kunnen we niet mee gaan in uw verzoek. Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. Er worden in deze variant geen bomen gekapt.
68	<p>in de brievenbus vond ik een verontrustend bericht over het weghalen van bomen versus vrij liggende fietspaden op de Jan Gijzenkade.</p> <p>Het verontrust me om twee redenen. De eerste reden is dat sinds dat ik in de wijk woon, het wegdek van de Jan Gijzenkade al aan vervanging toe is, we zijn intussen 13 jaar verder ! Ofwel verder uitstel vind ik onaanvaardbaar.</p> <p>de tweede reden is dat vrij liggende fietspaden veel beter is voor de veiligheid van fietsers. Om dit te laten wijken voor een aantal bomen vind ik absurd. Natuurlijk is het zonde van de bomen maar de veiligheid voor fietsers zou ten alle moeten prevaleren.</p> <p>de situatie, zoals hij nu is, is niet erg veilig voor fietsers.</p> <p>natuurlijk zou er best een plan bedacht kunnen worden met fietspaden tussen de bomenrijen. maar ik meen dat dat al verworpen was omdat de waterkant niet aangetast mocht worden. Aan de andere zijde, de stoep smaller maken valt ook op verzet en zo is er altijd wel een groepje ontevredenen die vervolgens "actie" gaan voeren.</p> <p>De medestanders van deze actievoerders laten zich horen en dan lijkt het alsof iedereen "tegen" is.</p>		<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p> <p>In deze overweging zijn de belangen van de omwonenden meegenomen.</p>

	<p>Ik laat daarom een tegengeluid horen. Ik ben voor het verwijderen van de bomen.</p> <p>Ik was ook voor het doortrekken van de Schoterbrug door de hekslootpolder. Ik heb dat toen niet laten horen en ik zie de gevolgen. Flinke files en met een beetje pech wordt de weg zo meteen 4 baans. Als toentertijd de weg door de hekslootpolder was gegaan, had het makkelijk een 4 baans weg kunnen worden. Zo meteen hebben we een prachtige hekslootpolder, maar we zien hem niet meer omdat er een 4 baans weg voor ligt.</p> <p>soms kan je beter een klein probleem voor lief nemen om een groter probleem voor te zijn. de bewoners aan de Jan Gijzenkade willen niet vanuit hun tuin direct op de weg staan, de fietsers hoeven niet plat gereden te worden dus het logische gevolg is dat de bomen moeten wijken.</p>	<p>Veiligheid (positief)</p>	
<p>69</p>	<p>Hierbij treft u mijn zienswijze op de herinrichting van de Jan Gijzenkade aan.</p> <p>In uw brief van 5 augustus jl. geeft u aan, dat tijdens de bewonersbijeenkomst van 12 juli jl. de bewoners de fietsstroken variant positief hebben beoordeeld. Een understatement: inmiddels is bekend, dat 97% van de bewoners voor deze variant heeft gekozen.</p> <p>Vervolgens wordt er gesteld dat op basis van de gemeentelijke uitgangspunten, de reacties van de bewoners en van de overige belanghebbenden een afweging is gemaakt. Het is totaal niet duidelijk hoe deze belangenweging dan heeft plaatsgevonden en waarom er gekozen is voor de variant van vrij liggende fietspaden. Het is dan ook nagenoeg onmogelijk om de belangen te verdedigen.</p>		<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

<p>Op grond van de nieuwe Omgevingswet betekent participatie, het in een vroegtijdig stadium actief betrekken van belanghebbenden in de gemeente bij complexe (bouw)plannen in hun omgeving. Van cruciaal belang is het om onder andere burgers in het besluitvormingsproces van een ontwikkeling in een gebied actief te betrekken en <u>echt te luisteren</u> om een gebied duurzaam <u>mét hen</u> te ontwikkelen, in plaats van vóór hen. Met als voordelen onder andere de inbreng van lokale kennis, ideeën, visies en belangen en het vergroten van het draagvlak en acceptatie van besluiten.</p> <p>De gemeente Haarlem heeft niet geluisterd naar de belangen van de bewoners. Wat zeer valt te betreuren.</p> <p>Waarom anticipeert de gemeente Haarlem niet op deze aankomende wetgeving, zoals wel in andere gemeenten gebeurt?</p> <p><u>Natuur en milieu</u></p> <p>Volgens het VO zal een vrij liggend fietspad worden aangebracht op de ecologische oever en hiervoor dient de eerste bomenrij gekapt te worden. Dit is in strijd met het Groenstructuurplan 2020. Hierin wordt aangegeven dat de Jan Gijzenkade onderdeel is van de hoofdbomenstructuur. Ook wordt in het structuurplan gesteld, dat het versterken van de structuren onder andere gedaan kan worden door het versterken van de ecologische verbindingsoevers. De Jan Gijzenkade heeft ook de functie van een ecologische verbindingsoever. Dit houdt in, dat via deze groenstrook bijgedragen wordt aan het bevorderen van de in- en doorstroom van natuur vanuit de stadsranden de woonwijk in.</p> <p>Ook in de Structuurvisie Openbare Ruimte wordt gesproken over de waarde van de ecologische ruimten. In deze visie staat bovendien dat Haarlem er qua groen bekaaid vanaf komt. Het is</p>	<p>Behoud groen</p>	
--	---------------------	--

<p>een versteende stad. Volgens deze visie wordt er naar gestreefd, dat elke inwoner vanuit zijn straat zicht heeft op enige vorm van groen. Daarnaast komt in deze visie wederom de hoofdbomenstructuur ter sprake. Er wordt gezegd, dat Haarlem een vastgestelde hoofdbomenstructuur heeft, die bestaat uit een gesloten netwerk langs de ontsluitingswegen en waterstructuren. Bomen zijn een belangrijk onderdeel van de leefbaarheid van Haarlem, ze zijn ecologisch waardevol en domineren het straatbeeld.</p> <p>Zelfs in het Bomenbeleidsplan 2009-2019 staat de belangrijkheid van dezelfde hoofdbomenstructuur voor de stad Haarlem beschreven. Volgens dit document is de Jan Gijzenvaart tevens één van de Hoofdwatertgangen waar de bomenstructuur de “blauwe” lijnen benadrukt.</p> <p>Waarom (op welke gronden) wordt er van deze drie belangrijke plannen/visies afgeweken?</p> <p>In de Structuurvisie Openbare Ruimte staat vermeld, dat het buiten spelen van kinderen bevorderd dient te worden, onder andere door het verbreden van de trottoirs. Indien er vrij liggende fietspaden worden aangelegd, zal het trottoir alleen maar smaller worden, waardoor onze kinderen helemaal niet meer op de stoep kunnen spelen.</p> <p>Er staat nergens beschreven wat voor effect de kap van meer dan 20 bomen op het milieu heeft. Is er een milieu effectrapportage gemaakt?</p> <p><u>Veiligheid</u> Waarom is er gekozen voor de variant met vrij liggende fietspaden? Want:</p>	Veiligheid	
--	------------	--

<p>met fietsstroken in rood asfalt wordt de aanwezigheid van fietsers benadrukt. Het rode asfalt heeft een duidelijke signaalfunctie; “pas op, hier rijden fietsers”. Bij tegemoetkomend verkeer zullen automobilisten geneigd zijn achter de fietser te rijden, totdat er ruimte ontstaat om in te halen. Fietsers worden minder snel aan de kant gedrukt door auto’s die elkaar passeren. Het comfort voor de fietsers neemt daarmee toe.</p> <p>met rode fietsstroken wordt voor automobilisten die hun auto parkeren duidelijk dat zij fietsers kunnen verwachten als zij hun portier openen.</p> <p>het toepassen van fietsstroken zorgt voor een visuele versmalling van de rijbaan. Dit leidt tot een lagere snelheid op de weg. Door fietsers een duidelijkere positie in het profiel te geven, houden automobilisten en fietsers meer rekening met elkaar. Bij het inhalen van fietsers maken automobilisten gebruik van de zwarte rijloper in het midden van de rijbaan waardoor er meer ruimte ontstaat tussen autoverkeer en fietsverkeer. Dit heeft een positief effect op het weggedrag en de verkeersveiligheid.</p> <p>met fietsstroken kunnen hulpdiensten optimaal gebruik blijven maken van de beschikbare ruimte.</p> <p>Uit onderzoek (bron: SWOV) is gebleken, dat er sprake is van toename van onveiligheid bij kruisingen met vrij liggende fietspaden. In dit VO worden vier van dit soort kruisingen gecreëerd!</p> <p>In het voorliggend VO wordt het onmogelijk om vanuit de zijstraten de Jan Gijzenkade op te draaien zonder eerst het fietspad te blokkeren. Fietsers zullen in die gevallen de auto’s via het voetpad gaan omzeilen met alle risico’s voor voetgangers.</p> <p>Dit soort situaties zal zich in de toekomst veelvuldig voordoen als meer auto’s de zijstraten in- en uitrijden omdat</p>		
---	--	--

<p>parkeerplaatsen op de Jan Gijzenkade verloren gaan (zie verder onder Parkeergelegenheid), en alleen parkeren in de rijrichting op de Jan Gijzenkade nog mogelijk is.</p> <p>Bij vrij liggende fietspaden is er een grotere kans op spookrijdende fietsers, met alle risico's voor fietsers én voetgangers van dien.</p> <p><u>Parkeergelegenheid</u></p> <p>In tegenstelling tot hetgeen wethouder Sikkema in haar aanbiedingsbrief 'Vrijgave VO Jan Gijzenkade' van 15 augustus aan de commissie Beheer stelt (3^e bullet: verbeteren parkeergelegenheid) zien wij in het VO alleen maar parkeerplaatsen verdwijnen met de komst van vrij liggende fietspaden. De verwachting is dat in de toekomst nóg meer parkeerplaatsen zullen verdwijnen in het op te stellen VO voor de kruising Jan Gijzenkade/ Rijksstraatweg.</p> <p>Om de gevolgen van het verlies van parkeerplaatsen voor de parkeerdruk in de buurt te meten, adviseer ik u om tellingen te doen op de Jan Gijzenkade en aanliggende straten en die uitkomsten in de afweging bij het VO mee te nemen.</p> <p><u>Bomenonderzoek</u></p> <p>In de aanbiedingsbrief 'Vrijgave VO Jan Gijzenkade' van 15 augustus aan de commissie Beheer schrijft wethouder Sikkema het argument dat volgens het ingehuurde groenbureau door het kappen van de eerste rij bomen, de achterliggende rij meer leefruimte krijgt en een verbeterde levensverwachting. Die conclusie valt echter niet te lezen in het door het bureau opgestelde rapport 'Boomonderzoek Jan Gijzenkade'.</p>	Parkeren	
--	----------	--

	Tot slot meld ik u, dat ik het <u>ook</u> eens ben met de inhoud van de zienswijze, die namens de (buurt)bewoners van de Jan Gijzenkade is ingediend.		
70	<p>Inderdaad: handen af van deze prachtige bomen. Onze kade is een juweeltje en uniek in Haarlem!</p> <p>Wethouder Sikkema is met een grote bezem aan de gang om deze mooie plekken te vernielen ten koste van het verkeer. Het auto- en fietsverkeer gedraagt zich voorbeeldig op deze kade. Er gebeuren geen ongelukken.</p> <p>Wij willen trouwens ook geen verhoogde fietspaden voor de deur. Heel gevaarlijk.</p> <p>De kade moet blijven zoals ze nu is. Alleen nieuwe riolering en asfalt met fietsstroken!!!!!!!</p>	<p>Behoud bomen</p> <p>Veiligheid</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. De werkzaamheden zoals u die omschrijft worden uitgevoerd.</p>
71	Bijlage A: Zienswijze-Jan Gijzenkade-p-Hoogenboom-12-9-2016	<p>Zebra-pad</p> <p>Veiligheid</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. Er wordt voor een groot gedeelte tegemoet gekomen aan uw wensen.</p> <p><u>Zebra-paden</u> De gemeente heeft gekozen voor een passende en verkeersveilige oplossing, namelijk: een oversteeklocatie met een verkeersdrempel (50 km/h asfaltdrempel) en kanalisatiestrepen.</p> <p><u>Schrikstrook tussen rijweg en fietspad</u> Er is onvoldoende ruimte beschikbaar om de schrikstrook te kunnen toepassen.</p> <p><u>Fietsopstelstrook bij Vondelweg</u> Het definitief ontwerp is geoptimaliseerd, waarbij een opstelstrook (OFOS;</p>

			Opgeblazen Fiets Opstel Strook) gesitueerd is. Hierbij loopt de fietsstrook door tot de opstelstrook.
72	<p>Ik heb de recente berichtgeving en informatie over het voorlopig ontwerp Jan Gijzenkade met verbazing en ontzetting gevolgd. Gaan we nu werkelijk een voorstel dat door 95% van de bewoners en direct betrokkenen (nl. iedereen die niet aan de kade zelf woont maar in de straten erachter) is geaccepteerd, veranderen zonder fatsoenlijke weder-inspraak omdat de Fietzersbond zich er (zonder naar diezelfde bewoners te luisteren) mee wenste te bemoeien? Me dunkt dat de mensen die er wonen en dagelijks overheen, langs, naast of doorheen bewegen, wel weten wat de beste inrichting is voor de Jan Gijzenkade. En dat is NIET het voorlopige ontwerp wat nu voorligt en donderdag 15-9 met de commissie beheer wordt besproken.</p> <p>Ik kom enkele malen per dag in verschillende vervoersmiddelen op de kade en in de 13 jaar dat ik nu in de Meeuwenstraat woon, heeft er zich nog nooit een ongeluk voorgedaan. Dat komt omdat alle verkeersdeelnemers, met verschillende voertuigen en -snelheden, rekening met elkaar houden omdat ze de weg DELEN. Het voorlopige ontwerp met een vrij liggend fietspad op het huidige groenstrook maakt:</p> <p>- de Jan Gijzenkade een saai grijs stuk beton doordat er vele gezonde, volwassen bomen omgekapt moeten worden. En eh... was Haarlem niet al recentelijk gekozen tot minst groene stad van Nederland...? Oeps... daar valt nog flink wat te verbeteren.</p>	<p>Behoud bomen</p> <p>Veiligheid</p>	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.

<p>Bewoners aanmoedigen om tuintjes niet te betegelen maar te vergroenen, en zelf nog meer beton neerleggen en gezonde bomen weghalen. Hoe ga je dat nu eens uitleggen...?</p> <p>- dat de kade een racebaan wordt.</p> <p>Nu wordt er gefietst, gereden en geparkeerd op dezelfde rijbaan. Auto's wachten met inhalen van een fietser tot de tegenligger is gepasseerd, fietsers idem met het inhalen van andere fietsers en auto's. Mensen met schoolgaande kinderen, rolstoelen, kinderwagens en honden hebben ruimte op het trottoir, veilig gescheiden van de rijbaan door geparkeerde auto's of de bomenrij aan de vaart-kant van de weg.</p> <p>Als het fietspad vanwege zogenaamde veiligheid vrij komt te liggen in de huidige groenstrook, is geen voetganger of hond meer veilig. Want op fietspaden wordt ook gesnord met ruim 30 km per uur (!) en een inhalende snelfietser kijkt door het vrij liggen van het fietspad niet meer of dat wel kan en rijdt zo een hond of kind omver.</p> <p>Auto's hebben vrij baan op de weg en geven makkelijk flink gas om dat groene stoplicht aan het eind van de weg nog even te halen. Want zo kom je dan snel van de Randweg naar het Spaarne met maar 1 stoplicht ertussen (een verkapte manier om die Oostelijke Randweg er toch te krijgen...?)</p> <p>Als er toch wat op de huidige inrichting van de kade aan te merken is, dan is dat het ontbreken van voetgangersoversteekplaatsen waardoor het soms een hele toer is om redelijk snel met je kleine kind of hond de overzijde te bereiken. Wan auto's geven niet snel voorrang aan overstekende voetgangers (zelfs niet als ze illegaal op het kruis staan dat de vrij te houden uitrit van een weg aangeeft, zoals bij de Roerdompstraat het geval is...)</p> <p>We hebben diverse goed werkende voorbeelden in de stad van fietspaden op hetzelfde weggedeelte als de auto's (Orionweg,</p>		
--	--	--

	<p>Bloemendaalseweg) en daar hoor je nooit berichten over ongelukken. Dat komt omdat mensen ZELF OPLETTEN hoe ze de weg gebruiken, i.p.v. dat de gemeente dat voor ze gaat doen. Maak een weg fietsvrij en auto's letten nergens meer op; het ontbreken van andere weggebruikers is bijna een vrijbrief voor niet meer hoeven opletten.</p> <p>Beste wethouder, Commissies, en andere betrokkenen. Luister naar de bewoners die echt wel weten wat werkt in hun buurt, en niet naar een paar lobbyisten die niet eens uit de wijk komen en hun mening staven met onderzoeken die op heel andersoortige plekken gedaan zijn. Luister naar de mensen die op u hebben gestemd, om een reden. Maar luister vooral naar uw gezonde verstand en laat de verantwoordelijkheid liggen waar die hoort: bij de deelnemers aan dat verkeer. Dat gaat namelijk best goed.</p>		
73	<p>Hoewel de Wijkraad Indische Buurt Noord (WIBN) niet betrokken is bij het opstellen van de Startbrief of het Voorlopig Ontwerp (VO), geeft de Wijkraad hierbij zijn zienswijze op de herinrichting van de Jan Gijzenkade in de hoop dat alle functies van de straat gerespecteerd worden en niet alleen de functie als verkeersader.</p> <p>Onze zienswijze Wij doen een klemmend beroep op de beleidsmakers en Burgemeester en Wethouders om:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De straat Jan Gijzenkade niet alleen te zien als een verkeersader voor de doorstroming van auto's en fietsers, maar te bekijken vanuit alle functies van de straat: wonen, recreëren, groen/natuur/waterhuishouding/klimaat. • Vast te houden aan de opzet van het project: vervanging van het riool en het wegdek. • Fietsstroken op de weg aan te brengen. 	30 km/h snelheid functie van de weg	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p> <p>De wijkraad van de Indische Buurt Noord zal samen met alle andere stakeholders op de hoogte worden gehouden van verdere ontwikkelingen.</p>

<ul style="list-style-type: none">• Vast te houden aan de huidige breedte van de verharding of van het wegprofiel.• Geen bomen te kappen en het groen niet in te perken of aan te tasten.• Iedere volgende besluitvorming over dit project helder te beargumenteren. <p>Proces Startbrief/VO/DO</p> <p>De WIBN is verbaasd over de keuze van de gemeente om de bewoners van de Jan Gijzenkade (zuid) en/of de Wijkraad Indische Buurt Noord (WIBN) niet te betrekken als stakeholder bij dit project.</p> <p>De bewoners aan de Jan Gijzenkade (zuid) kijken direct uit op de in te richten straat en zijn intensieve gebruikers van de Jan Gijzenkade en/of Jan Gijzenvaart. Het is dé uitlaatplek van de buurt voor hondenbezitters en hét recreatieve gebied voor ouderen. Het niet-betrekken van deze bewoners zien wij als een gemiste kans om breed draagvlak te creëren voor een verandering in de buurt.</p> <p>Bij dit project constateren wij dat er uitgangspunten zijn veranderd tussen het opstellen van de startbrief en de procedure tot en met het VO. Dat ondergraaft het draagvlak van de bewoners.</p> <p>Project Jan Gijzenkade</p> <p>Het project Jan Gijzenkade is een groot onderhoudsproject waarbij vervanging van het riool aanleiding is het asfalt (de rijbaan) te vervangen. Voor de gemeente is dit project aanleiding om de weg opnieuw in te richten.</p> <p>De Jan Gijzenkade:</p>	Behoud groen	
---	--------------	--

<ul style="list-style-type: none">• is in het HVVP aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg type B (50km).• is onderdeel van de hoofdbomenstructuur, een ecologische route (Ecologisch Beleidsplan 2013) en is voorzien van een ecologische oever.• een straat waaraan ruim 100 huishoudens wonen. <p>In de brief van 25-02-2016 stelt de wethouder dat er geen ruimte is voor vrij liggende fietspaden en dat in de groenstrook 'gezonde en monumentale bomen' staan 'waarvan het uitgangspunt is dat ze behouden blijven'. De wethouder ziet ook grote voordelen in de variant met louter fietsstroken. Met dit voorstel wil de wethouder het participatietraject ingaan. Dat gebeurt ook waarna bewoners en de wijkraad Dietsveld-Vogelbuurt een duidelijke voorkeur uitspreken.</p> <p>Het vrijgegeven VO vult het project totaal anders in:</p> <ul style="list-style-type: none">• Er zijn vrije fietspaden van 1.80 m.• Er komt een schelpenpad van 1.00 m. op de Jan Gijzenvaart.• Het trottoir aan de huizenkant wordt 1.80 m.• De instapstrook is 0.50 m.• De totale breedte van de bebouwing gaat van 11 m. naar 14 (!) m. <p>Argumenten voor en een toelichting op dit VO ontbreken.</p> <p>De inspraakprocedure duurt tot 17 september, de commissie Beheer behandelt het VO op 15 (!) september.</p> <p>Standpunt WIBN</p> <p>De keuze voor vrij liggende fietspaden past in het kader van het HVVP (vrij liggende fietspaden bij 50-km-gebiedsontsluitingswegen). Maar het HVVP is niet dwingend. Zeker niet als de wegruimte te krap is, zoals voor de Jan</p>		
---	--	--

<p>Gijzenkade ook nadrukkelijk is benoemd in het HVVP. Het teruggrijpen op de normen van het HVVP kunnen wij alleen begrijpen als de gemeente de Jan Gijzenkade opvat als een verkeerstechnisch vraagstuk. Volgens ons is dit een eenzijdige en te beperkte zienswijze. Niet iedere weg is louter en alleen een verkeersader. De Jan Gijzenkade is een straat met ruim 100 aanwonende huishoudens, met vijf in- en uitgaande straten en met tientallen parkeervakken. Het is bovendien een straat met een belangrijke recreatieve en ecologische functie. Het is een straat waarin wonen, recreëren, ecologie en verkeer tot dusver goed samengaan. Dat wankele evenwicht raakt totaal uit balans door alleen te kijken naar de verkeersfunctie uit het HVVP.</p> <p>Verkeer bij realisering VO</p> <p>Oversteken wordt onmogelijk. Er zijn immers twee fietsstromen en twee autostromen in twee richtingen. Oversteken zou alleen kunnen met snelheidsbeperkende maatregelen (verhoging/versmalling) in combinatie met een zebrapad. De vraag is dan wel waar je op de oeverkant uitkomt omdat er geen voetpad meer is.</p> <p>Het wordt onmogelijk om vanuit Dietsveld, Germanenstraat, Drussstraat, Roerdompstraat en Romeinenstraat de Jan Gijzenkade op te draaien: automobilisten moeten rekening houden met voetgangers, fietsers/scooters en auto's. Drie verkeersstromen in twee richtingen. Verder blokkeren automobilisten vanuit de vijf zijstraten de doorstroom van fietsers. Maar ook andersom blokkeren automobilisten die de zijstraten in willen het achteropkomende autoverkeer en de fietsstroom.</p> <p>In het VO gaat de gemeente louter en alleen uit van de verkeersfunctie van de Jan Gijzenkade: auto's en fietsers moeten doorstromen, hoe gebrekkig ook. En door de</p>		
---	--	--

<p>multifunctionele straat op te vatten als een monofunctionele verkeersader plakt de gemeente daaraan de HVVP-norm om de weg te voorzien van twee vrij liggende fietspaden. Woongenot, bomen, groen en voetgangers moeten voor deze zienswijze wijken.</p> <p>Eenzijdige zienswijze Jan Gijzenkade Wij vinden het VO een eenzijdige zienswijze die tekortdoet aan de ruimere functie van het gebied: de woonfunctie, de groene (en ecologische) functie (in een versteende omgeving) en de recreatieve functie (voor vele bewoners aan weerszijden van de Jan Gijzenkade). Het gaat om een stadswijk waarin mensen wonen, lopen en recreëren. Wij zien juist in de huidige indeling een oase van rust die – bij beter beheer en onderhoud – een daadwerkelijke ecologische functie kan hebben en die ook logisch aansluit bij de groene zone aan de westkant van de Jan Gijzenbrug.</p> <p>Wat ons bijzonder stoort, is de verbreding van de verharding (het wegprofiel) ten koste van de groene zone. Waarom moet groen plaats maken voor grijs? Het is volledig in tegenspraak met beleidsmaatregelen waarin de gemeente streeft de ‘verstening’ tegen te gaan, o.a. vanwege een betere waterhuishouding en klimaatbeheersing. Hier lijkt het erop dat de gemeente de bewoners oproept om te ontstenen om de resultaten daarvan ongedaan te maken door te ‘verharden’.</p> <p>Totaal nieuw project Het VO wijkt compleet af van het oorspronkelijke idee: bij vervanging van de riolering krijg de straat een nieuw wegdek. Logisch dat dan ook gekeken wordt naar de mogelijkheden van herinrichting. Maar dat daarbij louter en alleen gekeken wordt naar de verkeersfunctie van de weg en niet naar alle andere functies van de straat en het gebied, vinden wij onbegrijpelijk.</p>		
--	--	--

	<p>Dat onbegrip wordt versterkt door de gehanteerde procedure en door het ontbreken van argumenten.</p> <p>Onze wensen Wij doen een klemmend beroep op de beleidsmakers en Burgemeester en Wethouders om:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De straat Jan Gijzenkade niet alleen te zien als een verkeersader voor de doorstroming van auto's en fietsers, maar te bekijken vanuit alle functies van de straat: wonen, recreëren, groen/natuur/waterhuishouding/klimaat. • Vast te houden aan de opzet van het project: vervanging van het riool en het wegdek. • Fietsstroken op de weg aan te brengen. • Vast te houden aan de huidige breedte van de verharding of van het wegprofiel. • Geen bomen te kappen en het groen niet in te perken of aan te tasten. • Iedere volgende besluitvorming over dit project helder te beargumenteren. • Onze wijkraad op de hoogte te houden van verdere ontwikkelingen in dit project. 		
74	<p>Dit plan lijkt voorrang te geven aan de fietsers en vooral automobilisten, ipv het belang van de bewoners en gaat dus ten koste van bewoners en hun veiligheid om de volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Buurt is gemêleerd, ouderen en jonge gezinnen met kleine kinderen kunnen nu, in het plan zoals het er nu ligt, minder veilig over straat, zelfs onveilig. <p>Elkaar passeren met bv kinderwagen oid wordt lastig en dus onveilig. Zeker als er iets op de stoep staat, je kan doen alsof het niet zo is maar de praktijk van alledag leert dat het toch gebeurt en volgens mij moeten deze plannen juist inspelen op de praktijk van alledag. Dat doet dit plan niet.</p>	Veiligheid	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p> <p>De gemeente heeft gekozen voor een passende en verkeersveilige oplossing, namelijk: een oversteeklocatie met een verkeersdrempel (50 km/h asfaltdrempel) en kanalisatiestreden.</p> <p>Een 30 km/h zone is niet mogelijk. Het HVVP (Haarlems Verkeer en Vervoer Plan) heeft de Jan Gijzenkade aangewezen als een gebiedsontsluitingsweg. Daarbij hoort een inrichting en bebording waarbij 50 km/h gereden kan worden.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Oversteken wordt vrijwel onmogelijk voor ouderen of met kinderen en dus onveilig. Het is onoverzichtelijker en tegelijkertijd is snelheid van fietsers en auto's hoger, zebrapaden met drempels zoals op 2^e stuk Jan Gijzen, dit in combi met fietsstrokenvariant is voor iedereen veiliger. - De kade oprijden door automobilisten wordt à la Rijksstraatweg, heel onprettig en onveilig. - De straten inrijden vanaf de kade zorgt voor meer vertraging op de kade <p>Gebiedsontsluitingsweg Als je dat dan doet, doe het dan goed en betrek de andere kant van de kade erbij zodat het voor alle partijen veiliger wordt en doorgang gestimuleerd wordt en maak rotondes, nu half werk Nu wordt er op een te klein stuk een gebiedsontsluitingsweg gepropt en moet groen gekapt worden.</p> <p>Onze voorkeur heeft uiteraard een 30km weg. Maar als die keuze niet gemaakt wordt doe het dan goed en kom bewoners tegemoet.</p>	30 km/h	
75	<p>Gewoon wat alle bewoners willen, fietsstroken, brede stoep en alle bomen behouden! Niks meer en niks minder. Dus niet het ontwerp wat er nu ligt, Levensgevaarlijk!! 96% van de bewoners willen stroken, brede stoep en de bomen behouden zoals Marnixstraat, PC Bautenstraat enz.</p>	<p>Veiligheid Behoud bomen</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>
76	<p>Hoe is het toch mogelijk dat de stem van het publiek, dat u in de gemeenteraad dient te vertegenwoordigen, terzijde wordt geschoven. Kappen van 20-23 bomen zonder beplanting is een doodzonde. Versmalling van trottoir levert gevaar + hinder. Meer asfalt = meer snelheid en meer verkeer</p>	<p>Behoud bomen Snelheid</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

77	Ik keur het plan op vele punten sterk af. Deze punten zijn opgesomd in de brief van de heer Brand en daarna door de bewoners van de Jan Gijzenkade. Daarnaast betreur ik het gevolgde proces. De adviezen van bewoners zijn op geen enkele manier ingevuld en in de zomer is het minst wenselijke plan voorgesteld. Dit is geen correct (democratisch) proces en ook erg onhandig.		Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.
78	Wij zijn tegen de variant met fietspaden, evenals 96% van de bewoners. Het is niet te begrijpen dat 5 jaar lang het plan is fietsstroken aan te leggen, de bewoners hierover te laten stemmen en vervolgens vanuit het niets een andere variant door onze strot te duwen, waar is de democratie? Waar is het plan de natuur (bomen) te behouden gebleven? Waarom wordt er niet naar de bewoners geluisterd? Wij kijken hier iedere dag op uit, hebben daar ons huis op uitgezocht en nu zou daar zonder duidelijke reden van opgave verandering in komen. Wij zijn teleurgesteld, boos en voelen ons niet gehoord, het wordt tijd dat de mensen die ons vertegenwoordigen ook daadwerkelijk ons vertegenwoordigen, daar was de stemming toch voor bedoeld?!	Behoud bomen	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.
79	Net als alle andere bewoners: de bomen blijven behouden en fietsstroken zijn voldoende Zie brief van bewoners tegen dat plan!!!		Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.
80	Plaats drempels ipv kappen van bomen en waar is het voetpad gebleven aan de kant van het water!!!	Drempels Behoud bomen	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. Het definitieve ontwerp ter hoogte van het voetgangersbruggetje is voorzien van een oversteek met kanalisatiestepen in combinatie met een verkeersdrempel (50 km/h asfaltdrempel) om de oversteeklocatie te benadrukken en de snelheid te beperken.

81	<ul style="list-style-type: none"> - Bomen weg onacceptabel, een paar maanden geleden nog via een rapport van goed bevonden voor 10 à 15 jaar. - De voorgestelde situatie zeer onveilig, aan bewonerskant direct aan het fietspad uitstappen, voor kinderen en oudere mensen, ook heel gevaarlijk voor fietsers, scooters die voorbij racen ook niet te vergeten de e-fietsen en bakfietsen, die dan pardoes op het voetpad gaan rijden. - Stoep wordt veel te smal voor mensen met rollators indien er fietsen of wat dan ook geparkeerd staan voor de huizen. - Overstekende mensen met vooral rollator en kinderwagen bij vrij liggende fietspaden is veel te gevaarlijk, wij moeten ook nog veilig naar de afvalcontainer kunnen. - Over het door de bewoners gevraagde zebrapad bij het bruggetje wordt niets vermeld. Kortom dit plan is voor mij totaal onverantwoord. Dan maar geen fietsstroken en vrij liggende fietspaden! Alleen nieuwe riolering en asfalt. Het is voor mij onbegrijpelijk dat de wethouder haar mening totaal heeft veranderd, ze was het eens met het voorstel van de bewoners. Of moet de Jan Gijzenkade worden gepromoveerd tot een ringweg om Haarlem? Zoals blijkt uit een brief van mevrouw Sikkema bij de commissie beheer van 9 april 2015; de bewoners voelen zich voor de derde keer in de maling genomen door verschillende wethouders van 1 partij. 	<p>Verwijderen bomen</p> <p>Veiligheid</p> <p>Oversteken</p> <p>Zebrapad</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p> <p>De gemeente heeft gekozen voor een passende en verkeersveilige oplossing, namelijk: een oversteeklocatie met een verkeersdrempel (50 km/h asfaltdrempel) en kanalisatiestrepen.</p>
82	Rode fietsstroken op de rijbaan	Vrij liggend fietspad	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. Er wordt tegemoet gekomen aan uw wensen.
83	Tegen: Eerder voor opnieuw bestraten / asfalteren en verkeersremmende maatregelen	Vrij liggend fietspad	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.

			Het definitieve ontwerp ter hoogte van het voetgangersbruggetje is voorzien van een oversteek met kanalisatiestreden in combinatie met een verkeersdrempel (50 km/h asfaltdrempel) om de oversteeklocatie te benadrukken en de snelheid te beperken.
84	Ik ben absoluut tegen vrij liggende fietspaden. De Jan Gijzenkade wordt een racebaan, ook al geldt er 50 km/u. De oversteekbaarheid wordt steeds slechter hierdoor, bereikbaarheid & toegankelijkheid voor voetgangers slechter. Er verdwijnt een waardevolle groenstrook. Wie is de fietsersbond om zo een stevige stem te krijgen terwijl dit slechts welwillende amateurs zijn. De bewoners zijn de deskundigen, die kan je niet passeren! Dat riekt naar onbehoorlijk bestuur!	Vrij liggend fietspad	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.
85	Een apart fietspad is echt levensgevaarlijk. Ik woon dus in de wijk achter de kade. Ik fiets veel, moet dan komende uit de stad, mijn straat in, wordt echt voor mijn 79 jaar een groot probleem en voor alle bewoners van onze tot nu toe plezierige en toegankelijke wijk. Dit ontwerp is verzonnen een amateur. De fietsersbond heeft teveel inspraak, er moet meer naar de bewoners geluisterd worden. Auto's gaan harder rijden, hoeven geen rekening te houden met de fietsen wat ze nu zeker wel doen. Hoe kom ik veilig aan de overkant??	Oversteken	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken
86	Het voorlopig ontwerp creëert een onveilige situatie voor de verkeersdeelnemers. Dhr. Brand van de Jan Gijzenkade heeft een brief geschreven + alle bewoners van de Jan Gijzenkade, waar alle argumenten staan om te stemmen voor het 1e plan; op de weg de fietsstroken, géén aparte fietsstrook tussen de bomen/ Laat de natuur intact! Natuur bevordert het wooncomfort en	Snelheid Veiligheid	Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.

	<p>gezondheid van de omgeving. Door het plan wat jullie voorstellen wordt er juist nog veel harder gereden.</p>		
87	<p>Zoals u wellicht al weet, zijn de (buurt)bewoners het niet eens met het VO van de Jan Gijzenkade (oost).</p> <p>In de brief van 5 augustus 2016 van mevrouw Sikkema aan de bewoners is gesteld, dat op basis van de gemeentelijke uitgangspunten, de reacties van de bewoners en van de overige belanghebbenden een afweging is gemaakt. Het is totaal niet duidelijk hoe deze belangenweging dan heeft plaatsgevonden en waarom er gekozen is voor de variant van vrij liggende fietspaden. Het is dan ook nagenoeg onmogelijk om de belangen te verdedigen.</p> <p>Verder vraag ik mij af waarom de gemeente niet anticipeert op de aankomende Omgevingswet, waarin participatie betekent, dat in een vroegtijdig stadium de belanghebbende actief worden betrokken bij (bouw) plannen in hun omgeving. Van cruciaal belang is het om onder andere burgers in het besluitvormingsproces van een ontwikkeling in een gebied actief te betrekken en echt te luisteren om een gebied duurzaam mét hen te ontwikkelen, in plaats van vóór hen. De gemeente Haarlem heeft niet geluisterd naar de bezwaren van de bewoners. De bezwaren die de bewoners tegen de vrij liggende fietspaden hebben, zijn terzijde geschoven. Wat zeer valt te betreuren.</p> <p>Weet u waarom de wethouder niet anticipeert op de nieuwe Omgevingswet, terwijl andere gemeenten dit wel doen? En waarom er met veel bezwaren uit de opiniepeiling niets is gedaan?</p> <p>Volgens het VO zal een vrij liggend fietspad worden aangebracht op de ecologische oever en hiervoor dient de eerste bomenrij gekapt te worden. Dit is in strijd met het</p>	Behoud bomen	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

<p>Groenstructuurplan 2020. Hierin wordt aangegeven dat de Jan Gijzenkade onderdeel is van de hoofdbomenstructuur. Ook wordt in het structuurplan gesteld, dat het versterken van de structuren onder andere gedaan kan worden door het versterken van de ecologische verbindingsoevers. De Jan Gijzenkade heeft ook de functie van een ecologische verbindingsoever. Dit houdt in, dat via deze groenstrook bijgedragen wordt aan het bevorderen van de in- en doorstroom van natuur vanuit de stadsranden de woonwijk in.</p> <p>Ook in de Structuurvisie Openbare Ruimte wordt gesproken over de waarde van de ecologische ruimten. In deze visie staat bovendien dat Haarlem er qua groen bekaaid vanaf komt. Het is een versteende stad. Volgens deze visie wordt er naar gestreefd, dat elke inwoner vanuit zijn straat zicht heeft op enige vorm van groen. Daarnaast komt in deze visie wederom de hoofdbomenstructuur ter sprake. Er wordt gezegd, dat Haarlem een vastgestelde hoofdbomenstructuur heeft, die bestaat uit een gesloten netwerk langs de ontsluitingswegen en waterstructuren. Bomen zijn een belangrijk onderdeel van de leefbaarheid van Haarlem, ze zijn ecologisch waardevol en domineren het straatbeeld.</p> <p>Zelfs in het Bomenbeleidsplan 2009-2019 staat de belangrijkheid van dezelfde hoofdbomenstructuur voor de stad Haarlem beschreven. Volgens dit document is de Jan Gijzenvaart tevens één van de Hoofdwatergangen waar de bomenstructuur de “blauwe” lijnen benadrukt.</p> <p>Waarom (op welke gronden) wordt er van deze drie belangrijke plannen/visies door de wethouder afgeweken?</p> <p>In de Structuurvisie Openbare Ruimte staat vermeld, dat het buiten spelen van kinderen bevorderd dient te worden, onder</p>		
--	--	--

<p>andere door het verbreden van de trottoirs. Indien er vrij liggende fietspaden worden aangelegd, zal het trottoir alleen maar smaller worden, waardoor onze kinderen helemaal niet meer op de stoep kunnen spelen.</p> <p>Er staat nergens beschreven wat voor effect de kap van meer dan 20 bomen op het milieu heeft. Is er een milieu effectrapportage gemaakt?</p> <p>Veiligheid Waarom is er gekozen voor de variant met vrij liggende fietspaden? Was veiligheid het enige belang? Fietsstroken zijn ook een goed middel om de fietsveiligheid te verbeteren. Want:</p> <ul style="list-style-type: none">· met fietsstroken in rood asfalt wordt de aanwezigheid van fietsers benadrukt. Het rode asfalt heeft een duidelijke signaalfunctie; “pas op, hier rijden fietsers”. Bij tegemoetkomend verkeer zullen automobilisten geneigd zijn achter de fietser te rijden, totdat er ruimte ontstaat om in te halen. Fietsers worden minder snel aan de kant gedrukt door auto’s die elkaar passeren. Het comfort voor de fietsers neemt daarmee toe.· met rode fietsstroken wordt voor automobilisten die hun auto parkeren duidelijk dat zij fietsers kunnen verwachten als zij hun portier openen.· het toepassen van fietsstroken zorgt voor een visuele versmalling van de rijbaan. Dit leidt tot een lagere snelheid op de weg. Door fietsers een duidelijkere positie in het profiel te geven, houden automobilisten en fietsers meer rekening met elkaar. Bij het inhalen van fietsers maken automobilisten gebruik van de zwarte rijloper in het midden van de rijbaan waardoor er meer ruimte ontstaat tussen autoverkeer en fietsverkeer. Dit heeft een positief effect op het weggedrag en de verkeersveiligheid.		
---	--	--

Uit onderzoek (bron: SWOV) is gebleken, dat er sprake is van toename van onveiligheid bij kruisingen met vrij liggende fietspaden. In dit VO worden vier van dit soort kruisingen gecreëerd!

In het voorliggend VO wordt het onmogelijk om vanuit de zijstraten de Jan Gijzenkade op te draaien zonder eerst het fietspad te blokkeren. Fietsers zullen in die gevallen de auto's via het voetpad gaan omzeilen met alle risico's voor voetgangers.

Dit soort situaties zal zich in de toekomst veelvuldig voordoen als meer auto's de zijstraten in- en uitrijden omdat parkeerplaatsen op de Jan Gijzenkade verloren gaan (zie verder onder Parkeergelegenheid), en alleen parkeren in de rijrichting op de Jan Gijzenkade nog mogelijk is.

Bij vrij liggende fietspaden is er een grotere kans op spookrijdende fietsers, met alle risico's voor fietsers én voetgangers van dien.

Parkeergelegenheid

In tegenstelling tot hetgeen wethouder Sikkema in haar aanbiedingsbrief 'Vrijgave VO Jan Gijzenkade' van 15 augustus aan de commissie Beheer stelt (3e bullet: verbeteren parkeergelegenheid) zien wij in het VO alleen maar parkeerplaatsen verdwijnen met de komst van vrij liggende fietspaden. De verwachting is dat in de toekomst nóg meer parkeerplaatsen zullen verdwijnen in het op te stellen VO voor de kruising Jan Gijzenkade/ Rijksstraatweg.

Om de gevolgen van het verlies van parkeerplaatsen voor de parkeerdruk in de buurt te meten, adviseer ik u om tellingen te doen op de Jan Gijzenkade en aanliggende straten en die uitkomsten in de afweging bij het VO mee te nemen.

	<p>Bomenonderzoek</p> <p>In de aanbiedingsbrief 'Vrijgave VO Jan Gijzenkade' van 15 augustus aan de commissie Beheer schrijft wethouder Sikkema het argument dat volgens het ingehuurde groenbureau door het kappen van de eerste rij bomen, de achterliggende rij meer leefruimte krijgt en een verbeterde levensverwachting. Die conclusie valt echter niet te lezen in het door het bureau opgestelde rapport 'Boomonderzoek Jan Gijzenkade'.</p> <p>Ik verzoek u, voordat u een besluit neemt over dit ontwerp, de overwegingen uit het bovenstaande mee te nemen.</p>		
88	<p>Bijgevoegd vind u mijn zienswijze, die tot nu toe ruim 230 keer is ondertekend door buurtgenoten. We zullen de hele stapel a.s. donderdag bij de raadsvergadering aan de betreffende wethouder overhandigen.</p> <p>Hierbij treft u de zienswijze van de bewoners van de Jan Gijzenkade aan, met betrekking tot de herinrichting van de Kade.</p> <p>Na een uitgebreide procedure in samenwerking met de wijkraad is ons enige tijd geleden een plan voorgelegd voor het herinrichten van de Jan Gijzenkade. Dit plan voorzag in een kleine versmalling van het trottoir aan de huizenkant en meer ruimte voor parkeerplaatsen. Op de weg waren fietsstroken voorzien om de ruimte voor automobilisten en fietsers af te bakenen.</p> <p>Daarna vernamen wij uit berichtgeving in het Haarlems Dagblad dat de Fietsersbond als partij in deze discussie gepasseerd was en dat een nieuwe ronde nodig was. Die kwam en er verschenen nieuwe plannen ter inzage. Het plan met de fietsstroken en een plan met vrij liggende fietspaden. Ook toen zijn wij weer in de gelegenheid gesteld om onze voorkeur uit te spreken en ook toen hebben wij dit weer schriftelijk gedaan.</p>		<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

<p>Wij waren dan ook zeer verbaasd, dat midden in de vakantie een voorlopig ontwerp is vrijgegeven, dat afwijkt van de twee opties, waaruit de afgelopen keer gekozen kon worden. Deze nieuwe variant heeft ook de voorkeur van de wethouder en is nu te bekijken in de Publiekshal en op www.haarlem/jangijzenkade.nl. In dat nieuwe plan zijn de volgende zaken gewijzigd ten opzichte van de 2 eerdere plannen waarop wij als bewoners konden stemmen:</p> <ul style="list-style-type: none">- de fietspaden zijn iets versmald van 2.00 naar 1.80 meter.- het eerder geplande schelpenpad van ongeveer 1.00 meter breed over de natuur vriendelijke oever van de Jan Gijzenvaart verplaatst naar de waterkant (tussen de 2e en 3e rij bomen, die er nu nog staan).- het trottoir langs de huizenkant wordt bijna gehalveerd naar 1.80 m.- de instapstrook wordt iets verbreed naar 0.50 m.- Hiermee wordt de totale breedte van het ontwerp (gemeten vanaf de erfgrens van de voortuintjes tot het laatste stukje asfalt aan de waterkant) 13.9 m, in tegenstelling tot de 11 m van de fietsstroken variant. 2.9 m verschil waarin zich in ieder geval de 1e bomenrij bevindt. <p>In de komende inspraakronde is alleen nog deze variant over en valt er dus niets meer te kiezen voor de bewoners. Wel mag er beargumenteerd inspraak gedaan worden, terwijl de gemeente zelf geen enkel argument geeft in de brief d.d. 3 augustus 2016, waarom de oorspronkelijke plannen terzijde wordt geschoven. 96% van de bewoners van de Jan Gijzenkade heeft zich duidelijk uitgesproken, voorstander te zijn voor de fietsstroken variant. Om onduidelijke redenen, worden deze cijfers onjuist weergegeven op de website van Antea. Namelijk 86 voorstanders voor fietsstroken en drie voor vrij liggende</p>	Leefbaarheid	
---	--------------	--

<p>fietspaden. Terwijl er feitelijk 148 bewoners voor fietsstroken zijn en 3 bewoners voor vrij liggende fietspaden.</p> <p>Veiligheid De vrij liggende fietspaden werden gemotiveerd als extra veilig voor fietsers en snorfietzers. Er is op internet geen enkel onderzoek terug te vinden dat dit vermoeden wetenschappelijk bevestigt. Daarnaast blijkt, dat er de afgelopen 45 jaar geen enkel ongeval tussen een automobilist en een fietser heeft voorgedaan op het stuk voorbij de kruising met de Rijksweg en de Spaarndamseweg. Dus welk probleem lost deze maatregel op?</p> <p>Met fietsers op de rijbaan doen automobilisten juist voorzichtiger, wat onzes inziens de veiligheid eveneens en misschien zelfs meer ten goede komt.</p> <p>Op de Marnixstraat, waar zelfs een stadsbus rijdt, functioneert dit ook. Zo zijn er nog enkele straten in Haarlem Noord te benoemen, die allen vrij recentelijk op deze manier zijn ingericht. Dus waarom hier niet? Ook op vrij liggende fietspaden gebeuren ernstige ongelukken, zoals laatst nog op de Rijksweg. De brom- en snorfietzen en de grote opkomst van de elektrische fiets spelen hierbij een grote rol.</p> <p>Bovendien is het opmerkelijk, dat dezelfde wethouder op een andere plek in de stad de vrij liggende fietspaden juist laat verwijderen. Dit is tegen de wil van de bewoners daar. En het argument van de bestuurders daarvoor is: "er gaan dan minder auto's rijden en de weg wordt smaller". Hieruit blijkt, dat de enige consequentie die dit bestuur in zijn beleid hanteert, dat ze tegen de wil van de bewoners in gaan. Ook de argumenten die de bewoners van de Kade aandragen worden van de tafel geveegd, maar worden elders als argument gebruikt om daar tegen de mening van de lokale bewoners in te gaan en anders om.</p>	<p>Veiligheid</p>	
--	-------------------	--

<p>Onze vraag is nu: Op welke overtuiging en (wetenschappelijke) onderbouwing berusten de besluiten van de betreffende bestuurder?</p> <p>Oversteken: Uit de bewoners stemming is duidelijk naar voren gekomen, dat veel bewoners zich nu al onveilig voelen bij het oversteken, terwijl er nu een aanbevolen snelheid van 30 km/h geldt. Het onveilige gevoel geldt in het bijzonder ter hoogte van het bruggetje bij de lage nummers, waar de weg ook een knik maakt. De situatie wordt daar nog onveiliger, indien men eerst een vrij liggend fietspad moet oversteken en daarna een weg waar een maximum snelheid van 50 km/h gaat gelden. Ook hier zijn de minder snelle/ minder valide bewoners (rolstoel, kinderwagen, kinderen op fietsje) weer de dupe. Het verzoek vanuit de bewoners om een zebrapad aan te leggen voor hun veiligheid is nergens terug te vinden. Verder moeten veel bewoners uit de wijk oversteken, om bij de ondergrondse afvalbak te komen. Het is nu vaak al moeilijk om met het vuil aan de overkant te komen. Het zal alleen maar moeilijker worden om over te steken met een vrij liggend fietspad en een autoweg. Voor mensen met rollators wordt dat echt onmogelijk.</p> <p>Portier openen: In het VO is er een uitstapstrook van 0.5 m gepland. Een openslaande portier van een gemiddelde personenauto neemt al snel 1.0 m in gebruik. Hiermee zal het portier 0.5 m het fietspad overlappen, aan de straatzijde zal het portier de volle 1 m in beslag nemen. Hiermee blijft er aan de straatzijde nog 4.5 m 'vrije' rijbaan over. Net voldoende om 2 auto's te laten passeren maar levensgevaarlijk voor diegene die uit moet stappen en zich op een 50 km/h weg met nauwelijks ruimte naar de stoep moet zien te gaan. Voor een goed mobiele</p>	<p>Snelheid 30 km/h</p>	
--	-----------------------------	--

<p>persoon misschien nog mogelijk, maar aan welke gevaren staat iemand bloot, die minder mobiel is en bijvoorbeeld uit de auto geholpen dient te worden met een rollator. Maar denk ook aan kleine kinderen die in een maxi-cosi uit de auto gehaald moeten worden. Zowel de kant waar de auto's rijden als het vrij liggende fietspad levert gevaar op. De snor- en bromfietsen en elektrische fietsen zijn sneller dichtbij dan verwacht. Ook voor de zo geliefde fietser zelf kan het gevaarlijk zijn als voor hem/haar ineens uit het niets een portier 0.5 m het fietspad op draait. Dit vraagt om problemen met betrekking tot de veiligheid van alle weggebruikers. In de fietsstroken variant is de totale weg 7 m breed, hiermee is er bij deze optie dus duidelijk meer uitwijk vrijheid voor een openslaand portier. Ook kunnen minder validen en kinderen veilig aan de stoepzijde uitstappen.</p> <p>De weg oprijden vanuit een zijstraat: Zoals de ervaring leert om bijvoorbeeld vanuit de Minahassastraat, de Rijksstraatweg op te draaien, wordt het haast een onmogelijke en zeer tijdrovende klus om vanuit Dietsveld, Germanenstraat, Drussustraat, Roerdompstraat en Romeinenstraat de Jan Gijzenkade op te draaien. Er dient nu met drie weggedeeltes rekening gehouden te worden: de stoep, het vrij liggende fietspad en de autoweg. Het wordt een hele uitdaging om de 6.1 m in een oogopslag te overzien. Verder zal een auto uit één van de zijstraten, het vrij liggende fietspad blokkeren om de autoweg te kunnen overzien, voordat hij deze opdraait. Dit levert gevaarlijke situaties op voor de fietsers op het vrij liggende fietspad, evenals voor de voetgangers omdat de fietser over de stoep zal uitwijken. Ook hier geldt dus weer dat de bewoners van de wijk, de rekening voor de schijnveiligheid van vrij liggende fietspaden mogen gaan betalen.</p>	Veiligheid	
---	------------	--

<p>Caninefatenstraat, Dietsveld en andere achterliggende straten drukker: Keren van de auto op de Jan Gijzenkade wordt door de vrij liggende fietspaden onmogelijk. Hierdoor wordt men gedwongen om een blok om te rijden door de Caninenfatenstraat of de andere achterliggende straten. Dit geeft extra druk in deze straten, zeker nu deze buurt een 30 km zone wordt. Gezien de krappe ruimte, leidt dit tot gevaarlijke situaties.</p> <p>Ruimte voor voetgangers. In het VO dat nu ter tafel ligt met vrij liggende fietspaden, gaat er veel ruimte voor voetgangers verloren. Het trottoir is nu 3.14 m breed en wordt versmald tot 1.80 m. Het verharde voetpad aan de andere kant van de weg verdwijnt volledig met als kleine tegemoetkoming een schelpenpad langs het water. Heeft u wel eens geprobeerd om met een klein gezelschap en bijvoorbeeld een kinderwagen, een rollator of een rolstoel over een stoepbreedte van 1.80 m te lopen? Er hoeft maar een geparkeerde (bak)fiets of brommer te staan en het wordt helemaal onmogelijk zeker ter hoogte van lantaarnpalen. Nu kunt u als gemeente hiertegen inwerpen dat mensen hun fiets ook maar in de voortuin moeten plaatsen, maar volgens ons voert u als gemeente juist campagne “operatie Steenbreek” waarbij stenen uit de voortuinen moeten verdwijnen.</p> <p>Samenspel tussen fietsers, elektrische fietsen, snorfietsers en voetgangers aan de huizenzijde. Overal in de stad waar deze categorieën in elkaars vaarwater komen, maken (elektrische) fietsers en meer nog snorfietsers gebruik van het trottoir om aan de rechterkant in te halen. Dat gaat heel gemakkelijk omdat of de beide paden alleen met een kleur gemarkeerd zijn en verder naadloos of via een schuine</p>		
---	--	--

<p>trottoirband in elkaar overlopen. Voor mensen die hun huis verlaten is er dus meer voorzichtigheid geboden dan in de bestaande situatie het geval is. Een uitwijkmogelijkheid ontbreekt, vooral voor ouders met jonge kinderen die in kinderzitjes in de auto gezet worden of voor degenen onder ons die slecht ter been zijn of invalide.</p> <p>De natuurvriendelijke oever en het bijbehorende groen/ het milieu</p> <p>De voorste bomenrij op de natuurvriendelijke oever van de Jan Gijzenvaart sneuvelt in zijn geheel en van de tweede rij staat nog te bezien of die de herinrichting zal kunnen overleven, dit omdat het VO tot aan deze 2e bomenrij loopt. De wortels zullen ernstige schade oplopen, zoals terug te lezen is in het rapport van het recentelijk uitgevoerde bomenonderzoek. En dat in een tijd waar het belang van bomen in een stad hoog staan aangeschreven. Het gaat hier om gezonde bomen die naar uit het onderzoek blijkt ,nog zeker 15 jaar mee moeten kunnen. Als bewoners vragen wij ons af of we dan de boomkruiper, de boomklever, de gaai , het puttertje of de bonte specht nog terug zullen zien. Factoren die juist zo bijdragen aan het leef plezier aan de Kade.</p> <p>Hoe geloofwaardig maak je je als gemeente als je aan de ene kant de operatie “Steenbreek” voert en de ecologische zone zo heilig is dat het gras niet meer wordt gemaaid en vervolgens een stuk groen van bijna 3 m breed ,waaronder veel bomen, nodeloos gaat opofferen.</p> <p>Elektrische auto's.</p> <p>Ook bewoners die met het oog op het milieu geïnvesteerd hebben in een elektrisch voertuig en hiervoor zelfs een eigen laadpaal in de voortuin hebben laten aanleggen, worden benadeeld. Zij kunnen in de door de gemeente beoogde situatie</p>	Behoud bomen	
---	--------------	--

<p>geen gebruik meer maken van hun eigen laadpaal. Andere bewoners die de aanschaf overwegen, zullen nu wellicht niet tot deze milieu vriendelijkere beslissing over gaan. De 2 publieke laadpalen die de wijk telt, zijn vrijwel altijd in gebruik wegens het nu al vrij grote aantal elektrische voertuigen. Een ontwikkeling die hopelijk door gaat zetten.</p> <p>Toename verkeer Sinds de Schoterbrug in gebruik is, is het verkeer op de Kade en daarmee de overlast sterk toegenomen. Ook het zware verkeer. Dat hoort bij veranderingen in de infrastructuur, hoe je daar ook over denken mag. Het verkeer moet door kunnen stromen. Toch zou het fijn zijn als de verkeersdruk op de Kade niet verder toeneemt. En dat er niet te veel verleidingen zijn om de ondanks de maximum toegestane snelheid het gaspedaal flink in te drukken, iets wat op dit moment ondanks het slechte wegdek al vaak gebeurt. Fietsstroken met fietsers halen de snelheid er werkelijk heel goed uit en de automobilist bereikt even goed met weinig vertraging zijn bestemming.</p> <p>Leefbaarheid Het leefplezier aan de Kade lijkt steeds verder te moeten inboeten. Zoals eerder aangegeven is met de komst van de Schoterbrug, de drukte over de kade sterk toegenomen. Dit neemt rijen stilstaande auto's, fijnstof en mede door het zeer slechte asfalt trillingen en geluidsoverlast met zich mee. Het uitzicht op de natuur waarbij men door de bomen de wisseling van de seizoenen volop kan beleven, wordt door ons als bewoners als groot pluspunt ervaren. En ook andere buurtbewoners lopen graag over de oever van de Kade. Bovendien is het een officieel losloopgebied voor honden. Door 3.0 m breedte van deze natuur af te nemen, waaronder het kappen van tientallen prachtige volle bomen, gaat het leefgenot drastisch achteruit. Zeker als er daarvoor in de plaats brommers</p>		
---	--	--

en snorfietsen met het bijbehorende geluid haast in je kleine voortuin rijden. Daarnaast willen de bewoners niet onvermeld laten, dat het voetpad tussen de bomenrijen veel meer is dan een voetpad. Het is onder andere een sociale ontmoetingsplek waar mensen hun honden uitlaten, een praatje met elkaar maken en veel kinderen uit de wijk hebben er leren fietsen. Waar zal dit in de toekomst moeten gebeuren? Op de stoep die nauwelijks ruimte biedt om fatsoenlijk te lopen, of op het “veilige” vrije fietspad waar het ‘snel verkeer’ meent het recht te hebben ongehinderd door te kunnen fietsen en de kinderen voortdurend aan de kant gedrukt zullen worden. Over de waarde daling van de woningen en extra investering in zonwering (wat de bomen nu voor de meeste huizen doen), zullen we hier maar niet beginnen.

Belangen

In het VO is geprobeerd om veel belangen te verenigen. En waar het om afwegingen gaat, is het vanzelfsprekend geven en nemen. Maar welk belang van ons, bewoners van de Jan Gijzenkade, is hier gediend. Natuurlijk is een nieuw wegdek, dat vast ook minder trillingen (met mogelijke schade aan huizen dientengevolge), geluidsoverlast en slijtage van autobanden tot gevolg heeft, in ieders belang. Maar moeten daar werkelijk zoveel bomen voor sneuvelen? Is het echt nodig de bewegingsvrijheid van de voetganger en dus ook de bewoners zozeer in de perken? Is dat niet een beetje te veel eer voor het verkeer en het door de Fietzersbond verdedigde fietsersbelang bij deze oplossing voor een probleem dat niet bestaat? Er is geen enkele fietser die hier per se hoeft te fietsen dan de bewoners zelf. Fietzers uit de wijk kunnen vanuit Westelijke richting meteen de Roerdompstraat, vanuit Oostelijke richting het Dietsveld inslaan en vandaaruit, zij het met mogelijk licht omweg hun doel bereiken. Het doorgaand fiets verkeer (onder andere de recreant die het knoopp netwerk volgt) kan “veilig”

<p>vanuit Vondelweg dan wel Rijksweg met een stoplicht oversteken en over een rood vrij liggend fietspad over de even kant van de Jan Gijzenkade fietsen. Een straat met weinig verkeerbewegingen en duidelijk snelheidsbeperking door alle drempels en zijstraten die voorrang hebben.</p> <p>Of moeten wij ons er zorgen over maken, dat de straks vernieuwde Jan Gijzenkade een beetje in de plaats komt van de overbodige geachte oostelijke Randweg? Dit omdat het mislukt is om de Vondelweg te verbreden omdat het groen van de Hekslootpolder niet gebruikt mag worden voor de verbreding van de weg.</p> <p>Overig De manier en timing van communiceren (uitnodigingsbrieven die 2 dagen na een 'inloopavond' worden bezorgd, bijeenkomsten 2 dagen voor en 3 dagen na de schoolvakanties) geven ons als bewoners niet het gevoel serieus genomen te worden. Het lijkt slechts voor de show om inspraak te vragen voor plannen die allang zwart op wit klaarliggen, enkel en alleen omdat het een procedure vereiste is.</p> <p>Het plan dat nu voorligt, wijkt wel erg af van het oorspronkelijke idee om de Jan Gijzenkade te voorzien van een nieuw wegdek en tegelijkertijd de riolering aan te pakken. Een politieke ontwikkeling die ons zeer verbaast en verontrust. En tevens onbegrijpelijk blijft, omdat wij geen enkele beargumentering hiervoor krijgen. Wij doen een klemmend beroep op de beleidsmakers en Burgemeester en Wethouders om terug te keren van deze weg en de fietsstrokenvariant voluit te steunen, zodat zowel de individuele als de algemene belangen gediend zullen worden.</p>		
--	--	--

89	<p>het moet toch niet zo moeilijk zijn om een besluit te nemen over een plan waar > 90 % van de bewoners pal achter staat? mijn hoop is gevestigd op gezond verstand!</p>		<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>
90	<p>Hierbij de zienswijze van de wijkraad Dietsveld-Vogelbuurt op het V.O. Jan Gijzenkade. De wijkraad is het niet eens met dit V.O. Jan Gijzenkade. Wij zijn verbijsterd dat de wethouder dit aan de bewoners heeft durven presenteren. Gezien de inspraakreacties en de resultaten van de gehouden enquête is er maar een V.O. te bedenken en dat is de variant: Rode Fietsstroken op de rijbaan. In 2011 , de vorige participatieronde, bleef deze variant ook over. Na november 2011 gebeurde er echter niets .Het wegdek werd steeds slechter en pas in 2015 hoorden we dat het Rioleringsproject Dietsveld en aanliggende Jan Gijzenkade voorbereid zou worden om dit keer wel te worden uitgevoerd. De eerste stakeholder in 2015 was de bewonersgroep van 2011, die aangaf nog steeds groot voorstander te zijn van de variant Rode fietsstroken op de Rijbaan. De wijkraad was hierbij aanwezig en was en is het eens met de bewoners. Uit de enquête, die in juli 2016 is gehouden met twee varianten, kwam een overgrote meerderheid naar voren voor de genoemde variant, 97 % van de Jan Gijzenkade bewoners met een respons van nagenoeg 100%. Tijdens de bespreking van de startbrief in de commissie Beheer gaven de leden aan dat zij het belangrijkste vinden dat er draagvlak is bij de bewoners. Aangezien er zo duidelijk is gekozen door de bewoners voor de variant Rode fietsstroken op de Rijbaan, bleef er dus maar een optie over voor het V.O. voor het project, zoals het omschreven staat op de internet pagina van de gem. Haarlem over projecten "Groot onderhoud Jan Gijzenkade en straten Dietsveld</p>	<p>veiligheid en overlast</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

<p>In de woonwijk Dietsveld wordt het riool vervangen. Trottoirs worden waar nodig hersteld en de verlichting wordt deels vervangen. De rijbaan van de Jan Gijzenkade en het onderliggende riool moeten worden vervangen. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheid fietsvoorzieningen te realiseren. Het werkgebied ligt globaal tussen de Vondelweg, Roerdompstraat en de Jan Gijzenvaart.”</p> <p>Fietsvoorzieningen worden inderdaad aangebracht; er komen nl. fietsstroken van 1 meter 80 breed.</p> <p>De wijkraad vindt de veiligheid van bewoners , op de fiets, op de stoep en op de weg belangrijk en vindt dat door het aanbrengen van de beide rode fietsstroken, de fietser een eigen plek krijgt op de rijbaan, waardoor de veiligheid van fietsers verhoogd wordt.</p> <p>De stoep is met 2.20 meter nog breed genoeg voor de voetgangers om op te lopen en voor de kleine kinderen om buiten te kunnen spelen.</p> <p>Doordat in deze variant de auto's naast de stoep worden geparkeerd , blijft de voetganger gevrijwaard van scooters en fietsers die over de stoep kunnen uitwijken., wat in de andere variant wel mogelijk is.</p> <p>De rijweg is 3.40 meter breed en is goed te overzien om over te steken. N.B. De ondergrondse containers staan aan de overkant dus men moet wel geregeld over steken.</p> <p>Doordat de automobilisten en de fietsers op elkaar moeten letten, neemt de alertheid van de weggebruikers toe en zal daarom de veiligheid van de verkeersdeelnemers verhogen. Het shared space principe. Doordat de snelheid van de automobilisten afgeremd wordt, wordt de oversteekbaarheid gehandhaafd.</p> <p>In deze variant wordt ook het groen behouden. Er hoeven geen 23 bomen worden gekapt.</p> <p>Er komt geen kale kade, maar de hoofdbomenstructuur blijft intact.</p>		
--	--	--

	<p>De bewoners , van onze wijken zijn gehecht aan de bomen. Ook de beide burens , Indische Buurt en Jan Gijzenkade west koesteren dit mooie stukje groen. Zo'n 15 jaar terug zijn er bankjes neergezet, er liggen bootjes, kortom er kan rustig gewandeld of anderszins gerecreëerd worden in het groen Er is vastgesteld ,tijdens de voorbereidingen van het groenstructuurplan, dat Dietsveld en Vogelbuurt groenarm zijn. Daarom is actie Steenbreek 23 in onze wijk gestart om de wijk te vergroenen.</p> <p>Er zijn spontaan acties opgestart door buurtbewoners om te bomen te redden.</p> <p>Wij gaan ervan uit dat de gemeente Haarlem haar fout inziet en dat dit V.O. geen D.O. wordt</p> <p>En dat het D.O. de variant Rode fietsstroken op de Rijbaan wordt.</p>	Behoud groen	
91	<p>Bij deze mijn reactie; HANDEN AF VAN BOMEN JAN GIJZENKADE.</p>	Behoud groen	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken. In deze variant blijven de bomen gehandhaafd.</p>
92	<p>Geachte heer Anne Feit Bloem en wethouder Sikkema en alle personen binnen de gemeente Haarlem die met dit project van doen hebben,</p> <p>Met stijgende verbazing hebben wij de gang van zaken bekeken omtrent de procedure van het opknappen van de Jan Gijzenkade in Haarlem-noord.</p> <p>Iets wat al vele jaren geleden op de planning stond, maar alsmaar uitgesteld werd om onduidelijke redenen.</p> <p>Nu rijst wel de vraag: heeft de gemeente Haarlem met opzet deze opknapbeurt vooruit geschoven al die jaren?</p> <p>Met de komst van Velsbroek toentertijd en het steeds groter worden van Velsbroek is het verkeer in Haarlem alleen maar</p>		<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p> <p>Tijdens de avond op 7 september j.l. was wel iemand van de gemeente Haarlem aanwezig.</p>

<p>toegenomen, omdat er geen ontsluitingsweg is gekomen naar de snelweg.</p> <p>De gemeente Haarlem schijnt daar toendertijd wel in gekend te zijn doordat de provincie budget heeft vrijgemaakt om de oostelijke randweg (vondelweg) daarvoor op te knappen en te voldoen aan de toegenomen verkeersstroom uit Velslerbroek. Deze portefeuille is aan de Hr. van Doorn toegewezen geweest. Om wat voor reden dan ook heeft de Hr. van Doorn dit budget niet ingezet om de vondelweg aan te passen en is het budget weer opgeëist door de provincie.</p> <p>Het profiel voor de nieuwe weg (locatie vondelweg) is wel aangelegd, maar verder is het niet meer ingevuld.</p> <p>Waarom niet? Wat is de reden geweest om deze weg niet als oostelijke randweg verder aan te passen, buiten de wijken om?</p> <p>Met de komst van de Schoterbrug (eveneens een prestigie project van de gemeente Haarlem) , is al het verkeer van buitenaf hierover heen geleid. De andere brug, Waarderbrug, moest onder invloed van de groenen worden afgesloten wat ook weer zorgde voor minder goede doorstroombmogelijkheden op het Spaarne/vondelweg traject.</p> <p>Nu was eindelijk de Jan Gijzenkade aan de beurt om opgeknapt te worden. Onder het mom van de opknopbeurt wordt tevens de inrichting van deze weg totaal veranderd.</p> <p>Al eerder heeft de gemeente Haarlem de bestemming van deze weg omgedoopt in een ontsluitingsweg.</p> <p>Hoe is het mogelijk dat de gemeente Haarlem een weg door een woonwijk en langs groen in de wijk, boven een oostelijke randweg (waar veel meer mogelijkheden zijn ivm de ruimte daar), die buiten de wijk ligt, verkiest?</p> <p>Dit strookt ook niet met de visie die de gemeente Haarlem heeft mbt groen in de wijken.</p>	<p>Overkoepelende beleidskeuzes</p>	
---	-------------------------------------	--

<p>Een aantal jaar geleden zijn de oevers aan de Jan Gijzenkade gerenoveerd. Dit werd een ecologische strook. Wat natuurlijk precies valt binnen het beleid en de visie die de gemeente Haarlem zich gesteld had mbt groen in de wijken.</p> <p>Dit staat haaks op de plannen van de enorme wegverbreding, waardoor een hoop groen sneuvelt in de wijk en auto en vrachtverkeer nog meer zal aantrekken.</p> <p>Ipv autoluw te maken en het verkeer langs de randwegen te laten rijden, wordt het nu door onze wijk heen geleid door een vrije autobaan (lees fietspaden moeten apart, parkeervakken aanleggen en al het groen verwijderen wat in de weg ligt)</p> <p>In plaats van alle mogelijkheden te bekijken wat betreft behoud van de wijk en betere doorstroming, had de gemeente alles al binnen vaste kaders</p> <ul style="list-style-type: none">- eenrichtingsverkeer was geen optie (dmv het openmaken van de zuidelijke kant van de Jan Gijzenkade, die jaren geleden is afgesloten)- 30 km zone wat ook geopperd is door de fietsersbond ivm veiligheid op de weg. Zij kregen een nee want de kaders lagen al vast...het is een ontsluitingsweg en daar hoort 50 km bij. Geen bereidwilligheid van de gemeente Haarlem om dit besluit terug te draaien en er weer een wijk van te maken. <p>De visie en onderbouwing ontbreken volledig en het lijkt alsof dit plan al volledig uitgewerkt en beslist is.</p> <p>Dit te meer omdat:</p> <ul style="list-style-type: none">- zowel de bomenwacht als de fietsersbond andere opties hebben aangedragen.- brieven van de gemeente Haarlem tav dit project te laat of niet verstuurd zijn aan de bewoners- Er door de commissie Jan Gijzenkade op aangedrongen is om dit niet in de zomervakantie voort te zetten, maar na de	<p>snelheid naar 30 km/h</p>	
--	----------------------------------	--

<p>zomervakantie de inspraakrondes etc te plannen. Hier is niet naar geluisterd en gehandeld.</p> <p>Hierdoor krijgen we sterk het idee dat de gemeente Haarlem deze weg erdoorheen wil drukken. Het lijkt op wet onbehoorlijk bestuur situatie.</p> <p>Met dank aan de commissie Jan Gijzenkade zijn we toch op tijd verwittigd van de inspraakrondes en bijeenkomsten die gepland stonden.</p> <p>7 september jongstleden is er een informatieavond geweest waar buurtbewoners konden reageren en vragen stellen aan de verschillende partijen/belanghebbenden. Bij deze informatieavond waren de volgende belanghebbenden aanwezig; de bomenwacht, het ontwerp bureau, fietsersbond en commissie Jan Gijzenkade. Helaas moesten constateren dat de gemeente Haarlem niet vertegenwoordigd was deze avond, ook al was de desbetreffende persoon van het project uitgenodigd. De opmerking die gemaakt zou zijn door haar was dat ze in discussie wilde gaan nadat de inspraakronde is afgelopen. Nogmaals dus sterk het vermoeden dat de gemeente Haarlem alles al in kannen en kruiken heeft en alleen nog even de officiële wegen moet bewandelen. Maar van inspraak lijkt geen sprake.</p> <p>Dit blijkt ook nog eens uit de voorgebakken enquête van de gemeente Haarlem die is rondgestuurd onder de buurtbewoners (waarvan ook niet iedereen de enquête ontvangen heeft). Uit deze enquête kwam unaniem 1 uitslag naar voren, alleen deze uitslag heeft de gemeente Haarlem naast zich neergelegd. Hoe is dat mogelijk? En waar diende deze enquête dan voor?</p>		
---	--	--

<p>Er was gekozen voor een variant met fietsersstroken op de rijbaan ipv aparte fietspaden. Bij nader navragen aan de fietsersbond kon deze variant ook prima als de bewoners dat zo anoniem besloten. Had niet hun voorkeur, maar werd ook zeker niet afgekeurd. Gemeente Haarlem besliste anders.</p>	<p>Keuze variant fietststroken</p>	
<p>Dan hebben we het hier over ons stuk Jan Gijzenkade, maar het tweede deel Jan Gijzenkade richting de randweg is in het eerste stuk nog smaller. Op alle fronten blijkt dat deze weg niet voor een ontsluitingsweg in aanmerking behoort te komen. Dat de snelheid hier juist afgeremd zou moeten worden ipv gestimuleerd (want dat is het effect van vrije rijbanen en voldoende ruimte)</p>		
<p>Zoals u kunt lezen rijzen er nog al wat vragen zeker mbt de visie van de gemeente Haarlem en de onderbouwing van dit project. Voor u nog even op een rijtje:</p>	<p>Behoud groen</p>	
<p>- Waarom een ontsluitingsweg door de wijk heen en geen oostelijke randweg als ontsluitingsweg? - Hoe kruist dit de visie mbt het groen in de wijken? De visie daarop is erg vrijblijvend. Komt het de gemeente Haarlem uit dan wel en anders niet? Hoe kan dit? Wie handhaaft deze visie en onderbouwing daarin? - waarom worden andere mogelijkheden per definitie al uitgesloten? (dit kwam duidelijk naar voren in de gesprekken die we gevoerd hebben met zowel bomenwacht, fietsersbond en ontwerp bureau na even doorvragen) Ander opties worden door de gemeente Haarlem afgedaan als niet ter zake doende. - Wat is het nut geweest van de enquête als de gemeente Haarlem de uitslag niet serieus neemt?</p>		

	<p>- Hoe ziet de gemeente Haarlem de invulling van het tweede stuk Jan Gijzenkade voor zich (stuk tussen de rijkstraatweg en de randweg)?</p> <p>Hoe democratisch kan het zijn??</p> <p>De knelpunten die door de bewoners naar voren zijn gekomen zijn de gevaarlijke kruispunten (waar in het nieuwe plan niets aan veranderd overigens). En er zouden parkeerhavens gemaakt kunnen worden zodat het wat overzichtelijker wordt voor het verkeer. Fietsstroken gewoon op het weggedeelte. Zeker geen enorme verbreding van de weg die de gemeente Haarlem op handen heeft!</p>		
93	<p>Tot mijn schrik hoor ik dat het plan is om een groot aantal grote bomen aan de Jan Gijzenkade te kappen. Ik ben pertinent tegen dit plan. Ik vind het triest dat in de minst groene gemeente van Nederland nog steeds wordt gekozen voor kap van deze bomen. Ik en mijn gezin vinden elk stukje groen in Haarlem zeer kostbaar.</p> <p>Wat betreft de verkeersveiligheid maak ik mij veel meer zorgen over de kruising Jan Gijzenkade/Rijksstraatweg, dan over de Jan Gijzenkade zelf. Op dit kruispunt zijn al veel (ernstige) ongelukken gebeurt. Daar ligt lokale bottleneck wat betreft de verkeersveiligheid. Ik wil u daarom met klem verzoeken om af te zien van de kap van de bomen op de Jan Gijzenkade.</p>	Behoud bomen	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p> <p>De kruising Jan Gijzenkade / Rijksstraatweg valt buiten de scope van dit project en maakt onderdeel uit van het project HOV Noord.</p>
94	<p>Ik wil bij deze krachtig aangeven dat ik tegen de voorgenomen acties ben om de bomen op de Jan Gijzenkade te verwijderen voor de aanleg van een fietspad en aanpassingen aan de weg.</p>	Behoud bomen	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken.</p>

<p>IK BEN 100% TEGEN ELK PLAN DAT DE BOMEN OP DE JAN GIJZENKADE ZAL DOEN LATEN SNEUVELEN.</p> <p>Teleurgesteld voelde ik me en boos, toen ik leerde dat de gemeente actie onderneemt, dat deze prachtige bomen zal doen laten sneuvelen.</p> <p>Dat kan toch niet waar zijn? Ik zou zo graag zien dat mijn gemeente moeite doet om natuur te behouden en uit te breiden i.p.v. het tegenovergestelde!</p> <p>Natuur en oude statige bomen brengen enorm veel geluk en waarde in een buurt, waarde die moet worden meegenomen in de berekeningen en overwegingen!</p> <p>Daarnaast begrijp ik dat de grote meerderheid van de buurt, die hier woont, TEGEN het plan is om een losliggend fietspad te maken waarvoor de bomen zouden moeten wijken. Als er zo nodig een fietspad moet komen, dan kan dat toch gemakkelijk op een manier zonder dat dit ten koste gaat van de bomen?</p> <p>Het argument dat de bomen toch op het einde van hun leven is toch niet valide? Kijk eens naar ze, de bomen zijn juist in de kracht van hun leven zijn: prachtig zijn ze! Ik wil graag zien dat er gevochten wordt door de gemeente om het weinige statige en weldadige groen dat we hebben te behouden i.p.v. het tegenovergestelde.</p> <p>Ik hoop dat de gemeente luistert naar de wil van haar inwoners (bomen niet weg) en zich daarnaast meer gaat inzetten voor behoud en uitbreiding van natuur!</p> <p>Qua fietspad, aanpassing rijbaan lijkt me de oplossing toch redelijk simpel waarbij een goed resultaat wordt behaald met behoud van de bomen:</p>		
---	--	--

	<p>- fiets-rijstrook in het afvalt, zoals nu, eventueel met een lage bult (met bolle zijkanten) die het scheidt van de rijbaan auto's.</p> <p>- lage verkeersdrempels voor de veiligheid zodat auto's niet te hard rijden wat veiligheid fietsers verder verbeterd</p> <p>- bomen en het brede loop-pad daaromheen laten bestaan</p> <p>- rijbaan auto's uitvoeren met materiaal dat rekening houdt met eventuele verdere groei van de wortels van de bomen.</p> <p>Kunt u me s.v.p. schriftelijk uiteenzetten waarom er niet naar de wil van de overgrote meerderheid van de bewoners uit de buurt wordt geluisterd en waarom de gemeente niet meer doet om het statige en weldadige groen daar te behouden?</p>		
95	<p>Vrij liggende fietspaden naast smalle stoep is vragen om ongelukken, zeker met oudere bewoners en jongen kinderen. Zoals bekend moge zijn, worden de meeste snorfietzen opgevoerd er rijden vaak <u>ruim</u> 50 km/u!!!</p> <p>Kijk om u heen, bv problemen in Amsterdam met vergelijkbare ontwerpen. Het kappen van een volledige bomenrij naast een natuurvriendelijke oever is pure waanzin en getuigt van warrig en slecht doordacht beleid!</p>	<p>Veiligheid</p> <p>behoud groen</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken</p>
96	<ol style="list-style-type: none"> 1. Door vrij liggende fietspaden gaan auto's juist <u>veel harder</u> rijden → meer lawaai → meer fijnstof/vervuiling → onveilig oversteken voor mens en dier. 2. Er mist een ZEBRAPAD! Vooral bij de loopbrug, daar is het voor ouderen nu al bijna ondoenlijk om naar de overkant te komen. 3. 50 km/h is echt te hard → voorstel: drempel(s) met zebrapad(den) 4. De groene overkant van de Jan Gijzenkade is nu een wandelgebied met brede stoep, hoge boen, vele eenden en honden (loslopende). Deze strook is schitterend en de bomen hebben we echt nodig in een stad → juist om de lucht te zuiveren, broedgebied. Het 	<p>Overlast</p> <p>zebrapad</p> <p>30 km/h</p> <p>behoud groen</p>	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het voorontwerp in de commissie beheer d.d. 15-09-2016 heeft de wethouder besloten om het definitief ontwerp uit te werken op basis van de variant met de fietsstroken</p>

	<p>zou belachelijk zijn om bomen te kappen om de auto's ruim baan te geven! De wereld op z'n kop in de huidige tijd waarin we alles doen om het milieu te sparen.</p> <p>N.B. Als er na alle protesten toch sprake zal zijn van bomenkap dan zouden er voor elke gekapte boom tenminste één nieuwe geplant moeten worden! Op of rond de Jan Gijzenkade</p> <p>Mijns inziens zijn rood geschilderde fietspaden <u>op</u> de rijweg meer dan voldoende veilig voor alle gebruikers en houden we ons zo broodnodige groen in de wijk.</p> <p>Ik hoop op meer milieuvriendelijk inzicht van de Gemeente!</p>		
--	--	--	--

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE
T. (06) 10 91 46 27

www.anteagroup.nl

Copyright © 2015

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.