

| Nr. | Vraag / opmerking | Antwoord gemeente Haarlem | Inspreker |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1 | Zienswijzen Schoterbos in deze nota | * Deze nota van beantwoording behandelt ook zienswijzen die ingediend waren voor het project Schoterbos. Omdat de zienswijzen over de Willem Klooslaan gaan, beantwoorden we ze vanuit dit project. Dit betreft zienswijzen 13 t/m 17 | Gemeente |
| 2a | Willem Klooslaan krijgt een fietsstraat inrichting | * In de Commissie Beheer is het voorstel behandeld om het wegprofiel in de Willem Klooslaan te wijzigen naar een fietsstraat omdat de Willem Klooslaan als hoofdfietsroute wordt gezien. Over deze wijziging is daarna in de gemeenteraad gestemd. De meerderheid van de gemeenteraad is akkoord gegaan met de motie om de Willem Klooslaan in te richten als fietsstraat met een verharding van rood vlak asfalt. Dit is zo uitgewerkt in het Definitief Ontwerp. | Gemeente |
| 2b | De kruisingen van de Mr. Jan Gerritszlaan met de Willem Klooslaan en de Plesmanlaan worden voorrangskruispunten. | * Omdat de snelheidsremmers op dit deel bus-vriendelijk moeten worden uitgevoerd, neemt hun effectiviteit voor het autoverkeer af. Een gelijkwaardige kruising wordt hiermee minder veilig. Om toch veilige kruisingen te verkrijgen en eenduidigheid in de route van buslijn 2 te houden zijn in het Definitief Ontwerp de kruisingen uitgevoerd als voorrangskruisingen waarbij de route van de bus voorrang heeft. Deze wijziging volgt op dringend advies van de verkeerspolitie. | Gemeente |
| 3 | Fietsenrekken noordzijde bushalte | * Bij de bushalte aan de noordzijde zijn 4 fietsenrekken (2 beugels) gepland. Deze zijn in het Definitief Ontwerp meegenomen. | Gemeente |
| 4 | Wegbreedte, bochtverbreding en plateauhellingsen zijn aangepast t.b.v. de bussen van Connexxion. | * Bussen moeten elkaar goed kunnen passeren. Daarom is de wegbreedte van de Mr.J. Gerritszlaan tussen de W.Klooslaan en Plesmanlaan in het Definitief Ontwerp aangepast naar 6,20m. Ook is de bocht ter hoogte van de Willem Klooslaan met deze reden iets verbreed. De hellingen van de kruisingplateaus worden busvriendelijk uitgevoerd | Gemeente |



(overeenkomstig een 50km/u plateau).

- | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| <p>5 In samenhang met mijn eerder ingediende zienswijze bij het plan Schoterbos, hoop ik dat deze reconstructie van de Mr. J. Gerritszlaan snel in uitvoering komt. Daarbij vind ik wel dat het ontwerp van de weg en de kruising Mr. J. Gerritszlaan-W. Klooslaan onvoldoende is vormgegeven. De veiligheid van overstekende fietsers bij de W. Klooslaan is m.i. ondermaats. Ik pleit voor</p> <ul style="list-style-type: none">* een tussenheuvel in de Mr. J. Gerritszlaan bij de kruising met de W. Klooslaan* duidelijker aan te geven dat het busverkeer op de Mr. J. Gerritszlaan voorrang heeft* het profiel van de Mr. J. Gerritszlaan tussen W. Klooslaan en Plesmanlaan een op een overeen te laten komen met het profiel van de Plesmanlaan | <ul style="list-style-type: none">* Een tussenheuvel zie je vooral op 50km wegen en is zeer ongebruikelijk op een 30km weg. Bovendien zou dit er toe leiden dat de weg enorm breed wordt op dit punt (ten koste van het Schoterbos) vanwege de extra doorrijbreedte voor bussen omdat deze locatie in een bocht ligt.* In het Definitief Ontwerp is de route van de bus in de voorrang gezet op dit kruispunt. De voorrangssituatie wordt duidelijk aangegeven met haaiantanden en verkeersborden.* In het Definitief Ontwerp is uitgegaan van de principes van een 30km inrichting voor zover dit mogelijk is in combinatie met de busroute. De hoofdfietsroute loopt nu via de Willem Klooslaan die in het Definitief Ontwerp een fietsstraat inrichting krijgt. Een inrichting zoals de Plesmanlaan voor dit weggedeelte is niet wenselijk. | <p>Jaap Bakker</p> |
| <p>6 Mijn zienswijze en verzoek is het verkeer uit het park (Schoterbos) niet aan te laten sluiten op de Willem Klooslaan. En het park-verkeer niet de Willem Klooslaan in te loodsen. Hou de Willem Klooslaan een woonstraat.</p> <p>Toelichting: Aan de ene kant van de Willem Klooslaan wonen veel bejaarde bewoners. Zij zijn soms zeer slecht ter been. Ze hebben meestal een rollator of gaan met gemotoriseerd vervoer de weg op. Lopend kunnen ze vaak niet goed oversteken, blijven stilstaan, of gaan zelfs op de rijbaan lopen. In de Willem Klooslaan staat vaak file</p> | <ul style="list-style-type: none">* Het punt waarop het fietspad uitkomt op de Mr. Jan Gerritszlaan is vastgelegd in het ontwerp voor het Schoterbos. Dit is tevens het punt waar in de huidige situatie ook al het fietspad het park uitkomt. Hier kunnen wij in dit project niets aan veranderen. <p>Daarnaast ziet de gemeenteraad de Willem Klooslaan als hoofdfietsroute en zij geeft aan dat deze als fietsstraat ingericht moet worden. De Willem Klooslaan blijft hiermee een woonstraat met daaroverheen een doorgaande fietsroute. Overig verkeer zal veelal gebruik blijven maken van de Plesmanlaan. Fietsers maken gebruik van de Willem Klooslaan en het Plesmanplein. De doorgaande fietsroute komt dus niet langs de ingang van het Schoterhof.</p> | <p>Anoniem</p> |



van particuliere auto's omdat de toegang voor leveranciers van Schoterhof (grote lange auto's) moeilijk is. Soms staan er in de Willem Klooslaan drie vrachtwagens tegelijk. Ook de "regiorijders", die bewoners van Buitenhof ophalen, blijven op de rijbaan staan. Ze wachten tot hun passagiers naar buiten komen, of met karretjes zijn uitgestapt. De Willem Klooslaan is een woonstraat. Geen doorgaande weg. De Willem Klooslaan wordt al zwaar gebruikt door of voor bejaarde bewoners. Op de Plesmanlaan, parallel aan de Willem Klooslaan is het verkeer doorstromend. Een brede weg met twee fietspaden. Dus leid verkeer daarnaar toe.

Daarnaast: in het ontwerp van het Schoterbos (op de kop van de Willem Klooslaan) wil men verkeer uit Noord straks allemaal de Willem Klooslaan inleiden. Het geeft nu al veel overlast van scooters die uit het park komen (verboden, maar het park wordt zo ontworpen dat ze er helemaal simpel doorheen kunnen scheuren). Vrijdag- en zaterdagavond is het helemaal feest. De hele nacht dronken jongeren, lawaai en spiegels van auto's die in de Willem Klooslaan sneuvelen.

Kortom, breng de Willem Klooslaan terug naar een woonstraat. En leid verkeer naar de doorgaande weg: Plesmanlaan.

*Wat betreft illegale brommers in het Schoterbos en vandalisme in de Willem Klooslaan wil ik u vragen om deze overlast te blijven melden via www.haarlem.nl en dan te klikken op "melding doen", of via het algemene telefoonnummer. Op die manier kunnen de handhavers proberen deze overlast aan te pakken.

7

Aansluiting en afstemming twee projecten

Bij de inspraaknotitie in april 2017 over het Schoterbos, gaf ik aan dat een gevaarlijke situatie ontworpen werd door toekomstig verkeer van en naar het Schoterbos opeens de Willem Klooslaan in te sturen (een woonstraat). Ik kreeg een ontvangstbevestiging maar kan niet ontdekken dat er ooit iets mee gedaan is. Op de kop

* De doorgaande fietsroute in het Schoterbos is verboden voor bromfietzers. In de Willem Klooslaan is sprake van 1-richting verkeer voor auto's waarbij brommers in dezelfde richting zijn toegestaan.

* De huidige aansluiting vanuit het Schoterbos blijft in stand. In geval er sprake is van overlast kan dit gemeld worden via www.haarlem.nl en dan te klikken op "melding doen" of via het algemene telefoonnummer. Op die manier kunnen de handhavers proberen deze overlast aan te pakken.

Anoniem



van de Willem Klooslaan werd wel alvast een weg aangelegd met de bedoeling daar straks een noord-zuid route van te maken, via de Willem Klooslaan. In april van dit jaar gaf ik mijn reactie en zienswijze op het voorlopig ontwerp Schoterbos. Men wil daar een situatie ontwerpen met extra bruggen en nieuwe paden introduceren. Paden opengesteld voor fietsers, snorfietsen en bromfietsen die naadloos overgaan in paden opengesteld voor fietsers (alleen fietsers, geen snorfietsen, geen bromfietsen).
Inspraak voorlopig ontwerp Mr. Jan Gerritszlaan – Willem Klooslaan Wat dit betekent? Dat het nieuwe voorlopig ontwerp Schoterbos het voor snorfietsen en bromfietsen extreem makkelijk maakt het Schoterbos en de woonstraat Willem Klooslaan te misbruiken als korte(re) weg en sluiproute. Dat gebeurt nu al dagelijks. In twee richtingen. Ook in de verboden rijrichting, via de Willem Klooslaan.
Dus er moet geen situatie ontworpen worden waar dit nog extra aangemoedigd wordt. Het zal in de Willem Klooslaan ook extra overlast genereren. Bijvoorbeeld door jongeren die het park als 'openbare bar' gebruiken. Dat is sinds de nieuwe situatie al het geval tot 5.30 in de ochtend.
Wimmy Hengst van de gemeente Haarlem wilde mij erop attenderen dat de aansluiting van de fietspaden op de omgeving geen onderdeel is van het project Schoterbos. Terwijl mijn feedback zeker op het ontwerp van het Schoterbos slaat. Hopelijk wordt er met mijn feedback dit keer wél iets gedaan. En wordt het geen kastje-muur-situatie van het ene naar het andere project. Mevrouw Hengst vertelde dat de aansluiting bij uw project hoort,

* Het punt waar het fietspad het Schoterbos uitkomt passen wij niet aan om fietsers richting de Plesmanlaan te leiden. De gemeenteraad ziet de Willem Klooslaan als hoofdfietsroute met een inrichting als fietsstraat. Overigens blijft de Willem Klooslaan hierbij ons inziens nog steeds een rustige woonstraat.

* De volgens u onveilige situatie bij de aansluiting van de Willem Klooslaan op de Mr Jan Gerritszlaan is in het ontwerp veel minder groot dan nu het geval is. Zichtlijnen zijn door aanpassingen in breedte van trottoirs, situering van parkeervakken en toegepaste wegprofielen aanmerkelijk verbeterd.

* Doordat de parkeervakken aan de zuidzijde verder af liggen van de kruising met de Willem Klooslaan (ca. 10 m) is het trottoir ter plaatse ook breder (ca. 2 m) hierdoor is het zicht vanuit de Willem Klooslaan voor de weggebruikers aanzienlijk verbeterd.



waarop ook inspraak mogelijk is. Hierbij.

Veiligheid: aansluiting Willem

Klooslaan

Gevaarlijke kruising

De voorgestelde hoofdfietsroute noord-zuid krijgt in het

VO een zuid-aansluiting op de Willem

Klooslaan – een smal rustig woonstraatje in

verblijfsgebied. Terwijl op een steenworp afstand,

direct parallel aan de Willem Klooslaan, een doorgaande

weg ligt: de Plesmanlaan.

Met regelmaat gebeuren ongelukken op de kruising

Meester Jan Gerritszlaan - Willem

Klooslaan. Altijd met een auto uit westelijke richting.

Beide partijen claimen dan “ik zag u

niet”. En waarschijnlijk is dat echt waar. Want het

overzicht is heel slecht. Vanuit de Willem

Klooslaan: blinde muur → brede stoep → geparkeerde

auto's → plotseling zichtbaar verkeer.

Een toevallige voorbijfietser laat goed zien hoe ver hij de

weg op moet om een indruk te

krijgen van naderend verkeer.

Foto's Willem Klooslaan: fietser ziet blinde muur (links),

en moet verplicht ver de weg op om

een indruk te krijgen van naderend verkeer (rechts).

FOTO

Op dat punt in de rechter foto, zo ver al op de weg, heeft

hij nog steeds dit slechte overzicht:

FOTO

Voorstel: laat de hoofdfietsroute noord-zuid aan de

zuidkant aansluiten op de Plesmanlaan.

1. de Plesmanlaan (foto onderaan dit blad) is drie keer zo

breed als de Willem Klooslaan



2. de Plesmanlaan is een doorgaande weg met fietspaden in beide richtingen

3. door de Plesmanlaan te gebruiken, wordt de gevaarlijke onoverzichtelijke kruising bij de Willem Klooslaan vermeden, en ook overlast van verkeer in de Willem Klooslaan beperkt

FOTO

- 8** Geachte heer Clemens,
Verleden jaar, dd. 09-07-2019, heb ik per email aan de heer TT Mulder gevraagd wat de reden is om de rijrichting in de Frans Netscherstraat om te draaien. Helaas geen antwoord gekregen. De vraag is nog steeds actueel. Twee punten wil ik hier belichten, dat zijn veiligheid en woongenot. Te beginnen met veiligheid: Als de rijrichting wordt omgedraaid staan de auto's voor de even-huisnummers geparkeerd met de chauffeurszijde aan de 2 tegels brede stoep. In en uitstappen is door de lage instap en smalle stoep nog al lastig. Ook kunnen door de tuinhekjes de portieren niet geheel worden geopend. Ook heeft de chauffeur bij het wegrijden uit geparkeerde stand slecht zicht naar achteren. In alleen de spiegel kijken is niet voldoende ivm dode hoek. Auto's aan de andere zijde van de straat is geen optie. De auto's rijden dan vlak langs de huizen 16 t/m 28 en staan de bewoners bij het verlaten van hun huizen met fiets of kinderwagen direct op de rijbaan wat niet bevorderlijk is. Bovendien mis je dan een behoorlijk aantal parkeerplaatsen. Door verjonging in de straat spelen er veel kinderen en rennen heen en weer tussen huis en speelplein en omgekeerd. Ook uit de flats spelen er kinderen. Bij gedraaide rijrichting heeft een automobilist pas zicht op het speelplein voorbij de hoge heg, dus pal voor het speelplein(zie auto A). In de huidige situatie (zie
- * De Mr. Jan Gerritszlaan hebben we nu ontworpen als 30-km zone waarbij we de aanleg van verkeersdrempels tot een minimum willen beperken. Door de rijrichting in de F. Netscherstraat om te draaien is het niet nodig om een drempel/plateau aan te brengen op de westelijke kruising van de Frans Netscherstraat-Mr. Jan Gerritszlaan. Een plateau op de oostelijke kruising (waar het verkeer de Netscherstraat uitkomt) volstaat dan en past beter in het ritme van de drempels (en de voorrang van rechts) over de gehele Mr. Jan Gerritszlaan.
- * Het ontwerp voorziet een uitstapstrook vanuit de auto met een minimale breedte van 0,60m. Hiermee voldoet de uitstapstrook aan de eisen. Het aanpakken van overhangend groen vanuit privé terrein, is een particuliere verantwoordelijkheid. Er kan in overleg naar een passende oplossing worden gekeken.
- * Aan de door u verwachte overlast van inschijnende autolampen kunnen we helaas niets doen.
- Dhr./Mw. Elshof



auto B) heeft de automobilist goed zicht op het plein, temeer door de bocht de snelheid zeer gering is.

Conclusie: voor de veiligheid de rijrichting niet omdraaien.

Woongenot:

Toen de straat nog voorzien was van verkeer in beide richtingen heb ik in de voortuin (nr. 41) conifeertjes geplant om het hinderlijke autolicht te weren dat de keuken, huiskamer en slaapkamer in schein. Dit gold ook voor huisnr. 39! Bij het instellen van 1-richting verkeer is er bewust, in overleg met bewoners, voor de huidige rijrichting gekozen. Ook omdat het autolicht voornamelijk langs nr 27 schijnt. In 2019 heb ik de tot bomen geworden coniferen weggehaald. Dit omdat ik als 80 jarige meer sociale controle wilde. Kort daarop krijgen we de plannen toegestuurd met omgedraaide rijrichting.

Moet ik dan eerst conifeertjes planten die pas na jaren enig effect hebben. Nee toch! Conclusie: voor het woongenot rijrichting niet omdraaien.

Een minder belangrijk puntje is dat huisnr 43 nogal verscholen is Vaak moet ik uitleggen waar nr 43 is. Bij omgedraaide rijrichting rijd je nr 43 snel voorbij en moet je bij nader inzien de hele straat rondrijden incl. de Mr Jan Gerritszlaan. Ook lijkt het logisch en natuurlijker om de straat in te rijden bij het begin van e huisnummering (nr 1, 2 enz.).

Genoeg redenen om de rijrichting te laten zo het nu is. Bespaard geld en de bewoners zijn dit al tig jaren gewend.

Met vriendelijke groet.

- 9 Geachte heer Mulder, beste Theo,
Met belangstelling hebben we kennis genomen van het herziene VO herinrichting Mr. Jan Gerritszlaan en Willem

Mark Hunting
Fietsersbond



Klooslaan. We betreuren het dat we niet betrokken zijn bij deze herziening. Met name onze inbreng over de Mr. Jan Gerritszlaan hadden we graag vooraf met u besproken.

Fietsstraat Willem Klooslaan

De Willem Klooslaan vormt de schakel tussen het tweerichtingen fietspad op het Plesmanplein en de nieuw aan te leggen fietsroute door het Schoterbos naar de Generaal Spoorlaan. Deze route is in de SOR aangewezen als hoofdfietsroute, en dient dus comfortabel en herkenbaar te zijn. Hoewel er nu asfalt ligt op de Willem Klooslaan gaat het ontwerp uit van strengpersklinkers. Dat is een verslechtering voor fietsers. De Fietsersbond pleit ervoor om de Willem Klooslaan als fietsstraat in te richten, dus met herkenbaar en comfortabel rood asfalt. U schrijft dat een fietsstraat hier weinig meerwaarde heeft, omdat er toch wel meer fietsers dan auto's zullen rijden. Dat is een vreemd argument. Een fietsstraat is geen doel op zich, maar een middel om een comfortabele en herkenbare fietsroute door een woonstraat te creëren. Dat er weinig auto's in deze straat rijden is daarbij juist een voordeel. De Willem Klooslaan voldoet volgens CROW-normen uitstekend aan alle eisen voor een fietsstraat.

Meester Jan Gerritszlaan

De Mr. Jan Gerritszlaan is nu een 50 km/h asfaltweg. Het deel zuid-oostelijk van de Plesmanlaan wordt ingericht als 30 km/h woonstraat met strengpersklinkers. Dit is voor de fietsersbond acceptabel, met het oog op de aanleg van de nieuwe geasfalteerde oost-west fietsroute door het Schoterbos.

* De gemeenteraad ziet de Willem Klooslaan als hoofdfietsroute en geeft aan dat deze als fietsstraat ingericht moet worden. Deze wijziging is doorgevoerd in het Definitief Ontwerp.



Het deel van de Mr. Jan Gerritszlaan noord-westelijk van de Plesmanlaan krijgt volgens het herziene ontwerp een voor Haarlem uniek profiel. Zwart asfalt met streetprint, 30 km/h, zonder fietsstroken. De Fietsersbond heeft gepleit voor 30 km/h ipv de 50 km/h in het oorspronkelijke ontwerp, dus de wijziging van de maximumsnelheid juichen we toe. Dat geldt ook voor het versmallen van de weg, maar dit is in het herziene ontwerp wel wat doorgeslagen. Het gaat immers om een wijkontsluitingsweg (HIOR Noord), en daar hoort een voldoende breed profiel met fietsstroken bij. Zoals we eerder hebben aangegeven zou het logisch zijn om het 2-3-2 profiel van de Plesmanlaan door te trekken naar de

Mr. Jan Gerritszlaan.

Om een meer 30 km/h uitstraling te krijgen kan de rijloper wat worden versmald naar bijvoorbeeld 2,50 m, kunnen de fietsstroken eventueel worden versmald naar 1,80 m en zou de rijloper van streetprint kunnen worden voorzien. Verschillend kleur- en (optisch) materiaalgebruik remt de snelheid immers.

Een bijkomend voordeel van ons voorstel is dat de busroute in de voorrang komt te liggen (net als in het oorspronkelijke VO), wat ten gunste komt aan de doorstroming van de bus. Dit compenseert de lagere maximumsnelheid ruimschoots. Uw punten 2 en 3 bij de "Risico's en kanttekeningen" zouden daarmee grotendeels of geheel komen te vervallen.

Fietsoversteek Willem Klooslaan – Schoterbos

In het herziene ontwerp is de kruising Willem Klooslaan – Mr. Jan Gerritszlaan – Schoterbos gelijkwaardig. Gezien het allureverschil denken wij dat dit onveilige situaties

* Er is besloten het deel van de Mr. Jan Gerritszlaan tussen de Plesmanlaan en Willem Klooslaan uit te voeren als 30km zone. Bij het uitwerken van het ontwerp hebben we geprobeerd vast te houden aan de principes van een 30km inrichting voor zover dat mogelijk is in combinatie met de lijnbus. De inrichting van de Plesmanlaan sluit minder goed aan bij de principes van een duurzaam veilige 30km/u inrichting waardoor een minder duidelijk wegbeeld qua snelheidsregime ontstaat, daarom is niet voor een dergelijke inrichting gekozen.

Om voldoende ruimte te bieden aan de lijnbus is de weg breder geworden dan in het Voorlopig Ontwerp. Tevens is er in het Definitief ontwerp wél voor gekozen om de kruisingen van de Mr. Jan Gerritszlaan met de Plesmanlaan en de Willem Klooslaan uit te voeren als voorrangskruising.

* In het Definitief Ontwerp is de voorrangsregeling zoals u die voorstelt opgenomen.



kan opleveren. Omwille van de veiligheid pleiten we ervoor om de Mr. Jan Gerritszlaan, voorzien van fietsstroken, in de voorrang te houden. Om fietsers op de hoofdfietsroute Schoterbos – Willem Klooslaan toch te faciliteren zou er een middensteunpunt moeten komen op deze kruising. Een middensteunpunt geeft tevens een extra snelheidsremmend effect op de Mr. Jan Gerritszlaan.

Mobiliteitsonderzoek Ontwikkelzone Orionweg-Planetenlaan

Veel van bovenstaande punten worden ondersteund door het recente mobiliteitsonderzoek Ontwikkelzone Orionweg-Planetenlaan (Mobycon, 23 augustus 2019). Ook dit rapport onderkent het belang van de fietsroute door de Willem Klooslaan en asfalt op fietsroutes. Het zou ons inziens een gemist kans zijn als dit project wordt uitgevoerd zonder rekening te houden met de inzichten uit het mobiliteitsonderzoek.

Strengpersklinkers

Strengpers straatbakstenen vormen de minst oncomfortabele elementverharding voor fietsers. Maar dit is sterk afhankelijk van de fundering, de juiste steen en de kundigheid van de aannemer. Onze voorkeur gaat uit naar stenen in dikformaat met afstandhouders en zonder velling. Door de geringe maatspreiding van de strengpers stenen kunnen deze strak tegen elkaar gestraat worden. Daarom niet mechanisch straten met machines, bij straten met een klem de stenen niet uit de klem laten vallen. Aan het bestek dienen hoge eisen gesteld te worden, er kan niet volstaan worden met het

* Een middensteunpunt zie je vooral op 50km wegen en is zeer ongebruikelijk op een 30km weg. Bovendien zou dit er toe leiden dat de weg enorm breed wordt op dit punt (ten koste van het Schoterbos) vanwege de extra doorrijbreedte voor bussen omdat deze locatie in een bocht ligt.

* De gemeenteraad onderkent ook het belang van de Willem Klooslaan als fietsroute. Daarom verdwijnen de strengpersklinkers uit het ontwerp en is er in het Definitief Ontwerp een fietsstraat inrichting met rijloper in rood asfalt opgenomen.



standaard RAW bestek. De bestrating dient ook te voldoen aan de Kwaliteitsnormen van de SEB. Nogmaals, kundigheid en ervaring van de aannemer zijn essentieel. De kwaliteit van het werk valt of staat met de uitvoering daarvan, een "zesjes" mentaliteit is dus niet voldoende. ROGO Oosterhof Holman heeft zich daarvoor gediskwalificeerd, die heeft bij de strengpers bestrating van de Churchillaan alles fout gedaan wat er fout kon gaan.

Streetprint

Streetprint in de standaard uitvoering is niet comfortabel voor fietsers. Zie de rammelpaden op de Gedempte Oude Gracht met 9 mm brede voegen. Mocht de gemeente toch kiezen voor streetprint op de Mr. Jan Gerritszlaan en niet voor glad comfortabel (rood) asfalt dan dringen wij aan op streetprint met dikformaat stenenpatroon, in keperverband met voegen van 4 mm. Ofwel DF-keper met 4 mm kabel. Dat is redelijk acceptabel voor fietsers.

* De streetprint op de Gedempte Oude Gracht is een slecht voorbeeld omdat de streetprint hier verkeerd is uitgevoerd.

Wij gaan een keperverband streetprint aanbrengen in dikformaat, met voegen van 4mm zoals u voorstelt.





- 10** Met verbazing kennis genomen van het plan in het voorlopig ontwerp dat het de bedoeling is al het verkeer uit het park de Willem Klooslaan in te sturen. Zo ook het verkeer van het Schoterkerkpad en de Generaal Spoorlaan. Ik als bewoner van de Willem Klooslaan teken met klem protest aan tegen dit voorgenomen plan. We hebben al het volgende meegemaakt in onze straat: spiegels van auto's vernield, glas van stukgegooide flessen op de grond, meer lawaai van al of niet gemotoriseerde voertuigen en uiteraard ook minder frisse lucht. Waarom niet hiervoor de Plesmanlaan gebruiken, toch al een doorgaande weg met 2 fietspaden en de buslijn 2 die erdoor komt? Hopen op een dosis gezond verstand en visie wacht ik een verder verloop af.
- 11** Ik zie dat mijn eerdere opmerkingen op het eerste VO grotendeels niet zijn verwerkt. Omdat ik geen reactie heb gekregen op die opmerkingen, zal ik ze nu grotendeels herhalen.
M.b.t. de wijziging van het VO:
Fijn dat het westelijk deel nu ook 30 km wordt. Maar maak er ook qua inrichting één geheel van. De afwijkende verharding zal het gevoel geven dat je hier harder mag rijden. En nog erger, deze straat wordt zo een rommeltje. Het is feitelijk, ruimtelijk, één straat. Het gaat er erg onlogisch uit zien als hij zo zichtbaar in twee stukken wordt geknipt. Daarbij lijkt streetprint in de verste verte niet lijkt op gebakken klinkers. Volgens mij is dit ook niet conform het HIOR, waarnaar gerefereerd wordt.
- Mr. Jan Geritszlaan
Voor mij is de Jan Gerritszlaan de (recreatieve) fiets- en
- * De Willem Klooslaan is een logisch onderdeel in de fietsroute vanuit de Generaal Spoorlaan richting de Fokkerlaan. De Plesmanlaan is een omweg en als het ware een rare slinger in de fietsroute. Daarnaast vinden fietsers altijd hun eigen weg en laten zich met geen mogelijkheid omleiden naar een minder prettige route zolang het fietspad vanuit het Schoterbos tegenover de Willem Klooslaan uitkomt.
* Wat betreft illegale brommers vanuit het Schoterbos, brommers die tegen de rijrichting inrijden en vandalisme in de Willem Klooslaan wil ik u vragen om deze overlast te blijven melden via www.haarlem.nl en dan te klikken op "melding doen", of via het algemene telefoonnummer. Op die manier kunnen de handhavers proberen deze overlast aan te pakken.
- * De keuze voor de verschillende profielen is een welbewuste keuze geweest waarbij de belangen van alle verkeerdeelnemers in overweging is genomen. Op het westelijke deel rijden de bussen van Connexxion en dit heeft gevolgen voor de inrichting van dat gedeelte.
* Noodzaak van een wandelroute aan de noordzijde is niet aanwezig vanuit de wensen van het merendeel van de bewoners. Daarnaast is de daar aanwezige ruimte nodig om te kunnen voldoen aan de parkeerdruk die binnen de projectgrenzen aanwezig is.
* Uit de participatie is gebleken dat er het merendeel van de bewoners tevreden is met de op dit moment aanwezige groenvoorzieningen aan de Noordzijde. Men hechtte er veel waarde aan om dit zoveel mogelijk in stand te houden. In het gedeelte waar de Mr. Jan Gerritszlaan aan het Schoterbos grenst is het de bedoeling dat de beplanting wel transparanter wordt in de plannen voor het Schoterbos.
- Hans Winter
Sabine Geerlings



wandelroute vanaf mijn huis naar het Schoterbos, Jan Gijzenvaart en verder richting Santpoort-zuid. Daarom hoop ik dat de Mr. Jan Gerritszlaan een aantrekkelijker straat wordt. De gebakken klinkers en versmalling van de weg dragen hier zeker een beetje aan bij. Maar het ontwerp oogt erg rommelig, onsamenhangend en ik vind het jammer dat aan de noordzijde van de weg qua wandelroute zo weinig kwaliteit wordt gemaakt. De ligging aan een groot groengebied zou deze straat tot een bijzondere en fraaie straat kunnen maken. Maar dat is hij in de huidige situatie helemaal niet, en dit zie ik ook onvoldoende in het ontwerp als potentiële kwaliteit benut.

Concreet zie ik de volgende mogelijkheden:

1. Ik mis een continue wandelroute aan de - in potentie - mooie, groene, zonnige noordzijde, vanaf de Planetenlaan tot aan de ingang Schoterbos. Het zou mooi zijn als hier een voetpad kwam dat vrij ligt in het groen. Dus een (gras)berm tussen parkeren en voetpad in. Het trottoir aan de zuidkant zou smaller kunnen. Hier is veel verharding, maar wordt weinig gebruikt.
2. Aanpak van groen aan noordzijde van weg. Dit graag ook meenemen in het ontwerp. Het is me niet duidelijk of en, zo ja, hoe dit wordt gedaan. Ik las dat er iets meer groen komt door versmalling van de rijweg, maar hoe dit wordt ingericht kan ik niet vinden op de ontwerptekening.

Het groen is nu erg onaantrekkelijk en dicht. Vol met brandnetels, andere ruigte en viezigheid. Het voelt ook sociaal onveilig door de dichte beplanting. Het zou mooi zijn als dit groen langs het voetpad een netter en meer open beeld zou krijgen, bijvoorbeeld gras met (bestaande en nieuwe) bomen en verwilderende bollen. Zo krijg je



ook zicht op het park en de sportvelden.

3. De opdeling van de weg in drie delen met verschillende maatvoering/ materialisatie en as-verspringing oogt merkwaardig. Dit is één weg met één karakter. Ik zou dan ook graag zien dat de weg over de hele lengte één materiaal krijgt en één wegbreedte. Dus overal asfalt, of overal gebakken klinkers. Vanuit dat oogpunt is het ook belangrijk dat het westelijk deel van de weg, tot aan de Delflaan, wordt aangepakt en mee-ontworpen. Wanneer is dit gepland?

4. Ik heb veel moeite met streetprint. Dit staat toch ook niet in het HIOR, of vergis ik me? Streetprint lijkt helemaal niet op klinkers, heeft niet die kwaliteit. Het mooie van gebakken klinkers is, is dat ze een levendige kleur hebben, kleine onregelmatigheden en mooi verouderen. Dat zal nooit zo uitpakken bij streetprint. Als klinkers vanwege de bus niet mogelijk zijn, dan beter gewoon asfalt toepassen.

5. Waarom is het voor de bus ongewenst over klinkers te rijden? Dit gebeurt toch ook elders in de stad? Bijvoorbeeld in de Velsersstraat. Of zijn daar bepaalde negatieve ervaringen?

6. Fijn als de hele straat 30 km wordt. Echter, nu het qua inrichting eruit blijft zien als twee delen, lijkt me dat dit niet gaat werken. Je zult dan toch het idee krijgen dat je op het asfaltdeel harder mag rijden.

7. De wijze waarop de noordzijde van de rijweg is vormgegeven met allemaal kleine parkeerhavens, deels haaks en deel langsparkeren en stukken grassteen oogt erg rommelig. Parkeervakken van grastenen zien er doorgaans vooral uit als beton, waar nauwelijks gras tussen groeit. Mijn wens zou zijn om aan deze weg alleen langsparkeren te maken. Haaksparkeren heb ik ook

* Het toepassen van asfaltverharding met streetprint is met name een constructieve keuze. Hierdoor wordt gezorgd voor een langere levensduur dan bij toepassing van klinkers.

* Met name de aansluiting Plesmanlaan / Mr. Jan Gerritszlaan zorgt voor "wringende" beweging van met name de bus. Als hier gekozen wordt voor klinkerverharding, dan is de kans groot dat de klinkers weggedrukt worden door de draaiende beweging van het busverkeer. Door te kiezen voor asfaltverharding met streetprint wordt dit voorkomen. Hierbij proberen we tegemoet te komen aan de uitstraling door toepassing van streetprint in plaats van gewoon asfalt.

* Door streetprint toe te passen doen we het uitnodigende karakter van een asfaltverharding om hard te rijden grotendeels teniet. Een goed uitgevoerde streetprint lijkt op straatstenen en zorgt voor een verminderd



niet in het HIOR teruggevonden.

8. Een groenstrook tegen de flats aan zou mooi zijn. Hier kijk je grotendeels tegen lelijke bergingen aan. Bij de meest oostelijke flat is wel al een groene, tuinachtige voorzone. Dat ziet er veel vriendelijker uit. Mogelijk is dit geen gemeentegrond, maar de gemeente zou wel de eigenaren of

corporatie kunnen stimuleren hier iets aan te doen. Ook van belang vanuit het oogpunt van klimaatadaptatie!

9. Er staan erg veel drempels en plateaus op de tekening. Dat is zowel voor de bus als de fietser niet prettig. Als snelheidsremmende maatregelen is het fijner (en minstens net zo effectief) om de rijbaan visueel te versmallen, bijvoorbeeld met een margestrook van klinkers in ander formaat/verband.

Plesmanplein

1. Wat jammer dat niet ook het Plesmanplan wordt aangepakt. Dat is een grote, nare stenen leegte! Hier valt veel te winnen voor de omwonenden (ouderen die vaak niet verder kunnen lopen). Dit kan een prachtige groene plek worden, wat ook vanuit het oogpunt van klimaatadaptatie (hitte, water) belangrijk is.

2. Jammer dat hier parkeerplaatsen aan het plein worden voorgesteld. Zo gaat het plein verscholen achter geparkeerde auto's. Kunnen deze niet grotendeels, in ieder geval ter hoogte van het terras van het Schoterhof, worden weggelaten? Als het echt nodig is hier een aantal parkeerplaatsen te maken, dan liever langsparkeren aan de noordzijde van de weg i.p.v. aan pleinzijde. Zo ontstaat er vanaf de straat meer contact met het (hopelijk in de

rijcomfort bij hogere snelheden.

* In verband met de parkeerdruk is het noodzakelijk om de beschikbare (beperkte) ruimte optimaal te benutten. Dit gaat enigszins ten koste van de uitstraling maar is niet anders in te vullen zonder parkeerplaatsen op te offeren.

* De groenstroken langs de portiekwoningen zijn grotendeels geen eigendom van de gemeente en daarom ook niet anders in te richten door ons. Overigens is vanuit het participatietraject gebleken dat er, in meerderheid, geen behoefte is aan extra bomen in de openbare ruimte.

* Het ontwerp is zoveel mogelijk gebaseerd op de geldende richtlijnen voor 30-km zones. Het aantal drempels en plateau's is zoveel mogelijk beperkt, bijvoorbeeld door de rijrichting in de Frans Netscherstaat om te draaien. Deze drempels en plateaus zijn inderdaad minder prettig om over te rijden, maar zijn ook het enige echt doeltreffende middel om de snelheid omlaag te krijgen naar 30km. In het gedeelte waar de bus rijdt komen bus-vriendelijke kruisingplateau's (gedimensioneerd op 50km/u).

Plesmanplein / Mr. Jan Gerritszlaan:

1. Wij begrijpen uw teleurstelling m.b.t. het Plesmanplein maar helaas ligt dit nu buiten de projectgrens.

2. De parkeerplaatsen aan het plein zijn overgenomen vanuit de huidige situatie. Er is hier nu eenmaal ook behoefte aan parkeerplaatsen. Laten we deze vervallen of vervangen we ze door langsparkeren dan moet elders weer ruimte gezocht worden voor parkeerplaatsen. Hiervoor is te weinig ruimte beschikbaar in het gebied.



toekomst te verfraaien) plein.

3. Het trottoir aan de noordzijde van de rijweg is erg smal (en dan ook nog eens met vele paaltjes) en daarmee lijkt het me onbruikbaar voor vele ouderen die hier wonen. Er is genoeg ruimte om dit trottoir breder te maken. En kunnen die paaltjes niet veel beter weg worden gelaten? Die doen meer kwaad dan goed.

Willem Klooslaan

1. Twee heel smalle trottoirs is niet handig, niet in de laatste plaats vanwege het aanliggend ouderencomplex. Beter aan in ieder geval één zijde een breder trottoir van minstens 2 m, en aan de andere zijde een smalle uitstapstrook. Ouderen met rollator of rolstoel maken nu vaak gebruik van de rijweg (gevaarlijk!), omdat de trottoirs niet goed toegankelijk zijn en een oversteek vanaf het Buitenhof naar het trottoir aan de westzijde ontbreekt.
2. Graag een oversteek ter hoogte van de uitgang Buitenhof maken, i.p.v. naast de containers.
3. Liever grote bomen (1e of 2e grootte) dan kleine meidoorns. Grote bomen leveren veel meer op voor het beeld van de straat, qua verkoeling bij periodes van hitte en passen beter bij het karakter van deze buurt. Als de parkeerhavens wordt beëindigd met 'rechte hoek i.p.v. schuine hoek kunnen de boomspiegels veel groter worden gemaakt en kunnen deze ook beplant worden.
4. Omdat ik las dat de Fietzersbond liever rood asfalt zou zien dan gebakken klinkers, wil ik

3. Het trottoir aan de Noordzijde voldoet aan de minimumeisen en is daarnaast geen hoofdlooproute. Wil men meer ruimte, dan kan men via de zuidzijde lopen waar meer dan voldoende ruimte is voor voetgangers. De paaltjes staan er om te voorkomen dat hier geparkeerd wordt op de stoep.
Willem Klooslaan:

1. De breedte van de trottoirs (1,60m en 1,75m) voldoen aan de vereiste minimale breedte binnen Haarlem. In het nieuwe ontwerp komen er duidelijke parkeerstroken waardoor men niet meer op de stoep parkeert. Rolstoelen of rollators op de rijbaan zijn daarmee normaal gezien verleden tijd.
2. De drempellocatie is gekozen vanwege de ligging tegenover het parkje. De afstand tot de uitgang van de Buitenhof is zeer kort. Hiermee zorgen we voor de gewenste verhoogde oversteek. De gekozen locatie is ook logischer t.o.v. de woningen.
3. Er is gekeken naar de mogelijkheden voor grote bomen. Vanwege de beperkte ruimte in de Willem Klooslaan worden de groeiplaatsen voor bomen beperkt van omvang. Het planten van grotere bomen is daarbij niet mogelijk omdat deze dan niet goed kunnen groeien. Om die reden is er voor gekozen om wel bomen toe te passen maar iets minder groot in omvang die wel een goede kans hebben bij dergelijke afmetingen van de groeiplaatsen. Het toepassen van rechte hoeken van parkeerplaatsen is onwenselijk omdat dat moeilijker te vegen is door de wagen van stadsreiniging en bovenal vaak zorgt voor het overrijden van de boomspiegel door auto's bij



aangeven dat ik als fietser juist blij ben met de gebakken klinkers. Ik vind het veel mooier en heb de ervaring als fietser dat het in dit soort straten veiliger is. Omdat het een rustige en rechte straat is, zullen auto's op een (rode) asfaltweg veel meer geneigd zijn hard te rijden dan op een klinkerweg.

het in- en uitparkeren.

4. De gemeenteraad heeft besloten de Willem Klooslaan te zien als hoofdfietsroute, in te richten als fietsstraat met rood asfalt.

- 12** Graag wil ik opnieuw reageren op het voorlopig ontwerp Mr. Jan Gerritszlaan-Willem Klooslaan. Mijn opmerkingen zijn ook grotendeels hetzelfde. Wat mij betreft komt er een derde ontwerp. Driemaal is scheepsrecht.
1. Als woon-werkforens maak ik vaak gebruik van de doorgaande fietsroute via de Willem Klooslaan richting Generaal Spoorlaan of het Schoterkerkpad. Ik ben dan ook zeer blij met de nieuwe fietsroutes die nu in het Schoterbos worden gemaakt. En in het verlengde hiervan verheugde ik me ook al op een opknopbeurt van het asfalt in de Willem Klooslaan. Maar tot mijn schrik zag ik bij het aanvankelijke ontwerp dat deze gewoon ingericht zou worden als woonstraat met klinkers. En dat is nota bene zo gebeven in het aangepaste ontwerp. Nogmaals: dit betekent voor fietsers een achteruitgang. Waarom wordt deze niet ingericht als fietsstraat? De straat leent zich uitstekend als fietsstraat, omdat het autoverkeer hier van ondergeschikt belang is. Aan beide zijden wordt de doorgaande fietsroute vervolgd met een tweerichtingenfietspad. Dus wat is er nog logischer dan het maken van een fietsstraat op de tussenliggende schakel?
2. Een gelijkwaardig kruispunt op de kruising van de fietsroute Willem Klooslaan - fietspad Schoterbos met de Mr. Jan Gerritszlaan lijkt me zeer gevaarlijk. Het zicht op fietsers is namelijk niet al te best voor autoverkeer uit

Kommer
Sneeuw

1. De gemeenteraad heeft besloten de Willem Klooslaan te zien als hoofdfietsroute, en deze in te richten als fietsstraat met rood asfalt.

2. In het Definitief Ontwerp is dit gelijkwaardig kruispunt vervallen. Zowel de kruising met de Willem Klooslaan als met de Plesmanlaan is uitgevoerd als voorrangskruispunt in het ontwerp.



noordelijke richting. De auto's komen daar bovendien vanaf een brede 50 km/uur weg aanrijden en zullen, net als in de huidige situatie, niet geneigd zijn om voorrang aan verkeer van rechts te geven. Waarom wordt hier afgeweken van het principe dat op alle busroutes geldt, ook bij 30 km/uur busroutes, namelijk dat deze in de voorrang liggen (vormgegeven met doorlopende trottoirs)? Dat zou ook hier veel veiliger zijn. De fietsoversteek zou nog veiliger gemaakt kunnen worden, door hier bovendien een middengeleider in te passen. Daar is voldoende ruimte voor.

3. De keuze voor 30 km/uur op het deel van de Mr. Jan Gerritszlaan tussen Plesmanlaan en Willem Klooslaan is prima, maar de inrichting is nu wel heel eigenaardig. En ook heel anders dan gebruikelijk op 30 km straten met bus en fiets. Daarnaast is het niet erg fraai dat deze mooie laan nu wordt opgeknipt in drie verschillende wegprofielen. Dit komt ook erg onlogisch over voor het fiets- en autoverkeer. Het lijkt me veel logischer om te kiezen voor één profiel, bij voorkeur een profiel dat aansluit bij de functie van de Mr. Jan Gerritszlaan. Deze laan is een nuttige schakel tussen de Planetenbuurt en de aansluiting op de N208 bij de Jan Gijzenkade. Het autoverkeer zal deze route blijven gebruiken, omdat het alternatief via het overbelaste kruispunt bij de Rijksstraatweg weinig aantrekkelijk is. Ook de gemeente is gebaat bij het ontlasten van dit drukke kruispunt, zeker gezien de beoogde ontwikkelingen langs de Planetenlaan en het toekomstige Stadionplein. Daarnaast is de Mr. Jan Gerritszlaan voor fietsers een schakel van/naar het nieuwe fietspad Schoterbos. En het is deels een busroute. Een zelfde profiel als onlangs is voorgesteld voor de Generaal Spoorlaan lijkt me een goede kandidaat. Schept

Voor de herkenbaarheid en verkeersveiligheid van een 30km zone is het belangrijk om de principes daarvan consequent door te voeren en geen kenmerken van een 50km weg hieraan toe te voegen zoals een tussenheuvel. Hiervoor zou overigens veel ruimte van het Schoterbos afgenomen moeten worden vanwege de breedte van een dergelijk middeneilan en de ligging in een bocht wat leidt tot extra benodigde passeerbreedte voor de bus.

De overzichtelijkheid van het genoemde kruispunt wordt in het nieuwe ontwerp sterk verbeterd door de parkeerplaatsen verder van de kruising te leggen.

3. Het verschil in snelheid (50 en 30) pleit al voor 2 wegprofielen op de Mr. Jan Gerritszlaan. Het gedeelte tussen Willem Klooslaan en Plesmanlaan is volgens de SOR (structuurvisie Openbare Ruimte) hoofdontsluitingsweg (50km/u) en er rijdt een bus. De Plesmanlaan is echter in de huidige situatie al 30km/u en er is besloten om ook het deel tussen de Willem Klooslaan en Plesmanlaan 30km te maken. Omdat hier toch een bus rijdt en meer autoverkeer is een 3e profiel in het leven geroepen.



bovendien eenheid in profielkeuze voor de wat drukkeren
30 km straten aan weerszijden van het Schoterbos.

- | | | | |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| 13 | <p>Project schoterbos, in het voorlopig ontwerp vervolgfase schoterbos word al het verkeer (gemotoriseerd) voertuigen brommers fietsers over de Willem Klooslaan gestuurd. Er is nu al genoeg overlast van verkeer oa laden en lossen van vrachtwagens schoterhof 's-morgens 's-middags.Brengen halen parkeren Daaf Gelukschool parkeren Schoterhof. Dus waarom al het verkeer daar doorheen laten rijden. Vrachtwagens staan midden op de weg zeer gevaarlijk voor fietsers en scooters. Waarom niet gewoon over de Plesmanlaan. Ten eerste is die breder ten tweede daar zijn al gemarkeerde fietspaden. Denk aan de veiligheid voor fietsers en scooters Willem Klooslaan is erg smal met aan beide zijden geparkeerde auto's. Mvg Rj.v. Broekhuizen Verstuurd vanaf mijn iPad</p> | <p>Vanuit het Schoterbos kunnen alleen fietsers komen (verboden voor brommers). Deze rijden naar verwachting inderdaad de Willem Klooslaan in. Onze verwachting is overigens dat deze fietsers voor minimale overlast zorgen. Voor overig verkeer zijn er geen wijzigingen, deze volgen de bestaande routes.</p> <p>Wat betreft illegale brommers vanuit het Schoterbos wil ik u vragen om deze overlast te blijven melden via www.haarlem.nl en dan te klikken op "melding doen", of via het algemene telefoonnummer. Op die manier kunnen de handhavers proberen deze overlast aan te pakken.</p> <p>De gemeenteraad heeft besloten de Willem Klooslaan te zien als hoofdfietsroute, en deze in te richten als fietsstraat met rood asfalt. In het nieuwe ontwerp komen er duidelijke parkeerstroken, apart van de rijbaan. Hierdoor is parkeren op de rijbaan verleden tijd.</p> <p>Juist voor fietsers is de route over de Willem Klooslaan veiliger dan de route over de Plesmanlaan, tevens is het korter en logischer.</p> | Ronald van Broekhuizen |
| 14 | <p>Bezwaar tegen de route over de Willem Klooslaan. Dit is een woonstraat en waarschijnlijk geeft dit overlast. Beter verkeer over de doorgaande route (Plesmanlaan)</p> | <p>De gemeenteraad heeft besloten de Willem Klooslaan te zien als hoofdfietsroute, en deze in te richten als fietsstraat met rood asfalt. Vanuit het Schoterbos kunnen alleen fietsers komen (verboden voor brommers). Onze verwachting is dat deze fietsers voor minimale overlast zorgen. Voor overig verkeer zijn er geen wijzigingen, deze volgen de bestaande routes.</p> | Dhr./mw. Bernhard |
| 15 | <p>Met verbazing kennis genomen van het plan in het voorlopig ontwerp dat het de bedoeling is al het verkeer uit het park de Willem Klooslaan in te sturen. Zo ook het verkeer van het Schoterkerkpad en de Generaal Spoorlaan. Ik als bewoner van de Willem Klooslaan teken met klem protest aan tegen dit voorgenomen plan.</p> | <p>De gemeenteraad heeft besloten de Willem Klooslaan te zien als hoofdfietsroute, en deze in te richten als fietsstraat met rood asfalt. Vanuit het Schoterbos kunnen alleen fietsers komen (verboden voor brommers). Onze verwachting is dat deze fietsers voor minimale overlast zorgen. Voor overig verkeer zijn er geen wijzigingen, deze volgen de bestaande routes.</p> <p>Wat betreft illegale brommers vanuit het Schoterbos en vandalisme wil ik u vragen om deze overlast te blijven melden via www.haarlem.nl en dan te klikken op "melding doen", of via het algemene telefoonnummer. Op die</p> | Hans Winter |



We hebben al het volgende meegemaakt in onze straat: spiegels van auto's vernield, glas van stukgegooide flessen op de grond, meer lawaai van al of niet gemotoriseerde voertuigen en uiteraard ook minder frisse lucht. Waarom niet hiervoor de Plesmanlaan gebruiken, toch al een doorgaande weg met 2 fietspaden en de buslijn 2 die erdoor komt? Hopend op een dosis gezond verstand en visie wacht ik een verder verloop af.

manier kunnen de handhavers proberen deze overlast aan te pakken. Juist voor fietsers is de route over de Willem Klooslaan veiliger dan de route over de Plesmanlaan, tevens is het korter en logischer.

16 Foto van geschreven tekst, zie jpg bestand
Samenvatting:
- risico fietspad gebruik als scooterroute / gevaar snelle brommers en ebikes
- geluidsoverlast doorgaande route W.Klooslaan (aardedaling ivm doorgaande scooterroute)
- wateroverlast door kunstheuvel, schade aan gezonde bomen? Zonde als struikgewas verdwijnt tgv wateroverlast

Vanuit het Schoterbos kunnen alleen fietsers komen (verboden voor brommers). Deze rijden naar verwachting inderdaad de Willem Klooslaan in. Onze verwachting is overigens dat deze fietsers voor minimale overlast zorgen. Voor overig verkeer zijn er geen wijzigingen, deze volgen de bestaande routes.
Wat betreft illegale brommers vanuit het Schoterbos wil ik u vragen om deze overlast te blijven melden via www.haarlem.nl en dan te klikken op "melding doen", of via het algemene telefoonnummer. Op die manier kunnen de handhavers proberen deze overlast aan te pakken. De gemeenteraad heeft besloten de Willem Klooslaan te zien als hoofdfietsroute, en deze in te richten als fietsstraat met rood asfalt. In het nieuwe ontwerp komen er duidelijke parkeerstroken, apart van de rijbaan. Hierdoor is parkeren op de rijbaan verleden tijd. Juist voor fietsers is de route over de Willem Klooslaan veiliger dan de route over de Plesmanlaan, tevens is het korter en logischer.
* Bij het ontwerp is tevens gekeken naar het waterhuishoudkundig plan. Hierbij is zowel rekening gehouden met de vuilwaterafvoer als de hemelwaterafvoer. De kans dat er wateroverlast ontstaat is daarmee niet aanwezig omdat er voor voldoende afwateringsmogelijkheden wordt gezorgd.

Martje de Voogd & Annie Mast

17 Voorop wil ik stellen dat het voorlopig ontwerp er goed uitziet. Vooral ook de gedachte wandel- en fietspaden

Jaap Bakker



bieden goede aansluitingsmogelijkheden op de omliggende buurten.

Echter met name dat laatste aspect is in dit voorlopig ontwerp vergeten mee te nemen of uit te werken en wordt op geen enkele wijze nog ingevuld:

1. de aansluiting van het fietspad op het Schoterkerkpad r. Santpoort is slechts met een pijl aangeduid. Gelukkig wordt de fietser niet naar de J. Gijzenkade geleid (die mag de Westelijke Randweg immers toch niet op). Maar de nadere inrichting van de aansluiting van het fietspad op het Schoterkerkpad ontbreekt helemaal. Zonder enige nadere invulling lokt dat verkeersveiligheidsproblemen uit. Zoiets hoort een onlosmakelijk onderdeel te zijn van dit plan.
 2. Het noord-zuid fietspad sluit aan de noordzijde aan op een aan te leggen nieuwe brug tegenover de Gen. Spoorlaan, een veel betere plaats in vergelijking met de huidige situatie. Echter de nadere inrichting van de aansluiting op de Jan Gijzenkade en de oversteek naar de Gen. Spoorlaan ontbreekt helemaal. Dat lokt ernstige verkeersveiligheidsproblemen uit. Zoiets hoort een onlosmakelijk onderdeel te zijn van dit plan.
 3. Het noord-zuid fietspad komt aan de zuidzijde uit op de Mr. Jan Gerritszlaan tegenover de Willem Klooslaan, een plek die uitstekend geschikt is voor verdere uitwerking naar de ruimere omgeving. Echter de nadere inrichting van deze aansluiting op de Mr. Jan Gerritszlaan inclusief de veilige oversteek ontbreekt helemaal. Dat lokt ernstige verkeersveiligheidsproblemen uit. Zoiets hoort een onlosmakelijk onderdeel te zijn van dit plan.
1. Uitwerking van de aansluiting op het Schoterkerkpad valt niet binnen de grenzen van dit project. Deze wordt nader uitgewerkt bij het project Jan Gijzenkade / Generaal Spoorlaan.
 2. Aansluiting op de Generaal Spoorlaan valt niet binnen de grenzen van dit project. Deze wordt nader uitgewerkt bij het project Jan Gijzenkade / Generaal Spoorlaan.
 3. In het definitief ontwerp is dit kruispunt niet langer gelijkwaardig, maar uitgevoerd als voorrangskruispunt. Op het kruispunt worden overigens de zichtlijnen in de nieuwe situatie sterk verbeterd door parkeerplaatsen verder van de kruising af te leggen.



Ik pleit er dan ook sterk voor deze voorstellen integraal in het plan op te nemen om te voorkomen dat anders nieuwe verkeersonveilige situaties gaan ontstaan. Reeds tijdens mijn bezoek aan de tent waar voorlichting werd gegeven, heb ik dit naar voren gebracht. Echter in de opsomming van de reacties uit deze informatieronde vind ik dit nergens terug en dat betreur ik ten zeerste.