

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
1	<p>De aanpak van de Generaal Spoorlaan spreekt mij erg aan.</p> <p>Twee opmerkingen: voor het Winkelgebied is parkeerruimte essentieel en is er, zelfs bij een normale parkeersituatie in de PG, structureel en zeer frequent een tekort aan parkeerplaatsen. Zelfs slechts twee minder is niet goed, overigens het doel waarvoor WEL. Doe een extra inspanning om het verlies op te vangen. Twee lijkt niet veel maar op iedere plek kan in principe wel twintig maal geparkeerd worden per dag!</p> <p>Wat ik zelf een ontzettend lastige situatie vind is: komend vanuit de Jan Prinslaan is bij linksaf slaan het uitzicht op van rechts komend verkeer bijna altijd zeer lastig. Mogelijk een punt van aandacht. Succes met de uitvoering.</p>	<p>Bedankt voor het compliment</p> <p>Wij gaan ervan uit dat wanneer de garage weer geheel te gebruiken is de parkeerdruk afneemt. De aanpassing is gedaan voor de zichtlijnen, zodat de oversteek veilig is.</p> <p>Bedankt voor het aandachtspunt. Wij hebben het zicht verbeterd in de bochten van de Jan Prinslaan naar de Generaal Spoorlaan door het trottoir te verbreden en een langere inrit te ontwerpen. Hierdoor kan er dichterbij de Generaal Spoorlaan opgesteld worden.</p>	E. Buter
2	<p>Beste Gemeente Haarlem, heer Mulder,</p> <p>Afgaande op het prachtige voorlopig ontwerp, vallen mij toch direct een aantal zaken op:</p> <p>- Waarom wordt, zeker nu het kruispunt van de aansluiting met de Rijnstraat wél wordt meegenomen,</p>	<p>Bedankt voor het compliment</p> <p>- Het stuk van vanaf het Marsmanplein tot de Rijksstraatweg is een aantal jaar geleden volledig opgeknapt. In principe zouden we deze niet openbreken. Echter is de verkeerveiligheid in het geding. Daarom zijn er ter hoogte van de Rijnstraat wel aanpassingen meegenomen.</p>	Kai Kuhlmann



het laatste stuk van de Generaal Spoorlaan, dus t/m de aansluiting op de Rijksstraatweg, niet óók meegenomen in het ontwerp? Hiermee is de "alternatieve fietsroute Rijksstraatweg" nét niet helemaal af/gemarkeerd en krijgen we op dit kleine stukje een afwijkende weg-indeling ("dwarsprofiel").

- Waarom wordt in het ontwerp gebruik gemaakt van klinkers ipv asfalt voor het rijbaan gedeelte? Veel mensen gebruiken de Gen. Spoorlaan om vanaf de Westelijke Randweg naar de Rijksstraatweg te komen. Die gaan echt niet omrijden via de Jan Gijzenkade door het gebruik van klinkers ipv asfalt. Daarnaast zorgen de vele drempels ervoor dat het verkeer wordt afgeremd naar de beoogde 30km/h. Tevens zijn de fietsstroken in het ontwerp inmiddels ook veranderd naar asfalt, dus dan krijgen we klinkers (parkeervakken), asfalt, klinkers, asfalt, klinkers...? Ook in de recent vernieuwde Eksterlaan (óók 30km/h) én P.C. Boutensstraat zijn de rijbanen gewoon geasfalteerd, hetgeen een veel rustigere, modernere en betere uitstraling geeft. De Gen. Spoorlaan verdient hetzelfde!

- Het verwijderen van de parkeerplekken voor huisnummers 149-153, zo gezegd ivm de aanleg van het plateau voor aansluiting met de Rijnstraat. Gezien de hoge parkeerdruk rondom winkelcentrum Marsmanplein is iedere parkeerplek hard nodig! Het plateau raakt de parkeerplekken amper, dus de enige denkbare reden voor verwijderen van de plekken zou

- De Generaal Spoorlaan is een woonstraat die wij volgens het beleid inrichten met klinkers. Bij 30 km is er geen geluidverschil tussen klinkers of asfalt. In de Eksterlaan is gekozen voor asfalt. Dit heeft te maken met het gewicht van de (elektrische) bussen die daar rijden. Klinkers worden er door bussen uitgereden.
- De fietsstroken zijn van asfalt omdat de Generaal Spoorlaan een doorgaande fietsroute is.
- Wij gaan ervan uit dat wanneer de garage weer geheel te gebruiken is de parkeerdruk afneemt. De aanpassing is gedaan voor de zichtlijnen, zodat de oversteek veilig is.
- Zie bovenstaande punt betreffende het Marsmanplein.
- Zie bovenstaande punt betreffende verharding.
- Zie bovenstaande met betrekking tot zichtlijnen.



dan nog kunnen zijn: een verbeterd zichtveld. Nu is de stoep op dit gedeelte al zeer breed en bovendien zorgt het plateau, icm het verlagen van de snelheid van 50 naar 30km/h toch reeds voldoende voor de verbetering van de veiligheid bij de oversteekplaats?

Graag zou ik de volgende suggesties willen aandragen voor de verbetering van bovenstaande pijnpunten:

- Doortrekken van het ontwerp (voornamelijk de fietsstroken) tot aan het (binnenkort) vernieuwde kruispunt aan de Rijksstraatweg. Dit vergroot de uniformiteit (geen lappendeken van verschillende inrichtingen/soorten wegdek), vergroot de veiligheid voor fietsers op dit laatste gedeelte van de Gen. Spoorlaan, en markeert duidelijker de gehéle "alternatieve fietsroute".
- Gebruik asfalt op rijbaan gedeelte tussen de (ook geasfalteerde) fietsersstroken, inclusief de . De Gen. Spoorlaan is en blijft een doorgaande weg voor veel mensen; daar gaan klinkers niks aan veranderen. Tevens vermindert asfalt de geluidsoverlast, is het onderhoudsvriendelijker, ontstaan minder snel hobbels/kuilen en sluit de Gen. Spoorlaan daarmee beter aan op het ontwerp zoals gebruikt in de Eksterlaan en de P.C. Boutensstraat. De vele drempels zorgen daarnaast al voldoende voor het afremmen van het verkeer naar de 30km/h (zoals ook in de Eksterlaan het



geval is).

- Behoud van parkeerplekken voor huisnummers 149-153. Verwijderen van de plekken draagt niet extra bij aan de veiligheid van het kruispunt (mijn eerste verbeterpunt wél) en met de huidige parkeerdruk ivm winkelcentrum Marsmanplein is iedere parkeerplek hier hard nodig!

Tot zover mijn betoog; ik had graag een aangepast ontwerp toegevoegd waarin mijn verbeterpunten waren verwerkt, maar die mogelijkheid heb ik hier online helaas niet. Toch hoop ik dat de gemeente openstaat voor mijn suggesties en zie ik uw reactie graag tegemoet.

Overigens wil ik graag positief afsluiten, want afgezien van bovenstaande punten ben ik zéér content met het voorlopige ontwerp en denk ik dat de opfrisbeurt absoluut positief zal bijdragen aan het aanzien en de leefbaarheid in onze mooie wijk.

- | | | | |
|----------|---|--|------------------|
| 3 | <p>Aansluitend op mijn zienswijze bij het Schoterbos pleit ik ook hier nadrukkelijk voor het volledig maken van de aansluiting Gen. Spoorlaan/J. Gijzenkade/(nieuwe) brug Schoterbos door de oversteek vooral voor fietsers en voetgangers als integraal onderdeel op te nemen in het ontwerp.</p> <p>Dit is een gemis in het ontwerp van het Schoterbos en is ook hier alweer een groot gemis in het ontwerp Gen. Spoorlaan. Graag deze kruising als integraal onderdeel</p> | <p>Het toekomstige ontwerp voor de Jan Gijzenkade West en het inmiddels vastgestelde definitief ontwerp voor het Schoterbos zijn afgestemd met dit ontwerp voor de Generaal Spoorlaan. De kruising zelf is een onderdeel van het ontwerp voor de Jan Gijzenkade West die het komende jaar wordt gemaakt.</p> | <p>J. Bakker</p> |
|----------|---|--|------------------|



meenemen in het ontwerp zodat er een logisch en samenhangend geheel ontstaat. Nu ontbreekt het volledig aan een veilige (fiets/voetgangers)oversteek van de J. Gijzenkade.

- | | | |
|---|--|--|
| <p>4 Wat betreft het oversteekpunt bij de Rijnstraat het volgende:
Hoe wordt de opheffing van de 2 parkeerplaatsen gemarkeerd zodat er toch geen auto's gaan parkeren??? zo ook bij de verbreding van de inrit parkeergarage???</p> <p>Waarom het trottoir uitbreiden van de inrit van de parkeergarage zodat de bocht krappert wordt? De obstakels in de vorm van de 2 grote papier en plastic bakken is nu al door de grootte en hoogte een probleem en wordt dan alleen maar nog onoverzichtelijker. Ook voor de fietsers want het zicht wordt nog meer beperkt mede doordat er bijna elk uur wel een vrachtauto staat te lossen tot s'avonds aan toe. Daar wordt geen oplossing voor gegeven want officieel mag je niet fietsen over het trottoir voor de winkels langs.</p> <p>En komen er nu 2 oversteekplekken in het verlengde van beide trottoirs van de Rijnstraat?????Zou wel beter zijn. En wordt er dan meteen weer gehandhaafd op het parkeren op de trottoirs aan beide kanten zowel bij de Rijnstraat als aan de kant van de winkels?????want anders wordt het alleen maar gevaarlijker daar ter plekke. Het beste is het parkeerverbod in te voeren zoals</p> | <ul style="list-style-type: none">- Het stuk weg tussen de Rijksstraatweg en parkeergarage wordt na aanpassing van de kruising met de Rijksstraatweg (voor het project HOV-Noord) een 30 km/uur zone.- De groeiplaatsen van de bomen vergroten wij, zodat de opdruk van de wortels niet groter wordt.- De uitrukroute blijft hetzelfde, namelijk via de Jan Gijzenkade en Rijksstraatweg.- Buslijn 2 kan (indien nodig) gebruik maken van de Generaal Spoorlaan.- De maximum snelheid in de Generaal Spoorlaan is straks 30 km/uur. Ook fietsers en snorfietzers moeten zich aan deze snelheid houden. Wij adviseren u om af te wachten tot de parkeergarage weer geheel open is en de werkzaamheden aan de Rijksstraatweg en Generaal Spoorlaan afgerond zijn en vervolgens de situatie rondom het Marsmanplein samen met de gebiedsregisseur Openbare Ruimte van de gemeente te evalueren. | <p>Wijkraad Delftwijk
Waterbuurt</p> |
|---|--|--|



in 2018 goedgekeurd is door de bezwaarcommissie aan de noordkant van de Gen.Spoorlaan tussen de Rijksstraatweg en de parkeergarage nadat de garage weer geheel geopend zou worden maar daar dit nog welk even op zich laat wachten zou het redelijkerwijs nu wel meteen ingevoerd moeten worden voordat er ongelukken gaan gebeuren.

Wordt het gedeelte tussen de Rijksstraatweg en de parkeergarage ook 30 KM????

Over de rest van de aanpassingen:

Het fietspad wordt uitgevoerd in asfalt maar de rest in klinkers wat te doen met de wortelopdruk die nu al groot is in deze laan???reparatie is duurder bij asfalt dan bij klinkers. De bomen in groenstrook en niet langs de rijweg lijkt beter.

Wat wordt de uitrukroute voor nood-en hulpdiensten na uitvoering van dit plan???en welke alternatieve route geldt voor lijn 2 (regelmatig door de straat) en is er nagedacht over de mogelijke conflicten van (snelle) fietsers-snorfietsen en vooral veel fietsende schoolgaande kinderen met langzaam verkeer en dan met name voor de slechtzienden en voetgangers met kinderwagens bij het oversteken van een (asfalt) fietsstrook en /of fietspad??

- | | | | |
|---|--|--|--------------|
| 5 | Het is een goed idee om van deze weg een 30 km straat te maken. De wijze waarop dit nu wordt voorgesteld is echter niet geweldig en zou veel beter kunnen:
-Om te hoge snelheden te voorkomen worden er drempels voorgesteld; beter is om de weg smaller te | - De Generaal Spoorlaan is ingericht volgens het beleid als een woonstraat in fietsroute.
- De Generaal Spoorlaan is onderdeel van de fietsroute in Haarlem. Daarom passen wij fietsstroken toe in de straat. | Pim Vervuren |
|---|--|--|--------------|



maken [in het voorstel wordt de weg 5,80 breed; in Vijverpark worden wegen aangelegd van 4,60m. Dit zorgt ervoor dat auto's niet sneller durven rijden. Daarnaast verminder je de hoeveelheid verharding wat beter is voor de klimaatbestendigheid.

-fietsstroken passen niet bij een 30km gebied [en is ook niet nodig bij 4.60m]

-door het gebruik van gebakken klinkers met verschillende kleuren ontstaat er een visuele kakafonie van materialen.

Beter is aan te sluiten bij de gebakken klinkers uit de zijstraten. Zo ontstaat er een rustige eenheid in de wijk.

-In de tekst staan dat er fietsstroken komen met rode gebakken klinkers, in de tekening staat dat er rood asfalt komt.

- de trottoirs zijn in het voorstel nog behoorlijk verhard.

Dit kan veel minder waardoor er meer ruimte is voor groen. De boomkranen zijn bijvoorbeeld behoorlijk klein. Dus meer groen en minder verharding

-de bloemperken zijn een incident in de straat. Waarom niet overal beplanting in de straat. Biodiversiteit!.

- Door verschillende materialen te gebruiken geven wij duidelijk de functie van het weggedeelte aan.

- Zie bovenstaande.

- De fietsstroken worden van rood asfalt.

- Wij vergroten de boomkranen zodat groen meer ruimte krijgt.

- Ter hoogte van huisnummer 8 tot en met 38 leggen wij verschillende bloemperken aan. Wij menen dat de biodiversiteit in de straat/buurt hierdoor toeneemt.

6 Onze winkel is op nummer 8 gevestigd. Op last van de brandweer moet de doorgang tot aan de poort (achterzijde) vrij blijven.

In verband met achterzijde bovenwoningen.

Hier is gelukkig aan gedacht.

Maar nu is aan de andere kant hier géén rekening mee gehouden en kunnen wij ook niet zien hoe wij bij onze werkplaats, aan de zijkant van het hoekpand nr. 36-38 en de opvang kunnen komen.

- De fietssluis is achter uw pand geplaatst, zodat u hier met de auto nog toegang toe heeft. Elvira ter Horst

- Daarnaast is er contact met de brandweer geweest en de locatie van de fietssluis is geen probleem voor brandweer of ambulance.



Tevens is dit de achterom van de huizen van Moerkerkenstraat (zie blauwe pijl).
Op de tekening ontwerp is namelijk een fietsluis ervoor geplaatst, in plaats van erachter?
Maar dan is er geen doorgang naar ons pand?... en ook niet voor de brandweer.
Zie afbeeldingen.
Kunt u mij hierover informeren?

- | | | | |
|----------|--|---|------------------------|
| 7 | <p>'Geachte heer Theo Mulder,
Omdat ik in de Gen. Spoorlaan woon, wil ik mijn wens onder uw aandacht brengen;
Speciaal de stoepranden, sommige zijn verlaagd, maar meestal te hoog.
Ik loop n.l. met een rollator en ben niet de enige!!!
Is het een idee om één van de werkers een dagje met een rollator door de buurt loopt, om te ervaren wat dat is.
Verder wens ik u sterkte met de plannen en zie uit naar een mooie nieuwe G. Spoorlaan,
Met vriendelijke groet.</p> | <p>Wij brengen op elke kruising verkeersplateaus aan die op dezelfde hoogte liggen als het trottoir. Wij passen het ontwerp aan en faciliteren op de plateaus oversteekplekken. U kunt zodoende op elke kruising oversteken.</p> | <p>Mw. N. Luttik</p> |
| 8 | <p>'Met belangstelling hebben we kennis genomen van het VO herinrichting Generaal Spoorlaan. We waren positief verrast door de wijzigingen t.o.v. het eerdere schetsontwerp. Onderstaand onze opmerkingen en aanbevelingen.
Asfalt op fietsstroken
We juichen het toe dat er in het VO toch voor asfalt op de fietsstroken is gekozen, in plaats van de klinkers waar eerder sprake van was. Rood asfalt biedt fietsers een herkenbare en comfortabele</p> | <p>- De Generaal Spoorlaan is een woonstraat met fietsroute en wordt als woonstraat ingericht zonder voorrangregels.
- Wij passen het ontwerp aan en tussen de fietsstroken en parkeerhavens plaatsen we een schrikstrook tussen de parkeerstrook en fietsstrook toe van 40 cm.
- De fietsstroken krijgen fietssymbolen, dit wordt toegevoegd in het definitief ontwerp.
- Bedankt voor de tip over de belijning. Wij nemen deze ter harte tijdens de uitwerking.</p> | <p>de Fietsersbond</p> |



fietsroute. Ons insziens biedt het HIOR Noord hier ook gewoon ruimte voor:

Voorrang op hoofdfietsroute

Volgens dit VO wordt de Generaal Spoorlaan niet in de voorrang gelegd. Het is echter gebruikelijk en wenselijk om hoofdfietsroutes wel in de voorrang te leggen (CROW 351), bijvoorbeeld door zijstraten te voorzien van uitritconstructies. Bovendien liggen álle wegen met fietsstroken in Haarlem-Noord in de voorrang. Daarbij kan de Eksterlaan niet onvermeld blijven, deze 30 km/h weg in het verlengde van de Generaal Spoorlaan is ook voorzien van fietsstroken en ligt wel in de voorrang. Een derde argument om de Generaal Spoorlaan toch in de voorrang te leggen is het feit dat er sprake is van allureverschil. De Generaal Spoorlaan heeft een andere functie en aanblik (breder, fietsstroken) dan de zijstraten, dat is bij gelijkwaardige kruisingen ongewenst.

Wanneer de Generaal Spoorlaan in de voorrang wordt gelegd kunnen de fietsstroken worden doorgetrokken. Dat is comfortabeler voor fietsers. Bovendien kan de rijloper dan eventueel, indien gewenst, van “normale” gebakken klinkers worden voorzien ipv strengpersklinkers.

Breedte van het profiel

Er is gekozen voor een rijloper van 2,20 m en fietsstroken van 1,80 m. Dat vinden wij voor deze straat een uitstekende maatvoering. Wel missen we een schrikstrook tussen de fietsstroken en de



parkeerhavens, waardoor de effectieve breedte van de fietsstroken tekort schiet. Onze suggestie is om het wegprofiel wat minder te versmallen, en de vrijgekomen ruimte te benutten voor een schrikstrook aan beide kanten. CROW 351 adviseert schrikstroken van 0,5 m. Eventueel kunnen de parkeerhavens nog versmald worden tot 1,80 m. Merk op dat schrikstroken net als de parkeerhavens niet tot de weg worden gerekend, na het toevoegen van schrikstroken voldoet de weg dus nog steeds aan de maatvoering van een erftoegansweg.

Overig

- In het VO zijn de fietsstroken nog niet voorzien van fietssymbolen.
- Het is wenselijk om de belijning van de fietsstroken uit te voeren in het straatwerk van de rijloper. Dat scheelt in onderhoud (thermoplast slijt) en bovendien gaat de belijning zo niet ten koste van de breedte van de fietsstroken.

Tot slot

Wanneer onze aanbevelingen worden overgenomen zal de Generaal Spoorlaan het ideale Haarlemse referentieprofiel worden voor een hoofdfietsroute door een brede woonstraat. Samen met de fietsstraat (smal profiel) beschikt Haarlem dan over twee profielen waarmee men uitstekend uit de voeten kan bij de aanleg van ontvlochten (hoofd)fietsroutes. Het realiseren van ontvlochten fietsroutes is een streven van de SOR.



Met vriendelijke groet,
namens de Fietsersbond,

10 Hierbij mijn opmerkingen.

Het ontwerp van Jan Gijzenkade tot de parkeergarage lijkt mij prima.

Bij het ontwerp kruising Generaal Spoorlaan en Rijnstraat en inrit parkeergarage heb ik een paar vragen.

1. In 2018 is er een ontwerp gemaakt en goed gekeurd over de herinrichting parkeren en parkeerverbod aan de noordkant van de Generaal Spoorlaan tussen de Rijksweg en de parkeergarage. Dit zal in werking gaan nadat de parkeergarage weer geheel geopend wordt. [Voortgang hiervan is onduidelijk]

- Hoe verhoudt bovengenoemd ontwerp zich tot het nieuwe ontwerp?

- Voor een veilige oversteek is een parkeerverbod essentieel. Kan deze gelijk ingevoerd worden?

2. Hoe wordt de opheffing v.d. 2 parkeerplaatsen aan de zuidkant en verbreding stoep gemarkeerd, zodat er toch geen auto's parkeren?

3. Deze vraag heb ik ook bij de verbreding druppel bij inrit parkeergarage.

4. Wordt het gedeelte tussen de parkeergarage en Rijksweg ook 30 km? Ik ga ervan uit, maar zie het

- Het gedeelte tussen de parkeergarage en de Rijksweg is geen onderdeel van dit project en is al opgeknapt. De oversteek is aangepast en er zijn twee parkeerplekken weggehaald om de veiligheid te vergroten. Het is ons niet geheel duidelijk welk ontwerp uit 2018 u bedoelt. Wij nemen contact met u op.

- Ter plaatse van de oude parkeerplaatsen leggen wij trottoir aan.

- De bochten bij de parkeergarage zijn versmald om de snelheid van in- en uitrijdende auto's te verlagen.

- Ter plaatse van de oude rijbaan leggen wij trottoir aan.

- Het stuk weg tussen de Rijksweg en

parkeergarage wordt na aanpassing van de kruising met de Rijksweg (voor het project HOV-Noord) een 30 km/uur zone. Wij adviseren u om af te wachten tot de parkeergarage weer geheel open is en de werkzaamheden aan de Rijksweg en Generaal

Spoorlaan afgerond zijn en vervolgens de situatie rondom het Marsmanplein samen met de

gebiedsregisseur Openbare Ruimte van de gemeente te evalueren.

M. Faase



niet in het ontwerp staan.

Ten slotte nog een opmerking. Ik vind het ontwerp goed om een veiligere oversteek te kunnen maken, maar gaat, mijns inziens, alleen werken als er, vooral in het begin, ook gehandhaafd wordt. Dit heb ik in de 7 jaar dat ik hier nu woon nauwelijks zien gebeuren. De bijgevoegde foto's heb ik op een ochtend gemaakt, maar situaties als deze komen dagelijks in vele varianten voor.

- 11** U heeft het voorlopig ontwerp van het project Generaal Spoorlaan aangepast naar aanleiding van onze brief van oktober 2019 voor een veilige oversteek over de Generaal Spoorlaan voor schoolgaande kinderen. Ons verzoek was om de oversteek voor zowel voetgangers als fietsers veilig te maken. Het Marsmanplein is voor fietsers toegestaan en dat is ook de meest veilige route om fietsend (en wandelend) naar school te gaan vanuit Delftwijk naar de Sint Bavoschool Eemstraat.
- We zijn blij met het vervallen van twee parkeerplekken in de bocht en de brede oversteek met de verhoogde rijbaan. Hiermee is, onder 1 voorwaarde, tegemoet gekomen aan een veilige oversteek voor voetgangers ter plekke.
- Waar nog onvoldoende aandacht aan gegeven is, is de veilige oversteek voor fietsers, met name schoolgaande kinderen, komende vanaf het Marsmanplein die de
- We leggen een drempel aan ter plaatse van de oversteek waarop het niet toegestaan is om te parkeren.
 - Het stuk van de Rijksstraatweg en de garage is net vernieuwd. Wij adviseren u om af te wachten tot de parkeergarage weer geheel open is en de werkzaamheden aan de Rijksstraatweg en Generaal Spoorlaan afgerond zijn en vervolgens de situatie rondom het Marsmanplein samen met de gebiedsregisseur Openbare Ruimte van de gemeente te evalueren.
 - Wij snappen het fietsdilemma. Fietsen door de toegang van het Marsmanplein is toegestaan. Fietsen naar deze toegang is nog niet toegestaan. Echter is de oplossing mogelijk niet zo eenvoudig als alleen een bord verplaatsen. Er dient overlegt te worden met onder andere winkeliers en veiligheidsadviseurs. Wij onderzoeken uw dilemma nader. Indien de optie weinig impact heeft kan dit meegenomen worden in het
- Familie Groot, Herman van den Berghstraat 19
 - Familie van Zuijlen, Herman van den Berghstraat 23
 - Familie Jansen, Herman van den Berghstraat 25
 - Familie van Klaveren, Herman van den Berghstraat 48
 - Familie Jansen–Groot, Slauerhoffstraat 69
 - Familie De Haan, Slauerhoffstraat 75
 - Familie Baay, Slauerhoffstraat 87



Rijnstraat inrijden.

Daarnaast is de oversteek op papier een mooie oplossing. Echter, in de huidige situatie wordt er aan de zijde van de winkels met twee wielen op de stoep geparkeerd, ook ter plaatse van de oversteek. Geparkeerde auto's aan deze zijde belemmeren het uitzicht op de weg, waardoor de oversteek niet veilig kan worden gebruikt.

Eigenlijk mist hier nog de aansluiting van dit project met het project HOV (herinrichten kruispunt Marsmanplein)

In overleg met de fietsersbond komen wij tot de volgende zienswijzen:

- We zien graag dat er een voorziening aangebracht wordt waarbij parkeren aan de zijde van de winkels op de stoep wordt voorkomen. Gezien de parkeerproblematiek rond het Marsmanplein (en de beperkte capaciteit van de parkeergarage dat nu al jaren voortduurt) is het misschien handig als er even verderop (waar de stoep breder is) parkeervakken worden gemaakt. Vaak zie je voertuigen van Sig/Dock of de leveranciers van de Turkse winkel daar toch al staan. Dan kan het maar beter met vakken duidelijk gemaakt worden.
- Blijkbaar heeft de gemeente Haarlem voor de overstekende fietsers voor ogen dat we ook gebruik maken van de doorrijstrook tussen de voetgangersoversteek, omdat het laden & lossen gebied

project. Als de oplossing grote impact heeft op het gebied zullen wij daar een ander vervolg aan moeten geven.

- Wij brengen aan de zijde van de Rijnstraatweg trottoir aan zoals in de huidige situatie.

- Familie Aksoy
Garnt
Stuivelingstraat 88
- Familie Winands,
Garnt
Stuivelingstraat 21
- Familie Inan,
PC Boutensstraat 132
- Familie Van der
Veen,
Charivariusplantsoen
1



met vuilcontainers zo blijft.

De voetgangersoversteek wordt gelukkig overzichtelijker. Er komt een U-bocht doorgang van de rijweg (doorrijstrook). Deze doorgang van de rijweg kunnen we dan ook veilig gebruiken voor fietsend oversteken.

Maar daarbij moeten we wel langer over het trottoir fietsen. Namelijk het stuk voor de kantoor-winkelruimen waar de brede stoep ligt (langs de railing van het laden en lossen gebied). Op de terugweg nemen we dan dezelfde fietsroute. We zien graag dat het bord 'voetgangersgebied, fietsers toegestaan' verplaatst wordt.

- Voor een veilige voetgangersoversteek lijkt ons een goede oplossing te zijn aangedragen, mits er in de middengeleider ook trottoir wordt aangebracht aan de andere zijde van de doorrijstrook. Uit de tekening blijkt niet of dit zo voorzien is.

in onderstaande afbeelding zijn onze zienswijzen weergegeven:

