



memonummer 01
datum 22 december 2021
aan A. de Boo Gemeente Haarlem
van Projectteam Professor Eijkmanlaan
project VO DO Prof Eijkmanlaan
projectnr. 0413188.203
betreft Inspraaknotitie Herinrichting Professor Eijkmanlaan

1 Inleiding

Voor het project professor Eijkmanlaan is tussen 13 oktober 2021 en 1 december 2021 een inspraakprocedure doorlopen. Gedurende die periode lag het voorlopig ontwerp ter inzage. Omwonenden en belanghebbenden konden een zienswijze op het voorlopig ontwerp indienen. In de onderhavige 'Nota beantwoording Zienswijzen Herinrichting Professor Eijkmanlaan' zijn alle zienswijzen en de beantwoording terug te lezen.

Opgehaalde informatie:

- In totaal heeft de gemeente 21 zienswijzen ontvangen. Deze zijn binnengekomen via e-mail, website en geschreven inzageformulieren, waarvan:
 - 16 zienswijzen via e-mail;
 - 4 geschreven zienswijzen;
 - 1 zienswijze ingediend via de website;
 - Een aantal bewoners heeft naar aanleiding van de inloopavond hun zienswijze aangevuld. Zienswijzen met dezelfde indiener worden gerekend als één zienswijze.
- 19 bewoners hebben de intekenlijst getekend op de inloopavond op 10 november in wijkcentrum Ringvaart;
- Er zijn 8 wijzigingen in het ontwerp aangebracht naar aanleiding van de zienswijzen.

De zienswijzen en de inhoudelijke reacties op deze zienswijzen zijn opgenomen in de inspraaknotitie (bijlage I). In bijlage II is een tabel opgenomen met verwijzing naar de persoon die de zienswijze heeft ingediend. De reacties op de zienswijzen zijn opgesteld door Antea Group in samenwerking met de projectteamleden van de gemeente Haarlem.

In hoofdstuk 2 staan de wijzigingen die in het definitief ontwerp zijn verwerkt naar aanleiding van de reacties op het voorlopig ontwerp (VO).

2 Wijzigingen in het ontwerp

De onderstaande wijzigingen zijn opgenomen in het nieuwe ontwerp van de Professor Eijkmanlaan naar aanleiding van de inspraakreacties:

1. De toegang naar de oprit ter hoogte van Prof. Eijkmanlaan 56 en 58 stond per abuis niet ingetekend op de eerste versie van het gepubliceerde ontwerp, deze is opgenomen in het ontwerp;
2. De drie bomen ter hoogte van het huizenblok met huisnummer 3 aan de Professor Eijkmanlaan 3 die in de stoep stonden ingetekend worden gekapt en verdwijnen.

3. Er worden ter compensatie twee extra bomen in de groenstrook geplaatst voor het huizenblok met huisnr. 3. Wellicht ten overvloede: drie extra bomen in deze groenstrook past niet vanwege een hogedruk gasleiding. De hoeveelheid bomen neemt nog steeds toe in het ontwerp ten opzichte van de huidige situatie.
4. Er wordt een extra looppad naar de parkeerplaatsen voor het huizenblok ter hoogte van huisnummer 3 toegevoegd. Bewoners kunnen nu vanaf links en rechts de parkeerplaatsen bereiken.
5. Er worden lagere/kleine bomen geplaatst ter hoogte van de hoek Robert Kochlaan, ter hoogte van Prof. Eijkmanlaan nr. 116.
6. De oversteek vanaf het Ben Liesepad wordt verplaatst om de oversteek makkelijker te maken. De oversteek stond ingetekend ten zuiden van de Prof. Van der Scheerstraat en komt nu ten noorden van de Prof. Van der Scheerstraat.
7. Daar waar er ruimte was hebben de bochtstralen van het fietspad bij de uitbuigingen verruimd naar $R=10$ m (binnenbocht).
8. Bij de inritten van de Van Voorthuissenschool is het doorlopen van het trottoir weggehaald.

Bijlage I – tabel zienswijzen met beantwoording

Nr.	Zienswijze	Antwoord
1	Wijzigen de parkeerplekken voor ons deur? Momenteel kunnen we voor ons deur parkeren(ruimte voor 6 auto's)	Voor het huizenblok waar u woont ligt nu ca 51 meter aan parkeerplekken verdeeld over twee vlakken van 31 en 28 meter. In het nieuwe ontwerp komt 72 meter aan parkeerplekken. Dit houdt in dat het aantal parkeerplekken voor uw deur zal toenemen. Over de breedte van de hele weg zal het aantal parkeerplaatsen gelijk blijven.
	Ik stap zelf binnenkort over op een Hybride auto, momenteel is de dichtstbijzijnde laadpunt 450M loopafstand. Komt hier een laadpunt, zo ja? waar en hoeveel?	Vanuit dit project worden geen laadpunten aangebracht. Het beleid van de gemeente Haarlem is dat U zelf een laadpunt aanvragen via https://www.haarlem.nl/laadpaal-elektrische-auto/ .
	Is het eventueel/überhaupt mogelijk om een oprit(eigen tuin) te realiseren in deze buurt.	Vanuit het project worden geen particuliere inritten toegevoegd. Het is mogelijk om een aanvraag voor een inritvergunning te doen. Het is echter onwaarschijnlijk dat deze wordt toegekend. Een oprit zal ten koste gaan van een openbare parkeerplaats en van groenvoorziening. Meer informatie vindt u hier: https://www.haarlem.nl/uitwegvergunning-of-inritvergunning/



**Gemeente
Haarlem**

Beste Gemeente,

Afgelopen woensdag was ik aanwezig bij de inloopavond van de Professor Eijkmanlaan.

Ik heb hier mijn vraagstukken en feedback kunnen geven, niet alle vragen konden direct beantwoord worden ze hebben mij gevraagd om mijn verhaal op de mail te zetten.

Ons grootste probleem/irritatie in de straat zijn de parkeerplekken, momenteel kunnen we hier 11 auto's kwijt met 15 woningen. Met de renovatie krijgen we er als het goed is paar parkeerplekken bij dan gaan we van 11 naar 14 parkeerplekken. Tegenwoordig heeft elk gezin minimaal 2 auto's dat zijn dus 30 parkeerplekken waar wij er dus nu 11 hebben en 14 gaan krijgen in de toekomst.

Er hebben in het verleden meerdere malen burenruzies plaatsgevonden vanwege de parkeerplekken, meerdere malen ook de Politie bij betrokken. Momenteel als ik mijn auto ergens anders parkeer komen de burens bij mij aanbellen of ik me auto kan weghalen omdat ik aan de straat voor hen deur parkeer.

Een andere buurman die rent direct zijn deur uit wanneer ik wegrij met mijn auto vanuit de parkeerplek om zijn auto voor de deur te kunnen parkeren. Dit is natuurlijk belachelijk maar wel de realiteit.

Wij hebben als alternatief om aan de Van Konijnenburgstraat te parkeren, alleen voor mij is dat geen alternatief er staan daar hoge bomen die overlast zorgen voor de auto's. Je kunt wel dagelijks naar de Carwash rijden i.v.m. vogelpoep of boomstukken die afbreken en op je auto vallen. Nog een reden waarom ik hier niet wil parkeren is dat hier heel veel gebeurd zoals: Katalysators die worden gestolen, ruiten die worden ingeslagen of jongeren die hier hangen en voor overlast zorgen(lachgas, softdrugs).

Daarnaast kruisen er 2 grote flatgebouwen aan de Van Konijnenburgstraat en nog een rijtje eengezinswoningen die ook hier parkeren, waar moet ik mijn auto kwijt er is gewoon geen plek.

Vervelend dat er ophef is over de parkeerplekken. Vanuit het project worden de aantallen parkeerplekken voor over de gehele Prof. Eijkmanlaan bekeken. Over de hele Professor Eijkmanlaan is de huidige aantal meters parkeervakken 257 meter. In het ontwerp is er 258 meter parkeerruimte opgenomen langs de hele lengte van de weg. Soms verschuiven er parkeerplekken. Het is niet het doel van deze herinrichting om parkeerplaatsen te verminderen.

Het beleid van de gemeente Haarlem is om de belangen van de fietser en de voetganger boven de belangen van de autobezitter te plaatsen. We verschuiven parkeerplekken omdat er een vrijliggend fietspad komt. Het is belangrijk dat iedereen veilig naar de stoep en het fietspad kan oversteken. Soms lijkt het alsof er ergens groenruimte is waar misschien een parkeerplek kan komen, deze locaties zijn allemaal bekeken. Vanwege zichtlijnen (zicht vanuit de zijweg of het fietspad op de weg) kunnen wij niet meer parkeerplaatsen langs de weg plaatsen. Het ontwerp voldoet qua verkeersveiligheid op dit moment aan de ontwerprichtlijnen voor oprijzicht.

Alleen de Professor Eijkmanlaan wordt aangepakt binnen dit project. Er zullen geen werkzaamheden plaatsvinden bij de Konijnenburgstraat, dit is buiten de scope van dit project.

Er staan op de stoep aan de Van Konijnenburgstraat grote busjes zoals een Mercedes Sprinter, deze staan of te ver op de stoep waardoor je als voetganger er niet langs kan of te ver op de weg waardoor het in en uitparkeren lastig wordt gemaakt.

Tot slot het meest belangrijke punt voor mij, ik heb een voortuin van 6x6=36m² waar ik momenteel niks mee doe volledig betegeld waar ik dus makkelijk 2 auto's kwijt kan. Ik zou graag willen voorstellen om mijn tuin als oprit te gaan gebruiken, ik begrijp dat er dan een parkeerplek dan wegvalt voor de oprit, daarentegen komt er wel een extra plek vrij aangezien ik 2 auto's heb en kwijt kan in de tuin.

Tevens heb ik een hybride-plug-in auto gekocht die ik dus dagelijks moet gaan opladen, momenteel is er geen laadpunt in de buurt en zou ik er dus 1 kunnen aanvragen. Alleen heeft dit geen zin aangezien de laadpaal niet voor mijn deur komt en aan de Van Konijnenburgstraat is gewoon geen optie.

Wanneer er een oprit wordt gecreëerd dan ben ik ook van dit probleem af, dan kan ik namelijk mijn eigen laadpaal aanschaffen.

Hopende u hiermee voldoende informatie te hebben verstrekt en hopende dat hier echt iets mee gedaan wordt.

2	Ik heb belangrijke aanvulling/suggestie wat betreft de herinrichting vd Prof. Eijkmanlaan. Dagelijks steken vele mensen (te voet of per fiets) de Eijkmanlaan over bij het Ben Liesepad. Het zou de veiligheid sterk verbeteren en ten goede komen wanneer bij de nieuwe inrichting daar een zebrapad of nog beter voetgangers stoplicht kon worden geplaatst.	Bedankt voor uw opmerking. Het ontwerp is aangepast. Wij gaan de oversteek ten noorden van de Prof. van der Scheerstaat, vlak bij deze locatie mogelijk maken. De oversteek komt niet op de exact dezelfde locatie omdat dit ten koste van parkeerplaatsen zal gaan. Er komen kanalisatiestrepen en de oversteek komt op dezelfde plek als in de huidige situatie. Wij zullen hier geen zebrapad plaatsen omdat een zebrapad in principe niet past bij een 30km/u weg. Bij de Floris van Adrichemlaan is wel een zebrapad toegepast in verband met de ligging van het verzorgingstehuis.
3	Namens mijn ouders (Prof.Eijkmanlaan 74) wil ik graag reageren op de brief van gemeente Haarlem. Mijn ouders Zouden heel graag een bank of picknicktafel willen waar ze ook buiten kunnen zitten. Dit zouden ze heel leuk vinden, omdat ze dan ook kunnen genieten van mensen die buiten lopen, fietsen, auto rijden enz. Jaren terug was er een bank waar ze op konden zitten met de burens, maar die is er al een hele tijd niet meer.	Uw verzoek is doorgegeven aan de gebiedsregisseur Schalkwijk. Er wordt onderzocht of hier een bankje of picknicktafel geplaatst kan worden. Mogelijk kan dit worden meegenomen bij de uitvoering.
4	Een veilige en een groene omgeving is uitermate belangrijk. Echter wil ik graag uw aandacht voor drukke verkeer en parkeerproblemen rondom het CBR en De Voorthuijsenschool. Ondanks dat er verzocht wordt om niet in de wijk te parkeren komt het toch dagelijks voor dat er chaos ontstaat. Leerkrachten en ouders die hun kinderen naar school brengen parkeren in de wijk of staan met knipperlichten op het fietspad. En ouders waarvan de kinderen examen moeten doen bij het CBR blijven lange tijd geparkeerd in de wijk wachten.	Bedankt voor uw opmerking. Vervelend dat u drukte ervaart bij de school. In het ontwerp kunnen wij hier geen rekening mee houden. Het ontwerp komt tot stand in overleg met de school.
	Daarnaast wil ik graag kwijt dat wij geluidsoverlast hebben vanwege de drempels. Auto's met aanhangwagens of vrachtwagens die met snelle vaart over de drempels rijden veroorzaken geluidsoverlast en ook nog kleine bevingen. Ik kijk uit naar een mooie veilige weg.	Door de nieuwe inrichting van de weg wordt getracht de snelheid van de autos op de weg te verlagen, dit zal hopelijk voor minder trillingsoverlast zorgen. In het nieuwe ontwerp worden op het noordelijk deel 30 km/u plateau's geplaatst. Op de zuidzijde worden busdrempels geplaatst. De busdrempels liggen op ca 60 meter uit elkaar conform de richtlijnen. Het is dus niet mogelijk om te schuiven in de locaties van busdrempels. Alle drempels worden van beton of kunststof, de materialisatie staat nog niet vast. Er zitten geen meeverende drempels in het ontwerp.

	<p>Helaas was ik niet in de gelegenheid om afgelopen donderdag aanwezig te zijn bij de inloopavond. Ik was op de hoogte via een reactie op mijn vorige mail. Maar we hebben de brief van de Gemeente met een uitnodiging pas vrijdagochtend ontvangen. Ik denk dat heel veel mensen niet op de hoogte waren van deze inloopavond. Ik ben inmiddels bijgepraat door mijn buurvrouw die wel aanwezig was.</p> <p>Op het voorlopig ontwerp heb ik een aantal opmerkingen;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Volgens het nieuwe ontwerp blijven de drie grote bomen staan. Echter, ik heb een klacht ingediend bij de Gemeente vanwege vallende takken, ik heb een bericht gekregen dat er een kapvergunning is aangevraagd voor 1 van deze bomen (Zie bijlage). Onze voorkeur zou zijn om deze 3 grote bomen weg te halen en extra kleine bomen te planten. Daarnaast is de stoep zodanig verstoord door de wortels van deze bomen dat men met een kinderwagen of een rollator er niet normaal kan lopen. 2. Op het nieuwe ontwerp lijkt het erop dat er minder parkeerplaatsen ervoor terug komen. In mijn vorige mail heb ik aangegeven dat wij kampen met een tekort aan parkeerplekken vanwege de bezoekers van de school en het CBR. De auto's worden zelfs geparkeerd op het gras wat niet wenselijk is. 3. Bij de bosjes is er geen doorgang naar ons voordeur, aangegeven in bijgesloten foto. Wij willen graag een doorgang naar onze voordeur. Ook de boom waarvoor een kapvergunning is aangevraagd is hier aangegeven. <p>Ik hoop dat mijn opmerkingen worden meegenomen met de heroverwegingen.</p>	<p>Erg vervelend dat u de brief te laat ontvangen heeft. Er zijn twee brieven verstuurd om de bewoners te attenderen op de inloopavond. Eén op de start van de inspraaktermijn en één op de dag van de inloopavond. Hieronder puntsgewijs de antwoorden op uw zienswijze.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bedankt voor uw opmerking. Het ontwerp wordt aangepast naar aanleiding van uw opmerking. De drie bomen ter hoogte van huisnummers 3 in het trottoir worden gekapt. Deze bomen zullen ook niet teruggeplaatst worden in de stoep. Deze bomen zorgen voor wortelopdruk. De stoep wordt nu minimaal 150cm breed. Er worden twee bomen extra geplant in de groenstrook voor uw huis.
		<ol style="list-style-type: none"> 2. Vanuit het project worden de aantallen parkeerplekken voor over de gehele Prof. Eijkmanlaan bekeken. Over de hele Professor Eijkmanlaan is de huidige aantal meters parkeervakken 257 meter. In het ontwerp is er 258 meter parkeerruimte opgenomen langs de hele lengte van de weg. Soms verschuiven er parkeerplekken. Het is niet het doel van deze herinrichting om parkeerplaatsen te verminderen. <p>Het beleid van de gemeente Haarlem is om de belangen van de fietser en de voetganger boven de belangen van de autobezitter te plaatsen. We verschuiven parkeerplekken omdat er een vrijliggend fietspad komt. Het is belangrijk dat iedereen veilig naar de stoep en het fietspad kan oversteken. Soms lijkt het alsof er ergens groenruimte is waar misschien een parkeerplek kan komen, deze locaties zijn allemaal bekeken. Vanwege zichtlijnen (zicht vanuit de zijweg of het fietspad op de weg) kunnen wij niet meer parkeerplaatsen langs de weg plaatsen. Het ontwerp voldoet qua verkeersveiligheid op dit moment aan de ontwerprichtlijnen voor oprijzicht.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Er wordt een extra stuk verharding aangelegd vanaf de parkeerplaats naar de stoep in het nieuwe ontwerp. Deze loopt om de bosjes heen. Zo kunt u makkelijker naar uw huis.

5	Ik ben de de bewoner van professor eijkmanlaan 58. Wij hebben een eigen oprit en oorspronkelijk ook een garage. Onze buurman op nr 56 heeft ook een oprit en carpoort. Als ik de tekeningen goed bekijk, lijkt het erop dat dit niet meegenomen is in het ontwerp? Klopt dit? Zo ja, dan zouden wij dit toch graag aangepast zien in het ontwerp.	Bedankt voor uw opmerking. De oprit waarover u spreekt stond niet op de eerste tekeningen aangegeven maar is nu wel opgenomen in het ontwerp.
6	30 km zone waarom voorrang weg geworden met haaiantanden? Kunnen ook de stoepen door laten lopen met automatische voorrang kruising.	<p>In het ontwerp hebben we gekozen voor het toepassen van kruispuntplateaus om de snelheid te remmen. Deze kruispuntplateau's kunnen niet gecombineerd worden met inritten waar het trottoir doorloopt. Op het zuidelijke deel waar de bus rijdt zijn geen kruispuntplateau's aanwezig, maar busvriendelijke drempels als snelheidsremmer. Om de zijstraten over het gehele wegvak uniform vorm te geven is op het zuidelijk deel voor de zelfde kruispuntoplossing gekozen als het noordelijk deel.</p> <p>Door de vrijliggende fietspaden is het gebruikelijk dat de hoofdweg met fietspaden voorrang krijgt op de zijwegen. Dit is veiliger voor de fietsers.</p>
	Kruising bij Professor Eijkmanlaan-Aziëweg –Bernadottelaan “busbaan” stoplicht voor auto's standaard op rood of een slagboom bij aankomende bus	Bedankt voor het meedenken. We zullen uw suggestie niet toepassen. Een verkeersregelinstallatie (stoplicht) zou voldoende moeten zijn om autos te laten stoppen. Indien het stoplicht standaard op rood staat levert dit onveiligere situaties op. De bestuurders die vaker in de wijk rijden zullen niet meer 'vertrouwen' op de juistheid van het stoplicht en zelf een inschatting gaan maken van de oversteekgelegenheid.
	Alleen vernieuwing bomen , komen er geen andere soorten groen struiken behalve gras Voorkeur voor struiken aan de grasrand vanwege veiligheid spelende kinderen . De kinderen lopen dan niet al spelende het fietspad op .	Bedankt voor het meedenken. In de legenda kunt u zien dat er ook 'lage beplanting' (struiken) geplaatst worden. Dit is weergegeven met de dondergroene kleur. Het fietspad en voetpad worden zo veel mogelijk van elkaar gescheiden. Op deze locaties zijn struiken geplaatst om stoep van het fietspad te scheiden. De struiken worden niet aan de rand van grasstroken geplaatst zoals u voorstelt. Dit maakt de groenstroken slecht onderhoudbaar en is daarom niet wenselijk.
	Drempels zijn die meeverend of van beton ? Hebben nu drempels /druppels op de laan die niet als fijn worden ervaren . Trillingen in huizen en scheuren in muren zijn de ervaringen van de bewoners. Hebben ook regelmatig truck verkeer van omliggende supermarkten . Aangezien er meer drempels komen op de laan , gaarne aandacht	Door de nieuwe inrichting van de weg wordt getracht de snelheid van de autos op de weg te verlagen, dit zal hopelijk voor minder trillingsoverlast zorgen. In het nieuwe ontwerp worden op het noordelijk deel 30 km/u plateau's geplaatst. Op de zuidzijde worden busdrempels geplaatst. De busdrempels liggen op ca 60 meter uit elkaar conform de richtlijnen. Het is dus niet mogelijk om te schuiven in de locaties van busdrempels. Alle drempels worden van beton of kunststof, de materialisatie staat nog niet vast. Er zitten geen meeverende drempels in het ontwerp.
	Einde laan op de hoek Robert Kochlaan staan al vier grote bomen ter hoogte van 116/118 , komen er nog twee bij op tekening. Betekent nog minder zon voor de twee -drie huizen vanaf de hoek . Twee huizen zijn al schaduwrijk door de bomenlaan op de Robert Kochlaan	Op de locatie die u aangeeft worden lagere bomen bijgeplaatst door uw reactie. Er worden wel bomen geplaatst omdat de weg klimaatadaptief ingericht wordt.

	<p>Willen een veilige uitstap vanuit parkeerpak vanwege rollator /kinderwagens . Nu hebben we een uitloop naar het grasveld en stappen uit op het fietspad . In het nieuwe plan zit het parkeervak naast het fietspad .Hopen op genoeg ruimte voor alle leeftijden en een veilige situatie. Zou een schuin parkeervak een optie kunnen zijn ,zoals in de achterliggende straten van de buurt</p>	<p>Parkeervakken worden breder dan in de huidige situatie en er komt een uitstapstrookstook van 90 cm naast. Op deze ruimte past een rollator of een kinderwagen. Op het noordelijk gedeelte worden de parkeerplekken circa 30 centimeter breder (van 200cm naar 230 cm), op het zuidelijk gedeelte 5 cm breedte (van 225cm naar 230cm). Schuinparkeren aan drukke weg is onveiliger omdat het achteruit wegrijden uit een parkeervak langs een drukke weg voor veel ongelukken kan zorgen. De geparkeerde auto heeft slecht zicht.</p>
	<p>Weten dat de kern een vrij fietspad is in de wijk . Maar hierdoor mag de rest qua veiligheid niet vergeten worden ☺</p>	<p>Bedankt voor uw opmerking!</p>
	<p>Kunnen er snelheidsmeters geplaatst worden , om bewust te blijven van onze snelheid</p>	<p>Deze feedback, snelheidsmeters, wordt vaak gedaan door middel van een smiley display. Een smiley display geeft directe feedback over de gereden snelheid. Het is een krachtig instrument om gedrag te beïnvloeden bij mensen die hier ook voor gemotiveerd zijn. De duur van het effect van de smiley display is echter beperkt en neemt na een aantal weken af. Het is daarom niet zinvol om permanent een smileypaal te plaatsen en heeft de gemeente gekozen voor een roulatiesysteem. Deze locatie kan hierin worden meegenomen.</p>
	<p>In het ontwerp 2^{de} staan meer druppels op het laatste traject van de laan . Is dit echt nodig om zes bus druppels te plaatsen i.p.v. twee in huidige situatie. Kan er 1 druppel geplaatst worden met een versmalling i.p.v zes druppels</p>	<p>Door de nieuwe inrichting van de weg wordt getracht de snelheid van de autos op de weg te verlagen, dit zal hopelijk voor minder trillingsoverlast zorgen. In het nieuwe ontwerp worden op het noordelijk deel 30 km/u plateau's geplaatst. Op de zuidzijde worden busdrempels geplaatst. De busdrempels liggen op ca 60 meter uit elkaar conform de richtlijnen. Het is dus niet mogelijk om te schuiven in de locaties van busdrempels. Alle drempels worden van beton of kunststof, de materialisatie staat nog niet vast. Er zitten geen meeverende drempels in het ontwerp. Een versmalling zal niet worden toegepast. Een uitbuiging leidt niet tot een snelheidsverlaging, enkel tot een slingerbeweging van de autos. Deze slingerbeweging leidt tot meer onveilige situaties.</p>
	<p>De midden markering kan dat iets meer verhoogd worden , vanwege inhalen op de laan . Auto's worden met hoge snelheid in gehaald . Of een optie voor een groenstrook tussen de rijbanen . Door middel van deze optie haalt u de snelheid eruit</p>	<p>Er wordt een bolle middenstrook van asfalt met een print geplaatst op het midden van de Prof. Eijkmanlaan. Het is wel noodzakelijk dat de middenstrook overrijdbaar is. Dit is een eis vanuit de nood- en hulpdiensten. Er wordt geen hoge middenberm van beton geplaatst op de Professor Eijkmanlaan.</p>
	<p>Optie om de doorgang van de professor Donderslaan op te heffen richting winkelcentrum . Als daar 1 richting wordt gecreëerd met een druppel, dan wordt onze laan ontzien .</p>	<p>Deze locatie valt buiten de scope van het project. Het aandachtspunt is doorgegeven aan de gebiedsregisseur.</p>

	<p>Gaarne de bus druppels te plaatsen bij een straat en niet op een bewoond stuk . Dit vanwege trilling en overlast bij woningen</p>	<p>Door de nieuwe inrichting van de weg wordt getracht de snelheid van de autos op de weg te verlagen, dit zal hopelijk voor minder trillingsoverlast zorgen. In het nieuwe ontwerp worden op het noordelijk deel 30 km/u plateau's geplaatst. Op de zuidzijde worden busdrempels geplaatst. De busdrempels liggen op ca 60 meter uit elkaar conform de richtlijnen. Het is dus niet mogelijk om te schuiven in de locaties van busdrempels. Alle drempels worden van beton of kunststof, de materialisatie staat nog niet vast. Er zitten geen meeverende drempels in het ontwerp.</p>
	<p>De oversteek plaatsen graag herzien , want nu heeft het Bennelispad (bij bejaardenwoningen) wel een oversteek . En in het nieuwe plan staat deze een stuk verderop. Krijgen ook minder oversteek mogelijkheden</p>	<p>Bedankt voor uw opmerking. Het ontwerp is aangepast. Wij gaan de oversteek ten noorden van de Prof. van der Scheerstaat, vlak bij deze locatie mogelijk maken. De oversteek komt niet op de exact dezelfde locatie omdat dit ten koste van parkeerplaatsen zal gaan. Er komen kanalisatiestrepen en de oversteek komt op dezelfde plek als in de huidige situatie. Wij zullen hier geen zebrapad plaatsen omdat een zebrapad in principe niet past bij een 30km/u weg. Bij de Floris van Adrichemlaan is wel een zebrapad toegepast in verband met de ligging van het verzorgingstehuis.</p>
	<p>Willen een gedwongen drempel richting Floris van Amisschien een mogelijk knip om sluip verkeer te voorkomen in de volgende wijk bij de Stresemanlaan op hoogte rond dierenarts ndrichemlaan ,vanwege sluip verkeer</p>	<p>Het verkeer dat vanaf de Stresemannlaan richting de Bernadottelaan naar de Eijkmanlaan rijdt is beperkt. Bij een knip in de Stresemannlaan zal het westelijke gedeelte van Meerwijk niet meer via Briandlaan de wijk uit rijden, maar via de Eijkmanlaan. Uit berekeningen in het verkeersmodel blijkt dat bij het afwaarderden van de Eijkmanlaan het verkeer richting andere wegen wordt gedrukt. Deze wegen kunnen dit extra verkeer niet verwerken waardoor het systeem vast zal komen te lopen of grote infrastructurele ingrepen gedaan moeten worden om het verkeer aan te kunnen.</p>
	<p>Parkeermogelijkheid misschien ook mogelijk aan de andere kant van de weg</p>	<p>Vanuit het project worden de aantallen parkeerplekken voor over de gehele Prof. Eijkmanlaan bekeken. Over de hele Professor Eijkmanlaan is de huidige aantal meters parkeervakken 257 meter. In het ontwerp is er 258 meter parkeerruimte opgenomen langs de hele lengte van de weg. Soms verschuiven er parkeerplekken. Het is niet het doel van deze herinrichting om parkeerplaatsen te verminderen.</p> <p>Het beleid van de gemeente Haarlem is om de belangen van de fietser en de voetganger boven de belangen van de autobezitter te plaatsen. We verschuiven parkeerplekken omdat er een vrijliggend fietspad komt. Het is belangrijk dat iedereen veilig naar de stoep en het fietspad kan oversteken. Soms lijkt het alsof er ergens groenruimte is waar misschien een parkeerplek kan komen, deze locaties zijn allemaal bekeken. Vanwege zichtlijnen (zicht vanuit de zijweg of het fietspad op de weg) kunnen wij niet meer parkeerplaatsen langs de weg plaatsen. Het ontwerp voldoet qua verkeersveiligheid op dit moment aan de ontwerprichtlijnen voor oprijzicht.</p>

	Bij planten van de bomen rekening houden met auto vriendelijke bomen . Hebben nu hars bomen op de Robert kokhaan die niet als prettig worden ervaren	De nieuw te planten bomen, worden bomen die niet voor overlast voor automobilisten zorgen.
	Extra aandacht voor de snelheid 30KM qua bebording of op de weg	Na ieder kruispunt wordt een nieuw 30 km/u herhalingsbord geplaatst. Daarnaast wordt het ook bij het begin van de zone, zoals bij de Floris van Adrichemlaan en de Boerhaavelaan, de 30-zone gemarkeerd op de rijweg.
7	<p>1. Volgens het nieuwe ontwerp blijven de drie grote bomen staan. Echter, ik heb een klacht ingediend bij de Gemeente vanwege vallende takken, ik heb een bericht gekregen dat er een kapvergunning is aangevraagd voor 1 van deze bomen (Zie bijlage). Onze voorkeur zou zijn om deze 3 grote bomen weg te halen en extra kleine bomen te planten. Daarnaast is de stoep zodanig verstoord door de wortels van deze bomen dat men met een kinderwagen of een rollator er niet normaal kan lopen.</p>	<p>Bedankt voor uw opmerking. Het ontwerp wordt aangepast naar aanleiding van uw opmerking. De drie bomen ter hoogte van huisnummers 3 in het trottoir worden gekapt. Deze bomen zullen ook niet teruggeplaatst worden in de stoep. Deze bomen zorgen voor wortelopdruk. De stoep wordt nu minimaal 150cm breed. Er worden twee bomen extra geplant in de groenstrook voor uw huis.</p>
	<p>2. Op het nieuwe ontwerp lijkt het erop dat er minder parkeerplaatsen ervoor terug komen. In mijn vorige mail heb ik aangegeven dat wij kampen met een tekort aan parkeerplekken vanwege de bezoekers van de school en het CBR. De auto's worden zelfs geparkeerd op het gras wat niet wenselijk is.</p>	<p>Vanuit het project worden de aantallen parkeerplekken voor over de gehele Prof. Eijkmanlaan bekeken. Over de hele Professor Eijkmanlaan is de huidige aantal meters parkeervakken 257 meter. In het ontwerp is er 258 meter parkeerruimte opgenomen langs de hele lengte van de weg. Soms verschuiven er parkeerplekken. Het is niet het doel van deze herinrichting om parkeerplaatsen te verminderen.</p> <p>Het beleid van de gemeente Haarlem is om de belangen van de fietser en de voetganger boven de belangen van de autobezitter te plaatsen. We verschuiven parkeerplekken omdat er een vrijliggend fietspad komt. Het is belangrijk dat iedereen veilig naar de stoep en het fietspad kan oversteken. Soms lijkt het alsof er ergens groenruimte is waar misschien een parkeerplek kan komen, deze locaties zijn allemaal bekeken. Vanwege zichtlijnen (zicht vanuit de zijweg of het fietspad op de weg) kunnen wij niet meer parkeerplaatsen langs de weg plaatsen. Het ontwerp voldoet qua verkeersveiligheid op dit moment aan de ontwerprichtlijnen voor oprijzicht.</p>
	<p>3. Bij de bosjes is er geen doorgang naar ons voordeur, aangegeven in bijgesloten foto. Wij willen graag een doorgang naar onze voordeur. Ook de boom waarvoor een kapvergunning is aangevraagd is hier aangegeven.</p>	<p>Er wordt een extra strook verharding toegevoegd om vanaf de parkeerplaatsen naar de stoep te verplaatsen. De struiken blijven bestaan in het ontwerp. Door het verwijderen van de bomen uit de stoep voor uw huis wordt de stoep bereikbaar voor kinderwagens en rolstoelen.</p>
8	<p>De getekende oversteek thv nr. 100 is onpraktisch, veel beter is een zebra met aansluiting op het Ben Liesepad, eventueel met verkeerslichten.</p>	<p>Bedankt voor uw opmerking. Het ontwerp is aangepast. Wij gaan de oversteek ten noorden van de Prof. van der Scheerstaat, vlak bij deze locatie mogelijk maken. De oversteek komt niet op de exact dezelfde locatie omdat dit ten koste van parkeerplaatsen zal gaan. Er komen kanalisatiestrepen en de oversteek komt op dezelfde plek als in de huidige situatie. Wij zullen hier geen zebrapad plaatsen omdat een zebrapad in principe niet past bij een 30km/u weg. Bij de Floris van Adrichemlaan is wel een zebrapad toegepast in verband met de ligging van het verzorgingstehuis.</p>

	Ook is het wenselijk om voor het afhaken van de senioren met de regiotaax een Kiss & Ride plek te maken, zodat het fietspad/weg vrij blijft. Dit is ter hoogte van het Ben Liesepad.	Er wordt te weinig gebruik gemaakt van een mogelijke Kiss & Ride in verhouding met de ruimteclaim. De reguliere parkeerplaatsen kunnen hiervoor worden gebruikt.
	Op de Prof. Eijkmanlaan geen drempels, maar wegversmallingen zoals bij de Floris van Adrichemlaan.	Er worden geen wegversmallingen toegepast. Dit zorgt voor een slingerbeweging van de auto's. Daarnaast zorgt deze slingerbeweging voor extra onveilige situaties.
	Een middenberm plaatsen van beton zodat men niet meer tegen het verkeer, in andere automobilisten, snel willen inhalen die 30 km per uur rijden.	Er wordt een bolle middenstrook van asfalt met een print geplaatst op het midden van de Prof. Eijkmanlaan. Het is wel noodzakelijk dat de middenstrook overrijdbaar is. Dit is een eis vanuit de nood- en hulpdiensten. Er wordt geen hoge middenberm van beton geplaatst op de Professor Eijkmanlaan.
	Ten behoeve van de handhaving flitspalen, extra inkomsten voor de gemeente.	De gemeente beslist niet zelf over het wel of niet plaatsen van een flitspaal, maar dit gaat via het Openbaar Ministerie. Een flitspaal wordt niet zomaar neergezet, eerst wordt gekeken of we vanuit de gemeente de situatie kan worden verbeterd. De huidige weginrichting past niet bij de maximum snelheid van de weg. Handhaving op snelheid in 30 km gebieden kan pas worden verwacht wanneer de inrichting in overeenstemming is met de geldende limiet. Momenteel zijn we bezig om te onderzoeken of de inrichting zo kan worden aangepast zodat er minder hard wordt gereden en dat de maximum snelheid voldoende duidelijk is. Pas als het duidelijk wordt dat dit niet mogelijk is komt de locatie pas in aanmerking als het een landelijk hoog risico locatie is. (er wordt structureel te hard gereden en er zijn veel ongelukken)
	Afsluiting van de oversteek over de busbaan richting Bernadottelaan of verkeerslichten zodat het ontmoedigend werkt voor doorgaand verkeer.	We hebben een knip onderzocht. Het verkeer wordt dan richting andere wegen geduwd. Deze wegen kunnen dat extra verkeer niet verwerken waardoor het vast zou lopen of grote infrastructurele ingrepen gedaan moeten worden.
	Een optie om de Stresemanlaan af te sluiten voor doorgaand verkeer.	Stresemannlaan is ander project en valt buiten de scope. Het verkeer dat vanaf de Stresemannlaan richting de Bernadottelaan naar de Eijkmanlaan rijdt is beperkt. Bij een knip in de Stresemannlaan zal het westelijke gedeelte van Meerwijk niet meer via Briandlaan de wijk uit rijden, maar via de Eijkmanlaan. Uit berekeningen in het verkeersmodel blijkt dat bij het afwaarderen van de Eijkmanlaan het verkeer richting andere wegen wordt gedrukt. Deze wegen kunnen dit extra verkeer niet verwerken waardoor het systeem vast zal komen te lopen of grote infrastructurele ingrepen gedaan moeten worden om het verkeer aan te kunnen.
	Terzijde hebben we het ook nog gehad over de onbegrijpelijke afsluiting van de Prof. Donderslaan, dit kan worden opgeheven voor het bestemmingsverkeer winkelcentrum en de hoge nieuwe flats aan het Spijkerboorpad. Het huidige systeem werkt niet meer, men heeft betonblokken geplaatst. Waarom??	Deze locatie valt buiten de scope van het project. Het aandachtspunt is doorgegeven aan de gebiedsregisseur.

9	<p>Ter hoogte van nummer 3a - 3k staat een rij bomen midden op de stoep. Deze bomen zijn groot, hebben flinke wortels en de stoep is eigenlijk onbegaanbaar. Graag verplaatsing of vervanging van deze bomen.</p>	<p>Bedankt voor uw opmerking. Het ontwerp wordt aangepast naar aanleiding van uw opmerking. De drie bomen ter hoogte van huisnummers 3 in het trottoir worden gekapt. Deze bomen zullen ook niet teruggeplaatst worden in de stoep. Deze bomen zorgen voor wortelopdruk. De stoep wordt nu minimaal 150cm breed. Er worden twee bomen extra gepland in de groenstrook voor uw huis.</p>
	<p>- Ter hoogte van 3k-3d worden er 3 bomen verwijderd, het fietspad wordt dichterbij de huizen gelegd en er komen 5 parkeerplaatsen. Voorstel laten vervallen van de parkeerplaatsen (er zijn er genoeg in de omgeving), fietspad verder naar de weg en het lege stuk opvullen met bomen.</p>	<p>Doelstelling van het project is het zo veel mogelijk behoud van de huidige parkeerplaatsen. Door andere bewoners wordt een tekort aan parkeerplekken ervaren. Er is geen andere geschikte locatie om deze parkeerplekken heen te verplaatsen.</p>
	<p>- Naast 3k ligt een plantsoentje dat in beheer is bij Ymere. Dit wordt niet onderhouden, de bomen zijn heel groot (ook mooi) maar zouden wel wat gesnoeid kunnen worden en verder is het een vuilnisbelt. Vriendelijk verzoek of u bij Ymere wil aandringen dat ze dit plantsoen gaan onderhouden zodat het past bij de mooie nieuwe straat.</p>	<p>Uw opmerking is aangegeven bij de gebiedsregisseur van het gebied. Het betreft gemeentegrond. Er wordt al een gedeelte van de bossages gekapt om ruimte te maken voor de stoep. Het gebied wordt onder aandacht gebracht van de beheerder van het gebied.</p>
10	<p>Er zijn veel te weinig parkeerplaatsen, nu is het al moeilijk om je auto ergens neer te zetten.</p>	<p>Vanuit het project worden de aantallen parkeerplekken voor over de gehele Prof. Eijkmanlaan bekeken. Over de hele Professor Eijkmanlaan is de huidige aantal meters parkeervakken 257 meter. In het ontwerp is er 258 meter parkeer ruimte opgenomen langs de hele lengte van de weg. Soms verschuiven er parkeerplekken. Het is niet het doel van deze herinrichting om parkeerplaatsen te verminderen.</p> <p>Het beleid van de gemeente Haarlem is om de belangen van de fietser en de voetganger boven de belangen van de autobezitter te plaatsen. We verschuiven parkeerplekken omdat er een vrijliggend fietspad komt. Het is belangrijk dat iedereen veilig naar de stoep en het fietspad kan oversteken. Soms lijkt het alsof er ergens groenruimte is waar misschien een parkeerplek kan komen, deze locaties zijn allemaal bekeken. Vanwege zichtlijnen (zicht vanuit de zijweg of het fietspad op de weg) kunnen wij niet meer parkeerplaatsen langs de weg plaatsen. Het ontwerp voldoet qua verkeersveiligheid op dit moment aan de ontwerprichtlijnen voor oprijzicht.</p>
	<p>De auto's staan in de nieuwe situatie dicht op elkaar in het nieuwe parkeervak, waardoor er geen mogelijkheid meer is om de groenbakken en andere containers op een ordelijke manier neer te zetten. Deze containers kunnen zo niet opgehaald worden.</p>	<p>In het ontwerp komen de auto's niet dichterbij elkaar te staan. Er staan, net zoals in de huidige situatie, geen parkeervakken aangegeven. Er komt een parkeerstrook waarin bewoners hun auto kunnen parkeren.</p>

<p>11</p>	<p>Hierbij teken ik bezwaar aan voor het ontwerp van de professor Eijkmanlaan. Zoals op de tekening te zien is komt het fietspad tussen de parkeerplekken en de stoep in. Hierdoor gaan er gevaarlijke situaties ontstaan. Op het fietspad wordt door scooters vaak 50 km per uur gereden en dat gaat echt niet veranderen als het fietspad verplaatst wordt. Alleen ben je dan als autobezitter aan beide kanten bij het uitstappen niet zeker van je leven. Ook heb ik op de tekening gezien dat de parkeerplaats die er al sinds de bouw voor mijn huis is komt te vervallen. In de koopovereenkomst van Nijhuys staat geschreven dat er niets aan veranderd mocht worden. Dus denk ook niet door de gemeente. Wij als bewoners hebben vaak nu al moeite om een parkeerplek te vinden, door bezoekers van de school naast ons en het CBR aan de overkant. Ook een grasveldje voor mijn huis is niet heel wenselijk i.v.m. hondenpoep. Graag wil ik op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen betreffende dit plan.</p>	<p>1. Parkeervakken worden breder dan in de huidige situatie en er komt een uitstapstrookstook van 90 cm naast. Op deze ruimte past een rollator of een kinderwagen. Op het noordelijk gedeelte worden de parkeerplekken circa 30 centimeter breder (van 200cm naar 230 cm), op het zuidelijk gedeelte 5 cm breedte (van 225cm naar 230cm). Schuinparkeren aan drukke weg is onveiliger omdat het achteruit wegrijden uit een parkeervak langs een drukke weg voor veel ongelukken zorgt. De geparkeerde auto heeft slecht zicht.</p> <p>2. Vrijliggende fietspaden zijn een uitgangspunt in het ontwerp, dit zal niet gewijzigd worden.</p> <p>3. Daarnaast mag de gemeente mag op de openbare ruimte wijzigingen aanbrengen. Dit is eigen grond van de gemeente.</p> <p>Het groen tussen de stoep en het fietspad wordt geen gras, dit wordt beplant met struiken/vaste planten.</p> <p>U wordt op de hoogte gehouden. U kunt ook kijken op www.haarlem.nl/herinrichting-professor-eijkmanlaan</p>
<p>12</p>	<p>Ik wil aangeven dat ik erg fijn vind dat er aandacht besteed wordt aan Professor Eijkmanlaan.</p> <p>Als bewoner van Professor Eijkmanlaan 3d, wil ik graag volgende punten aanhalen: Er is nu een grote probleem met parkeerplekken wegens CBR en Voorthuissenschool (school voor speciale kinderen), op het moment dat er een examen is bij CBR worden de examenkandidaten met auto gebracht en bestuurders van de autos parkeren in de wijk, terwijl het aangegeven wordt dat ze bij de sportvereniging verderop moeten parkeren. Idem geld voor rijsschoolhouders, sommige rijsschoolhouders hebben meerdere autos en wisselen van auto, maar auto die niet gebruikt wordt, parkeren ze in de parkeerplekken op Louis Pasteurstraat dit geeft ons geen ruimte meer om ergens te kunnen parkeren omdat plekken op Professor Eijklaan al vol zijn. Andere probleem is dat ouders van kinderen die gebracht worden naar Voorthuissenschool ook in de wijk parkeren, en er ontstaat een drukke in verkeer samen met de bussen die kinderen komt brengen/ophalen. Daarom vraag ik, of er gekeken kan worden om meer parkeerplekken te creëren, en drukte in verkeer te regelen, vooral die door CBR gecreëerd wordt, er was een belofte gedaan toen CBR hier kwam om het goed te handhaven, echter gebeurt dit alleen voor de deur van CBR, mensen worden gewoon weggestuurd omdat ze niet op CBR parkeerterrein mogen parkeren. Zie ook meegestuurde tekening voor mogelijk parkeerplekken.</p>	<p>Vanuit het project worden de aantallen parkeerplekken voor over de gehele Prof. Eijkmanlaan bekeken. Over de hele Professor Eijkmanlaan is de huidige aantal meters parkeervakken 257 meter. In het ontwerp is er 258 meter parkeerruimte opgenomen langs de hele lengte van de weg. Soms verschuiven er parkeerplekken. Het is niet het doel van deze herinrichting om parkeerplaatsen te verminderen.</p> <p>Het beleid van de gemeente Haarlem is om de belangen van de fietser en de voetganger boven de belangen van de autobezitter te plaatsen. We verschuiven parkeerplekken omdat er een vrijliggend fietspad komt. Het is belangrijk dat iedereen veilig naar de stoep en het fietspad kan oversteken. Soms lijkt het alsof er ergens groenruimte is waar misschien een parkeerplek kan komen, deze locaties zijn allemaal bekeken. Vanwege zichtlijnen (zicht vanuit de zijweg of het fietspad op de weg) kunnen wij niet meer parkeerplaatsen langs de weg plaatsen. Het ontwerp voldoet qua verkeersveiligheid op dit moment aan de ontwerprichtlijnen voor oprijzicht.</p> <p>Extra parkeerplekken is niet mogelijk vanwege oprijzicht (veiligheid) vanuit de Von Liebichstraat.</p>
	<p>Ik wil aangeven dat ik groen erg belangrijk vind en lage struiken voor onze rijtje huizen is een goed idee, echter er is nu al een probleem met de boom voor onze huis (Professor Eijkmanlaan 3d) door deze boom kunnen mensen niet langs, vooral mensen met rolstoel en kinderwagen hebben moeite om langs de boom te lopen door beperkte ruimte, bovendien kinderen die op Voorthuissenschool zitten hebben begeleiding nodig en als ze langs de boom lopen zien wij dat ze veel moeite hebben om normaal langs te kunnen lopen, met het nieuwe plan is er nu ook probleem door struiken die geplaatst worden. Het zou fijn zijn als deze boom weggehaald wordt en verderop in de struiken een nieuwe geplaatst wordt, zie ook meegestuurde tekening voor verplaatsen van boom naar struiken.</p>	<p>Bedankt voor uw opmerking. Het ontwerp wordt aangepast naar aanleiding van uw opmerking. De drie bomen ter hoogte van huisnummers 3 in het trottoir worden gekapt. Deze bomen zullen ook niet teruggeplaatst worden in de stoep. Deze bomen zorgen voor wortelopdruk. De stoep wordt nu minimaal 150cm breed. Er worden twee bomen extra geplaatst in de groenstrook voor uw huis.</p>

<p>13 Wij hebben het voorlopig ontwerp bekeken en hebben ernstige bezwaren tegen de verwijdering van meerdere parkeerplaatsen voor Professor Eijkmanlaan 3E, 3D en 3F. Hieronder leggen wij jullie uit waarom. Om te beginnen is er momenteel al sprake van een ernstig gebrek aan parkeergelegenheid voor ons huis, in de buurt en omgeving. Het autobezit per huishouden is de afgelopen jaren sterk toegenomen en er zijn en worden meerdere nieuwbouwprojecten gerealiseerd aan onder andere de aanliggende straat Louis Pasteurstraat. Ook is het CBR Haarlem met dagelijks een grote hoeveelheid bezoekers sinds recent gevestigd aan Professor Eijkmanlaan 2. Maar de ontwikkeling van het aantal parkeerplaatsen is hierbij achtergebleven, want er is welgeteld geen enkele parkeerplaats bijgekomen in de omgeving. Bewoners, waaronder wij, ergeren zich aan de hoge parkeerdruk. En het gebrek aan parkeergelegenheid zorgt bovendien voor ernstige overlast en gevaarlijke verkeerssituaties op de weg, zoals visuele vervuiling door auto's die op de stoep staan geparkeerd, bewoners die even hun auto op het fietspad laten staan om hun boodschappen af te lossen en bezorgers die hun bestelbus aan de kant van de autoweg zetten om snel een pakketje of maaltijd af te leveren. Ik hoop en denk dat jullie begrijpen dat de verwijdering van de bovengenoemde parkeerplaatsen de hoge parkeerdruk nog meer doet verergeren en de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de omgeving verder onder druk zet.</p>	<p>Vanuit het project worden de aantallen parkeerplekken voor over de gehele Prof. Eijkmanlaan bekeken. Over de hele Professor Eijkmanlaan is de huidige aantal meters parkeervakken 257 meter. In het ontwerp is er 258 meter parkeerruimte opgenomen langs de hele lengte van de weg. Soms verschuiven er parkeerplekken. Het is niet het doel van deze herinrichting om parkeerplaatsen te verminderen.</p> <p>Het beleid van de gemeente Haarlem is om de belangen van de fietser en de voetganger boven de belangen van de autobezitter te plaatsen. We verschuiven parkeerplekken omdat er een vrijliggend fietspad komt. Het is belangrijk dat iedereen veilig naar de stoep en het fietspad kan oversteken. Soms lijkt het alsof er ergens groenruimte is waar misschien een parkeerplek kan komen, deze locaties zijn allemaal bekeken. Vanwege zichtlijnen (zicht vanuit de zijweg of het fietspad op de weg) kunnen wij niet meer parkeerplaatsen langs de weg plaatsen. Het ontwerp voldoet qua verkeersveiligheid op dit moment aan de ontwerprichtlijnen voor oprijzicht.</p>
<p>Bovendien neemt het autobezit nog altijd toe vanwege de stijgende arbeidsparticipatie door bewoners vanwege het bereiken van arbeidsgerechtigde leeftijd en de krapte op de arbeidsmarkt. Gezien de samenstelling van de beroepen in de omgeving, bestaat deze groep voor een groot deel uit vakmensen met bedrijfsauto's en bewoners die onregelmatige diensten werken en voor wie het openbaar vervoer geen alternatief is. Verder is de buurt en wijk volop in ontwikkeling en aan het groeien, wordt het almaar drukker bij het nabijgelegen CBR en stijgt de vraag naar de diensten van de platform- en zorgconomie exponentieel. Nergens uit blijkt dat met deze bovenstaande factoren door het project team rekening is gehouden bij het voorlopig ontwerp met betrekking tot de verwijdering van de parkeerplaatsen voor Professor Eijkmanlaan 3E, 3D en 3F.</p>	
<p>Tot slot hebben wij - als de verwijdering van de parkeerplaatsen in het ergste geval toch wordt voortgezet - bezwaar tegen de verwijdering van tegels en beplanting van struiken op de plaats van de huidige parkeerplaatsen voor Professor Eijkmanlaan 3E, 3D en 3F. De struiken zullen het trottoir en de vrij begaanbare ruimte voor ons huis ernstig beperken en verhinderen, want zoals het er nu naar uitziet wordt het trottoir voor de voortuin gewoon super smal en krap en slecht begaanbaar of zelfs ontoegankelijk voor omwonenden en passanten in bijvoorbeeld een rolstoel of die wandelen met een kinderwagen. Bovendien wordt het trottoir d.m.v. de struiken afgesneden van het fietspad waardoor deze mensen niet eens meer de mogelijkheid hebben om even uit te wijken of om te keren indien nodig. Als je ook nog eens bedenkt dat er verderop, aan Professor Eijkmanlaan 1, een speciale school voor kinderen met een beperking gevestigd is, lijkt dit ons niet echt handig. Hierom lijkt het ons beter om het trottoir voor ons huis te verbreden met tegels in plaats van struiken te planten die verder geen enkele toegevoegde waarde hebben vanuit functioneel oogpunt. Ja, struiken zijn inderdaad groener dan tegels, maar daarmee is in dit geval dan ook alles gezegd voor wat betreft het nut van deze struiken.</p>	<p>Er wordt een extra strook verharding toegevoegd om vanaf de parkeerplaatsen naar de stoep te verplaatsen. De struiken blijven bestaan in het ontwerp. Door het verwijderen van de bomen uit de stoep voor uw huis wordt de stoep bereikbaar voor kinderwagens en rolstoelen.</p>

	<p>Kortom, naar ons idee voldoet het voorlopig ontwerp met betrekking tot de verwijdering van parkeerplaatsen voor Professor Eijkmanlaan 3E, 3D en 3F niet aan de huidige behoefte van de omwonenden, burens en onszelf. Bovendien is het ook niet toekomstig bestendig gezien de ontwikkelingen en trends zoals hierboven uiteengezet. Hierom willen wij jullie in ieder geval dringend verzoeken de parkeerplaatsen voor Professor Eijkmanlaan 3E, 3D en 3F te behouden en op te nemen in het definitieve ontwerp.</p>	<p>Vanuit het project worden de aantallen parkeerplekken voor over de gehele Prof. Eijkmanlaan bekeken. Over de hele Professor Eijkmanlaan is de huidige aantal meters parkeervakken 257 meter. In het ontwerp is er 258 meter parkeerruimte opgenomen langs de hele lengte van de weg. Soms verschuiven er parkeerplekken. Het is niet het doel van deze herinrichting om parkeerplaatsen te verminderen.</p> <p>Het beleid van de gemeente Haarlem is om de belangen van de fietser en de voetganger boven de belangen van de autobezitter te plaatsen. We verschuiven parkeerplekken omdat er een vrijliggend fietspad komt. Het is belangrijk dat iedereen veilig naar de stoep en het fietspad kan oversteken. Soms lijkt het alsof er ergens groenruimte is waar misschien een parkeerplek kan komen, deze locaties zijn allemaal bekeken. Vanwege zichtlijnen (zicht vanuit de zijweg of het fietspad op de weg) kunnen wij niet meer parkeerplaatsen langs de weg plaatsen. Het ontwerp voldoet qua verkeersveiligheid op dit moment aan de ontwerprijrichtlijnen voor oprijricht.</p>
<p>14</p>	<p>Het valt mij op dat er in het nieuwe ontwerp minder parkeerplekken gecreerd zijn dan nu aanwezig. In het nieuwe ontwerp zijn de plekken voor eijkmanlaan 60-64 juist weg gehaald 4 stuks. Tijdens de inloop is verteld dat er nu 46 en straks ook 46 plekken zouden zijn. Ik heb op een moment dat alle parkeerplekken gevuld waren (de invalideplekken bij de kerk niet meegeteld) 52 parkeerplekken geteld. Is er ook gekeken of gedacht aan de grote gras stroken aan de flatkant tussen van deventerstraat en de prof scheerstraat en tussen de prof scheerstraat en de kochlaan. om hier parkeerplekken te maken. Bijgevoegd een presentatie met de opmerkingen op de foto's aangekaart. Ik hoop dat naar deze eventuele opties en aanmerkingen gekeken kunnen worden</p>	<p>Vanuit het project worden de aantallen parkeerplekken voor over de gehele Prof. Eijkmanlaan bekeken. Over de hele Professor Eijkmanlaan is de huidige aantal meters parkeervakken 257 meter. In het ontwerp is er 258 meter parkeerruimte opgenomen langs de hele lengte van de weg. Soms verschuiven er parkeerplekken. Het is niet het doel van deze herinrichting om parkeerplaatsen te verminderen.</p> <p>Het beleid van de gemeente Haarlem is om de belangen van de fietser en de voetganger boven de belangen van de autobezitter te plaatsen. We verschuiven parkeerplekken omdat er een vrijliggend fietspad komt. Het is belangrijk dat iedereen veilig naar de stoep en het fietspad kan oversteken. Soms lijkt het alsof er ergens groenruimte is waar misschien een parkeerplek kan komen, deze locaties zijn allemaal bekeken. Vanwege zichtlijnen (zicht vanuit de zijweg of het fietspad op de weg) kunnen wij niet meer parkeerplaatsen langs de weg plaatsen. Het ontwerp voldoet qua verkeersveiligheid op dit moment aan de ontwerprijrichtlijnen voor oprijricht.</p>

15

Geachte heer De Boo / Geacht projectteam,

Van 13 oktober tot en met 01 december 2021 ligt de herinrichting van de Professor Eijkmanlaan in Boerhaave wijk ter inspraak. De wijkraad Meerwijk is door de werkgroep Verkeer & Vervoer op de hoogte gebracht van deze plannen.

Aangezien de Prof. Eijkmanlaan (Boerhaavewijk) het verlengde is van de Bernadottelaan (Meerwijk) zal de herinrichting ook invloed hebben op de verkeersafwikkeling vanuit Meerwijk. Dit is dan ook de reden dan de wijkraad Meerwijk gebruik maakt van de mogelijk een zienswijze in te dienen.

Wijkraad Meerwijk is blij met het feit dat u de Prof. Eijkmanlaan weer gaat inrichten als ontsluitingsweg, maar maakt zich zorgen over de doorstroming van het verkeer en daarmee voor de bereikbaarheid en ontsluiting van Meerwijk.

Zowel de Prof. Eijkmanlaan als de Bernadottelaan hebben als functie de aanliggende buurtjes te ontsluiten. Deze wegen zijn dan ook GebiedsOntsluitingsWegen (GOW) volgens het concept Duurzaam Veilig. Bij een dergelijke weg is het voor de eenduidigheid en duidelijkheid voor de weggebruikers belangrijk een juist snelheidsregiem toe te passen. Dit zou betekenen dat deze wegen een snelheidsregiem zouden moeten hebben van 50km/h. Dit sluit ook aan op de Visie Verkeer Schalkwijk zoals deze door de Werkgroep Verkeer is opgesteld. Toch kiest u ervoor een snelheidsregiem van 30km/h.

Uit onderzoek is gebleken dat het huidige snelheidsregiem op de Prof. Eijkmanlaan van 30km/h ruimschoots wordt overschreden (er wordt gemiddeld tussen de 44 en 47 km/h gereden) en dat er nauwelijks gehandhaafd kan worden omdat de wegindeling niet past bij het snelheidsregiem van 30km/h.

Bedankt voor uw reactie en het meedenken.

Hierbij een antwoord op de drie door u gestelde vragen.

1. Het huidig snelheidsregime blijft gehandhaafd, de huidige maximum snelheid op de Prof. Eijkmanlaan is 30 km/u. Hiermee zal de bereikbaarheid van het gebied, Meerwijk en heel Haarlem dus niet verminderen door deze ingreep. Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlem stelt dat in GOW30 wegen overal onderzocht zullen worden. Met dit mobiliteitsbeleid wordt 30 km/u in de bebouwde kom de nieuwe norm (30km/u, tenzij). De Professor Eijkmanlaan is een van de eerste wegen die deze transformatie zal ondergaan. In het voortraject is een 'variantenstudie' gedaan waarin vier varianten zijn voorgesteld aan de politiek. Onder deze varianten zat uiteraard ook een GOW50 variant. Uiteindelijk is uit deze vier varianten de keuze gemaakt voor de GOW30-variant.
2. Er zal niet worden gehandhaafd op de Professor Eijkmanlaan na herinrichting.

	<p>Met uw ontwerp van de Prof. Eijkmanlaan maakt u het wellicht beter mogelijk te handhaven, maar aangezien op de betreffende weg ook openbaar vervoer aanwezig is zal er vanwege deze maatvoering nog voldoende mogelijkheid zijn om sneller dan 30km/h te rijden. Dit zal in de praktijk dan waarschijnlijk ook gaan gebeuren.</p> <p>Ook kiest u ervoor de Prof. Eijkmanlaan in te richten als voorrangsweg. Daarmee geeft u aan dat de weg een belangrijke ontsluitende functie heeft voor de Boerhaavewijk. Tevens zoals zojuist aangegeven vormt de Prof. Eijkmanlaan een van de belangrijke ontsluitingsroutes voor Meerwijk. Vanuit onderzoek is gebleken dat op de Prof. Eijkmanlaan meer dan 9000 verkeersbewegingen per etmaal zijn. Bij een dergelijke verkeersbelasting is het snelheidsregiem een belangrijke factor als het gaat om de verwerkingscapaciteit van de weg. Door te kiezen voor een snelheidsregiem wat lager ligt dan op een dergelijke weg verwacht mag worden kiest u er dus voor de verwerkingscapaciteit bewust te verlagen en daarmee doet u afbreuk aan de bereikbaarheid en ontsluiting van Meerwijk.</p> <p>Concreet willen wij u dan ook de volgende vragen voorleggen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Waarom kiest u voor een snelheidsregiem van 30 km/h ondanks dat er voldoende argumenten zijn om de weg met het correcte snelheidsregiem te realiseren? • In hoeverre denkt u dat er gehandhaafd zal worden bij overtredingen van de maximaal toegestane snelheid? • Is de doorstroming op de Bernadottelaan (ontsluiting van Meerwijk) meegenomen in het nieuwe ontwerp (verkeersmodellen) en kunt u onderbouwen dat de nieuwe inrichting van de Prof. Eijkmanlaan geen afbreuk doet aan de bereikbaarheid van Meerwijk? <p>Aanvullend op de zienswijze wil de wijkraad Meerwijk u ook wijzen op de volgende pijnpunten betreffende de Bernadottelaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Op de Bernadottelaan wordt te hard gereden en de politie geeft aan niet te kunnen handhaven, vanwege de inrichting van de weg. • De Bernadottelaan is voorzien van fietsstroken (grijze weg) welke in de praktijk als onveilig worden ervaren (dubbel parkeren, stilstaan op fietsstroken en gebrek van handhaving) 	<p>3. De Bernadottelaan is meegenomen in de verkeersmodellen. De bereikbaarheid van Meerwijk zal niet verminderen omdat er geen wijziging in de maximum snelheid plaatsvindt.</p> <p>Dankuwel voor de aangegeven aandachtspunten. De raakvlakken met de Stresemannlaan, Briandlaan en Bernadottelaan zijn bekend bij het projectteam. Binnen het project IVORIM wordt nu onderzocht op welke wijze invulling zal worden gegeven aan het nieuwe mobiliteitsbeleid.</p>
<p>16</p>	<p>Bestaande bomen voor 3e tm 3d weg want er komen in de nieuwe struiken voor de bomen. Er is niet meer mogelijkheid om zo over de stoep te kunnen. Eén boom bloeit al 3j niet meer. Alle wortels komen omhoog.</p>	<p>Bedankt voor uw opmerking. Het ontwerp wordt aangepast naar aanleiding van uw opmerking. De drie bomen ter hoogte van huisnummers 3 in het trottoir worden gekapt. Deze bomen zullen ook niet teruggeplaatst worden in de stoep. Deze bomen zorgen voor wortelopdruk. De stoep wordt nu minimaal 150cm breed. Er worden twee bomen extra geplaatst in de groenstrook voor uw huis.</p>

<p>17</p>	<p>* In hoeverre is bekend dat de hemelwater aan de achterzijde is aangesloten op het riool onder het huis (blok eijkmanlaan 3)? Nu grote rioleringsproblemen.</p> <p>*Wordt er rekening gehouden met elektrische laadpalen want om na 2 jaar de straat weer open te maken is niet efficiënt.</p> <p>*Uitgangspunt is bomen voor 3G NIET meer terug komen. ivm aanschaf zonnepanelen.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze. De achterzijde van de woningen wordt niet afgekoppeld. Het hemelwater in de openbare ruimte wordt wel afgekoppeld van huidig rioolstelsel, waardoor de verwachting er is dat er minder overlast zal zijn.</p> <p>Vanuit dit project worden geen laadpunten aangebracht. Het beleid van de gemeente Haarlem is dat U zelf een laadpunt aanvragen via https://www.haarlem.nl/laadpaal-elektrische-auto/.</p> <p>Bedankt voor uw opmerking. Het ontwerp wordt aangepast naar aanleiding van uw opmerking. De drie bomen ter hoogte van huisnummers 3 in het trottoir worden gekapt. Deze bomen zullen ook niet teruggeplaatst worden in de stoep. Deze bomen zorgen voor wortelopdruk. De stoep wordt nu minimaal 150cm breed. Er worden twee bomen extra gepland in de groenstrook voor uw huis.</p>
<p>18</p>	<p>Naar mijn idee is de parkeerdruk in onze straat te hoog en zou er in het ontwerp een extra parkeerhaven moeten opgenomen kunnen worden tussen de van Deventerstraat en P. van der Scheerstraat. De groenstrook zou dan iets in moeten leveren en over deze lengte zal er een strook van 20 cm breed overgenomen moeten worden van de woningcorporatie die deze grond beheert.</p>	<p>Bedankt voor uw reactie. Vanuit het project worden de aantallen parkeerplekken voor over de gehele Prof. Eijkmanlaan bekeken. Over de hele Professor Eijkmanlaan is de huidige aantal meters parkeervakken 257 meter. In het ontwerp is er 258 meter parkeerruimte opgenomen langs de hele lengte van de weg. Soms verschuiven er parkeerplekken. Het is niet het doel van deze herinrichting om parkeerplaatsen te verminderen.</p> <p>Het beleid van de gemeente Haarlem is om de belangen van de fietser en de voetganger boven de belangen van de autobezitter te plaatsen. We verschuiven parkeerplekken omdat er een vrijliggend fietspad komt. Het is belangrijk dat iedereen veilig naar de stoep en het fietspad kan oversteken. Soms lijkt het alsof er ergens groenruimte is waar misschien een parkeerplek kan komen, deze locaties zijn allemaal bekeken. Vanwege zichtlijnen (zicht vanuit de zijweg of het fietspad op de weg) kunnen wij niet meer parkeerplaatsen langs de weg plaatsen. Het ontwerp voldoet qua verkeersveiligheid op dit moment aan de ontwerprichtlijnen voor oprijzicht.</p> <p>De locaties die u oppert zijn geen grondgebied van de gemeente. Er is binnen dit project geen budget voor grondaankoop van woningcorporaties.</p>

19

* een knip in de Stresemannlaan

* Enkele bomen weg aan de oostzijde vd p. eijkmanlaan tbv parkeerplaatsen.

* verkeersdruppel opschuiven, bijv. t.h.v. de zijstraten want bij de bebouwing is er trillingen en geluidsoverlast.

* Gedwongen drempel richting de F. van Adrichemlaan

* nieuwe bomen autovriendelijk, dus geen harsbomen.

Bedankt voor uw opmerking. Het ontwerp is aangepast. Wij gaan de oversteek ten noorden van de Prof. van der Scheerstaat, vlak bij deze locatie mogelijk maken. De oversteek komt niet op de exact dezelfde locatie omdat dit ten koste van parkeerplaatsen zal gaan. Er komen kanalisatiestrepen en de oversteek komt op dezelfde plek als in de huidige situatie. Wij zullen hier geen zebrapad plaatsen omdat een zebrapad in principe niet past bij een 30km/u weg. Bij de Floris van Adrichemlaan is wel een zebrapad toegepast in verband met de ligging van het verzorgingstehuis.

Het verkeer dat vanaf de Stresemannlaan richting de Bernadottelaan naar de Eijkmanlaan rijdt is beperkt. Bij een knip in de Stresemannlaan zal het westelijke gedeelte van Meerwijk niet meer via Briandlaan de wijk uit rijden, maar via de Eijkmanlaan. Uit berekeningen in het verkeersmodel blijkt dat bij het afwaarderden van de Eijkmanlaan het verkeer richting andere wegen wordt gedrukt. Deze wegen kunnen dit extra verkeer niet verwerken waardoor het systeem vast zal komen te lopen of grote infrastructurele ingrepen gedaan moeten worden om het verkeer aan te kunnen.

Door de nieuwe inrichting van de weg wordt getracht de snelheid van de autos op de weg te verlagen, dit zal hopelijk voor minder trillingsoverlast zorgen. In het nieuwe ontwerp worden op het noordelijk deel 30 km/u plateau's geplaatst. Op de zuidzijde worden busdrempels geplaatst. De busdrempels liggen op ca 60 meter uit elkaar conform de richtlijnen. Het is dus niet mogelijk om te schuiven in de locaties van busdrempels. Alle drempels worden van beton of kunststof, de materialisatie staat nog niet vast. Er zitten geen meeverende drempels in het ontwerp.

De nieuwe bomen die geplant worden zullen bomen zijn die geen overlast veroorzaken voor automobilisten. Het zullen geen harsbomen zijn.

<p>20</p>	<p>Geacht college, Naar aanleiding van het VO Prof. Eijkmanlaan dient de Verkeersgroep van de 4 Wijkraden van Schalkwijk hierbij haar zienswijze in. De verkeersgroep heeft een aantal bedenkingen en opmerkingen over de nieuwe inrichting</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Wij zijn blij met de inrichting zoals de gescheiden rijbanen en aan beide zijden een fietspad. 2) Minder enthousiast zijn wij over de drempel i.p.v. een middenberm, wij verwachten dat behalve de hulpdiensten ook de overige weggebruikers over de drempel gaan passeren. 3) Wij zijn tegen het uitgangspunt dat alle kruisingen als voorrangskruisingen worden uitgevoerd omdat dit snelheid verhogend kan gaan werken. Ondanks het hoge aantal lesauto's, die strikt 30 km/h rijden (CBR uit/inrit ligt aan dezelfde straat) en snelheid verminderend werken is de gemiddelde snelheid al 44 km/h. 4) Tevens vinden wij de keus van 30 km/h voor een wijk ontsluitingsweg niet juist. Alle wijk -en ontsluitingswegen in Schalkwijk die ingericht zijn met gescheiden rijbanen/fietspaden hebben een 50 km/h regiem. 5) De verkeersintensiteit op deze weg, ruim 9000 bewegingen per etmaal, is te hoog voor een 30 km/h regiem. 6) Resumerend stelt de verkeersgroep van de 4 wijkraden Schalkwijk voor om op de Prof. Eijkmanlaan een 50 km/h regiem van kracht te laten zijn. 7) Bij deze inrichting en snelheid van 50 km/h is handhaving mogelijk. 	<p>Bedankt voor uw reactie. Fijn dat u zich kunt vinden in belangrijke ontwerpprincipes. Er wordt een bolle middenstrook van asfalt met een print geplaatst op het midden van de Prof. Eijkmanlaan. Het is wel noodzakelijk dat de middenstrook overrijdbaar is. Dit is een eis vanuit de nood- en hulpdiensten. Er wordt geen hoge middenberm van beton geplaatst op de Professor Eijkmanlaan.</p> <p>In het ontwerp hebben we gekozen voor het toepassen van kruispuntplateaus om de snelheid te remmen. Deze kruispuntplateau's kunnen niet gecombineerd worden met inritten waar het trottoir doorloopt. Op het zuidelijke deel waar de bus rijdt zijn geen kruispuntplateau's aanwezig, maar busvriendelijke drempels als snelheidsremmer. Om de zijstraten over het gehele wegvak uniform vorm te geven is op het zuidelijk deel voor de zelfde kruispuntoplossing gekozen als het noordelijk deel.</p> <p>Door de vrijliggende fietspaden is het gebruikelijk dat de hoofdweg met fietspaden voorrang krijgt op de zijwegen. Dit is veiliger voor de fietsers.</p> <p>De maximumsnelheid op de Prof. Eijkmanlaan is nu al 30 km/u, hiermee wordt de bereikbaarheid dus niet verminderd. In het mobiliteitsbeleid wordt een GOW30 weg het uitgangspunt na herinrichtingen, hiermee sluit de herinrichting van de Prof. Eijkmanlaan aan op de herinrichting. Het is inderdaad correct dat er niet gehandhaafd zal worden op de Professor Eijkmanlaan.</p>
<p>21</p>	<p>Enkele bochten in het fietspad zijn veel te scherp. De richtlijnen schrijven bij het uitbuigen van fietspaden boogstralen voor van minimaal 12 m (CROW 351, voorzieningenblad 26). De boogstralen in het VO zijn, gok ik, zo'n 5 m. Dat is veel te krap. Graag minimaal 10 m aanhouden. Op veel plekken is ruimte genoeg voor ruimere bochten. Waar een boogstraal van 10 m niet haalbaar is zou moeten worden afgezien van het uitbuigen van het fietspad. De nu getekende veel te scherpe bochten eisen te veel aandacht van de fietser. Dat komt de veiligheid niet ten goede. Ook zullen de scherpe bochten worden afgesneden, wat fiets-fiets ongevallen kan veroorzaken.</p>	<p>In dit ontwerp is gekozen om het fietspad te laten uitbuigen zodat de auto een opstelplek heeft om veilig te kunnen opstellen. Dit gaat op een aantal plaatsen ten koste van het comfort van de fietser. Daar waar er ruimte was hebben we de bochtstralen van het fietspad bij de uitbuigingen verruimd naar R=10 m (binnenbocht).</p>