

memonummer 01
datum 24 oktober 2022
aan A. de Boo Gemeente Haarlem
van Projectteam Boerhaavelaan-Amerikaweg
project DO Boerhaavelaan-Amerikaweg
projectnr. 0413188.208
betreft Inspraaknotitie Boerhaavelaan-Amerikaweg

1 Inleiding

Voor het project Boerhaavelaan-Amerikaweg is tussen 1 juni 2022 en 17 september 2022 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 'Inspraaknotitie Boerhaavelaan-Amerikaweg' zijn alle zienswijzen en de beantwoording terug te lezen.

Opgehaalde informatie:

- In totaal heeft de gemeente 9 zienswijzen ontvangen. Deze zijn binnengekomen via e-mail, website en geschreven inzageformulieren, waarvan:
 - 8 zienswijzen via e-mail;
 - 1 geschreven zienswijze;
- 5 bewoners hebben de intekenlijst getekend op de inloopavond op 25 juli in wijkcentrum Ringvaart;
- Er zijn 6 wijzigingen in het ontwerp aangebracht naar aanleiding van de zienswijzen.

De zienswijzen en de inhoudelijke reacties op deze zienswijzen zijn opgenomen in de tabel zienswijzen met beantwoording (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 Boerhaavelaan-Amerikaweg, mede naar aanleiding van de inspraakreacties:

1. Het wegprofiel (de rijstroken voor autoverkeer) van de Boerhaavelaan is iets versmald, waardoor het fietspad aan de noordkant, in zuidelijke richting zal opschuiven. Hierdoor worden zichtlijnen verbeterd voor kruisend autoverkeer vanuit Vijverpark, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Daarbij borgen we dat de zichtlijnen voor verkeer vanuit Vijverpark voldoende zijn voor fietsverkeer uit 2 richtingen, zodat de situatie overzichtelijk blijft. Auto's vanuit Vijverpark zullen niet op het fietspad staan.
2. Aanleg van sinusdrempels op de Amerikaweg, om overlast van hard rijden tegen te gaan.

3. Om de langzaam verkeeroversteek ter plaatse van de Purcellbrug beter te laten aansluiten op de fietsdoorsteek naar het St. Jacobterrein, is de langzaam verkeeroversteek van de westzijde naar de oostzijde van de kruising verplaatst.
4. Tussen de Jan van der Horststraat en de Professor Eijkmanlaan is het fietspad aan de zuidzijde in het ontwerp van 1 richting naar 2 richtingen gewijzigd (van 2,00 m naar 2,50 m breed) zodat tussen de Amerikaweg en de Professor Eijkmanlaan een fietsverbinding aan de zuidzijde in 2 richtingen beschikbaar is.
5. Vanuit de omgeving is aangegeven dat op de parallelweg Frederick Ruyschstraat en de Jan van der Horststraat soms hard gereden wordt. In het DO is bij de aansluiting van de Jan van der Horststraat op de Boerhaavelaan een kruispuntplateau opgenomen als snelheidsremmer.
6. In de huidige situatie is, in tegenstelling tot bij de andere zijstraten van de Boerhaavelaan, bij de Frederick Ruyschstraat en de Jan van der Horststraat geen verkeersbord met 30-zone aanwezig. Deze bebording is nu in het DO opgenomen.

Bijlage I – tabel zienswijzen met beantwoording

		 Gemeente Haarlem
Nr.	Zienswijze	Antwoord
1	Mooi dat er bomen zijn voorzien in de middenberm! Kunnen deze ook aangebracht worden in relatie met ondergrondse leidingen?	Ja, de bomen kunnen aangebracht worden in relatie ondergrondse leidingen.
	Prettig dat er vrij liggende fietspaden worden gecreëerd, dit komt de veiligheid ten goede.	Fijn, veiligheid voor verkeersdeelnemers is de intentie van de gemeente ook.
	Het voornemen om zowel aan de noord- als zuidzijde een fietspad aan te leggen met tweerichtingsverkeer zorgt naar ons idee voor onoverzichtelijke situaties ter hoogte van de twee bruggen die Vijverpark ontsluiten. Autoverkeer zal nu bedacht moeten zijn op verkeer van twee i.p.v. één richting. Zeker bij links afslaand verkeer naar Vijverpark (komend vanaf de Amerikaweg) levert dit onveilige situaties op. Het lijkt logischer om aan beide zijde van de Boerhaavelaan vrij liggende fietspaden met eenrichtingsverkeer aan te leggen.	<p>Een tweerichtingen fietspad aan de noordzijde komt tegemoet aan de regionale fietsstructuur langs de N232, die de stad met het buitengebied verbindt.</p> <p>Een tweerichtingen fietspad aan zowel de noord- als de zuidzijde voorkomt 'spookfietsers' vanuit de dubbelzijdige fietspaden op de Amerikaweg. Met eenrichtingsfietspaden zoals in de huidige situatie, is dit probleem met spookfietsers blijvend. Ook zorgt een tweerichtingen fietspad aan de noordzijde ervoor dat afslaand autoverkeer aan de zuidzijde van de Boerhaavelaan naar de Boerhaavewijk, in mindere mate te maken heeft met kruisend fietsverkeer.</p> <p>In de uitwerking van het Definitief Ontwerp besteden we extra aandacht aan de verkeerssituatie bij de uitritten van vijverpark. In het DO zal het wegprofiel van de Boerhaavelaan iets versmald worden, waardoor het fietspad aan de noordkant, in zuidelijke richting zal opschuiven. Hierdoor worden zichtlijnen verbeterd voor kruisend autoverkeer vanuit Vijverpark, wat de verkeersveiligheid ten goed komt. Daarbij borgen we dat de zichtlijnen voor verkeer vanuit Vijverpark voldoende zijn voor fietsverkeer uit 2 richtingen, zodat de situatie overzichtelijk blijft. Auto's vanuit Vijverpark zullen niet op het fietspad staan.</p> <p>We nemen nog aanvullende maatregelen in de vorm bebording voor autoverkeer. De bebording bestaat uit een stopbord en een bord waarop 'tweerichtingenfietspad' staan aangegeven.</p>
	Wij missen een functie voor de langzaamste verkeersdeelnemers in dit ontwerp. Waar is er ruimte voorzien voor de voetganger komend vanuit Vijverpark?	De oversteek voor voetgangers vanuit Vijverpark is opgenomen in het ontwerp. Bij beide bruggen vanuit Vijverpark kunnen voetgangers en fietsverkeer in 2 fases oversteken (zogenaamd gefaseerd oversteken).
2	Een Voorlopig Ontwerp is niet te vinden. Een voorlopig ontwerp bestaat normaliter uit een boekwerk waarin het ontwerp wordt uitgelegd, waar bepaalde keuzes worden uitgelegd, waarin staat hoe het ontwerp past binnen bestaand beleid en waar op een beeldende manier [impressies] de impact van het ontwerp wordt weergegeven. De verschillende beleidsvelden worden belicht: verkeer [voetganger, fietser, automobilist, OV, mindervaliden], groen [bomen, natuurwaarden en ecologische kwaliteit], water, duurzaam stedelijk leven [hittestress, luchtkwaliteit, duurzaam materiaalgebruik] cultuurhistorie, verlichting, beheer en natuurlijk stedenbouw en landschapsarchitectuur [ruimtelijke kwaliteit]. Alle relevante onderzoeken worden daaraan toegevoegd als bijlage [luchtkwaliteit, geluidsonderzoek, verkeersonderzoek auto, fiets en voetganger, boomeffect rapportage, kabels en leidingen] Vervolgens wordt een ontwerp uitgewerkt waar breedtes van wegen en paden worden vastgelegd. Waar materialisering van de ingreep een plek krijgt. En waar gecheckt wordt of bepaalde ingrepen ook passen met de ondergrondse infrastructuur [kabels en leidingen, riolering] Kortom een VO is een integraal product van alle beleidsvelden van de gemeente. Dit integrale product ontbreekt. Daardoor wordt het giswerk wat we nu eigenlijk zien op de beschikbare tekeningen.	<p>Bij het Definitief Ontwerp zal een ontwerpnota worden bijgevoegd.</p> <p>Het ontwerp is tot stand gekomen in samenspraak met de diverse beleidsvelden. Alle relevante onderzoeken zijn gedaan. Indien een aanvullend onderzoek noodzakelijk is, zullen we deze uitvoeren. Er is een reeds uitgevoerd bomenonderzoek beschikbaar. Voor een gedeelte langs Vijverpark wordt nog een aanvullende Boom Effect Analyse (BEA) uitgevoerd.</p>

	<p>Volgens de brief die gestuurd is op 7 juli zijn de belangrijkste uitgangspunten van het ontwerp de volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1-verbetering verkeersdoorstroming in de wijk 2-verbetering van de verkeersveiligheid 3-goede fietsverbindingen 4-aansluiting op bouwplannen en inrichting van de openbare ruimte voor Haarlem-Schalkwijk tot 2030 5-verbetering van de afwatering van de weg voor extreme neerslag door klimaatverandering <p>Reactie:</p> <p>1-Wij herkennen de noodzaak van het verbeteren van de doorstroming in de wijk eigenlijk nauwelijks. Het is weliswaar druk in de ochtendspits, maar daarbuiten is met name de Amerikaweg een zee van asfalt. Compleet niet passend bij de duurzaamheidsprincipes van klimaat adaptief inrichten van de openbare ruimte. De maatregelen zoals in het plan opgenomen lijken de doorstroom ook niet verbeteren: de 'verbeteringen' zijn het verlengen van het linksaf vak op de Amerikaweg richting Schipholweg en een extra linksaf vak op de Boerhaavelaan aan de ziekenhuiszijde. Dit zal de doorstroming in zeer beperkte mate verbeteren. De maatregelen kosten echter wel veel: Het afslagvak verlengen betekent dat het asfalt van de Amerikaweg ongeveer 2 meter dichterbij de woningen aan de Sweelinkstraat komt te liggen. Het geluidsniveau en de uitstoot van autogassen aan de gevels gaat daarmee omhoog. Dit is voor ons niet acceptabel. Het extra afslagvak aan de Boerhaavelaan gaat ten koste van een groot aantal bomen op het kruispunt. Moeilijk uit te leggen in een tijd waarin klimaat hoog in het vaandel staat. Mogelijke oplossingsrichting: In het mobiliteitsplan staat op pagina 67 een grafiekje waarin staat dat 30% van het verkeer in Schalkwijk sluiptverkeer is. Los het probleem bij de kern op en zorg ervoor dat sluiptverkeer niet via Schalkwijk rijdt.</p>	<p>In een verkeerskundig onderzoek in 2016, is vanuit verkeerskundige modellen berekend dat maatregelen op de Amerikaweg en het kruispunt Boerhaavelaan-Amerikaweg, noodzakelijk zijn om de doorstroming tijdens spitsuren te verbeteren. Een betere doorstroming zorgt er ook voor dat er minder auto's 'vast staan' op de Amerikaweg waardoor de hoeveelheid uitlaatgassen zal afnemen. Op basis van een uitgevoerd geluidsonderzoek, weten we dat het geluidsniveau binnen de geldende normen blijft.</p> <p>De mogelijkheden om het duurzaamheidsprincipes toe te passen, benutten we in dit project. De afwatering maken we klimaatadaptief, er komt een groot aantal bomen bij en waar mogelijk zetten we in op hergebruik van materialen.</p> <p>Het extra afslagvak aan de westzijde van de Boerhaavelaan gaat inderdaad ten koste van een aantal bomen. Daar waar mogelijk verplanten wij deze bomen. Netto komen er in het ontwerp 50 bomen bij.</p> <p>Wij nemen geen maatregelen die het sluiptverkeer via de Boerhaavelaan bevorderen. We nemen juist maatregelen om het doorgaand verkeer beter af te wikkelen via de Amerikaweg.</p>
	<p>2-verbeteren van de verkeersveiligheid juichen wij toe. Wij zien echter geen maatregelen die die verkeersveiligheid vergroten. Wij zien wel een verslechtering van de verkeersveiligheid aan de Boerhaavelaan ter hoogte van de uitritten van Vijverpark. Door hier een tweezijdig fietspad aan te leggen aan de zijde van Vijverpark moeten bewoners op 4 verkeersstromen letten: fietsers van links, fietsers van rechts, auto's van links en auto's van rechts. Op dit moment zijn dat er 3 [fietsers van links, auto's van links en auto's van rechts] Daarbij opgeteld dat dit dubbelzijdige fietspad een doorfietsroute is maakt het nog extra gevaarlijk. Dus de verkeersveiligheid neemt volgens ons af in plaats van toe. Vijverpark heeft op dit moment ongeveer 40% van haar bewoners omdat de wijk nog niet gereed is. Het aantal in- en uitrijdbewegingen zal in de toekomst dus toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Overigens vinden niet alleen wij dit zoals te lezen in bijlage 1: De adviseur van verkeerspolitie adviseert negatief op het tweerichtingenfietspad langs de Boerhaavelaan. Het tweerichtingenfietspad aan de Noordzijde van de Boerhaavelaan kruist een tweetal bruggen richting Vijverpark. Dat leidt tot een potentieel gevaarlijke situatie met kruisend autoverkeer vanuit/naar Vijverpark, de adviseur van de verkeerspolitie adviseert hierop dan ook negatief.</p>	<p>Dit ontwerp is tot stand gekomen na een zorgvuldige afweging van alle belangen, waaronder bereikbaarheid voor fietsverkeer en verkeersveiligheid.</p> <p>Een tweerichtingen fietspad aan de noordzijde komt tegemoet aan de regionale fietsstructuur langs de N232, die de stad met het buitengebied verbindt.</p> <p>Het borgen van de verkeersveiligheid, specifiek ter plaatse van de uitritten van Vijverpark, heeft onze aandacht in de verdere uitwerking van dit ontwerp.</p> <p>In de uitwerking van het Definitief Ontwerp besteden we extra aandacht aan de verkeerssituatie bij de uitritten van vijverpark. In het DO zal het wegprofiel van de Boerhaavelaan iets versmald worden, waardoor het fietspad aan de noordkant, in zuidelijke richting zal opschuiven. Hierdoor worden zichtlijnen verbeterd voor kruisend autoverkeer vanuit Vijverpark, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Daarbij borgen we dat de zichtlijnen voor verkeer vanuit Vijverpark voldoende zijn voor fietsverkeer uit 2 richtingen, zodat de situatie overzichtelijk blijft. Auto's vanuit Vijverpark zullen niet op het fietspad staan.</p> <p>We nemen nog aanvullende maatregelen in de vorm bebording voor autoverkeer. De bebording bestaat uit een stopbord en een bord waarop 'tweerichtingenfietspad' staan aangegeven.</p>

	<p>Mobiliteitsplan: Pagina 5 - Ambities</p> <p>In het mobiliteitsbeleid kijken we met bovenstaande principes van de mobiliteitstransitie in het achterhoofd naar het jaar 2030, met een doorkijk naar 2040, want een deel van de maatregelen zal gestart zijn, maar nog niet voltooid voor 2030. Hoe verplaatsen we ons in Haarlem in 2030 en hoe ziet Haarlem er dan uit? Met andere woorden, wat hebben we met de mobiliteitstransitie dan concreet bereikt? De transitie is erop gericht dat in 2030 bijna alle (90%) korte verplaatsingen met een afstand van minder dan 2,5 km binnen de stad met de fiets of te voet plaatsvinden en dat meer dan de helft (60%) de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem toe met het OV of de fiets plaatsvinden. Het aantal auto's in de stad is niet gegroeid. Deze verplaatsingen vinden plaats op veilige wegen, waar de snelheid in de meeste gevallen terug is gebracht naar 30km/ uur. De wegen die wel nog een snelheid van 50km/ uur hebben, zijn voorzien van een vrijliggend fietspad.</p> <p>Deze ambitie bijt in onze ogen het doel van het verbeteren van de doorstroming. Als je wil dat mensen de fiets gaan nemen moet je niet de auto infrastructuur verbeteren.</p>	<p>Het Mobiliteitsplan ligt niet direct ten grondslag aan dit ontwerp. De grondslag van het ontwerp is hierboven toegelicht. Daar waar mogelijk is wel aangesloten bij de ambities van het Mobiliteitsplan, door in het ontwerp de fietsverbindingen te verbeteren in de vorm extra oversteken en fietspaden.</p>
	<p>Pagina 7: 3. Fiets en voetganger krijgen prioriteit</p> <ul style="list-style-type: none"> In de voorbereiding van projecten en herinrichtingen wordt het principe van omgekeerd ontwerpen toegepast. Eerst wordt de benodigde ruimte gecreëerd voor de fiets en voetganger, waarna vervolgens gekeken wordt wat de beschikbare overgebleven ruimte is voor de auto (rijden en parkeren). <p>In dit project is dit principe overduidelijk niet toegepast. Aan de noordzijde van de Boerhaavelaan is er geen trottoir mee getekend, er zijn geen veilige overstekpunten. De voetganger heeft geen plek in dit plan. Voor de fietser is er vooral oost-west gedacht langs de Boerhaavelaan. Oversteken de wijk in wordt niet gefaciliteerd.</p>	<p>Het klopt dat het principe van omgekeerd ontwerpen niet is toegepast in dit project, omdat het primair als doelstelling heeft het verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer. Echter zijn er wel verschillende verbeteringen voor fietsers en voetgangers meegenomen. Ook worden de overstekpunten voor fietsers en voetgangers op de Boerhaavelaan veiliger, door het oversteken in 2 fasen. En er wordt een extra oversteek gerealiseerd over de Amerikaweg, bij het kruispunt met de Schipholweg.</p>
	<p>4. Een duidelijke wegenstructuur gebaseerd op 30 km/uur</p> <ul style="list-style-type: none"> Haarlem wordt een stad waar 30km/ uur de norm is. Hierop vormen de hoofdroutes van auto en (H)OV de uitzondering. Voor deze routes geldt een maximumsnelheid van 70 - 50 km/ uur <p>Volgens dit principe zou de Boerhaavelaan een 30km/uur straat worden. Met de bijbehorende inrichting. In het voorliggende VO is hier geen invulling aan gegeven. Wij zien dat als gemiste kans. In Utrecht en Amsterdam zijn voldoende voorbeelden waarbij dit succesvol is toegepast.</p>	<p>De Boerhaavelaan is een gebiedsontsluitingsweg (GOW) voor een aantal wijken binnen Schalkwijk die aansluit op de hoofdontsluiting (de Amerikaweg). Er is bovendien geen direct aanliggende woonfunctie met parkeren aanwezig. Om deze reden blijft de Boerhaavelaan een gebiedsontsluitingsweg (50 km/h).</p>
	<p>In de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 (vastgesteld op 21 december 2017) is opgenomen dat er ingezet moet worden op recreatieve routes:</p> <p>Recreatieve routes zijn aantrekkelijke wandel- en fietsroutes die de stad met het buitengebied verbinden. De routes volgen zoveel mogelijk de bestaande groenplekken en waterwegen en hebben een groene inrichting. Waar de recreatieve kwaliteit minder is, wordt de route zo groen en aantrekkelijk mogelijk gemaakt. Het streven is de recreatieve routes zoveel mogelijk op elkaar te laten aansluiten zodat een netwerk ontstaat.</p>	<p>Het verbeteren van wandelroutes behoort niet bij de doelstellingen van dit project. Om deze reden maakt een wandelroute richting de ringvaart geen onderdeel uit van de projectscope.</p> <p>Binnen de gemeente wordt gekeken naar mogelijkheden om de voorgestelde route in andere plannen op te nemen.</p>
	<p>Reactie: wij onderkennen het belang van aantrekkelijke wandel- en fietsroutes naar het buitengebied. Een aantrekkelijke wandelroute richting de ringvaart ontbreekt compleet. Deze zou gerealiseerd kunnen worden via de trottoirs van Vijverpark over het dijkje langs de volkstuinten en langs de waterzuivering naar het pad langs de Ringvaart. Wij zouden het op prijsstellen als deze in de plannen worden meegenomen.</p>	<p>Fietsroutes naar Amstelveen, richting Liewegje en richting het Krekelpad blijven in dit ontwerp behouden en er wordt op aangesloten. Het faciliteren van fietsknooppunten maakt geen onderdeel uit van de projectdoelstellingen.</p>
	<p>De fietsstructuur aan de Boerhaavelaan is wat complex vanwege de vele recreatieve verbindingen die hier liggen. Een van de verbindingen is de verbinding over de ringvaart naar Amstelveen [en naar de ringvaart Vijfhuizenvaart; volgens ons veel vaker gebruikt]. Een andere belangrijke fietsverbinding is de verbinding richting het Liewegje; deze verbinding ligt ten zuiden van het talud van de brug over de ringvaart. Een laatste belangrijke fietsverbinding is die richting het Krekelpad. Juist het faciliteren van een goede fietsknoop is hier van het allergrootste belang als je een goed fietsnetwerk wil maken. Dat zit niet in de plannen. Gemeente Haarlem onderkent wel de wens: Het streven is de recreatieve routes zoveel mogelijk op elkaar te laten aansluiten zodat een netwerk ontstaat.</p>	<p>Het ontwerp van het fietspad aan de noordzijde is conform richtlijnen van de ASVV (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom).</p>

	<p>Wat ook bijt is dat de breedte van de fietsroute ten koste gaat van diverse enorme bomen. De hier voorgestelde breedte van het fietspad is ook breder dan de fietsroute verderop daadwerkelijk is. Wil je een aantrekkelijke route maken moet je minimaal het bestaande groen handhaven en liefst uitbreiden. Ook dat onderkent de gemeente, maar wordt niet in de plannen opgenomen [Waar de recreatieve kwaliteit minder is, wordt de route zo groen en aantrekkelijk mogelijk gemaakt.]</p>	<p>In het Definitief Ontwerp (DO) zal het wegprofiel van de Boerhaavelaan iets versmald worden, waardoor het fietspad aan de noordkant, in zuidelijke richting kan opschuiven. Hiermee komt het fietspad verder van de bomenrij af te liggen en kunnen wellicht extra bomen worden bespaard. Dit wordt nader uitgezocht. Verder komen er netto 50 bomen bij, waarmee het ontwerp waar mogelijk bijdraagt aan een aantrekkelijke projectomgeving.</p>
	<p>Daarnaast is een zogenaamde 'doorfietsroute' (Haarlem- Schiphol) vastgelegd in SOR en mobiliteitsbeleid van de gemeente alsmede in het regionaal toekomstbeeld fiets van Provincie en Vervoersregio en in het netwerk metropolitane fietsroutes van de MRA. In dit ontwerp wordt hieraan tegemoet gekomen door het huidige fietspad aan de noordzijde van de Boerhaavelaan te vervangen door een tweerichtingenfietspad dat aansluit op het bestaande tweerichtingenfietspad langs de N232 richting Boesingheliede. De inrichting van de Boerhaavelaan lijkt dan ook vooral op dit punt gericht. Teveel met oogkleppen op de normen vasthouden. Wij kunnen ons niet vinden in een dergelijke rigide aanpak.</p>	<p>Wij sluiten met dit ontwerp inderdaad aan op het vastgestelde beleid van de SOR, het mobiliteitsbeleid en het regionaal toekomstbeeld fiets van de Provincie en Vervoersregio.</p>
	<p>2. Groenparagraaf Om het voorlopig ontwerp mogelijk te maken is het noodzakelijk dat er in totaal 14 bomen gekapt worden. Binnen het plangebied is ruimte om 64 nieuwe bomen te planten, daarnaast worden binnen het plangebied 15 bomen verplant. In het voorlopig ontwerp gaat 2.099 m² van het huidige bermgroen en 175 m² ecologisch groen verloren, daar komt 3.372 m² bermgroen voor terug. Nieuw bermgroen komt met name bij het oostelijk deel van de Boerhaavelaan. In het ontwerp worden 4 bomen gekapt vanwege het verlengen van de afslagvakken. Aangezien wij denken dat het faciliteren van de doorstroming niet past in het mobiliteitsplan en een verslechtering is voor geluidsoverlast en luchtkwaliteit wordt de kap van de bomen overbodig. De kap van de bomen aan de Boerhaavelaan is evenzeer onnodig. Door de ruimte in het wegprofiel te vinden [breedte fietspad, breedte rijbanen, breedte middenberm] kunnen de bomen gewoon gehandhaafd blijven. De 64 nieuwe bomen staan in een middenberm van ongeveer 2 meter breed en hebben dus een beperkte ondergrondse groeiruimte. Waarschijnlijk is deze berm ook een wadi. Daarnaast ligt er in de Boerhaavelaan riolering. Al deze gegevens samen lijkt het ons onwaarschijnlijk dat er in deze bermen bomen kunnen worden geplant. Kortom: ontwerp met als uitgangspunt dat de bomen blijven staan.</p>	<p>Het faciliteren van doorstroming voor autoverkeer is de primaire doelstelling binnen dit project. Het Mobiliteitsplan ligt niet direct ten grondslag aan dit ontwerp. De grondslag van het ontwerp is hierboven toegelicht. Daar waar mogelijk is wel aangesloten bij de ambities van het Mobiliteitsplan, door in het ontwerp de fietsverbindingen te verbeteren in de vorm extra oversteken en fietspaden. Onder de Boerhaavelaan ligt geen riolering. De breedte van de middenberm is 3 meter in het ontwerp. Dit geeft voldoende ondergrondse groeiruimte voor de aan te planten bomen.</p>
	<p>De te verplanten bomen aan de Boerhaavelaan bij het ziekenhuis zijn niet te verplanten. Deze bomen staan dicht op elkaar en de kluiten ervan zijn met elkaar vergroeid. Een poging tot verplanten hiervan is verspilde moeite. Daarnaast zijn de bomen geplant om de nutsvoorzieningen op die hoe wat te verstoppen. In het VO komen deze kasten vol in beeld te staan waardoor het kruispunt een nog onaantrekkelijk beeld zal opleveren.</p>	<p>Uit de uitgevoerde boomeffectanalyse (BEA) blijkt dat de betreffende bomen op deze locatie verplantbaar zijn (met uitzondering van 1 boom). Er komen netto 50 bomen bij, waarmee het ontwerp waar mogelijk bijdraagt aan een aantrekkelijke projectomgeving.</p>

	<p>Reactie op bijlage 2 en 3</p> <p>In bovenstaande tekst is natuurlijk al veel genoemd waar wij bezwaar tegen maken:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Het verlengen van de afslagvakken in de Amerikaweg, onder andere vanwege geluidsoverlast toename en verslechtering van de luchtkwaliteit -Het aanleggen van een fietspad op de hoek van de Boerhaavelaan bij het ziekenhuis vanwege het kappen van bomen en het verslechteren van de beeldkwaliteit -Het dubbelzijdige fietspad in de Boerhaavelaan aan de zijde van Vijverpark vanwege slechter worden verkeersveiligheid -Het aanleggen van een tweede dubbelzijdig fietspad ter hoogte van St Jacob. Dit is een fietspad van niks naar nergens die ook nog eens ten koste zal gaan van de bomen tussen de Boerhaavelaan en St Jacob. -De extra brug naast de brug. Nergens voor nodig als je een afgewogen ontwerp maakt. -De verslechtering voor voetgangers aan de Boerhaavelaan -De verslechtering voor het oversteken van fiets en voetganger over de Boerhaavelaan. -De verdere segregatie van Vijverpark met de rest van Boerhaavewijk door het verder verbreden van de verkeersruimte op de Boerhaavelaan 	<ul style="list-style-type: none"> -Over het bezwaar tegen het verlengen van de afslagvakken in de Amerikaweg, onder andere vanwege 'geluidsoverlast toename' en verslechtering van de luchtkwaliteit: In een verkeerskundig onderzoek in 2016, is vanuit verkeerskundige modellen berekend dat maatregelen op de Amerikaweg en het kruispunt Boerhaavelaan-Amerikaweg, noodzakelijk zijn om de doorstroming tijdens spitsuren te verbeteren. Een betere doorstroming zorgt er ook voor dat er minder auto's 'vast staan' op de Amerikaweg waardoor de hoeveelheid uitlaatgassen zal afnemen. Op basis van een uitgevoerd geluidsonderzoek, weten we dat het geluidsniveau binnen de geldende normen blijft. - Uit de uitgevoerde boomeffectanalyse (BEA) blijkt dat de betreffende bomen op de hoek van de Boerhaavelaan verplantbaar zijn (met uitzondering van 1 boom). Er komen netto 50 bomen bij, waarmee het ontwerp waar mogelijk bijdraagt aan een aantrekkelijke projectomgeving. - Over het bezwaar tegen het dubbelzijdige fietspad in de Boerhaavelaan aan de zijde van Vijverpark en tegen het tweede dubbelzijdige fietspad ter hoogte van St. Jacob: Een tweerichtingen fietspad aan de noordzijde komt tegemoet aan de regionale fietsstructuur langs de N232, die de stad met het buitengebied verbindt. Het ontwerp geeft invulling aan de "Motie CU Ook fietspad zuidzijde Boerhaavelaan oost met gebruik van de ventwegen" (2019). Het tweerichtingen fietspad aan de zuidzijde van de Boerhaavelaan, vanaf de Frederik Ruyschstraat tot aan het Kruispunt met de Amerikaweg, zorgt ervoor dat bestemmingsverkeer vanuit de Boerhaavewijk de Boerhaavelaan niet op verschillende plaatsen hoeft over te steken om richting het ziekenhuis of het centrum te rijden. Dit belang is ingebracht vanuit verschillende partijen vanuit de wijk. Afslaand autoverkeer richting de Boerhaavewijk hoeft niet op de Boerhaavelaan te wachten op overstekende fietsers.
		<ul style="list-style-type: none"> -Een tweerichtingen fietspad aan zowel de noord- als de zuidzijde voorkomt 'spookfietsers' vanuit de dubbelzijdige fietspaden op de Amerikaweg. Met eenrichtingsfietspaden zoals in de huidige situatie, is dit probleem met spookfietsers blijvend. Ook zorgt een tweerichtingen fietspad aan de noordzijde ervoor dat afslaand autoverkeer naar de Boerhaavewijk vanaf de Boerhaavelaan, in mindere mate te maken heeft met kruisend fietsverkeer. - In de uitwerking van het Definitief Ontwerp besteden we extra aandacht aan de verkeerssituatie bij de uitritten van vijverpark. In het DO zal het wegprofiel van de Boerhaavelaan iets versmald worden, waardoor het fietspad aan de noordkant, in zuidelijke richting zal opschuiven. Hierdoor worden zichtlijnen verbeterd voor kruisend autoverkeer vanuit Vijverpark, wat de verkeersveiligheid ten goed komt. Daarbij borgen we dat de zichtlijnen voor verkeer vanuit Vijverpark voldoende zijn voor fietsverkeer uit 2 richtingen, zodat de situatie overzichtelijk blijft. Auto's vanuit Vijverpark zullen niet op het fietspad staan. We nemen nog aanvullende maatregelen in de vorm bebording voor autoverkeer. De bebording bestaat uit een stopbord en een bord waarop 'tweerichtingenfietspad' staan aangegeven. Ter aanvulling over de bomen bij St. Jacob. De constructie van het fietspad ter hoogte van St. Jacob wordt zodanig uitgevoerd, dat het geen negatief effect heeft op de bomen. Een soortgelijke constructie is reeds toegepast op de Rijksstraatweg. -De extra fietsbrug naast de huidige Wilsonbrug is noodzakelijk, omdat er op de Wilsonbrug geen ruimte is voor een fietspad aan de zuidzijde. Omdat de zijkant van de Wilsonbrug constructief onvoldoende sterk voor is voor de belasting van autoverkeer, kan de rijbaan voor autoverkeer niet worden opgeschoven in noordelijke richting. - In het ontwerp is er geen sprake van een verslechtering voor voetgangers. De oversteken op de Boerhaavelaan worden veiliger vanwege de 2-fasen. Voetgangers kunnen gebruik blijven maken van het voetpad langs de zuidzijde van de Boerhaavelaan en tevens van de parallelwegen aan de zuidzijde.
	<p>Reactie op bijlage 4</p> <p>Deze studie laat zien dat de afwegingen die gemaakt zijn puur verkeerskundig van aard zijn. Er wordt geen afweging gemaakt op argumenten als aantasting van het groen, beeldkwaliteit of een gezonde leefomgeving.</p>	<p>In een verkeerskundig onderzoek in 2016, is vanuit verkeerskundige modellen berekend dat maatregelen op de Amerikaweg en het kruispunt Boerhaavelaan-Amerikaweg, noodzakelijk zijn om de doorstroming tijdens spitsuren te verbeteren. Een betere doorstroming zorgt er ook voor dat er minder auto's 'vast staan' op de Amerikaweg waardoor de hoeveelheid uitlaatgassen zal afnemen. Op basis van een uitgevoerd geluidsonderzoek, weten we dat het geluidsniveau binnen de geldende normen blijft. Verder komen er netto 50 bomen bij, waarmee het ontwerp waar mogelijk bijdraagt aan een aantrekkelijke projectomgeving.</p>

	<p>Kunnen we dan ook wat bijdragen aan het verbeteren van de Amerikaweg en de Boerhaavelaan? Wij denken van wel.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het lijkt ons een goed idee om het sluijverkeer verder terug te dringen zodat ook deze kruispunten ontlast worden. 2. Het lijkt ons een goed idee om de voetganger beter te faciliteren. Op de kruisingen wat betreft tijd van oversteken. Nu heb je als volwassene nauwelijks tijd om aan de overkant te komen bij groen licht. Kinderen, oude van dagen en minder validen halen de overkant niet. Die gaan of toch oversteken terwijl de lichten op groen gaan voor de auto's of ze staan op de middenberm te wachten tot de lichten 3 minuten later weer op groen gaan. Beide geen wenselijke situatie. 3. Daarnaast lijkt het ons een goed idee dat in het verlengde van de Beethovenstraat op het dijkje naast de volkstuinten een halfverhard pad wordt aangelegd en verderop langs de waterzuivering richting de Ringvaart. Dit pad kan ook gebruikt voor de hockeyers die nu tegen het verkeer in fietsen op de Boerhaavelaan. 4. Het lijkt ons een goed idee om de Boerhaavelaan anders in te richten passend binnen de beschikbare ruimte. Dat kan door een 30km/uur weg van de Boerhaavelaan te maken [conform het mobiliteitsplan]. Hierdoor kan de wegbreedte smaller en ontstaat er ruimte om alle mobiliteiten in de huidige breedte van het profiel een plek te geven. Zie doorsnede. 5. Een goed ontwerp van de fietsknoop ter plaatse van Krekelpad-hockeyvelden Saxenburg is essentieel voor het functioneren van het fietsnetwerk. Hiervoor willen we aandacht voor. 6. Het zou helpen tegen de overlast van te hard rijden 's avonds- 's nachts om flitspalen te plaatsen op de Amerikaweg. Zowel op het stuk Schipholweg- Amerikaweg als de andere richting op. 7. We willen ook benadrukken dat de oversteekbaarheid van de Boerhaavelaan voor voetganger en fietser van essentieel belang is voor de hechting van Vijverpark aan de Boerhaavewijk. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het ontwerp zorgt juist voor het verder terugdringen van het sluijverkeer, door het doorgaand verkeer beter af te wikkelen via de Amerikaweg en het kruispunt met de Boerhaavelaan. 2. Om de voetganger beter te faciliteren, nemen we bij de nadere uitwerking van de regeling van de verkeerslichten, dit als aandachtspunt mee. 3. De aanleg van een halfverhard pad verderop langs de waterzuivering richting de Ringvaart is geen onderdeel van het project. 4. In het ontwerp wordt de breedte van de rijstroken op de Boerhaavelaan versmald. Dit, in combinatie met de aan te planten bomen in de middenberm, geeft een versmallend effect wat snelheidsremmend werkt. 5. Fietsroutes naar Amstelveen, richting Liewegje en richting het Krekelpad blijven in dit ontwerp behouden en er wordt op aangesloten. Het faciliteren van fietsknooppunten maakt geen onderdeel uit van de projectdoelstellingen. 6. Om overlast van hard rijden op de Amerikaweg tegen te gaan, worden zogenaamde sinusdrempels toegepast. 7. Er wordt in het ontwerp een voorziening getroffen voor voetgangers ter plaatse van de 2 bruggen vanuit Vijverpark. Hier wordt een oversteekvoorziening gerealiseerd voor voetgangers en fietsers. We verbeteren de oversteekvoorziening bij de meest westelijke brug, ten op zichte van de huidige situatie. Met een oversteek in 2 fases, wordt het hier veiliger.
3	<p>Graag willen we reageren op het voorlopig ontwerp van de Boerhaavelaan met name op variant 5 van de fietspaden.</p> <p>Dat betekent eigenlijk de huidige onvoldoende situatie, aangezien mensen aan beide kanten nu twee kanten op fietsen omdat ze niet willen oversteken voor een stukje naar bijvoorbeeld de hockeyvelden.</p> <p>Hierdoor ontstaan gevaarlijke situaties waarbij mensen in twee richtingen fietsen over de enkele fietsbaan.</p> <p>Wij zijn daarom voor een dubbel fietspad aan de noordzijde of zuidzijde van de Boerhaavelaan, zoals in de overige alternatieven wordt geschetst.</p> <p>Gebruik maken van de ventwegen, waar wat onoverzichtelijke verkeerssituaties kunnen ontstaan rond in- en uitrijdend/parkerende auto's is ons inziens niet gewenst.</p> <p>Overigens juichen we een groenstrook in het midden van de rijweg van de Boerhaavelaan van harte toe, wat de verkeersveiligheid (lagere snelheid) ten goede zal komen.</p>	<p>Een tweerichtingen fietspad aan de noordzijde komt tegemoet aan de regionale fietsstructuur langs de N232, die de stad met het buitengebied verbindt.</p> <p>Het ontwerp geeft invulling aan de "Motie CU Ook fietspad zuidzijde Boerhaavelaan oost met gebruik van de ventwegen" (2019). Het tweerichtingen fietspad aan de zuidzijde van de Boerhaavelaan, vanaf de Frederik Ruyschstraat tot aan het Kruispunt met de Amerikaweg, zorgt ervoor dat bestemmingsverkeer vanuit de Boerhaavewijk de Boerhaavelaan niet op verschillende plaatsen hoeft over te steken om richting het ziekenhuis of het centrum te rijden. Dit belang is ingebracht vanuit verschillende partijen vanuit de wijk. Afslaand autoverkeer richting de Boerhaavewijk hoeft niet op de Boerhaavelaan te wachten op overstekende fietsers.</p> <p>Een tweerichtingen fietspad aan zowel de noord- als de zuidzijde voorkomt 'spookfietsers' vanuit de dubbelzijdige fietspaden op de Amerikaweg. Met eenrichtingsfietspaden zoals in de huidige situatie, is dit probleem met spookfietsers blijvend. Ook zorgt een tweerichtingen fietspad aan de noordzijde ervoor dat afslaand autoverkeer naar de Boerhaavewijk vanaf de Boerhaavelaan, in mindere mate te maken heeft met kruisend fietsverkeer.</p> <p>In de uitwerking van het Definitief Ontwerp besteden we extra aandacht aan de verkeerssituatie bij de uitritten van Vijverpark. In het DO zal het wegprofiel van de Boerhaavelaan iets versmald worden, waardoor het fietspad aan de noordkant, in zuidelijke richting zal opschuiven. Hierdoor worden zichtlijnen verbeterd voor kruisend autoverkeer vanuit Vijverpark, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Daarbij borgen we dat de zichtlijnen voor verkeer vanuit Vijverpark voldoende zijn voor fietsverkeer uit 2 richtingen, zodat de situatie overzichtelijk blijft. Auto's vanuit Vijverpark zullen niet op het fietspad staan.</p> <p>We nemen nog aanvullende maatregelen in de vorm bebording voor autoverkeer. De bebording bestaat uit een stopbord en een bord waarop 'tweerichtingenfietspad' staan aangegeven</p>

		<p>We nemen nog aanvullende maatregelen in de vorm bebording voor autoverkeer. De bebording bestaat uit een stopbord en een bord waarop 'tweerichtingenfietspad' staan aangegeven.</p> <p>Vooraf bestemmingsverkeer naar de Boerhaavewijk zal gebruik maken van de ventwegen, waardoor het aantal fietsers beperkt zal zijn. Doorgaand fietsverkeer wordt langs de noordzijde van de Boerhaavelaan geleid.</p> <p>Fijn dat een groenstrook in het midden van de Boerhaavelaan wordt toegejuicht.</p>
4	<p>Reactie op VO 2.0 Amerikaweg kruispunten:</p> <p>a. Het kruispunt is nog steeds primair gericht op gemotoriseerd verkeer. Een hindervrije doorgang voor fietsers en voetganger, bijvoorbeeld door een fietstunnel (bijvoorbeeld enkel aan de noordzijde) is wenselijk en op dit moment een gemiste kans.</p> <p>b. De noodzaak voor een 2 richting fietspad aan de zuidzijde van de Boerhaavelaan zie ik onvoldoende. Deze is er nu ook niet. Wanneer een veilige(re) oversteek kan worden gerealiseerd (bv. Purcellbrug of ingang Fr. Ruyschstraat) kan hier naar de andere kan worden gegaan.</p> <p>c. Er dient een veiligere mogelijkheid om over te steken tussen het Vijverpark en zuidzijde te worden gerealiseerd. Er wordt hier vaak (te) hard gereden, terwijl met de toevoeging van Vijverpark meer langzaam verkeer naar de zuidzijde en vice versa gaat. Dit kan bv in de vorm van een zebrapad al dan niet icm een drempel.</p> <p>d. De groenstrook aan de Fr. Ruyschstraat, tussen parkeerplaatsen en toekomstig fietspad Boerhaavelaan dient behouden te blijven danwel in kwaliteit te worden versterkt. Deze groenstrook vorm een demping tussen woningen aan de Fr. Ruyschstraat en Boerhaavelaan. De kwaliteit van de lagere beplanting is niet overal van grote kwaliteit. Daarnaast is dit in de winter vaak te kaal.</p>	<p>a. Een hindervrije doorgang voor fietsers en voetgangers is ruimtelijk niet eenvoudig inpasbaar en ook financieel niet haalbaar. Om deze reden maakt de aanleg van bijvoorbeeld een fietstunnel geen onderdeel uit van dit project.</p> <p>b. Het ontwerp geeft invulling aan de "Motie CU Ook fietspad zuidzijde Boerhaavelaan oost met gebruik van de ventwegen" (2019). Het tweerichtingen fietspad aan de zuidzijde van de Boerhaavelaan, vanaf de Frederik Ruyschstraat tot aan het Kruispunt met de Amerikaweg, zorgt ervoor dat bestemmingsverkeer vanuit de Boerhaavewijk de Boerhaavelaan niet op verschillende plaatsen hoeft over te steken om richting het ziekenhuis of het centrum te rijden. Dit belang is ingebracht vanuit verschillende partijen vanuit de wijk. Afslaand autoverkeer richting de Boerhaavewijk hoeft niet op de Boerhaavelaan te wachten op overstekende fietsers. Een tweerichtingen fietspad aan zowel de noord- als de zuidzijde voorkomt 'spookfietsers' vanuit de dubbelzijdige fietspaden op de Amerikaweg. Met eenrichtingsfietspaden zoals in de huidige situatie, is dit probleem met spookfietsers blijvend. Ook zorgt een tweerichtingen fietspad aan de noordzijde ervoor dat afslaand autoverkeer naar de Boerhaavewijk vanaf de Boerhaavelaan, in mindere mate te maken heeft met kruisend fietsverkeer.</p> <p>c. De oversteken ter plaatse van Vijverpark worden veiliger. Er wordt in het ontwerp wel een voorziening getroffen voor voetgangers ter plaatse van de 2 bruggen vanuit Vijverpark. Hier wordt een oversteekvoorziening gerealiseerd voor voetgangers en fietsers. We verbeteren de oversteekvoorziening bij de meest westelijke brug, ten op zichte van de huidige situatie. Met een oversteek in 2 fases, wordt het hier veiliger.</p> <p>d. De groenstrook tussen de Boerhaavelaan en de Fr. Ruyschstraat blijft behouden. Kwaliteitsverbetering van deze groenstrook maakt geen onderdeel uit van dit project.</p>
5	<p>Ik wil bij deze als bewoner protesteren tegen de herinrichting van de Boerhaavelaan.</p> <p>Het moet blijkbaar allemaal geld kosten wat weer verhaald gaat worden via de WOZ op de burger. Een herinrichting is volkomen nutteloos. Haarlem is of uit loopt gewoon weer vast omdat je nergens door kan rijden in deze stad met bar slechte stoplicht regelingen. Nu krijgen wij allemaal fietsers voor de deur langs en idioten op brommertjes met 60 km. Politie zie je niet alleen als je tegen een boom plast.</p> <p>Nederland en zeker ook Haarlem is VOL en wij zijn het betalen zat, spuugzat en de burgerlijke ongehoorzaamheid zal alleen maar toenemen.</p> <p>Stoppen deze onzinnige geldverspilling en laat zoals het is.</p>	<p>Ter onderbouwing van de herinrichting van de Boerhaavelaan:</p> <p>De aanleg van een tweerichtingen fietspad aan zowel de noord- als de zuidzijde voorkomt 'spookfietsers' vanuit de dubbelzijdige fietspaden op de Amerikaweg. Met eenrichtingsfietspaden zoals in de huidige situatie, is dit probleem met spookfietsers blijvend. Ook zorgt een tweerichtingen fietspad aan de noordzijde ervoor dat aan de zuidzijde, afslaand autoverkeer naar de Boerhaavewijk vanaf de Boerhaavelaan, in mindere mate te maken heeft met kruisend fietsverkeer.</p> <p>Verder komen er netto 50 bomen bij, waarmee het ontwerp waar mogelijk bijdraagt aan een aantrekkelijke projectomgeving. De herinrichting zorgt voor een verbetering voor overstekende voetgangers, omdat de oversteken veiliger worden vanwege de 2-fasen.</p>
6	<p>Het verplaatsen van het bestaande fietspad aan de zuidzijde van de Boerhaavelaan naar de zoals u noemt de ventweg (o.a. zijnde de Jan van der Horst straat) is een zeer slechte oplossing voor uw probleem.</p> <p>Bezwaren zijn:</p> <p>Het kruispunt bij de inrit van de Jan van Horst straat ter hoogte van nummer 16 en 18 bij variant 4 wordt onnodig druk omdat het fietspad aan de noordzijde van de Boerhaavelaan niet verder gaat naar het kruispunt van de Wilsonbrug.</p>	<p>Door het fietsverkeer aan de zuidzijde van de Boerhaavelaan over het tweerichtingen fietspad te leiden, tussen de Amerikaweg en de Frederik Ruyschstraat, en vervolgens over de parallelwegen van de Boerhaavelaan, wordt invulling gegeven aan de "Motie CU Ook fietspad zuidzijde Boerhaavelaan oost met gebruik van de ventwegen" (2019).</p> <p>Het fietspad aan de noordzijde van de Boerhaavelaan loopt verder door tot aan het kruispunt Amerikaweg-Boerhaavelaan, over de Wilsonbrug.</p>
	<p>De nieuw voorgestelde parkeersituatie aan de beginnummers van de Jan van der Horst straat en Frederik Ruyschstraat (langsparkeren i.p.v. de huidige situatie (dwarsparkeren)) maakt het onmogelijk om je fiets vanuit de eigen voortuin naar de weg te krijgen.</p>	<p>De parkeerstructuur aan de Jan van de Horststraat en Frederik Ruyschstraat is in het ontwerp niet gewijzigd.</p>

	De groenstrook in het midden van de Boerhaavelaan geeft een mooie allure maar er is gewoonweg te weinig ruimte.	Voor deze groenstrook is een ruimte van 3 meter beschikbaar.
	Het laten vervallen van het voetpad tussen de huidige groenstrook en de Boerhaavelaan is zeer ongewenst en leidt tot onveiligheid in de Jan van der Horststraat (auto's, fietsen, brommers, snorfietsen, uitladende post-, koerier, supermarktauto's en winkelbedrijven en tevens voetgangers) op de rijweg in de Jan van der Horststraat. Derhalve is een betere oplossing om de bestaande situatie te handhaven.	In het ontwerp blijft het betreffende voetpad behouden.
	Om de komende verkeersdrukte naar de nieuwe wijk op te lossen kan deze beter gezocht worden in een aanvullend kruispunt vanuit de nieuwe wijk naar de Schipholweg. In- en uitkomend verkeer vanuit en naar de nieuwe wijk hoeft dan niet via de Boerhaave wijk maar direct van en naar richting de A9.	Aanleg van een aanvullend kruispunt valt buiten de scope van het project. De maatregelen zijn vanuit met verkeerskundige modellen doorgerekend, zodat duidelijk is dat na realisatie van het ontwerp het autoverkeer voldoende kan worden afgewikkeld via de Amerikaweg en het kruispunt Amerikaweg- Boerhaavelaan.
	Ik verzoek u om rekening te houden met de verkeersveiligheid in de Boerhaave wijk en het probleem op te lossen waardoor het ontstaan is en niet ten kosten van de huidige bewoners van de Boerhaave wijk. Er is namelijk geen probleem aangaande de veiligheid van het fietsverkeer maar er komt (en is er al een beetje) een probleem om de verkeersveiligheid van en naar de nieuwe wijk in de hand te houden en door de Gemeente Haarlem te garanderen.	Er wordt in het ontwerp rekening gehouden met de verkeersveiligheid. Dit ontwerp is tot stand gekomen na een zorgvuldige afweging van alle belangen, waaronder bereikbaarheid voor fietsverkeer en verkeersveiligheid. Een tweerichtingen fietspad aan de noordzijde komt tegemoet aan de regionale fietsstructuur langs de N232, die de stad met het buitengebied verbindt. Het borgen van de verkeersveiligheid, specifiek ter plaatse van de uitritten van Vijverpark, heeft onze aandacht in de verdere uitwerking van dit ontwerp. In de uitwerking van het Definitief Ontwerp besteden we extra aandacht aan de verkeerssituatie bij de uitritten van vijverpark. In het DO zal het wegprofiel van de Boerhaavelaan iets versmald worden, waardoor het fietspad aan de noordkant, in zuidelijke richting zal opschuiven. Hierdoor worden zichtlijnen verbeterd voor kruisend autoverkeer vanuit Vijverpark, wat de verkeersveiligheid ten goed komt. Daarbij borgen we dat de zichtlijnen voor verkeer vanuit Vijverpark voldoende zijn voor fietsverkeer uit 2 richtingen, zodat de situatie overzichtelijk blijft. Auto's vanuit Vijverpark zullen niet op het fietspad staan. We nemen nog aanvullende maatregelen in de vorm bebording voor autoverkeer. De bebording bestaat uit een stopbord en een bord waarop 'tweerichtingenfietspad' staan aangegeven.
7	Ik woon op de frederik ruyschstraat en heb de plannen en tekeningen gelezen en gezien Ik ben vaak met de gemeente in contact geweest aangezien er heel hard gereden wordt in onze straat waardoor het er onveilig is en er ook veel katten(waaronder ook die van) worden aangereden en overlijden. Ik was met de gemeente in gesprek omdat ik pleit voor drempels in de straat of andere snelheidsbeperkende toepassingen. Kunt u mij hier iets over vertellen? Wat dat de plannen voor zijn in onze straat? De straat lijkt er overzichtelijker op te worden in tegenstelling tot nu door een groen tussenstuk. Ik verwacht dat auto's nóg harder gaan rijden als het overzichtelijker wordt('er zijn geen fietsers dus ik kan plankgas geven'), waardoor het nog gevaarlijker wordt dan nu. Hopelijk hebben jullie hier over nagedacht en kunnen jullie mij meer informatie geven hierover :)	In het ontwerp wordt de breedte van de rijstroken op de Boerhaavelaan versmald. Dit, in combinatie met de aan te planten bomen in de middenberm, geeft een versmallend effect wat snelheidsremmend werkt.
8	Fiets/voetgangersoversteek te strak afgesteld. Nu gevaarlijke situaties door afslaand verkeer Amerikaweg naar snelweg. Maar ook de bus uit de stad. Advies: flitspaal + beter afstellen.	Om de voetganger beter te faciliteren, nemen we bij de nadere uitwerking van de regeling van de verkeerslichten, dit als aandachtspunt mee. Om overlast van hard rijden op de Amerikaweg tegen te gaan, worden zogenaamde sinusdrempels toegepast.
	Uitgaand verkeer uit de stad lager, 50 km/h, maken + bushalte verschuiven om kruispunt overzichtelijker te maken. Scheelt ook in geluidsoverlast.	Het gedeelte Schipholweg maakt geen onderdeel uit van dit project. De herinrichting van de Schipholweg zal in een apart project worden opgepakt.
	Groenstrook Boerhaavelaan zal men gaan benutten om eerder te kunnen afslaan.	Het benutten van de groenstrook hiervoor, zal niet mogelijk zijn vanwege verhoging van de bermen.

	Groen bij brug Vijverpark inperken voor zicht	Het zorgen voor voldoende zichtlijnen bij de bruggen van Vijverpark heeft onze aandacht. In de uitwerking van het Definitief Ontwerp besteden we extra aandacht aan de verkeerssituatie bij de uitritten van vijverpark. In het DO zal het wegprofiel van de Boerhaavelaan iets versmald worden, waardoor het fietspad aan de noordkant, in zuidelijke richting zal opschuiven. Hierdoor worden zichtlijnen verbeterd voor kruisend autoverkeer vanuit Vijverpark, wat de verkeersveiligheid ten goed komt. Daarbij borgen we dat de zichtlijnen voor verkeer vanuit Vijverpark voldoende zijn voor fietsverkeer uit 2 richtingen, zodat de situatie overzichtelijk blijft. Auto's vanuit Vijverpark zullen niet op het fietspad staan. We nemen nog aanvullende maatregelen in de vorm bebording voor autoverkeer. De bebording bestaat uit een stopbord en een bord waarop 'tweerichtingenfietspad' staan aangegeven.
	Wateroverlast Amerikaweg oplossen.	Verbetering van de waterafvoer is meegenomen in het ontwerp. Nadere uitwerking hiervan zal onderdeel worden van het Definitief Ontwerp (DO).
	Drempel op Amerikaweg.	Om overlast van hard rijden op de Amerikaweg tegen te gaan, worden zogenaamde sinusdrempels toegepast.
	Hoe fijnstofoverlast Amerikaweg + geluidsoverlast inperken?	De fijnstofoverlast wordt beperkt met de herinrichting, omdat de doorstroming wordt verbeterd en er daardoor minder verkeer vast staat op de Amerikaweg tijdens spitsuren. Overlast door uitlaatgassen is daardoor minder.
	Heg tussen Vijverpark en fietspad Amerikaweg, graag hoger.	Dit is geen onderdeel van het project. Wel worden er extra bomen aangeplant.
	Veiligheid kids + voorkant parkeren.	Er wordt een extra oversteek aangelegd op de Amerikaweg en oversteken op de Boerhaavelaan worden veiliger gemaakt. De vraag over parkeren is onduidelijk.
9	<p>Al vanaf 2008 zijn er diverse verkeersonderzoeken uitgevoerd met betrekking tot de verkeersstromen in Schalkwijk. Uit deze onderzoeken is naar voren gekomen dat de kruisingen Boerhaavelaan / Amerikaweg en Amerikaweg / Schipholweg, gezien de uitbreidingen in Schalkwijk, onder druk staan. Alle voorgestelde oplossingen voldoen niet. Aan het kruispunt Amerikaweg / Schipholweg hoeven op dit moment voorlopig geen wijzigingen aangebracht te worden tenzij de oplossingen gevonden wordt in een ongelijkvloerse kruising. Naar aanleiding van deze onderzoeken ligt er op dit moment een VO voor een deel van het probleem, zijnde de Boerhaavelaan oostzijde.</p> <p>De Verkeersgroep Schalkwijk heeft naar aanleiding van dit VO de volgende aanbevelingen:</p> <p>1) De provinciale doorfietsroute provinciale route F 232) aan de noordzijde van de Boerhaavelaan vanaf de brug over de ringvaart bij hockeyclub Saxenburg via het dijkje en de ventweg laten lopen. Door voor deze oplossing te kiezen komt het verkeer van en naar het Vijverpark geen kruisend verkeer tegen, hetgeen de verkeersveiligheid ten goed komt.</p>	De voorgestelde alternatieve doorfietsroute voldoet niet aan bepaalde eisen die horen bij een doorfietsroute.
	2) Fietspad aan de zuidzijde als een eenrichtingsfietspad in stand te houden en eventueel gezien de snelheid van het gemotoriseerde verkeer op de Boerhaavelaan, een fysieke scheiding aan te brengen tussen fietspad en rijweg. De voorgestelde fietsbrug kan hierdoor achterwege blijven.	In de huidige situatie is er sprake van spookverkeer op het fietspad, waardoor een tweerichtingen fietspad wenselijk is. Een eenrichtingsfietspad zorgt er niet voor dat de voorgestelde fietsbrug achterwege kan blijven.
	3) De volgens ons geplande in- en uitrit naar de parkeerplaatsen van St. Jacob op de Boerhaavelaan, via de ventweg, is uit verkeersveiligheidsoogpunt ongewenst. Dit verkeer kan via de huidige route afgewikkeld worden.	De in- en uitrit naar de parkeerplaatsen van St. Jacob is onderdeel van het project van St. Jacob. Wij sluiten met het ontwerp Boerhaavelaan-Amerikaweg aan op het ontwerp van St. Jacob. Nood- en hulpdiensten dienen wel toegang te hebben via Jacob Ruyschstraat.