

Definitief Ontwerp project: 'Kinderhuisvest e.o.'**Notitie met de beoordeling van de inspraakreacties**

Bijlage 2 bij B&W nota BBV nr: 2016/250053

Van 1 april tot 13 mei 2016 heeft het voorlopig ontwerp ter inzage gelegen. In deze periode was het voor iedereen mogelijk om zijn of haar inspraakreactie te geven. In dit document zijn de inspraakreacties opgenomen en aangegeven op welke wijze ze zijn meegenomen bij het opstellen van het definitief ontwerp.

	Naam	Thema	Inspraakreactie (zoveel mogelijk integraal overgenomen)	Beoordeling en verwerking inspraakreactie
1.1	Fietzersbond (FB), Haarlemse Bomenwachters (HBW)	Beleid	Gesteld wordt dat het VO niet voldoet aan het gemeentelijk beleid: Op essentiële punten wordt afgeweken van het HVVP, en het Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur 1. De wegcategorisering van Kenaupark-West wordt gewijzigd van GOW-B naar erftoegangsweg. 2. Er wordt een belangrijke voorrangfietsroute richting het station en Haarlem-Noord opgeheven (Kinderhuisvest – Kenaupark-West). 3. De fietsvoorzieningen (fietspad en fietsstrook) in Kenaupark-West verdwijnen. 4. Er wordt een directe fietsroute naar het station opgeheven (Kinderhuissingel – Rozenstraat)	1. In het HVVP staat dat het Kinderhuisvest en het Kenaupark gecategoriseerd zijn als gebiedsontsluitingswegen, type B. Het Kinderhuisvest wordt ook zo ingericht. Uit telonderzoek is gebleken dat de hoeveelheid verkeer die door het Kenaupark rijdt dusdanig laag is dat het voorstel is gedaan om deze af te waarden en in te richten als erftoegangsweg. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om 'sluipverkeer' via de Kinderhuisvest en het Kenaupark te ontmoedigen, en ontstaat de mogelijkheid om de inrichting van de weg beter te doen passen bij het monumentale park. In het uitvoeringsprogramma voor de fiets staat dat er fietspaden moeten komen op het Kinderhuisvest, tussen het Kenaupark en de Manegebrug. Dit is in het ontwerp opgenomen. 2. Door het wijzigen van de functie en de inrichting van het Kenaupark verandert ook de voorrangssituatie op deze plek. Het Kenaupark (erftoegangsweg) verleent voorrang op de route Kinderhuisvest – Parklaan. Dit geldt ook voor de fietsers. 3. Om ervoor te zorgen dat het autoverkeer ook echt 30 km/uur rijdt worden de uitgangspunten van duurzaam veilig hier toegepast. Het Kenaupark wordt

				verblijfsgebied waarop maximaal wordt ingezet op uitwisseling. Fietzers en auto's delen dezelfde rijbaan, voorrang op de zijstraten is gelijkwaardig. 4. In het ontwerp is ervoor gekozen om de overdaad aan verharding te verruilen voor een groene verblijfsplek. Er is in het definitieve ontwerp echter nog steeds een route voor fietsers die via de Rozenstraat loopt. Daarnaast is er een route via het Kenaupark en de Kenastraat, en is er via het Staten Bolwerk een goede verbinding met de nieuwe fietsgevel aan het Kennemerplein.
1.2		Proces	Gesteld wordt dat het participatieproces onvolledig was 1. In 2012 is er participatie geweest, daarna is het stil gebleven. In het najaar 2015 is de klankbordgroep herstart; dit keer alleen met bewoners van de Kinderhuisvest. Deze groep is in december voor het laatst bijeen geweest. 2. Het ontwerp is niet met HBW besproken, alleen de uitvraag is opgehaald. Op 2-12-2015 is HBW benaderd om ter plekke naar de bomen te gaan kijken. De wethoudersbrief aan de commissie van 4-12-2015 was toen al uit. 3. Van de herstart van het project hoorde de Fietzersbond via de HBW, niet via de gemeente. Na inspreken in de commissie op 4-2-2016 komt het tot een afspraak op 24-2-2016 met BonoTraffics. BonoTraffics legt diverse varianten - zonder deze vooraf toe te sturen - op tafel. Het ontwerp week sterk af van het ontwerp uit 2012 en het schetsontwerp van de wethoudersbrief van 4-12-2015. Omdat de stukken niet vooraf waren toegezonden, was het een informerend gesprek, geen participatie. Een aantal aspecten kon niet of onvoldoende besproken worden. 4. Wijkraad Binnenstad is niet geconsulteerd door de	Het project is geen nieuw project. In 2011 is het VO na participatie vrijgegeven voor inspraak. Vanwege bezuinigingen is het project vervolgens in 2012 stilgelegd. In 2015 is het project weer opgestart met de voorbereidingen voor vervanging van de riolering van Kinderhuisvest en Kenaupark. Op 4 december 2015 is een informatiebrief aan de commissie gestuurd. Het VO uit 2012 werd als startpunt gezien. In dit ontwerp was het zebrapad verwijderd en zouden de bomen worden gekapt. Door met name de inbreng van de fietsersbond tijdens de vergadering heeft de commissie unaniem besloten dat het zebrapad moet worden behouden. Ook werd uitgesproken dat het behoud van bomen uitgangspunt moest zijn. Kortom het VO bleek verouderd en is volledig opnieuw op verkeerskundig- en landschappelijk gebied voor wat betreft het Kenaupark beoordeeld. Tijdens de participatieronde (november - april) zijn niet alleen de bewoners via de klankbordgroep, maar ook de Bomenwacht en de Fietzersbond actief door de gemeente benaderd. Ook is er telefonisch contact geweest met de wijkraad. Op 24 februari is 2,5 uur met de fietsersbond over het schetsontwerp gesproken.

			gemeente. 5. Op bewoners, HBW, Fietzersbond en wijkraad verzochten om een gesprek. De agenda (met voorstellen, toelichtende tekst en figuren) voor dit gesprek werd op 6-4-2016 verzonden aan jkippersluis@haarlem.nl . Dit gesprek vond plaats op 20 april. HBW mocht niet aanwezig zijn. Ter plekke bleek het niet om een participatiegesprek te gaan, maar om 'een toelichting op de inspraakreactie', aldus procesmanager Kippersluis. De agenda was niet verspreid onder de aanwezigen, ook niet aan de ontwerpers van BonoTraffics. De verkeersbeleidsmedewerker was afwezig bij dit overleg.	De inspraakperiode was van 1 april tot 13 mei. Tijdens de inspraaktermijn verzocht de fietzersbond opnieuw om een gesprek. Duidelijk is aangegeven dat dit niet gebruikelijk is tijdens de inspraaktermijn maar dat zij een concept inspraakreactie konden toelichten. Op 20 april heeft een drie uur durend verkeerskundig overleg plaatsgevonden in het bijzijn van Rover, Connexxion, en de verkeerspolitie. Het gesprek was dus op verzoek van de Fietzersbond georganiseerd, waarbij - kennelijk onterecht - verwacht werd dat zij de te bespreken documenten zouden verspreiden onder de aanwezigen. Eén dag later was een algemene informatieavond waar eveneens de vertegenwoordiging van de Fietzersbond en Bomenwacht als ook de gemeentelijke deskundigen aanwezig waren. De volgende documenten zijn actief gestuurd aan de: Fietzersbond: kruispunttellingen op twee punten Bomenwacht: het boomonderzoek De verkeersbeleidsmedewerker was tijdens het overleg van 24 februari aanwezig en op 20 april was deze expertise uitstekend geborgd, door de aanwezigheid van de verkeersdeskundige van BonoTraffics.
1.3		Proces	Gesteld wordt dat van de startbrief en projectopdracht is afgeweken Mbt de startbrief wordt gerefereerd aan de wethoudersbrief van 4-12-2015 Mbt de projectopdracht wordt gerefereerd aan een interne projectopdracht (maart 2013) van de gemeente (Wijkzaken / Programma's OGV). Hierin is oa opgenomen:	Mbt de projectopdracht: 1. De Kinderhuisvest maakt inderdaad onderdeel uit van meerdere busroutes en het fietsnetwerk. Hiermee is rekening gehouden 2. Bij de werkzaamheden zullen de aanbevelingen uit de rapportage 'Inventarisatie en boomeffectanalyse Kinderhuisvest en Kenaupark te Haarlem' d.d. 14 maart 2016, gemaakt door Pius Floris Boomverzorging Amsterdam (op te vragen bij de gemeente Haarlem)

			1. De Kinderhuisvest maakt onderdeel uit van een busroute en fietsnetwerk. Bij het inrichten van de weg dient hiermee rekening te worden gehouden. 2. Naast de weg zijn (aankomende) monumentale bomen aanwezig. Bij het inrichten van de weg dient hiermee rekening te worden gehouden, bijvoorbeeld wortelgroei en het profiel van vrije ruimte voor bussen / vrachtwagens (schade aan takken). 3. Van de kruisingen Kinderhuisvest – Zijlstraat en Kinderhuisvest – Nieuwe Gracht dienen nieuwe ontwerpen gemaakt te worden. Met als doel een veiligere en overzichtelijke kruising van te maken. 4. Kenaubocht; het onderzoek blijkt dat er geen tijdswinst voor het openbaar vervoer te behalen is als de kruising Kinderhuisvest / Kenaupark aangepast wordt. De verkeerssituatie zou kunnen blijven zoals deze nu is.	worden overgenomen 3. De genoemde kruispunten zijn in het definitieve ontwerp zowel verkeersveilig als overzichtelijk vormgegeven. 4. Het genoemde kruispunt kent een andere vormgeving en is hiermee zowel verkeersveilig als overzichtelijk, zowel voor fietsers als gemotoriseerd verkeer
1.4		Verkeer	Gepleit wordt voor middengeleider bij oversteek Zijlstraat-Zijlbrug. Het behoud van de voetgangersoversteekplaats gecombineerd met een plateau wordt positief ervaren	Om de attentie op het kruispunt te verhogen en de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te verlagen wordt in het ontwerp voorgesteld het kruispunt inclusief voetgangersoversteek te voorzien van een plateau. Gezien de busroutes die dit punt passeren worden busvriendelijke drempels toegepast. In het ontwerp is ervoor gekozen om opstelruimte aan de fietsers te bieden aan de zijkant van de weg. Een middengeleider zou betekenen dat de opstelruimte aan de zijkant van de weg komt te vervallen (fietsverkeer in noord-zuid richting moet dan uitwijken voor fietsverkeer dat wil oversteken) evenals de aanwezige parkeerplaatsen. Deze oplossing wordt overigens ondersteund door Connexxion en ROVER
1.5		Verkeer	FB, HBW pleit voor kanalisatiestrepen ter plaatse van de oversteek Magdalenastraat	Deze suggestie wordt overgenomen in het definitieve ontwerp
1.6		Verkeer	FB, HBW pleit voor een extra maatregel ter plaatse van de	Deze suggestie wordt overgenomen in het definitieve

			fietsoversteek Nieuwe Gracht Katoenbrug in de vorm van een plateau	ontwerp
1.7		Verkeer	FB, HBW pleit voor behoud van de huidige voorrangssituatie kruispunt Kinderhuisvest-Kenaupark(noord)	De route Kinderhuisvest-Kenaupark-Parklaan wordt de voorrangsroute met de hierbij behorende uitstraling (vrijliggende fietsvoorzieningen en een asfaltverharding). In het ontwerpproces is deze keuze gemaakt om enerzijds de route te benadrukken en anderzijds een eenduidige en hiermee verkeersveilige en herkenbare uitstraling te geven. Voor het kruispunt betekent dit een gewijzigde voorrangssituatie, waarbij fietsverkeer vanaf de Kinderhuisvest in noordelijke richting voorrang moet verlenen. Mede naar aanleiding van het cameraonderzoek en van het overleg met de fietsersbond d.d. 24 februari 2016 wordt voor de overstekende fietsers voorzien in een middeneiland om de oversteek in twee keer te kunnen maken. Daarnaast voorziet het ontwerp in een compact kruispunt waarmee de overzichtelijkheid wordt vergroot. De bocht aan de westzijde van het kruispunt wordt voorzien van een smallere rijbaan (8meter), waarmee de snelheid beperkt blijft tot circa 30 km/uur. (Uit recente tellingen is gebleken dat er nu in deze bocht ook circa 30 km/uur wordt gereden.) Het zicht op overstekende fietsers is voldoende om veilig over te steken.
1.8		Verkeer	FB, HBW pleit voor behoud van de fietsvoorzieningen in het Kenaupark-Noord	In het ontwerpproces is gezocht naar een manier dat enerzijds recht doet aan de monumentale status van het park en anderzijds voorziet in het verkeersaanbod. Om deze reden is in het ontwerp gekozen voor een 30 km/uur regime voor het deel van het Kenaupark tussen de Kinderhuisvest en de Kinderhuissingel. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om 'sluipverkeer' via de Kinderhuisvest en het Kenaupark te ontmoedigen, en ontstaat de mogelijkheid om de inrichting van de weg beter te doen passen bij het monumentale park. Dit biedt tevens de

				mogelijkheid de versnippering van de openbare ruimte tegen te gaan door het fietsverkeer en het gemotoriseerde verkeer op dezelfde rijloper af te wikkelen. Naar verwachting zal deze inrichting eveneens leiden tot vermindering van het gemotoriseerde verkeer door het Kenaupark (verkeer van zuid naar noord zal meer gebruik gaan maken van de Kinderhuissingel) In het definitieve ontwerp zal de rijloper bestaan uit klinkers zonder specifieke fietsvoorzieningen. Fietsers van west naar oost en vice versa maken overigens steeds meer gebruik van de noordzijde van het spoor om richting fietsenstalling te komen.
1.9		Groen	FB, HBW pleit voor het behoud van de bomen en voorziet in het reeds voorbereiden van groeiplaatsen ivm werkzaamheden aan de kademuur in 2020	Bij de werkzaamheden zullen de aanbevelingen uit de rapportage 'Inventarisatie en boomeffectanalyse Kinderhuisvest en Kenaupark te Haarlem' d.d. 14 maart 2016, gemaakt door Pius Floris Boomverzorging Amsterdam worden overgenomen. Als blijkt dat de bomen niet kunnen worden behouden zullen deze aan de overzijde van de gracht in het talud worden gecompenseerd.
1.10		Stedenbouw	Voetpad tussen Kenaupark en voet/fietsbrug: uitvoeren in halfverharding vergelijkbaar met het Kenaupark.	De materialisering wordt zoveel mogelijk conform het HIOR aangebracht.
1.11		Verkeer	Fietspad bocht Kinderhuisvest 1. Fietspad in bocht Kinderhuisvest – Kenaupark: fietspad van 1,50 is te smal. Voer de fietsstrook uit als aanliggend fietspad, d.w.z. zonder tussenstrook (schampstrook), in rood asfalt. (Fietspad Kinderhuisvest heeft voor een groot gedeelte ook geen schampstrook). 2. Omdat het fietspad zo smal is en in een bocht ligt: geen hoogteverschil toepassen tov het voetpad.	1. In het definitieve ontwerp zijn alle fietspaden voorzien van een schampstrook tussen rijbaan en fietspad Ten behoeve van de veiligheid van het fietsverkeer wordt juist veel waarde gehecht aan de genoemde schampstrook. Fietsverkeer blijft hiermee op enige afstand van het gemotoriseerde verkeer, wat met name in de binnenbocht bijdraagt aan de verkeersveiligheid. 2. Dit was al voorzien in het voorlopig ontwerp en wordt eveneens toegepast bij het definitieve ontwerp. Hiermee heeft de fietser eveneens de mogelijkheid om in geval noodzakelijk uit te wijken richting het voetpad.
1.12		Milieu	Toepassen van geluidsarm asfalt	Daar waar nieuw asfalt wordt voorzien zal dit bestaan uit

				geluidsarm asfalt. Uitzonderingen zijn locaties waar geluidsarm asfalt niet kan worden toegepast om technische- en/of veiligheidsredenen zoals wellicht in (scherpe) bochten, op brugdekken, kruispunten, et cetera.
1.13		Verkeer	Toepassen van een dubbele doorgetrokken streep	Deze suggestie wordt overgenomen in het definitieve ontwerp
1.14		Civil	Standaarddetails fietspaden 1. Kolken: geen kolken in het fietspad maar leg deze in de bandenlijn (houdt hiertoe vooraf rekening met kabels en leidingen!) 2. Putdeksels in fietspad: gebruik zelfstellende putten. Die liggen automatisch à niveau met het wegdek (dit zijn ronde putdeksels, zie bijvoorbeeld Agenweg). 3. Banden aan rechterzijde fietspad: gebruik rijwielpadbanden, schuin, max. 50 mm hoog. 4. Schampstrook (aan linkerzijde fietspad): à niveau. Bij aanliggend fietspad en/of smalle schampstrook pas geen materiaalverschil toe. Asfalt tot aan de band doortrekken. 5. Plaats geen masten in smalle schampstrook. 6. Doorsteekjes: kies voor lage schuine banden. Bv bij fietsoversteek naar Nieuwe Gracht. Houdt rekening met minimale bochtstraal.	De materialisering wordt conform het HIOR aangebracht, evenals detailuitwerkingen. Ad3, zie antwoord 1.11 Ad4, zie antwoord 1.11
2.1	ROVER	Verkeer	Wegprofiel: - Vrijliggende fietsvoorzieningen en 6 meter brede rijloper akkoord Oversteek Zijlbrug: 1. Geen zebrapad naast een oversteek voor fietsers uit de voorrang 2. Geen drempels in busroutes (bus heeft hier last van en overig verkeer wordt hiermee niet gehinderd) 3. Geen middeneiland op deze plek 4. Een VRI Brug Nieuwe Gracht	Oversteek Zijlbrug: 1. Op gebiedsontsluitingswegen mogen zebrapaden worden aangelegd als er een maximum snelheid geldt van 50 km/uur. De belangrijkste aanbevelingen voor het aanbrengen van een zebrapad zijn: a. Dat de naderingssnelheid van minimaal 85% van de motorvoertuigen lager dan 50 km/uur is b. Dat geregeld gebruik van de oversteek de voorkeur heeft c. Dat voetgangers oversteek plaatsen beter niet toegepast kunnen worden op

			- Positief dat ook hier de rijbaan wordt versmald. Bocht Kenaupark en gewijzigde voorrangssituatie: - Positief over de gewijzigde voorrangssituatie (dode hoek wordt hiermee voorkomen) en vrijliggende verhoogde fietspaden in de bocht.	gebiedsontsluitingswegen met 2 x 2 rijstroken d. Dat een zebramarkering bij voorkeur niet toegepast wordt in combinatie met een verkeersregel installatie (VRI) e. Dat bij een intensiteit van 1.000 voertuigen of meer (per uur) wordt aanbevolen de VOP minimaal te combineren met een goede middengeleider. 2. De genoemde drempel zal als busvriendelijke drempel worden uitgevoerd. Dit betekent dat de drempel voor het overige verkeer een attentieverhogende waarde heeft. 3. In het ontwerp wordt niet voorzien in een middeneiland op deze locatie. (zie ook antwoord 1.4) 4. In de huidige situatie leidt het verkeersaanbod niet tot opstoppen. Een VRI op deze locatie zal juist leiden tot meer opstoppen.
2.2		Participatie	Tevreden over het participatie-traject	tk
3.1	Connexxion	Verkeer	Positief over de voorgestelde maatregelen mbt: - Versmallen rijbaan - Vrijliggende fietsvoorzieningen - Plateau thv Zijlbrug - Behoud 50 km/uur busroute - Voorrangsroute Kinderhuisvest-Kenaupark-Parklaan	De genoemde maatregelen dragen bij aan de verkeersveiligheid en herkenbaarheid van de weg. Daarnaast wordt met de voorgestelde maatregelen aandacht besteed aan zowel het busverkeer als het overige verkeer (auto en fiets)
3.2		Verkeer	Pleit voor rijstrookbreedte van 5,5 meter en fietsstroken van 1,50 meter in het Kenaupark tussen Kinderhuisvest en Zijhuizen	Bij een rijloper van 5 meter en fietsstroken van 1,75 meter is de totale rijbaanbreedte 8,50 meter. Door de aanwezigheid van fietsstroken zal busverkeer achter een fietser blijven rijden in geval van een tegemoetkomende bus. Dit zal ook het geval zijn bij fietsstroken van 1,50 meter. Om de snelheid te drukken en zoveel mogelijk ruimte te geven aan het fietsverkeer wordt in het ontwerp uitgegaan van een rijloper van 5 meter met fietsstroken van 1,75 meter.
3.3		Verkeer	Pleit voor VRI ter hoogte van Zijlbrug en geen middengeleider	In de huidige situatie leidt het verkeersaanbod niet tot

				opstoppen. Een VRI op deze locatie zal juist leiden tot meer opstoppen.
3.4		Verkeer	Pleit voor beschikbaar houden Kenaupark-noord voor incidenteel ov mbt 30 km/uur	In het ontwerpproces is gezocht naar een oplossing die enerzijds recht doet aan de monumentale status van het park en anderzijds voorziet in het verkeersaanbod. Om deze reden is in het ontwerp gekozen voor een 30 km/uur regime voor het deel van het Kenaupark tussen de Kinderhuisvest en de Kinderhuissingel. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om 'sluipverkeer' via de Kinderhuisvest en het Kenaupark te ontmoedigen, en ontstaat de mogelijkheid om de inrichting van de weg beter te doen passen bij het monumentale park. Het Kenaupark blijft hierbij beschikbaar voor incidenteel openbaar vervoer.
4.1.1	Inspraakavond Bewoner 1	Verkeer	Betreft tandartsenpraktijk en pleit voor goede bereikbaarheid tijdens werkzaamheden.	Tijdens de uitvoering van het project zullen aanliggende percelen bereikbaar blijven. De fasering van de werkzaamheden zijn overigens nog niet bekend.
4.1.2		Civil	Wat gaat gebeuren met riolering onder toeritten en komt er thv Kenaupark 1 ook (voorbereiding) drainage	De drainage van het Kenaupark is opgenomen in de interventiekaart. Het huidige uitgangspunt is dat de drainage onder de weg komt te liggen, naast de riolering. Ten behoeve van het project zal nader onderzoek worden gedaan ten aanzien van de drainage, en geverifieerd worden of het huidige uitgangspunt inderdaad de juiste is. In het onderzoek wordt aan de hand van een geactualiseerd grondwatermodel gekeken naar (mogelijkheden tot) verbetering van de situatie.
4.2.1	Inspraakavond Bewoner 2	Verkeer	Uit bezorgdheid over voorgestelde wijzigingen hoek Rozenstraat-Kenaupark: - Meer 'drukte' dichters langs de woning. - Verwacht opstoppen - Verwacht dat fietsers toch de bestaande route blijven rijden Ziet in huidige situatie vrachtverkeer 'verkeerd' rijden (rondje Kenaupark), waarschijnlijk door verkeerde navigatie. Maakt zich zorgen over de berijdbaarheid van de bochten, met	In het ontwerpproces is gezocht naar een oplossing die enerzijds recht doet aan de monumentale status van het park en anderzijds voorziet in het verkeersaanbod. Om deze reden is in het ontwerp gekozen voor een 30 km/uur regime voor het deel van het Kenaupark tussen de Kinderhuisvest en de Kinderhuissingel. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om 'sluipverkeer' via de Kinderhuisvest en het Kenaupark te ontmoedigen, en ontstaat de mogelijkheid om de inrichting van de weg beter te doen

			name bij de voorgestelde inrichting.	passen bij het monumentale park. Dit biedt tevens de mogelijkheid de versnippering van de openbare ruimte tegen te gaan door het fietsverkeer en het gemotoriseerde verkeer op dezelfde rijloper af te wikkelen. Deze versnippering uit zich met name ter hoogte van de aansluitingen van de Rozenstraat en Kenaupark. In het definitieve ontwerp zal de rijloper bestaan uit klinkers zonder specifieke fietsvoorzieningen. Dit geldt ook voor de nieuwe inrichting van de Rozenstraat ter hoogte van de aansluiting Kenaupark. Voor vrachtverkeer blijft het mogelijk de noodzakelijke rijbewegingen te maken, waarbij de gehele rijbaan wordt benut. Gezien het huidige verkeersaanbod en het snelheidsregime van 30 km/uur zal naar verwachting de voorgestelde maatregelen niet leiden tot verkeersopstoppen. Fietsers van west naar oost en vice versa maken overigens steeds meer gebruik van de noordzijde van het spoor om richting fietsenstalling te komen.
4.3.1	Inspraakavond Bewoner 3	Verkeer	Zijn positief over de voorgestelde drempel thv de Zijlbrug. Zien graag de werkzaamheden uitgevoerd in januari-april ivm eigen bedrijf.	Tijdens de uitvoering van het project zullen aanliggende percelen bereikbaar blijven. De fasering van de werkzaamheden zijn overigens nog niet bekend.
4.4.1	Inspraakavond Bewoner 4	Participatie	Is teleurgesteld over de procedure mbt de afgeronde participatie.	Het project is geen nieuw project. In 2011 is het VO na participatie vrijgegeven voor inspraak. Vanwege bezuinigingen is het project vervolgens in 2012 stilgelegd. In 2015 is het project weer opgestart met de voorbereidingen voor vervanging van de riolering van Kinderhuisvest en Kenaupark. Op 4 december 2015 is een informatiebrief aan de commissie gestuurd. Het VO uit 2012 werd als startpunt gezien. In dit ontwerp was het zebrapad verwijderd en zouden de bomen worden gekapt. Door met name de inbreng van de fietsersbond tijdens de cie vergadering heeft de cie. unaniem besloten dat het zebrapad moet worden behouden. Ook werd uitgesproken dat het behoud van bomen uitgangspunt moest zijn. Kortom het VO bleek

				verouderd en is volledig opnieuw op verkeerskundig- en landschappelijk gebied voor wat betreft het Kenaupark beoordeeld.
4.5.1	Inspraakavond Bewoner 5	Participatie / milieu	Vraagt of nog actie moet worden ondernomen vanuit de omwonenden mbt het toepassen van fluisterasfalt	De huizen staan op de 'saneringslijst' (de B-lijst, huizen met een geluidsbelasting op de gevel van 65 dB(A)) en daarom neemt de gemeente sowieso geluidsreducerende maatregelen. Welke maatregelen dit zijn staat niet vast, maar geluidsarm asfalt ligt voor de hand. Vanuit de omwonenden is geen actie noodzakelijk. Voor het project geluidsanering Kinderhuisvest wordt u door de gemeente benaderd. Het geluidreducerende wegdek is onderdeel van de geluidsanering.
5.1	Inspraakreactie Bewoner 1	Civil	Vraagt of bij het vernieuwen van het riool ook gekeken gaat worden naar verbetering van de drainage en de hoge grondwaterstand	De drainage van het Kenaupark is opgenomen in de interventiekaart. Het huidige uitgangspunt is dat de drainage onder de weg komt te liggen, naast de riolering. Ten behoeve van het project zal nader onderzoek worden gedaan ten aanzien van de drainage, en geverifieerd worden of het huidige uitgangspunt inderdaad de juiste is. In het onderzoek wordt aan de hand van een geactualiseerd grondwatermodel gekeken naar (mogelijkheden tot) verbetering van de situatie.
6.1	Inspraakreactie Bewoner 2	Verkeer	Maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid thv de Katoenbrug ivm hoge snelheden van het gemotoriseerde verkeer in combinatie met de fietsoversteek vanaf de Katoenbrug	De rijbaan van de Kinderhuisvest wordt versmald tot 6,0 meter met aan beide zijden verhoogde vrijliggende fietsvoorzieningen. Daarnaast zal ter hoogte van de brug over de Nieuwe Gracht worden voorzien in plateau-markering. Met deze maatregelen wordt de snelheid van het gemotoriseerde verkeer gedrukt. Fietzers van en naar de Katoenbrug hebben de mogelijkheid zich aan de zijkant van de weg op te stellen.
7.1	Inspraakreactie Bewoner 3	Milieu/proces	Stelt dat de keuze voor een asfaltverharding al is gemaakt, zonder de uitkomsten van het trilling onderzoek te betrekken bij deze keuze. Ontvangt graag alsnog het door de gemeente uitgevoerde trilling onderzoek.	De route Kinderhuisvest-Kenaupark-Parklaan wordt de voorrangsroute met de hierbij behorende uitstraling (vrijliggende fietsvoorzieningen en een asfaltverharding). In het ontwerpproces is deze keuze gemaakt om enerzijds de route te benadrukken en anderzijds een eenduidige en

				hiermee verkeersveilige en herkenbare uitstraling te geven. Daarnaast zal de gemeente op basis van de uitkomsten van het trilling onderzoek genoodzaakt zijn maatregelen te treffen die trillinghinder tegen gaan. De te treffen maatregelen die volgen uit het onderzoek zullen in nauw overleg met de bewoners tot stand komen.
7.2		Milieu/civiel	Maakt bezwaar tegen de keuze voor asfalt ivm monumentstatus van het Kenaupark.	De route Kinderhuisvest-Kenaupark-Parklaan wordt de voorrangsroutte met de hierbij behorende uitstraling (vrijliggende fietsvoorzieningen en een asfaltverharding). In het ontwerpproces is deze keuze gemaakt om enerzijds de route te benadrukken en anderzijds een eenduidige en hiermee verkeersveilige en herkenbare uitstraling te geven. Daarnaast zal de gemeente op basis van de uitkomsten van het trilling onderzoek genoodzaakt zijn maatregelen te treffen die trillinghinder tegen gaan. De te treffen maatregelen die volgen uit het onderzoek zullen in nauw overleg met de bewoners tot stand komen.
7.3		Verkeer	Maakt op verschillende verkeerskundige aspecten bezwaar: 1. 50 km/uur in de bocht. 2. Versmallen van het trottoir tot 1,5 meter a. Waarom is de weg in de bocht 3 meter breder dan in de rechtstanden 3. Gewijzigde voorrangssituatie kruispunt Kinderhuisvest-Kenaupark 4. Situatie fietspad Kenaupark-zuid a. Kan een fietspad achter de bomen als zandpad worden uitgevoerd Ontvangt graag de memo 'cameraobservatie kruispunt Kinderhuisvest-Kenaupark' d.d. 7 maart 2016.	De route Kinderhuisvest-Kenaupark-Parklaan wordt de voorrangsroutte met de hierbij behorende uitstraling (vrijliggende fietsvoorzieningen en een asfaltverharding). In het ontwerpproces is deze keuze gemaakt om enerzijds de route te benadrukken en anderzijds een eenduidige en hiermee verkeersveilige en herkenbare uitstraling te geven. Voor het kruispunt betekent dit een gewijzigde voorrangssituatie, waarbij fietsverkeer vanaf de Kinderhuisvest in noordelijke richting voorrang moet verlenen. Mede naar aanleiding van het cameraonderzoek en van het overleg met de fietsersbond d.d. 24 februari 2016 wordt voor de overstekende fietsers voorzien in een middeneiland om de oversteek in twee keer te kunnen maken. Daarnaast voorziet het ontwerp in een compact kruispunt waarmee de overzichtelijkheid wordt vergroot. De bocht aan de westzijde van het kruispunt wordt voorzien van een smallere rijbaan (8meter), waarmee de

				snelheid beperkt blijft tot circa 30 km/uur. (Uit recente tellingen is gebleken dat er nu in deze bocht ook circa 30 km/uur wordt gereden.) Het zicht op overstekende fietsers is voldoende om veilig over te steken. Bij een rijloper van 5 meter en fietsstroken van 1,75 meter is de totale rijbaanbreedte 8,50 meter. Door de aanwezigheid van fietsstroken zal busverkeer achter een fietser blijven rijden in geval van een tegemoetkomende bus. Hiermee is het niet noodzakelijk en bovendien niet wenselijk (vanwege monumentale status van het Kenaupark) een fietspad achter de bomen aan te leggen.
8.1	Inspraakreactie Bewoner 4	Milieu	Is geschrokken over de uitkomsten van het door de bewoners uitgevoerde trillingsonderzoek. Op basis van dit onderzoek graag actie ondernemen, met name op de fundering. Maakt bezwaar tegen het niet meenemen van het trillingsonderzoek en de uitstraling van het Kenaupark	De route Kinderhuisvest-Kenaupark-Parklaan wordt de voorrangsroute met de hierbij behorende uitstraling (vrijliggende fietsvoorzieningen en een asfaltverharding). In het ontwerpproces is deze keuze gemaakt om enerzijds de route te benadrukken en anderzijds een eenduidige en hiermee verkeersveilige en herkenbare uitstraling te geven. Daarnaast zal de gemeente op basis van de uitkomsten van het trilling onderzoek genoodzaakt zijn maatregelen te treffen die trillinghinder tegen gaan. De te treffen maatregelen die volgen uit het onderzoek zullen in nauw overleg met de bewoners tot stand komen.
8.2		Verkeer	Op verkeerskundig gebied dezelfde bezwaren als (7.3). Is positief over het verhoogde fietspad en tussenberm naast de rijbaan	Zie reactie 7.3
9.1	Inspraakreactie Bewoner 5	Algemeen	Bewoners hebben een schriftelijke zienswijze ingediend bestaande uit 19 pagina's, waarin enerzijds de huidige situatie wordt toegelicht en anderzijds de bevindingen op het voorlopig ontwerp uiteen worden gezet. Per thema zal een samenvatting van de bezwaren worden opgesomd en voorzien van een antwoord. Daarnaast wordt een aantal suggesties en aanbevelingen gedaan ter verbetering van de verkeersveiligheid en de	Bedankt voor de zorgvuldige uiteenzetting van zowel de zienswijzen als aanbevelingen. Per thema zal een reactie worden gegeven op de zienswijzen.

			inrichting, met het verzoek deze over te nemen richting het definitieve ontwerp.	
9.2		Milieu/civiel	Ondergrond en bestrating bocht zuid-west Kenaupark 1. Aandacht voor een degelijke goede ondergrond ter voorkoming van trillingen, zoals in de huidige situatie het geval is. 2. Bestrating/verharding dat recht doet aan het monumentale karakter van het Kenaupark. Hierbij worden twee opties aangegeven naast de bestaande klinkerverharding: a. Klinkers in beton, b. Asfalt met streetprint	De route Kinderhuisvest-Kenaupark-Parklaan wordt de voorrangsroute met de hierbij behorende uitstraling (vrijliggende fietsvoorzieningen en een asfaltverharding). In het ontwerpproces is deze keuze gemaakt om enerzijds de route te benadrukken en anderzijds een eenduidige en hiermee verkeersveilige en herkenbare uitstraling te geven. Daarnaast zal de gemeente op basis van de uitkomsten van het trilling onderzoek genoodzaakt zijn maatregelen te treffen die trillinghinder tegen gaan. Het ligt daarom ook voor de hand om ook om deze reden asfalt toe te passen.
9.3		Verkeer	Gesteld wordt dat het voorlopig ontwerp onveilig is om de volgende redenen: 1. de drukke verkeersstromen die van de weg gebruikt maken; 2. de hoge snelheid van gemotoriseerd verkeer door de Bocht Zuid-West Kenaupark en het feit dat natuurlijke, afremmende elementen (zoals de beoogde versmalling van de weg) die snelheid niet zullen verlagen, evenals het feit dat de in het Voorlopig Ontwerp beoogde situatie juist om verschillende redenen de snelheid zal doen toenemen; 3. de gevaarlijke inrichting van het kruispunt na de Bocht Zuid-West Kenaupark, zoals voorgesteld in het Voorlopig Ontwerp, met name ten aanzien van gemotoriseerd verkeer dat de weg langs de westzijde van het Kenaupark op- en/of af rijdt, gecombineerd met de hoge snelheid waarmee het verkeer door de Bocht Zuid-West Kenaupark rijdt; 4. het gevaar voor fietsers om het kruispunt na de Bocht Zuid-West Kenaupark over te steken terwijl het gemotoriseerd verkeer met (te) hoge snelheden door de Bocht Zuid-West Kenaupark komt rijden;	1. In het HVVP staat dat het Kinderhuisvest en het Kenaupark gecategoriseerd zijn als gebiedsontsluitingswegen, type B. Het Kinderhuisvest wordt zo ingericht dat de hoeveelheid verkeer die er rijdt op een veilige manier kan worden verwerkt. Uit telonderzoek is gebleken dat de hoeveelheid verkeer die door het Kenaupark rijdt dusdanig laag is dat het voorstel is gedaan om deze af te waarderen en in te richten als erftoegangsweg. 2. Uit een snelheidsmeting die in de bocht is gedaan blijkt dat de snelheid in de huidige situatie circa 30 km/uur bedraagt. In de in het DO voorgestelde plannen wordt de rijbaan versmald en ontstaat er door het steunpunt bij het Kenaupark een situatie waarbij het voor autoverkeer erg lastig wordt om harder te rijden dan dat er nu gedaan wordt. 3. Omdat we niet verwachten dat de snelheid van het autoverkeer omhoog zal gaan, en omdat er ruimte is voor de auto die af wil slaan naar het Kenaupark, delen we uw zorg niet. 4. Omdat we niet verwachten dat de snelheid van het autoverkeer omhoog zal gaan, en omdat de fietser de

			5. de onoverzichtelijkheid van de Bocht Zuid-West Kenaupark voor het gemotoriseerd verkeer op die weg dat vanaf het Kinderhuisvest komt en de onmogelijkheid om tijdig afslaande – en stilstaande – fietsers of gemotoriseerd verkeersdeelnemers op te merken, hetgeen des te sterker geldt indien meerdere fietsers of gemotoriseerd verkeersdeelnemers achter elkaar staan te wachten; 6. de vele in- en uitritten van de omliggende panden en de gevaarlijke situaties die thans reeds bestaan bij het gebruik van die in- en uitritten, welk gevaar zal worden verergerd wanneer het verkeer gebruik maakt van een vernieuwd (sneller) wegdek; 7. de bijzondere smalte van de weg langs de zuidkant van het Kenaupark, waarbij in het Voorlopig Ontwerp geen rekening is gehouden met de breedte van bussen inclusief de uithangende spiegels; 8. het bestaan van een tweede kruising op dit (korte) traject, namelijk de kruising Kenaupark/Zijhuizen, die op de onder (5) genoemde, gevaarlijke verkeerssituatie moeten afslaan of deze moeten oversteken; 9. het feit dat de Gemeente Haarlem, zoals zij zelf aangeeft, inziet dat de situatie tussen de Manegebrug en de Parklaan onveilig is, maar dat zij geen extra ruimte kan creëren om de veiligheid te verbeteren; en 10. het feit dat alle voorgaande punten betrekking hebben op - nota bene - een stuk van slechts circa 100 meter.	mogelijkheid heeft om zich aan de zijkant op te stellen en een middensteunpunt heeft denken we dat er voor de fietsers een veilige oversteek wordt gerealiseerd. 5. Omdat we niet verwachten dat de snelheid van het autoverkeer omhoog zal gaan is er voldoende tijd voor de automobilist om overstekende fietsers of stilstaande auto's op te merken en om tijdig stil te staan. 6. Omdat we niet verwachten dat de snelheid van het autoverkeer omhoog zal gaan verwachten we geen nieuwe situatie die onveilig is. 7. Er is in het ontwerp rekening gehouden met de gehele bus. 8. Dit kruispunt wordt ook opnieuw ingericht. 9. De beschikbare ruimte wordt anders ingericht, waardoor er een veiliger situatie ontstaat.
9.4		Verkeer	Aanbevolen wordt de maximum snelheid tussen de Katoenbrug en de Parklaan te verlagen tot 30 km/uur.	De bocht aan de westzijde van het kruispunt wordt voorzien van een smallere rijbaan (8meter), waarmee de snelheid beperkt blijft tot circa 30 km/uur. (Uit recente tellingen is gebleken dat er nu in deze bocht ook circa 30 km/uur wordt gereden.)

9.5		Verkeer	Naast het verlagen van de maximum snelheid worden de volgende aanvullende maatregelen voorgesteld: 1. Doortrekken van de middengeleider door de gehele bocht Zuid-west Kenaupark 2. Het plaatsen van een zebrapad ter hoogte van de Katoenbrug 3. Het plaatsen van een middengeleider ter hoogte van de Katoenbrug. Overigens worden de verhoogde en vrijliggende fietsvoorzieningen als positief ervaren.	1. Voor het doortrekken van de middengeleider door de gehele bocht is fysiek geen ruimte. Wel wordt over de gehele route Kinderhuisvest-Kenaupark-Parklaan voorzien in dubbele as markering. 2. Zie reactie 2.1 3. Zie reactie 1.4
9.6		Proces	Bij de bewoners bestaat de indruk dat het besluit over het voorlopig ontwerp al is genomen en dat de inspraak en zienswijzen door de bewoners slechts noodzakelijke formaliteiten zijn die in de praktijk niet zullen leiden tot enige aanpassingen van het plan.	Het project is geen nieuw project. In 2011 is het VO na participatie vrijgegeven voor inspraak. Vanwege bezuinigingen is het project vervolgens in 2012 stilgelegd. In 2015 is het project weer opgestart met de voorbereidingen voor vervanging van de riolering van Kinderhuisvest en Kenaupark. Op 4 december 2015 is een informatiebrief aan de commissie gestuurd. Het VO uit 2012 werd als startpunt gezien. In dit ontwerp was het zebrapad verwijderd en zouden de bomen worden gekapt. Door met name de inbreng van de fietsersbond tijdens de vergadering heeft de commissie unaniem besloten dat het zebrapad moet worden behouden. Ook werd uitgesproken dat het behoud van bomen uitgangspunt moest zijn. Kortom het VO bleek verouderd en is volledig opnieuw op verkeerskundig- en landschappelijk gebied voor wat betreft het Kenaupark beoordeeld.
10.1	Inspraakreactie Bewoner 6	Verkeer	Voorgesteld wordt het Kenaupark vanaf de bocht tot en met de Parklaan in te richten als 30 km/uur ivm de verkeersveiligheid. Daarnaast is men van mening dat onvoldoende ruimte aanwezig is voor alle vervoerswijzen (auto, bus en fietser).	De bocht aan de westzijde van het kruispunt wordt voorzien van een smallere rijbaan (8meter), waarmee de snelheid beperkt blijft tot circa 30 km/uur. (Uit recente tellingen is gebleken dat er nu in deze bocht ook circa 30 km/uur wordt gereden.) Bij een rijloper van 5 meter en fietsstroken van 1,75 meter is de totale rijbaanbreedte 8,50 meter. Door de aanwezigheid van fietsstroken zal busverkeer achter een

				fietser blijven rijden in geval van een tegemoetkomende bus.
10.2		Milieu/civil	In verband met trillingen en hierdoor ontstane schade graag in het definitieve ontwerp hiermee rekening houden ten aanzien van de fundering van de weg. De uitkomsten van het trilling onderzoek meenemen in de verdere uitwerking.	De uitkomsten van het trilling onderzoek zullen worden meegenomen bij de verdere uitwerking. De te treffen maatregelen die volgen uit het onderzoek zullen in nauw overleg met de bewoners tot stand komen.
10.3		Civil	Bestrating/verharding dat recht doet aan het monumentale karakter van het Kenaupark. Hierbij worden twee opties aangegeven naast de bestaande klinkerverharding: 1. Klinkers in beton, 2. Asfalt met streetprint	De route Kinderhuisvest-Kenaupark-Parklaan wordt de voorrangsrout met de hierbij behorende uitstraling (vrijliggende fietsvoorzieningen en een asfaltverharding). In het ontwerpproces is deze keuze gemaakt om enerzijds de route te benadrukken en anderzijds een eenduidige en hiermee verkeersveilige en herkenbare uitstraling te geven. Daarnaast zal de gemeente op basis van de uitkomsten van het trilling onderzoek genoodzaakt zijn maatregelen te treffen die trillinghinder tegen gaan. Het ligt daarom ook voor de hand om ook om deze reden asfalt toe te passen.
11.1	Inspraakreactie Bewoner 7	Algemeen	Vinden de bestaande situatie in het Kenaupark goed functioneren en zijn van mening dat alleen verbeteringen aanleiding kan geven tot verandering.	De voorgestelde maatregelen met betrekking tot het Kenaupark doen recht aan de monumentale status van het Kenaupark en biedt tevens de mogelijkheid de versnippering van de openbare ruimte tegen te gaan door het fietsverkeer en het gemotoriseerde verkeer op dezelfde rijloper af te wikkelen. Deze versnippering uit zich met name ter hoogte van de aansluitingen van de Rozenstraat en Kenaupark. De oplossing leidt tot een overzichtelijke verkeersveilige situatie.
11.2		Verkeer	1. Wij betwijfelen of het een verbetering is om de voorrangssituatie in de zuidwesthoek van het Kenaupark te veranderen. Maar als dit toch zou worden doorgevoerd, moet worden onderkend dat het gedeelte hiervan aan de zuidkant van het park (ter hoogte van huisnummers 16 t/m 26) een soort van flessenhals zal zijn en blijven, met bovendien aan beide uiteinden behoorlijk drukke T- kruisingen. Deze omstandigheden vragen om een goede en duidelijke overgang vanaf de	1. De route Kinderhuisvest-Kenaupark-Parklaan wordt de voorrangsrout met de hierbij behorende uitstraling (vrijliggende fietsvoorzieningen en een asfaltverharding). In het ontwerpproces is deze keuze gemaakt om enerzijds de route te benadrukken en anderzijds een eenduidige en hiermee verkeersveilige en herkenbare uitstraling te geven. Voor het kruispunt betekent dit een gewijzigde voorrangssituatie, waarbij fietsverkeer vanaf de Kinderhuisvest in noordelijke

			veel ruimere en meer overzichtelijke Kinderhuisvest en Parkiaan. 2. In dit verband lijkt het ons op het aangegeven traject dienstbaar aan de veiligheid om ten noorden (en wellicht ook ten zuiden) van de Manegebrug tussen de twee rijbanen vluchtheuvels/steunpunten te handhaven ofwel in de gewijzigde vormgeving op te nemen. Daarmee ontstaat voor het verkeer in noordelijke richting een zekere remmende werking voordat men voorbij de brug het park indraait. Bovendien kan het langzaam verkeer de oversteek tussen Nieuwe Gracht en de voet/fietsbrug veiliger en plezieriger maken.	richting voorrang moet verlenen. Mede naar aanleiding van het cameraonderzoek en van het overleg met de fietsersbond d.d. 24 februari 2016 wordt voor de overstekende fietsers voorzien in een middeneiland om de oversteek in twee keer te kunnen maken. Daarnaast voorziet het ontwerp in een compact kruispunt waarmee de overzichtelijkheid wordt vergroot. De bocht aan de westzijde van het kruispunt wordt voorzien van een smallere rijbaan (8meter), waarmee de snelheid beperkt blijft tot circa 30 km/uur. (Uit recente tellingen is gebleken dat er nu in deze bocht ook circa 30 km/uur wordt gereden.) Het zicht op overstekende fietsers is voldoende om veilig over te steken. 2. De rijbaan van de Kinderhuisvest wordt versmald tot 6,0 meter met aan beide zijden verhoogde vrijliggende fietsvoorzieningen. Daarnaast zal ter hoogte van de brug over de Nieuwe Gracht worden voorzien in plateaumarkering. Met deze maatregelen wordt de snelheid van het gemotoriseerde verkeer gedrukt. Fietsers van en naar de Katoenbrug hebben de mogelijkheid zich aan de zijkant van de weg op te stellen.
11.3		Verkeer	Zijn positief over het voornemen het noordelijke deel van het Kenaupark als 30 km/uur gebied aan te wijzen. Maken zich zorgen over het verdwijnen van de fietsvoorzieningen, in het bijzonder het tweerichtingen fietspad tussen Rozenstraat en fietstunnel. Dit in combinatie met het samenvoegen van de kruisingen Rozenstraat en Kenaupark en de verwachte verkeersdruk op dit punt.	In het ontwerpproces is gezocht naar een oplossing die enerzijds recht doet aan de monumentale status van het park en anderzijds voorziet in het verkeersaanbod. Om deze reden is in het ontwerp gekozen voor een 30 km/uur regime voor het deel van het Kenaupark tussen de Kinderhuisvest en de Kinderhuissingel. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om 'sluipverkeer' via de Kinderhuisvest en het Kenaupark te ontmoedigen, en ontstaat de mogelijkheid om de inrichting van de weg beter te doen passen bij het monumentale park. Dit biedt tevens de mogelijkheid de versnippering van de openbare ruimte

				tegen te gaan door het fietsverkeer en het gemotoriseerde verkeer op dezelfde rijloper af te wikkelen. Deze versnippering uit zich met name ter hoogte van de aansluitingen van de Rozenstraat en Kenaupark. In het definitieve ontwerp zal de rijloper bestaan uit klinkers zonder specifieke fietsvoorzieningen. Dit geldt ook voor de nieuwe inrichting van de Rozenstraat ter hoogte van de aansluiting Kenaupark. Voor vrachtverkeer blijft het mogelijk de noodzakelijke rijbewegingen te maken, waarbij de gehele rijbaan wordt benut. Gezien het huidige verkeersaanbod en het snelheidsregime van 30 km/uur zal naar verwachting de voorgestelde maatregelen niet leiden tot verkeersopstoppen. Fietsers van west naar oost en vice versa maken overigens steeds meer gebruik van de noordzijde van het spoor om richting fietsenstalling te komen.
--	--	--	--	---