

Legenda

Inspreker	Nr.	Bladzijde
Anoniem	1	3
Anoniem	2	3
Geer Beemsterboer	3	4
Anoniem	4	5
Anoniem	5	5
Anoniem	6	6
Anoniem	7	7
Anoniem	8	7
Anoniem	9	7
Anoniem	10	13
Anoniem	11	15
Anoniem	12	18
Anoniem	13	19
Anoniem	14	21
Remco Moree	15	22
Anoniem	16	25
Anoniem	17	27
Anoniem	18	28
Anoniem	19	30
Anoniem	20	32
Anoniem	21	34
Anoniem	22	36

Inspreker	Nr.	Bladzijde
Anoniem	23	35
Anoniem	24	38
Anoniem	25	40
Anoniem	26	41
Anoniem	27	43
Anoniem	28	44
Anoniem	29	47
Anoniem	30	50
Anoniem	31	52
Anoniem	32	56
Anoniem	33	58
Anoniem	34	59
Anoniem	35	60
Anoniem	36	62
Anoniem	37	64
Anoniem	38	64
Anoniem	39	66
Anoniem	40	68
Anoniem	41	68
Anoniem	42	69
Simone Aders	43	72
Anoniem	44	74



Inspreker	Nr.	Bladzijde
Anoniem	45	74
Anoniem	46	74
Anoniem	47	74
Anoniem	48	75
P.W. Joustra	49	76
Paul de Bruin	50	76
Jaap Swart	51	77
Anoniem	52	77
Anoniem	53	79
Rita Poppe	54	81
Anoniem	55	81
Sandra Bos	56	81
Dick Hagoort en Dorien van Benthem	57	82
Marjolein Noyce-Bellinga	58	82
Anoniem	59	84
S. Poldervaart	60	86
Anoniem	61	88
Anoniem	62	88
Anoniem	63	88
Kees Dekker	64	88
Marjolijn Peeters	65	89
Anoniem	66	90

Inspreker	Nr.	Bladzijde
Helen Jansen-Schoonhoven	67	91
Anoniem	68	92
Corinne Rijks	69	94
Anoniem	70	95
René van der Wijden	71	97
Nicole	72	99
Gijs Brink	73	101
Anoniem	74	101
Anoniem	75	103
Anoniem	76	105
Noman	77	107
Remmert Sluiter	78	109
Anoniem	79	110
Anoniem	80	112
D.J. Schoorl	81	117
Anoniem	82	117
Anoniem	83	119
Anoniem	84	121
Anoniem	85	123
A.M. den Dulk	86	125
Anoniem	87	128
Anoniem	88	130



Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
1	a. Nemen jullie ook het een richting verkeer mee van Stuijvensantplein van uit Jan Haringstraat naar Duinoordstraat nu 2 richtingen dit geeft veel problemen.. b. Graag wil ik nog ff mee geven , Dat ik de genoemde groenstrook niet zie zitten . Wordt een vuilnis verzameling van katten en honden ontlasting en straatvuil. En het fietsen op de stoepen.	a. Hartelijk dank voor uw reactie. Het instellen van eenrichtingsverkeer op het Stuyvesantplein valt buiten de scope van de Jan Haringstraat. In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan. b. Er is bewust gekozen voor toevoeging van groen in de straat. In de huidige situatie is de omgeving bijna volledig versteend. Toevoeging van groen verbetert de leefomgeving. Door toevoeging van deze groenstrook worden de huidige trottoirs minder breed wat fietsen op de stoep juist minder aantrekkelijk maakt. Het toevoegen van groen past in het beleid van de gemeente Haarlem om de inrichting duurzamer en klimaatbestendiger te maken.	Anoniem
2	Wat een mooi ontwerp voor de Jan Haringstraat. In Zeeland zagen mijn vrouw in	Bedankt voor het compliment. Met betrekking tot de keuze voor het toe te passen groen is dit besproken.	Anoniem



ik onderstaande langs de wegen en akkers.
Het zou mooi zijn als er veel bloeiende
planten voor bijen/insecten komen.

Er komen veel bloeiende planten voor bijen en
insecten.

3

a. Ik heb de foto bekeken van hoe de
nieuwe Jan Haringstraat eruit gaat zien.
Prachtig en mooi bestraat, mooi groen.
Maar kunnen auto's elkaar passeren en
kunnen auto's langs fietsers en bakfietsen?
Het is best smal, de nieuwe straatweg.
Eenrichtingsverkeer lijkt misschien een
oplossing maar is ook niet echt fijn en
praktisch.

b. In de situatie van nu staan er vaak auto's
geparkeerd zo'n beetje midden op de weg,
dus we zijn het al gewend dat je heel
langzaam moet rijden, prima.

c. Het blijft een lastige puzzel en ik hoop dat
we er met z'n allen uitkomen, het is een
mooie straat!!

d. Met bomen uitzoeken: kies niet alle
bomen van 1 soort, diversiteit is beter voor
insecten, geeft minder boomziektes, staat
mooi, kleurig in de herfst, groen in diverse
tinten in de zomer. Ik zou willen dat het al
zo ver was!

a. Wij waarderen uw inbreng en positieve
commentaar. Voor wat betreft de breedte van de
weg, is uitgegaan van het wegprofiel zoals dat in de
Handboek Inrichting Openbare Ruimte wordt
genoemd. Deze minimale afmetingen zijn getoetst
aan de aanbevelingen stedelijke
verkeersvoorzieningen (landelijke ontwerpregels).
Daarmee wordt voldaan aan de gestelde eisen ten
aanzien van weggebruik op een veilige manier. De
smallere rijweg past ook binnen een 30km/uur
regime zoals wordt ingesteld in deze straat.

b. Parkeren wordt in de nieuwe situatie enkel
geaccepteerd in de parkeervakken, hier gaat in de
toekomst op gehandhaafd worden.

c. Wij doen ons best, nogmaals dank voor uw input.

d. In de strook halfverharding langs de sportvelden in
de groenzone (in aanvulling van de bestaande
paardenkastanjes):

- Sorbus aucuparia 'Fastigiata' (lijsterbes)

In de groenstroken langs de trottoirs (waar
verschillende boomsoorten blijven staan):

- Tilia cordata 'Rancho' (winterlinde)

- Tilia platyphyllos 'Orebro' (zomerlinde)

Geer Beemsterboer



In de berm naast het weiland gaan we een bollenmengsel toepassen.

- 4 Geweldig plan! Mooi oud karakter en meer groen! Graag doorzetten! En dan graag ook nieuwe bomen planten in de heussenstraat, minder hoog dan de populieren, maar wel graag groen (fruitbomen, knotwilgen, lindes, berken, etc).
- Fijn dat het plan een positieve reactie teweeg brengt, Anoniem dank daarvoor. Helaas behoort de Heussensstraat niet tot het project waardoor we op dit moment geen aanpassingen kunnen doen aan de nu aanwezige groenstructuur.
- 5 In de Handboek Inrichting Openbare Ruimte op pagina 80 en verder staat duidelijk onder de kop Verlichting dat de Jan Haringstraat valt onder beschermde regie. Dat betekent lantaarnpaal Patrimonium of Bakenes. In beide meetings met de bewoners van de Jan Haringstraat en de gemeente/W+B kwam ook nog eens klip en klaar naar voren dat er een overduidelijke voorkeur van de bewoners is voor paal Patrimonium. Gezien dit alles verbaast het ons dat nog steeds de oude lantaarnpalen staan ingetekend in de sfeerimpressie. Verzoek is dan ook om niet af te wijken van de Handboek Inrichting Openbare Ruimte en te kiezen voor paal Patrimonium. Zoals deze ook al in de aanpalende Stuyvesantstraat/Stuyvesantplein en omgeving geplaatst zijn.
- U geeft aan dat het huidige ontwerp qua verlichting niet aansluit bij hetgeen in de Handboek Inrichting Openbare Ruimte is opgenomen. Daarin heeft u inderdaad gelijk, zo hebben we na nader onderzoek geconstateerd. Uit het onderzoek echter dat de armaturen vervangen zijn in 2018. Op dat moment is besloten om masten die nog niet ouder zijn dan 25 jaar niet te vervangen. Vandaar dat deze masten niet worden vervangen. De levensduur van masten staat tegenwoordig op 50 jaar dus in theorie kunnen de masten nog ca. 21 jaar mee. Ofschoon de door u voorgestelde masten een fraaier uiterlijk hebben, moeten soms financiële afwegingen gemaakt worden.
- Anoniem



a. Ik woon in de Duinoordstraat en ben veelvuldig passant te voet, per fiets en per auto. Persoonlijk vind ik brede trottoirs beter in een jaren '30 buurt passen, maar dit is een kwestie van smaak.

b. Een principiële opmerking heb ik over het profiel aan de huizenzijde tussen Kleverlaan en Van Dortstraat. Hier zijn plantvakken, fietsklemmen en een trottoir van 1,05 meter voorzien. Dit geeft de volgende bezwaren: - de fietsklemmen staan aan de verkeerde kant; fietsers hebben het sportveld als bestemming en moeten na het stallen de weg oversteken; - fietsers kunnen de fietsklemmen niet rechtstreeks bereiken; de geparkeerde auto's blokkeren de doorgang; de fietsers zullen derhalve het voetpad(je) gebruiken; - er resteert een voetpad van slechts 1,05 meter over grote delen, wat volstrekt onvoldoende is om te passeren van wandelwagens en scootmobiel; - tot slot is het uitstappen van passagiers bij de plantvakken lastig. Daarmee voldoet dit voetpad dus niet aan pag. 11 van de Handboek Inrichting Openbare Ruimte.

c. De oplossing is eenvoudig: situeer fietsklemmen bij de twee draaihekjes naar het sportveld en verbreed het voetpad aan de huizenzijde naar minimaal 1,80 meter, liefst 2,40 meter.

a. Dank voor uw reactie. Op basis van het huidige ontwerp worden de trottoirs inderdaad smaller, maar blijven voldoende breed voor een comfortabel gebruik.

b. De aangegeven breedte op het VO is niet correct. De breedte van het trottoir aan de huizenzijde is ter plaatse van de bebouwing 1.5 meter. Op enkele plekken is het smaller omdat hier bestaande bomen moeten worden ingepast. Er is voldoende ruimte om te lopen. Ter plaatse van de boomvakken is een uitstapstrook aanwezig van 0,30 meter hetgeen voldoende is voor een goede uitstapmogelijkheid.

c. We hebben gekeken naar een betere verdeling voor de fietsklemmen. Uw opmerking is verwerkt, er is overal voldoende loopruimte op plaatsen waar fietsklemmen worden geplaatst. Aan de huizenkant worden geen fietsklemmen geplaatst. Aan de kant van de sportvelden worden meer fietsklemmen geplaatst ten opzichte van het VO.

Anoniem



7	Prima om er een 30 km zone van te maken met meer groen, het VO ziet er goed uit	Dank voor uw positieve reactie. Fijn dat u tevreden bent.	Anoniem
8	De straat is er aan toe om opgeknapt te worden. Ik ben ook blij om te zien dat hierbij veel wordt gedacht aan de groene zones.	Dank voor uw positieve reactie. Fijn dat u tevreden bent.	Anoniem
9	a. Hierbij wil ik graag mijn zienswijze op het Voorlopig Ontwerp van de Jan Haringstraat geven. De uitgangspunten en basis van het ontwerp (versmalling van de rijweg, het aanbrengen van klinkers en het toevoegen van groen en planten van nieuwe bomen) vind ik erg goed. b. Wel maak ik bezwaar tegen de afmeting en de vormgeving van de parkeervakken. Met name de vakken tussen Heussensstraat en Stuyvesantplein. De vakken ter hoogte van Jan Haringstraat 1 t/m 23 zijn wél 6 meter lang (15 vakken over 90 meter). c. De parkeervakken vanaf Heussensstraat tot Stuyvesantplein zijn te klein en door de keuze voor de haakse hoeken niet optimaal te gebruiken. In het ontwerp zijn parkeervakken gemaakt van 5 meter lengte. Er is toegezegd dat in het nieuwe ontwerp evenveel parkeervakken terugkomen als in de bestaande situatie aanwezig zijn. In theorie klopt dit nu ook. In de praktijk gaat dit echter niet op. In de aanbevelingen	a. Bedankt voor uw reactie. Goed om te horen dat u, met aandacht voor uw opbouwende kritiek, ook de positieve kant van het ontwerp toelicht. b. Bedankt voor uw opmerking. De lengte van alle parkeervakken is aangepast naar 6m. c. Bedankt voor uw opmerking. De lengte van alle parkeervakken is aangepast naar 6m. d. Er worden in de toekomstige situatie geen markeringen tussen de vakken aangebracht. Ofschoon het ontwerp gebaseerd wordt op de geldende eisen, wordt er geen fysieke markering aangebracht. Hierdoor ontstaat meer vrijheid om te parkeren. Voor de berekening van het aantal vakken is een lengte van 6m per vak aangehouden. e. Sinds enige tijd is nieuw beleid van toepassing. Daarin wordt ontworpen waarbij de volgende prioritering geldt: Voetgangers, fietsers, auto's en parkeren. Dit leidt er toe dat gemotoriseerd autoverkeer niet meer maatgevend is in de ontwerpfase. Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er	Anoniem



stedelijke verkeersvoorzieningen wordt als richtlijn aangegeven dat parkeervakken 6 meter lang moeten zijn, met als minimum 5,5 meter. Jullie wijken hier van af door de meeste vakken 5 meter te maken. Eén parkeervak (thv nr. 45) is zelfs maar 4 meter lang). Door deze 5 meter te maken kunnen deze vakken niet goed gebruikt worden waardoor er vaak maar 3 auto's kunnen parkeren op een strook waar 4 vakken zijn aangegeven (of 4 auto's, waar er 5 zijn aangegeven).

d. In de Churchillaan in Haarlem-Zuid is een bijna zelfde situatie aangelegd. Op onderstaande foto is te zien dat hier 3 parkeervakken zijn van 5 meter lengte (n.a.v. de witte markering). Overige vakken in deze straat zijn wel vaak 6 meter lang. De eerste auto (Audi) past net in het vak. Aan voor en achterzijde is nauwelijks ruimte. Drie van zulke auto's kunnen hier dus niet inparkeren. Verschil is daarnaast dat de auto hier kan in- en uitparkeren over de inritconstructie. Dit zal in de Jan Haringstraat niet kunnen. Hier komt straks een verhoogde band en een groenvak/boom.

e. In de praktijk neemt het aantal parkeerplaatsen dus nog verder af dan alleen maar de afname van de niet

aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om te voorzien in de behoefte. Deze parkeervakken zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling. Er is ook rekening gehouden met uw terechte aandachtspunt van kortere parkeervakken.

f. Uitgangspunt bij het Definitief Ontwerp is dat er niet met witte parkeervakmarkering wordt gewerkt waardoor de beschikbare ruimte efficiënter gebruikt kan worden. Er is gerekend met 6m per vak.

g. zie antwoord bij 9e.

h. Er is met bewoners gecommuniceerd over parkeren. Er bestaat echter een verschil van inzicht over de aantallen. Op basis van de beschikbare ruimte is door de gemeente gekeken naar reguliere parkeerplaatsen. Door anderen is gekeken naar het aantal auto's die geparkeerd staan maar daarbij is geen rekening gehouden met het feit dat een aantal auto's op (bijvoorbeeld) groenstroken staan waar niet geparkeerd mag worden, of die dubbel geparkeerd staan. Het misverstand ontstaat mede daardoor. Het is zeker niet onze bedoeling om onjuiste informatie te verstrekken.

i. Het toepassen van haakse hoeken heeft met name te maken met het aanleggen van voldoende grote boomvakken. Indien deze afgeschuind worden, beperkt dit de groeiplaats van de bomen waardoor



meegetelde dubbelgeparkeerde auto's of auto's buiten de vakken (ter hoogte van Jan Haringstraat 4 en ter hoogte van de kruising Sparenbergstraat en bij de Coop).

f. De verkeerskundige op de informatieavond gaf aan dat er nog getwijfeld wordt of er wel of niet vakmarkering komt. Dit verandert echter niets aan het feit dat er maar 5 meter per auto wordt gerekend. Zonder vakmarkering kan er inderdaad soms efficiënter geparkeerd worden als men netjes aansluit. In veel gevallen zal dit echter ook juist minder netjes zijn, doordat men dan de auto neerzet voor bijvoorbeeld de eigen woning of bij een doorsteekje door het groen. Er werd zelfs tijdens de avond aangegeven dat jullie conform beleid in het ontwerp prioriteit geven aan fietsgebruik en niet aan autogebruik/parkeren. Een afname van het aantal parkeerplaatsen is daarmee volgens het huidige beleid mogelijk en zelfs de bedoeling.

g. Is dit daarom een bewuste keuze van de gemeente om minder parkeerplaatsen terug te brengen?

h. Als er door de gemeente gekozen wordt voor minder parkeerplaatsen om de straat te vergroenen wees daar dan duidelijk

het aanslaan / doorgroeien van de bomen in het gedrang komt. Er wordt bij eventuele aanpassingen bekeken of deze plantvakken deels kunnen komen te vervallen waardoor er meer ruimte ontstaat voor parkeren. Dat gaat dan helaas wel ten koste van groen.

j. Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om te voorzien in de behoefte. Deze parkeervakken zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

k. Er zijn aanpassingen gedaan in de parkeervakindeling. Deze zijn verwerkt in het DO.

l. Er is door de ontwerpers gekeken naar de bochtstraal en middels de rijcurve bepaald dat deze voldoet.

m. Er is door de ontwerpers gekeken naar de plaatselijke situatie zoals door u omschreven. Waar nodig en mogelijk zal daar rekening mee gehouden worden. Uitgangspunt is dat de karren en kledingcontainer geplaatst kunnen worden.

n. We hebben gekeken naar een betere verdeling voor de fietsklemmen. Uw opmerking is verwerkt en er blijft overal voldoende loopruimte op plaatsen waar fietsklemmen worden geplaatst. Aan de huizenkant worden geen fietsklemmen geplaatst.



(eerlijk) in en zorg er dan voor dat de parkeervakken die wél gemaakt worden op een juiste wijze gebruikt kunnen worden. Te kleine vakken leveren irritatie op. En mogelijk zelfs schade aan auto's bij in- en uitparkeren. En de hoeken van de groenvakken slaan niet aan doordat hier doorheen gereden wordt.

i. Waarom wordt er gekozen voor haakse hoeken op de koppen van de parkeervakken? Is dit enkel vanuit esthetisch oogpunt? Technisch heeft dit geen enkel voordeel. Beheertechnisch is dit zelfs nadeliger. De hoeken worden eerder stukgereden, de beplanting op de hoeken slaat niet aan en vuil hoopt zich sneller op in de binnenhoek van het parkeervak. De haakse hoeken op de koppen van de parkeervakken maken inparkeren vooral moeilijker. Door de keuze om een trottoirband 380/400x250 toe te passen ontstaat er een hoge rand. In combinatie met de (te) kleine parkeervakken van 5 meter moet je hier wel overheen rijden. Dit is een betonnen rand van 8 cm. Op de tekeningen is overigens niet aangegeven waar de kolken komen. Als deze ook nog vlak bij de hoeken komen kan het hoogteverschil tussen deze band en rijweg oplopen tot zelfs 10-12 cm. In mijn optiek is het beter om begin en eind van de vakken te

Aan de kant van de sportvelden worden meer fietsklemmen geplaatst ten opzichte van het VO.

o. De grastegels waren bedoeld ter plaatse van eventuele parkeervakuitbreiding langs de sportvelden. Deze zijn in het VO komen te vervallen waarmee ook de arcering kan vervallen. Nader overleg heeft er toe geleid dat deze parkeervakken alsnog worden aangebracht. De gebruikte aanduiding is op tekening terug te vinden. De uitstapstroken worden uitgevoerd in normale betontegels.

p. Vanuit rioolbeheer is aangegeven dat aanpassingen in het riool niet nodig zijn in de Jan Haringstraat. Binnen deze beleidskaders wordt ook gekeken naar de klimaatbestendigheid over een langere periode. Er is rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen. Op basis daarvan is besloten geen aanpassingen in het rioolstelsel te doen. Dit heeft geen nadelige gevolgen voor de toekomst.

q. Dank voor uw positieve reactie. Fijn dat u tevreden bent.



voorzien van schuine hoeken (45graden/vleugelstukken). Deze zijn leverbaar bij dit type trottoirband.

j. Tijdens weekenden komen veel sporters en bezoekende korfbalteams met de auto. Nu wordt er langs de weg geparkeerd. Ook ter hoogte van Jan Haringstraat 1 t/m 23 staan vaak auto's van sporters aan de zijde van het grasveld. Die ruimte is er nu, maar straks niet meer. Kan dat straks nog wel? Of komt er ter hoogte van grasveld en de korfbalvelden een parkeerverbod? Ook daarmee wordt de parkeerdruk op de rest weer hoger. Aan één kant parkeren kan in theorie nog wel, dan moeten auto's alleen even wachten op elkaar.

k. De doorsteken door het groen van parkeervak naar trottoir graag situeren tussen twee vakken (zoals bijv. bij huisnummers 8, 12 of 39/41) en niet tegen het parkeervak aan (zoals bij huisnummer 29 en 33). Dit moet ook gebruikt kunnen worden voor fietsers om vanaf weg naar de tuin te kunnen.

l. De bochtstraat van de Veenbergstraat naar Jan Haringstraat is te krap voor een verhuiswagen / vuilniswagen. Met een bocht R=5 moet de vrachtwagen over de



parkeervakken uitzwenken. Dit moet minimaal $R=6$ zijn.

m. Bij de zijkant van Coop in de Jan Haringstraat staan nu karren en kledingcontainer. Het trottoir wordt hier ook versmald met een groenvak ernaast. Is hier dan nog ruimte voor de karren en kledingcontainer?

n. Waarom worden er fietsrekken geplaatst ter hoogte van de Jan Haringstraat 1 t/m 23. Die zijn er nu ook niet en het is zeer onwaarschijnlijk dat sporters op het grasveld hun fiets dáár gaan neerzetten. Die zetten hun fiets tegen het hek.

o. In de legenda van de tekening staat een symbool voor grastegels. In het ontwerp komen deze niet terug. Of komt dit toch terug als uitstapstrook tussen parkeervak en groenvak?

p. Ik vind het zonde dat er niet afgekoppeld wordt. Met het aanbrengen van een extra HWA-riool kan het regenwater van de rijweg (via de kolken) én de regenpijpen aan de voorzijde van de woningen afgekoppeld worden en afgevoerd worden naar het water bij de molen. Dit is m.i. een gemiste kans die nu de komende 40 jaar niet meer mogelijk is zonder veel kosten te maken. In jullie eerdere participatie werd de term



afkoppelen nog wel gebruikt, maar bleek dit bij navraag maar om een paar kolken nabij de duiker te gaan.

q. Zoals eerder vermeld ben ik wel tevreden over de basis van het ontwerp en zie de uitvoering van de werkzaamheden met veel enthousiasme tegemoet. Ik denk/hoop dat straat hiermee in zijn geheel mooier én veiliger wordt.

10

a. Graag wil ik reageren op het voorlopige ontwerp voor de reconstructie van de Jan Haringstraat. Als molenaar/bewoner van de Schoterveenpolder liggen mijn vragen dan ook bij het gedeelte tussen de Van Dortstraat en de Heussensstraat.

b. Het eerste punt betreft de vervanging van de duiker onder de Jan Haringstraat. Het verbaast mij zeer dat de molenaars/Stichting Molens Zuid-Kennemerland als gebruiker van de duiker niet geïnformeerd zijn door de gemeente over het vervangen van de duiker en de tijdelijke afsluiting die daarmee gepaard zal gaan. Want dit betekent een tijdelijke stremming in het functioneren van de molen als reservebemaling. Iets wat wij, maar ook zeker bij het Hoogheemraadschap van Rijnland bekend hoort te zijn. Zeker omdat dit niet alleen betekent dat de molen

a. Dank voor uw reactie. Inmiddels bent u geïnformeerd over de werkzaamheden aan de duiker.

b. Voor wat betreft een tijdelijke afsluiting kunnen we u geruststellen. Tijdens de aanlegfase van de duiker wordt de doorstroming van de watergang niet onderbroken. De aannemer die de duiker aanlegt zorgt door middel van een pompinstallatie, die het water uit de watergang pompt (via een portaal over de weg), voor een continue doorstroming. Er is dus geen sprake van een onderbreking en dagelijkse gang van zaken wordt hiermee niet verstoord. Het functioneren van de molen als reservebemaling alsook de inzet van een noodpomp van Rijnland komt dus niet in gevaar.

c. In de strook halfverharding langs de sportvelden in de groenzone (in aanvulling van de bestaande paardenkastanjes) worden de volgende bomen geplant:

Anoniem



niet kan bijspringen bij hoge waterstand, maar ook dat de noodpomp van Rijnland niet op de gebruikelijke wijze kan worden ingezet. En dit kan leiden tot wateroverlast (en dan vooral als eerst bij mij, omdat mij huisje op het laagste punt van de polder staat).

c. Het tweede punt gaat over de bomen. Volgens het molenbeleid is de maximale hoogte op die plek 6 meter. Dit staat ook keurig vermeld in de legenda van de ontwerptekening. Maar vervolgens worden er 3 aan te planten boomsoorten genoemd: *Alnus glutinosa* 'laciniata', *Tilia cordata* 'Rancho', *Tilia platyphyllos* 'örebro'. Waarvan de *Alnus* 8-12 meter hoog wordt, de *Tilia cordata* 10-15 meter en de *Tilia platyphyllos* 15-18 meter. Dat komt geen van allen overeen met een maximale hoogte van 6 meter. Tijdens de digitale bijeenkomst heb ik nagevraagd hoe men dit ziet. Dan wordt aangegeven dat er nog naar de boomsoorten gekeken moet worden. Maar vreemd genoeg staat het wel al ingevuld in de ontwerptekening. Ik wil weten hoe jullie dit gaan invullen met het respecteren van de maximale hoogte die geldt voor het stuk tussen de Van Dortstraat en de Heussensstraat.

- *Sorbus aucuparia* 'Fastigiata' (lijsterbes). Deze bomen blijven onder de 6m.



11

a. De indiener onderkent het belang van de (groenere) invulling van de openbare ruimte, maar stelt ook dat bij de keuze van beplanting rekening dient te worden gehouden met de windvang van de Molen van de Schoterveenpolder. Met betrekking tot de molenbiotoop van de Molen van de Schoterveenpolder wordt in de Haarlemse Molennota specifiek opgemerkt:

b. “[...] Deze molen is aan drie kanten ingesloten door bebouwing en groen. Het is van belang dat de enige open zijde (Jan Haringstraat en Van Dortstraat) open blijft. Met het planten van bomen zal daar rekening mee gehouden moeten worden. [...]”

c. In samenspraak met de SMZK wil de indiener daarom graag een suggestie doen, welke enerzijds bijdraagt aan een groenere omgeving en anderzijds de molenbiotoop en windvang niet aantast. Het voorstel betreft het gebruik van de boomsoorten, welke een maximale hoogte bereiken die geen onevenredige afbreuk doet aan de molenbiotoop en windvang als de bomen volgroeid zijn (maximaal 6,0 m, gemeten vanaf het maaiveldniveau ter plaatse van de molen). Daarbij kan men tevens de belevingswaarde van de Schoterveenpolder

a. Hartelijk dank voor uw reactie en constructieve inbreng betreffende de (mogelijk) toe te passen boomsoorten. Wij hebben deze opmerking van meerdere belanghebbenden ontvangen. Ofschoon de maximale hoogte bij ons bekend is, zijn er soorten in het VO terecht gekomen die daar niet aan voldoen. Om bij de keuze van de definitieve boomsoorten geen onduidelijkheden of misverstanden te veroorzaken, zullen wij (voorafgaand aan deze keuze) uw organisatie, de molenaar/bewoonster en de Stichting Molens Zuid Kennemerland inlichten over de voorgenomen boomsoorten. Op deze manier bent u ervan verzekerd dat hierin de juiste keuzes worden gemaakt.

De volgende bomen worden geplant:
- *Sorbus aucuparia* ‘Fastigiata’ (lijsterbes). Deze bomen blijven onder de 6m.

b. In de strook halfverharding langs de sportvelden in de groenzone (in aanvulling van de bestaande paardenkastanjes) worden de volgende bomen geplant:

- *Sorbus aucuparia* ‘Fastigiata’ (lijsterbes). Deze bomen blijven onder de 6m.

c. Zie antwoord bij 11b.

d. Zie antwoord bij 11b.

e. Zie antwoord bij 11b.

Anoniem



als ensemble verbeteren door te kiezen voor soorten die typerend zijn voor de polder: knotwilgen (*Salix alba*), zwarte els (*Alnus glutinosa*) en “Hollandse” soorten zoals veldesdoorn (*Acer campestre*), gewone vogelkers (*Prunus padus*) en lijsterbes (*Sorbus aucuparia*).

d. De indiener merkt daarbij op dat het aanbrengen van opgaande beplanting in de zuidwest- en westhoek, gemeten vanuit de molen, een negatieve invloed zal hebben op de draai- en maalvaardigheid van de molen, nu deze windhoek nog relatief “open” is. Voor een goed functionerende molen is vrije windvang van essentieel belang; solitaire bomen, boomgroepen en houtopstanden kunnen de windvang van een molen nadelig beïnvloeden. Bij hoge beplanting wordt de windtoevoer diffuus, onvoorspelbaar fluctuerend en turbulent en wordt de aan- en afvoer van wind negatief beïnvloed. Gevolgen hiervan zijn een verminderde draaivaardigheid, een toename van zeilslag en een sterk wisselende belasting van de wieken (roeden, hekwerk etc.) die grote schade kan veroorzaken. Daarnaast leidt een belemmerde afvoer van de wind tot drukopbouw van de wind tegen de achterzijde van de wieken, waardoor extra druk op het de wieken en het wiekenkruis



ontstaat, wat schade aan de molen in de hand werkt.

e. Wij hopen dat de gemeente Haarlem bij het groenbeleid tijdens de reconstructie van de Jan Haringstraat de molenbiotoop in acht zal nemen en de groenkeuze mede daarop zal baseren. Zo wordt enerzijds de Jan Haringstraat een groenere omgeving, maar blijft ook de vrije windvang van de molen zowel nu als in de toekomst goed geborgd. Mocht u of de gemeente Haarlem naar aanleiding van dit schrijven nog vragen hebben, dan kunt u hierover met mij of met onze molenconsulent contact opnemen.

12

a. Indiener reageert op het door Uw als gemeente ontwikkelde plan rond de reconstructie Jan Haringstraat. Ons bezwaar richt zich met name op de windbelemmering voor de molen van Schoterveen.

b. De Schoterveense molen heeft van oktober 2020 tot en met mei 2021 een grondige opknapbeurt gehad, bekostigd door de Gemeente Haarlem. O.a. is de koningsspil vervangen en boven- en waterwiel voorzien van nieuwe kammen. De molen is maalvaardig en moet dit ook blijven. Op 1 december 2021, nog kort geleden dus, kregen wij het verzoek van het

a. Hartelijk dank voor uw reactie.

b. De gemeente Haarlem is zich bewust van het belang van de Schoterveense molen. Het is van belang boomsoorten te kiezen die niet hoger dan 6m worden. In de strook halfverharding langs de sportvelden in de groenzone (in aanvulling van de bestaande paardenkastanjes) worden de volgende bomen geplant:
- Sorbus aucuparia 'Fastigiata' (lijsterbes). Deze bomen blijven onder de 6m.

c. Zie antwoord bij 12b.

d. Zie antwoord bij 12b.

Anoniem



Waterschap Rijnland of wij wilde malen. Door extreme regenval stond het water in de polder te hoog. Het elektrische gemaal kan de waterstand bijhouden. Het gemaal kan niet onmiddellijk extreme regenval of dooi na sneeuw aan. De molen wel. Wij zijn vrijwillige molenaars. Bij een verzoek van Rijnland zorgen we er voor dat er iemand van ons water uit kan slaan. Wij hebben dan wel wind nodig en het liefst een flinke zodat de waterstand in een dag weer op peil is. Hoge bomen belemmeren de windvang.

c. De laatste jaren moeten wij steeds meer rekening houden met extreme weersomstandigheden. Bovendien kan een elektrisch gemaal stuk gaan (is in het verleden gebeurd) of gehackt worden. De noodfunctie van de Schoterveense molen is er niet voor niets.

d. In de Haarlemse molennota staat over de Schoterveense molen “Deze molen is aan drie kanten ingesloten door bebouwing en groen. Het is van belang dat de enige open zijde (Jan Haringstraat en Van Dortstraat) open blijft. Met het planten van bomen zal daar rekening mee gehouden moeten worden”.

e. De door U ingetekende namen van bomen voldoen niet aan de maximale

e. Zie antwoord bij 12b.

f. Op het moment dat er gewerkt wordt aan de duiker zorgt de aannemer voor een pomp met voldoende capaciteit om ongestoorde doorvoer van het debiet te garanderen. Op geen enkel moment wordt deze doorstroming onderbroken.



hoogte van 6 meter. Voor alternatieven verwijs ik naar de reactie van de Molenfederatie.

f. Tevens verzoeken wij U als er door werkzaamheden tijdelijk niet gemalen kan worden zowel de indiener als SMZK als Rijnland hiervan op de hoogte te stellen.

13

Hierbij teken ik nadrukkelijk bezwaar aan tegen de voorgenomen plannen van de gemeente. Onder mijns inziens gezochte argumenten, namelijk groenvoorziening, wordt het aantal parkeerplaatsen voor auto's in de Jan Haringstraat ingrijpend teruggebracht. Met als gevolg dat de omliggende straten, waaronder de Heussensstraat, de parkeeroverlast mogen gaan opvangen. Uw plannen lijken verdacht veel op uw plannen in Meerwijk die daar ook op grote weerstand van bewoners kon rekenen. Dit jaar gemeenteraadsverkiezing toch!!

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Anoniem

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in het in september 2021 vastgestelde mobiliteitsbeleid van



de gemeente uitgegaan van de volgende prioritering van verkeersdeelnemers: voetgangers, (brom-)fietzers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

14

Via deze weg wil ik bezwaar maken. Ten eerste 60 parkeerplaatsen die verdwijnen is niet wenselijk. Dan rest nog de bevoorrading van de Coop deze wordt dus onmogelijk gemaakt met gevolg dat het voortbestaan in gevaar loopt. De Coop heeft

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder

Anoniem



een belangrijke functie in dit buurtje. Het is niet wenselijk om dit te zien verdwijnen door een onhandige indeling van de straat.

geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het



bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

15

a. Door het verminderen van de parkeercapaciteit voorzie ik ernstige parkeeroverlast en gevaarlijke situaties. Door het versmallen en vervolgens dubbel parkeren ontstaan ongewenste problemen. Handhaven is niet de oplossing omdat er structureel te weinig parkeerplaatsen zijn ingepland.

b. Er staat niet duidelijk in de plannen dat de buurtsuper bevoorraad moet blijven worden. Linksom of rechtsom het kan niet zo zijn dat door een herinrichting de enige buurtsuper die nog over is moet verdwijnen. Nog niet zo lang geleden waren in deze buurt een bank, drogist, slager, groenteboer en een slijterij gevestigd.

c. Op de foto is een grijze scheiding te zien tussen het weggedeelte en de parkeerplaatsen. Is dit een holle, bolle of

a. Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

Remco Moree



vlakke afscheiding? Dit in verband met fietsverkeer en gladheid.

Ik ga ervan uit dat de weg, als de parkeervakken vol staan, breed genoeg is voor twee auto's die elkaar passeren, waarbij ook nog iemand fietst.

d. De boom voor ons huis is te groot gegroeid en de wortels hebben in elk geval het trottoir gesloopt. Tegels steken uit, water loopt niet weg, voor mensen met een rollator of die slecht ter been zijn levert dit gevaarlijke situaties op. In de plannen is niet duidelijk hoe dit wordt opgelost. Ophoging van het trottoir levert problemen op met de bestaande voortuinen. Een nieuwe drempel/afstap naar de voortuin is het verplaatsen van het probleem

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

b. In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de



bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

c. Voor wat betreft de breedte van de weg is uitgegaan van het wegprofiel zoals dat in de Handboek Inrichting Openbare Ruimte wordt genoemd met minimale afmetingen die zijn ook getoetst aan de aanbevelingen stedelijke verkeersvoorzieningen (landelijke ontwerpregels). Daarmee wordt voldaan aan de gestelde eisen ten aanzien van weggebruik op een veilige manier. De smallere rijweg past ook binnen een 30km/uur regime zoals wordt ingesteld in deze straat.

d. Het voorliggend VO wordt na behandeling van zienswijzen uitgewerkt tot een DO wat bestuurlijk vastgesteld zal worden. Dit DO zal voorafgaand aan de uitvoering worden uitgewerkt tot een Technisch Ontwerp. In dit ontwerp wordt meer gedetailleerd gekeken naar de praktische problemen en hoogte maatvoering binnen het plan. Daarin wordt getracht dit soort voorkomende problemen op een goede manier uit te werken en oplossen. Uitgangspunt voor wat betreft de aanwezige bomen is dat gezonde bomen met een levensverwachting van meer dan 15 jaar gehandhaafd blijven.



Daar waar problemen zijn met boomwortels wordt tijdens de uitvoering gekeken naar passende maatregelen. Die kunnen er bijvoorbeeld uit bestaan dat er een verharding van natuurlijk gebroken materiaal wordt aangebracht. Dit is overloopbaar en er kan flexibeler mee worden omgegaan bij boomwortels zodat er toch een net en begaanbaar trottoir ontstaat.

16

Hierbij maak ik bezwaar tegen de aangekondigde herindeling van de Jan Haringstraat te Haarlem. Ik kan mij vinden in alle bezwaren opgenomen in bijgaand document, echter punten 1, 3 en 4 in het bijzonder. Ik hoop dat aangevoerde bezwaren zal leiden tot een verantwoorde heroverweging, waarbij wél rekening zal worden gehouden met omschreven buurtbelangen.

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Anoniem

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de



huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

17

a. De versmalling van de straat op de nu geplande wijze heeft tot gevolg dat bevoorrading van met name de buurtsupermarkt ernstig wordt gehinderd met mogelijk vertrek van deze supermarkt en de gevolgen voor de leefbaarheid voor

a. In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd

Anoniem



met name de ouderen in de buurt. Ook heeft dit gevolgen voor de veiligheid als toegang van ambulances e.d.

b. Ook is onduidelijk of een wijzing naar de bestrating in klinkers niet meer geluidsoverlast geeft, tenzij hierbij rekening wordt gehouden met welke klinkers en hoe deze worden gebruikt. (een naar mijn idee goed voorbeeld is Veen en Duin in Bloemendaal – neem eens een kijkje).

c. Op het Overkoepelend verkeersplan Haarlem in combinatie met het plan voor de Jan haringstraat kon geen bezwaar gemaakt en maakt de plannen rechtsongeldig.

d. Meer groen en een smallere straat met 30 km/uur is een heel goed plan! Waar ik mijn twijfels over heb is de bestrating met klinkers, waardoor doorgaans het geluid van de autobanden veel minder gedempt word dan met asfalt... Is daar over nagedacht? Is ook gedacht aan de COOP vrachtauto's elke dag tot het einde van de straat?

worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

b. Er zal geen sprake zijn van meer geluidsoverlast. Er zijn onderzoeken bekend die uitwijzen dat bij snelheden kleiner dan 50 km/uur de maatgevende geluidsbron de motor van het voertuig is. Geluid geproduceerd door banden op de verharding is niet maatgevend aangezien er sprake is van een 30km/uur zone.

c. De mobiliteitsnota waaraan u refereert is volgens normale procedures in de inspraak geweest. Er is geen sprake van rechtsongeldigheid.

d. Dank voor uw reactie. Er zal geen sprake zijn van meer geluidsoverlast. Er zijn onderzoeken bekend die uitwijzen dat bij snelheden kleiner dan 50 km/uur de maatgevende geluidsbron de motor van het voertuig is. Geluid geproduceerd door banden op de verharding is niet maatgevend aangezien er sprake is van een 30km/uur zone. Zie voor een reactie op de vrachtauto's het antwoord bij 17a.

18

Ik maak bezwaar tegen herinrichting van de Jan Haringstraat in geplande vorm.
Opruiingsbrief + Je krijgt wat je toekomt

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet

Anoniem



blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een



parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

19

a. U, als gemeente heeft het voornemen de Jan Haringstraat dit jaar aan te passen. Naast een aantal voordelen zoals het terugbrengen van de snelheid in onze straat verwachten wij met het aantal van 60 parkeerplaatsen een absoluut parkeerinfarct.

b. Gezien de huidige breedte bestaat er de mogelijkheid "creatief" meer parkeerplaatsen te realiseren. Als dit niet kan zullen mensen die laat terug zijn werk niet meer de buurt kunnen parkeren.

c. Graag zie ik een oplossing in het dwars inparkeren. Hiermee wordt de weg versmald en neemt het aantal plakken toe.

d. Daarnaast ben ik benieuwd hoe jullie omgaan met het grote aantal invaliden

a. Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen

Anoniem



parkeerplekken. Bij een redelijk aantal vragen we ons oprecht af of deze nog voor de berijders van deze voertuigen van toepassing is.

werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietzers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

- In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

- In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

b. Zie antwoord bij 18a.



c. Dwarsparkeren is binnen de situatie in de Jan Haringstraat geen veilige optie. Om dwarsparkeren mogelijk te maken is sowieso een rijbaanbreedte van 6,00 m nodig om dit praktisch mogelijk te maken. Daarnaast wordt de Jan Haringstraat ook door fietsers veelvuldig gebruikt (met name schoolgaande jeugd). Bij dwarsparkeren levert dit met name voor de fietsers gevaarlijke situaties op. Er wordt daarom gekozen voor langsparkeren.

d. Invalideparkeerplaatsen worden aangeduid met kentekenborden die ter hoogte van de betreffende parkeerplaats worden geplaatst. Hiermee wordt eenduidig de plaats gereserveerd / beschikbaar gehouden. Er wordt een check gedaan en op tekening worden de juiste invalideparkeerplaatsen aangegeven.

20

a. Ik wil bij deze bezwaar maken op een aantal punten tav de herindeling van de Jan Haringstraat in Haarlem. Op zich vind ik het er mooi uitzien met veel groen. Toch heb ik een paar op/aanmerkingen.

1 : Het aantal parkeerplaatsen wordt veel minder dan wat wij nu hebben terwijl er nu al een groot tekort is aan parkeerplaatsen. Mensen parkeren hun auto nu op de stoep en op de hoek en staan vaak dubbel geparkeerd waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan. Dat gaat met het nieuwe plan nog meer problemen geven. Oplossing: parkeerplaatsen creëren langs het sportveld maar NIET aan de kant van het poldertje

a. Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Anoniem



waar de molen staat. Dit uitzicht moet zo blijven want het is uniek in Haarlem.

b. 2: Bomen zijn essentieel in het straatbeeld maar niet een ratjetoe van verschillende soorten. Een soort geeft een mooi en rustig zicht. De zomer en winter lindebomen die nu in het plan staan geven veel overlast. Deze bomen zitten nl al snel vol met luizen waardoor de auto's vol met zwarte plaktroep komen te zitten.

c. Ik hoop dat er goed naar alle bezwaren wordt gekeken en een afgewogen besluit wordt genomen. U mag mij altijd bellen of mailen voor meer informatie en uitleg.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

- In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.



-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

b. In de strook halfverharding langs de sportvelden in de groenzone (in aanvulling van de bestaande paardenkastanjes):

- Sorbus aucuparia 'Fastigiata' (lijsterbes)

In de groenstroken langs de trottoirs (waar verschillende boomsoorten blijven staan):

- Tilia cordata 'Rancho' (winterlinde)

- Tilia platyphyllos 'Orebro' (zomerlinde)

Ten aanzien van de lindebomen betreft dit gemeentelijk beleid. Er zijn lindesoorten die minder overlast geven maar dat zijn geen inheemse soorten en passen niet binnen het beleid.

In de berm naast het weiland gaan we een bollenmengsel toepassen.

c. De gemeente probeert met alle wensen en/of opmerkingen zo goed mogelijk rekening te houden. Binnen een plan zullen er altijd afwegingen gemaakt worden die ten voor-/nadele van bewoners uitvallen. Het is een onmogelijkheid om alle opmerkingen te honoreren. Wij trachten naar een evenwichtig ontwerp waarin de meeste bewoners en gebruikers zich redelijkerwijs kunnen vinden.



21

a. Op zo'n manier de straat renoveren is NIET normaal. Zoeken jullie nog een duur betaalde rand debiel. Neem mij dan.

b. De buurt en de middenstand gaat zo naar de knoppen. De auto's kunnen dan alleen geparkeerd worden bij de sporthal, je loopt nu al met je schoenen in de af gevallen bladeren die niet opgeruimd worden en oudere glijden uit op de troep. En moeten straks boodschappen doen ergens in de stad, en als je dan terug komt is er nu al geen plek voor de auto.

a. Wij nemen uw opmerking ter kennisgeving aan.

Anoniem

b. Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners



van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

22

Mede door dit schrijven. wil ik bezwaar maken tegen het versmallen van de rijbaan, in de Jan Haringstraat. Ik ben hulpbehoevend en ben klant van Supermarkt v.d. Wijden, ik kan mij niet voorstellen, dat deze zaak dan nog bevoorraad kan worden, iedere gebeurde dit, Ik krijg zorg van Thuiszorg buurtteam Groenwijk, bij slecht weer komen zij met de auto, waar kunnen zij dan parkeren? Hopelijk wil u hier aandacht aan besteden,

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

Anoniem



23

Hier bij teken ik bezwaar tegen de voorgenomen plannen van de Gemeente ten aanzien van de nieuwe inrichting van de Jan Haringstraat. Indien de parkeerplaatsen verder worden teruggebracht in plaats van vermeerderd door andere inrichting parkeerplaatsen, zullen de omringende straten nog meer overlast krijgen.

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Anoniem

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners



van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

24

a. De hierbij gevoegde brief vonden we vandaag in de brievenbus (Heussensstraat 80). Hij bevestigde de vraagtekens die we eigenlijk al hadden aangaande de plannen voor de Jan Haringstraat. Het gaat met name over de volgende 2 punten, waar we ons nu echt bezorgd over maken:

De parkeergelegenheid en -capaciteit in de Jan Haringstraat en omgeving zou zeker niet minder, maar eerder uitgebreid moeten worden.

b. De COOP-supermarkt mag onder geen beding de dupe worden van deze plannen,

a. Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Anoniem



omdat deze van cruciaal belang is voor de bewoners. Niet alleen voor de ouderen die er al jaren komen, maar ook als sociaal ontmoetingspunt voor de hele buurt.

c. Het is vreemd dat wij nooit eerder geïnformeerd zijn, laat staan inspraak hadden bij de totstandkoming van deze plannen. En we hopen dat u ons op deze 2 punten gerust kunt stellen of anders de plannen gewijzigd kunnen worden.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.



-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

b. In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

c. De gemeente heeft op 22 april 2021 een informatieavond gehouden waarvoor omwonenden uitgenodigd zijn. De inspraakprocedure is gestart en daarvoor bent u bij deze bijeenkomst in de gelegenheid om te reageren.

25

Hierbij maken wij, bewoners van de Jan Haringstraat 60, bezwaar tegen de plannen van de gemeente om de straat te 'vernieuwen'. Zie bijgehouden foto met hierop de redenen! (de brief) (2x ingediend)

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Anoniem



Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.



-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

26

Met deze mail maken wij bezwaar tegen de herinrichting van de Jan Haringstraat zoals die nu gepland is. Wij hebben begrepen dat het aantal parkeervakken weliswaar gelijk blijft, maar dat het aantal parkeerplekken fors zal afnemen. Wij maken ons in dat licht zorgen om de parkeerdruk in onze straat - die toch al heel hoog is. Belangrijker nog vinden wij het dat het met de versmalling van de straat zeer moeilijk (of onmogelijk?) wordt om de buurtsupermarkt Coop te bevoorraden. De Coop is een centrale plek in de buurt en vervult zowel een grote praktische als sociale functie.

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Anoniem

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de



huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

27

Middels deze mail wil ik bezwaar maken tegen de plannen van de gemeente voor de herinrichting van de Jan Haringstraat e.o. In bijlage (de brief) treft u mijn bezwaar. Ik ben het volkomen eens met de 4 gestelde punten in het bezwaar wat is opgesteld door

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder

Anoniem



een mede bewoner van de Jan Haringstraat. Daarnaast wil ik ook graag toevoegen dat i) ik vrees dat de groenstroken in plaats van verfraaiing een hondentoilet en/of afvalbak gaan worden voor het zwerfafval en ii) de bomen aan de Jan Haringstraat niet gekapt mogen worden. Ik zie graag een positief bericht van de gemeente Haarlem op dit bezwaar tegemoet.

geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het



bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

28

a. We zijn verheugd dat de Jan Haringstraat eindelijk wordt aangepakt, de straat ligt er al lange tijd slecht bij. Wat ons echter verbaast is dat het aantal parkeerplaatsen niet drastisch wordt uitgebreid, aangezien er al jarenlang dubbel wordt geparkeerd met alle gevaren in het weggebruik van dien. De parkeerdruk wordt daarbij al jarenlang afgewenteld op de Sparenbergstraat en de Heussensstraat (zie foto's). In beide straten wordt op de stoep geparkeerd, hetgeen voor de jongere en oudere verkeersdeelnemer gevaarlijke situaties oplevert. Een gemiste kans om dit niet aan te pakken bij de geplande (her-)inrichting. Het versmallen van de weg zal verder zeer ongunstig zijn voor de bevoorrading van de enige overgebleven buurtsuper, een onmisbare voorziening voor de sociale cohesie in onze buurt.

a. Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

Anoniem



b. Alternatief voorstel We willen dan ook expliciet pleiten voor het drastisch uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen in de Jan Haring straat door aan de oostzijde de parkeervakken dwars of schuin op de weg te maken. De huidige breedte van de weg kan behouden blijven, bij wat smallere stoepen. Op deze manier voorzien we in voldoende parkeercapaciteit, rustiger verkeerssituatie en het behoud van de mogelijkheid om de buurtsuper met de huidige, reguliere trailers te bevoorraden.

c. Kortom, het kopiëren van een wegprofiel uit het overkoepelende verkeersplan doet geen recht aan de complexiteit van de situatie. We zijn zondermeer bereid om verder mee te denken over de (her-)inrichting van de Jan Haringstraat en het omliggende gebied.

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietzers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de



bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

b. Bedankt voor de suggestie inzake parkeren. Haaks- of schuin parkeren is in de Jan Haringstraat geen optie. Bij haaksparkeren hoort namelijk een rijbaanbreedte van 6m om de draai te kunnen maken. Een dergelijke rijbaanbreedte zorgt ervoor dat de snelheid van het autoverkeer omhoog gaat. Bovendien neemt dit ruimte in die we graag willen invullen met meer groen. We kunnen dit voorstel dan ook niet in het ontwerp verwerken.

c. Er is op een goede manier gekeken naar de inrichting van deze weg. De profielen die gehanteerd worden in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte voorzien wat betreft weggebruik in dergelijke woonstraten. Mede met het oog op de algemeen geldende verkeersregels en het feit dat de weg ingericht wordt als 30km zone past deze inrichting goed in deze straat.

29

a. Ik werd vandaag door een van mijn burens door een enigszins alarmerend manifest erop gewezen dat vandaag de laatste dag is om te reageren op het plan voor de

a. Goed om te vernemen dat u in grote lijnen positief bent over het ontwerp. Anoniem



herinrichting van de Jan Haringstraat (<https://www.haarlem.nl/jan-haringstraat-groot-onderhoud/>). Ik ben blij dat na jaren van uitstel de Jan Haringstraat nu eindelijk opnieuw wordt ingericht. Ik wil mijn waardering uitspreken voor het voorlopig ontwerp. Het ziet ernaar uit dat de straat er een stuk mooier uit gaat zien met meer groen en geen asfalt. Ik heb wel nog een paar punten van aandacht en vragen.

b. Tijdens de informatieavond was er wat onduidelijkheid over lantaarnpalen. Volgens het Handboek Inrichting Openbare Ruimte document valt de Jan Haringstraat onder "Beschermd regie: Patrimonium of Bakenes". Uit het document: "Eén van de onderscheidende beeldbepalende objecten in de openbare ruimte is de openbare verlichting. Armaturen en lichtmasten zijn een vorm van straatmeubilair waarmee de stad zijn identiteit kan onderstrepen.". Worden de lantaarnpalen conform Handboek Inrichting Openbare Ruimte vervangen? Het zou zeer betreuenswaardig zijn als hier van de Handboek Inrichting Openbare Ruimte wordt afgeweken en de nieuw ingerichte Jan Haringstraat ontsiert zou worden met de huidige lantaarnpalen.

c. Ter hoogte van nummer 84 staan een paar houten paaltjes in de weg op de stoep.

b. U geeft aan dat het huidige ontwerp qua verlichting niet aansluit bij hetgeen in de Handboek Inrichting Openbare Ruimte is opgenomen. Daarin heeft u inderdaad gelijk, zo hebben we na nader onderzoek geconstateerd. Uit het onderzoek blijkt echter dat de armaturen vervangen zijn in 2018. Op dat moment is besloten dat masten die nog niet ouder waren dan 25 jaar niet te vervangen. Vandaar dat deze masten niet zijn vervangen. De levensduur van masten staat tegenwoordig op 50 jaar dus in theorie kunnen de masten nog ca. 21 jaar mee. Ofschoon de door u voorgestelde masten een fraaiere uiterlijk hebben begrijpt u hopelijk ook dat er soms financiële afwegingen gemaakt moeten worden.

c. In het definitieve ontwerp worden geen paaltjes meer opgenomen.

d. Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.



Functie is onduidelijk en past volgens mij ook niet binnen de Handboek Inrichting Openbare Ruimte richtlijnen. Graag niet herplaatsen bij de herinrichting.

d. Een aantal van mijn burens maken zich zorgen over het aantal parkeerplekken in het nieuwe plan. Ik verkeer zelf in de luxepositie dat ik ervoor kan kiezen om geen auto te bezitten. Reductie van de hoeveelheid blik in de straat juich ik van harte toe, maar ik vraag me af of hier wellicht wat te voortvarend te werk wordt gegaan. In het 3e deel van de Jan Haringstraat tussen de Heussensstraat en het Stuyvesantplein zitten meer dan 80 woningen. Op dit moment zijn er ongeveer 50 parkeervakken en een stuk of 10 creatieve extra plekken. In het nieuwe plan zijn zo'n 55 plekken. Dat past waarschijnlijk nog wel net, maar waar moeten de bezoekers dan parkeren die op dit moment de auto langs het sportveld zetten?

e. De Jan Haringstraat is in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte als woonstraat aangemerkt. In de praktijk wordt de Jan Haringstraat veel als doorgaande fietsroute gebruikt. De hele Jan Haringstraat aanmerken als woonstraat met fietsroute is wellicht wat teveel gevraagd, maar alleen het stuk met aan beide kanten huizen

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

- In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.



(tussen de Heussensstraat en Stuijvensantplein) is misschien wel mogelijk? Met een iets bredere straat neemt het risico op gevaarlijke situaties met fietsers, auto's, bezorgers en bevoorrading van de COOP waarschijnlijk af.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

e. De Jan Haringstraat wordt inderdaad veel gebruikt door fietsers hetgeen een terechte opmerking is van u. De straat is echter geen onderdeel binnen het beleid van de gemeente als hoofdfietsroute en zal daarom (ook niet deels) als fietsroute /-straat worden ingericht. Door het wegprofiel te versmallen zullen de fietsers er mede voor zorgen dat gemotoriseerd verkeer de snelheid aan moet passen hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt.

30

a. Onlangs kregen wij een bericht van u over de plannen voor wijziging van de inrichting van de Jan Haringstraat. In grote lijnen zien wij de plannen als een verbetering van de

a. Goed om te vernemen dat u in grote lijnen positief bent over het ontwerp. Anoniem

b. In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers



inrichting, maar we hebben wel enkele opmerkingen, c.q. vragen:

b. De buurt supermarkt (Coop) wordt momenteel bevoorrad via de Jan Haringstraat via een truck met oplegger, die hiertoe vanaf de Kleverlaan achteruit rijdend naar de Coop rijdt, via de Jan Haringstraat. Bij de nieuwe inrichting zal dat praktisch gesproken onmogelijk zijn. Via een andere route lijkt een vrachtwagen de Coop niet te kunnen bereiken. Wij verzoeken u hierover tot afspraken te komen met de Coop, omdat de winkel een belangrijke sociale functie heeft en onder meer voor oudere mensen in de wijk van groot belang is.

c. Het aantal parkeerplekken langs de Jan de Haringstraat lijkt identiek te blijven, maar momenteel staan er veel auto's buiten de parkeervakken geparkeerd, langs het trottoir waarlangs parkeren is toegestaan. Na versmalling van de weg zal dat niet meer kunnen en moet een flink aantal autobezitters een andere plek in de wijk zoeken. Bij realisatie van het plan zal het aantal parkeerplekken dus verminderen. Op zich is dat een goed streven, omdat daarmee de leefbaarheid in de wijk juist beter wordt, maar de huidige auto's moeten wel ergens heen. Het huidige plan verhoogt

rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

c. Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:



daarmee de druk in andere omliggende straten. Daar lijkt het plan geen rekening mee te houden.

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

- In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

- In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de



bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

31

a. Volgens ons blijven er minder parkeerplekken over dan nu aanwezig zijn in de Jan Haringstraat. Er wordt namelijk ook bij de tussenstukken geparkeerd. U heeft het over dat het aantal parkeerplaatsen in de wijk het zelfde blijft (zie u brief van d.d. 29-11-2021 kenmerk: 2021/641726), maar een wijk is niet het zelfde als een straat. Bedoelt u wijk of straat? Wanneer deze parkeerplekken vervallen, zullen de bewoners van de Jan Haringstraat hun auto in de omliggende straten gaan parkeren. De omliggende straten zoals de Sparenbergstraat en de Heusenstraat staan al bomvol!

b. De Jan Haringstraat is een drukke doorgaande weg, waar ook veel fietsers gebruik van maken. Onder andere veel ouders met schoolgaande kinderen. Deze komen nu door de versmalde straat in de verdrukking!. Er blijft namelijk geen ruimte

a. Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de

Anoniem



over als 2 auto's elkaar passeren.
Levensgevaarlijk!!!!

c. Ook als er bezorgdiensten in de Jan Haringstraat komen en de parkeervakken zijn vol, kan er haast geen auto meer langs. De maximale toegestane breedte van een auto is 255 cm. Dit betekent dat er dan geen auto meer langs kan. $255\text{ cm} + 220\text{ cm} = 475\text{ cm}$ en de straat is in de nieuwe situatie 480 cm. Dit betekent 5 cm speling en zorgt alleen maar voor opstoppingen of zelfs schade! Twee vrachtauto's kunnen elkaar dus helemaal niet passeren. $255\text{ cm} + 255\text{ cm} = 510\text{ cm}$!

d. Wij als oudere bewoners zijn ontzettend blij met de COOP. De bevoorrading van deze winkel is door de nieuwe situatie van enkele jaren terug op het Stuyvesantplein al ernstig bemoeilijkt. De vrachtauto kan sindsdien niet meer via het Stuyvesantplein bij de winkel komen door deze wegversmalling. De chauffeur moet nu vanaf de Kleverlaan achteruit de Jan Haringstraat inrijden tot aan de winkel. Dat is met de huidige situatie al een hele opgave, maar het kan. Met de nieuwe situatie wordt dit onmogelijk. Stel voor dat de chauffeur tot aan de winkel komt, dan blokkeert de auto de hele Jan Haringstraat, want er kan geen auto meer langs. Maar wat nog belangrijker is, er kan

huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd



geen brandweer of ambulance meer langs!!!! Deze situatie kan de ambulance of brandweer niet van te voren zien als die vanaf de Kleverlaan de Jan Haringstraat inrijdt.. Hij rijdt dus de Jan Haringstraat in en pas op het eind ziet hij dat de straat geblokkeerd is. Dan moet de ambulance of brandweer in zijn achteruit om een andere route te kiezen. De aanrijtijd voor hulpdiensten wordt hierdoor gevaarlijk langer.

e. Als door deze nieuwe situatie de COOP zou verdwijnen is dat voor de buurt, waar heel veel ouderen wonen, een heel groot verlies.

f. Als je vanuit de Heusenstraat (langs de vijver) richting de Jan Haringstraat rijdt en op het kruispunt linksaf de Jan Haringstraat in wil richting Kleverlaan, dan wordt het zicht ernstig bemoeilijkt door de geplande boom en de groenstrook. Verkeer van rechts heeft voorrang, geeft u aan, maar je kan het verkeer waarschijnlijk pas op het laatste moment zien aankomen. Gevaarlijk!!!!

g. Zomers wordt het sportveld op de hoek van de Kleverlaan en Jan Haringstraat zeer druk bezocht. Groepjes sportlui komen dan met de auto en parkeren deze langs het

worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

b. Het ontwerp is gebaseerd op het Handboek Inrichting Openbare Ruimte met een inrichting die gepast is voor een woonstraat die ingericht wordt als 30km zone. Dit voldoet ook aan de wettelijke richtlijnen en eisen die er bestaan. Juist door een gecombineerd gebruik van gemotoriseerd verkeer in combinatie met fietsers zorgt voor een aangepast rijgedrag en een beperkende werking op de snelheid.

c. Zie antwoord op 31b.

d. In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.



sportveld (en dat mag nu). In de nieuwe situatie is er echter geen enkele mogelijkheid om langs het sportveld te parkeren. Dus waar moeten deze mensen dan hun auto kwijt?

h. Ook zitten er 2 sportverenigingen bij het sportveld en daar komen hele elftallen met de auto. Waar moeten deze mensen hun auto dan kwijt? Er is wel een parkeerplaats bij de sportverenigingen en de huisartsenpost en fysiotherapiepraktijk en de kinderopvang, maar die is nu al niet toereikend.

i. Bovenstaande punten zijn voor ons aanleiding om dus bezwaar te maken tegen de nieuwe plannen. Wij hopen dat u onze bezwaren serieus neemt en u plannen aanpast. Wij worden graag op de hoogte gehouden van de voortgang.

e. Zie antwoord op 31d.

f In het DO is de beplanting laag zodat er voldoende zicht is op het verkeer in de Jan Haringstraat. Je kunt over de beplanting heen kijken, alleen de boomstam zal iets van zicht ontnemen.

g. Zie antwoord 31a.

h. Zie antwoord 31a.

i. Hartelijk dank voor uw reactie. We nemen uw bezwaar serieus en hebben de plannen waar mogelijk aangepast.

32

a. Hierbij dien ik een bezwaar in tegen de plannen vd gemeente voor de Jan Haringstraat.
- door de vermindering vd parkeerplekken wordt de parkeerdruk id hele buurt ondraaglijk.

b. - het versmallen vd Jan Haringstraat wordt levensgevaarlijk voor ieder die hier door heen fietst. Het is een doorgaande weg

a. Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden

Anoniem



voor heel veel kinderen, jeugd en volwassenen. Denk daarbij aan alle kinderen die naar school fietsen. Maar ook aan de kinderen, jeugd en volwassenen die bij de korfbal of op het veld willen sporten en wat dacht u van de mensen die naar de huisarts/apotheek moet. Veiligheid moet boven alles staan. Dat doe ik als moeder en juf ook.

c. - de brandweer en ambulance gebruikt altijd deze straat wanneer er nood is.

d. - door het versmallen kan de coop niet meer of niet veilig bevoorraad worden. En hetzelfde geldt voor alle andere busjes die door de straat rijden. Er wonen veel ouderen in deze wijk die afhankelijk zijn van de COOP. Wanneer deze er niet meer is zullen zij minder zelfstandig hun boodschappen kunnen doen. De woonkwaliteit zal voor de ouderen daar dan zeker op achteruit gaan.

e. Ik hoop van harte dat dit ontwerp toch echt wordt afgekeurd of in ieder geval wordt aangepast zodat ieder straks veilig door een opgeknapte en mooie straat kan rijden. Een straat waar Haarlem straks trots op kan zijn.

f. Het aantal parkeerplekken moet juist meer worden aangezien er nu al ruimte

alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling



gebrek is. Er zijn inmiddels meerdere woningen opgesplit waardoor er juist meer auto's zijn.

weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

b. Het gekozen profiel past binnen het Handboek Inrichting Openbare Ruimte, is getoetst aan de inrichting van een 30km zone en voldoet aan de wettelijke eisen volgens de aanbevelingen stedelijke verkeersvoorzieningen. Mede door het vervangen van asfalt door klinkers, het versmallen van het profiel waardoor en het instellen van een 30km zone zal de verkeersveiligheid juist vergroot worden

c. Het ontwerp is besproken met nood- en hulpdiensten en is door betreffende instanties goed bevonden.

d. In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar



5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

e. We nemen alle zienswijzen mee in de beoordeling en het uiteindelijk ontwerp zal daarop worden afgestemd.

f. Zie antwoord 32a.

33

de brief en De Coop is erg geliefd in onze buurt maar zal de vernauwing van de weg niet overleven ivm leveranciers.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

Anoniem

34

Wat lees ik nu? Het aantal parkeerplaatsen minder. Dat kan echt niet. Nu wordt al buiten de reguliere plaatsen geparkeerd. Her aantal plaatsen moet juist toenemen. Blijft bij een goede inrichting voldoende ruimte voor groen, parkeerplaatsen bij een iets smallere weg.

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Anoniem

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van



bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietzers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

- In het VO is door middel van het aanbrengen van



dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

35

Hiermee tekenen wij bezwaar aan tegen de plannen van de gemeente en wel om de in de bijlage vermelde redenen. *De brief*

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Anoniem

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig



gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

36

a. Ik ben tegen de plannen van de gemeente Haarlem voor de vernieuwing van de Jan Haringstraat:
Het aantal parkeervakken zal gelijk blijven maar er kan niet meer geparkeerd worden langs de trottoirs. Dit gaat vele parkeerplaatsen schelen waardoor de parkeerdruk op de buurt zal toenemen.

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Anoniem



Sowieso is deze druk al enorm toegenomen in de afgelopen 10 jaar.

b. Ook denk ik dat het voor de Coop onmogelijk wordt om de winkel te bevoorraden. De coop moet blijven ivm de sociale functie van de buurt.

c. Resumerend; De plannen voor de Jan Haringstraat ogen mooi maar ik denk dat het ontwerp aangepast moet worden zodat het aantal parkeerplaatsen blijft.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.



-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

b. In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

c. zie antwoord 36a.

37

Een mooi ontwerp dat de straat weer netjes maakt. Ik zou de parkeervakken dezelfde kleur maken als de straat maar wel met grijze band om de twee verschillende functies te benadrukken. 1 kleur maakt het ontwerp rustiger. Ook fijn dat er geen parkeergelegenheid wordt weggenomen.

Het is prettig te vernemen dat u tevreden bent met het voorgestelde ontwerp. Wel vervelend te lezen dat u gevallen bent. In de nieuwe situatie zullen de verhardingen weer netjes en goed begaanbaar zijn.

Anoniem



Overigens erg blij dat het vernieuwd word.
Ik ben in het afgelopen jaar gestruikeld over
een gat in de weg en mijn hele gezicht lag
open; alsof ik in elkaar geslagen was.
Ook mooi dat er groen bijkomt. Wellicht kan
dan het gras rond de vijver in de
lente/zomer weer regelmatig en helemaal
gemaaid worden zodat het er niet meer zo
rommelig en onverzorgd uitziet?!

38

a. Ik maak bezwaar tegen de aanpassingen
zoals voorgesteld om de volgende redenen:
Als het aantal parkeerplekken aanzienlijk
wordt verminderd in de Jan Haringstraat zal
dit betekenen dat t de toch al smalle
Sparenbergstraat waar ik woon extra
parkeeroverlast zal ondervinden. Nu is het
helaas al noodzakelijk dat er in het eerste
deel van de straat aan beide zijden moet
worden geparkeerd.

b. De versmalling van de Jan Haringstraat
kan tot gevolg hebben dat de supermarkt
(COOP) op de hoek van het Stuyvesantplein
niet meer kan worden bevoorraad. De
leefbaarheid van de buurt zal hierdoor sterk
verminderen (vooral voor ouderen).

a. Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare
parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit
de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee
de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet
blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt
"ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder
geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van
bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden
alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te
voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden
uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen
voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die
eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een
(groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te
vervallen als gevolg van de voorgenomen
werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het
volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de

Anoniem



huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

- In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

- In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

- b. In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd



worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

39	Hierbij maak ik bezwaar tegen het plan van de gemeente betreffende de Jan Haringstraat en omgeving. In de bijlage staan de redenen vermeld. <i>De brief</i>	Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid. Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling. Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede: - Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig	Anoniem
----	---	--	---------



gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

40	DIT IS NIET TE GELOVEN WAT VOOR SMERIG SPEL ER GESPEELT WOORD METLEUGENS EN BEDROG . WIJ GAAN IN BEZWAAR + <i>de brief</i>	Wij hebben uw reactie ter kennisgeving aangenomen.	Anoniem
41	a. Tegen het voorlopig ontwerp inzake de herinrichting van de Jan Haringstraat teken ik bezwaar aan.	a. Gezien de huidige status van de openbare ruimte is vervanging noodzakelijk. Binnen de gemeente wordt gestreefd naar een leefbare omgeving en met	Anoniem



Waarom deze straat überhaupt herinrichten? Vervanging/egalisering van huidig wegdek en trottoirs had al jarenlang eerder moeten gebeuren en is mijns inziens afdoend. Uiteraard met asfalt; geen klinkers en drempels! Enig idee wat dit impliceert voor mensen met bijvoorbeeld nek-, rugklachten et cetera? Dat wens je je ergste vijand nog niet toe!

b. Bevoorrading van winkels is al niet simpel, maar wordt een immens probleem wanneer de rijbaan zou worden versmald. Vooral onze buurtsupermarkt Coop zal hier hevig onder te lijden hebben en deze is van groot belang voor onze wijk, waar veel ouderen en mindervaliden wonen.

het oog op dat uitgangspunt wordt ook gestreefd naar vergroening /klimaat adaptief inrichten e.d. Aan te brengen verharding wordt conform de eisen voldoende vlak aangelegd en voldoet aan de normen.

Toepassen van drempels als snelheidsremmers is een algemene maatregelen die overal wordt toegepast. In het ontwerp is bij het dimensioneren van dergelijke constructies ook rekening gehouden met rug patiënten. Indien de obstakels met de juiste snelheid gepasseerd worden zal dit nauwelijks invloed hebben op de lichamelijke toestand. De keuze voor klinkers is gemaakt op basis van het geldende beleid (Handboek Inrichting Openbare Ruimte).

b. In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.



a. Ik heb het VO bestudeerd voor de versmalling van de Jan Haringstraat en het verminderen van de parkeergelegenheid in de buurt. We juichen het gebruik van klinkers toe en een drempel maakt ons ook niet uit maar verder zijn we het eigenlijk volledig oneens met dit plan en wel om de volgende redenen:

b. - De gemeente is niet eerlijk in haar voorlichting waardoor omwonenden gedupeerd worden. Er wordt gesteld dat het aantal parkeervakken gelijk blijft. **Er wordt niet vermeld dat de totale parkeercapaciteit in de straat verminderd met ca 60 plekken!** (door het verdwijnen van trottoirs waar langs geparkeerd mag/kan worden) Ik vind dit een werkwijze die een gemeente niet past het riekt een beetje.....

c. - De gemeente verwijst naar een "overkoepelend verkeersplan Haarlem Noord". Ik ben van mening dat verwijzingen naar dit plan niet kunnen omdat dit hele plan niet rechtsgeldig is, immers ten tijde van de ratificatie van dit (verfoeilijke) plan was het voor individuele bewoners niet mogelijk om in te schatten welke gevolgen dit plan op hun prive leefomgeving zou hebben. De fasering van het plan lijkt slim maar eigenlijk is het op deze wijze

a. Hartelijk dank voor uw reactie.

Anoniem

b. Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners



volksbedrog. Bewoners worden geschaad in hun rechten.

d. - Verkeersveiligheid. De Jan Haringstraat is geen woonerf maar een doorgaande straat die deels fungeert t.b.v. de bevoorrading van bedrijven. Het versmallen van deze weg tot 4.80 meter gecombineerd met wat "leuke" chicanes gaat tot onmogelijke verkeerssituaties leiden, net zoals we inmiddels op vele plekken in Haarlem Noord al zien.

e. - Sociale schade voor de buurt door het vertrek van de supermarkt. De COOP zal deze versmalling niet overleven en kan niet meer bevoorraad worden. Dit zal de woonkwaliteit van vele vooral ouderen buurtbewoners ernstig verminderen.

f. - Economische schade. Als bedrijfsgebouwen niet meer bevoorraad kunnen worden moeten bedrijven verhuizen. De gebouwen worden minder waard. Gaat de gemeente ons als bedrijf compenseren voor onze verhuiskosten / verbouwkosten? De opstallen zijn niet meer bruikbaar als bedrijfsruimte en het ombouwen naar woningen voor zover mogelijk met alle eisen die de gemeente erg kostbaar.

g. Vraag: Ik lees dat ik uiterlijk 5 januari moet reageren terwijl het VO op 9

van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

c. Het is uw goed recht om deze mening te zijn toegedaan. Als gemeente menen wij alle processen en procedures op de juiste wijze te hebben doorlopen.

d. De inrichting van de weg voldoet aan de Handboek Inrichting Openbare Ruimte en aan de wettelijke eisen en voorschriften voor wat betreft een 30km zone.

e. In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de



december is vrijgegeven door de gemeenteraad. Het klopt toch dat belanghebbenden sowieso 6 weken inspraak hebben na zo'n moment?

h. Wat is het verdere verloop van de procedure en welke bezwaar / beroepsmogelijkheden hebben wij?

bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

f. Zie antwoord 42e.

g. Gerekend vanaf het moment van vrijgave is de periode voor inspraak 6 weken.

h. De inspraakreacties worden verwerkt en waar nodig worden er aanpassingen gedaan in het ontwerp. Dit wordt aan het bestuur aangeboden als zijnde een DO wat dan (na instemming) wordt vastgesteld.

43

Er wordt geen rekening gehouden met de Coop vrachtwagens, gemeente vrachtwagens en ander vrachtverkeer wat er door heen gaat en wat moet losse en laden. Ook minder parkeer plaatsen want nu staan ze dubbel en in de nieuwe situatie gaat dat niet. (Nu al een te kort aan plekken). Nog meer groen, ze hebben in de hele straat een voortuin. Het wordt er niet echt veiliger op voor de fietsende jeugd s'morgens/s'middags op deze smalle weg met al het verkeer.

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden

Simone Aders



uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

- In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen



waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

44	De invalide parkeerplaats met kenteken 17-RSN-9 is volgens mij ingetrokken.	Dank voor uw opmerkelijkheid. Het is een juiste constatering en we passen dit aan in het ontwerp.	Anoniem
45	Mooi nieuw ontwerp. Er komen niet meer parkeerplekken dus hoe wordt er gehandhaafd op dubbel parkeren en andere parkeerfratsen die nu 'nodig' zijn om alle auto's kwijt te kunnen? En hoe vertaalt dit prachtige beeld zich door naar de Jan Haringstraat richting kruispunt Kleverlaan wat nu 'racebaan' is met weinig groen en zeer slecht wegdek?	Wij begrijpen uw zorg over het kruispunt met de Kleverlaan. Deze kruising valt echter buiten het project en wordt in het ontwerp daarom niet meegenomen. Op het moment dat de parkeerverboden van toepassing worden verklaard, zal actief worden gehandhaafd. Daardoor wordt gezorgd voor de praktische uitvoering van het beleid.	Anoniem



46	Goedendag dame of heer, Smallere weg, meer groen en 30 km lijkt ons prima. Maar geen “steentjes” , maakt meer herrie. Met goede groet, Nico en Annemarie.	Dank voor uw positieve reactie. Aangezien het gebied wordt ingericht als een 30km zone is er van geluidsoverlast geen sprake. Aangetoond via diverse onderzoeken is namelijk dat het geluid van de motor bij een snelheid lager dan 50 km/uur overheerst ten opzichte van het geluid wat banden produceren op het wegoppervlak. Er zal dus geen daadwerkelijke toename zijn van het geluid.	Anoniem
47	Prachtig! Het huidige asfalt met alle gaten is lelijk en nodigt uit tot racen. Klinkers en meer groen trekt de straat kwa sfeer mee in dit prachtige groene stuk van Haarlem!	Fijn dat u het plan als positief ervaart. Bedankt voor uw reactie.	Anoniem
48	Mijn complimenten voor het plan. Ik denk dat de versmalde rijstroken, drempels en het groen een rustiger straatbeeld geven en de verkeersveiligheid verhogen. De enige kanttekening die ik heb is de parkeerdruk op de Jan Haringstraat. Op dit moment wordt veel dubbel geparkeerd. Met de versmalde rijbaan is dit niet mogelijk. Dit zal tot verplaatsing van de parkeerdruk leiden, en daarmee tot vergroting van de bestaande parkeerdruk/-overlast elders. Mijn vragen zijn als volgt: - wat is de parkeernorm is voor deze straat en of deze gehaald wordt, nog los van de vraag of die norm bij bestaande bouw gehaald moet worden.	Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid. Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.	Anoniem



- wat is de verwachting van de ontwikkeling van de parkeerdruk in Haarlem (wellicht opgenomen in een recente parkeervisie)?
- is het mogelijk om het aantal parkeerplaatsen uit te breiden

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

- In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.



-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

49	Gaarne elektrische laadpalen neerzetten op de hoek Jan Haringstraat en t Hoenstraat op de parkeervakken aldaar. Lijkt mij dat hier zeker 4 laadpalen kunnen komen op t Hoenstraat.	Er bestaat een aparte procedure voor het plaatsen van elektrische laadpalen. Dit wordt niet in het project meegenomen. Voor nadere informatie verwijzen wij u naar https://www.haarlem.nl/laadpaal-elektrische-auto/	PW Joustra
50	Jammer dat de bomen aan de kant van het weiland worden verwijderd. Het zou mooier en groener worden als er aan beide kanten van de weg ter hoogte van het weiland bomen worden aangeplant. De beperkte hoogte van de bomen die er stonden en nog staan kunnen geen belemmering voor de windvang van de molen zijn.	In verband met de molenbiotoop zullen er geen bomen geplant worden aan de weilandzijde.	Paul de Bruin
51	Beste mensen, Na ontvangst van de brief over dit onderwerp heb ik gereageerd. Mijn reactie zou ergens zichtbaar moeten zijn op jullie website. Helaas kan ik mijn en vast ook andere reacties nergens vinden. Zou u mij kunnen vertellen of mailen waar dit wel te vinden is? Bij voorbaat Hartelijk dank. Met vriendelijke groet, Jaap Swart	Reacties worden na beantwoording gepubliceerd.	Jaap Swart



Een kansloos door duidelijk ongelofelijke ondeskundige en buiten de werkelijkheid levende ontwerpers ondoordacht ontwerp. De Jan Haringstraat gaat absoluut veel minder parkeer plaatsen overhouden waardoor er in de omliggende kleine straatjes (waar nu al een parkeer probleem is) door niet bewoners geparkeerd gaat worden.

De buurtwinkel, de COOP, krijgt een groot probleem met de bevoorrading wat zo maar eens de nekslag voor hen kan betekenen. Er zit niemand te wachten op een groenstrook in deze straat.

Door de giga versmalling zullen er vooral ouders met kleine kinderen in deze straat op de fiets tegen sommige auto bestuurders met ware doodsvrachting moeten leren omgaan.

Kortom, het is een door idioten bedacht levens gevaarlijk ontwerp wat totaal niet in deze buurt past.

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure.

Anoniem



Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.



Complimenten voor de hoofdlijn van het ontwerp. Meer groen, meer bomen en een aantrekkelijkere bestrating dan het huidige asfalt. Ook het terugbrengen van de snelheid en het aanpassen van de straatinrichting is een prima uitgangspunt. Ook erg goed dat jullie de bestaande grotere bomen laten staan. Deze grotere bomen zijn toch de 'dragende' groene elementen die voor een belangrijk deel het straatbeeld bepalen.

Verder erg goed dat jullie de straat versmallen en de parkeervakken duidelijker markeren. Nu is het parkeren een zootje en wordt er in twee verschillende lijnen geparkeerd. Zeker niet goed voor de uitstraling van het straatbeeld. Doordat de rijweg wordt versmald, kan er straks niet meer informeel worden geparkeerd ter hoogte van de bomen. Het zal best zo zijn dat sommige mensen in de straat dat vervelend vinden, maar houd dit punt vooral zo vast. Hoe minder blik in de straat. Uiteindelijk beter voor iedereen. Mooi moment om te laten zien dat je in plaats van parkeerplekken ook extra groen kunt toevoegen.

Toch een punt van kritiek: ik zie dat er ter hoogte van het weilandje maar aan één kant

In verband met de molenbiotoop zullen er geen bomen geplant worden aan de weilandzijde.



bomen komen. Dat zal vast met kabels en leidingen te maken hebben, maar hierbij het nadrukkelijke verzoek om toch bomen aan beide kanten te plaatsen. De straat krijgt hierdoor een laanachtige uitstraling die beter past bij de continuïteit van het straatbeeld en belangrijker nog: hittestress wordt beperkt door meer schaduwplekken op dit deel van de straat. Verder past het ook beter bij de manier waarop aan de noord-, oost- en zuidzijde het weiland wordt afgezoomd door bomen. Zet deze karakteristiek ook door langs de Jan Haringstraat, zoals in het verleden ook het geval was.

That's it.

Veel succes verder!

54

Heel goed dat er wat aan de Jan Haringstraat wordt gedaan. Eens met de vergroening en mooie inrichting. Een paar vragen:

- komen er ook op het stuk langs de korfbalvelden en de sportvelden meer bomen en groen te staan?
- wordt er tegelijk ook gezorgd voor bomen in het weiland, waar in de zomer koeien staan?

In de gehele straat wordt gekeken naar het aanplanten van bomen. Daar waar bomen in slechte staat verkeren zullen deze vervangen worden. Waar bomen in het verleden al gekapt zijn worden nieuwe bomen geplant en er wordt gekeken naar een juiste verdeling over de hele lengte van de straat. De vakspecialisten kijken mee bij het verder uitwerken van het ontwerp om er voor te zorgen dat er goede groeiplaatsen zijn voor de groenvoorzieningen. In de plantvakken worden ook inheemse soorten aangebracht. Een schaduwbosje voor de koeien is reeds aangeplant.

Rita Poppe



- wordt het zo ingericht dat regenwater makkelijk weg kan, en de juiste planten en struiken die water vasthouden,
- en tegelijk ook planten die tegen een stootje kunnen en inheemse soorten die goed zijn voor insecten?

Tot slot nog een aandachtspunt: de Coop wordt altijd bevoorrad door een grote vrachtwagen, die achterwaarts de Jan Haringstraat komt inrijden. Waarschijnlijk omdat er geen andere route is voor zo'n grote vrachtwagen. De vraag is dus of dat nog kan.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

55	Ziet er veelbelovend uit.	Bedankt voor de positieve reactie.	Anoniem
56	Fantastisch met al dat groen! Hoop biodiversiteit in in de beplanting. En geen saaie plantsoen struiken 🌳🌳🌳🌳🌳🌳🌳	Dank voor het compliment.	Sandra Bos
57	Geachte meneer/mevrouw Bakker, Helemaal prima wat ons betreft. Het lijkt mij een hele verbetering	Bedankt voor de positieve reactie.	Dick Hagoort en Dorien van Benthem
58	Ziet er mooi uit, ik ben blij met meer groen en denk dat het goed is dat de 'racebaan' die de Jan Haringstraat soms is zo wat rustiger en veiliger wordt. Ik zie alleen niet hoe het gaat met tegemoetkomend verkeer, omdat er geen ruimte lijkt om te passeren,	Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder	Marjolein Noyce-Bellinga



zeker gezien het feit dat de vrachtwagen die de coop bevoorraad hier rijdt. Zou de straat niet ook éénrichtingsverkeer moeten worden? Waarbij er ook strenger moet worden gehandhaafd op dubbelparkeren, wat nu veel gebeurt.

En ik hoop dat dit betekent dat de bomen naast het koeienveld ook weer teruggeplant worden (die zijn net weggehaald zag ik).

geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietzers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het



bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

59

Wat wordt er gedaan aan de parkeerdruk? In de straat wordt al jaren dubbel geparkeerd, wat zorgt tot gevaarlijke verkeerssituaties. Hoe gaat men hier in de toekomst mee om? Wellicht verstandig om

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder

Anoniem



de straat in te richten met meer parkeer mogelijkheden.

geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het



bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

60

Geachte planoloog gemeente Haarlem. Ik lees smallere rijbanen Jan Haringstraat. Maar zelfde aantal parkeerplaatsen?! Dat is in actualiteit een vermindering. Is er wel eens een ambtenaar ter plaatse geweest na 18:00 uur? Is er wel rekening gehouden met het aantal woningen, dat het hier voor groot

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

S. Poldervaart



deel boven en beneden woningen betreft met eigen auto's en er dubbel geparkeerd moet worden omdat er te weinig plek is voor aantal woningen? Als deze bewoners geen plek vinden moeten zij nu al naar het Stuyvesantplein /straat uitwijken die geheel uit boven en beneden woningen bestaat en al een parkeer probleem heeft. Geen enkele plek vrij later op de avond behalve in een bocht met risico op boete. Ontwerp ziet er leuk uit op papier maar niet heel realistisch naar mijn mening, met een afname van parkeermogelijkheid voor straat daar eromheen gelegen straten.

Hoop dat u daar nog eens realistisch naar gaat kijken want er zullen niet opeens minder auto's zijn dan nu, toekomst nog buiten beschouwing gelaten. Met vriendelijke groet

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.



-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

61

Een mooi ontwerp. Wat ik alleen mis zijn meer laadpalen voor elektrische auto's. Als je kijkt naar het beleid van de overheid dan is het de bedoeling dat we over een paar jaar allemaal elektrisch rijden. Als je dan nu toch alles overhoop trekt, dan lijkt het me wel zo efficiënt om gelijk meer laadplekken te maken. Zodat bewoners straks

Er bestaat een aparte procedure voor het plaatsen van elektrische laadpalen. Dit wordt niet in het project meegenomen. Voor nadere informatie verwijzen wij u naar <https://www.haarlem.nl/laadpaal-elektrische-auto/>

Anoniem



	daadwerkelijk hun auto op kunnen laden zonder massaal een verlengsnoer uit hun raam te gooien en over de mooie nieuwe stoep met extra groen te leggen.		
62	Een mooie verbetering.	Fijn om uw positieve reactie te mogen ontvangen.	Anoniem
63	Wij zijn heel blij met het besluit de Jan Haringstraat te vernieuwen, en ook met het voorlopig ontwerp. De sfeerimpressie ziet er veel mooier uit dan de huidige situatie, en past ook veel beter bij de rest van de buurt. Succes ermee!	Goed om te horen dat het ontwerp positief wordt ontvangen.	Anoniem
64	Mooi ontwerp met lekker veel groen. Ik heb nog enkele vragen en opmerkingen. Gedeelte tussen Van Dort en Heussens met bollen grenzend aan de sloot en weiland: bollen kan in combinatie met bloemenweide met een en meerjarige kruiden. De ondergrond moet dan wel voedselarmer zijn. het liefst zandig. Dit gedeelte leent zich ook goed voor een NVO met flauwe oever en/of plas dras oever. Huidige beschoeiing kan zakken tot net onder het waterpeil. Strook met bloemen en bollen kan direct grenzen aan de NVO. Grasbetontegels: ik kan de tegels niet vinden in het ontwerp. Wel in legenda. is het niet mogelijk de grasbetontegels in alle parkeervakken toe te passen? Bomen: worden er nieuwe bomen bijgeplant? welke soorten? mijn voorkeur	Met betrekking tot uw suggestie voor bollen zullen we kijken of dit meegenomen kan worden. Ten aanzien van de beschoeiing worden geen aanpassingen gedaan. De watergang is in beheer bij het waterschap en maakt geen deel uit van ons project. Voor de keuze met betrekking tot de plantsoorten hebben we in overleg met de vakspecialisten de volgende keuze gemaakt: Bomen: In de strook halfverharding langs de sportvelden in de groenzone (in aanvulling van de bestaande paardenkastanjes): - Sorbus aucuparia 'Fastigiata' (lijsterbes) In de groenstroken langs de trottoirs (waar verschillende boomsoorten blijven staan): - Tilia cordata 'Rancho' (winterlinde)	Kees Dekker



gaat uit naar inheemse niet gecultiveerde soorten zoals zomereik.

Vaste planten: graag zoveel mogelijk inheemse planten zodat zij maximaal kunnen bijdragen aan de biodiversiteit.

Struiken: alleen inheemse struiken toepassen.

- Tilia platyphyllos 'Orebro' (zomerlinde).

In de berm naast het weiland gaan we een bollenmengsel toepassen. Er worden ook inheemse soorten aangebracht.

65

Waar blijven de fietsers?

De 30 km dwingt de auto's tot rustiger rijden (prima) maar er is minder ruimte om de (vele) fietsers, fietskarren, fietsouders met kinderen op kleine fietsjes, veilig te kunnen passeren. Waarom geen fietsstroken zoals in de Stuyvesantstraat?

De verkeersdrempel in de Veenbergstraat lijkt me overbodig omdat er al verkeersdrempels op de Jan Haringstraat zijn. De Veenbergstraat is zo smal dat daar niet hard gereden wordt.

Rechts voorrang vanuit de Veenbergstraat lijkt me erg onveilig voor fietsers die van links komen van de Jan Haringstraat.

Is er gedacht aan de mogelijkheid om fietsers drempelvrij (dus daar geen verhoging) de drempels te laten passeren?

Is de Fietsersbond geconsulteerd over deze plannen?

De Jan Haringstraat wordt veel gebruikt door fietsers. De straat is echter geen onderdeel binnen het beleid van de gemeente als hoofdfietsroute en zal daarom (ook niet deels) als fietsroute /-straat worden ingericht. Door het wegprofiel te versmallen zullen de fietsers er mede voor zorgen dat gemotoriseerd verkeer de snelheid aan moet passen hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt.

Er is gekozen voor een uniforme inrichting van de straat. Dat betekent dat we op elke kruising een drempel toe gaan passen. Het niet consequent uitvoeren van deze inrichting zorgt ook voor onduidelijkheid voor de weggebruiker. Daarnaast is het risico aanwezig dat er juist op een dergelijk weggedeelte dan juist weer harder wordt gereden.

Toepassen van drempels als snelheidsremmers is een algemene maatregelen die overal wordt toegepast. In het ontwerp is bij het dimensioneren van dergelijke constructies ook rekening gehouden met fietsers. De fietsersbond is geconsulteerd over deze plannen.

Marjolijn Peeters



Voorstel: Geen verkeersdrempel in de Veenbergstraat.

Na het bijwonen van de informatiebijeenkomst dien ik deze zienswijze als voorstel in:

Ik heb begrepen dat volgens de Handboek Inrichting Openbare Ruimte iedere kruising in een 30 km weg uitgevoerd dient te worden met verkeersdrempels. Logisch als je de verkeerssnelheid wilt beperken. Dit staat dus ook zo gepland bij de kruising met de Veenbergstraat. De drempels in de Jan Haringstraat zijn inderdaad zinvol. Echter de Veenbergstraat is erg smal en bovendien 2-richtingsverkeer wat ervoor zorgt dat in- en uitrijden van de Veenbergstraat altijd vanzelf met lage snelheid gebeurt. Bij uitrijden is er nog een extra reden om te stoppen bij de kruising omdat verkeer van rechts voorrang heeft en dat anders niet goed te zien is. Het aanbrengen van een verkeersdrempel is m.i. overbodig en wellicht ook onnodig kostenverhogend.

Dienstverlenend verkeer, zoals vuilniswagens, ambulances, pakketbezorgers, verhuishagens, bouwverkeer en dergelijke, moeten op die kruising in het huidige plan in een korte draai van en naar de Veenbergstraat twee drempels passeren. Dit zou ertoe kunnen

Er wordt gekozen voor een uniforme inrichting van de straat. Dat betekent dat we op elke kruising een drempel toe gaan passen. Het niet consequent uitvoeren van deze inrichting zorgt ook voor onduidelijkheid voor de weggebruiker. Daarnaast is het risico aanwezig dat er dan juist op een dergelijk weggedeelte dan juist weer harder wordt gereden.

Het ontwerp is besproken met nood- en hulpdiensten en is door betreffende instanties goed bevonden.

Anoniem



leiden dat de aandacht van de chauffeur afgeleid wordt van het overige verkeer, wat weer zou kunnen leiden tot gevaarlijke situaties. Wellicht dat de verkeerspolitie en de hulpdiensten hier nog eens naar zouden kunnen kijken, ook al hebben ze het plan in grote lijnen al goedgekeurd.

67

Erg mooi, maar let op wat voor bomen jullie planten. Ze gaan/ gingen tot nu toe allemaal dood. Wordt het eigenlijk een fietsweg, waar de auto's gedoogd worden? En kan je nog wel met b.v. een kinderwagen op de stoep? Lijkt smal namelijk. Maar ik ben blij dat er wat gebeurt!

Voor de keuze met betrekking tot de boomsoorten hebben we in overleg met de vakspecialisten de volgende keuze gemaakt:

Bomen:

In de strook halfverharding langs de sportvelden in de groenzone (in aanvulling van de bestaande paardenkastanjes):

- Sorbus aucuparia 'Fastigiata' (lijsterbes)

In de groenstroken langs de trottoirs (waar verschillende boomsoorten blijven staan):

- Tilia cordata 'Rancho' (winterlinde)
- Tilia platyphyllos 'Orebro' (zomerlinde).

In de berm naast het weiland gaan we een bollenmengsel toepassen.

Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

Helen Jansen-schoonhoven



De Jan Haringstraat wordt veel gebruikt door fietsers. De straat is echter geen onderdeel binnen het beleid van de gemeente als hoofdfietsroute en zal daarom (ook niet deels) als fietsroute /-straat worden ingericht. Door het wegprofiel te versmallen zullen de fietsers er mede voor zorgen dat gemotoriseerd verkeer de snelheid aan moet passen hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt.

De aangegeven breedte op het VO is niet correct. De breedte van het trottoir aan de huizenzijde is ter plaatse van de bebouwing 1.5 meter. Op enkele plekken is het smaller omdat hier bestaande bomen moeten worden ingepast. Er is voldoende ruimte om met een kinderwagen op de stoep te lopen.

68

Ziet er mooi uit, wel blijft het parkeerprobleem bestaan.

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Anoniem

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een



(groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

- In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

- In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.



In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

69	Dat ziet er prachtig uit! Meer groen en de voorzieningen zullen ook zorgen voor minder hard voorbijrazende auto's!	Hartelijk bedankt voor uw reactie. Goed om te horen dat het positief wordt ontvangen.	Corinne Rijks
70	In de eerste bijeenkomst al gemeld dat er voor nummer 69 een invalide parkeerplaats is waar van het bord zit op de lantaarnpaal. In dit voorlopig ontwerp zie ik dit niet terug ook zie ik dat er verschillende plekken staan waarvan er toen gezegd was dat ze weg waren en er hier toch nog opstaan. Op dit moment is er de mogelijkheid om langs het sportveld tijdens wedstrijden. Op het voorlopig ontwerp kan ik niet terug zien dat deze mogelijkheid er nog is. als dit niet meer mogelijk is dan wordt het steeds drukker in de straat als er sportwedstrijden zijn.	Naar de invalide parkeerplaats wordt gekeken en deze wordt Indien nodig aangepast. Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid. Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden	Anoniem



er staat dat er nieuwebomen worden gepland. Waarom de kastanjes welke nu nog staan langs het sportveld niet kappen en vervangen voor een andere soort. Er stonden veel meer kastanjes in dat deel van de straat waarvan de meesten al het loodje hebben gelegd van wegen de kastanje bloederziekte.

uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen



waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

Voor de keuze met betrekking tot de plantsoorten hebben we in overleg met de vakspecialisten de volgende keuze gemaakt:

Bomen:

In de strook halfverharding langs de sportvelden in de groenzone (in aanvulling van de bestaande paardenkastanjes):

- Sorbus aucuparia 'Fastigiata' (lijsterbes)

In de groenstroken langs de trottoirs (waar verschillende boomsoorten blijven staan):

- Tilia cordata 'Rancho' (winterlinde)



- Tilia platyphyllos 'Orebro' (zomerlinde).

In de berm naast het weiland gaan we een bollenmengsel toepassen.

71

De breedte van 4.80 is te smal , vrachtwagen is 2.60 , personenwagen 2.00 , rest slechts 20 cm .Als er ook maar 1 vrachtwagen rijdt of stilstaat is de hele straat geblokkeerd .Uitwijken kan ook niet want alles is groen of parkeervak , en vol .Parkeervakken is niet hetzelfde als parkeerplekken , die worden er veel minder , terwijl er nu al een gebrek aan is . Alle hoeken van de kruising Stuyvesantplein ,straat , Jan Haring en Sinneveld zullen vrij moeten blijven , anders kan vrachtverkeer nooit meer draaien/wegkomen. Jan Haringstraat is een heel drukke weg met fietsers , bakfietsen, auto s vrachtwagens en vuilnisauto s , daar houdt dit ontwerp geen rekening mee , levensgevaarlijk

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

René van der Wijden



- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar



5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

72

Meer groen in onze buurt is een nobel streven maar het huidige ontwerp zal vooral veen hinder opleveren. De Jan Haringstraat wordt volop gebruikt voor doorgaand verkeer (auto's, fietsers en vrachtverkeer). Daarnaast staan auto's dubbel geparkeerd (buiten de vakken) omdat er onvoldoende parkeerplaatsen zijn.

In het huidige ontwerp is geen rekening gehouden met fietspaden (deze wijk heeft veel kinderen die dagelijks naar school fietsen via de Jan Haringstraat - dit zou veiliger moeten worden en niet onveiliger!), er worden geen parkeerplaatsen gecreëerd met als gevolg een parkeerprobleem dat groter wordt, en er wordt geen rekening gehouden met het vrachtverkeer voor de Coop. Het verkeer kan elkaar niet veilig passeren als er een smallere weg komt. Het vrachtverkeer keert via de Stuyvesantstraat want de enige uitweg is via de Jan Haringstraat.

Pluspunt: de vluchtheuvels! Hier mogen er van mij wel meer van komen want men rijdt gerust harder dan 50 km/pu door deze straat.

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde

Nicole



Ik raadt aan dat de ontwerpers samen met de Gemeente deze straat en buurt eens een dag onder de loep neemt en op basis daarvan een praktisch en veilig ontwerp maakt voor de Jan Haringstraat.

mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.



73	Heel fijn dat de straat wordt bestraat met klinkers, groener wordt en dat er drempels komen op de kruispunten. Gauw aan slag!	Fijn om te horen dat u de plannen positief vindt. We streven naar een spoedige start.	Gijs Brink
74	Ziet er op zich mooi uit, maar: 1) vlgs mij minder parkeerplekken, 2) wie gaat het groen bijhouden, 3) kun je als passagier nog uit de auto stappen, 4) als de Coop bevoorradingsauto komt, kan er dan nog een auto uit tegengestelde richting langs (dus niet zoals op het Stuyvesantplein.....). 5) waar komen de gtf bakken voor de bovenhuizen .Deze vragen komen zo bij ons op.	Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid. Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling. Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede: - Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietzers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt	Anoniem



bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen



de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

75

Er wordt gesteld dat er een gelijk aantal parkeerplaatsen blijft. Dit levert twee bezwaren op. 1. Het worden er effectief minder, omdat nu de kopsen kanten bij de bomen gebruikt worden om te parkeren (soort dubbelparkeren). Dit is met het nieuwe ontwerp niet meer mogelijk. 2. Dit, terwijl er nu al te weinig parkeerplaatsen zijn. Wat dus al een probleem is. Wij pleiten voor meer parkeerplaatsen.

Ook is er niet duidelijk of er plekken gereserveerd worden voor fietsen te plaatsen. Dit is ook iets wat momenteel gemist wordt (niet iedereen heeft een voortuin). Dit zou een welkome aanvulling zijn in de straat.

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

Anoniem



- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar



5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

76

rijden de bevoorrading vrachtauto's voor de Coop supermarkt nog steeds via deze straat (grotendeels) of komt t alles nu door de Duinoordstraat, waar ook al lijn 2 rijdt, elk kwartier. Bovendien is de Duinoordstraat een drukke doorgaande straat, waar iedereen veel te hard rijdt door de royale hoeken aan t begin en einde van de straat en de breedte. Wellicht alvast hier 30 km straat van maken. Zou ook veel schelen in t voortdenderende gewicht van de elektrische bussen met hun zware accu's. T huis staat vaak te trillen en kleine scheuren verschijnen.

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Anoniem

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde



mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.



77

Een versmalling van de weg en evenveel parkeerplaatsen behouden is niet wat deze straat nodig heeft. Gedurende de hele dag staan er auto's dubbel geparkeerd. In de avonden is het bijna onmogelijk om in 1 rechte lijn door de straat te rijden. We wonen aan de rand van de kennemerduinen. Er is groen genoeg in de omgeving. De buurtbewoners en vooral mensen uit de Jan Haringstraat hebben parkeergelegenheid nodig voor hun eigen huis, en niet meer groen.

De vele aantal drempels zorgen ook voor extra veel fijnstof in de lucht. Alle autos die extra remmen en extra gas bij moeten geven bij de drempels maakt het vooral minder milieuvriendelijk.

Rechts heeft voorrang gaat maar op 1 plek wijzigen in de straat, bij de Van Dortstraat. De rest van de straten zijn 1 richtingsverkeer op een gedeelte van de Heussenstraat na. De Van Dortstraat die voorrang krijgt is door de geparkeerde autos ook nog eens slecht te zien vanuit de Jan Haringstraat. Een gevaarlijke situatie die word gecreëerd door de voorrangsregels te wijzigen op dit kruispunt.

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners

Noman



Vernieuw de weg en maak van de verticale parkeervakken diagonale parkeervakken. En vergroot het aantal parkeerplekken. Daar helpt u de buurt mee. Niet met dit rare plan.

van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.



Toepassen van drempels als snelheidsremmers is een algemene maatregelen die overal wordt toegepast. Er wordt gekozen voor een uniforme inrichting van de straat. Dat betekent dat we op elke kruising een drempel toe gaan passen. Het niet consequent uitvoeren van deze inrichting zorgt ook voor onduidelijkheid voor de weggebruiker. Daarnaast is het risico aanwezig dat er juist op een dergelijk weggedeelte dan juist weer harder wordt gereden.

78

Mijn naam is Remmert Sluijter en ik woon op de Van Dortstraat 82. De muziek van de fitnessers op het sportveld en - vooral - van de korfbalclub speelt ons vaak parten, vooral mijn middelste zoon, die autistisch is en niet tegen harde basgeluiden kan.

Vandaar mijn vraag: is er misschien bij de herinrichting van de Jan Haringstraat iets te bedenken wat de geluidsoverlast zou kunnen verminderen?

Ik begrijp natuurlijk wel dat er niet een geluidsscherm of iets dergelijks kan komen, maar misschien kunnen de beplantingen zó worden gekozen en gepositioneerd dat die het geluid iets verminderen?

Of misschien kennen de experts nog andere manieren om in het kader van de herinrichting iets tegen de geluidsoverlast te doen?

Het oplossen van eventueel voorkomende geluidsoverlast is niet te ondervangen in het ontwerp van de Jan Haringstraat. Beplanting heeft geen effect op het voorkomen van geluidsoverlast.

Remmert Sluijter



79

In de voorgestelde planning wordt volgens mij uitgegaan van een verkeerd straatprofiel (woonwijk-breed) met name in het deel tussen de Heussenstraat en Stuyvesantplein. Omwille van de bevoorrading van de buurtsupermarkt (COOP) rijden zo'n 3 keer per dag grote vrachtauto's door de Jan Haringstraat. Deze hebben ruimte nodig om de wijk in te rijden en ook zal er voldoende ruimte moeten zijn om ander verkeer en geparkeerde auto's te passeren. De vrachtauto's parkeren op de Jan Haringstraat ter hoogte van de supermarkt dubbel voor laden/lossen en zullen bij onvoldoende breedte de weg volledig blokkeren. Aangezien in dit voorstel geen extra parkeerruimte wordt gecreëerd, zullen de bewoners, net als nu, genooddacht zijn om te parkeren op de rijbaan. Er zijn namelijk te weinig parkeerplekken voor de bewoners, laat staan daarbij de bezoekers van de supermarkt en kinderopvang op het Stuyvesantplein. Het vele vrachtverkeer zal om de geparkeerde auto's en andere weggebruikers moeten laveren en dit zal onveilige en verstorende situaties opleveren. Dit zal de enige oplossing blijven als er geen parkeerplaatsen worden toegevoegd. Voorts is het onbegrijpelijk dat in dit plan niet gebruik wordt gemaakt van

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners

Anoniem



de volledige beschikbare breedte van de Jan Haringstraat. Er worden nu groenperkjes ingetekend terwijl deze ruimte gebruikt kan worden voor een optimale inrichting van de straat en optimalisatie zou toch het streven moeten zijn van de gemeente. In beginsel zou een nieuwe inrichting moeten toewerken naar een straat waarin verkeersveiligheid, goede doorstroom en voldoende paarkeerruimte samen worden gevoegd. Als uitgangspunt lijkt “woonstraat met fietsroute” of “wijkontsluiting” al beter te passen. Maar waarom geen profiel op maat zou kunnen worden ontworpen is mij niet duidelijk. De Jan Haringstraat wordt gebruikt als woonstraat, ontsluiting van de wijk en als toevoer route van winkel bevoorrading. Dit is geen standaard gebruik, dus bestaat er ook geen standaard profiel voor.

In de online toelichting werd benadrukt dat de gemeente de verkeerssnelheid omlaag wil krijgen, wat in principe een prima streven is. Echter de combinatie van de voorgestelde verkeersdrempels met het vele vrachtverkeer door de straat is een recept voor problemen met funderingen van de huizen. Ik ga ervan uit dat de gemeente aansprakelijkheid accepteert voor problemen die naar verloop van tijd zullen optreden door de trillingen die het zware verkeer zal veroorzaken door deze

van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

- In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

- In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.



drempels. Als de gemeente die aansprakelijkheid niet wenst, lijkt het mij verstandig opzoek te gaan naar andere manieren om de snelheid te verlagen of ten minste de verkeersdrempels te verplaatsen naar het gebied tussen de Van Dortstraat en Heussenstraat, waar geen gebouwen staan.

80

Met betrekking tot het voorlopig ontwerp Jan Haringstraat wil ik graag de volgende zienswijze indienen.

Met betrekking tot fietsen:

Uit mobiliteitsbeleid Haarlem 2040 blz 7
"De mobiliteitsmonitoring wordt met voet- en fietsverplaatsingen uitgebreid, zodat toekomstige beleidskeuzes beter gebaseerd kunnen worden op beschikbare data."

De Jan Haringstraat is nu niet aangewezen als fietsroute, deze loopt door de Duinoordstraat.

Echter uit het door gemeente opgestelde actieplan fiets 2020-2021 blijkt dat de Jan Haringstraat drukker is qua fietsverkeer dan de Duinoordstraat. (zie kaart blz 22 actieplan fiets). Met betrekking tot de Jan Haringstraat zijn de benodigde data dus al aanwezig. Ik denk alleen niet dat deze gebruikt zijn bij het maken van het voorlopig ontwerp.

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig

Anoniem



Uit mobiliteitsbeleid Haarlem 2040 blz 27
“‘omgekeerd ontwerpen’: eerst wordt de gewenste ruimte voor de voetganger en fiets gereserveerd, waarna wordt bepaald hoe de overgebleven ruimte wordt ingericht. Dit kan betekenen dat er keuzes gemaakt moeten worden, omdat er bijvoorbeeld geen ruimte is voor autoverkeer in twee richtingen met een parkeerstrook aan beide kanten van de straat. Een aanpassing van de verkeerscirculatie binnen de wijk zal dan noodzakelijk zijn.”

Uit mobiliteitsbeleid Haarlem 2040 blz 30
“ in het ontwerp zijn fietsers belangrijker dan autoverkeer. Bij 50km wegen krijgen plusroutes een vrijliggend fietspad (in principe 2x eenrichting; maar bij wegen met 2x2 rijstroken voor het autoverkeer, wordt dit 2x tweerichting voor het fietsverkeer) Indien dit niet mogelijk is wordt de weg afgewaardeerd tot een 30km weg. Daar wordt, afhankelijk van de situatie gekozen voor een fietsstraat of een oplossing, die voor fietsers minimaal zo goed is”

Van de Jan Haringstraat wordt druk gebruikt gemaakt door fietsers. Gebruik voor woon werk verkeer, school, sport en als verbinding van noord naar zuid en vice

gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken



versa. Het nu voorliggend ontwerp zal het fietsgebruik niet terugdringen. Ondanks de 30 km snelheid zal het door versmalling van de rijbaan en handhaving van tweerichtingsverkeer straat niet veiliger worden voor fietsers. Waarschijnlijk gevaarlijker. Alle reden dus om de Jan Haringstraat te kwalificeren als een fietsstraat. En dus ook als zodanig in te richten. “Fietsstraat, auto te gast.”

Andere optie is om eenrichtingsverkeer in te voeren in de straat voor auto's. Dit past ook goed in het mobiliteitsbeleid zoals de gemeente dit voorstaat, en maakt de straat een stuk veiliger voor fietsers, voetgangers en spelende kinderen.

Tot slot zou ik graag zien dat er meer fiets parkeergelegenheden komen in de straat. Dit om fietsen veilig te kunnen parkeren maar ook het fietsgebruik te stimuleren.

Met betrekking tot parkeren

Hier nog een pleidooi houden om bij deze herinrichting van de Jan Haringstraat niet alleen het huidige aantal parkeerplaatsen auto's te handhaven maar ook tussen de 10 en 15 meer te realiseren voor de auto's die nu dagelijks dubbel geparkeerd staan, is gezien het mobiliteitsbeleid Haarlem 2040, waarschijnlijk zinloos.

naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

De Jan Haringstraat wordt inderdaad veel gebruikt door fietsers. De straat is echter geen onderdeel binnen het beleid van de gemeente als hoofdfietsroute en zal daarom (ook niet deels) als fietsroute /-straat worden ingericht. Door het wegprofiel te versmallen zullen de fietsers er mede voor zorgen dat gemotoriseerd verkeer de snelheid aan moet passen hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt.

Er wordt gekozen voor een uniforme inrichting van de straat. Dat betekent dat we op elke kruising een drempel toe gaan passen. Het niet consequent uitvoeren van deze inrichting zorgt ook voor onduidelijkheid voor de weggebruiker. Daarnaast is het risico aanwezig dat er juist op een dergelijk weggedeelte dan juist weer harder wordt gereden.

Toepassen van drempels als snelheidsremmers is een algemene maatregelen die overal wordt toegepast. In het ontwerp is bij het dimensioneren van dergelijke constructies ook rekening gehouden met fietsers.

Het toepassen van parkeerplaatsen voor fietsen is meegenomen in het ontwerp. Aan de huizenkant



Dit ondanks dat er ruimte voldoende voorhanden is om 10 tot 15 plekken meer te creëren, om de parkeerdruk in de buurt niet nog meer op te laten lopen.

Gezien het nieuwe mobiliteitsbeleid zou je mogen verwachten dat de gemeente ook wat meer creativiteit toont bij zo'n forse herinrichting van de straat en probeert al wat plannen uit dit beleid hier te realiseren. Ik denk hierbij aan b.v. aan het idee op blz 6 van het mobiliteitsbeleid:

“ In de bestaande wijken worden wijkhubs (gericht op deelmobiliteit) gerealiseerd.”
Op beide informatieavonden voor de buurt werd er erg strak vastgehouden aan de Handboek Inrichting Openbare Ruimte. Verbazend was het ook om daar te horen dat oplaadplaatsen elektrische auto's bewust niet in het plan zijn meegenomen! Het zou toch mooi zijn als juist bij dit ontwerp het nieuwe mobiliteitsbeleid meer wordt geïntegreerd. Voor een wijkhub voor deelmobiliteit zou bijvoorbeeld prima plaats zijn binnen de herinrichting. Een goede manier voor de buurt om kennis te maken met de mobiliteit van de toekomst en kan bijdragen aan het terugdringen van de auto in de buurt. Binnen de herinrichting is naar mijn mening genoeg ruimte om een wijkhub te realiseren en dit moet niet ten koste te gaan van de nu ingeplande parkeerplaatsen.

worden geen fietsklemmen geplaatst. Aan de kant van de sportvelden worden meer fietsklemmen geplaatst ten opzichte van het VO.

Er bestaat een aparte procedure voor het plaatsen van elektrische laadpalen. Dit wordt niet in het project meegenomen. Voor nadere informatie verwijzen wij u naar <https://www.haarlem.nl/laadpaal-elektrische-auto/>



Kortom, vragen om meer parkeerplekken zal gezien het nieuwe mobiliteitsbeleid lastig worden. Dan is allen mijn verzoek om te overwegen om een wijkhub te realiseren voor deelmobiliteit en dat de geplande parkeerplaatsen in het voorlopig ontwerp voldoen aan de geldende normen qua afmeting en uitgevoerd worden met schuine hoeken om inparkeren te vergemakkelijken. Hier is in ieder geval voldoende ruimte voor.

81

Goedenavond,
We hebben 2 vragen/opmerkingen:
1) de lantaarnpalen zouden conform Handboek Inrichting Openbare Ruimte pagina 80 van het Type patrimonium moeten zijn?
2) Blijven de paaltjes op stoep behouden?
Anders wordt er wellicht geparkeerd

U geeft aan dat het huidige ontwerp qua verlichting niet aansluit bij hetgeen in de Handboek Inrichting Openbare Ruimte is opgenomen. Daarin heeft u inderdaad gelijk, zo hebben we na nader onderzoek geconstateerd. Uit het onderzoek blijkt echter dat de armaturen vervangen zijn in 2018. Op dat moment is besloten dat masten die nog niet ouder waren dan 25 jaar niet te vervangen. Vandaar dat deze masten niet zijn vervangen. De levensduur van masten staat tegenwoordig op 50 jaar dus in theorie kunnen de masten nog ca. 21 jaar mee. Ofschoon de door u voorgesteld masten een fraaier uiterlijk hebben begrijpt u hopelijk ook dat er soms financiële afwegingen gemaakt moeten worden.

Vanuit beheer oogpunt wordt zoveel mogelijk geprobeerd losse elementen (zoals paaltjes) niet toe te passen.

D.J. Schoorl



Goedemiddag,

De Jan Haringstraat heeft bijna 100 adressen. Er zijn ca 73 langspaarkeerplaatsen (?) ingetekend die soms maar 5 meter lang zijn. Dit aantal en de afmeting is niet praktisch - en gezien de vraag naar parkeerplaatsen niet realistisch. Waarom is niet gestreefd naar de 1.5 parkeerplaatsen per woning die in de Haarlemse parkeernorm wordt genoemd voor dure woningen in de schil?

Verder is de de invalidenparkeerpaats voor Jan Haringstraat 51 bedoeld voor een bewoner die inmiddels geen auto meer rijdt. De bestaande plaats is enkele jaren geleden opgeheven. Kunnen de ontwerpers dat controleren met de actuele gegevens?

Met vriendelijke groet,

Joris Blom
Jan Haringstraat 53

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure.

Anoniem



Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

U geeft aan dat de invalideparkeerplaats voor nummer 51 niet meer gebruikt wordt. De ontwerpers zullen dit controleren en meenemen in het ontwerp.



83

In eerste instantie ziet het er mooi uit, maar ik vraag me af of in de nieuwe situatie supermarkt COOP aan het Stuyvesantplein nog wel bevoorraad kan worden. De Jan Haringstraat wordt immers veel smaller en daardoor veel minder toegankelijk voor de vrachtwagens. Verdwijnen van de supermarkt zou voor de hele buurt een ramp zijn, graag meer duidelijkheid daarover. Daarnaast wordt er gesteld dat het aantal parkeerplekken in de Jan Haringstraat gelijk blijft, de impressie geeft hier geen duidelijk beeld over. Graag meer zekerheid hieromtrent, de huidige parkeer situatie is al zeer problematisch.

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietzers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners

Anoniem



van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.



Mooi ontwerp, maar onpraktisch en onveilig. Ik voorzie grote problemen voor de straat/ buurt.

- De straat wordt veel te smal. Onhandig voor auto's, onveilig voor fietsers. Ik heb meerdere hachelijke situaties in de Pijnboomstraat meegemaakt, die ook zo smal is. Vrachtwagens kunnen er vermoedelijk praktisch helemaal niet doorheen (bevoorrading Coop).
- Er wordt gemeld dat er geen parkeerplaatsen verloren gaan, maar er is een groot tekort aan parkeerplaatsen (tientallen). Auto's kunnen nu voor een boom of tegen een stukje stoep staan (bijvoorbeeld bij de ondergrondse vuilcontainers). Als de straat zo smal wordt kan dat natuurlijk niet meer.

Ik ben erg blij dat de straat wordt opgeknapt, want het is op de fiets nu slalommen tussen alle gaten in de weg. Maar ik hoop dat dit ontwerp wordt afgekeurd en/of op zijn minst aangepast.

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure.

Anoniem



Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.



85

Bezwaar tegen voorgestelde aanpassing Jan Haringstraat

* Wij hebben nu al een groot te kort aan parkeerplekken. Alle nu toegestane parkeermogelijkheden buiten de vakken verdwijnen straks.

* De rijweg wordt straks veel te smal, zelfs als er een vrachtwagen/vuilmiswagen stil staat kan er geen personenwagen langs, elkaar rijdend tegemoet komend al helemaal niet.

* Onze wijk wordt onbereikbaar voor hulpdiensten, levensgevaarlijk en levensbedreigend.

* Jan Haringstraat wordt door fietsers/bakfietsen met kinderen heel veel gebruikt om de wijk te verlaten. De weg versmallen brengt hun in grote problemen.

* Deze versmalling van de weg in combinatie met de nog smallere weg op het Stuyvesantplein is verkeerstechnisch een onmogelijke situatie.

* Het nu al moeizame bevoorraden van de winkeliers en huishoudens wordt dan haast onmogelijk.

* Wel opnieuw bestraten/betegelen. Alvast bedankt.

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure.

Anoniem



Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

Het ontwerp is besproken met nood- en hulpdiensten en is door betreffende instanties goed bevonden.



a. Geachte heer Bakker,

In een telefoongesprek- waarin ik u meldde dat mijn aanmelding voor de digitale bijeenkomst van 14 december jl , niet leidde tot het mij toe sturen van een zoomlink. Ik kon daardoor niet deelnemen aan die bijeenkomst.

U heeft mij in een telefoongesprek daarna gevraagd ook positieve reacties te vermelden, naast mogelijke punten van kritiek. Hieronder mijn genuanceerde reacties op het voorlopige ontwerp:

b. De eerste impressie van het begin van de Jan Haringstraat, komende vanaf de Kleverlaan, doet mij sympathiek aan. Beplanting links tot de van Dortstraat of nog verder. In de sfeerimpressie blijven de grote bomen die links staan gespaard, in elk geval tot de Heussenstraat. Niet duidelijk is te zien of de nog wel aanwezige grote kastanjabomen ook . Het huidige wegdek is er beroerd aan toe; vervanging door klinkers vind ik een goed idee. Dan blijft er ook minder water op het wegdek staan; nu spatten auto's de fietsers soms kletsnat.

c. Ik ben zeldzaam opgelucht dat de grote bomen in het tweede deel van de straat, tussen de Heussenstraat en het

a. Zie volgende regels.

b. Goed om te horen dat u tevreden bent.

c. In de strook halfverharding langs de sportvelden in de groenzone (in aanvulling van de bestaande paardenkastanjes):

- Sorbus aucuparia 'Fastigiata' (lijsterbes)

In de groenstroken langs de trottoirs (waar verschillende boomsoorten blijven staan):

- Tilia cordata 'Rancho' (winterlinde)

- Tilia platyphyllos 'Orebro' (zomerlinde).

In de berm naast het weiland gaan we een bollenmengsel toepassen.

d. Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

A.M. den Dulk



Stuyvesantplein, gespaard blijven. Althans, zo begrijp ik de impressie van de nieuwe situatie. heb ik dat goed? De grote bomen zijn zeer beeldbepalend en ze zijn veel bewoners hier dierbaar. Maar...welke bomen en struiken gaan er dan geplant worden en waar?

d. Het wordt wel spannend met het aantal plaatsen waar men de auto kwijt kan; de parkeerdruk is nu al enorm. Als ik wat later in de avond thuis kom, moet ik soms vele rondjes door de buurt rijden om , hopelijk, een plekje te vinden. (ik woon op het Stuyvesantplein) Soms parkeren mensen in arre moede , en ik ook, dan maar even op de stoep tot de volgende morgen. Dat kostte me al twee keer een bon van over de 100,- euro. Het lijkt me zinvol om te inventariseren hoeveel auto's buiten de huidige parkeervakken staan in de avonden en met die aantallen serieus rekening te houden bij het ontwerp. Je kunt je auto nou eenmaal niet mee nemen naar de slaapkamer.

e. Maar nu komt toch mijn grootste zorg: de breedte van de straat. Enerzijds mooi voor de leefbaarheid. MAAR...als die er toe leidt dat de supermarkt COOP niet meer bevoorraad kan worden, dan teken ik bij deze GROOT PROTEST aan. De chauffeur manoeuvreert dagelijks al achteruit de hele

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

- In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.



straat door. Die supermarkt is meer dan een supermarkt. Ze is met nu de derde generatie winkelier, van zeer grote toegevoegde waarde voor de buurt. Ze is niet alleen van belang om boodschappen te kunnen doen zonder dat je een auto hoeft te gebruiken, ze vervult duidelijk een sociale functie in de buurt. Mensen ontmoeten er elkaar, anonimiteit is er niet te vinden, ouderen worden geholpen als het minder goed met ze gaat, de sfeer is er altijd uitstekend. Ze vormt het hart van de buurt; beter kun je je niet wensen. Dit verdient hulp en aandacht. En, er voor zorgen dat deze winkel haar werk goed kan blijven doen. En ja, als dat niet kan met een breedte van 4.80 dan dient er m.i. een zodanige aanpassing van de plannen gemaakt te worden, dat die bevoorrading wel soepel kan verlopen. Ik hoop u zo geïnformeerd te hebben over mijn reacties op het voorlopig ontwerp. Ik hoop van u hier reacties te ontvangen. Met een vriendelijke groet en hoogachting, Annemieke den Dulk.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

e. We begrijpen uw zorg over de breedte van de straat. In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

87

Mevrouw, meneer,
Na het bekijken van het ontwerp van de Jan Haring zijn er toch enkele belangrijke zaken die de aandacht verdienen.
Het is mooi om deze straat een soort van dorpsstraat aanzicht te geven maar hier wordt dan toch aan voorbij gegaan dat deze

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Anoniem



straat zich midden in een zeer druk bewoonde stad bevind.

Na dat er diverse woningen gesplitst zijn, uiteraard met toestemming van de gemeente, is het aantal geparkeerde auto's schrikbarend toegenomen. Met als gevolg dat er op s'avonds, s'nachts maar ook overdag veelvuldig en uitermate gevaarlijk geparkeerd wordt. Helaas zal onze overheid wel weer geen tijd hebben om hier eens te handhaven.

Tevens is het gevolg dat er door bewoners uit deze Jan Haringstraat heel veel geparkeerd wordt in de omliggende kleine straten als de Heusenstraat, Sparenbergstraat en het Veenbergplein. Hierdoor zijn inmiddels voor de bewoners van deze straten ook regelmatig geen parkeerplaatsen meer beschikbaar. Het lijkt mij dan ook verstandiger om in de JanHaringstraat veiligheid voor dit overbodig grote geheel aan groen te stellen. De 30 Km zone is prima, drempels is prima maar maak er eenrichting verkeer naar het Stuijvesantplein van en terug door de voorduinstraat. Dit lijkt mij beter als het gekrioel over veel te smalle rijstroken waar ook nog (kinder)fietsen en de verdoemde gemotoriseerde bakfietsen tussendoor moeten kunnen.

Omdat er in het ontwerp genoeg is genomen met versmalling van de trottoirs

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietsers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.

- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.



kan het zinloze hondenuitlaat randje groen wel wat smaller waardoor er ruimte gemaakt kan worden voor schuine insteek parkeerplaatsen. Hiermee worden de hoognodige meer parkeerplekken gecreëerd en is dat probleem voor de bewoners opgelost.

Tevens hebben de bewoners van de omliggende kleine straten ook weer wat meer ruimte voor hun ijzeren statussymbool.

Kortom, het ontwerp ziet er grappig uit maar is waarschijnlijk bedacht door iemand die inmiddels naar Old Ambt in het uiterste puntje van Groningen is verbannen. Het is volslagen onzinnig om dit in een drukke woonwijk te creëren.

Om te zorgen dat bewoners van de Jan Haringstraat meer parkeergelegenheid krijgen en zo een veiligere doorgang door de Jan Haringstraat te creëren is er nog een mogelijkheid om bij het sportveld meer parkeerplaatsen aan te leggen.

Met de misser van de Oudeweg in het achterhoofd hoop ik dat hier voor aanvang van de voorbereidingen nog eens flink over gedebatteerd gaat worden.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.

Het instellen van eenrichtingsverkeer op het Stuyvesantplein valt buiten de scope van de Jan Haringstraat. In verband met de bereikbaarheid van de bevoorrading van de Coop is door de ontwerpers rekening gehouden met de aard en afmeting van de betreffende vrachtwagens die bij de Coop de bevoorrading verzorgen. Door aanpassingen in de bochtstraal zal de bereikbaarheid gewaarborgd worden op een veiligere wijze als nu het geval is (achteruitrijdend vanaf de Kleverlaan). Er is gekeken naar de laad- en losplaats. De rijbaanbreedte tussen de Sparenbergstraat en het Stuyvesantplein is verbreed ten opzichte van het VO, namelijk naar 5.8m. Verkeer kan gedurende het laden en lossen ongehinderd doorgaan.

Er is bewust gekozen voor toevoeging van groen in de straat. In de huidige situatie is de omgeving bijna volledig versteend. Toevoeging van groen verbetert de leefomgeving. Door toevoeging van deze groenstrook worden de huidige trottoirs minder breed wat fietsen op de stoep juist minder aantrekkelijk maakt. Het toevoegen van groen past in



het beleid van de gemeente Haarlem om de inrichting duurzamer en klimaatbestendiger te maken.

88

Verwijst naar de brief.

Wij begrijpen uw zorg omtrent de beschikbare parkeerplaatsen in de nieuwe situatie echter vanuit de gemeente is er gekozen voor een beleid waarmee de toegankelijkheid van de stad gewaarborgd moet blijven. Dit impliceert dat het autogebruik wordt "ontmoedigd" en het aantal parkeerplaatsen in ieder geval niet wordt uitgebreid.

Anoniem

Om toch tegemoet te komen aan de wensen van bewoners worden er aan de zijde van de sportvelden alsnog parkeerplaatsen aangelegd om daarmee te voorzien in de behoefte. Deze zullen wel worden uitgevoerd met grasbetontegels om toch te zorgen voor een (deels) groene uitstraling.

Er zijn een aantal zienswijzen binnengekomen die eenzelfde boodschap omvatten namelijk dat er een (groot) aantal parkeerplaatsen zouden komen te vervallen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden. Op basis daarvan delen wij u het volgende mede:

- Bij het opstellen van het ontwerp wordt in de huidige tijd uitgegaan van de volgende prioritering: voetgangers, (brom-)fietzers, auto's en overig gemotoriseerd verkeer. In deze volgorde wordt bekeken op welke wijze de openbare ruimte wordt ingedeeld.



- In september 2021 is de zogenaamde mobiliteitsnota aangenomen waarop alle inwoners van de gemeente Haarlem op hebben kunnen reageren middels de normale inspraakprocedure. Deze nota is aangenomen en daarin is de opgegeven prioritering zoals hiervoor genoemd bekrachtigd.

- Naar aanleiding van de zienswijzen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. In overleg met het bestuur is vervolgens besloten om het aantal parkeervakken vast te stellen op 77 in plaats van 58.

-In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren.

-In het DO is uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak.