

PER E-MAIL

Gemeente Haarlem

T.a.v. de heer L.J. Mulder,

wethouder duurzaamheid, wijken, mobiliteit,

beheer en onderhoud

l.mulder10@kpnplanet.nleturan@haarlem.nl

Uw kenmerk :
Ons kenmerk : VAN HOLST C.S./ADVIES
Dossier : 20130369
Betreft : klacht
Bijlage(n) : 1

Utrecht, 30 januari 2014

Geachte wethouder,

Tot mij wendde zich de heer G.J. van Holst, wonende aan de Kleverparkweg 147 te (2023 CD) Haarlem.

In 2011 heeft de naastgelegen Verspronckweg Noord te Haarlem een herstructurering ondergaan, een en ander onder leiding van uw voorganger, wethouder Van Doorn. De weg is geheel vernieuwd aangelegd en anders ingericht. Bij een deel van de omwonenden is al vóór het verkeersongeval het beeld ontstaan dat door de herinrichting de verkeersveiligheid (verder) is verslechterd.

Op 23 april 2012 werd het vermoeden van omwonenden bewaarheid. De echtgenote van de heer Van Holst is dodelijk verongelukt op de nieuw ingerichte Verspronckweg Noord.

De heer Van Holst en andere omwonenden hebben het gevoel gehad dat de Gemeente vóór de herinrichting nooit serieus geluisterd heeft naar de bewoners, met de desastreuze gevolgen van dien.

Naar aanleiding hiervan zijn de nabestaanden in contact getreden met de gemeente Haarlem met het verzoek tot het nemen van maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het enige dat dit verzoek tot op heden heeft opgeleverd, is de toezegging dat

de politie voorlopig zou gaan handhaven. Dit heeft geresulteerd in een aantal snelheidscontroles in 2012.

Op advies van ondergetekende hebben de nabestaanden in het najaar van 2013 aan omwonenden gevraagd een enquête in te vullen over hun bevindingen aangaande de verkeersveiligheid op de Verspronckweg Noord. Volgens uw voorganger, de heer Van Doorn, zijn klachten van bewoners en passanten immers één van de indicatoren betreffende subjectieve en objectieve onveiligheid die in aanmerking dienen te worden genomen bij de vraag of maatregelen nodig zijn.

Uw voorganger is van oordeel dat geen sprake is van een verkeersonveilige situatie op de Verspronckweg Noord.

75 omwonenden hebben gereageerd op het verzoek van de nabestaanden om de enquête in te vullen.

Bijgaand treft u aan het verslag.

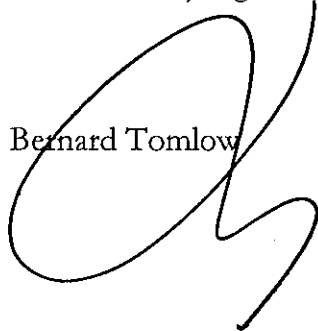
De resultaten van de enquête geven een duidelijk signaal dat op alle door uw voorganger genoemde indicatoren die nopen tot ingrijpen, slecht wordt gescoord. Er zijn immers klachten van bewoners. Er lijken onder andere problemen te zijn met:

- de oversteekbaarheid in relatie tot het aantal en het soort motorvoertuigen;
- gevestigde scholen in de directe omgeving;
- onvoldoende beveiligde oversteekplaatsen;
- vier rijstroken;
- twee fietspaden;
- twee rijbanen, die beslecht moeten worden;
- de oversteeklengte;
- het zicht op naderend verkeer, voor verkeer komend vanuit de zijwegen en inparkerende auto's in de bocht.

Aannemelijk is dat het dodelijke ongeval in relatie staat tot de verkeerde herinrichting van de Verspronckweg Noord. Gaarne verneem ik namens cliënt en andere omwonenden welke maatregelen u neemt om de gesignaleerde gevaarzetting op te heffen en te komen tot een verkeersveilige Verspronckweg Noord.

Met vriendelijke groet,

Bernard Tomlow



Ervaringen en meningen van de bewoners van de
Verspronckweg-Noord te Haarlem over de (on-) veiligheid van
deze weg (onderzoek najaar 2013)

1. INLEIDING

Directe aanleiding voor dit verslag en onderzoek is het verkeersongeval met dodelijke afloop van 23 april 2012.

In 2011 heeft de Verspronckweg Noord te Haarlem een herstructurering ondergaan. De weg is geheel vernieuwd aangelegd en anders ingericht. Bij een deel van de omwonenden is al vóór het verkeersongeval het beeld ontstaan dat door de herinrichting de verkeersveiligheid (verder) is verslechterd. Naar aanleiding hiervan zijn de nabestaanden in contact getreden met de gemeente Haarlem met het verzoek tot het nemen van maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het enige dat dit verzoek tot op heden heeft opgeleverd, is de toezegging dat de politie voorlopig zou gaan handhaven. Dit heeft geresulteerd in een aantal snelheidscontroles in 2012. Op advies van de advocaat van de nabestaanden is in 2013 aan omwonenden gevraagd een enquête in te vullen over hun bevindingen aangaande de verkeersveiligheid op de Verspronckweg Noord. Volgens de wethouder van duurzaamheid, wijken en mobiliteit, de heer Van Doorn, zijn klachten van bewoners en passanten immers één van de indicatoren betreffende subjectieve en objectieve onveiligheid die in aanmerking dienen te worden genomen bij de vraag of maatregelen nodig zijn.

Het verslag beschrijft de resultaten van de enquête en beoogt een beeld te geven van het verkeersveiligheidsgevoel van omwonenden. Ook de voorstellen ter verbetering van de verkeersveiligheid die vele omwonenden doen, komen aan de orde. Er is in grote mate gehoor gegeven aan het verzoek de enquête in te vullen. Maar liefst 75 huishoudens hebben de moeite genomen hun verkeerservaringen te delen. De geuite vrees dat door een wat suggestieve vraagstelling geen juist beeld uit de enquête naar voren zou kunnen komen, wordt wellicht ondervangen door het gegeven dat vrijwel iedereen de moeite heeft genomen commentaar te leveren. Dit hebben de omwonenden gedaan door bij hun antwoorden eigen ervaringen, meningen en suggesties te noteren, waardoor een genuanceerd beeld naar voren komt. Tevens heeft wethouder Van Doorn de vrees uitgesproken dat het bij mensen die reageren over het algemeen de reacties van tegenstanders van een plan of situatie betreft. Tevreden mensen zullen minder snel reageren, waardoor een verkeerd beeld ontstaat. De vrees van de wethouder kan wellicht enigszins worden weggenomen door de grootte van het aantal reacties.

De gemeente Haarlem heeft de bewoners betrokken bij het bestuurlijke voortraject van de herinrichting. Er zijn informatiebijeenkomsten geweest, de plannen zijn besproken bij de wijkraad Kleverpark en bewoners hebben hun mening kunnen geven en zienswijzen kunnen indienen. Hierover wordt door bewoners het een en ander opgemerkt, waarover meer in de volgende paragraaf. De zes in de enquête aan de orde gestelde issues met betrekking tot de verkeersveiligheid worden, onderverdeeld in vier paragrafen (3 t/m 6), besproken. Paragraaf 7 geeft een

overzicht van de exacte resultaten van de enquête, uitgedrukt in percentages. Het verslag wordt besloten met een conclusie (paragraaf 8).

2. BESTUURLIJK VOORTRAJECT HERINRICHTING

De gemeente Haarlem heeft gekozen voor een breed trottoir, het behoud van bomen, parkeerhavens tussen trottoir en verhoogd fietspad, een veiligheidsstrook voor het openen van autodeuren en twee smallere rijbanen met een dubbele doorgetrokken streep. De vluchtheuvels zijn verwijderd, maar de versmalling zou voor vermindering van de snelheid moeten zorgen. Tevens zou de stoeprand tussen weg en verhoogd fietspad voor een “vrijliggend” fietspad moeten zorgen, waarover auto's niet uitwijken en veilig kan worden gefietst. Over deze zaken is overleg geweest met omwonenden en de Fietzersbond. Gesteld werd bijvoorbeeld dat het eigenlijke profiel van een Categorie-A weg -parkeren tussen weg en fietspad- ook niet helemaal veilig is. Met betrekking tot de problematiek van het inparkeren hebben sommigen het over de keuze tussen twee kwaden; stilstaan op de weg of in dit geval stilstaan op het fietspad. Er is verzocht om de bomen te sparen en het trottoir breed te houden ten behoeve van de veiligheid van spelende kinderen. In het andere geval zou slechts 75 centimeter van het trottoir overblijven, met daarbij het gevaar van langs schietende scooters.

Vluchtheuvels

Omwonenden hebben bij de inspraakrondes gepleit voor het behoud van de vluchtheuvels. Zonder de vluchtheuvels zou het moeilijk zijn over te steken, mede gezien de hoge snelheid van het verkeer. Volgens de ambtenaren van de gemeente Haarlem zouden de vluchtheuvels niet passen binnen het profiel en zouden de belijning en de versmalling van de weg ervoor moeten zorgen dat auto's niet zo hard rijden. Overigens is op de Zijlweg -een zelfde categorie weg- er voor gekozen om knikken in de weg aan te brengen om de snelheid te doen afnemen. Ook dit kon hier niet, zo stelde men. In de enquête merkt iemand op dat de lay-out van de Verspronckweg Zuid is aangepast. Het fietspad is daar tussen de geparkeerde auto's en het trottoir aangelegd. Is hier sprake van voortschrijdend inzicht?

Kritiek bewoners

Een aantal mensen heeft de enquête aangewend om kritiek te uiten over de besluitvorming en de manier hoe die tot stand is gekomen. Wat volgt is een kleine greep uit die commentaren. Tijdens de informatiebijeenkomsten zijn in de enquête gestelde opmerkingen en suggesties ook gedaan. Zij werden echter op arrogante wijze van de hand gewezen, omdat het ontwerp van de weg door 'deskundigen' was gemaakt. De op- en afritten werden in eerste instantie niet aangebracht. Later werden alsnog niet te onderscheiden op- en afritten aangebracht van anderhalve meter breed in plaats van de beloofde vier meter brede op- en afritten die waren ingetekend. Er is gepleit voor vluchtheuvels ter hoogte van de zijstraten en rijbanen met lage heuvels in

combinatie met zebrapaden, evenals rij- en fietsbanen gelijkvloers. Zoals bekend is dit er niet door gekomen. Er wordt geklaagd dat niet is geluisterd naar de bewoners. Het is nu te laat. Voor vluchtheuvels is het te smal. Ook is er kritiek op de duur van het gehele project en de communicatie met de omwonenden. De vermindering van het aantal parkeerplaatsen wordt drie keer expliciet genoemd als een groot nadeel. Ter compensatie werd er weliswaar extra parkeerruimte aangelegd aan het Badmintonpad, maar die locatie is dermate onveilig (inbraken, afgelegen, donker, etc.) dat men daar niet wil parkeren, aldus een omwonende.

Advies Fietzersbond

Het contact met de Fietzersbond heeft geresulteerd in een uitgebreid onderbouwd advies. Dit advies kent vier aspecten.

De Fietzersbond stelt voor om:

- 1) vrijliggende fietspaden (tussen geparkeerde auto's en trottoir) aan te leggen;
 - 2) nieuwe grote bomen te plaatsen;
 - 3) de rijbaan te versmallen tot zes meter en te voorzien van een dubbele doorgetrokken asmarkering;
- en
- 4) een middeneiland met een 50 km/u asfaltdrempel aan te brengen bij de voetgangersoversteekplaats.

Slechts één van deze aanbevelingen is gerealiseerd, namelijk het versmallen van de rijbaan.

3. SNELHEID EN LAY-OUT (ENQUÊTE VRAGEN 1 & 3)

Een veel gehoorde klacht is het ontbreken van remmende impulsen. De Verspronckweg Noord oogt als een racebaan. Zeker wanneer men komend van de Westelijke Randweg de hoek om draait, is de verleiding groot een flinke dot gas bij te geven. Hoewel velen blij zijn met het geluidsarme asfalt ('fluisterasfalt'), lijkt men zich minder snel bewust te zijn van zijn of haar (te hoge) snelheid. Om deze reden is ook bij het oversteken extra oplettendheid vereist.

Te hard rijden

Het algemene gevoel is dat er te hard wordt gereden. Uit de enquête komt naar voren dat maar liefst 85% van oordeel is dat de snelheid van auto's en motoren te hoog of veel te hoog ligt, 8% vindt de snelheid acceptabel. Op de vraag of men vindt dat de lay-out van de weg uitlokt tot hoge snelheden, antwoordt 89% "ja". Een aantal omwonenden spreekt de ergernis uit over inhalende auto's. Houdt men zich aan de maximum snelheid van 50 km/u, dan wordt men ondanks de dubbele doorgetrokken streep ingehaald. Dit levert soms gevaarlijke situaties op. Overigens gaat het op het fietspad (scooters) ook nogal eens te hard. Soms, vanwege inparkerende of lossende

auto's op het fietspad, verplaatst dit zich zelfs naar het trottoir. Volgens anderen varieert de snelheid sterk. In de spits kan er natuurlijk niet harder gereden worden dan de voorligger en in de avonduren worden veel te hoge snelheden bereikt, soms 80 km/u. Een bewoner is jarenlang klaar-over geweest en vertelt dat het vóór de herstructurering al gevaarlijk was, maar dat het nu nog erger is; er is meer verkeer en er wordt nog harder gereden. Zij constateert -overigens met vele andere bewoners- veel gevaarlijke situaties en (bijna-) ongelukken. Ook worden meerdere gevallen van blikshade gemeld.

Snelheidsonderzoek V85

Er wordt opgemerkt dat voor een leek de snelheid moeilijk is in te schatten. Daarom is het goed hier wat feitelijke gegevens met betrekking tot de snelheid aan te halen. Tussen zaterdag 19 mei en vrijdag 25 mei 2012 is op de Verspronckweg Noord, tussen de Meester Cornelisstraat en de Begastraat van ruim 60.000 passerende motorvoertuigen de snelheid geregistreerd. Daarnaast heeft de politie er in mei en juni 2012 in totaal negen controles uitgevoerd, waarbij van in totaal 10.036 motorvoertuigen de snelheid is geregistreerd. Het resultaat was een V85 die rond de 60 km/u schommelt. Circa 15% rijdt harder dan 60 km/u en maar liefst 40% rijdt harder dan 50 km/u. Bij doorlopende metingen ontstaat een gemiddelde dat vermoedelijk veel minder verontrustend zal zijn dan wanneer alleen later op de avond gemeten zou worden, zo is de suggestie die een omwonende doet. Buiten de spits, met name later op de avond, kan het de spuigaten uitlopen. Het aantikken van de 80 km/u is dan geen uitzondering. Een omwonende zegt getuige te zijn geweest van motoren die op het achterwiel door de straat racen. Snelheidscontroles is iets waar veel om gevraagd wordt. Velen zijn voorstander van frequentere of permanente snelheidscontroles en bijvoorbeeld matrixborden die de gereden snelheid aangeven. Een grote meerderheid is tegen verkeersdrempels, die overigens in de oude situatie ook niet bestonden. Remmende en optrekkende auto's zorgen voor overlast en zijn ook slecht voor het milieu. Wel wordt veel verzocht om vluchtheuvels, zebrapaden, controle camera's en duidelijke maximum snelheidsborden, hoewel te veel borden ook weer niet gewenst is.

4. OVERSTEEKBAARHEID (ENQUÊTE VRAAG 2)

De oversteekbaarheid wordt wel als het grootste probleem ervaren. Door de hoge snelheden is het vaak moeilijk een veilig oversteekmoment in te schatten. Met name voor ouderen, kinderen, slechtzienden en mensen die slecht ter been zijn, is het op veel momenten bijna niet te doen. Door de hoge stoeprand staan ouderen, eenmaal op de weg, in de val. Er is geen weg terug! Gezien alle commentaren verwondert het niet dat 86% de oversteekbaarheid "gevaarlijk" noemt. Van de 7% die de oversteekbaarheid "acceptabel" noemt, zegt een deel wel het (toegezegde) zebrapad bij de Meester Cornelisstraat terug te willen. Die behoefte is des te groter door de

aanwezige scholen aan de westkant en de winkels (o.a. een DekaMarkt) op die hoogte aan de oostkant van de Verspronckweg Noord.

Er moeten vier rijstroken overgestoken worden; een fietspad, twee rijbanen en nog een fietspad. Ook met betrekking tot de oversteekbaarheid is de roep om vluchtheuvels groot. Een omwonende stelt dat men het bij de besluitvorming vooraf eens is geworden over het ontbreken van vluchtheuvels, die er voorheen wel waren. Er is om gevraagd, maar volgens de gemeente was daar geen ruimte voor. Dit verlies is toen genomen. Er is slechts één zebrapad. Verder moet men overal, tussen de auto's door, de rijbanen en fietspaden oversteken. Een omwonende ziet groepen schoolkinderen die vaak lang moeten wachten voor het oversteken. Met name voor ouderen met een rollator is oversteken nauwelijks te doen. In het stadium van het vooroverleg heeft een ambtenaar hierover opgemerkt dat de rollatorgebruikers dan maar door moeten lopen naar de bestaande oversteekplaats. De enige oversteekmogelijkheden zijn de rotonde en het stoplicht bij de kleuterschool. De oversteekbaarheid wordt in het bijzonder na de bocht, ter hoogte van huisnummers 143 en 145 onveilig geacht. Het ontbreken van gemarkeerde oversteekplaatsen, zeker bij de zijwegen, maakt oversteken gevaarlijk.

Levensgevaarlijk

Door anderen wordt het oversteken in de spits 'zo goed als onmogelijk' en buiten de spits 'levensgevaarlijk' genoemd. Voor veilig oversteken is blijkbaar onvoldoende ruimte in dit profiel. De suggestie wordt gedaan verhogingen aan te brengen bij de kruispunten en wederom is er een roep om vluchtheuvels, ter inperking van de snelheid en ter bevordering van de mogelijkheid veilig te kunnen oversteken. Ook voor fietsers is het soms lastig. Nadat er in eerste instantie geen opritten voor fietsers waren gemaakt aan de westkant (ontwerpfout?), is dit door de gemeente hersteld door het verlagen van de stoepranden. Echter, er is slechts een klein deel verlaagd, waardoor een fietser die wil oversteken moet remmen, een scherpe bocht moet maken en dan met lage snelheid oversteekt. Overigens merkt een bewoner nog op dat het voor fietsers komend vanuit het noorden lastig en gevaarlijk is de Meester Cornelisstraat in te rijden.

5. SITUERING VAN HET FIETSPAD (ENQUÊTE VRAAG 4)

Inparkeren

Een veel genoemd probleem is het inparkeren. Automobilisten moeten de stoeprand van het fietspad op en hebben vaak de neiging zo snel mogelijk de rijbaan te verlaten. Men gaat dan op het fietspad staan om in te parkeren of te lossen. Ook busjes van pakketbezorgers gaan vaak op het fietspad staan. Voor fietsers en scooters is dan geen mogelijkheid meer tot uitwijken. Fietsers kunnen de straat op, maar komen vervolgens niet of moeilijk terug het fietspad op. Een positief geluid komt van een bewoner die stelt dat de verhoging van het fietspad ervoor zorgt dat langzaam op- en afgereden moet worden. Auto's kunnen op de rijbaan wachten tot fietsers weg zijn.

De verhoging van het fietspad is iets waarvoor op een inspraakavond destijds is gekozen, aldus deze bewoner. Een ander spreekt het vermoeden uit dat het een kwestie is van gewenning. Fiets en auto passen zich vanzelf aan elkaar aan. In de oude situatie was het probleem dat fietsers af en toe klem werden gereden. De veiligheidszone voor het openen van autodeuren wordt als fijn ervaren.

Geklaagd wordt over fietsers en scooters(!) die bij het uitwijken in plaats van de rijbaan, het trottoir meepakken. De over het trottoir racende fietsers en scooters is een nieuw probleem sinds de herinrichting. Dit vraagt om ongelukken, zo wordt gesteld. De Verspronckweg Zuid kent een betere situatie voor wat betreft het in- en uitparkeren. Een andere gehoorde klacht is dat in de nieuwe inrichting de boomvakken te groot zijn, waardoor er bij het inparkeren door de boomvakken wordt gereden. Nog een klacht met betrekking tot het ontwerp is dat het dichtmaken van de vluchtheuvel bij de toegang tot het Sterren College voor meer onveiligheid zorgt.

Fietsonveilig

De teneur bij de meerderheid is dat de bedoeling -een veiliger situatie voor fietsers- niet gerealiseerd is. Sterker: het is voor fietsers onveiliger geworden. Fietsers die willen oversteken ziet men vaak voorsorteren aan de linker kant van het fietspad. Deze stilstaande fietsers vormen een gevaar voor achterop komende scooters en fietsers en voor zichzelf. Voor twee parkeerplekken in de bocht geldt dat het inparkeren daar zeer riskant is. Het gevaar komt van achterop komend verkeer. Inparkeren moet in dit geval met hoge snelheid gebeuren.

6. ZIJWEGEN, OP- EN AFRITTEN FIETSERS (ENQUÊTE VRAGEN 5 & 6)

Met name bij de Meester Cornelisstraat, de Kleverparkweg en in het verlengde van de Aelbertsbergstraat zijn de afritten onduidelijk. De op- en afritten voor fietsers zijn niet gemarkeerd. Ook wegmarkering ontbreekt of is nauwelijks te zien. Met een eventuele komst van platforms zou het op- en afrittenprobleem verholpen zijn, zo wordt gesuggereerd. Een zeer grote meerderheid van 92% is van mening dat de op- en afritten voor overstekende fietsers met name aan de westkant van de weg slecht zijn aangegeven en te smal zijn.

Een ruime meerderheid van 87% is van mening dat met het verdwijnen van de vluchtheuvels de zijwegen moeilijk herkenbaar zijn. Hoewel het voor omwonenden, omdat zij de weg goed kennen, lastig is de moeilijkheid hiervan in te schatten, constateert men auto's die wel heel langzaam gaan rijden, omdat men niet goed ziet waar de afslag is. Met name 's avonds, wanneer veel auto's geparkeerd staan, is het uit beide richtingen lastig te zien. Een suggestie die onder anderen wordt gedaan, is het plaatsen van borden die waarschuwen voor een voorrangskruising. Ook worden

waarschuwingsstrepen en markeringen met eventueel lichte glooiing in de weg voorgesteld.

7. RESULTATEN VAN DE ENQUÊTE

Hoewel de toegevoegde uitleg, meningen, analyses en suggesties van belang zijn voor het aanbrengen van de nodige nuance, volgen hier toch sec de resultaten van de enquête, uitgedrukt in percentages. De volgende vragen over de (on-)veiligheid van de vernieuwde Verspronckweg Noord te Haarlem zijn de geënquêteerden voorgelegd.

1. De snelheid van auto's en motoren:

- acceptabel: 8%
- te hoog: 44%
- veel te hoog: 41%
- andere mening: 7%

2. Oversteekbaarheid:

- acceptabel: 7%
- gevaarlijk: 86%
- andere mening: 7%

3. De lay-out van de weg, zonder drempels, zonder voldoende oversteekplaatsen en/of vluchtheuvels (zoals bij de oude weg), lokt te hoge snelheden uit.

Bent u het met deze opvatting eens?

- ja 89%
- nee 7%
- andere mening 4%

4. De in- en uitparkerende auto's over het fietspad en het feit dat het fietspad zodanig verhoogd is dat het op- en afrijden bemoeilijkt wordt, leiden tot onveilige situaties.

Bent u het hiermee eens?

- ja 76%
- nee 14%
- andere mening 9%
- geen mening 1%

5. De op- en afritten voor overstekende fietsers met name aan de westkant van de weg zijn slecht aangegeven en te smal.

Deelt u deze mening?

- ja 92%
- nee 6%
- andere mening 2%

6. De zijwegen zijn, nu de oorspronkelijk aanwezige vluchtheuvels zijn verwijderd, niet makkelijk herkenbaar voor de automobilist, met name van die komende uit noordelijke richting.

Bent u het daarmee eens?

- ja 87%
- nee 8%
- andere mening 5%

8. CONCLUSIE

Het beeld dat uit de enquête en de commentaren daarbij naar voren komt, is die van een situatie die multi-verkeersonveilig is. De respons op de enquête is groot en de daarin geuite zorgen zijn verontrustend. Er zijn omwonenden die toegeven de plannen eerder wel goed te hebben gevonden. Het zag er immers mooi uit. Bewoners hebben er op een inspraakbijeenkomst bewust voor gekozen en lijken zich nu soms bezwaard te voelen te moeten zeggen dat voortschrijdend inzicht ze tot een ander oordeel brengt. Dit is geen schande. Vaak wijst de praktijk pas uit hoe een situatie uitpakt. Van de gemeente Haarlem mag echter verwacht worden dat zij in staat is deze analyse goed te maken omdat men daar de expertise voor in huis heeft, althans die expertise in huis dient te hebben.

De wethouder is van oordeel dat geen sprake is van een verkeersonveilige situatie op de Verspronckweg Noord.

De resultaten van de enquête geven een duidelijk signaal dat op alle door de wethouder genoemde indicatoren die nopen tot ingrijpen, slecht wordt gescoord. Er zijn immers klachten van bewoners. Er lijken onder andere problemen te zijn met:

- de oversteekbaarheid in relatie tot het aantal en het soort motorvoertuigen;
- gevestigde scholen in de directe omgeving;
- onvoldoende beveiligde oversteekplaatsen;
- vier rijstroken;
- twee fietspaden;
- twee rijbanen, die beslecht moeten worden;
- de oversteeklengte;

- het zicht op naderend verkeer, voor verkeer komend vanuit de zijwegen en inparkerende auto's in de bocht.

Haarlem, januari 2014

G.J. van Holst en omwonenden