

Nota van inspraak voorlopig ontwerp herinrichting Johan Wagenaarlaan en César Francklaan

Op 5 september 2023 is het voorlopig ontwerp herzien. Vervolgens is de inspraakperiode van start gegaan in oktober 2023. Op donderdag **26 oktober 2023** is een bewonersbijeenkomst gehouden, waarbij omwonenden door de gemeente over het inrichtingsplan zijn geïnformeerd. Tijdens deze avond en tijdens de inspraakperiode zijn van diverse omwonenden reacties ontvangen. In deze nota zijn deze reacties geanonimiseerd opgenomen en beantwoord.

Inspraakreacties Herinrichting Johan Wagenaarlaan en César Francklaan		
Versie:	23 januari 2024	
Nr.	Inspraakreactie	Antwoord gemeente
Verkeer		
1	Wegprofiel Händellaan Vluchtheuvel in de laan mag de uitrit van de parkeergarage van de appartementen Spaarnelicht niet belemmeren; uitrit van de parkeergarage linksaf naar de rotonde lijkt volgens de huidige tekeningen niet goed mogelijk, althans een vreemde bocht is noodzakelijk.	Daar wordt rekening mee gehouden in het definitief ontwerp.
2	Het is voor fietsers vanuit de Bartoklaan zeer onveilig om over te steken om in zuidelijke richting de Johan Wagenaarlaan op te komen (veelal oudere mensen) doordat het eiland in de weg verdwijnt. Doordat verkeerslichten verdwijnen is er ook constant verkeer wat oversteken nog moeilijker/gevaarlijker maakt.	Slechts 40 meter ten noorden van de Bartoklaan is een voetgangersoversteekplaats voorzien. Daar kan veilig én gebruikmakend van een voorrangregeling, met de fiets in de hand worden overgestoken. De oversteek is gefaseerd. Dat wil zeggen dat per rijrichting overgestoken kan worden. Verkeer dient aan voetgangers die aangeven te willen oversteken, voorrang te verlenen. De snelheid op de Johan Wagenaarlaan gaat drastisch omlaag, ook ter plekke van de Bartoklaan zelf, kan veilig overgestoken worden.
3	Ik woon in Cesar Francklaan en kijk uit op de Schouwbroekerbrug. Op dit moment is de maximumsnelheid van het inkomend verkeer vanuit Haarlem gezet op 30km. Niemand houdt zich daaraan, maar toch ik ben	Zowel op de César Francklaan (gemeente Heemstede), als de aansluitende Schouwbroekerbrug/ Europaweg, geldt een snelheidslimiet van 50 km/uur.

	<p>er blij mee want de snelheden zijn veelal hoger. Nu is in het plan opgenomen om de Cesar Francklaan tot aan de Wagnerkade op 50km te stellen. Dus eerst moet de mobilist naar 30km (hoera) en mag na de rotonde gas geven tot aan de Wagnerkade. Ik begrijp daar niets van.</p>	<p>Voorheen was het (binnen de bebouwde kom) mogelijk de weg de in te richten naar twee functies. Een woonstraat 30 km/uur, voor wegen waar een verblijfsfunctie is. Een verkeersweg 50 km/uur voor wegen waar een verkeersfunctie is. Echter, van oudsher, zijn er ook wegen die zowel een verblijfsfunctie als verkeersfunctie hebben. Deze wegen inrichten als woonstraat, of inrichten als verkeersweg, betekent dat altijd een conflict ontstaat met een van de twee functies.</p> <p>Sinds kort is er een derde inrichtingsmogelijkheid, de gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30). Hierin zijn maatregelen genomen, voor zowel de verblijfs- als verkeersfunctie. Op grote delen van de Johan Wagenaarlaan en César Francklaan is hier sprake van. Woningen bevinden zich dicht aan de weg.</p> <p>Echter, op een aantal delen van de César Francklaan, tussen de Schouwbroekerbrug en de Johan Wagenaarlaan en tussen de Johan Wagenaarlaan en de Wagnerkade, is deze dubbelfunctie er niet. Hier is alleen sprake van de verkeersfunctie. Op deze wegvakken is het niet geloofwaardig en nodig om af te waarden naar een verkeersweg 30 km/uur. Weggebruikers laten zich overwegend intuïtief beïnvloeden door de weg en omgeving. Dit betekent dat het daadwerkelijk afdwingen van 30 km/uur op deze wegvakken niet mogelijk is. Het is daar ook niet onveilig wanneer 50 km/uur gereden wordt. Het is wel onveilig wanneer men vertrouwt op 30 km/uur maatregelen en deze niet effectief werken. Deze wegvakken zijn ingericht om verkeer veilig te verwerken met een snelheid van 50 km/uur.</p>
4	<p>Afwezig op de 26e, daarom hier: bewoners Wagenaarlaan en overwegend positief over aangepaste plan. Wel de verwachting dat nieuwe rotonde blokkerend gaat werken bij open brug - route vanaf Wagenaarlaan linksaf is dan niet meer mogelijk zolang blokkade er is. Verder goede verbetering van weginrichting die hopelijk ook het "gas vol opentrekken" op Wagenaarlaan tussen Wagnerkade en Bartoklaan enigszins tegen zal gaan. Is echt noodzakelijk. Fietspad(je) vanaf Wagnerkade naar Brucken Fock ook logisch.</p>	<p>Er is een aanvullend verkeerskundig onderzoek verricht en het onderzoek toont aan dat de rotonde het verkeer vloeiend kan afwikkelen. Bij een brugopening is kort oponthoud, maar acceptabel. Bij een brugopening is er altijd oponthoud.</p>

5	<p>In het herziene plan is besloten om een deel van de César Francklaan een 50 km zone te laten blijven, ipv de aangekondigde 30 km. :- (Wij wonen op César Francklaan en zien onderstaand patroon: 1. komende vanaf de Schouwbroekerbrug geven auto's en motoren extra gas omdat het verkeerslicht nog op groen staat, hier wordt vaak de 50 km overschreden 2. komende vanaf de verkeerslichten, richting de Schouwbroekerbrug, wordt er extra gas gegeven omdat de brug iets hoger ligt dan de rijbaan.</p>	<p>Zie antwoord 3. Een rotonde op de kruising tussen de Johan Wagenaarlaan en César Francklaan, werkt altijd snelheidsremmend. Er kan niet met 50 km/uur gereden worden over een rotonde.</p>
6	<p>Prachtig dat we 2,5miljoen besparen. Dan was het eerdere plan nog veel duurder dan ik al dacht. Het blijft naar mijn mening een volstrekt overbodige ingreep. We kunnen daar 'rustig' 50 blijven rijden, van een noodzakelijke ingreep in verband met de verkeersveiligheid is geen sprake. Het plan voor de rotonde is volstrekt in strijd met het 30km idee. Met stoplichten worden het er nul. Is er serieus gekeken of de rotonde voor een betere doorstroming gaat zorgen? Ik kan me dat niet voorstellen.</p>	<p>Een rotonde is de meest veilige kruispuntvorm, ongeacht de snelheidslimiet op de weg. De constatering dat een rotonde volstrekt in strijd is met 'het 30 km/uur idee' is, is onjuist. Conform landelijke richtlijnen, heeft het toepassen van een rotonde, daar waar dat kan, altijd de voorkeur. Daarnaast valt de kruising Johan Wagenaarlaan - César Francklaan, ook binnen het 50 km/uur gedeelte van de weg en buiten de wegvakken die afgewaardeerd worden naar 30 km/uur.</p> <p>Een rotonde is niet alleen verkeersveiliger in de afwikkeling van verkeer, i.v.m. forse reductie conflictpunten, maar werkt altijd verkeersremmend. Er zijn minder conflictpunten, omdat al het verkeer om elkaar heenrijdt in lagere snelheid, in plaats van kruist. Met uitzondering van kruisend fietsverkeer, is op een rotonde in principe enkel sprake van in- en uitvoegend verkeer.</p> <p>De rotonde zorgt voor een goede verkeersafwikkeling. Doordat het aantal conflictpunten minder is dan op een kruising met verkeerslichten, kunnen meerdere verkeersrichtingen tegelijk van de rotonde gebruik maken. Dat verkeer rijdt dan om elkaar heen, in plaats van het kruisen zoals nu.</p> <p>De rotonde dwingt verkeer altijd tot bijna stilstand of stilstand. Dit betekent dat verkeer, meer dan nu het geval is, eerder remt. In de huidige situatie wordt vaak zelfs gas bij gegeven, om nog snel het groene licht te kunnen passeren. Bij de rotonde zal het verkeer vanaf de komgrens al afremmen. Dat is ook maar een afstand van iets meer dan 100 meter.</p>
7	<p>Bij het voorlopig ontwerp C.F.laan oost, wordt vermeld dat dit ontwerp in de basis niet afwijkt van de huidige situatie. Welnu, kijk ik naar de wegsituatie oostelijk van de rotonde richting de brug, dan blijkt dat vanuit Haarlem komend er een rijstrook minder is ingepland. Ook ontbreekt hier</p>	<p>Het klopt dat de César Francklaan ten oosten van de Wagnerkade niet wijzigt wat verkeerssituatie (snelheid) betreft. Wel is een rotonde voorzien op de kruising met Johan Wagenaarlaan. Omdat een enkelstrooksrotonde voldoende in staat is het verkeer af te wikkelen, zijn geen twee</p>

	de laad- en losplek nabij het voetpad leidend naar de twee torens van het Spaarnelichtcomplex. De benaming C.F.laan oost is in mijn optiek misleidend en zou als C.F.laan midden moeten worden aangeduid	(opstel)stroken meer nodig. Er is nu ook al geen sprake van twee rijstroken komend vanuit Haarlem. Dat is er feitelijk maar één en een busstrook. Ook richting Haarlem liggen rotondes en dat zijn allemaal enkelstrooksrotondes met één toeleidende rijstrook. Omdat nu sprake is van een kruising met verkeerslichten, zijn wel twee opstelstroken noodzakelijk. De laad- en losplaats is een tijdelijke laad- en losplaats, deze zal worden opgeheven om de busbaan door te trekken naar de bushalte.
8	Terugbrengen van 2 naar 1 rijstrook op de C.F.laan vanaf de brug betekent nog langere files tot ver over de brug. Invoegen vanaf de Händellaan door de aanwezigheid van zebrapaden en fietspaden (voorrang) nabij de rotonde, wordt mn na geopende brug niet makkelijker. Fietspaden worden in 2 richtingen gebruikt ook door sterk toegenomen aantal fatbikes die regelmatig met 40 of meer voorbijrijden en bij de rotonde links- of rechtsom geen "gas" terug zullen nemen!!	Zie antwoord 6 en 7. Een rotonde kan verkeer in meerdere richtingen tegelijk verwerken. Verkeersveiligheid is een gedeelde verantwoordelijkheid. Enerzijds zorgt de gemeente met de infrastructuur voor een duidelijke weginrichting en faciliteert daarmee dat verkeersveilig gedrag goed mogelijk is. Anderzijds is de weggebruiker verantwoordelijk voor verkeersveilig gedrag. Het niet opvolgen van de verkeersregels, is niet een verantwoordelijkheid van de gemeente. Tegen bewust ongewenst gedrag is handhaving effectief. Daarop kan de wet niet ingericht worden. De gemeente heeft ook geen stem in het type voertuigen dat is toegelaten op de Nederlandse wegen.
9	Ik mis snelheids-belemmerende maatregelen (50km) aan de Heemsteedse zijde zowel aan de Haarlemse zijde van de brug. Het wordt steeds meer de sport voor vele weggebruikers, met name motoren en auto's met "opgefokte" mannetjes om met ongedempte uitlaten vooral na de verkeerslichten met een hoop gas de brug over te jagen tot de volgende rotonde op de Europaweg. "Geeft een leuk effect tussen de appartementsgebouwen"!! Toezicht ontbreekt volkomen!	We kunnen enkel kijken naar de verkeerssituatie binnen het areaal van de gemeente Heemstede. Indien op dit wegvak buitensporig veel 'bewust ongewenst' gedrag voorkomt, wordt er bekeken welke maatregelen getroffen kunnen worden. Feit is dat degenen die dit bewust doen, bij het treffen van maatregelen extra compensatiegedrag tonen elders. Dat wil zeggen, extra hard rijden tussen verkeersremmende maatregelen, hard optrekken en afremmen ter hoogte van de verkeersmaatregel.
10	Rotonde met 1 baan is geen goed idee. Bij brug open staat alles vast en is het niet meer mogelijk om vanuit de Bartoklaan naar Jan van Goyenstraat/Zandvoortselaan/ Randweg te rijden.	Zie antwoord 8.
11	Ter hoogte van jwl 12 is op de parkeerstrook plaats voor drie auto's. Op de tekening van het voorlopig ontwerp staan nu twee parkeerplaatsen geprojecteerd. Dit betekent een verlies van één parkeerplek, terwijl parkeerplaatsen toch al niet ruim voorhanden zijn.	Dat is een onjuiste veronderstelling. Het aantal parkeerplaatsen neemt niet af in het nieuwe ontwerp. Het kan inderdaad wel zo zijn dat parkeerplaatsen op een iets andere plek komen te liggen. De parkeerplaats die ter hoogte van Johan Wagenaarlaan 12 verdwijnt, wordt in de directe omgeving op een andere plek weer toegevoegd.

12	<p>Mooi ontwerp en een forse verbetering. Kan iemand duidelijk maken wat het verschil in breedte is tussen de verschillende wegvlakken met het huidige ontwerp?</p>	<p>Het nieuwe ontwerp voorziet in wegbreedte voor autoverkeer van 5,80m. Dit betekent per rijrichting 2,90 meter breedte. Daarnaast komen aan weerszijden 2,00 meter brede fietsstroken. In totaal is dat 9,80 meter breedte. Ten opzichte van de huidige situatie betekent, dat een forse versmalling voor de César Francklaan (nu ongeveer 12,00 meter breed) en een geringe versmalling voor de Johan Wagenaarlaan (nu variërend van ongeveer 10,00 tot 12,00 meter breed).</p>
	<p>Echter, veel te veel parkeerplaatsen. Als we verkeer terug willen dringen is een drastischere vermindering van parkeerplaatsen noodzakelijk tov huidige situatie. Is in Haarlem al lang de standaard met één vergunning per woning. Dit moet ruim voldoende zijn. Woningen met eigen oprit automatisch geen vergunning.</p>	<p>We kunnen als gemeente niet zomaar een groot aantal parkeerplaatsen opheffen. Dat zou tot grote leefbaarheidsproblemen in de buurt veroorzaken. Wel kiest de gemeente ervoor in het nieuwe ontwerp niet uit te breiden in het aantal parkeerplaatsen. De wegen worden veruit het meest gebruikt door doorgaand verkeer. Het opheffen van parkeervakken leidt daarom ook niet tot een afname van verkeer op beide wegen.</p>
13	<p>Op de afrit van de Schouwbroekerbrug mag nu 50 km gereden worden, de snelheden zijn vaak veel hoger. Dit brengt veel verkeerslawaaai mee voor de bewoners van de 2 Spaarnelichtgebouwen (met 62 woningen). Dit geluid weerkaatst ook tussen de gevels van Spaarneborgh en Spaarnelicht. Hier is een snelheid van 30 km beter op zijn plaats, en het gebruik van fluisterasfalt. Dit kon ook op de Heemsteedse Dreef met veel verkeer, dus dan kan het ook op de afrit van deze brug.</p>	<p>Zie antwoord 3. Dit wegvak is ingericht voor de verkeersfunctie. Aan dit wegvak is geen verblijfsfunctie te koppelen. De weginrichting en snelheid van 50 km/uur zijn daarbij passend. Daar waar 50 km/u gereden wordt, passen we geluidsreducerend asfalt toe.</p> <p>Bij het betrekken van de woning, dient met zich bewust te zijn van de omgeving (en dus ook de nabijheid van verkeersweg) waarin de woning zich bevindt.</p>
14	<p>Nav. het hernieuwde schetsontwerp: 2. 'fietspadje' von Brucken Focklaan blijft mij onduidelijk 3. Ik ben een voorstander van 30km snelheid op de gehele Cesar Francklaan.</p>	<p>Het fietspad (verbinding) 'Von Brücken Focklaan' wordt gecreëerd omdat op dit moment veel fietsers ter plekke via het trottoir fietsen. Ter plekke is ruimte beschikbaar voor het aanleggen van een fietspad naast het voetpad.</p> <p>Zie antwoord 3. Voor wat betreft 30 km/uur op de hele César Francklaan.</p>
15	<p>Het zou heel veilig en handig zijn als er een zebra halverwege de César Francklaan, tussen de Wagnerkade en de Heemsteedse Dreef, zou komen. Oversteken, met name voor kinderen en ouderen, is halverwege de César Francklaan levensgevaarlijk!</p>	<p>Daar hebben we uiteraard naar gekeken, maar er ontbreekt ruimte voor een voetgangersoversteekplaats. Dit vanwege de parkeerplaatsen, het groen en de uitritten.</p>

		De snelheid gaat ter plekke omlaag naar 30 km p/u. Dit komt de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid ten goede.
16	De parkeervakken in het ontwerp van CF-West zijn 2,3 mtr breed. Onduidelijk is hoe lang deze zijn. Vermoed wordt dat deze, door meer ruimte voor groen (prima!) minder lang worden dan nu. Nu al staan auto's gedeeltelijk voor de oprit omdat deze voertuigen steeds groter lijken te worden. Het afrijden van de oprit naar de rijbaan zal er niet eenvoudiger op worden door minder goed zicht en van 2 kanten komende fietsers (ook op de stoep!). De extra groenstroken dus beplanten met laagblijvende soorten	<p>Parkeervakken worden conform de huidige richtlijnen gerealiseerd. Voor langspaarkeerplaatsen, meer dan 1 aaneengesloten, geldt een minimumlengte van 6 meter.</p> <p>Voor een vrij liggende parkeerplaats wordt 5 meter aangehouden.</p> <p>Parkeren is niet toegestaan voor een uitrit, als rijden van en naar een uitrit niet mogelijk meer is.</p>
17	Gehele César Francklaan 30 kilometer per uur. Ik pleit ervoor vanaf de rotonde voor alle wegen 30 kilometer per uur te hanteren. Een eenduidige instructie aan weggebruikers; een duidelijke norm. De beschildering op het wegdek en de borden kunnen qua prijs geen bezwaar zijn. Door de verbeterde zichtbaarheid van oversteekpunten, voetgangersoversteekplaatsen en struiken/kleine bomen die tussen de aanwezige platanen staan, ontstaat een meer gesloten rijbaan en wordt 30 kilometer per uur logisch.	Zie antwoord 3 en 13.
18	Veiligheid bij oprit van huizen Bij rijden vanaf een oprit is het noodzakelijk om voldoende zicht te hebben op het verkeer. De beplanting en geparkeerde auto's moeten dat mogelijk maken. In het ontwerp lijken de parkeerplaatsen verkort te worden. Waar het nu al moeilijk is om veilig de oprit te verlaten als er een SUV of een busje geparkeerd staat, lijkt mij dat een reëel gevaar. Daarbij moeten verkeersstromen voorspelbaar zijn: fietsers dus op het fietspad rijdend in één rijrichting.	<p>Zie antwoord 16.</p> <p>Met beplanting (hoogte) houden we rekening. Bij beperkt zicht door geparkeerde voertuigen, dient men behoedzaam (aanpassing gedrag) te manoeuvreren van en naar de oprit.</p> <p>Fietspaden zijn ingericht voor eenrichtingsfietsverkeer. Het is de verantwoordelijkheid van de weggebruiker verkeersveilig gedrag te vertonen.</p>
19	Verhoging tussen oprit en fietspad/weg De huidige verhoging tussen de weg en het fietspad maakt het moeilijk om de straat over te steken met een fiets. Kan, bijvoorbeeld bij de opritten, deze verhoging verlaagd uitgevoerd worden, zodat bewoners veilig naar de overkant van de straat kunnen fietsen? Dat voorkomt, dat	<p>We hebben ons te houden aan de richtlijnen die gelden voor de uitvoering van uitritten. Hier zit een voorrangregeling aan gekoppeld. We gebruiken daarvoor de standaard inritblokken.</p> <p>Op veruit het overgrote deel van de wegen in het voorlopig ontwerp, ligt het fietspad op gelijk niveau met de rijbaan.</p>

	men tegen het verkeer inrijdt of over (de dan ook nog eens versmalde) stoep rijdt, omdat men het als te gevaarlijk ervaart om over te steken.	
20	Zebrapaden bij zijwegen Kunnen er bij alle zijwegen een zebrapad gecreëerd worden? De voetganger blijft nu ondergeschikt. Dat terwijl het toch de bedoeling is om minder de auto te gebruiken en meer te bewegen.	Nee dat is niet mogelijk. De wegen worden niet exclusief ingericht voor de verblijfsfunctie. De inrichting dient ook de verkeersfunctie tegemoet te komen. Te veel voetgangersoversteekplaatsen hindert de verkeersdoorstroming en dat vormt ook weer een bedreiging voor de leefbaarheid. Er is nu al een ruim aantal voetgangersoversteekplaatsen gepland. Ook op plekken waar géén voetgangersoversteekplaats aanwezig is, is veelal een gefaseerde oversteek aanwezig. Dat betekent dat per rijrichting apart overgestoken kan worden.
21	Rotonde Om de fietsers voorrang te geven bij het uitrijden van de rotonde is het van belang dat de bestuurder van het voertuig een goede zichtlijn heeft op het fietspad. Is er op de rotonde inderdaad voldoende ruimte om van de rotonde af te rijden en daarna te stoppen voor de fietsers? Ook bij grotere voertuigen? Zowel voor de verkeersveiligheid als voor de doorstroming relevant.	Ja, daar is in het ontwerp rekening mee gehouden. We volgen de ontwerprichtlijnen die gelden voor een rotonde. Hierin is het fietspad op afstand buiten de rijbaan gelegd. Afbuigende voertuigen naderen zo haaks het fietspad. Hierdoor is al ruim zicht op aankomende fietsers rijdend op de rotonde zelf. Ook bij het verlaten van het voertuig kan deze buiten de rotonde stilgezet worden, voor het kruisend fietsverkeer, maar buiten de rotonde. Kruisend fietsverkeer nadert dan van rechts (90 graden) en niet in de rug van de automobilist (180 graden).
22	Fietsen in twee richtingen Niet in overweging nemen. Het doet de voorspelbaarheid van verkeersstromen geen goed. Daarnaast zijn de fietspaden hiervoor te smal.	Dit is ook niet overwogen. Het ontwerp gaat uit van eenrichtingsfietspaden i.v.m. de verkeersveiligheid.
23	Het terugbrengen van de snelheid op het stuk "rotonde-schouwbroekerbrug van 30km naar 50km is ongewest ivm de geluidsoverlast thv het appartemetencomplex spaarnelicht	We brengen de snelheid niet terug, maar handhaven de huidige situatie. Zie antwoord 3 en 13.
24	Deze rotonde lijkt weggegooid geld. Op termijn wordt het ziekenhuisje intensief bezocht. Nu wordt dat netjes met verkeerslichten geregeld, evenzo de uitgaande mensenstroom uit CF laan. Zonder verkeersregeling is het voor voetgangers en fietsers onveilig geworden. Oplossing zou	De rotonde is doorgerekend met alle op dit moment bekende ontwikkelingen in de buurt. De rotonde is prima in staat het verkeer, ook in de nabije toekomst, af te wikkelen.

	zijn om zonder de rotonde weer lichten te plaatsen, maar dan is bijna de oude (veiliger) situatie weer terug. Kortom "Rotonde niet doen of wel gemeenschapsgeld nuttiger besteden. (ondertekend)	Daarnaast is een rotonde geen weggegooid geld, maar een maatregel bij uitstek om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een rotonde is vele malen veiliger voor verkeer dan een kruispunt. Dat geldt juist met name voor voetgangers en fietsers. De huidige kruising heeft bij groen licht geen remmende werking. Zie antwoord 6.
25	Gelijke behandeling gehele CF laan en JW laan om te voorkomen dat "Hoofddorp/Lisse" verkeer de 50km weg kiest en daarmee de CF laan + de dreef nog zwaarder belast. Suggestie om kosten te drukken is om de weg aan 1 kant te plaatsen en een brede strook te maken als park/recreatie (bij het groene deel v/d CF laan)	Zie antwoord 3 en 13.
	Verlaagd fietspad CF maakt weg nog breder en nodigt uit tot harder ipv zachter rijden. Weg zal echt versmald moeten worden om 30km doelstelling te realiseren. Bredere stoep zal leefbaarheid en "speelbaarheid" verhogen (terwijl alleen planten de boel smaller maken en minder uitnodigend tot spelen); planten zouden kunnen beschermen/afschieden mits er voldoende ruimte blijft.	Zie antwoord 20. De weg heeft naast de verblijfsfunctie, ook een doorstroom-/ verkeersfunctie. We volgen de landelijke aanbevelingen voor wat betreft de inrichting van wegen die een gecombineerde functie hebben. Verblijfsfunctie en verkeersfunctie. Fietspaden apart van de rijbaan, lokt sneller rijden uit voor automobilisten. Dit is juist een van de maatregelen om de snelheid te verlagen, omdat de aanwezigheid van lokaalverkeer en bewoners aan automobilisten duidelijk wordt gemaakt. Het fietspad en de rijbaan zijn conform de richtlijnen van voldoende breedte, voor verkeersveilig gebruik.
	Met verlaagd fietspad zullen (school) fietser onveiliger gaan oversteken. Dit gaat ter hoogte van Berliozlaan leiden tot extra ongelukken. > Hoe hier snelheid te verlagen/oplettendheid te verhogen? Extra zebrapad of andere oplossing?	Tal van maatregelen zijn getroffen om de snelheid van 30 km/uur af te dwingen. 30 km/u is ook de snelheid in elke andere willekeurige woonstraat. Daar waar ook kinderen spelen en fietsen. We versmallen de rijbaan, realiseren uitbuigingen en passen verkeersplateaus toe. Deze combinatie van maatregelen, welke op korte afstand van elkaar gerealiseerd worden, moeten de snelheid met bijna de helft ten opzichte van nu verlagen. Een voetgangersoversteekplaats wordt niet gerealiseerd voor de veiligheid, maar voor het verbeteren van de oversteekbaarheid. Ook op een voetgangersoversteekplaats heeft men niet zonder meer voorrang. Dit dient men te krijgen. De eerste actie ligt dan ook bij de automobilist om

		voorrang te verlenen. Op locaties waar de oversteekbaarheid goed is, kan dan veilig zelfstandig worden overgestoken. Ter hoogte van (beide aansluitingen) met de Franz Léharlaan zijn binnen 50 meter oversteekplaatsen voorzien. Twee met voorrangregeling (voetgangersoversteekplaats) en een waarbij een gefaseerde oversteek mogelijk is. Dat wil zeggen dat oversteken per rijrichting afzonderlijk kan.
26	Is het mogelijk om het fietspad achter de F. Leharlaan 69 t/m 79 twee richtingen te maken? De inwoners vd F leharlaan gebruiken dit nu al op grote schaal. Kunnen jullie dit dan niet faciliteren? Er is namelijk aan het noordelijke deel vd F Leharlaan geen ontsluiting.	Zie antwoord 22.
27	Tegen een rotonde. Voor bewoners Spaarnelicht/Aurora onmogelijk de Handellan te verlaten. Bovendien zeer gevaarlijk door voorrang van het vele fietsverkeer. 's ochtends scholieren vanuit Schalkwijk. Een rotonde wordt constant geblokkeerd door verkeer van en naar Haarlem. Hulpdiensten komen er niet meer door. Zie mijn ingediende zienswijze. Zie collegebesluit 23 januari 2018	Hulpdiensten hebben ingestemd met de rotonde en zien, gelet op de berekeningen, enkel voordelen. Voor wat betreft veiligheid op een rotonde, zie antwoord 6 en 24.
28	Er is helaas nog steeds geen fietspad bij ingang naar Handellaan (ziekenhuis). Het is er smal om ook nog fietsers te verkeren. Rotonde : ? - > neen, wij komen vast te staan !!!	Dat is niet nodig. Het betreft hier een 30 km/uur zone met beperkt verkeer. Binnen een 30 km/uur zone (verblijfsgebied) maakt in principe al het verkeer gebruik van dezelfde rijbaan. Dit is een andere inrichting dan de 30 km per uur die ingesteld wordt op de beide doorgaande wegen. Daar is naast de verblijfsfunctie ook de verkeersfunctie aan de orde.
29	Geen rotonde. Breid kruising uit met verkeerslichten voor fietsers in beide richtingen op de kruising. Realiseer 2 richtingsfietspaden op CF laan van brug, tot Wagnerkade. Wordt al als zodanig gebruikt !!! Ook via fietspad F Leharlaan noord !!! Rotonde loopt vast vooral tijdens en na opening brug oa. door terugbrengen van 2 naar 1 rijstrook vanaf de brug. Vanuit Handellaan mn. vanuit garage van Spaarnelicht (haakse bocht) is het geen doen om rotonde op te rijden als alles vol staat. Handellaan toename verkeer oa. door zorginstellingen! Laad- en loshaven handhaven/verbeteren nabij Spaarnelicht en bereikbaarheid voor fietsers/ invaliden realiseren.	Zie antwoord 6, en 24. De laad- en losplaats is destijds aangelegd tijdens de bouw van de woontorens. In het definitief ontwerp wordt er gekozen om de laad- en losplek te verwijderen en de busbaan vanuit Haarlem door te trekken. Deels om het openbaar vervoer beter te faciliteren en deels omdat de rijbaan terug gaat naar een rijstrook. De laad- en losvoorziening is aangelegd bij de bouw van de woontorens. Er is geen verkeersbesluit voor dit specifieke bord genomen.

30	Graag geluidshinder verminderen tussen Schouwbroekerbrug en kruising JW laan + snelheid s.v.p.	Zie antwoord 23.
31	Betreft omgeving Spaarnelicht 1: WMO/Laad en Losplaats/achterom moet behouden 2: uitrit garage loopt vast 3: rotonde werkt niet bij ...(<i>onleesbaar</i>)... van 2018	Zie antwoord 6, 24 en 29.
32	Wij wonen in Aurora (Handellaan). Wij zien alles want wij hebben zicht op het kruispunt. U bent welkom om te komen kijken. Wij zijn vóór de rontonde concform de verbeteringen van de Europaweg in Haarlem Schalkwijk. Enige suggestie: 30km vanaf de brug bij het plaatsnaambord Heemstede.	Zie antwoord 3 en 6.
33	Ik vraag mij af in hoeverre de Johan Wagenaarlaan veiliger gaat worden... Stoepen worden verhoogt, fietspaden worden breder. Automobilisten moeten half op fietspad half op de autoweg rijden. Als ze elkaar passeren en het is niet goed ingeschat dan word je als fietser geraakt. Als fietser kan je niet uitwijken omdat de stoep verhoogd is. Lijkt mij een gevaarlijke situatie. Bij de inloop van 26 oktober jl dit ook aangegeven. In theorie kon dit niet maar we weten allemaal hoe de praktijk zal worden...	<p>We passen de landelijke richtlijnen doe, die op basis van jarenlange ervaring zijn opgesteld. Het is absoluut niet waar dat automobilisten half op de fietsstrook, half op de rijbaan rijden. Auto en fietsverkeer blijven op afstand van elkaar.</p> <p>Onderstaande cijfers gaan uit van uitersten, waarbij verondersteld is dat de bestuurder maximaal koersafwijking heeft. In praktijk zijn de weggebruikers koersvaster.</p> <p>De fietsstrook wordt 2,00 meter breed. Een fiets is ongeveer 0,75 meter breed. Een rijdende fietsers heeft 1,00 tot in uiterste 1,45 meter breedte nodig als gevolg van koersafwijking. Een fietser kan dan ook met gemak binnen de eigen fietsstrook blijven rijden, op afstand van het verkeer.</p> <p>De rijstrook wordt 5,80 meter breed, dat is 2,90 meter ruimte per richting. Een rijdende auto (1,80 <> 1,90 meter breed) heeft rijdend bij 30 km/uur een rijbaanbreedte nodig van 2,40 meter, als gevolg van de koersafwijking. Dit betekent dat de auto, ook bij een grote koersafwijking, ruim binnen de eigen strook blijft.</p> <p>Vrachtwagens hebben een breedte van maximaal 2,55 meter en ook 2,90 meter ruimte beschikbaar. Echter, rijdend bij 30 km/uur kan een vrachtwagen tot 3,10 meter nodig hebben. In dit geval kan de chauffeur</p>

		<p>ervoor kiezen op een deel van de fietsstrook te rijden, wanneer daar geen fietsers zijn. een fietser op een fietsstrook is beschermd en mag niet gehinderd worden.</p> <p>Zijn er fietsers op de fietsstrook? Dan kan de vrachtwagenchauffeur ook de snelheid iets te verlagen en daarmee de koersafwijking verkleinen. Dan kan een vrachtwagen weer keurig binnen de strook blijven rijden. Chauffeurs van vrachtwagens zijn dit gewend en wegen beiden mogelijkheden continu af.</p> <p>Het voorgestelde risico is NIET door de gemeente verkondigd tijdens de bewonersavond op 26 oktober. De theorie is al jaren beproefd en elders blijkt het volgen van deze richtlijn in praktijk ook goed en verkeersveilig uit te pakken.</p>
34	<p>Op 26 oktober was een informatie en inspraakbijeenkomst van de gemeente Heemstede inzake het voorlopige ontwerp.</p> <p>Ik was daar aanwezig en heb ook een ingevuld formulier achter gelaten. Ik ben woonachtig in complex Spaarnelicht. Met aarzeling reageer ik nu ook officieel via de website zoals gevraagd. De aarzeling was dat de aanwezige ambtenaren voordeden dat alles al beklonken was door het college, het gaat om de wegen en niet om afzet plaatsten of laad losplekken of ambulance (zie email)</p>	<p>Dat is een verkeerde interpretatie. U bent uitgenodigd geweest voor een inloopbijeenkomst waar het voorlopig ontwerp gepresenteerd is. Dat is zo ook gecommuniceerd. Afzetplaatsen, laad- en losplekken zijn onderdeel van de weg en zijn meegewogen in het ontwerp.</p> <p>Hulpdiensten (ambulance, e.d.) hebben ingestemd met het plan. De inspraakprocedure is om uw inspraak te doen op het project.</p>
35	<p>Bedankt voor de informatie over het herziene VO. Graag willen wij, nogmaals aandacht vragen voor de bushalte in de Johan Wagenaarlaan.</p> <p>We zijn er door de verkeerspolitie herhaaldelijk op gewezen dat het niet toegestaan en niet wenselijk is dat een bus een halte heeft op een fietsstrook. Ook het ter plaatse even onderbreken van de fietsstrook werkt niet. Hierdoor moet de fietser uitwijken en dat brengt hem/haar in gevaar. We pleiten er nogmaals voor om het ontwerp bij de bushalte aan te passen en te kiezen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ofwel een haltekom zodat de fietsstrook kan doorlopen voor de halte langs 	<p>De adviseur van de politie heeft ons aangegeven dat de huidige vormgeving, met onderbroken fietsstroken, de voorkeur heeft.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Bij een haltekom moet een bus de fietsstrook kruisen. Dat levert meer verkeersonveiligheid op. De fietser kan beter aan de zijde van de chauffeur de bus passeren. De snelheid is drastisch lager dan nu het geval is en deze situatie is dagelijkse praktijk in woonstraten. 2) Bij het achterlangs leggen van de fietsstrook, verdwijnen fietsers uit beeld bij de automobilist en voegen deze mogelijk later voor hen weer onverwacht in. Daarbij is de ruimte beperkt. Dit leidt dan tot de

	- Ofwel het ontwerp zo aan te passen dat de bus op de weg halteert en de fietser achter het halteperron langs geleid wordt. Dit zal meer recht doen aan de voor de fietser gewenste veiligheid.	ongelukkige situatie dat buspassagiers op de fietsstrook uitstappen. Dit is veel verkeersonveiliger dan voorgestelde ontwerp.
36	Vrees voor drukte J. Wagenaarlaan als de brug open staat. Geen rekening met fietsers.	De opmerking over fietsers kan de gemeente niet plaatsen. Vrije fietspaden blijven gehandhaafd, fietsstroken worden conform landelijke richtlijnen verbreed. Daarmee hebben fietsers de beschikking over een geheel eigen infrastructuur. Oversteken worden zoveel als mogelijk gefaseerd uitgevoerd, zodat veilig per richting overgestoken kan worden. In de berekeningen van de rotonde is rekening gehouden met de brugopeningen.
37	Oversteekplaatsen met rustpunten. Thv Bartoklaan (Chinees restaurant) gaat de oversteekplaats weg.	Er komt een voetgangersoversteekplaats op nog geen 50 meter afstand waar men veilig kan oversteken. Deze bevindt zich ter hoogte van de rotonde.
38	Doorstroming? Gaat een rotonde dit oplossen?	Een rotonde bevordert de doorstroming, mits de brug niet geopend is. Zie antwoord 6 en 24.
39	Wagnerkade Cesar Francklaan. Zebra-pad toegevoegd. Hier is de werkgroep erg blij mee.	Dank. Waarvan akte.
40	Brede trottoirs, blijven deze zo?	Ja, de trottoirs blijven breed. Hier verandert vrijwel niets aan. De landelijke richtlijnen adviseren in nieuwe situaties een trottoir van 2,00 meter breedte, daar voldoet het ontwerp aan.
41	Abri Johan Wagenaarlaan thv Heemstedse dreef staat te ver van de halte.	Dank voor de melding. We kijken ernaar of deze beter gepositioneerd kan worden, ter hoogte van waar de voordeur van de bus zich bevindt bij het halteren.
42	De werkgroep was unaniem enthousiast over het ontwerp en de vragen die gesteld werden zijn naar tevredenheid toegelicht.	Dank. Waarvan akte.
43	Recent hebben wij als bewoner van Cesar Francklaan een brief ontvangen met het herziene plan. Waarbij wij begrepen hebben dat de weg tussen de nieuw aan te leggen rotonde en de brug toch 50 km blijft, vanwege de	Er zijn inderdaad woningen in de buurt, weliswaar op grotere afstand dan de wegvakken waar we 30 km/uur instellen. Er is echter geen sprake van erfaansluitingen ter plekke. Met andere woorden, er zijn geen uitritten van

	<p>afwezigheid van aangrenzende woningen. Maar naast "de racebaan" ofwel dat deel van de weg naar en van de brug, liggen toch echt woningen. Waarom daar dan ook niet de 30 km zone?</p>	<p>en naar woningen op dit wegvak. In dat geval is geen sprake van een woonstraat, maar van een verkeersweg.</p> <p>De rotonde heeft altijd een verkeersremmende werking, ongeacht verkeersdruk of tijdstip. Zie antwoord 6 en 24.</p>
44	<p>Ik zou graag willen dat het fluisterasfalt gehandhaafd blijft. Dit zal in mijn ogen een groot verschil maken voor de leefbaarheid in de huizen.</p> <p>Steeds meer auto's worden elektrisch waardoor het argument dat bij 30 km/u de motor meer geluid maakt dan de banden niet opgaat. Daarbij worden auto's steeds zwaarder wat een negatief effect heeft op het geluid van de banden. Met name bij regen zal het een groot verschil maken.</p> <p>Ik hoop dat de gemeente het daarom (weer) in overweging wilt nemen.</p>	<p>De gemeente heeft uw suggestie meegenomen, we gaan (deels) geluidsreducerend asfalt toepassen. We passen geluidsreducerend asfalt enkel toe op wegen waar de maximumsnelheid 50 km/u is, dit betreft de César Francklaan-oost. Onder de 50 km/uur is in de regel het motorgeluid hoger dan het bandengeluid en is fluisterasfalt niet zo effectief. Geluidsreducerend asfalt aanleggen wanneer dat niet effectief is, is enkel kostbaarder en het gaat ook nog veel minder lang mee. Dit betekent ruim 2x zoveel wegwerkzaamheden en de daarbij horende verkeershinder.</p>
45	<p>In het voorlopig ontwerp zien wij geen aanpassing(en) aan de situatie op de Johan Wagenaarlaan t.h.v. de Franz Schubertlaan & Bernard Zweerslaan. Klopt dat?</p> <p>Graag wil ik u dringend oproepen om deze verkeerssituatie te komen beoordelen op een gemiddelde doordeweekse dag in de ochtend en in de middag. De hoeveelheid Hagevelscholieren die hierover moet/komt steken, alle basisschoolleerlingen richting de Prinses Beatrixschool en het verkeer dat over de Johan Wagenaarlaan rijdt, maakt dit een enorm gevaarlijk punt. Het voetpad dat destijds is aangelegd zorgt alleen voor een iets veiligere situatie voor de voetgangers, maar voor fietsers (zoals wij) die in de ochtend vanuit de Bernard Zweerslaan richting de Heemsteedse Dreef moeten, is het elke dag een gevaarlijke uitdaging: eerst de Johan Wagenaarlaan oversteken en vervolgens linksaf richting de Dreef met tientallen van Moof's vanuit de Franz Schubertlaan. Als de Johan Wagenaarlaan toch veranderd en aangepakt gaat worden, is het vanuit ons ondenkbaar dat deze verkeerssituatie zo blijft.</p>	<p>Dat klopt niet. De verkeerssituatie wordt echt anders. De snelheid wordt met maatregelen verlaagd tot bijna de helft van wat deze nu is. Op de wegvakken worden verkeersmaatregelen getroffen om het verkeer te remmen en de rijbaan versmald. Naast de al aanwezige voetgangersoversteekplaats, wordt aan de ander zijde nog een extra oversteekplaats speciaal voor fietsers gerealiseerd. Ook deze oversteek bevat een (opstel)ruimte halverwege de weg, voor gefaseerd oversteken.</p> <p>Echter, verkeersveiligheid is een gedeelde verantwoordelijkheid. Enerzijds zorgt de gemeente met de infrastructuur voor een duidelijke weginrichting en faciliteert daarmee dat verkeersveilig gedrag goed mogelijk is. Anderzijds is de weggebruiker verantwoordelijk voor verkeersveilig gedrag. Gedrag is lastig bij scholieren, dat klopt. We faciliteren een veilige oversteek, het is dan wel de verantwoordelijkheid van de weggebruiker deze ook te gebruiken.</p> <p>Het niet opvolgen van de verkeersregels, is echter niet een verantwoordelijkheid van de gemeente. Tegen bewust ongewenst gedrag is handhaving effectief.</p>

46	<p>Maak me zorgen over inrichting met rotonde j wagenaarlaan/cesar franklaan. Oversteken ouderen, reeds eerder door anderen vermeldt, moeilijk en gevaarlijker. Nu nog verkeerslichten. Ook uitkijken maar lijkt mij minder gevaarlijk.</p>	<p>Bij de rotonde zijn op alle aansluitende wegen voetgangersoversteekplaatsen (zebra) voorzien. Hiervan kan een voetganger gebruik maken, om met een geregelde voorrangssituatie over te steken.</p> <p>De automobilist dient voorrang te verlenen aan alle voetgangers die aangeven bij een voetgangersoversteekplaats te willen oversteken. De rotonde zorgt ervoor dat verkeer langzaam rijdt. Het gevaar om als voetganger geschept te worden, wanneer een automobilist door rood rijdt, behoort dan ook tot het verleden.</p>
	<p>Vervolgens in en uitrijden Bartoklaan wordt zeer moeilijk en zal mogelijk opstoppingen veroorzaken. Dit laatste punt is door mij en meerdere mensen eerder genoemd. Vind hier niets van terug in uw brief van 10 okt il.</p>	<p>De rotonde zorgt voor een meer vloeiende verkeerssituatie en minder wachttijden, zoals nu bij rood licht het geval kan zijn. Dit bevordert de in- en uitrijdmogelijkheden van de Bartoklaan.</p>
47	<p>Stelt de firma Goudappel dat de kans op open brug 1,9% is. Dit is fout, omdat tijdens 11u daglicht er hoofdzakelijk ca 7 brugopeningen zijn(in de zomer ca 10) van 5 min of, bij meerdere schepen, meer. Het verkeer heeft vw de file vorming ca 5 min extra nodig. Maw: het verkeer staat 1u10 per dag stil tgv brugopeningen. 1u10 op 11u is 10% kans op stilstaand verkeer.</p>	<p>Voor de analyse van de opening van de brug en de wachtrij is gebruikt gemaakt van de gegevens over de opening van de brug op www.brugopen.nl. Voor de duur van de opening van de brug is gebruik gemaakt van gegevens in de periode 21 juni-6 juli 2023. Voor de verdeling van de brugopeningen over de tijd is uitgegaan van het overzicht voor de maand juni. Met het adviesbureau Goudappel is geverifieerd dat deze data klopt.</p>
48	<p>De aanleg van een-baans rotonde verslechterd de wachttijd onnodig voor alle afslaand verkeer op de kruising C Francklaan/Wagenaar/Händellaan. De oplossing is de verkeerslichten(VRI) te laten staan en nog beter is de voorsorteer stroken voor de Händellaan zoveel mogelijk te verlengen.</p>	<p>Zie antwoord 4.</p>
49	<p>Buitendien zijn er geen KOSTEN voor een rotonde aanleg. Met een rotonde creëer je onnodig een verkeersprobleem. Gezien ook dat de gemeente voor deze kruising 50 km/u als maximum wil continueren. Voor betere rotondes zoals in Schalkwijk (met 50m doorsnee) is geen ruimte.</p>	<p>Zie antwoord 6 en 24.</p>
50	<p>Veiligheid: in hoeverre heeft de gemeente zich daarin verdiept? De vergelijking rotonde/VRI kant alleen door de analyse van deze specifieke situatie. Hoe is die? Zover ik weet heeft die niets</p>	<p>Zie antwoord 4, 6, 21 en 24. Hulpdiensten staan achter het voorstel een rotonde te realiseren.</p>

	<p>plaatsgevonden. Vergelijk ook de rotonde ervaringen/ongelukken van bv. Aalsmeer. I.h.a. zijn rotondes voor fietsers onveiliger. Met de huidige VRI zijn ons de afgelopen jaren geen ongelukken bekend. Er wordt met de rotonde een probleem gecreëerd, bv zei de brandweer Schalkwijk desnoods de andere weghelft te gebruiken bij blokkades en dat er hoe dan ook een vertraging van de aanrijtijden van de nooddiensten ontstaat. Ook als die nog binnen de grenzen liggen, kan het verkeersinfarct tot bv meer hartinfarct doden leiden.</p>	
51	<p>Rotonde blokkeringen: de afstand van de brug naar de kruising van de geplande rotonde is 200m. Op een rustige zondag naderen 10 auto's per minuut de brug. Het gevolg is dat binnen 2 min(binnen 1 min in de spits) de rotonde blokkeert bij open brug, omdat een voertuig ca. 12 m ruimte inneemt. Overigens ontstaat nog extra ca 200m extra opstopping op zowel Wagenaarlaan als Cesar Francklaan als de brug open is</p>	Zie antwoord 4.
52	<p>De Händellaan heeft prioriteit tov andere zijwegen vd C Francklaan omdat ze als enige geen alternatieve toegang heeft omdat ze doodlopend is. De Händellaan heeft wel ca 1000 verkeersbewegingen per dag, vw de honderden bewoners, de bedrijven, incl 6 medische praktijken, en de toenemende bedrijvigheid van het voormalig ziekenhuis door honderden ambulante cliënten per dag van Het Tweede Thuis. De onnodige verkeersvertraging voor de Händellaan kan volledig vermeden worden door de huidige verkeerslichten gewoon te laten staan en de voorsorteerstrook voor de Händellaan vanaf de Cesar Francklaan zoveel mogelijk te verlengen. Dit kan met behoud van bomen. Desnoods kan de aparte strook voor de Wagenaarlaan vervallen</p>	<p>De Händellaan krijgt geen prioriteit, aangezien dit min of meer een uitrit is. Er is dus sprake van een bestemming. 1000 verkeersbewegingen per dag is relatief gezien uiterst gering. De rotonde wikkelt het verkeer sneller af, dan de huidige kruising. De totale wachttijd neemt af.</p>
53	<p>De gemeente schrijft: "wordt de fietsstrook bij de rijbaan gevoegd. Dit doen we om de fietsers gelijkwaardig te laten zijn aan het gemotoriseerd verkeer" Hierdoor wordt o.i. het voor fietsers NIET veiliger; op sfeerimpressie is duidelijk te zien dat auto's over fietsstrook rijden. Suggestie: De vrij liggende fietspaden handhaven. NB er zijn veel verschillende soorten</p>	<p>Waar zich nu vrijliggende fietspaden bevinden, blijven deze. Waar zich nu fietsstroken bevinden, blijven deze, maar worden fors verbreed.</p> <p>Op de César Francklaan worden de fietsstroken verlaagd. De huidige schuine band geeft enkel schijnveiligheid, maar kan gevaarlijk zijn voor fietsers met smalle banden.</p>

	<p>fietsen, met verschillende snelheden. Bovendien parkeren auto's ook op de fietsstrook.</p> <p>In andere gemeenten worden juist gescheiden fietspaden aangelegd, voor veiligheid van zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer.</p> <p>De rijbaan wordt o.i. te smal, voor de huidige en de te verwachten verkeersstroom. Bovendien wordt deze route veel gebruikt door hulpdiensten zoals ambulances en brandweer.</p>	<p>Voor wat parkeren betreft, verandert de situatie in zijn geheel niet. Parkeerhavens worden dusdanig breed, dat parkeren op de fietsstrook niet hoeft. Dit mag wettelijk gezien ook niet, aangezien de fietssymbolen op deze strook de beschermde status van de fietser aangeven. Deze mogen niet gehinderd worden. Zie antwoord 33.</p> <p>Landelijke richtlijnen stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - woonstraat 30: geen fietsvoorzieningen - woon- en verkeersweg 30: aanliggende fietsstroken - verkeersweg 50: vrijliggende fietspaden <p>De rijbaan wordt voldoende breed. Hulpdiensten hebben ingestemd met het plan. Zie antwoord 33.</p> <p>We volgen in het ontwerp de landelijke richtlijnen.</p>
54	<p>De verkeersstroom vanaf de brug richting Heemstede rijdt voor het merendeel via de JohannWagenaarlaan; dus $\frac{3}{4}$ van de geplande rotonde. De toerit vanaf de Händellaan zal moeizaam worden. Weliswaar wordt er in de reactie van de gemeente Heemstede vermeld dat er overleg is met de gemeente Haarlem en dat men in de ontwerpen rekening houdt met het verkeer in de toekomst. Op welke wijze dat gebeurt en welke gegevens en cijfers daarvoor beschikbaar zijn, wordt niet vermeld en is niet duidelijk; ook over de resultaten van dat overleg wordt niets gemeld. Onzes inziens wordt er geen/onvoldoende rekening gehouden met toegenomen verkeersaanbod, van uit/ en naar Schalkwijk (en verder). De tellingen dateren naar verluidt van geruime tijd vóór 2020. Nadien zijn, en worden veel bouwprojecten in Haarlem Zuid gerealiseerd.</p>	<p>Op basis van het verkeersmodel is de verkeerssituatie naar de toekomst toe doorgerekend. In dit verkeersmodel zitten alle huidige en bij ons bekende ontwikkelingen in de toekomst. De huidige en toekomstige verkeer aantrekkende projecten, zijn dus meegenomen.</p>
55	<p>In de Cesar Francklaan op het traject Händellaan richting Schouwbroekerbrug =noordzijde van de weg (in elk geval tot aan toegang huisnummers 61 -183) is een breed pad voor twee-richting verkeer voor fietsers (incl. brommers, bakfietsen etc.) gewenst. De gemeente meldt dit te gaan onderzoeken.</p>	<p>Dit is bekeken, maar lastig uitvoerbaar. Het mag niet uitnodigen dat doorgaand fietsverkeer ook hiervan gebruik gaat maken, dat is niet verkeersveilig. Vanaf de brug, fietsend richting Heemstede, ligt tegemoetkomend fietsverkeer niet in de verwachting en is deels ook niet zichtbaar. Dit willen we niet faciliteren. Ter plekke van de brug, is het fietspad te smal om dit veilig te faciliteren.</p>

		De formele ingang naar de woningen, ook voor de fiets, loopt via poort naast de garagedeur van de parkeergarage met uitgang op de Händellaan. Bij het aanvaarden van de woning, is dat als bekend verondersteld. De toegang tot de garage is in het bezit van de VvE. Die kan voorzien in een verbetering.
56	Een royale "laad en losplaats" langs de Cesar Francklaan bij toegangspad huisnummers 61 -183) niet alleen voor vrachtwagens, maar ook voor taxi's, gehandicapten- en ziekenvervoer e.d. Gelieve hier veel ruimte voor te reserveren.	Zie antwoord 29.
57	Eerder gemelde aspecten van fijnstof en geluidshinder, die zijn zeer schadelijk zijn voor gezondheid komen in de reactie zijdelings aan de orde, en wordt slechts in algemene termen verwoord. Milieuaspecten zouden ook uitgangspunt voor het plan moeten zijn; akoestisch onderzoek lijkt ons noodzakelijk, maar wordt niet uitgevoerd. De gemeente schrijft: "Bij fijnstof is het moeilijk in te schatten wat de bijdrage van een bron is". Het moge duidelijk zijn dat in een woongebied het verkeer de belangrijkste bron is! Drempels veroorzaken afremmend en daarna weer optrekkend verkeer. Auto's en motoren geven dan dus extra gas.	De keuze voor herontwerp van de wegen is gebaseerd op verkeersveiligheid. De snelheid wordt grotendeels verlaagd naar 30 km/uur. Met verschillende maatregelen wordt een snelheid van 30 km/uur beoogt. Alleen bij sneller rijden, dus bewust ongewenst gedrag, ontstaat discomfort. Dit draagt bij aan de afname van fijnstof en geluidshinder. Het wagenpark wordt steeds meer elektrisch. Geluid en fijnstof nemen daarmee ook af. Beide wegen zijn van oudsher belangrijke verkeersaders. Het is een keuze om te wonen aan of in de nabijheid van deze wegen.
58	Ruimte voor Openbaar Vervoer blijft gewenst, ook al is bij de provincie op dit moment nog geen verandering in de buslijnen gepland. Ook voor openbaar vervoer is toekomstvisie nodig !	Openbaar vervoer is goed mogelijk, ook in de toekomst.
59	Wil u hartelijk danken voor de inspraakavond met betrekking tot de verkeerssituatie CFL/JWML, maar ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat het meer iets voor de bühne was. Het collegebesluit van 23 Jan 2018 laat niets aan duidelijkheid te wensen over 1e dynamisch verkeersmanagement. 2e verkeersstromen, alleen maar toe genomen Door het bouwvolume in Schalkwijk. 3e kostentechnisch Verder mis een opstelplaats voor ambulance op de cesar francklaan 61/184 Meer verkeer mindervalide mensen 2e huis. Jammer dat gemeente wel luisterd naar externen en niet naar bewoners.	Het collegebesluit van 23 januari 2018 ging niet uit van een afwaardering van wegen. Bij een afwaardering naar een lagere snelheid, gelden andere uitgangspunten. Uitgangspunt is nu, naast de verkeersfunctie, ook de verblijfsfunctie in een wegontwerp te vertegenwoordigen. Hiervoor is het mogelijk verkeerswerende maatregelen te treffen. De gemeente luistert wel degelijk naar bewoners, daarom zijn bewonersavonden georganiseerd en nemen we input mee. Dit betekent alleen niet dat de punten altijd overgenomen worden. Zie antwoord 29.

	Kloof tussen Gem.(overheid) zal hierdoor slechts toenemen	
60	<p>Mbt het plan voor de aanleg van een rotonde op de kruising CFL, JWL en Handellaan. De discussie hierover is al eerder gevoerd in het kader van de omgevingsvergunning voor Spaarnelicht. In het Collegebesluit van 23 januari 2018 werd dat idee afgeraden met drie duidelijk redenen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dynamisch Verkeers Management (DVM) 2. Verkeersstromen 3. Kostentechnisch. <p>Het lijkt mij dat 5 jaar later er geen redenen zijn om de visie uit 2018 te herzien. In tegendeel, de verkeers intensiteit is alleen nog maar toegenomen en door het aanleggen van een rotonde zullen de opstoppingen alleen nog maar groter worden, vooral als de brug open staat, dan zal de rotonde volledig geblokkeerd worden en verkeer naar andere richtingen onmogelijk worden.</p> <p>Bovendien zijn de JWL en CFL belangrijke routes voor hulpdiensten, ambulance, brandweer, politie.</p> <p>De Veiligheidsregio Kennemerland heeft onlangs nog gewaarschuwd dat door het veelvuldig invoeren van 30 KM zones en het versmallen van rijbanen de gewenste aanrijtijden niet meer gegarandeerd kunnen worden.</p> <p>Een betere oplossing zou zijn de verkeerslicht situatie in stand te houden en eventueel de Voorsorteer stroken op de JWL uit te breiden naar 3, een voor rechtsaf naar de brug, een voor rechtdoor naar de Händellaan en een voor linksaf naar de CFL.</p> <p>Hetzelfde zou dan gedaan moeten worden op de Händellaan, een voor rechtsaf naar de CFL, een voor rechtdoor naar de JWL en een voor linksaf naar de brug. Dit zal wat openbare groen ruimte kosten, meer in veel mindere mate dan het totaal verwijderen van middenberm van de CFL.</p>	<p>Zie antwoord 6, 24, 59.</p> <p>Hulpdiensten hebben ingestemd met het plan.</p> <p>We voeren ook geen 30 km/uur zone in. Dat is van toepassing op woonstraten. We voeren 30 km/uur in, passend in een ontwerp voor een weg met dubbelfunctie (woonfunctie en verkeersfunctie).</p> <p>Binnen een 30 km/uur zone(woongebied) is de voorrang niet geregeld en dient aan al het verkeer van rechts voorrang verleent te worden. Op beide wegen blijft de voorrangssituatie behouden.</p> <p>De middenberm van de César Francklaan wordt ook niet verwijderd.</p>
61	<p>het voorlopig ontwerp is slecht onderbouwd, houdt geen rekening met relevante feiten en is dus tot mislukken gedoemd. Het lijkt wellicht een korte klap om een bedrag te besparen, maar het risico is levensgroot aanwezig dat ook dit project op een mislukking uitloopt. Terug naar de tekentafel dus en eerst alle relevante informatie verzamelen. En, wellicht ten overvloede: de verkeersstroom eindigt niet bij de Schouwbroekerbrug. Daar gaat verkeer heen en daar komt verkeer</p>	<p>Ter kennisgeving aangenomen.</p>

	<p>vandaan. Dat dat laatste verkeer uit een andere gemeente komt ontslaat de Gemeente Heemstede niet van de verplichting om met (toekomstige en voorspelbare) verkeersbewegingen rekening te houden. Voor zover u van mening bent dat zulks in dit voorlopig ontwerp al is gebeurd, dan is dat voor ons meesterlijk verborgen gehouden en zien wij graag een presentatie van die cijfermatige onderbouwing tegemoet.</p>	
62	<p>Er is veel opkruipend geluid van de brug en tussen Spaarneborgh en Spaarnelicht. Klinkerbestrating kan beslist niet en de kwaliteit van het asfalt moet tenminste stil asfalt zijn. Inmiddels is er tot 3 keer toe door de VVE een klacht ingediend door de VVE Spaarnelicht dat de brug door de naden een onacceptabel geluid afgeeft. Hierop is door de Gemeente Haarem nooit gereageerd, ach waarom zouden ze ook nietwaar.</p>	<p>De gemeente Heemstede kan helaas niets betekenen voor wat betreft het onderhoud en de verharding van de brug en de brug zelf. Zoals u al aangeeft, deze is in bezit en beheer bij de gemeente Haarlem. Zie antwoord 44. Klinkerverharding is uitgesloten.</p>
63	<p>Er is geen rekening gehouden met mogelijke toekomstige buslijnen via de Schouwbroekerbrug als het nieuwe Centrale busvervoer en overstap centrum aan de grens van schalwijk gereed zal zijn. Al eerder is daar vaker veel energie ingestoken o.a door Paul Brands maar zonder succes. Van ons Tweede Thuis hoorden wij ook dat die verbinding ook voor hen zeer belangrijk is voor het dagbezoek dat zelfstandig kan komen .</p>	<p>Zie antwoord 58.</p>
64	<p>De laad- en losplaats, maar ook de afzet- en ophaalplaats voor WMO-vervoer en het vervoer van minder validen aan de César Francklaan is in het laatste concept weggestreept. Enige onderbouwing voor dit besluit ontbreekt en een alternatief is niet voorhanden.</p> <p>Voor de ambulancedienst zou het een goede plek zijn als de wachtplek in het verlengde van het noord zuid pad zou liggen, dus wel aan de César Francklaan.</p> <p>Het feit dat we in december een gesprek met ons Tweede Thuis hebben over een mogelijk alternatief is leuk maar ongewis en daar kunnen we nu niets over zeggen zeker ook omdat ons Tweede Thuis onlangs in een nieuwsbrief heeft laten weten dat verkeer en parkeren iets van de gemeente is. Die opvatting deel ik: de Gemeente moet zelf met een alternatief komen en wij zijn zeker bereid mee te denken.</p> <p>In het contact tijdens de info bijeenkomst werd voortdurend gezegd dat men veelvuldig contact en overleg heeft met de organisaties in de regio die hierover iets kunnen zeggen. Maar zelfs nadat we hadden aangegeven</p>	<p>Zie antwoord 29. Hulpdiensten hebben een ontheffing om op de busbaan te staan. Voor niet levensbedreigende situaties, zoals taxi, postpakketten, of boodschappen, dient de Händellaan te worden gebruikt.</p> <p>Hulpdiensten zijn akkoord met het voorstel. Op een laad- en losplaats mag niet geparkeerd worden, zonder ontheffing. Thuiszorg kan daar dus ook geen gebruik van maken. Laden en lossen is in de wet gedefinieerd als een voortdurende activiteit tussen adres en voertuig.</p> <p>Het betrekken van een woning is een keuze. Indien op enig moment de persoonlijke situatie wijzigt en de woning niet meer passend is, ligt de afweging bij de bewoner(s) wat te doen.</p> <p>Thuiszorg is aangewezen op de reguliere parkeerplaatsen.</p>

	<p>dat er 3x (bij levensbedreigende situaties) een extra gevaarlijke situatie is ontstaan omdat de ambulancedienst geen goede en bekende plek heeft om haar werk te doen zei de betrokken ambtenaar dat hij daarover nooit iets had gehoord. Ik ben benieuwd met wie al die contacten dan zijn geweest, en of het echt eerst verkeerd moet aflopen. Het is meer dan schandalig.</p> <p>Een tweede argument om ervoor te pleiten is dat men vertelde, dat er geen rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners boven de 60 (de veroudering en behoefte aan zorg en de groei van besteld vervoer) en dat de gegevens over de opbouw van de Heemstedse bevolking niet zijn gebruikt.</p>	
65	<p>Bereikbaarheid appartementengebouw per fiets: appartementen CFlaan 61-183 zijn nu alleen per fiets toegankelijk als men tegen de rij/verkeersrichting in -via het fietspad richting de brug - naar het pad gelegen tussen de appartementen fietst. Overige toegangspunten zijn voor de fiets geblokkeerd door trappen. Dit moet dus veranderen anders kan niemand per fiets zonder de regels te overtreden naar de appartementen fietsen. Aan te geven d.m.v. verkeersborden dat het fietspad vanaf Händellaan tot aan het pad tussen de appartementen of de brug tweerichtingsverkeer is.</p>	Zie antwoord 55.
66	<p>Opheffen wandelpad. In de huidige situatie rijden bij het stoplicht vanaf de JWL naar de Händellaan de meeste fietsers rechtdoor over het voetpad, kruisende de uitrit van de parkeergarage, naar de H-laan. De slinger bocht bij het stoplicht l-af en meteen r-af de H-laan op wordt uiteraard niet genomen. (dutch crossing natuurlijk). Diverse keren heb ik bij het uitrijden van parkeergarage (helling op en weinig zicht) nog juist een fietser kunnen ontwijken. Fietser heeft flinke vaart en de auto ook omdat die helling op moet rijden. Om dit geitenpaadje te vermijden dient het voetpaadje voor de fietsers onaantrekkelijk gemaakt worden. Bijvoorbeeld d.m.v. een zig/zag buizenhekje (zoals ook op de Kerklaan zebra t.o. meubelzaak (Van den Broek).</p>	Bedankt voor de suggestie, we gaan dit bekijken.

Klimaatadaptatie of water

67	<p>Opvang water onder de straat</p> <p>De opvang van regenwater onder de straat om gefaseerd weg te laten vloeien naar de bomen lijkt nu op losse schroeven komen te staan. Gezien de verwachte periodes van hitte en droogte, gecombineerd met hevige regenbuien acht ik dit een essentieel onderdeel van het plan.</p>	<p>Op de plekken waar de weg wordt opengeboken, wordt een drainage-infiltratieriool (DIT-riool) aangelegd. In natte periodes, wordt het water versneld afgevoerd en waterlast voorkomen; in droge periodes kan er juist water worden geïnfiltreerd. Door het plaatsen van een DIT-riool blijft het grondwaterpeil in de toekomst stabiel, wat erg goed is voor het welzijn van de bomen. Een deel van de César Francklaan blijft hetzelfde en wordt niet opengeboken. Het aanleggen van een DIT-riool is op deze plek erg kostbaar, omdat de weg moet worden opengemaakt. Daarom wordt op deze plek geen DIT-riool aangelegd.</p>
68	<p>Groote duiker Wagnerkade</p> <p>Wat mij betreft geen bootjes in de Wagnerkade. Het is een van de weinige plekken waar je nog even groen kunt beleven. Aan beide kanten boten neerleggen, dan blijft er nauwelijks vaarruimte over. Geen natuurbeleving voor de voetganger of fietser. Geen ruimte voor het nestelen en grootbrengen van kroost door eenden, meerkoet e.d. Ook zouden dan de markante bomen ongetwijfeld ook een bezwaar zijn voor de vaart en men die willen opofferen. Zo ook de waterlelies.</p>	<p>Er is onderzoek gedaan naar de duiker door een extern adviesbureau. De uitkomsten van het onderzoek naar de eventuele duiker/brug zijn negatief. Uit het onderzoek blijkt dat het zeer onwenselijk is om een doorvaarbare duiker te realiseren in de César Francklaan. Er moeten veel bomen worden gekapt, kabels en leidingen verlegd, en maatregelen worden getroffen tegen wateroverlast van de toekomstige brug op de omliggende percelen. Daarnaast is het niet verkeersveilig om te rijden op een weg met 7 graden helling. Het doel van een doorvaarbare duiker is o.a. het creëren van meer ligplaatsen langs de Wagnerkade. Er kunnen ca. 17 ligplaatsen worden gecreëerd, welke weinig opbrengsten zullen leveren. Bij een brug gelden dezelfde genoemde nadelen. Er wordt daarom gekozen om geen doorvaarbare duiker of brug te realiseren maar de bestaande duiker te vernieuwen.</p>

Verharding

69	<p>Geluidsarm asfalt lijkt een minimale voorwaarde</p>	<p>De gemeente heeft uw suggestie meegenomen, we gaan (deels) geluidsreducerend asfalt toepassen. We passen geluidsreducerend asfalt enkel toe op wegen waar de maximumsnelheid 50 km/u is, dit betreft de César Francklaan-oost. Onder de 50 km/uur is in de regel het motorgeluid hoger dan het bandengeluid en is fluisterasfalt niet zo effectief.</p>
----	--	--

		Geluidsreducerend asfalt aanleggen wanneer dat niet effectief is, is enkel kostbaarder en het gaat ook nog veel minder lang mee. Dit betekent ruim 2x zoveel wegwerkzaamheden en de daarbij horende verkeershinder.
--	--	---

Groen		
71	Nav. het hernieuwde schetsontwerp: heel erg jammer, dat groenperken op de Johan Wagenaarlaan na kruising met Wagnerkade blijkaar verdwijnen.	De middenbermen verdwijnen. Er komt nu meer ruimte voor groen aan de kant van de Von Brücken Focklaan. Het voordeel is dat er meer vierkant meters groen bijkomt en dat het aan een gesloten is.
72	Heel mooi! Lindeboom op de rotonde :)	Bedankt voor de suggestie. Boom keuze moet nog bepaald worden.
73	Tussenberm met groen. Johan Wagenaarlaan	Het groen gaat weg. Dit betreffen 2 stuks tussenberm die weggaan.
74	Bomen staan scheef. Op tekeningen staat het anders	Dit blijft zo. Bomen moeten blijven staan. Er is een analyse uitgevoerd en de bomen zijn sterk en gezond. Er wordt wel gekeken voor vervanging van de bomen op het stukje César Franklaan richting de brug

Beleid		
75	Geachte hr/mevr. Vanuit uw schrijven van 10okt verneem ik dat er geen woningen zijn op de CF-laan tussen schouwbroekerbrug en kruispunt, kunt u mij dan vertellen waarom ik wel W.O.Z betaal, gelet op de geluidshinder slaat u hier wel erg de plank mis. Mis opstelling ambulanceplek bij spaarnelicht torens en graag stil asfalt vanaf de schouwbroekerbrug als er dan toch 2.5 miljoen bespaart wordt. En een drempel voor de rotonde en na de brug zou de snelheid eruit kunnen halen.	<p>Er zijn geen woningen aan de César Francklaan-oost die als fungeren als omgevingsaspecten. Daarmee wordt bedoeld dat de woningen dusdanig ver van de rijbaan staan en de inrichting van de omgeving zo is dat automobilisten het gevoel krijgen dat ze zich bevinden op weg waarbij een snelheid van 50 km/u vereist is.</p> <p>Voor geluidsreducerend asfalt, zie antwoord 44.</p> <p>Ambulanceplek zie antwoord 64.</p> <p>Er is reeds een drempel ingetekend op de César Francklaan-oost, na de rotonde. De rotonde zelf heeft een verkeersremmende werking, een extra drempel is dan niet nodig.</p>

76	<p>Fijnstof en geluidshinder zijn zeer schadelijk voor gezondheid. Milieuaspecten zouden op de eerste plaats uitgangspunt voor het plan moeten zijn; Tijdens de bewoners avond kwam dit niet aan de orde; In de tekst van het plan deze worden milieuzaken slechts als neven-aspect benoemd.</p>	<p>In het wegcategoryeringsplan is een secundair doel vastgelegd namelijk het verbeteren van de leefbaarheid in de gemeente. Verkeersveiligheid is overigens ook een element van leefbaarheid, maar er zijn ook andere voordelen voor de leefbaarheid. Doorgaand verkeer (verkeer dat geen herkomst en bestemming heeft in een buurt) wordt over een netwerk van GOW's naar het hoofdwegennet geleid, zodat er zo min mogelijk verkeer door de woonstraten met 30 km per uur gaat. Hierdoor ontstaat meer rust in de woonstraten en minder geluidsoverlast. De uitstoot van motorvoertuigen neemt overigens niet navenant af. Heemstede blijft inzetten op elektrische voertuigen, de fiets of lopen, waardoor onder andere dit nadeel teniet wordt gedaan.</p>
77	<p>Tenslotte wijs ik er op dat met dit plan heel veel gemeenschapsgeld gemoeid is; het risico van verspilling is aanwezig.</p>	<p>Verder is een WCP voor de gemeente een nuttig instrument om straks in aanmerking te komen voor subsidies voor verkeersveiligheidsmaatregelen. Regionaal verkeersveiligheidsbeleid wordt straks "risicogestuurd". Naast de maatregelen om bestaande gevaarlijke situaties op te lossen, wordt ook gekeken naar potentiële gevaarlijke wegen en kruispunten. Wegen moeten daarom in overeenstemming gebracht worden met hun functie/categorie.</p>

Overige vragen		
78	<p>Hoe zal de 30km gehandhaafd worden? Dit mis ik in de plannen. Komen er flitskasten? Er wordt zo nu en dan zo hard gereden door autos/motoren dat je je afvraagt wat er gebeurd als er iemand op het verkeerde moment oversteekt.</p>	<p>De inrichting van de weg is basis om te zorgen dat de weggebruiker zich aan de maximumsnelheid houdt. Verkeersveiligheid is dan ook een gedeelde verantwoordelijkheid. Enerzijds dient de wegbeheerder (gemeente) met de infrastructuur te zorgen voor een duidelijke weginrichting en faciliteert daarmee dat verkeersveilig gedrag goed mogelijk is. Anderzijds is de weggebruiker verantwoordelijk voor verkeersveilig gedrag en kan daarop ook worden aangesproken. Het sneller rijden dan is toegestaan is vaak bewust gedrag. Hiertegen helpen geen maatregelen en borden. Enkel handhaving door de politie. De politie is een belangrijke stakeholder is de herinrichting van de Johan Wagenaarlaan en César Francklaan.</p> <p>Een gemeente kan en mag zelf geen flitspalen plaatsen. Het wel of niet plaatsen van een flitspaal wordt alleen door het Openbaar Ministerie (OM) bepaald.</p>
79	<p>De inloopavond is georganiseerd op donderdag 26 oktober 2023. Dit is middenin de herfstvakantie van onze regio. Nu gaat het over een gebied waar veel gezinnen wonen en uitgerekend in de herfstvakantie is de kans groot dat deze gezinnen er niet zullen zijn en dus niet bij de inloopavond aanwezig kunnen zijn, zo ook ons eigen gezin. Is er een mogelijkheid om een extra inloopavond te organiseren buiten de schoolvakantie om?</p>	<p>Helaas was donderdag 26 oktober 2023 een van de weinige momenten dat de inloopavond georganiseerd kon worden in het Raadhuis. U vraagt om een extra inloopavond dit is helaas niet mogelijk. U kunt wel uw vragen schriftelijk in te dienen.</p>
80	<p>Handhaving is niet/ slecht geregeld. Overheidsinstanties schuiven verantwoordelijkheid naar elkaar af: De gemeente is niet gemachtigd om te handhaven op snelheid. Dit mag, naar verluidt, enkel de politie. Het plaatsen van een flitspaal is een taak van het openbaar ministerie, die de opdracht bij de politie legt. De gemeente kan een verzoek doen bij OM. Waarom de gemeente dat verzoek niet doet is onduidelijk. (Men geeft kennelijk liever heel veel geld uit aan herinrichting van de wegen. Het plaatsen van een paar</p>	<p>Zie antwoord 78.</p> <p>Handhaving op verkeersgedrag en snelheid ligt bij het Openbaar Ministerie, gemandateerd bij de politie. De gemeente en de gemeentelijke BOA's (handhavers) hebben die bevoegdheid niet. Het wel of niet plaatsen van een flitspaal wordt dan ook door het Openbaar Ministerie (OM) bepaald op basis van een aantal criteria. De criteria betreft bijvoorbeeld de weginrichting, het overtredingspercentage van de maximumsnelheid en het aantal ongevallen.</p>



Heemstede

	flitspalen zal de handhaven van de snelheid bevorderen en levert waarschijnlijk veel geld op.)	
--	--	--