

Nota van inspraak oud voorlopig ontwerp herinrichting Johan Wagenaarlaan en César Francklaan OUD

Op 28 maart 2023 heeft het college ingestemd om het voorlopig ontwerp van de Johan Wagenaarlaan en César Francklaan vrij te geven voor de officiële inspraakperiode. De omwonenden zijn na de vaststelling van het voorlopig ontwerp per brief uitgenodigd voor de inloopavond op 11 april 2023. De officiële inspraakperiode is geëindigd 4 weken na de vrijgave tot inspraak. Na de inspraakperiode hebben verschillende inwoners zich gemeld dat zij niet op de hoogte waren van de inspraakperiode en de inloopavond. De verspreiding van de bewonersbrieven is niet goed gegaan waardoor een groot aantal bewoners geen uitnodiging ontvangen hebben. Het college heeft daarom besloten dat de officiële inspraakperiode van 4 weken opnieuw gehouden moet worden.

Er zijn wel een aantal reacties binnengekomen op het eerdere voorlopig ontwerp van 28 maart 2023. Deze reacties worden meegenomen in de nota van beantwoording. De beantwoording van de zienswijze op het voorlopig ontwerp van 28 maart is in het onderstaande document te vinden.

Inspraakreacties Herinrichting Johan Wagenaarlaan en César Francklaan		
Versie:	4-1-2024	
Nr.	Inspraakreactie	Antwoord gemeente
Verkeer		
1	Prachtig ontwerp, Ronde ziet er veelbelovend uit. Wel vraag ik me af hoe de veiligheid van fietsers is gewaarborgd nu er in het ontwerp (gelukkig) geen verkeerslichten meer te zien zijn. Er zijn namelijk heel veel fietsers en met name jongeren die van en naar Schalkwijk moeten en vaak in groepjes fietsen zonder veel aandacht voor het overige verkeer. Het is met name tijdens spitsuren heel erg druk met al het verkeer.	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).
2	Naar aanleiding van bovengenoemd voorstel een aantal opmerkingen van mijn kant. Ik heb dagelijks ruim zicht vanaf 4 hoog op de verkeerstromen vanaf Schalkwijk, CFL en JWL. Het nu gepresenteerde plan komt op mij over als een onnodige besteding van belastinggelden. Door het weghalen van de middenberm op de CFL, het verwijderen van de bestaande vrij liggende fietspaden ontstaan er aanzienlijke risico's door het op een niveau aanleggen van een rijbaan met twee-richting verkeer en aan weerszijden een fietspad. Met name in de spitsuren gaat dit gevaarlijke	In het herziene voorlopige ontwerp is geen sprake meer van het weghalen van de middenberm van de César Francklaan. Waar zich nu vrijliggende fietspaden bevinden, blijven deze. Waar zich nu fietsstroken bevinden, blijven deze, maar worden fors verbreed. 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>situaties opleveren met de vele fietsende scholieren vanuit Schalkwijk naar Heemstede en terug. Het verlies van de bomen in de middenberm is ook nog eens slecht voor het milieu. Vervolgens 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 bijgaand 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. Verkeerstromen 3. Kostentechnisch. <p>Het lijkt mij dat 5 jaar later er geen redenen zijn om de visie uit 2018 te herzien. In tegendeel, de verkeer 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. Bovendien zijn de JWL en CFL belangrijke routes voor hulpdiensten, ambulance, brandweer, politie. 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. 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 Handellaan en een voor linksaf naar de CFL. Hetzelfde zou dan gedaan moeten worden op de Handellaan, 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>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. Het is de bedoeling dat de weg minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer.</p> <p>Een rotonde is de meest veilige kruispuntvorm, ongeacht de snelheidslimiet op de weg. Conform landelijke richtlijnen, heeft het toepassen van een rotonde, daar waar dat kan, altijd de voorkeur. 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. 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 kruisen 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> <p>Een rotonde kan verkeer in meerdere richtingen tegelijk verwerken. 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). 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>
---	--

3	<p>Ik voorzie grote problemen bij het verlaten en binnenkomen van de Bartoklaan. Nu heeft men de mogelijkheid, indien men zo beleefd is de kruising vrij te laten, om bij het verlaten van de Bartoklaan, richting Cesar Francklaan, zowel het binnenkomen van de Bartoklaan voor te sorteren. Bij een enkelvoudige rijbaan (links en rechts) is het voorsorteren onmogelijk geworden. Ook bij calamiteiten, brandweer, politie en ambulance, voorzie ik problemen.</p>	<p>Op de rotonde kan het verkeer continu afgewikkeld worden. Er zijn geen verkeerslichten die het verkeer voor langere tijd tot stilstand brengen, waarvoor ruimte gereserveerd moet worden. Opstelstroken zijn dan ook bij de rotonde overbodig. Hulpdiensten hebben ingestemd met het plan. Voor verkeer van en naar de Bartoklaan, veranderd de verkeerssituatie niet.</p>
4	<p>2) Dan hebben we het een andere keer (sterker nog vele diverse keren) over de situatie cesar Francklaan bruggetje situatie gehad om over die armzalige stilstaande sloot langs de wagnerkade een bruggetje voorzieningen situatie te bouwen- verwezenlijken (zoals ongeveer de 2 bruggetjes die er al decennialang zijn op de vrijheidsdreef ! 3) Toegang van merlenvaart en Groenendaal vaart, (vroeger de verbinding met de zandvaart en spaarne en andere kant de ringvaart. Hoe ingewikkeld is dat om te maken en hoe leuk zou dat zijn voor de aanpalende bewoners en de aanpalende buurt cq de Ceasar Francklaan Wagenaarlaan de Wagnerkade en de overkant een echt unieks enorme kans voor veel meer Recreatieve doeleinden. Zo gemakkelijk dat dan nu in te plannen bij “de veranderingen” ! Dat is een recreatieve boost van heb ik jouw daar ! Maak daar dan ook gebruik van gemeente Heemstede ! Daarom andermaal hier het dringende verzoek uit deze buurt om serieuze interesse te tonen in deze casus ! En mee te gaan in verwezenlijken van mee woongenot waar heel veel bewoners jarenlang gebrek aan hebben gehad. Één molenlaan zal het hier nooit gaan worden maar het komt dan wel veel dichterbij ! De omgeving leent zich ervoor!</p>	<p>Dit verzoek valt in principe buiten de scope van het verkeersveiliger inrichten van de César Francklaan en de Johan Wagenaarlaan, maar de gemeente is bereid geweest te kijken naar de mogelijkheden, de kosten en baten hiervan.</p> <p>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>
5	<p>Net als vele omwonenden maak ik bezwaar tegen onnodige ingrepen op beide wegen. 1. Het verdwijnen van voorsorteer mogelijkheden zal zeer belemmerend werken op de dagelijkse doorstroming (nog meer opstoppingen en lawaai/stank voor bewoners) en geeft dagelijks veel onnodig oponthoud voor iedereen. Het is toch al sowieso moeilijk invoegen vanuit de Spaarneborgh, waar ondergetekende woont. 2.Een bord met snelheidsbeperking tot 40 km is zo geplaatst, zonder dat de indeling van de weg daarvoor veranderd zou moeten worden, hetgeen zeker geldt voor de reeds goed ingedeelde César Francklaan met een zeer</p>	<p>Bezwaar maken is niet mogelijk tegen een wegontwerp. Uw zienswijze nemen we mee.</p> <p>Zie antwoord 2 voor wat betreft de rotonde.</p> <p>In Nederland kennen we binnen de bebouwde kom de volgende snelheden: 15, 30, 50 en 70. Het is juridisch niet mogelijk 40 km/uur in te stellen op een weg. Het plaatsen van enkel verkeersborden, zonder de weg aan te passen, werkt niet.</p>

	<p>veilig gescheiden fiets- en autogedeelte. En levert (voor de gemeente) aanzienlijke vermindering van kosten op. Verder hoop ik (zoals opgemerkt in de enquête van destijds) op meer veilige oversteekplekken, extra zebrapaden!</p>	<p>Vanzelfsprekend is de inrichting van een type weg afgestemd op de functie daarvan. Het afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u naar een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u heeft dan ook grote gevolgen voor de inrichting van de weg. Die dient radicaal aangepast te worden. Het enkel vervangen van de 50 km/u bebording in 30 km/u zone bebording is niet voldoende om het (nieuwe) gewenste gedrag van de weggebruiker af te dwingen en kan mogelijk zelfs het risico op verkeersonveiligheid vergroten. De weggebruiker laat zich namelijk over het algemeen sturen door de inrichting van de weg en rijdt de snelheid die hij / zij veilig acht. Veel automobilisten rijden sneller dan de ingestelde snelheidsbeperking op een bepaald wegvak, wanneer de snelheidslimiet niet strookt met de ontwerpsnelheid en inrichting van de weg, en intuïtief dus niet als correct wordt ervaren.</p> <p>Waar zich nu vrijliggende fietspaden bevinden, blijven deze. Waar zich nu fietsstroken bevinden, blijven deze, maar worden fors verbreed. Op de César Francklaan wordt de fietsstroken verlaagd. De huidige schuine band geeft enkel schijnveiligheid, maar kan gevaarlijk zijn voor fietsers met smalle banden.</p> <p>Extra (voetgangers)oversteekplaatsen worden toegevoegd.</p>
6	<p>dit horen geen doorstroomstraten te zijn. u woont duidelijk ergens anders</p>	<p>Beide wegen hebben al van oudsher een verkeersfunctie en een hogere classificatie dan omliggende wegen. Dit dient als bekend te zijn verondersteld bij het betrekken van een woning aan een van beide lanen.</p>
7	<p>Vanwege de sluiting van inspraak vandaag m.b.t. het Wegcategoriseringsplan Joh. Wagenaarlaan/Cesar Francklaan, hierbij onze volgende onbeantwoorde vragen en bezwaren; M.b.t. de terugkoppeling v.d. gemeente d.d. 21 maart 2023, er staat: - "de Schouwbroekerbrug is maar voor korte tijd open"; dat is onjuist. Ik woon er naast, veelvuldig is de verkeersvertraging ca 15 minuten. Zo ook de afgelopen dagen. En helemaal in de zomer, omdat veelvuldig meerdere schepen tijdens een opening passeren. Als je de brug open data beziet, dienen die verdubbeld om in aanmerking te nemen dat vooraf en erna enkele minuten nodig zijn om verkeer tot stilstand te brengen en weer te accelereren, plus het tijds effect v.d. gemiddelde positie in de wachtrij.</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.brug-open.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> <p>Uw weergave van de gesprekken met de verkeersadviseurs is niet juist. De verkeersadviseurs hebben op alle vragen inhoudelijk antwoord gegeven. Binnen participatie worden keuzes voorgelegd, binnen een bandbreedte. Hierin kunnen bewoners aangeven waar de voorkeur ligt. Echter,</p>

<p>Dit leidt tot ons hoofdbezwaar: nl. dat het voorlopig ontwerp een verslechtering inhoudt t.o.v. de huidige verkeersreginstallatie(VRI), met stoplichten, m.n. voor verkeer door de Handellaan van en naar Heemstede, omdat de voorsorteerstroken vervallen. Waarom is geen alternatieve VRI of rotonde mogelijk met mogelijkheid wel van/naar de Handellaan af te slaan m.n. als de brug open is en op de (voorlopig ontworpen) rotonde het brugverkeer de rest blokkeert? Waarom zou verbeterd Handellaan verkeer tot meer verkeersonveiligheid leiden? Wat is anders het bezwaar daartegen? Deze en andere vragen stelde ik o.a. ook in onze mail hieronder d.d. 28 dec 2022. De projectleider zei toen dat beantwoording zou volgen middels de nota van beantwoording ca februari2023, dat is nooit gebeurd. Daarna volgde de uitnodiging voor de informatiemarkt op 11 april 2023, o.a. om gericht vragen te stellen, stond in de uitnodiging. Echter dit bleek niet mogelijk omdat de twee verkeersadviseurs zeiden dat zij de antwoorden niet hadden en ook omdat anders andere vragenstellers niet aan bod zouden komen. Dat laatste klopt niet, omdat de verkeersadviseurs meestentijd beschikbaar waren. Echter ze zeiden ook dat het werk werd gedaan door knappe koppen die meer weten dan zij. Waarom waren die er dan niet? Welke firma's ("knappe koppen") zijn dat? Alleen Goudappel? Bij deze vragen wij alle beschikbare data, zoals: - veiligheidsanalyse van rotonde versus VRI - voertuigverliesuren; de oude situatie versus de verschillende opties Page 2 -kosten/baten analyse -etc., eenvoudigweg alles waar we recht op hebben om te weten -Onze tussentijdse conclusie is dat onze PARTICIPATIE, zoals bedoeld door de overheid en jurisprudentie van de Raad van State in dit soort situaties, NIET heeft plaats gevonden. Wel was er naast vriendelijkheid en welwillendheid, abstract, onduidelijk en onbegrijpelijk en ambtelijk taal gebruik. Dit houdt alles te samen in dat er tot nog toe een onredelijke belasting van tijd en inspanning van burgers was, ook omdat er geen duidelijk project programma en het effect ervan bekend is in dezin van weerwoord. De verkeersadviseurs zeiden: maakt u zich geen zorgen , er komen nog genoeg gelegenheden tot uw weerwoord. Hoe en wanneer is dat precies? En door wie? Dat heeft niet onze voorkeur, bv omdat we dan in het buitenland kunnen zijn en überhaupt willen we niet op deze, tot nog toe, onbevredigende manier met de gemeente communiceren. En hoe dient gecommuniceerd? En wanneer? Wat is de gemeente agenda precies in deze? Kunt u deze mail</p>	<p>verkeerskunde is een vak apart en de gemeente vertrouwt op de eigen adviseurs en externe adviseurs die daar daadwerkelijk voor opgeleid zijn, dan wel ervaring mee hebben.</p> <p>Uw reactie is erg overtrokken. We hebben slechts een plan gepresenteerd ter informatie. Een plan met wat de gemeente als goede oplossing ziet en u om uw mening gevraagd. Dit plan is nog niet vastgesteld.</p> <p>Er is verschillende malen aangegeven op welke wijze u kunt participeren. Verder zijn er vanwege het participatietraject verschillende aanvullende onderzoeken verricht.</p>
---	---

	<p>als allesomvattend bezwaar voor alle komende beslis momenten van de complete gemeente opnemen? Wie is daar voor verantwoordelijk en met welke contactgegevens? Liever niet als daar bv inloggegevens voor nodig zijn! Wanneer en van wie krijgen we antwoord op dit alles? Wij verwachten dat uiterlijk binnen 2 weken. Tot slot: -wat betekent dat inspraak vandaag sluit? m.b.t. wat? alles? -hoeveel en welk bezwaar heeft de gemeente verder ontvangen? -wat kan en doet de gemeente daarmee? -wanneer wordt begonnen met de aanleg van een nieuw kruispunt en hoe lang duurt dat? -wij verwachten dat duidelijker gemaakt wordt waar de gemeente niet aan tegemoet kan komen qua bezwaar dat bespaart tijd en valse verwachtingen die nu gewekt zijn.</p>	
8	<p>Hierbij mijn voorstel mbt Het schetsontwerp voor herinrichting van de kruising Cesar Francklaan/Joh. Wagenaarlaan/Handellaan: Het schetsontwerp verbeeldt een verslechtering tov de huidige situatie - vanwege de versmalling en vervallen van voorsorteerstroken en bij openstaande brug zal onnodig geen doorstroming van auto's mogelijk zijn van de Cesar Francklaan naar Handellaan en Johan Wagenaarlaan en ook niet Van Johan Wagenaarlaan naar Caesar Francklaan en Handellaan Vraag: is de gemeente zich bewust van: - de honderden en toenemende dagelijkse verkeersbewegingen van en naar de Handellaan ook vanwege de toenemende bewoning van het voormalig ziekenhuis en van de torenflats? -het onnodig dagelijks tot meer dan een uur volledig tot stilstand komen van ALLE verkeer v.w. de meerdere brug openingen? Mijn voorstel is daarom dat er een aparte en verbeterde doorstroming komt tov de huidige situatie voor het genoemde verkeer.</p>	<p>Zie antwoord 2, 3 en 7.</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 verkeersaantrekkende projecten, zijn dus meegenomen.</p>
9	<p>Ik wil bezwaar maken tegen het voorgestelde plan om de Cesar Francklaan te wijzigen, het verlagen van fietspaden en andere maatregelen om er een 30 km zone van te maken. Hoewel ik begrijp dat er behoefte is aan verkeersveiligheid en het verminderen van de snelheid op de weg, zijn er enkele problemen met het voorgestelde plan. Ten eerste lijkt het erop dat de voorgestelde wijzigingen niet toereikend zijn om er een 30 km zone van te maken. Het straatbeeld zal niet intuïtief zijn voor automobilisten om langzamer te rijden, vooral omdat er niets is gedaan om de lange standen te doorbreken. Het blijft een lange doorgaande weg waar auto's nu al met meer dan 70 km per uur</p>	<p>Bezwaar maken is niet mogelijk tegen een wegontwerp. Uw zienswijze nemen we mee.</p> <p>De weg wordt versmald, er worden uitbuigingen toegevoegd en de wegen krijgen snelheidsremmende maatregelen in de vorm van verkeersplateaus. We volgen hiervoor de landelijke richtlijnen voor het inrichten van wegen.</p> <p>Door het behouden van de ontsluitende functie van de weg, maar de snelheid te verlagen naar 30 km/uur, blijft de doorstromings- / verkeersfunctie van de weg wél gehandhaafd. Ook de voorrangssituatie</p>

	<p>doorheen rijden. Het is onwaarschijnlijk dat dit veel langzamer zal worden, vooral niet in de avonduren. Als bewoners de verwachting gegeven wordt dat er 30 km per uur wordt gereden, maar dit waarschijnlijk zelden zal gebeuren levert dit enkel frustratie op en woede richting automobilisten. Ten tweede vraag ik me af of er een doorstroomberekening is gemaakt over verschillende scenario's. Het lijkt erop dat er geen rekening is gehouden met de doorstroming van het verkeer en hoe dit zal worden beïnvloed door de voorgestelde wijzigingen. Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat de doorstroming van het verkeer niet wordt verstoord door de maatregelen die worden genomen. Kunt u deze berekening publiceren? Ten derde, De perkjes naast de parkeerplekken zorgen ervoor dat je aan troitoirzijde niet meer normaal kan uitstappen. Vieze schoenen, vertrapt groen zal het gevolg zijn. In de herfstperiode valt er heel veel blad in de straat, dit gaat zich ophopen in de perkjes en kan minder goed verwijderd worden. De perkjes (struikjes of gras, geen idee wat het wordt) zal smerig zijn, tevens zullen (ook al mag het niet) honden poepen in de perkjes, waardoor er veel meer mensen last van krijgen (er liggen al regelmatig drollen in de boomperken) De keuzes werden gegeven om de groene berm in te vullen (verblijven, bewegen, ecologie) leuk, maar dit is echt een bijzaak, Het gaat om de verkeersveiligheid, geluidsoverlast, doorstroom te verbeteren. Groen is er al. Hoewel ik begrijp dat er behoefte is aan verkeersveiligheid en het verminderen van de snelheid op de Cesar Francklaan, denk ik dat het voorgestelde plan niet de beste manier is om dit te bereiken. Ik vraag u dan ook om het plan te heroverwegen en te kijken naar alternatieve oplossingen die zowel de verkeersveiligheid verbeteren als ervoor zorgen dat de doorstroming van het verkeer niet wordt beïnvloed. Wellicht een mini rotonde ter hoogte van de kruising CF Laan met de Berliozlaan, dit doorbreekt de CF Laan. Kortom, de voorgestelde oplossingen lijken mij weggegooid geld, voor een oplossing waar niemand op zit te wachten.</p>	<p>blijft zoals deze nu is. Bij een lagere snelheid, neemt de capaciteit van de weg toe. Het ontwerp is getoetst aan de verkeersintensiteiten, nu en in de toekomst.</p> <p>Op de César Francklaan zijn inderdaad groenvoorzieningen tussen parkeervakken en het trottoir voorzien. Om aan de bijrijderskant goed in en uit te kunnen stappen, worden de parkeerplaatsen voorzien van een uitstapstrook. Het goed kunnen uitstappen aan deze zijde van de auto blijft gewaarborgd.</p>
10	<p>Het heeft ons jaren gekost voordat er eindelijk een WIT STENEN anti parkeerkrans kwam te liggen. Het a-sociale parkeergedrag is buiten alle perken. Met uw collega, Domeinmanager Ruimte en is komen kijken, is duidelijk afgesproken dat na de renovatie van de Johan Wagenaarlaan het witte kruis wordt gehandhaafd. Voor huisnummer 6 is er een wit kruis</p>	<p>Deze locatie valt buiten de scope / grens van dit project. Uw melding staat los van het project en u heeft reeds daarop een antwoord ontvangen.</p>

	<p>geschilderd, wegens kosten besparing, maar afgesproken is om 1 groot wit STENEN kruis aan te leggen voor huisnummers 6 en 8. Het geverfde kruis was al heel snel versleten en verdwenen, en is derhalve zinloos.</p>	
11	<p>Als reactie op het schrijven inzake de herinrichting van oa de Cesar Francklaan vraag ik me af of er nog sprake is van een brug, die thv de kruising met de Wagnerkade misschien zou komen. (Wij zijn daar geen voorstander van). De tekeningen zijn voor mij als leek moeilijk te ontcijferen en ik meende te zien dat er een zebrapad komt thv hetzelfde kruispunt, hetgeen geen overbodige luxe zou zijn. Ik zie/hoor dagelijks automobilisten toeteren omdat een fietser op een gevaarlijke manier oversteekt. Verder hoop ik dat de hobbels die zich daar sinds een aantal jaren bevinden en veel geluidsoverlast veroorzaken, dan gehandhaafd blijven. Verder wil ik u erop wijzen dat het verkeersbord dat aangeeft dat er een hobbel aankomt moeilijk zichtbaar is omdat een boom het zicht beneemt. Tot zover mijn vragen/opmerkingen</p>	<p>Zie antwoord 4. Er is ter plekke inderdaad een voetgangersoversteek (zebra) en fietsoversteek gepland. We voorzien de wegen van verkeersremmende plateaus. We kijken naar de zichtbaarheid van het verkeersbord.</p>
12	<p>Ik ben bewoner van de Apenrots aan de JW-laan. Ik had al veel eerder willen reageren, maar heb nu pas naar het ontwerp gekeken. Mij mening toen ik van dit voornemen hoorde is met het zien van dit ontwerp alleen maar versterkt en ik heb er behoefte aan die als eerste te melden: welke gemeente in Nederland kan het zich met Heemstede permitteren om twee miljoen over de balk te smijten? Er is geen enkele goede verkeersveiligheids-reden om deze twee wegen 30km te maken. Alleen als je het besluit neemt om de gehele gemeente zonder uitzondering 30km te maken kom je tot deze dwaze consequentie. Ik ontkwam dan ook niet aan de gedachte dat bewoners van beide lanen wel erg veel invloed moeten hebben op de gemeentelijke plannen. Het wordt beslist nog aangenamer wonen daar. Ik geef wel toe dat ze ook een behoorlijke bijdrage leveren aan de belastinginkomsten van de gemeente. Om de dwaasheid te illustreren beschrijf ik het plan voor de CF-laan van de brug af naar de Wagner-laan. Daar bevinden zich nu twee ruim gescheiden rijbanen en in het ontwerp wordt de middenberm verwijderd om de auto's de gelegenheid te geven elkaar voorzichtig te passeren (toe te zwaaien?) . Kosten voor deze absurde wijziging alleen al schat ik ruwweg op een ton of vier. Staat overheidsregelgeving niet toe dat een éénrichtingsweg in de polder 30km wordt? In het plan geeft u voor de CF-laan van Wagnerlaan naar de Heemsteedse Dreef nu al aanwezige</p>	<p>Ter kennisgeving aangenomen. Op een reactie in dergelijke toonzetting volgt geen antwoord.</p>

	<p>planten/struiken aan die er niet zijn (als ik het plan tenminste goed lees?). Die zijn wel nodig om de laan een 30km uiterlijk te geven in een poging om de automobilist langzamer te laten rijden. Daar ligt het volgende probleem. In de beschrijving klinkt luid en duidelijk uw onmacht door om die automobilist ook werkelijk 30km te laten rijden. Daar gaat u namelijk niet over. Ik heb niet zoveel met de politie, maar in deze situatie geef ik ze groot gelijk als de constatering is dat er belangrijker werk te doen is dan in deze lanen snelheidscontroles uit te voeren. Eerlijk gezegd hoop ik dat de (nieuwe) burgemeester, die de politie enigszins kan sturen, er ook zo over denkt. Ik weet het, de gemeenteraad, de politiek, heeft hiertoe besloten. Hadden ze even niet door dat we asielzoekers hebben, dat er een klimaattransitie plaats vindt of zou moeten vinden, dat het geld kortom heel wat beter te besteden is?</p>	
13	<p>Ik heb van de gemeente heemstede een brief gekregen waarin stond dat mijn prachtige straat verbouwd wordt.. Ik las het niet gelijk aangezien ik met meer mensen woon en de brief over het hoofd heb gezien. Vandaar dat ik nu pas een klacht indien. Ik wil niet dat deze verbouwing door gaat. Ik woon al mijn hele leven in deze straat en deze straat zit vol met karakter. Ik ging even kijken naar jullie idee voor deze straat en ik vind het verre weg afschuwelijk. Dat jullie de MAX snelheid veranderen naar 30 km per uur vind ik belachelijk, maar dat valt nog mee.</p>	<p>Het nieuwe ontwerp gaat de verkeersveiligheid én leefbaarheid vergroten. Er ontstaat minder verkeershinder, minder verkeerslawaaï, minder uitstoot, maar meer ruimte voor groen en langzaam verkeer. Het is spijtig om te lezen dat u zich hier niet in kunt vinden.</p>
14	<p>Verkeersborden niet nodig alle binnenwegen 30km in heel Heemstede</p>	<p>Dit project voorziet vooralsnog enkel in de afwaardering van de César Francklaan en de Johan Wagenaarlaan.</p>
15	<p>Beter de vrijliggende fietspaden behouden. De rotonde is gevaarlijk voor fietsers.</p>	<p>Zie antwoord 2.</p>
16	<p>Overbodige ingrepen , totaal niet nodig . De rotonde is onbegrijpelijk en gevaarlijk .</p>	<p>Zie antwoord 2 en 13.</p>
17	<p>Ik vind het plan voor de Cesar Francklaan om het fietspad gelijk te trekken met de rijbaan voor auto's geen goed idee. De straat nodigt ook na aanpassing nog steeds uit tot (te) hard rijden en de huidige scheiding tussen fietsbaan en rijbaan middels de verhoging/ 'stoepranden' lijkt mij veel veiliger. M.I dus geen goed plan.</p>	<p>Zie antwoord 2 en 9.</p>
18	<p>Johan Wagenaarlaan: goede noodzakelijke wijzigingen. César Francklaan geldverspilling. Bestaande echt separate fietspaden zijn veel veiliger tov plan fietser samenbrengen met auto's. Het is een belangrijke weg voor (soms slingerende, afgeleide) basisschool- en middelbare</p>	<p>Zie antwoord 2. In het herziene voorlopige ontwerp, houden we vast aan de vrijliggende fietspaden daar waar deze zich nu bevinden. Op die wegvakken blijft ook de snelheid van 50 km/uur ingesteld.</p>

	scholieren.Oplossing C.F. voor snelheidsverlaging. In het 1e deel vanaf de brug verkeersdrempels. In het jaren 30 stuk (waar geen middenberm is) wegversmallingen.	
19	Een rotonde is geen verbetering om van de Johan Wagenaarlaan een rustige weg te maken met een regime van 30km/u. De verkeerslichten geven de mogelijkheid om een dosering in te stellen, zodat verkeer vanuit Schalwijk moet wachten op groenlicht voordat het door kan rijden. Dit is de enige mogelijkheid om verkeer in de spits te reguleren en er pauzes zitten in het verkeersaanbod. Veel scholieren kruisen de Johan Wagenaarlaan in de spits richting Hageveld. Het veroorzaakt verkeersonveiligheid.	Zie antwoord 2. Een rotonde doseert verkeer evengoed, enkel op een andere manier.
20	Er zijn geen wettelijke voorschriften voor een 30 km weg anders dan het verplicht aangeven van 30 km borden. Alle overige CROW voorstellen zijn aanbevelingen en geen verplichtingen. Een fietsstrook op de weg wordt zelfs als onwenselijk gezien door de fietsersbond. Ook de ANWB pleit voor gescheiden fietspaden indien dit mogelijk is. Met het VO worden fietsers onnodig in gevaar gebracht om auto's langzamer te laten rijden. Dit is geen goede ontwikkeling en zeker niet wettelijk bepaald.	De gemeente Heemstede volgt de landelijke richtlijnen voor de inrichting van wegen. Waaronder die van het CROW. Het huidige voorlopige ontwerp is daaraan getoetst en het voldoet daaraan. Zie antwoord 5, voor wat betreft de maximumsnelheid en het belang van een bijhorende weginrichting.
21	Ik vind weinig tot niets terug van eerdere consultaties bij de inwoners. 30 km kan ik bereikt worden door de 30 km bebording en handhaving . Op onderdelen met meer focus op die plekken onderbouwd met tellingen en registratie gegevens van ongelukken veel efficiënter gewerkt worden voor een fractie van gemeenschapsgeld.het is echt onverantwoord zoals nu de plannen eruit zien van een bureau . Inspraak is nu op deze manier een farce. Op geen enkele wijze wordt rekening gehouden met Schalkwijk.	Zie antwoord 5, voor wat betreft de maximumsnelheid en het belang van een bijhorende weginrichting. Politie handhaaft niet, indien de inrichting niet overeenkomstig de snelheid is aangepast. De eerdere bewonersavond en inspraakreacties zijn verwerkt in het terugkoppelingsdocument wat bijgevoegd is bij het VO.
22	Fietspaden apart houden...veiligheid voor jongeren voorop.	Zie antwoord 2.
23	De meest simpelste oplossingen om het autoverkeer en de snelheid daarvan op de Johan Wagenaarlaan naar beneden te brengen zijn: 1. Alle straten van rechts gewoon weer voorrang geven zoals het gebruikelijk is in een woonwijk. Dit kan ook want die zijn al 30km. Geen verhoogde stoepen meer. 2. Geforceerde wegversmallingen toepassen met verhoogde stoepanden met paaltjes zodat je voor een tegenligger moet stoppen 3. Veel hogere snelheid beprekende drempels plaatsen om snelheid te reduceren.	De Johan Wagenaarlaan en de César Francklaan zijn en blijven gebiedsontsluitingswegen. De zijwegen zijn erftoegangswegen. Op de gebiedsontsluitingswegen geldt ook een verkeersfunctie. Deze wegen liggen niet in de woonwijk (30 km/uur zone), maar vormen de grenzen daarvan. Deze wegen hebben daarom voorrang op de ondergeschikte zijwegen. De voorrangsituatie weghalen is in strijd met de richtlijnen en kan voor verwarring zorgen bij de automobilist. Deze is in het hele land namelijk

		<p>gewend voorrang te hebben op een weg van een hogere orde. Verwarring levert een groot risico op voor de verkeersveiligheid.</p> <p>Met obstakels wordt terughoudend omgegaan. Deze leveren een gevaar op voor eenzijdige ongevallen. Met name voor fietsers. Een wegversmalling is echter een veel minder effectieve maatregel dan een verkeersdrempel. Een verkeersplateau werkt altijd omdat deze altijd voor discomfort bij de automobilist zorgt, ook op momenten dat het erg rustig is op de weg. Een wegversmalling 'functioneert' enkel op wegvakken waar in beide richtingen veel verkeer rijdt. Het verplicht op elkaar wachten, omdat slechts om en om passeren per richting mogelijk is, levert de remmende werking. Bij beperkt verkeer in de tegenrichting, zorgt de versmalling er enkel voor dat verkeer in het midden van de weg gaat rijden en werkt dan niet snelheidsremmende.</p> <p>De momenten waarop de grootste overlast (hoge snelheid) wordt ervaren, vallen samen met de momenten dat het rustig is op de weg (avond en nacht). Zie vraag over racebaan in de nacht. Waar een drempel altijd nog voor discomfort zorgt, bij een te hoge snelheid, biedt een wegversmalling dit geheel niet wanneer geen verkeer in de tegenrichting aankomt.</p> <p>Op drukke momenten blokkeert een versmalling te veel de doorstroming en ontstaat meer verkeers- en leefbaarheidshinder voor omwonden. De verkeersplateaus worden uitgevoerd conform landelijke richtlijnen. Hierin is de optimale balans tussen snelheidsremmende werking en impact op omgeving gevonden.</p>
24	<p>Dit is weer typisch een voorbeeld van een oplossing voor een niet bestaand probleem. Het verkeer in beide straten geeft geen enkel probleem en voor fietsers en voetgangers is het veilig. Prima om er 30 kilometer van te maken. Een paar borden en wat extra drempels is dan voldoende. Kennelijk heeft de gemeente geld teveel. En als de gemeente toch zonodig dit ten uitvoer wil brengen (inspraak is meestal voor de bühne) dan missen wij voorsorteerstroken voor de rotonde.</p>	<p>Ter kennisgeving aangenomen.</p>
25	<p>Veilige vrijliggende fietspaden opdoeken en verplaatsen naar de rijweg om zo 30 km voor auto's af te dwingen, vind ik geen goed idee. Bestaande weg zodanig versmallen dat daarmee 30 km de max wordt?</p>	<p>Zie antwoord 2 en 18. De fietsverbinding bij de Franz Léharlaan 79-81 blijft behouden.</p>

	En graag een goede ontsluiting houden voor de fietsuitgang Franz Leharlaan 79-81, bestaande pad tot en met wagnerkade in stand houden	
26	Wat een verspilling van geld. Veilige fietspaden en volgroeide bomen weghalen. Dat gezegd hebbende wordt er geen rekening gehouden met de toename van de hoeveelheid snelle elektrische fietsen. De gebruikte richtlijnen houden hier duidelijk geen rekening mee. Er is niet alleen teveel verkeer, er zijn ook teveel soorten verkeersmiddelen. Het zijn straks de e bikes die onze schoolgaande kinderen omver rijden, simpelweg omdat er geen ruimte is om uit te wijken.	Zie antwoord 2 en 18. Bomen blijven ook behouden. De fietsvoorzieningen worden verbreed. Waarbij passeren veilig kan binnen de fietsstrook of op het fietspad.
27	De hele verbouwing van het stuk Ceasar Francklaan vanaf stoplicht J.Wagenaarlaan tot aan Wagnerkade is pure geldverspilling! Snelheid remmende maatregelen in de huidige situatie kan prima voor een heel stuk minder geld. Al het groen is nu net lekker aan het groeien in de middenberm dus Gemeente, denk daar nog eens opnieuw over na! Het geld hoeft niet op he...	Het voorlopig ontwerp is inmiddels aangepast. Dit wegvak blijft zoals het is. Als gevolg daarvan kan de snelheid hier ook niet omlaag naar 30 km/uur. Dat is op zich geen punt, aangezien op dit wegvak enkel sprake is van een verkeersfunctie en niet van een verblijfsfunctie.
28	Verander de verhoogde fietspaden op de CF laan niet!. Het inzetten van fietsers (veelal jeugd op weg naar school) om auto's te dwingen 30 te rijden kan echt niet.	De gemeente zet geen fietsers in om het verkeer te remmen. De verhoogde fietspaden bieden enkel schijnveiligheid, ze zijn immers eenvoudig overrijdbaar. In het nieuwe ontwerp geven we de fietsers veel meer ruimte. Onderstaande cijfers gaan uit van uitersten, waarbij verondersteld is dat de bestuurder maximale koersafwijking heeft. In praktijk zijn de weggebruikers koersvaster. 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. 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>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 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>
29	<p>Veel mensen fietsen tussen de huizen Franz Lehár laan 79-81 (punt A) de César Franck laan (punt B) op. Op dit moment kan je gemakkelijk van het voetgangerspad op punt A naar het fietspad van punt B fietsen. Een fietser gaat heel kort tegen de richting in, maar fietst niet op het voetgangerspad. Met het voorlopige design forceer je fietsers van punt A over het gras te gaan (of voetgangerspad) om het fietspad op punt B te bereiken. Kan dit meegenomen worden in het design om het te voorkomen?</p>	<p>Omwille van de verkeersveiligheid, passen we enkel eenrichtingsfietspaden toe. 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. De gemeente vraagt ook aan bewoners een steentje bij te dragen in de verkeersveiligheid en de verkeersregels juist om te volgen. Een kort stukje omfietsen of een kort stukje lopen met de fiets aan de hand, is niet te veel gevraagd.</p>
30	<p>De rotonde vind ik een goed idee. Op andere plekken hebben rotondes goed gewerkt voor doorstroming en veiligheid. Ik hoop dat de drempels hoog genoeg zullen zijn om de snelheid te breken omdat het niet normaal is hoe hard er gereden wordt tussen Wagnerkade en C.Francklaan op de j.wagenaarlaan. Gevolg: gevaarlijk en geluidsoverlast. Tevens zou het fijn zijn als het zg. fluisterasfalt gebruikt gaat worden</p>	<p>De verkeersplateaus worden uitgevoerd conform landelijke richtlijnen. Hierin is de optimale balans tussen snelheidsremmende werking en impact op omgeving gevonden.</p> <p>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>
31	<p>De kruising J Wagenaarlaan met M. Vermeulenlaan en Offenbachlaan staat vaak geblokkeerd door wachtend verkeer voor de geopende Schouwbroekerbrug. Door hier een minirotonde te maken creëer je meer</p>	<p>Ten eerste is hier geen ruimte voor beschikbaar. Daarnaast zijn beide wegen ondergeschikt aan de Johan Wagenaarlaan. Op beide wegen is uitsluitend een verblijfsfunctie van toepassing, terwijl op de Johan</p>

	<p>mogelijkheden voor het verkeer uit de M. Vermeulenlaan en Offenbach/Ravel-laan om linksaf de J Wagenaarlaan op te rijden richting Heemstede centrum.</p>	<p>Wagenaarlaan daarnaast ook sprake is van een verkeersfunctie. Beide wegen zijn dan ook vormgegeven met een uitritconstructie. Dit betekent dat al het verkeer van en naar beide wegen voorrang dient te verlenen aan al het overige verkeer. Het toepassen van een rotonde maakt de aangesloten wegen gelijkwaardig en dat is niet de bedoeling. Dit belemmert te veel de verkeers- en doorstroomfunctie van de Johan Wagenaarlaan. Daarnaast wordt wachtend verkeer als gevolg van een brugopening als een incident beschouwd.</p>
32	<p>Deze maatregelen zullen er voor zorgen dat het dagelijkse forenzen van/naar Schalkwijk verkeer (30.000 auto's per etmaal is gemeten) van/naar Hoofddorp/A4 de 3 Merenweg zal gaan kiezen gezien de vertraging die je oploopt op de JW laan. Er zullen bij herhaling tot vervelends aan toe 30km borden geplaatst moeten worden.</p>	<p>Met de afwaardering van wegen, probeert de gemeente doorgaand verkeer te stimuleren een andere route te kiezen, bijvoorbeeld via de Drie Merenweg. Weggebruikers laten zich stimuleren door de inrichting van de weg en in mindere mate door de verkeersborden. Daarom is het van belang een weg te ontwerpen die het gewenste gedrag bij de weggebruikers uitlokt. We voorzien in een combinatie van verschillende verkeersremmende maatregelen en een geloofwaardige 30 km/uur weg.</p>
33	<p>De verhoogde parkeerplaatsen op de JW laan laten onvoldoende ruimte om normaal in en uit de auto te kunnen stappen. Hierdoor ontstaat nog meer gevaar voor fietsstrook verkeer door opengaande auto deuren en in/uitstappende passagiers. De weg moet nog verder versmald worden. Dit zorgt direct voor snelheidsverlaging door de weggebruikers.</p>	<p>De parkeervakken en de fietsstroken zijn conform de landelijke richtlijnen ontworpen. Er is meer dan voldoende ruimte. Fietsers op de fietsstrook mogen niet gehinderd worden. Automobilisten worden bekend verondersteld met deze regelgeving. In- en uitstappen kan dan wanneer geen fietser(s) in de nabijheid zijn. Dat kan in sommige gevallen betekenen dat met een paar seconden geduld opbrengt. Het ontwerp van zowel de Johan Wagenaarlaan als de César Francklaan, gaat niet uit van woonstraten 30 km/uur, maar van gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur. Het verschil hiertussen is dat op gebiedsontsluitingswegen ook de verkeersdoorstroming en bereikbaarheid centraal staat. Dit betekent dat ook groot verkeer in twee richtingen gefaciliteerd moet worden. Bij de huidige inrichting dient vrachtverkeer al langzamer te rijden, om elkaar in twee richten te kunnen passeren. Het verder versmallen van de wegen is niet mogelijk, omwille van de verkeersdoorstroming.</p>
34	<p>Voorrangssituatie op rotonde is onduidelijk, en dus onveilig.</p>	<p>De voorrangssituatie is zeer helder op een rotonde. Verkeer op de rotonde heeft voorrang. Daarbij hebben fietsers en voetgangers op de rotonde altijd</p>

	<p>Verhoogde fietspaden opheffen is een slecht idee. Vermindert de veiligheid.</p> <p>Ontbreken van middenstreep op de weg is onveilig.</p> <p>Huidige middenbermbegroeiing moet gehandhaafd. Snelheidsreductie met drempels. Is veel voordeliger dan dit ambitieuze plan.</p>	<p>voorrang. Rotondes zijn veiliger dan conventionele kruispunten (ook met verkeerslichten).</p> <p>Er zijn drie wegcategorieën binnen de bebouwde kom:</p> <ul style="list-style-type: none"> - woonstraat 30 km/uur, op dit type wegen staat enkel de woonfunctie / verblijven centraal - gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur, op dit type wegen staat enkel de verkeers- / doorstroombaan centraal. - gebiedsontsluitingsweg 30 km/u, op dit type wegen wordt de ontsluitende functie met de verblijfsfunctie gecombineerd. <p>De herinrichting zal voornamelijk naar een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30) verricht worden. Daar zijn richtlijnen voor ontwikkeld. De middenstreep (as markering) wordt bij een inrichting van een GOW30 niet toegepast.</p> <p>De middenberm blijft gehandhaafd in het herzien voorlopig ontwerp. De snelheidsreductie zal toegepast worden middels drempels/plateau's en de rotonde.</p>
35	<p>Een heel mooi ontwerp, echter ontgaat mij de noodzaak de huidige fietspaden op de Cesar Frank laan aan te passen. Momenteel fietst men daar nu veiliger dan wanneer het fietspad onderdeel van de autoweg gaat worden. Dat men in een drukke stad hiervoor kiest is begrijpelijk, maar voor de Cesar Frank laan drie stappen terug in veiligheid en een onnodig aanpassing. Gelieve dit in overweging te nemen indien de aanbesteding duurder uitvalt en ga voor effectiviteit mbt de rotonde.</p>	<p>Zie antwoord 2. Inmiddels is het voorlopige ontwerp aangepast. Dit deel van de César Franklaan blijft 50 km/uur. Er is dan ook geen noodzaak meer de fietspaden naar de rijbaan te brengen. De fietspaden blijven zoals deze zijn.</p>
36	<p>Het laten vervallen / opheffen van de huidige losliggende fietspaden op beide lanen en alleen fietsstroken: geen goed idee: fietsers worden gebruikt om auto's af te remmen (terwijl ze nu vrijliggende fietspaden hebben), de wegen worden onveiliger voor fietsers die dan worden gemengd met vrachtverkeer en stadsbussen. Handhaving huidige inrichting bespaart bomenkap.</p>	<p>Zie antwoord 2 en 35.</p>
37	<p>Adviseert de wegen voor autoverkeer smaller te maken en 30 km af te dwingen door asverleggingen/wegversmallingen/plateaus.</p>	<p>Naast het versmallen van de weg, worden verkeersplateaus worden op wegvakken toegepast. Asverspringingen ter hoogte van kruisingen. Wegversmallingen zijn niet de manier om het verkeer effectief te remmen op deze wegen. Overdag is door drukte de snelheid al goed af te dwingen.</p>

		<p>Dit soort maatregelen zorgen bij drukte dan voor filevorming en belemmeren de doorstroming op deze wegen. Het ontwerp dient ook uit te gaan van de verkeersfunctie van deze wegen. Te veel opstoppingen leidt tot ergernis en extra ongewenst gedrag bij de weggebruiker, wat niet ten goede komt van de verkeersveiligheid. Zoals bijvoorbeeld extra snel rijden om als eerste de versmalling te passeren. Op de momenten dat het juist uitlokt om sneller te rijden, zoals in de avonduren, is er te weinig verkeer in de tegenrichting en kan zonder snelheidsverlaging de maatregel gepasseerd worden. Verkeersplateaus bieden altijd, ongeacht tijdstip en verkeersintensiteit, discomfort bij te snel rijden. Zie antwoord 33, voor wat betreft wegbreedte en snelheid. De gemeente volgt hierin de richtlijnen die hiervoor gelden. Smallere wegen zijn niet wenselijk in verband met de verkeersfunctie.</p>
38	<p>verkeersdrempel ter hoogte van huizen Franz Lehár laan 81-89 zou meer verplaats moeten worden naar het westen. Hierdoor hebben de bewoners minder last, geluidshinder van drempel, doordat de drempel verder verwijderd is van huizen en tuinen.</p>	<p>Dat is niet mogelijk, i.v.m. de kruisingen aan weerszijden, waar al andere verkeersmaatregelen getroffen worden. Een verkeersplateau komt het meest tot zijn recht halverwege een wegvak. Bij de kruisingen is dat niet mogelijk, omdat een verkeersplateau ter hoogte van de kruisingen verwarring kan veroorzaken in de voorrangregeling. De verkeersplateaus worden gerealiseerd volgens de landelijke richtlijnen. Hierin is een optimale balans gevonden tussen een zo effectief verkeersremmende werking enerzijds en een zo min mogelijk hinder voor de omgeving anderzijds.</p>
39	<p>Ondanks telefonisch overleg met de gemeente wordt er niet gekeken naar de aansluiting op de parkeerplaats van de Händellaan. De aansluiting is niet logisch en kan zelfs gevaarlijk zijn voor fietsers. Waarom gaat alles zonder visie.... Zo jammer allemaal...</p>	<p>De gemeente hoort omwonenden aan, maar kan in sommige gevallen anders van mening zijn en onderbouwen waarom bepaalde keuzes worden gemaakt. De gemeente laat zich hierbij ondersteunen door (onafhankelijke) verkeersexperts en verkeersonderzoekers. Wanneer dit anders is dan de mening van bewoners, betekent dit niet dat er geen visie is.</p>
40	<p>Ik mis enigzins het grote geheel. Uiteraar willen we graag dat er veel groen en rustige straten zijn om ons heen, maar deze 2 grote straten verwerken een grote hoeveelheid auto's. Er zullen grote nadelen ontstaan als de doorstroming niet meer goed verloopt. In eerste instantie voor de lucht kwaliteit, als het vaak vast staat, maar ook op de moraal van de automobilist, die geïrriteerd voorbij de slingerende groepjes fietsers racet, wat de veiligheid niet ten goede komt.</p>	<p>Er zijn drie wegcategorieën binnen de bebouwde kom:</p> <ul style="list-style-type: none"> - woonstraat 30 km/uur: Op dit type wegen staat enkel de woonfunctie / verblijven centraal - gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur: Op dit type wegen staat enkel de verkeers- / doorstroomfunctie centraal. - gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur: Op dit type wegen is sprake van de twee functies 'verblijfsfunctie' en 'verkeersfunctie'. Voor beide functies worden maatregelen in het ontwerp getroffen. Enerzijds snelheidsremmende maatregelen om een lagere snelheid af te dwingen,

		<p>wat tegemoetkomt aan de verblijfsfunctie. Anderzijds blijven de wegen van een hogere orde ten opzichte van omliggende wegen, waardoor de voorrangssituatie gehandhaafd kan blijven. Dit komt tegemoet aan de verkeersfunctie. Met het ontwerp probeert de gemeente een optimale balans te zoeken voor beiden functies.</p> <p>De doorstroming blijft gehandhaafd, wel tegen een iets lagere snelheid. Overigens neemt de capaciteit van de weg zelfs toe bij een lagere snelheid.</p>
41	Aansluiting Johan Wagenaarlaan op de César Francklaan via een rotonde i.p.v. huidige stoplichten: goed idee! Dit werkt in Schalkwijk ook uitstekend.	Waarvan akte.
42	Het is goed dat er eindelijk iets gedaan wordt aan de verkeerssituatie in dit gebied. Met name het kruispunt César Francklaan en de Johan Wagenaarlaan. In de schets is het onduidelijk of hier ook stoplichten gaan komen. Voor fietsers en verkeer vanuit de drukbezochte parkeerplaats zal de toegang door de drukte voor lastige situaties zorgen. Er is van en naar de brug de hele dag sprake van een constante stroom van veel verkeer waar je moeilijk kan gaan invoegen.	Het kruispunt César Francklaan en de Johan Wagenaarlaan wordt vormgegeven als een rotonde. Hier worden geen verkeerslichten geplaatst. Voor wat betreft een rotonde, zie antwoord 2. Verkeersberekeningen tonen aan dat vanuit alle richtingen de wachttijden voor de rotonde acceptabel zijn. Gemiddeld korter dan de wachttijd die bij de verkeerslichten nu geldt.
43	Ten tweede denk ik dat het nog beter zou zijn om de fietspaden te verhogen tot hetzelfde niveau als de parkeerplaatsen. Er fietsen veel scholieren de hele dag. Het lijkt me veiliger als de scheiding tussen fiets en auto nog beter wordt afgebakend. Ook beter zou het zijn als de 2 straten vanaf de brug ieder eenrichtingsverkeer zou worden. (Cesar Franck heen naar Dreef en Johan Wagenaar terug van Dreef) Dan geef je de fietser en de buurt echt minder overlast.	<p>Zie antwoord 28. Om 30 km/uur af te dwingen, dient de uitstraling van de wegen niet langer overeen te komen met een 50 km/uur of 70 km/uur weg. Op laatstgenoemde wegen hebben alle verkeersdeelnemers aparte infrastructuur. Omdat het bij de weggebruiker heel duidelijk moet zijn dat op de wegen ook sprake is van een verblijfsfunctie, dient de weggebruiker dat ook te zien en als gevolg daarvan ook intuïtief het gedrag aan te passen. Voetgangers en fietsers dienen zich dichtbij te begeven, uiteraard wel veilig. Verkeersdeelnemers zijn meer in elkaars zicht, maar hebben elk eigen infrastructuur, van meer dan voldoende breedte. Zie antwoord 28. Hiervoor is het essentieel van belang dat de weg niet langer de uitstraling heeft van een soort snelweg.</p> <p>Eenrichtingsverkeer is niet mogelijk, gelet op de belangrijke verkeersfunctie van deze wegen. Dat zou elders in het gemeente tot grote problemen zorgen op het netwerk van wegen. Zie dat als het dichtknijpen van een slagader, want de omliggende aders en bloedvaten doet opzwellen. Met eenrichtingsverkeer is de toegestane snelheid niet afdwingbaar.</p>

		Eenrichtingswegen lokken doorgaans fors hogere snelheden uit. Men hoeft immers geen verkeer te verwachten in de tegenrichting.
44	Voer de rotonde uit in twee stroken met biggeruggen rechtsaf rechtdoor binnenring voor Johan wagnaarlaan rechtdoor César Francklaan zohouden gescheiden fietspaden alles valt of staat met handhave, vlak Na de schouwbroekerbrug een drempel, in toekomst veel verkeer gezien het bouwvolume in schalkwijk	U beschrijft een rotonde in de vorm van een turborotonde. Er is hier eerder een aanvullend onderzoek naar gedaan en de verkeersveiligheid voor met name fietsers en voetgangers is hier in het geding. De enkelstrooksrotonde is onderzocht en voldoet aan de richtlijnen voor een kruispunt op de Johan Wagenaarlaan en César Francklaan.
45	Blijft linksaf Bartoklaan>Wagnaarlaan mogelijk?	Alle huidige verkeersrichtingen, blijven ook in de toekomst mogelijk. Dus ook bij de Bartoklaan.
46	Prima plan. Zelfde afkeuring was bij de kruising Herenweg Kerklaan. Wat een opluchting toen de verkeerslichten vervangen werden door een rotonde. Nu altijd doorstroming. Het grootste probleem zal hier de brug worden. Oponthoud en na opening groot verkeersaanbod. Doseerlicht op de brug richting Heemstede?	Waarvan akte. De verkeersberekeningen tonen aan dat er oponthoud kan ontstaan bij een brugopening, maar dat dit wat aantallen en duur betreft binnen de acceptabele grenzen blijft. Uiteraard zijn verkeersmanagementmaatregelen een optie, indien daar noodzaak toe is. De gemeente monitort de verkeerssituatie continu.
47	Wanneer er een brug gecreëerd wordt bij de kruising van de Cesar Francklaan en de Wagnerkade is het mogelijk om Wagnervaart door te trekken, waarmee er 27 woning direct aan open vaarwater komen te liggen. Een enorme waarde ontwikkeling en mooie toevoeging voor recreatie. De brug zou dan direct een mooie verkeersdrempel zijn voor de Cesar Francklaan. Dit vraagt wel om een hoger budget, maar levert ook heel veel waarde op.	Zie antwoord 4.
48	De maatregelen om er een 30 km zone van te maken zijn zeker niet toereikend. Geen enkele automobilist rijdt hier straks intuïtief 30 km per uur. Het beeld schets nog steeds een 50 km weg, alleen net iets anders ingedeeld. Het lijkt er op dat gewenste capaciteit van beide wegen, de ontwerpers hebben gedwongen om de doorstroom in stand te houden. Men zal gewoon > 50 km/uur blijven rijden, zoals het nu ook al gebeurt. Hou het dan maar bij een 50 km weg. Dit gaat alleen frustratie opleveren.	Er wordt geen 30 km/uur zone gecreëerd. Een 30 km/uur zone is wezenlijk anders dan het instellen van 30 km/uur op beide wegen. 30 km/uur zones worden gerealiseerd in woonwijken op woonstraten, waar al het verkeer gelijkwaardig is. Zo is er binnen 30 km/uur zones geen voorrangregeling op kruisingen en hebben fietsers in principe ook geen eigen voorzieningen. De Johan Wagenaarlaan en de César Francklaan zijn geen woonstraten binnen een buurt, maar verkeerswegen tussen woonbuurten en hebben de functie buurten, wijken en plaatsen te verbinden. Aan beide wegen bevinden zich echter wel woningen. De gemeente kiest ervoor om op beide wegen de nadruk te leggen op de aanwezigheid van deze woningen, om de leefbaarheid van de omwonenden én de verkeersveiligheid te verbeteren. Hiervoor wordt de snelheid verlaagd door verschillende maatregelen te treffen. De verkeersfunctie dient intact te blijven. Dit betekent dat de voorrangssituatie op beide wegen blijft zoals die nu is.

		De gemeente volgt de landelijke richtlijnen voor de inrichting van dit type wegen.
49	Met de fiets (en auto) vanuit de Franz Schubertlaan oversteken om linksaf de Johan Wagenaarlaan op te gaan is erg onoverzichtelijk. Door de bomen heb je geen goed zicht. Op deze route rijden veel scholieren. Ik ben erg blij dat er een tweede zebrapad in het ontwerp staat. Dit maakt het mogelijk om voor ons veilig over te steken. Een alternatief is een gelijkwaardig kruispunt.	Bomen zijn van grote waarde voor de leefbaarheid in de buurt. De bomen blijven behouden. Bij onoverzichtelijkheid wordt aangepast gedrag van de weggebruiker verwacht. Een gelijkwaardige kruising is geen alternatief. Dit is in strijd met de richtlijnen en afwijkend ten opzichte van vergelijkbare situaties elders in Nederland. Dit kan tot verwarring en onduidelijkheid zorgen. Dit vergroot het risico op verkeersonveiligheid.
50	1. Veiligheid: momenteel geen verbetering van de oversteekplekken Wat ons betreft is dit het allerbelangrijkste punt. Ons huis ligt bij het zebrapad, in de bocht op de Johan Wagenaarlaan (hierna: JWL), waar ook de Wagnerkade op uitkomt (zie plattegrond). Door deze ligging hebben wij een goed beeld over de gevaarlijke situaties die daar dagelijks plaatsvinden, met zowel overstekende personen als fietsers. Dit komt door (a) veel hard rijdende auto's, (b) het feit dat auto's regelmatig niet eens stoppen voor het zebrapad want men heeft haast en denkt uit de bebouwde kom te zijn. Ter illustratie, we hebben zelf twee kinderen en zelfs voor deze jonge kinderen, wordt vaak niet geremd, terwijl zij rustig staan te wachten om over te steken. Regelmatig zien wij ook kop - staart aanrijdingen als een automobilist achter een stoppende auto (voor het zebrapad) te laat remt. (c) onoverzichtelijke situatie doordat de weg ook in een bocht gaat op deze plek (wat nog verder verslechterd bij regen of 's avonds zonder daglicht) en (d) er niet alleen personen willen oversteken op het zebrapad maar ook veel fietsers zijn die op dit punt oversteken: van de JWL richting de Wagnerkade. Deze fietsers moeten 'voorsorteren' op het fietspad, terwijl andere fietsers hen passeren (vaak uitwijkend van het fietspad naar de autoweg) en tegelijkertijd auto's van beide kanten over diezelfde autoweg (hard) rijden. Veel mensen kiezen er dan ook voor om eerder op de JWL al de stoep op te gaan en dan fietsend over de stoep (langs de huizen nr 53 t/m 59) vervolgens de Wagnerkade in te rijden: zeer ongewenst natuurlijk dat fietsers liever over de stoep fietsen, dan de route over het fietspad aan de overkant te nemen - wat bedoeld is voor deze fietsers. Kortom, deze bocht en de wijze waarop de weg nu ingericht	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. De gemeente vraagt ook aan bewoners een steentje bij te dragen in de verkeersveiligheid en de verkeersregels juist om te volgen. Een kort stukje omfietsen of een kort stukje lopen met de fiets aan de hand, is niet te veel gevraagd. Met het ontwerp volgt de gemeente de landelijke richtlijnen en neemt hierin haar verantwoordelijkheid inzake de infrastructuur. Uw opmerkingen beschrijven verkeersonveilige zaken als gevolg van (bewust) ongewenst gedrag. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de weggebruiker. Hier kunnen we geen fysieke maatregelen voor treffen. Handhaving is hiertegen effectief. Zie antwoord 37 voor wat betreft verkeersremmende maatregelen. Zie antwoord 48 voor wat betreft de voorrangssituatie. Zie antwoord 28 voor wat betreft de rijbaanindeling. Een middenas op de weg hoort bij 50 km/uur wegen. Dit geeft weggebruikers het gevoel dat de weg breder is en kan sneller rijden uitlokken.

	<p>is, is onoverzichtelijk en gevaarlijk. Persoonlijk vinden we het een wonder dat er in deze bocht nog nooit iemand doodgereden is, want het is regelmatig levensgevaarlijk. In de huidige schets is aangegeven dat er een echt fietspad zal komen (van de JWL langs Von Brucken Focklaan nr 47 en nr 45), maar wij zien weinig verbetering om de oversteekplek zelf veiliger en overzichtelijker te maken. Auto's moeten hier echt gedwongen worden om langzaam te rijden en te stoppen voor het zebrapad en idealiter ook voor overstekende fietsers.</p> <p>2. Snelheidsbeperkende maatregelen De bedoeling is dat auto's nog maar 30KM per uur gaan rijden op de JWL, maar omdat veel auto's deze laan gebruiken als doorstroom, is enkel een verkeersbord neerzetten bij lange naniet voldoende om ervoor te zorgen dat men zich aan de snelheidslimiet gaat houden. Wat ons betreft zou het verstandig zijn om voldoende snelheidsbeperkende maatregelen (zoals versmalling en drempels) op meerdere plekken op de JWL te plaatsen. Hierbij wel rekening houdend dat de overlast van het type maatregel zo min mogelijk moet zijn voor omwonenden (er zit bijvoorbeeld momenteel al een scheur in onze voorgevel). Het is ons niet duidelijk uit het schetsontwerp of de JWL een voorrangsweg zal blijven. Om de snelheid naar beneden te krijgen zouden wij ook graag zien dat dit in de toekomst niet meer het geval is (oftewel rechts gaat voor).</p> <p>6. Duidelijke wegbewijzing in het midden van de weg In de ontwerp schets staat dat er geen stippellijn meer komt op de autoweg. Dit lijkt ons zeer onwenselijk, doordat dit de kans vergroot dat auto's op de (niet hoger gelegen) fietspaden op de JWL gaan rijden. Dit bevordert de veiligheid voor fietsers niet op de JWL. Een alternatief zou zijn om de fietspaden op de JWL te verhogen, wat sowieso een verbetering zou zijn ten opzichte van de huidige situatie.</p>	
51	<p>Hierbij wil ik gebruik maken van de mogelijkheid om bezwaar te maken aangaande bovengenoemd onderwerp. Als bewoner van de Johan Wagenaarlaan sinds mijn geboorte ben ik mij terdege bewust van de vele veranderingen die getracht zijn aan te brengen om (gevaarlijke) verkeersdruk te reguleren. Sinds de aanleg van de Schouwbroekerbrug is de toename van verkeer in de Johan Wagenaarlaan enorm groot. Een plan om een verbindingsweg door te trekken om het doorgaande verkeer naar de Haarlemmermeer om te leiden en Heemstede te ontzien is</p>	<p>Bezwaar maken is niet mogelijk tegen een wegontwerp. Uw zienswijze nemen we mee.</p> <p>Verkeersplateaus zijn noodzakelijk om de gewenste snelheid af te dingen. Over het type toe te passen asfalt is nog geen keuze gemaakt.</p> <p>Voor het type wegverharding: zie antwoord 30.</p>

	<p>meermalen gestuit op bezwaren. Gezien de explosieve groei van woningen in Schalkwijk nu en in de toekomst is het m.i. dweilen met de kraan open. Niettemin moeten we ons nu richten op de oplossingen die worden aangeboden. Het besluit om een 30 km zone in te stellen juich ik toe. Er wordt inderdaad vaak te hard gereden in de laan en hierdoor ontstaan risicovolle situaties. Het aanbrenge van drempels lijkt me niet wenselijk gezien de samenstelling van het verkeer: vrachtwagens, bussen, ziekenwagens etc. De overlast d.m.v. trillingen is groot voor de bewoners. Het verwijderen van het fluisterasfalt en vervanging door gewoon asfalt is onbegrijpelijk. De geluidsoverlast neemt hierdoor alleen maar toe, nog afgezien van de kosten die deze ingreep meebrengt. Een oplossing om het aanbod van verkeer voor de Johan Wagenaarlaan, die de meeste verkeersstromen te verwerken krijgt. lijkt mij om een verbod in te stellen linksaf te slaan naar de Johan Wagenaarlaan op de beoogde rotonde. De Cesar Francklaan heeft sinds de opening van de brug naar Schalkwijk aanzienlijk minder verkeer te verwerken, terwijl deze weg veel breder is dan de Johan Wagenaarlaan. Het blijft met het oog op de vele nieuwbouw in Schalkwijk een groeiend probleem. We gaan het (doorgaande) verkeer door woonwijken jagen i.p.v. een permanente oplossing realiseren. Tot zover moeten we het doen met de ons aangeboden ontwerpplannen</p>	<p>Een verbod om vanaf de rotonde de Johan Wagenaarlaan in te rijden is niet mogelijk, gelet op de belangrijke verkeersfunctie van deze wegen. Zie dat als het dichtknippen van een slagader, want de omliggende aders en bloedvaten doet opzwellen. Met eenrichtingsverkeer is de toegestane snelheid niet afdwingbaar. Eenrichtingswegen lokken doorgaans fors hogere snelheden uit. Men hoeft immers geen verkeer te verwachten in de tegenrichting.</p>
52	<p>Zie de rotonde Herenweg/Kerklaan/Geleerdenwijk wat een genot was dat stoplichten weg.</p>	<p>Waarvan akte.</p>
53	<p>Als bewoner van Spaarnelicht (Cesar Francklaan) en uitkijkend op de brug vraag ik aandacht voor het volgende. Er ontstaat straks een situatie dat het autoverkeer met 50km over de brug gaat en vervolgens op de rem moet om naar 30km over te gaan voor het kruispunt met de stoplichten. Is er afstemming met de gemeente Haarlem om de snelheid van het verkeer uit Schalkwijk terug te brengen naar een realistisch niveau om de overgang naar 30km goed te laten verlopen en brokken te voorkomen. Terugbrengen van de snelheid vanuit Schalkwijk zou ook een positief effect kunnen hebben t.a.v. de geluidsoverlast van het gehele traject van de Schouwbroekerbrug waar we nu last van hebben, mede veroorzaakt door de dwarsprofielen in de weg.</p>	<p>De snelheid op de César Francklaan, tussen de Wagnerkade en de Schouwbroekerbrug blijft 50 km/uur. De rotonde werkt verkeersremmend en haalt ter plekke van de kruising tussen de César Francklaan en de Johan Wagenaarlaan de snelheid eruit.</p>

54	<p>Waarom kiest u niet voor een wegverbreding ter hoogte van de 2 ingangen tot de Franz Leharlaan? De binnenkomst en het verlaten van de buurt gaat veiligheidsproblemen opleveren in het voorliggende ontwerp.</p>	<p>Dat is niet nodig voor de afwikkeling van verkeer, doet afbreuk aan de leefbaarheid (ruimte voor o.a. groen en voetgangers) en maakt verkeerssituaties onoverzichtelijker. De weg dient juist smal te worden uitgevoerd, om de gewenste snelheid van 30 af te dwingen. Hoe bredere de weg, hoe meer ruimte een automobilist heeft voor koersafwijking. Bij een hogere snelheid neemt de koersafwijking toe.</p>
55	<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 vrijliggende fietspaden handhaven. NB er zijn veel verschillende soorten fietsen, met verschillende snelheden. In andere gemeenten worden juist gescheiden fietspaden aangelegd, voor veiligheid van zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer. 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, 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. In de Cesar Francklaan op het traject Händellaan richting Schouwbroekerbrug =noordzijde van de weg (in elk geval tot aan toeganghuisnummers 61 -183) is een breed pad voor twee-richting verkeer voor fietsers (incl. brommers, bakfietsen etc.) gewenst. De gemeente schrijft dit te gaan onderzoeken. Een royale “laad en losplaats” langs de Cesar Francklaan bij toegangspad huisnummers 61 -183) is nodig, niet alleen voor vrachtwagens, maar ook voor taxi's, gehandicapten- en ziekenvervoer e.d. Gelieve hier veel ruimte voor te reserveren. Handhaving is niet/ slecht geregeld . Overheidsinstanties schuiven verantwoordelijkheid naar elkaar af: De gemeente is niet gemachtigd om te handhaven op snelheid. Dit mag, naar</p>	<p>Zie Nota van beantwoording Nieuw VO, antwoord 53, 54, 55, 56.</p> <p>Flitspaal:</p> <p>De gemeente kan enkel een verzoek doen voor een flitspaal, voor een locatie die daarvoor in aanmerking komt. Dit wil zeggen, wanneer een locatie voldoet aan de criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De infrastructuur en de geldende maximumsnelheid dienen passend te zijn bij het wegbeeld; - Het overtredingspercentage (aandeel dat meer dan 7 km/u harder rijdt dan de geldende maximumsnelheid) is hoger dan 10%; - Er hebben in de afgelopen 3 jaar: <ul style="list-style-type: none"> 12 of meer ongevallen van hetzelfde type plaatsgevonden, of 8 of meer slachtofferongevallen plaatsgevonden, of 3 of meer dodelijke ongevallen plaatsgevonden. <p>De César Francklaan komt op basis van bovenstaande kenmerken niet in aanmerking voor een flitspaal.</p>

	<p>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 flitspalen zal het handhaven van de snelheid bevorderen en levert waarschijnlijk veel geld op.)</p>	
56	<p>1.Wij waren niet telefonisch op bebording van parkeerverbod op de hoogte gesteld, maar vraag 2 is belangrijker: 2. Hoe verloopt nu in de toekomst het fiets/motor verkeer. Zoals het nu is, is het te gevaarlijk voor kinderen, ouderen etc. Graag een duidelijk antwoord hierop, want deze kwestie moet eindelijk eens worden opgelost.</p>	<p>De gemeente plaatst besluiten op het Gemeenteblad. Op vraag 2 kan helaas geen antwoord gegeven worden. De gegeven informatie (zonder straatnaam) is voor ons helaas te beperkt daarvoor.</p>
57	<p>Via de projectpagina gaf ik onderstaande reactie/suggestie: De kruising J Wagenaarlaan met M. Vermeulenlaan en Offenbachlaan staat vaak geblokkeerd door wachtend verkeer voor de geopende Schouwbroekerbrug. Door hier een minirotonde te maken creëer je meer mogelijkheden voor het verkeer uit de M. Vermeulenlaan en Offenbach/Ravel-laan om linksaf de J Wagenaarlaan op te rijden richting Heemstede centrum.” Deze suggestie wil ik hierbij ook vergezellen van een paar foto’s van minirotondes die ik in gedachten heb. De foto’s zijn gemakkelijk “te googelen”.</p>	<p>Zie antwoord 31.</p>
58	<p>Het weggedeelte van de Cesar Francklaan Midden wordt nu teruggebracht van twee rijbanen met twee afzonderlijke fietspaden naar een rijbaan van 5.80 m breed met aan weerszijden 2 meter brede fietsstroken. U geeft zelf al aan dat de breedte van de rijbaan niet voldoende is om twee tegemoetkomende vrachtauto's (immers 2.50 m. breed) elkaar zonder af teremmen elkaar te laten passeren en zeker op plekken waarbij de rijbaan een bocht maakt! Daar waar je als fietser op dit moment heel veilig, zonder enige dreiging van het snellere verkeer gebruik kan maken van de afzonderlijke fietspaden, brengt u het gevaar met deze wijzigingen juist naar de fietsers. Het lijkt er op alsof de fietser in de nieuwe situatie mede als snelheid remmende factor wordt ingezet!!!</p>	<p>Zie antwoord 28. De voorgestelde situatie wordt landelijk overal verkeersveilig toegepast. Binnen Heemstede zelfs op de Heemsteedse Dreef, waar de ruimte voor fietsers krappert is en de snelheid van gemotoriseerd verkeer ook nog eens (bijna) tweemaal zo hoog ligt, vergeleken met de toekomstige situatie op de César Francklaan en de Johan Wagenaarlaan. De angst voor verkeersonveiligheid is ongegrond. Dat er weinig tot geen ongevallen gebeurd zijn met fatale afloop, betekent niet dat er niet regelmatig bijna-ongevallen (kunnen) plaatsvinden. Wegbeheerders hebben de taak risico gestuurd maatregelen te treffen en niet af te wachten tot feitelijke ongevals cijfers een aanpassing van wegen beargumenteerd. Wanneer dat laatste het geval zou zijn, dan wordt de gemeente uiteraard weer verweten niet tijdig ingegrepen te hebben.</p>

Dit gedeelte op deze manier wijzigen vraagt om problemen en is mijns inziens onwenselijk. De vraag is wat de redenen zijn om dit weggedeelte op deze manier aan te passen behoudens een wat fraaier aanzicht. Hoeveel aanrijdingen met fatale afloop dan wel met gewonden hebben zich de afgelopen 10 jaar op dit weggedeelte voorgedaan en zijn in verband te brengen met de snelheid waarmee gereden werd? Beide wegen zijn mijns inziens beslist geen hotspots voor wat betreft verkeersongevallen. Eigenlijk ben ik best wel benieuwd wat de cijfers van het CBS hierover kunnen melden.

Is er ook rekening gehouden met het feit dat dit gedeelte frequent gebruikt wordt door schoolgaande kinderen op de fiets die soms met drieën of vieren naast elkaar deels over de huidige afzonderlijke fiets- en voetpaden rijden? Met name 's middags rijden scholieren met drie of vieren al slingerend naast elkaar vooral op het gedeelte tussen de Wagnerkade (komend vanuit de richting van de Lanckhorstlaan en Bachlaan) naar Schalkwijk en die gaan we nu dan direct blootstellen aan het snelverkeer, weliswaar met lagere snelheid?

In het nieuwe voorstel voor dit weggedeelte zie ik verder dat er geen mogelijkheid is gecreeerd om fietsers vanuit de Franz LÃharlaan (noordzijde) via het aanwezige voetpad (wijzigen in voet-/fietspad!?!?) aldaar een mogelijkheid te verschaffen om rechtstreeks (fietspad/-strook voor beide richtingen) naar de Wagnerkade te rijden, noch dat daar een mogelijkheid is om daar over te steken om de weg richting Heemsteedse Dreef dan wel Heemstede noord te bereiken. Thans rijdt men regelmatig tegen het verkeer in over het fietspad aldaar dan wel over het trottoir naar de Wagnerkade en dit gedrag gaat in de nieuwe plannen zeker niet veranderen. Ik krijg sterk de indruk dat er totaal geen rekening gehouden is met het gedrag van het langzame verkeer op dit weggedeelte maar ook niet op de rest van beide lanen in dit project.

Met alleen maar telkabels op de weg krijg je geen goed inzicht in van wat er werkelijk gebeurt. Het lijkt er op dat de plannen zijn gesmeed zonder echt fysiek onderzoek hoe het verkeer, met name het fietsverkeer, zich op deze wegen manifesteert.

Dit blijkt des te meer omdat ik als bewoner van het nieuwe Spaarnelicht, destijds de monteurs van de telkabels er op heb moeten wijzen waar de lussen voor het fietspad het beste aangelegd konden worden om ook de fietsers die al dan niet tegen het verkeer in gebruik maken van het nieuw

Zie antwoord 50. Het is niet mogelijk de weg in te richten om bewust ongewenst gedrag te faciliteren.

	<p>aangelegde voetpad mee te tellen om een goed beeld te krijgen van de aantallen fietsers aan de noordzijde van de Cesar Francklaan Oost.</p> <p>De drie varianten van sfeerbeelden lijken aardig (Ecologisch ontwerp spreekt mij het meeste aan) maar zo lang er voor fietsers geen logische en veilige route geschapen wordt zal er op de voetpaden in het nieuwe plan zeker overlast door fietsers voor gaan doen mede door het volledig ontbreken van enige vorm van handhaving van zowel politie als Boa's. Een goed voorbeeld is de situatie van het park rond Spaarnelicht, met name naar het speeltuintje en langs het Spaarne, de voetpaden van Julius Rontgenpad en Jaagpad.</p> <p>Met wat kleine aanpassingen om het (fiets-)verkeer in goede banen te leiden is naar mijn idee zo'n rigoureuze aanpassing voor dit weggedeelte beslist niet nodig/gewenst en waarschijnlijk ook vele malen goedkoper, tevens bespaart het een groot aantal bomen die nu in de middenberm staan en voor deze plannen moeten wijken, over ecologisch gesproken.</p>	
59	<p>Ergens in 2014/2015 is toen al het dagelijkse forenzen van/naar Schalkwijk verkeer van/naar Hoofddorp/A4 op 30.000 auto's per etmaal gemeten. Je zult de tijd om door de JW Laan te gaan zodanig moeten maken dat men de 3 Merenweg zal gaan kiezen gezien de vertraging die je oploopt op de JW laan.</p>	Zie antwoord 32.

Klimaatadaptatie of water		
60	<p>4. Waarom breidt u het waterrecreatieve netwerk niet uit met een lage brug ipv een duiker in de Cesar Francklaan? Tientallen nieuwe ligplaatsen zijn mogelijk met gemeentelijke inkomsten.</p>	<p>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		
61	Graag reageer ik op uw Voorlopig Ontwerp in vragende zin: 1. Waarom kiest u niet voor klinkers in plaats van asfalt? Uw adviesbureau kan u informeren dat asfalt ervoor gaat zorgen dat de snelheidsreductie niet gaat plaatsvinden, het geluidniveau van klinkers niet noemenswaardig hoger ligt en er inmiddels voldoende sterke klinkers op de markt zijn.	Het reduceren van de snelheid wordt door een combinatie van meerdere maatregelen nagestreefd. Een belangrijk nadeel van klinkers is geluidsoverlast. Er wordt daarom gekozen voor het toepassen van asfalt gezien de hoge intensiteiten op beide wegen.
62	Namens de Fietsersbond afdeling Heemstede wil ik aandacht vragen voor de stoepranden van beide ontwerpen. Het plan is door ons al van een positief advies voorzien, op de schetsen is niet duidelijk welke vorm de stoepranden hebben. Wij hebben een grote voorkeur voor maximaal gebruik van schuine stoepranden. Misschien kunnen we daar nog contact over hebben.	Conform de motie omtrent de vergevingsgezinde stoepranden wordt hier gehoor aan gegeven.
63	Het gaat mij vooral om wat jullie gaan doen met de stenen. Het is een afgrijselijke lichtblauwe kleur die jullie hebben uitgekozen. Het maakt me echt verdrietig. Onze straat veranderd op deze manier in een soort nieuwbouw wijk. Ik ben niet de enige die het hier mee eens is. Mijn hele gezin is het met mij eens en ook heel wat burens. Ik schrijf ook namens Mezelf en meerdere bewoners van deze straat. Prima als jullie wat hobbeltjes maken en de snelheid veranderen, maar laat AUB de stenen dezelfde kleur als dat die nu is. Die lichtblauwe kleur matcht voor geen meter bij de huizen die er staan. Je zou dan echt een prachtige straat verpesten. Ik kan er echt om huilen. Alstublieft kies stenen uit met dezelfde kleur. Ik wil niet dat deze mooie straat zijn karakter verliest, Jullie zouden mij en meerdere er enorm verdriet mee doen. Met vriendelijke groeten, bewoners van mijn straat. > Johan Wagenaarlaan	In het nieuwe voorlopig ontwerp is hier reeds vanaf gezien.
64	4. Fluisterasfalt niet verwijderen De drukte van gewone auto's alsmede veel vrachtverkeer (met name vroeg in de ochtend wanneer bv supermarkten bevoorraad moeten worden) zorgt voor veel geluidsoverlast. In 2016 is er daarom gekozen om fluisterasfalt te gebruiken op de JWL. Het is ons niet duidelijk uit het	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>schetsontwerp of dit type asfalt bij de herinrichting weer gebruikt zal worden. Wij stellen voor om hetzelfde of beter (stiller en minder fijnstof van banden) asfalt te gebruiken bij de herinrichting</p>	
--	--	--

Groen		
65	3. Waarom kiest u niet voor een doorgetrokken laanbeplanting langs het oostelijk deel van de Wagnerlaan? Met te verplaatsen platanen uit de Cesar Francklaan? Het blijft een armoedige inrichting van de openbare ruimte	Vraag niet duidelijk welke kant van het oostelijke deel van de laan wordt bedoeld.
66	De bomen in de middenberm verwijderen is niet te begrijpen. Ze zijn eindelijk op grootte en dienen het CO2 beleid en dempen het verkeerslawaaï .	De plannen voor de C. Francklaan zijn aangepast. Middenberm blijft en de bomen worden niet verwijderd.
67	Vooral de Cesar Francklaan in het deel met profiel B-B wordt echt heel mooi! Het zou helemaal prachtig zijn als we het net zo fijn inzaaien als aan de andere zijde van de brug en, naast een extra speelplek, de rest lekker wild laten begroeien.	De plannen voor de C. Francklaan zijn aangepast. Middenberm blijft en de bomen worden niet verwijderd. Daar waar mogelijk zullen de bermen biodiverser worden.
68	Qua groen een stap terug met verlies van volgroeide bomen.	De plannen voor de C. Francklaan zijn aangepast. Middenberm blijft en de bomen worden niet verwijderd.
69	Overbodige ingrepen , totaal niet nodig . Goed onderhoud van het groen is voldoende.	Antwoord n.v.t.
70	Ook jammer van de bomen op de middenstrook.	De plannen voor de C. Francklaan zijn aangepast. Middenberm blijft en de bomen worden niet verwijderd.

Beleid		
71	Onder kopje uit uw brief van 23 mei: voorlopig ontwerp bekijken met reacties: staat niet op de projectpagina www.heemstede.nl enz. (blauw) We zijn niet echt blij met dat uitstel!! U bent bekend met de zeer gevaarlijke situatie pal voor de eerder genoemde huisnummers in de Von Brucken Focklaan!! Nog steeds gaande! Bovendien kijken wij uit naar de voor ons gunstiger invoering 30 km. Snelheid. Twee vragen: 1.in welke buurt hebben de bewoners de brief niet ontvangen? 2.Welke zijn de nieuwe voorlopige landelijke richtlijnen voor het ~nieuwe 30 ~™. Tenslotte: kunt u bij benadering inschatten, wanneer het een en ander plaats gaat vinden.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Er is een korte navraag gedaan bij een aantal omwonenden van de César Francklaan en Johan Wagenaarlaan en omliggende straten. Uit deze navraag bleek dat er bij niemand een schriftelijke uitnodiging ontvangen heeft. 2. De voorlopig inrichtingseisen GOW30 zijn reeds gepubliceerd en meegenomen in het herzien voorlopig ontwerp.

72	Ik heb in mijn eerdere mail al verteld hoe ik erover denk en dat mijn mening sterk gedeeld wordt. Ik heb een vraag voor jullie. Waarom doen jullie dit? Waarom is dit nodig. Niemand in deze straat vind jullie plan een goed plan. Daarbij is het ontzettende geldverspilling. De straat is al veilig en daarbij is het ook echt ontzettend mooi. Ik kan er gewoon met mijn hoofd niet bij waarom jullie dit willen doen. Willen jullie gewoon iets nieuws? Want bouw dan een vet theater of bioscoop of zwembad of whatever. Of meer groen. Meer cultuur dingen. Daar kan je al het geld aan besteden wat je aan de straten wil besteden. Want jullie ontwerpen zijn echt enorm ongewenst. Dit is niet een aanval, maar gewoon echt een wanhopig poging om dit te stoppen, want niemand wordt hier blij van. > herinrichting johan wagenaarlaan	Het nieuwe Wegcategoriseringsplan Heemstede 2021 heeft als doel de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in Heemstede te bevorderen door de wegcategorieën zo helder mogelijk te maken.
73	Ik lees zojuist in het HD dat de Gemeente Heemstede flink moet bezuinigen.. Waarom dan de geplande “ aanpassing “ van bovengenoemde wegen. Overbodig, kost veel, geen goed idee	In het nieuwe voorlopig ontwerp is een kostenbezuiniging meegenomen.
74	5. Betere/gelijke verdeling van de belasting van beide lanen (verkeersintensiteit) Wij begrijpen dat de huidige verdeling is vastgesteld op 65% JWL en 35% Cesar Francklaan (hierna CFL). Dit is geen gelijke verdeling, zeker niet als je bedenkt dat de CFL (a) een bredere laan is (b) de huizen op de CFL verder van de autoweg afgelegen zijn wat van belang is voor uitstoot/fijnstof (c) op de CFL verhoogde, brede fietspaden aangelegd zijn. In het huidige schetsontwerp lijken er geen maatregelen genomen te zijn, om deze ongelijke verdeling te adresseren, graag vragen we jullie aandacht hiervoor om hier wel stappen in te ondernemen.	In het wegennetwerk door Heemstede is de route Haarlemmermeer - Haarlem Schalkwijk een belangrijke en drukke verbinding. De snelste route verloopt over de Johan Wagenaarlaan. Het (deels)laten omrijden van autoverkeer over de César Francklaan zorgt juist voor een toename aan uitstoot/fijnstof. In het nieuwe ontwerp behoud een deel van de César Francklaan de maximumsnelheid van 30 km/u.

Overige vragen

75	3. Handhaving van deze snelheidslimiet: flitspalen Om de te hardrijdende automobilist zijn gedrag te laten aanpassen, zou het goed zijn om flitspalen te gaan inzetten (tussen de snelheidsbeperkende maatregelen), zodat de snelheidslimiet ook daadwerkelijk gehandhaafd wordt. In de huidige schets zien wij geen voorstel dat gedaan is om te garanderen dat men zich echt gaat houden aan de snelheidslimiet.	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.
----	---	---