

Nota van beantwoording zienswijzen Groot onderhoud en Dijkversterking Zuid Schalkwijkerweg

Voorlopig Ontwerp Groot onderhoud
en Dijkversterking
Zuid Schalkwijkerweg

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Vaker voorkomende onderwerpen in zienswijzen	2
2.1	Karakter van de weg	2
2.2	Tijdelijke ontsluitingsroute	3
2.3	Fietsstraat (en verkeersveiligheid)	3
2.4	Bomen	4
3	Conclusie	5
	Bijlage 1: Tabel Beantwoording individuele zienswijzen	6

1 Inleiding

Voor het project Zuid Schalkwijkerweg zijn twee inspraakprocedures tegelijk doorlopen. Het bestuurlijk vastgestelde voorlopig ontwerp lag ter inzage bij gemeente Haarlem (hierna: de gemeente). Ongeveer tegelijkertijd kon men reageren op het Projectplan Waterwet dat ter inzage lag bij het hoogheemraadschap van Rijnland (hierna: het hoogheemraadschap). De beide procedures zijn aanverwant, omdat het project een dijkversterking combineert met groot onderhoud aan het wegdek. De gemeente Haarlem en het hoogheemraadschap van Rijnland werken samen aan dit project.

De gemeente heeft twaalf zienswijzen ontvangen. Het hoogheemraadschap heeft negen zienswijzen ontvangen. Sommige zienswijzen werden bij zowel de gemeente als het hoogheemraadschap ingediend. Dat waren er drie. In totaal ontvingen de gemeente en het hoogheemraadschap 18 unieke zienswijzen. Om de uniformiteit en het complete overzicht te bewaken zijn alle zienswijzen (binnengekomen bij de gemeente en het hoogheemraadschap) gebundeld in voorliggende nota van beantwoording.

De gemeente en het hoogheemraadschap waarderen de bijdrage van bewoners en andere belanghebbenden. De zienswijzen zijn zorgvuldig behandeld om deze van een adequate reactie te voorzien. In bijlage 1 kunt u alle ingediende zienswijzen en de inhoudelijke reacties hierop vinden. De inhoudelijke reacties op de zienswijzen zijn opgesteld door Antea Group, in samenwerking met de projectteamleden van de gemeente en het hoogheemraadschap.

Verschillende onderwerpen zijn vaker genoemd in de zienswijzen. Om de beantwoording leesbaar te houden, is voor deze onderwerpen een algemene beantwoording opgesteld. Zie daarvoor hoofdstuk 2 'Vaker voorkomende onderwerpen in reacties'. Reacties op de zienswijzen in bijlage 1 verwijzen naar deze algemene beantwoording.

2 Vaker voorkomende onderwerpen in zienswijzen

2.1 Karakter van de weg

Verschillende bewoners en belanghebbenden uitten hun zorgen over het veranderen van het karakter van de Zuid Schalkwijkerweg. Zij willen graag het aanzicht van een “kleine polderweg” behouden.

Om de dijk weer te laten voldoen aan de eisen en om het wegdek duurzaam te kunnen vervangen, zijn inderdaad aanpassingen nodig. Sommige aanpassingen veranderen de aanblik van de weg. De gemeente en het hoogheemraadschap hebben zich echter ingezet om het karakter van de huidige weg zoveel mogelijk te behouden. Hieronder wordt per verandering toegelicht hoe dit is gedaan.

1. Ter hoogte van weilanden wordt de dijk verbreed. Ook wordt de dijk wat hoger (tussen de 10 en 50 centimeter).

De verbreding en verhoging van de dijk dragen bij aan de vereiste stabilisatie en functie van de dijk. De dijk voldoet zo weer aan de norm voor waterveiligheid en is stabiel genoeg voor het aanbrengen van een vernieuwd wegdek. De dijkverbreding is een stuk kleiner dan in het oude plan dat ter inzage lag in 2020. Dat is mogelijk door een techniek waarbij de teensloten worden verzwaaard. Ook blijven de dammen zo smal als ze nu zijn. Op deze manier blijft het beeld zo dicht als mogelijk bij de huidige aanblik van de weg.

2. Plaatsing van damwand ter plaatse van woningen.

Ter hoogte van woningen komen damwanden. Hierdoor is het op deze plekken niet nodig om de dijk te verbreden en de sloten te dempen en blijft de nieuwe situatie lijken op de huidige aanblik langs de weg. De damwanden houden we zoveel mogelijk uit het zicht door gras door of over de deksloven van de damwanden te laten groeien. Op een aantal plaatsen komt beplanting om de damwand aan het oog te onttrekken.

3. De weg wordt ingericht als fietsstraat.

De nieuwe inrichting als fietsstraat maakt de weg veiliger, terwijl het karakter van de weg niet wordt aangetast door een integrale verbreding of bv een losliggend fietspad. Het wegdek blijft net zo breed als in de huidige situatie. Er is gekozen voor een bruinrode asfaltlaag, wat beter past dan voor een fietsstraat meer gebruikelijke rode asfaltlaag. Door de weg als fietsstraat in te richten, zijn fysieke verkeersmaatregelen zoals drempels niet nodig.

4. Door het vernieuwen en verplaatsen van de kabels en leidingen worden bomen gekapt.

De gemeente en het hoogheemraadschap hebben zich ingezet voor zo weinig mogelijk bomenkap. Er verdwijnt wel een aantal bomen vooral omdat kabels en leidingen naast de weg moeten komen te liggen. Hierover leest u meer onder kopje 2.4 “Groen”. Er komen zoveel mogelijk bomen terug, meer dan het aantal bomen dat gekapt wordt. De bomen zullen er in de nieuwe situatie wat anders uitzien. Er komen bijvoorbeeld meer knotwilgen en elsen. Dit is een inheemse soort die optimaal past bij het karakter van de Zuid Schalkwijkerweg. Ook voldoet deze boom aan de regels van het hoogheemraadschap. Deze regels zijn gericht op het beschermen van de dijken. Het planten van grote bomen is niet mogelijk omdat ze het onderhoud aan dijken moeilijk maken en een risico vormen voor de stabiliteit van de dijk, doordat de wortels in de dijk groeien.

2.2 Tijdelijke ontsluitingsroute

Om alle huizen en bedrijven aan de Zuid Schalkwijkerweg bereikbaar te houden en te zorgen dat hulpdiensten ter plaatse kunnen komen wanneer nodig, dient er een tijdelijke ontsluitingsroute te komen. Bestemmingsverkeer langs het werkvlak begeleiden is namelijk geen optie in verband met de breedte van de weg. De afgelopen periode is uitgebreid aandacht besteed aan een reeks mogelijkheden om invulling te geven aan de tijdelijke ontsluitingsroute. Alles overwegende, zeker ook gelet op de ingediende zienswijzen, zetten de gemeente en het hoogheemraadschap in op het kunnen realiseren van de ontsluiting via een tijdelijke brug over de Ringvaart. Deze brug loopt van het zuidende van de Zuid Schalkwijkerweg naar de Cruquiusdijk. Deze optie heeft de voorkeur ten opzichte van een weg door de weilanden. Indien om enige reden er geen definitieve toestemming voor de brug verleend zal worden dan zal noodgedwongen teruggevallen moeten worden op het scenario door de weilanden. In dit geval zal zorgvuldig aandacht gegeven worden aan de op dit punt ingediende zienswijzen. Het gedeelte van de Zuid Schalkwijkerweg ten noorden van de Zwemmerslaan zal worden ontsloten naar de Europaweg. De tijdelijke brug is niet geschikt voor permanent gebruik en wordt na afronding van de werkzaamheden verwijderd.



2.3 Fietsstraat (en verkeersveiligheid)

Op basis van de verkeerskundige beoordeling van de Zuid Schalkwijkerweg past een fietsstraat het beste bij de toekomstige functie en het toekomstig gebruik. Inrichting tot een fietsstraat biedt continuïteit en herkenbaarheid van de hoofdfietsroute en de historische lange lijn. Zo blijft de Zuid Schalkwijkerweg (beter) voldoen aan de verschillende manieren waarop de weg wordt gebruikt: voor bestemmingsverkeer en recreatief gebruik. De keuze voor het inrichten van de weg als fietsstraat is gebaseerd op de onderstaande overwegingen.

1. De Zuid Schalkwijkerweg is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 30 km/h (30-zone). Deze situatie blijft gelijk na de realisatie van de fietsstraat.
2. Rondom de Zuid Schalkwijkerweg vinden verschillende ontwikkelingen plaats. Zo zijn er de 32 woningen aan het einde van de Zuid Schalkwijkerweg (Waterwolfweg). Ook komen er in project Wickevoort (Haarlemmermeer) 800 woningen bij. De nieuwe woningen leveren naar verwachting duidelijk meer fietsbewegingen op. Het is goed om de Zuid Schalkwijkerweg hierop aan te passen.
3. De Zuid Schalkwijkerweg is in het mobiliteitsbeleid van gemeente Haarlem aangemerkt als "hoofdnet fiets". Dit maakt de Zuid Schalkwijkerweg een belangrijke fietsroute waarop de CROW-richtlijnen van toepassing zijn.
4. Het is belangrijk om de veiligheid op de Zuid Schalkwijkerweg te vergroten. Dit is extra belangrijk met het oog op de toenemende verkeersintensiteit, zoals benoemd bij punt 2. Er zijn verschillende varianten van weginrichtingen onderzocht om de veiligheid op de weg te verbeteren, namelijk "gemengd verkeer" (geen aparte fietsvoorzieningen), "fiets(suggestie)stroken", "vrijliggend fietspad" en "fietsstraat". Bij gemengd verkeer zonder fietsvoorzieningen of met fietssuggestiestroken is het risico groter dat fietsverkeer in de

verdrukking komt en er onveilige situaties ontstaan. Fietsstroken zijn niet inpasbaar en vrijliggende fietsinfrastructuur is realistisch gezien niet haalbaar.

5. De ervaring is dat een fietsstraat een snelheidsremmende werking heeft op het gemotoriseerd verkeer.

De fietsstraat in het ontwerp voor de Zuid Schalkwijkerweg is als volgt vormgegeven:

- Fietsstrook met een breedte van 3,00m in bruinrood asfalt in het midden met margestroken van zwart asfalt aan de zijkanten. Hierdoor lijkt de weg smaller. Dit werkt snelheidsremmend.
- Landschappelijk gezien kan een fietsstraat goed worden ingepast door de juiste verhardingskleur te gebruiken.
- Fietsers hebben voorrang op al het verkeer. Dit is expliciet geregeld bij de zijwegen. De toegangen tot de parkeerplaatsen (United DAVO-terrein, ter hoogte van huisnr. 29 en t.h.v. huisnr. 36) worden ook gezien als zijweg en hier is de voorrang ook geregeld. Om duidelijk te maken dat het een zijweg betreft, is het asfalt tot aan het raakpunt van de zijweg doorgezet.
- Om afsnijden van het verkeer vanaf de Zwemmerslaan richting het zuiden van de Zuid Schalkwijkerweg te voorkomen is een overrijdbare middengeleider in het ontwerp opgenomen. Dit dwingt autoverkeer om hier goed rechts te rijden. Deze middengeleider wordt uitgevoerd in straatprint (asfalt met een klinkerpatroon).

2.4 Bomen

Verschillende zienswijzen benoemen de bomenkap die nodig is voor de realisatie van het ontwerp voor de Zuid Schalkwijkerweg. De kap is nodig om de dijkversterking mogelijk te maken. Dit heeft te maken met de ophoging van de weg en de situering van een nieuw nutstracé naast de weg. Tenslotte is ook kap nodig om het verleggen van de watergang t.b.v. de stabiliteit van de kering mogelijk te maken.

Kap

Het projectteam, de gemeente en het hoogheemraadschap hebben zich ingezet om het aantal te kappen bomen zo klein mogelijk te houden. Zo is er onder andere een second opinion uitgevoerd op de uitgevoerde boomeffectanalyse die als basis diende voor de lijst te kappen bomen.

Het aantal te kappen bomen is teruggebracht van 69 (ontwerpnota VO 27 juli 2022) naar 63 in het huidige ontwerp.

Het verplanten van bestaande bomen is niet mogelijk met de voornaamste reden dat de kluit, het wortelpakket, niet vrij gemaakt kan worden. De kluit heeft een afwijkende groei door het verloop van de dijk en is vaak vergroeid met de bestaande kabels en leidingen.

Nieuwe bomen

In het ontwerp zijn in totaal 99 nieuwe bomen opgenomen. Dat is meer dan het aantal bomen dat wordt gekapt. De gemeente en het hoogheemraadschap hebben zich ingezet om het aantal nieuwe bomen te optimaliseren. Hierbij is rekening gehouden met (technische) eisen:

- Voor de nieuwe bomen die in de dijk staan gelden de regels van het hoogheemraadschap. Bomen mogen hier niet hoger worden dan 5,0 m. Op overige plaatsen zijn wel bomen voorzien die groter kunnen en mogen worden.
- In het ontwerp is vaak sprake van een hoge grondwaterstand ter plaatse van de beoogde plek van de nieuwe bomen. In het ontwerp zijn boomsoorten gekozen die hier bij passen.
- Verder is de keuze van de boomsoorten ingegeven door de huidige situatie/het huidige beeld, de cultuurhistorische waarde, en de beschikbare ruimte. Er komen voornamelijk inheemse soorten die zich thuis voelen in dit gebied. Ze zijn geschikt voor de plek en horen bij het landschapstype.

Bij het planten van nieuwe bomen zal, waar mogelijk qua beschikbaarheid bij de leveranciers, de keuze gemaakt worden voor een boom met stam van een klasse 25-35 centimeter in plaats van de gebruikelijke 18-20 of 20-25.

3 Conclusie

Alle zienswijzen en ideeën zijn bestudeerd. De verzoeken voor aanpassing van het voorlopig ontwerp zijn door het projectteam besproken. De belangrijkste afweging daarbij is of de aanpassing binnen de opgegeven kaders van het project past. Daarnaast is gekeken of een aanpassing technisch mogelijk is, wat de kosten zijn en of er draagvlak is in de buurt. Van de 18 unieke zienswijzen, zijn 12 zienswijzen (deels) gegrond.

Tijdens de uitvoering is een tijdelijke ontsluitingsroute nodig. We gaan inzetten in op een tijdelijke brug. Dit sluit aan bij het merendeel van de zienswijzen.

Hieronder leest u een opsomming van de belangrijkste aanpassingen en wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen:

- Een nieuw te plaatsen duiker is vervallen.
- Er zijn enkele aanpassingen in het groenontwerp gemaakt. Er zijn onder andere enkele nieuw te planten bomen van een nieuwe, beter passende, locatie voorzien.
- De overgang van de te behouden teensloten bij de woningen naar de verlegde teensloten bij de weilanden zijn vloeiender gemaakt.
- Ongeveer 10 meter sloot tegenover de zijweg bij het Jaagpad wordt gedempt. Hierdoor zal er geen stilstaand water komen.
- Er is een passeerstrook toegevoegd tussen het Jaagpad en de woonwijk aan de Waterwolfweg.
- Een toegang naar een weiland is aangepast.

Bijlage 1: Tabel Beantwoording individuele zienswijzen

Nummer	Zienswijze	Antwoord
1. (H, R)	'Als vervolg op onze eerste Zienswijze willen wij een nieuwe, bijgestelde, Zienswijze onder uw aandacht brengen. Wij hebben ons daarbij sterk laten beïnvloeden door de meest recente Nota van de Gemeente Haarlem en het Hoogheemraadschap Rijnland en uw berichtgeving, d.d. 01-11-2022. In uw meest recente berichtgeving geeft u twee routes aan voor de tijdelijke verbinding van het gebied. Het is duidelijk dat de reconstructie van de Zuid-Schalkwijkerweg leidt tot een tijdelijke sluiting van delen van die weg. Onze grootste zorg is gericht op het behoud van de unieke natuurwaarden van het - weidevogelgebied, dat ten Oosten van de Z-Schalkwijkerweg is gelegen. In uw recente berichtgeving worden twee mogelijkheden genoemd die tot een tijdelijke ontsluiting moeten leiden gedurende de uitvoering van de reconstructiewerkzaamheden. Concluderend: 1. Ons grootste belang is het zo min mogelijk schade toebrengen aan het - weidevogelgebied.. Daarom is in onze zienswijze de beste en financieel ook haalbare oplossing optie 4 / Route 2: een tijdelijke brug over de Ringvaart, zoals in de meest recente Notitie en in de berichtgeving van 1 november j.l. van de Gemeente Haarlem en het Hoogheemraadschap Rijnland beschreven is. 2 -Als de optie van de tijdelijke brug, absoluut niet uitvoerbaar is, dan opteren wij met - nadruk voor de variant van de in de Nota genoemde optie 1: een parallel doorgetrokken weg naar de Zwemmerslaan, zoals hierboven en eerder in onze eerste zienswijze beschreven. Zo nodig sluit de bouwweg eerder aan op de Z-Schalkwijkerweg als de weg afzwaait tussen de percelen, behorende bij de huizen 30A en 32. Daar is een open deel van het weidegebied Het maakt een ontsluiting mogelijk nabij de Zwemmerslaan.	Uw standpunt over de route dwars door de polder is bij het projectteam bekend. Wij begrijpen uw zorg omtrent het weidevogelgebied. Wij beschouwen uw zienswijze als gegrond. Informatie over de tijdelijke ontsluitingsroute leest u in de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.2 van deze nota [Tijdelijke ontsluitingsroute]. Variant Zwemmerslaan: er is geen haalbaar alternatief voor een tijdelijke route die aansluit op de Zwemmerslaan. Het aanleggen van een tijdelijke weg door een particuliere tuin en door het park Oosterspaarn acht het projectteam niet reëel. Wanneer een aansluiting gerealiseerd wordt tussen de woningen 30A en 32 is er nog steeds een probleem, omdat het wegdeel ten noorden daarvan tot de Zwemmerslaan ook afgesloten zal moeten worden. Verdere beantwoording op uw ingebrachte punt over de tijdelijke ontsluitingsroute leest u in de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.2 van deze nota [Tijdelijke ontsluitingsroute].

	3. Route 1, genoemd in de berichtgeving van 1 november, een bouwweg dwars door het weidevogelgebied is de meest schadelijke qua aantasting van het - weidevogelgebied, en daarom het meest onwenselijk.	Wij begrijpen uw zorg omtrent het weidevogelgebied. Informatie over de tijdelijke ontsluitingsroute leest u in de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.2 van deze nota [Tijdelijke ontsluitingsroute].
2. (H)	"Samen met het hoogheemraadschap Rijnland werkt uw gemeente aan grootschalige onderhoudswerkzaamheden ten behoeve van de Zuid Schalkwijkerweg te Haarlem (hierna: het Project). Uw gemeente is daarbij verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de weg zelf en het hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor het onderhoud en de verbetering van de dijk waarop deze weg is gelegen. Gelet hierop heeft het college van burgemeester en wethouders van uw gemeente op 8 september 2022 het voorlopig ontwerp Zuid Schalkwijkerweg vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Zoals door uw gemeente bekendgemaakt op 29 september 2022 is inspraak mogelijk tot en met 10 november 2022 (Gemeentebld 2022, 437817). Met deze brief reageer ik, namens LD Int. Holding, op voornoemde plannen. Gelet op de verwevenheid van de gemeentelijke plannen met het ontwerp projectplan van het hoogheemraadschap dat op 3 oktober 2022 bekend is gemaakt, stuur ik deze brief eveneens aan het college van dijkgraaf en hoogheemraden van het hoogheemraadschap Rijnland. Inhoudelijke reactie LD Int. Holding is eigenaar van het stuk grond van 4.060 m² groot, gelegen ter hoogte van de Zuid Schalkwijkerweg 22, kadastraal bekend gemeente Haarlem, Sectie Y, nummer 279 (hierna: het Perceel) (zie figuur 1). LD Int. Holding heeft bezwaren tegen de manier waarop het voorlopig ontwerp nu is vormgegeven. Kern van deze bezwaren is als volgt. LD Int. Holding bevindt zich al sinds 2018 in een geschil met uw gemeente over door haar ervaren hinder vanwege illegaal geparkeerde auto's voor en op de uitrit van het Perceel – welke gronden in eigendom zijn bij uw gemeente. Dit geschil komt erop neer dat LD Int. Holding vele meldingen bij (de afdeling handhaving van) uw gemeente heeft gedaan vanwege deze overlast, alsook diverse klachten heeft ingediend over de afhandeling van deze meldingen. Kort gezegd wordt het probleem dat door LD Int. Holding wordt ervaren niet opgelost en blijven automobilisten hun auto's illegaal op en voor haar uitrit parkeren. Dit met bijbehorende schade en kosten als gevolg. Ter illustratie: op momenten waarop onderhoud op het Perceel dient plaats te vinden door de elektriciteitsbeheerder, komt deze langs, maar kan deze het perceel niet betreden door voornoemde parkeerproblematiek. LD Int. Holding moet in dergelijke gevallen wel de kosten vergoeden die de elektriciën in kwestie heeft moeten maken. Uw gemeente is hier al vele malen op gewezen maar lijkt geen waarde te hechten aan de belangen van LD Int. Holding. LD Int. Holding ziet in het voorlopig ontwerp wederom dat geen	Toegang perceel en parkeren:

rekening met haar belangen wordt gehouden. Zeker tegen voornoemde achtergrond acht zij dit zeer kwalijk. LD Int. Holding heeft inmiddels bij monde van de heer J. Nagtzaam begrepen dat als gevolg van haar klachten specifieke werkzaamheden zijn gepland die gaan maken dat de uitrit van het Perceel zo wordt vormgegeven dat het niet (meer) aantrekkelijk zal zijn voor automobilisten om hun auto daar te parkeren. LD Int. Holding is uiteraard erg te spreken over het feit dat dit nu (eindelijk) wordt opgepakt. Daarnaast echter heeft LD Int. Holding begrepen dat deze werkzaamheden los moeten worden gezien van het Project en dat niet gegarandeerd kan worden dat het voordeel dat met voornoemde werkzaamheden zal worden gecreëerd met het Project niet zal worden aangetast. Dat begrijpt LD Int. Holding niet. Zij heeft dan ook vooral grote vrees dat wanneer nu eindelijk gehoor wordt gegeven aan haar vele klachten, het Project roet in het eten zal gooien met het gevolg dat haar belangen ernstig worden geschaad – nog wel meer dan op dit moment het geval is. Hierna licht ik dit nader toe aan de hand van een aantal concrete onderwerpen. Oude rioolbuis Onder een deel van het Perceel loopt een oude rioolbuis (zie figuur 2). Deze bedient de kleine boot- en tuinhuisjes aan de Spaarnesijde van het perceel. LD Int. Holding heeft reeds navraag gedaan bij uw gemeente naar de consequenties van het Project voor deze rioolbuis. Zij heeft in reactie daarop slechts een uitsnede van een kaart ontvangen waarop de rioleringsverbindingen zichtbaar zijn. LD Int. Holding vreest voor de gevolgen voor haar perceel wanneer deze rioolbuis beschadigd raakt als gevolg van het Project. In het voorlopig ontwerp lijkt deze rioolbuis niet eens genoemd te worden. Op de kaarten behorend bij de ontwerpnota is de betreffende rioolbuis niet aangegeven; iets wat LD Int. Holding bevreemdt, omdat de rioolbuis zich ook letterlijk onder de Zuid Schalkwijkerweg bevindt. LD Int. Holding vraagt zich af hoe het Project met deze rioolbuis interfereert. En vooral: wat doet uw gemeente om ervoor te zorgen dat deze riolering niet beschadigd raakt – met catastrofale gevolgen voor voornamelijk de op het Perceel aanwezige en daaraan grenzende natuur van dien? LD Int. Holding is van mening dat het Project in ieder geval geen doorgang kan vinden zonder dat daar aandacht aan wordt besteed. Waterpeil Het Perceel betreft een stuk grasland dat reeds circa acht maanden per jaar onder water loopt. Gevreesd wordt dat het Project ervoor zorgt dat het Perceel nóg vaker onder water loopt. In het voorlopig ontwerp leest LD Int. Holding hier niets over. Welk effect heeft het Project op het waterpeil ter hoogte van het Perceel? Wat wordt gedaan om voornoemde wateroverlast te voorkomen? Ook ten aanzien hiervan is LD Int. Holding van mening dat het Project in ieder geval geen doorgang kan vinden zonder dat daar aandacht aan wordt besteed. Uitrit Perceel Zoals hiervoor al toegelicht leest LD Int. Holding in het voorlopig ontwerp niets over haar belangen met betrekking tot het stuk grond recht voor de uitrit van het Perceel. Op dit moment	Het definitief ontwerp is aangepast door het opnemen van een toerit naar het weiland vanaf de weg tot aan het hek. Deze toerit wordt uitgevoerd in grasbetontegels. De (puin-)verharding die in de huidige situatie aanwezig is zal worden vervangen door grasbetontegels en er zal een berm worden ingericht aan beide zijden van de toerit. De toerit wordt aan de wegzijde voorzien van een NP signalering. Dit alles is onderdeel van de uitvoering van het project. Mogelijk wordt de toerit al aangelegd voordat de rest van het project wordt uitgevoerd. Ten noorden en ten zuiden van de toerit zal parkeren mogelijk blijven op grasbetontegels. Deze parkeervoorziening wordt apart geconstrueerd van de inrit. Oude rioolbuis: het vervangen en verleggen van kabels en leidingen onder de weg maakt onderdeel uit van het project. Dit geldt echter niet voor de riolering. Deze blijft ongewijzigd. Aangezien de riolering van vitaal belang is voor alle gebruikers aan de weg zal er voor worden gezorgd dat deze ten alle tijde blijft functioneren. Aan de hand van een tekening met alle kabels en leidingen zal de aannemer waar nodig beschermende maatregelen treffen. Waterpeil: het peil in de sloten rondom het perceel is gelijk aan het peil in het Spaarne (boezempeil). Het project verandert hier niets aan. Het project zal daardoor niets veranderen aan genoemde wateroverlast op het perceel.
---	---

	bestaan er plannen om dit stuk grond anders in te richten om tegemoet te komen aan de klachten die LD Int. Holding ervaart. Door dhr. Nagtzaam is hierover bij e-mail van 19 oktober 2022 concreet aangegeven: “In het kort komt het erop neer dat we het zo gaan aanleggen dat na de aanpassing ook aan het wegprofiel is af te leiden dat men zich ter hoogte van een ingang bevindt bij uw perceel, die daardoor vrijgehouden moet worden van blokkades en dus ook van parkerende auto’s. Wij hopen dat dit ertoe leidt dat niemand zich nog zal vergissen wanneer men aanvankelijk de auto toch voor uw hek meent te kunnen plaatsen”. Nadat in reactie hierop werd gewezen op het Project, gaf dhr. Nachtzaam daarop aan dat hij contact heeft gezocht met de procesmanager van het Project. Daarover zei dhr. Nagtzaam bij e-mail van 26 oktober 2022 verder concreet: “Hij heeft mij niets gezegd over dat zijn project botst met wat ik nu op korte termijn laat uitvoeren. Dat betekent niet dat de situatie (altijd) zo blijft als in de uitvoering van het werk dat ik laat doen bij uw perceel, maar ik geef voornoemde procesmanager wel mee dat het verstandig lijkt en sterke aanbeveling verdient om bij de herinrichting van de ZSW blijvend rekening te houden met de parkeerwestie bij uw perceel en de consequenties die dit logischerwijs zou hebben op de inrichting van de zomen van de weg, met een zo groot mogelijk behoud van de uitvoering van mijn werk. Dat is wat ik kan en zal doen – meer kan ik vanuit Beheer & Onderhoud niet voor u betekenen.” LD Int. Holding maakt hieruit op dat geen zekerheid kan worden geboden dat het Project niet interfereert met de werkzaamheden die dhr. Nagtzaam vanuit de afdeling Dagelijks beheer & onderhoud wil laten uitvoeren. Uit zijn toezegging dat hij de projectleider van het Project heeft meegegeven dat deze rekening dient te houden met voornoemde werkzaamheden haalt LD Int. Holding onvoldoende comfort. Immers ziet zij in het voorlopig ontwerp wel degelijk aanknopingspunten dat dit interfereert met de werkzaamheden van de afdeling Dagelijks beheer & onderhoud. LD Int. Holding verwijst naar de tekeningen behorend bij het voorlopig ontwerp (bijlage 2). Uit het deel van de kaart die betrekking heeft op het Perceel (kaart ov2) valt immers op te maken dat nieuwe grasbetontegels voorzien zijn op het gedeelte van de berm/gronden waarop in de huidige situatie auto’s illegaal parkeren (zie figuur 3). De huidige situatie in ogenschouw nemend (zie figuur 4) kan dit alleen maar tot de conclusie leiden dat niets zal veranderen; met het Project wordt de huidige situatie waarin de gronden recht voor de uitrit niet bedekt zijn met gras zelfs alleen maar verergerd doordat deze nu definitief zullen worden betegeld. LD Int. Holding begrijpt niet waarom het voorlopig ontwerp niet op deze punten ingaat en geen enkele blijk geeft van erkenning van de belangen van LD Int. Holding. Te meer nu ten aanzien van andere percelen (35!) wél naar individuele belangen wordt geluisterd en maatwerkoplossingen worden geboden: zo volgt uit bijlage 1 bij de ontwerpnota Voorlopig Ontwerp juni 2022 ‘overzicht maatwerk per deeltraject’. Conclusie en verzoek In deze reactie heb ik namens LD Int. Holding uiteengezet waarom het voorlopig ontwerp zoals dat er nu ligt niet voldoet aan de eisen die daaraan worden gesteld. Immers geeft het voorlopig ontwerp geen blijk van enige erkenning van de belangen van LD Int. Holding.	
--	--	--

	Namens LD Int. Holding verzoek ik u dan ook hetgeen ik in deze reactie naar voren heb gebracht te betrekken bij de verdere besluitvorming omtrent het Project. Verder word ik graag op de hoogte gehouden van de vorderingen in dit dossier."	
3. (R)	Namens LD Int. Holding B.V., wend ik mij tot u met het volgende. Samen met de gemeente Haarlem werkt uw hoogheemraadschap aan grootschalige onderhoudswerkzaamheden ten behoeve van de Zuid Schalkwijkerweg te Haarlem (hierna: het Project). De gemeente is daarbij verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de weg zelf en uw hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor het onderhoud en de verbetering van de dijk waarop deze weg is gelegen. Gelet hierop heeft uw college op 3 oktober 2022 een ontwerp projectplan gepubliceerd (Waterschapsblad 2022, 10980). In die publicatie was aangegeven dat belanghebbenden tot uiterlijk 14 november 2022 in de gelegenheid werden gesteld hierover een zienswijze in te dienen. Op 17 oktober 2022 heeft uw college bekendgemaakt dat voornoemde zienswijzetermijn werd verlengd tot 28 november 2022 (Waterschapsblad 2022, 11488). Met deze brief maak ik de zienswijze van LD Int. Holding kenbaar. Gelet op de verwevenheid van het ontwerp projectplan en de plannen van de gemeente met betrekking tot de betreffende werkzaamheden, stuur ik deze brief eveneens aan het projectteam van de gemeente Haarlem dat zich met het Project bezighoudt. Inhoudelijke reactie LD Int. Holding is eigenaar van het stuk grond van 4.060 m² groot, gelegen ter hoogte van de Zuid Schalkwijkerweg 22, kadastraal bekend gemeente Haarlem, Sectie Y, nummer 279 (hierna: het Perceel) (zie figuur 1). LD Int. Holding heeft bezwaren tegen de manier waarop het ontwerp projectplan nu is vormgegeven. Deze bezwaren zien voornamelijk op de inrichting van de uitrit van het perceel van LD Int. Holding en de vrees dat de werkzaamheden (de waterhuishouding van) haar perceel zullen aantasten, met alle gevolgen voor het perceel en de daarop aanwezige flora en fauna van dien. Hierna zullen deze bezwaren nader uiteen worden gezet. In-/uitrit perceel LD Int. Holding bevindt zich al sinds 2018 in een geschil met de gemeente over door haar ervaren hinder vanwege illegaal geparkeerde auto's voor en op de uitrit van het Perceel – welke gronden in eigendom zijn bij de gemeente. Dit geschil komt erop neer dat LD Int. Holding vele meldingen bij (de afdeling handhaving van) de gemeente heeft gedaan vanwege deze overlast, alsook diverse klachten heeft ingediend over de afhandeling van deze meldingen. Kort gezegd wordt het probleem dat door LD Int. Holding wordt ervaren niet	Toegang perceel en parkeren: het definitief ontwerp is aangepast door het opnemen van een toerit naar het weiland vanaf de weg tot aan het hek. Deze toerit wordt uitgevoerd in grasbetontegels. De (puin-)verharding die in de huidige situatie aanwezig is zal worden vervangen door grasbetontegels en er zal een berm worden ingericht aan beide zijden van de toerit. De toerit wordt aan de wegzijde voorzien van een NP signalering. Dit alles is onderdeel van de uitvoering van het project.

opgelost en blijven automobilisten hun auto's illegaal op en voor haar uitrit parkeren. Dit met bijbehorende schade en kosten als gevolg. Ter illustratie: op momenten waarop onderhoud op het Perceel dient plaats te vinden door de elektriciteitsbeheerder, komt deze langs, maar kan deze het perceel niet betreden door voornoemde parkeerproblematiek. LD Int. Holding moet in dergelijke gevallen wel de kosten vergoeden die de elektriciën in kwestie heeft moeten maken. De gemeente is hier al vele malen op gewezen maar lijkt geen waarde te hechten aan de belangen van LD Int. Holding. LD Int. Holding heeft haar bezwaren en vrezen in dit opzicht al aan de gemeente kenbaar gemaakt tegen het op 8 september 2022 vastgestelde voorlopig ontwerp Zuid Schalkwijkerweg. LD Int. Holding heeft tot haar grote verbazing immers gezien dat in het voorlopig ontwerp wederom geen rekening wordt gehouden met haar belangen met betrekking tot het vorenbedoelde. Zeker tegen voornoemde achtergrond acht zij dit zeer kwalijk. LD Int. Holding heeft inmiddels van de afdeling Dagelijks beheer & onderhoud van de openbare ruimte van de gemeente begrepen dat als gevolg van haar klachten specifieke werkzaamheden zijn gepland die gaan maken dat de uitrit van het Perceel zo wordt vormgegeven dat het niet (meer) aantrekkelijk zal zijn voor automobilisten om hun auto daar te parkeren. LD Int. Holding is uiteraard erg te spreken over het feit dat dit nu (eindelijk) wordt opgepakt. Daarnaast echter heeft LD Int. Holding begrepen dat deze werkzaamheden los moeten worden gezien van het Project en dat niet gegarandeerd kan worden dat het voordeel dat met voornoemde werkzaamheden zal worden gecreëerd met het Project niet zal worden aangetast. Dat begrijpt LD Int. Holding niet. Zij heeft dan ook vooral grote vrees dat wanneer nu eindelijk gehoor wordt gegeven aan haar vele klachten, het Project roet in het eten zal gooien met het gevolg dat haar belangen ernstig worden geschaad – nog wel meer dan op dit moment het geval is. Nu de kadverbetering van de dijk onlosmakelijk samenhangt met de manier waarop die kades worden ingericht en vormgegeven werken deze bezwaren door naar uw (ontwerp) besluitvorming. Immers ziet LD Int. Holding ook in de daaraan ten grondslag liggende stukken dat op geen enkele manier rekening wordt gehouden met de belangen van LD Int. Holding. Zoals gezegd bestaan er op dit moment plannen om (parallel aan het Project) het stuk grond dat direct is geleverd voor de in-/uitrit van het Perceel anders in te richten om tegemoet te komen aan de klachten die LD Int. Holding ervaart. Door dhr. Nagtzaam (afdeling Dagelijks beheer & onderhoud van de openbare ruimte van de gemeente) is hierover bij e-mail van 19 oktober 2022 concreet aangegeven: “ In het kort komt het erop neer dat we het zo gaan aanleggen dat na de aanpassing ook aan het wegprofiel is af te leiden dat men zich ter hoogte van een ingang bevindt bij uw perceel, die daardoor vrijgehouden moet worden van blokkades en dus ook van parkerende auto's. Wij hopen dat dit ertoe leidt dat niemand zich nog zal vergissen wanneer men aanvankelijk de auto toch voor uw hek meent te kunnen plaatsen”.	Mogelijk wordt de toerit al aangelegd voordat de rest van het project wordt uitgevoerd. Ten noorden en ten zuiden van de toerit zal parkeren mogelijk blijven op grasbetontegels. Deze parkeervoorziening wordt apart geconstrueerd van de inrit.
---	---

Nadat in reactie hierop werd gewezen op het Project, gaf dhr. Nachtzaam daarop aan dat hij contact heeft gezocht met de gemeentelijke procesmanager van het Project. Daarover zei dhr. Nagtzaam bij e-mail van 26 oktober 2022 verder concreet: “ Hij heeft mij niets gezegd over dat zijn project botst met wat ik nu op korte termijn laat uitvoeren. Dat betekent niet dat de situatie (altijd) zo blijft als in de uitvoering van het werk dat ik laat doen bij uw perceel, maar ik geef voornoemde procesmanager wel mee dat het verstandig lijkt en sterke aanbeveling verdient om bij de herinrichting van de ZSW blijvend rekening te houden met de parkeerwestie bij uw perceel en de consequenties die dit logischerwijs zou hebben op de inrichting van de zomen van de weg, met een zo groot mogelijk behoud van de uitvoering van mijn werk. Dat is wat ik kan en zal doen –meer kan ik vanuit Beheer & Onderhoud niet voor u betekenen.”

LD Int. Holding maakt hieruit op dat geen zekerheid kan worden geboden dat het Project niet interfereert met de werkzaamheden die dhr. Nagtzaam vanuit de afdeling Dagelijks beheer & onderhoud wil laten uitvoeren. Uit zijn toezegging dat hij de gemeentelijke projectleider van het Project heeft meegegeven dat deze rekening dient te houden met voornoemde werkzaamheden haalt LD Int. Holding onvoldoende comfort. Immers ziet zij in het voorlopig ontwerp (en ook in het ontwerp projectplan van uw college) wel degelijk aanknopingspunten dat dit interfereert met de werkzaamheden van de afdeling Dagelijks beheer & onderhoud. LD Int. Holding verwijst naar de tekeningen behorend bij het ontwerp projectplan (bijlage 2_VO_Situatie_v1.7). Uit het deel van de kaart dat betrekking heeft op het Perceel (kaart ov2) valt immers op te maken dat nieuwe grasbetontegels voorzien zijn op het gedeelte van de berm/gronden waarop in de huidige situatie auto's illegaal parkeren (zie figuur 2).

Ook op pagina 23 van het ontwerp projectplan is met zoveel woorden aangegeven dat de toegang tot weilanden zullen worden uitgevoerd in grasbetontegels.

De huidige situatie in ogeschouw nemend (zie figuur 3) kan dit alleen maar tot de conclusie leiden dat niets zal veranderen; met het Project wordt de huidige situatie waarin de gronden recht voor de uitrit niet bedekt zijn met gras zelfs alleen maar verergerd doordat deze nu definitief zullen worden betegeld.

LD Int. Holding begrijpt niet waarom het voorlopig ontwerp noch het ontwerp projectplan op deze punten ingaat en geen enkele blijk geeft van erkenning van de belangen van LD Int. Holding. Te meer nu ten aanzien van andere percelen (35!) wél naar individuele belangen wordt geluisterd en maatwerkoplossingen worden geboden: zo volgt uit bijlage 1A bij het ontwerp projectplan 'Overzicht maatwerkopl'.

In het ontwerp projectplan (pagina 10) is over in- en uitritten het volgende opgenomen:

“Alle inritten zijn opgenomen in het voorlopig ontwerp. Voor alle in- en uitritten geldt dat er gekeken is naar het specifieke hoogteverschil en het veilig laten aansluiten van de in- en uitritten op de weg. Er wordt rekening gehouden met het beperken van de (nieuwe) hellinghoek. De voorkeur heeft het om de uitstraling uniform te houden, zoals toegelicht in hoofdstuk 5.3.3. Indien een bewoner al nadrukkelijk heeft aangegeven of alsnog aangeeft bij het projectteam dat zij de wens heeft om de bestaande bestrating terug te willen of andere plannen heeft dan wordt dat opgenomen in het definitief ontwerp. Bij de nieuwe (inrit)situatie zal rekening worden gehouden met afvoer van regenwater naar de aan weerszijden van de inrit aanwezige sloten door de juiste keuze van ligging en hellinghoek”. Zoals aangegeven is het onjuist dat wordt geluisterd naar individuele verzoeken en bezwaren. Onderhavige zienswijze is dan ook hoofdzakelijk een (dringend) verzoek om gehoor te geven aan de herhaaldelijk gedane verzoeken van LD Int. Holding om met haar en gesprek te gaan en bij onderhavige besluitvorming rekening te houden met haar belangen. Oude rioolbuis Onder een deel van het Perceel loopt een oude rioolbuis (zie figuur 2). Deze bedient meerdere grote watervillas en tuinhuisjes langs het Jaagpad (de Spaarnezijde van het Perceel). LD Int. Holding heeft reeds navraag gedaan bij de gemeente naar de consequenties van het Project voor deze rioolbuis. Zij heeft in reactie daarop slechts een uitsnede van een kaart ontvangen waarop de rioleringsverbindingen zichtbaar zijn. LD Int. Holding vreest voor de gevolgen voor haar perceel wanneer deze rioolbuis beschadigd raakt als gevolg van het Project. Noch in het voorlopig ontwerp noch in het ontwerp projectplan lijkt deze rioolbuis niet eens genoemd te worden. Op de kaarten behorend bij de ontwerp projectplan is de betreffende rioolbuis niet aangegeven; iets wat LD Int. Holding bevreemdt, omdat de rioolbuis zich ook letterlijk onder de Zuid Schalkwijkerweg bevindt. LD Int. Holding vraagt zich af hoe het Project met deze rioolbuis interfereert. En vooral: wat doet uw hoogheemraadschap om ervoor te zorgen dat deze riolering niet beschadigd raakt – met catastrofale gevolgen voor voornamelijk de op het Perceel aanwezige en daaraan grenzende natuur van dien? LD Int. Holding is van mening dat het Project in ieder geval geen doorgang kan vinden zonder dat daar aandacht aan wordt besteed. Waterpeil Het Perceel betreft een stuk grasland dat reeds circa acht maanden per jaar onder water loopt. Gevreesd wordt dat het Project ervoor zorgt dat het Perceel nóg vaker onder water loopt. In het ontwerp projectplan leest LD Int. Holding hier niets over. Welk effect heeft het Project op het waterpeil ter hoogte van het Perceel? Wat wordt gedaan om voornoemde wateroverlast te voorkomen? Samen met hetgeen hiervoor over de oude rioolbuis naar voren is gebracht maakt dit dat LD Int. Holding meent dat het ontwerp projectplan niet in overeenstemming is met de doelstelling zoals bedoeld in de Waterwet (het voorkomen van overstromingen, wateroverlast, etc.).	Oude rioolbuis: het vervangen en verleggen van kabels en leidingen onder de weg maakt onderdeel uit van het project. Dit geldt echter niet voor de riolering. Deze blijft ongewijzigd. Aangezien de riolering van vitaal belang is voor alle gebruikers aan de weg zal er voor worden gezorgd dat deze ten alle tijde blijft functioneren. Aan de hand van een tekening met alle kabels en leidingen zal de aannemer waar nodig beschermende maatregelen treffen. Waterpeil: het peil in de sloten rondom het perceel is gelijk aan het peil in het Spaarne (boezempeil). Het project verandert hier niets aan. Het project zal daardoor niets veranderen aan genoemde wateroverlast op het perceel.
--	--

	Ook ten aanzien hiervan is LD Int. Holding van mening dat het Project in ieder geval geen doorgang kan vinden zonder dat daar aandacht aan wordt besteed. Conclusie en verzoek In deze reactie heb ik namens LD Int. Holding uiteengezet waarom het ontwerp projectplan zoals dat er nu ligt niet voldoet aan de eisen die daaraan worden gesteld. Immers geeft het voorlopig ontwerp geen blijk van enige erkenning van de belangen van LD Int. Holding en staat geenszins vast dat met de uitvoering van het projectplan geen wateroverlast zal worden veroorzaakt (wat in strijd is met de wet). Namens LD Int. Holding verzoek ik u dan ook hetgeen ik in deze reactie naar voren heb gebracht te betrekken bij de verdere besluitvorming omtrent het Project. Verder word ik graag op de hoogte gehouden van de vorderingen in dit dossier.	
4. (H)	Geacht college, Dank voor de gelegenheid om te reageren op het ontwerp-projectplan. 1. Op pag 8 onder 3.1.2 Stabiliteit U stelt bij oplossing volgens long list t.a.v. weiland <i>Damwand 3, ter hoogte van de westoever van de oostelijke teensloot, is denkbaar maar gelet op duurzaamheid, forse kerende hoogte, visuele plaatje en kosten ook de mindere.</i> Ik constateer dat dit wel de huidige feitelijke situatie is. Door achterstallig en destructief onderhoud van de gemeente is beschoeiing verloren gegaan en daarmee zijn ondersteunende functie. Vanuit het historisch perspectief en karakteristiek oogpunt t.a.v. de weg zou ik deze oplossing voorstaan. 2.(ook van toepassing aangaande 3.4 pag 16) Verder gaat u in op het weg graven van veen. <i>Geconstateerd is dat het verwijderen van het veen geen significant waterbezwaar zal opleveren vanuit het onder het veen gesitueerde holocene zandpakket (Bronddocument: memo Pipinganalyse o.b.v. peilbuisdata 413188.105-GEO-1 datum 13 januari 2020) Besloten moet worden of veiligheidshalve de verbinding tussen het water onder het veen en de teensloot geblokkeerd moet worden door bv een kleilaag aan te brengen.</i> Ik ben van mening dat dit zandpakket weldegelijk een ontwaterende werking zal hebben voor het aangrenzende veen. Dit leidt niet alleen tot grondinklinking maar ook extra veenoxidatie. Ik ben van mening dat de enige oplossing is: minimale veenafgraving en op/aanvullen met klei.	1. U geeft aan niet achter de beredenering te staan die leidt tot het afvallen van de optie een “Damwand 3” ter hoogte van weilanden. Om te kunnen voldoen aan de eisen die heden ten dage gesteld zijn aan de kering is de keuze voor een (zware) beschoeiing niet mogelijk. Dit zal een stalen damwand moeten zijn van circa 9m lang. De vroegere situatie kan niet meer aan de sterkte eisen voor de kering voldoen. De genoemde argumenten om niet te kiezen voor een damwand grenzend aan percelen met bestemming weiland zijn belangrijker geacht dan de door u ingebrachte vermoedelijke vroegere situatie en de denkbare reconstructie daarvan. 2. Zienswijze gegrond. U stelt dat het weggegraven veen beter vervangen kan worden door klei dan door zand. In het uitvoeringsontwerp, dat door de aannemer gemaakt wordt, wordt hier gehoor aan gegeven en uitgegaan van taludbouw met voornamelijk klei. Tevens wordt het veen naast de kering in verband met de verzwarende niet vervangen door zand maar door klei. Zodoende is geen waterverplaatsing mogelijk tussen oppervlaktewater en het onderliggende zandpakket en evenmin tussen ondiep grondwater en het diepere grondwater. De vermeende ontwaterende werking van het zand kan zodoende ook niet meer aan de orde zijn. Een principetekening kunt u vinden in de ontwerpnota.

	3. Op pag 10 onder 3.2.1 wegconstructie <i>De opbouw ter plaatse van het gedeelte ter hoogte van de aansluiting van het Jaagpad, waar over ruim 100m een wegasverlegging gepland is, dient nog nader uitgewerkt te worden.</i> Ik kan mij niet vinden in deze wegomlegging. Dit kost extra weiland t.b.v. veehouderijbedrijf. Het beoogde effect dat u met deze maatregel voorstaat kan ook op een andere manier worden bereikt. Naast dat de dijk op hoogte moet worden gebracht, zal een omlegging het aanzicht ook ingrijpend veranderen. Ik betwijfel of dit de veiligheid ten goede komt, de remmende werking van de bocht, samen imposante bomen verdwijnen immers. 4. Onder 3.2.2 Inrichting weg <i>de fietsstraat in te richten als een fietsstrook met een breedte van 3,00m in donkerrood asfalt in het midden met margestroken van zwart asfalt aan de zijanten. Het voordeel van deze indeling is dat dit visueel de weg smaller laat lijken waardoor dit snelheid remmend werkt.</i> U motiveert uw keuze door te benadrukken van het snelheidsaspect. Ten onrechte beoordeeld u de kantlijn als snelheid verhogend. De markering dient om de wegbreedte, en dus de ruimte aan te geven binnen de weg voor elkaar passerend verkeer. Voor algemene veiligheid is dit een noodzaak bij deze weg. 5. Bij de uitgangpunten voor het ontwerp wordt uitgegaan van een fietsstraat buiten de bebouwde kom. Hierbij is gebruik gemaakt van de fietsberaadnotitie aanbevelingen fietsstraat van het CROW. Hierin wordt aangegeven dat het gebruik van lengte markering niet wenselijk is. Vanuit landschappelijk beeld is een kantmarkering tevens niet gewenst.	3. U kunt zich niet vinden in de wegasverlegging bij de aansluiting op het Jaagpad. De betreffende sloot aan de westkant van de weg valt niet onder het boezemwater maar heeft een functie voor het ontwateren van de ten westen ervan gesitueerde percelen. Het projectteam heeft gekozen voor de in het V.O. getoonde oplossing in verband met: • De algemene projectkeuze, zoals ontstaan na het afwijzen van het eerste ontwerp, is geen tuin opeisen voor het project. Belangrijkste gevolg hiervan is de keuze voor damwanden ter hoogte van de tuinen aan de oostzijde van de weg. • Geen sloten te dempen. Verplaatsen van sloten is in dit kader niet beschouwd als dempen. • Gehoor te geven aan de vragen uit de politieke omgeving om een veiligere berm te creëren in het ontwerp. Dit in het bijzonder ook ter hoogte van nr. 55a. De bochten van de weg worden iets verplaatst maar blijven gelijk qua bochtstraal. De verplaatsing van de weg leidt niet tot kap van extra bomen. Het verwijderen van de bomen aldaar is noodzakelijk en onvermijdelijk in verband met het ophogen van de dijk en de ligging van de kabels en leidingen aan de oostkant van de weg. 4. In de huidige inrichting als fietsstraat is geen kantmarkering opgenomen. Dit om zo veel mogelijk connectie te houden met de omgeving en maximaal gebruik te kunnen maken van de attentie verhogende en remmende werking van omgevingsaspecten zoals bebouwing, inritten, beplanting, etc. Doorgetrokken kantlijnen geven visuele geleiding voor voertuigen en daarmee ook onbewust het gevoel dat de omgeving buiten de lijnen af wordt gesneden. Het effect van de omgevingsaspecten neemt daardoor af waardoor de gereden snelheid zal toenemen. Bij de uitgangpunten voor het ontwerp wordt uitgegaan van een fietsstraat buiten de bebouwde kom. Hierbij is gebruik gemaakt van de fietsberaadnotitie aanbevelingen fietsstraat van het CROW. Hierin wordt aangegeven dat het gebruik van lengte markering niet wenselijk is. Vanuit landschappelijk beeld is een kantmarkering tevens niet gewenst. 5. In de afgelopen jaren is met regelmaat door meerdere bewoners zorg geuit over de veiligheid van de weg. Hoewel in de officiële statistieken ongevallen beperkt zijn is de aandacht ook uitgegaan naar een veelheid aan bijna-ongevallen en gevaarlijke situaties.
--	---	--

<i>De fietsstraat dient volledig voorrang te hebben op het overige verkeer</i> In de scope geeft u aan, het feit van de fietsstraat. Ik vind het een blunder en fout. Op de Zuid Schalkwijkerweg gebeuren nagenoeg geen ongelukken, dat is een feit. Het gevoel van onveiligheid van een enkeling wordt uitvergroot, om voor mij moeilijk te doorgronden reden. Wel staat vast door deze inrichting dat het karakteristiek verdwijnt, nl. het boerenpolderweggetje. U staat voor een veel gebruikte fietsverbinding, waar niet alleen bewoners en bedrijven onderschikt zijn. Ook de joggende recreant en voetganger zullen het moeten afleggen als uw toekomstbeeld waarheid wordt. <i>6. Om afsnijden van het verkeer vanaf de Zwemmerslaan richting het zuiden van de Zuid Schalkwijkerweg te voorkomen is een overrijdbare middengeleider in het ontwerp opgenomen. Dit dwingt autoverkeer om hier goed rechts te rijden.</i> Met mijn landbouwvoertuigen moet ik ook op en af de Zuid Schalkwijkerweg/Zwemmerslaan. Al hoewel u spreekt over overrijdbare middengeleider, zie ik iedere onregelmatigheid in het wegdek als gevaar voor hetzij kantelen hetzij onmogelijke bochten. <i>7. Tussen de woning huisnummer 54A en het Jaagpad is de weg 1,0 m in oostelijke richting opgeschoven ten opzichte van de huidige situatie. De bestaande bermen aan de westzijde zijn daar erg smal en de weg op dit gedeelte wordt met ca. 0,3 a 0,5 m verhoogd. Door het verschuiven van de weg wordt meer ruimte gecreëerd om het hoogteverschil op te vangen en worden de bermen breder en dus veiliger.</i> Ik vind dat hier een onjuiste oplossing wordt gekozen. Uitgaande van de legger en het beleid van HHS Rijnland is een andere oplossing geëigend. 8. Onder 3.3.1 bomen Op pag 16, Bloemrijk bermenmengsel. <i>Voor de bermen zal in overleg met leverancier Cruydt-Hoeck (deels) een passend bloemrijk bermenmengsel bepaald worden.</i> Het is wel wenselijk dat dit mengsel zodanig is dat het geen schade geeft aan het landbouwgewas/dieren. Distelachtige en Jacobskruid zijn bijv. uit den boze gezien vanuit chemische bestrijding en vee gezondheid. 9. Onder 3.6 watersysteem Op pag 19, <i>De slootbodemplaat is waar mogelijk ongeveer 1m lager ontworpen dan de hoogte van het aansluitende binnendijkse land. Deels is dit niet mogelijk in verband met grotere hoogteverschillen van het land binnen eenzelfde peilzone.</i> Ik wijs u erop dat het veenpakket ong. 75 cm onder het maaiveld zit. Als de slootbodemplaat dan op 100 cm komt, graaft u door de vaste bodem. Ik vind dit ongewenst en niet in lijn met HHS Rijnlands beleid.	Verdere beantwoording op uw ingebrachte punt over de fietsstraat leest u in de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.3 van deze nota [fietsstraat en verkeersveiligheid]. 6. Zienswijze gegrond. Deze middengeleider zal niet voorzien worden van verhoogde banden en zal een overrijdbare hoogte hebben die gevaarlijke situaties door het hoogteverschil voorkomt. 7. zie antwoord 3 in de beantwoording van deze zienswijze. 8. Zienswijze gegrond. De leverancier heeft diverse mengsels beschikbaar. Uw opmerking zal worden meegegeven richting de aannemer. De gekozen mengsels zullen aan u worden overlegd. U zal dan ook in de gelegenheid worden gesteld om eventuele kritiek, naar aanleiding van schadelijke effecten op vee, nogmaals in te brengen. 9. Zienswijze gegrond. U geeft aan dat het veenpakket ongeveer 75 centimeter onder het maaiveld zit en vindt door vaste bodem heen graven voor een dieper liggende slootbodemplaat ongewenst. Uit de recent op uw areaal verrichte grondboringen is gebleken dat het veenpakket veelal slechts 0,3 a 0,4m onder het maaiveld begint. In het definitieve ontwerp (het uitvoeringsontwerp) wordt uitgegaan van taludbouw met voornamelijk klei. Tevens wordt het veen naast de kering in verband met de verzwarende niet vervangen door zand maar door klei. Zodoende ontstaat een slootbodemplaat van klei en is geen waterverplaatsing mogelijk tussen oppervlaktewater en het
---	--

10. Bijlage 3 Notitie Veiligheid/fietsstraat Op pag 2/14 geeft u inzicht in het beleid t.a.v. de Zuid Schalkwijkerweg. Er worden 6 items aangehaald. Vervolgens concentreert u zich op alleen mobiliteitsbeleid om uw keuze te verantwoorden. Dit is niet juist, naar mijn mening. U gaat voorbij aan de andere uitgangspunten. Met de keuze voor een erftoegangsweg met gemengd verkeer voldoet u beter aan uw beleidsuitgangspunten. Wat mij met name stoort is het feit dat u het karakter uit de weg haalt en daarmee de historie, dat het hier om de enige nog polderweg binnen "Haarlem" aanwezig, uitwist. Door de focus geheel op de fietsers te richten, gaat u geheel voorbij aan het gebruik van de aanwonende en andere gebruikers, zoals wandelaars en joggers. De onderbouwing dat uw keuze voor een fietsstraat ook voor hun (aanwonende burgers en bedrijven, wandelaars, joggers) de beste is, mis ik in het verhaal en zou ik dus beantwoord willen zien. Op pag 8/14 constateert u <i>De weg moet een landelijke uitstraling hebben, als deel van de multifunctionele omgeving. Het is belangrijk dat de belevingswereld van de weg niet wordt losgeknipt van de omgeving</i> Waarna de opsomming de manco's van de keuze de fietsstraat moeten verhullen. 11. Bijlage 8 ontwerptekeningen Ik beperk mij tot ov5 tm ov8. Waar de overgang van damwand/wonen naar weide/grondtalud is, maakt het ontwerp omslachtige/onlogische overgangen t.a.v. de watergangen. 12. Het verlengen van het damwand profiel zal meer recht geven aan het watersysteem. Het ontwerp van de dammen naar de weilanden wijkt nogal af van de huidige, met aan weerskanten taluds. Om het karakter te houden, ben ik van mening dat rechte kanten beter zouden volstaan. 13. Rechte kanten langs de teensloot tot de waterlijn aan de weiland kant is naar mijn mening ook een optimalisatie van het ontwerp. Door de beperkte ruimte waterbodem/maaiveld een talud te graven, zal deze door drinkend vee vertrappen en dus afkalven van grond geven. 14. De keerschutten in de watergangen bij de hoogwatervoorzieningen verdienen goede projectering en een regelbare bediening om evt. te sturen waterhoogte.	onderliggende zandpakket en evenmin tussen ondiep grondwater en het diepere grondwater. Indien door de lokale geohydrologische situatie niet volledig met klei gebouwd kan worden zal blijvend gestreefd worden naar het tegengaan van kwel. Aanvullend: in het Definitief Ontwerp is de ontwerpdiepte van de sloten verlaagd van 0,6 naar 0,4m. 10. Met de afweging tussen wel of geen fietsstraat is nadrukkelijk aan de orde geweest welk belang zwaarder zou moeten wegen: het Haarlems beleid gericht op het aanleggen van fietsstraten of het bewaren van de huidige historisch waardevolle polderweg. Met het kiezen voor een meer donkerrode kleur voor de fietsstraat is uiteindelijk een compromis gesloten. Ten aanzien van de veiligheid voor voetgangers beschouwen wij het als verbetering dat in de nieuwe situatie, in het bijzonder aan de oostkant van de weg, een aanzienlijk verbeterde berm zal ontstaan waardoor daarin uitwijken goed mogelijk zal zijn. Verdere beantwoording op uw ingebrachte punten over het karakter van de weg en over de fietsstraat leest u in de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.1 en 2.3 van deze nota [karakter van de weg, fietsstraat. 11. Zienswijze gegrond. Het definitieve ontwerp is met aandacht voor dit aspect op diverse plaatsen aangepast. 12. Zienswijze gegrond. De dammen worden in de nieuwe situatie (definitief ontwerp) gebouwd conform huidige situatie met aan weerszijden een rechte kant door middel van een balkenconstructie. Er wordt afgezien van een grondtalud aan weerszijden naast het hek. 13. De geraadpleegde vakdeskundige adviseurs zijn allen van mening dat een 1:1 of minder steil talud de beste keuze is voor de stabiliteit van de grond. Wij zien wel een mogelijkheid om maatwerk toe te passen op delen van het traject waarbij in overleg met u een pilot uitgevoerd wordt met een van het huidige ontwerp afwijkend oostelijk talud. 14. Zienswijze gegrond. Er worden regelbare stuwen gebouwd.
--	--

	15.De weilanddam tussen nr 52 en 54 is de natuurlijke peilafscheiding, door deze dam loopt geen duiker. Mede daardoor behoort deze niet tot het watersysteem, de bedachte constructie is onnodig en niet in lijn met het peilbesluit. 16.De watergang-weiland situatie t.o. nr55a-1 is ingewikkeld en zonder extra waterinlaat en keerschutten niet realistisch. De weg verlegging t.o. 55a vind ik niet juist. De polder is de polder en de boezem is de boezem. De dijk is het lichaam waar het omgaat, de weg is in principe secundair. Om de dijk om te leggen, om iets wat "vergunt " wordt, ervaar ik als een aantasting van mijn polderrechten. Als u constateert dat het water voor woning 55a niet tot het watersysteem behoort. (aparte inlaat=Geen boezem , buitendijks= geen polder) Feitelijk geen waterkundige status heeft, meer dan een vijver, is dempen en compenseren ook niet aan de orde. Dan is het toch logisch de dijkkruij te laten liggen en de wegtalud aan de westkant te verbreden. 17.De aansluiting van Jaagpad/Zd Schalkwijkerweg vind ik nodeloos ingewikkeld aan de oostkant naar het weiland. Ik vind het logischer om de 10m sloot te laten vervallen, en de talud door te laten lopen tot het weiland. Een schering zou dan volstaan als scheiding tussen weiland en weg. 18.In het zuidelijk gedeelte waar de weg geen dijk is, zal bij de weilanddammen aandacht moeten zijn op de overgang naar de weg. Een verbreding of ander sinds om kabels en leidingen te beschermen. Grasbetontegels kunnen weleens niet afdoende zijn, onderhoudsgevoelig voor spoorvorming etc. Tot zover mijn zienswijze, als er van uw kant behoefte is aan verduidelijking dan ben ik daar altijd toe bereid. In afwachting op uw reactie.	15.In het definitieve ontwerp is deze duiker niet voorzien. 16. zie antwoord 3 in de beantwoording van deze zienswijze. 17.Zienswijze gegrond. In het Definitief Ontwerp is dit slootgedeelte vervallen. Zo wordt stilstaand water voorkomen. 18.Zienswijze gegrond. Het toepassen van grasbeton wordt beperkt tot aan het toegangshek. Het grasbeton wordt gefundeerd op een goede puinlaag. Dit voorkomt spoorvorming en komt het onderhoud ten goede. Ten zuiden van de aansluiting met het Jaagpad worden de kabels en leidingen in een met een gestuurde boring te plaatsen buis gelegd. Dit zal op een diepte zijn van omstreeks 4 m -mv. Dit is mogelijk omdat daar geen noemenswaardige huisaansluitingen meer zijn na nummer 57.
5. (R)	"Dank voor de gelegenheid om te reageren op het ontwerp-projectplan Kadeverbetering Zuid-Schalkwijkerweg te Haarlem. Ik ben van mening dat, het nu ter inzage liggende ontwerpplan, meer maatwerk levert dan het ontwerp van zomer 2020. Ik begrijp de opgave voor HH Rijnland ten op zichte waterkering. Met de oplossingen voor de opgave wil ik de volgende opmerkingen plaatsen. 1.Het kostenaspect moet een belangrijke rol spelen, ik begrijp dat een grondoplossing goedkoper cq duurzamer is als damwandconstructie. Ten zuiden van huisnr 53 tot de aftakking naar het jaagpad, maak ik bezwaar tegen de grondoplossing die u voorstelt. Op de ingrepen ten aanzien van het watersysteem ter plaatse maak ik bezwaar.	1.U maakt bezwaar tegen de dijkverzwaring in grond ten zuiden van huisnummer 53 tot de aftakking van het Jaagpad. Hier is de keuze gemaakt consequent het uitgangspunt te hanteren een <u>geoptimaliseerd</u> grondtalud te realiseren waar de bestemming van de grond naast de weg, 'Landschappelijke doeleinden, weide' is. Afwijken

De grondoplossing vind ik omslachtig, de aantal meters zijn zeer beperkt, uw oplossing gaat een onnatuurlijk aanzicht geven. 2.De peilvakken scheiding is nu robuust, uw voorstel van een kunstwerk is niet duurzaam. Het probleem in het watersysteem dat u creëert ter plaatse van nr 54, kunt u met een inlaat oplossen. 3.Op pag 23/39 onder bermen westzijde. Onduidelijk en bezwaarlijk vind ik de situatie tegen over nr 55-1a tot de aftakking naar het jaagpad. De dijktaalud aan de westkant is gering. De status van aanliggende sloot is voor mij onduidelijk. Het ligt buiten de polderdijk en is volgens mij dus boezemwater. Het water is gescheiden van de boezem door een kering, met inlaat. Feitelijk geen boezemwater. Het heeft dus geen status tot het watersysteem, dit bevestigt u door de nieuwe waterinlaat ten zuiden te maken. Het is dan ook logisch deze oneigenlijke situatie te gebruiken om geringe dijktaalud aan de westkant op te lossen. 4.Op pag 12/39 van het ontwerp geeft u aan hoe u de teensloot verzwarend wilt invullen. Ik ben van mening dat dit zandpakket wel degelijk een ontwaterende werking zal hebben voor het aangrenzende veen. Dit leidt niet alleen tot grondinklinking maar ook extra veenoxidatie. Ik ben van mening dat de enige oplossing is: minimale veenafraving en op/aanvullen met klei. 5.Op pag 22/39 meld u: Ten overvloede wordt opgemerkt dat in de nieuwe situatie de teensloten breder zullen zijn waardoor meer oppervlaktewater ontstaat. Ik ga ervan uit dat deze extra oppervlakte op rekening courant t.b.v. watersysteem binnen de polder zal landen en t.z.t. bij evt. Compensatieplicht worden ingezet.	van dit uitgangspunt is financieel onaantrekkelijk en zal naar mening van het projectteam leiden tot diverse nieuwe discussies over de gekozen oplossing voor het versterken. Deze consequente invulling betekent tevens dat het projectteam van mening is dat een aanvaardbaar natuurlijk aanzicht zal ontstaan. 2.Zienswijze gegrond. Het watersysteem ter hoogte van huisnummer 54 zal verbeterd worden door een extra inlaat te bouwen. Direct ten noorden van huisnummer 54 zal in de daar aanwezige dam/inrit daarom geen duiker gebouwd worden. 3. De betreffende sloot aan de westkant van de weg valt niet onder het boezemwater maar heeft een functie voor het ontwateren van de ten westen ervan gesitueerde percelen. Het projectteam heeft gekozen voor de in het V.O. getoonde oplossing in verband met: • De algemene projectkeuze, ontstaan na het afzien van het eerste ontwerp, geen tuin op te eisen voor het realiseren van de te vernieuwen waterhuishouding. Belangrijkste gevolg hiervan is de keuze voor damwanden ter hoogte van de tuinen aan de oostzijde van de weg. • Geen sloten te dempen. Verplaatsen van sloten is in dit kader niet beschouwd als dempen. • Gehoor te geven aan de vragen uit de politieke omgeving om een veiligere berm te creëren in het ontwerp. Dit in het bijzonder ook ter hoogte van huisnummer 55a. 4.Zienswijze gegrond. U uit uw zorgen over de toepassing van een zandlaag voor de teenslootverzwaring. In het definitieve ontwerp (het uitvoeringsontwerp) wordt uitgegaan van taludbouw met voornamelijk klei. Tevens wordt het veen naast de kering in verband met de verzwarend niet vervangen door zand maar door klei. Zodoende is geen waterverplaatsing mogelijk tussen oppervlaktewater en het onderliggende zandpakket en evenmin tussen ondiep grondwater en het diepere grondwater. De vermeende ontwaterende werking van het zand kan ook niet meer aan de orde zijn. Indien door de lokale geohydrologische situatie niet volledig met klei gebouwd kan worden zal blijvend gestreefd worden naar het tegengaan van kwel. 5.Uw voorstel het extra gecreëerde wateroppervlakte op rekening courant te plaatsen nemen wij mee als optioneel onderdeel in de met u te sluiten overeenkomst.
--	---

	6. Op pag 25/39 profiel teensloten gaat u in op de waterdiepte. Ik begrijp het streven. Ik maak bezwaar tegen het graven door de vaste bodem en dus in het veen. Het direkt in contact brengen van grondwater en oppervlakte water moet vermeden worden. Uitwisseling van verontreinigen is ongewenst en een poldergemaal dat grondwater verpompt, is niet duurzaam. Tot zover mijn zienswijze, als er van uw kant behoefte is aan verduidelijking dan ben ik daar altijd toe bereid. In afwachting op uw reactie."	6. Zienswijze gegrond. U geeft aan dat het veenpakket ongeveer 75 centimeter onder het maaiveld zit en vindt door vaste bodem heen graven voor een dieper liggende slootbodemp ongewenst. Uit de recent op uw areaal verrichte grondboringen is gebleken dat het veenpakket veelal slechts 0,3 a 0,4m onder het maaiveld begint. In het definitieve ontwerp (het uitvoeringsontwerp) wordt uitgegaan van taludbouw met voornamelijk klei. Tevens wordt het veen naast de kering in verband met de verzwarende niet vervangen door zand maar door klei. Zodoende ontstaat een slootbodemp van klei en is geen waterverplaatsing mogelijk tussen oppervlaktewater en het onderliggende zandpakket en evenmin tussen ondiep grondwater en het diepere grondwater. Aanvullend: in het Definitief Ontwerp is de ontwerpdiepte van de sloten verlaagd van 0,6 naar 0,4m
6. (H)	"Hiermee willen wij onze zienswijze indienen aangaande bovengenoemde plannen. 1. Op dit moment staan er 6 bomen voor ons huis die gekapt zullen gaan worden. Deze bomen belemmeren thans niet ons uitzicht. Indien er weer nieuwe bomen worden aangeplant, dan willen wij toch graag dit vrije uitzicht behouden. Dit betekent waarschijnlijk dat het planten van wilgen geen optie is omdat wilgen klein blijven en de kruin het uitzicht zal belemmeren. Graag willen wij meebeslissen in de keuze en de locatie van de bomen. 2. Een tijdelijke ontsluitingsweg: er worden 2 opties genoemd die nog nader zullen worden onderzocht: of een tijdelijke ontsluitingsweg door de polder of een brug over de ringvaart. Wij protesteren tegen een brug over de ringvaart. Het is ook geen optie want ook al maak je een ontsluiting via een brug, dan nog zal je een tijdelijke ontsluitingsweg moeten maken richting de brug. Oftewel je ontkomt niet aan een ontsluitingsweg door de polder. Dus In feite is er geen keuzemogelijkheid. De brug zou dan alleen maar voor de mensen op het Tjade terrein handig zijn en daarvoor zijn ons inziens de kosten veel te hoog."	1. Zienswijze gegrond. In het definitief ontwerp worden de bomen niet in de zichtlijn geplaatst zodat het vrije uitzicht behouden blijft. 2. Het projectteam zet in op het bereiken van een oplossing met een tijdelijke brug. De verdere beantwoording van dit door u ingebrachte punt treft u in hoofdstuk 2.2 [Tijdelijke ontsluitingsroute] van deze nota.
7. (H)	"Hierbij geven wij graag onze zienswijze (bezwaren) over de herinrichting van de Zuid-Schalkwijkerweg 1. • Er worden te veel oude bomen gekapt. Het oude karakter van de weg is daardoor helemaal weg. 2. • Wij zouden liever de spaarne-oever cq Jaagpad als dijk zien, omdat bij het nieuwe plan waarschijnlijk dus alle huizen aan de westzijde onder water mogen lopen.	1. De beantwoording van uw punt over de kap van bomen leest u in de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.4 deze nota [Bomen]. 2. De dijk wordt niet verplaatst. De mogelijkheid om de dijk te verplaatsen naar het jaagpad/de oever van het Spaarne is via een

	3. • Wij zijn tegen de fietsstraat; wij van het achtereind kunnen met de auto moeilijk van de weg op-en afkomen, als fietsers altijd voorrang hebben. Wij wonen al vanaf 1950 op deze landelijke, historische weg. Met deze hele herinrichting blijft er weinig landelijks over. Het woongenot wordt hierdoor voor ons steeds minder. In het vertrouwen dat met bovenstaande rekening wordt gehouden, tekenen wij,"	QuickScan onderzocht. De onderbouwing voor het niet kunnen verplaatsen van de dijk wordt opgenomen in het definitieve projectplan Waterwet. Het definitief ontwerp verandert niets aan de situationeel gelegen woningen aan de westzijde ten opzichte van het water en de huidige locatie van de dijk. 3. De beantwoording van uw punt over de fietsstraat treft u in de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.3 [Fietsstraat (en verkeersveiligheid)] van deze nota. De beantwoording van uw punt over het karakter van de weg treft u in hoofdstuk 2.1 [Karakter van de weg].
8. (H)	"Teneinde de zorgen van veel bewoners van zowel de Zuid Schalkwijkerweg als van de Betuwelaan (en andere delen van Molenwijk) te voorzien van ondersteuning door de wijkraad dien ik hierbij namens de wijkraad Molenwijk onze zienswijze in over de tijdelijke ontsluitingsweg, die moet worden aangelegd door de Verenigde Groote en Kleine Polders in Molenwijk. De Zuid Schalkwijkerweg is nodig aan reconstructie en versterking toe, dat wordt door ons zeker onderschreven. Maar als bestuur van de wijkraad Molenwijk bemerken wij toch steeds weer dat met name de aanleg van de tijdelijke ontsluitingsweg veel bewoners grote zorgen baart. Hoewel wij het volste vertrouwen hebben dat deze tijdelijke ontsluiting ook echt tijdelijk is, willen wij deze zienswijze insturen als ondersteuning van de zorgen en wensen van onze bewoners. Het is fijn als wij zwart op wit de bevestiging krijgen dat deze weg na afloop van de werkzaamheden ook werkelijk weer wordt verwijderd."	Wij bevestigen dat de tijdelijke ontsluitingsroute een tijdelijke voorziening is die aan het einde van het project wordt verwijderd. Daarnaast zal in de omgevingsvergunning, die nodig is voor de aanleg van de tijdelijke voorziening, ook als voorschrift opgenomen staan dat deze tijdelijk is. Ook is een weg door de polder strijdig met het bestemmingsplan. Dit maakt de tijdelijke aard van de ontsluitingsroute noodzakelijk. In het geval van een tijdelijke brug staat de vaarwegbeheerder van de Ringvaart (provincie Noord Holland) het niet toe dat de brug blijft liggen in het vaarseizoen.
9. (H)	"Graag dienen wij hierbij een zienswijze in over het plan voor de ontsluitingsroute die nodig is voor het groot onderhoud aan de Zuid-Schalkwijkerweg. In deze zienswijze geven wij aan dat de ontsluitingsroute helemaal niet door de polder zou moeten gaan, maar dat gekozen wordt voor de tijdelijke brug over de ringvaart (route 2). Daarbij wordt de polder het meest ontzien en wordt geen overlast bezorgd aan de bewoners van Schalkwijk. Wat betreft ontsluitingsroute 1, die door de polder gaat, merken wij het volgende op: 1.	Zienswijze gegrond. Informatie over de tijdelijke ontsluitingsroute leest u in de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.2 van deze nota [Tijdelijke ontsluitingsroute].

	Het valt ons op dat de route door de polder op het einde, vlak voor de weg Schalkwijk in gaat, nog links af buigt en dan een stuk parallel aan de rand van Schalkwijk door de polder loopt, voordat de weg Schalkwijk in gaat. Dat betekent een extra stuk door de polder, net op het punt waar voorheen de populieren zijn gekapt voor de weidevogels. Er waren destijds twee redenen voor de kap: de populieren fungeerden als uitkijkplaats voor roofvogels en in het weiland vlak bij die populieren, rechts voor de Betuwelaan, richting Meiendel, ligt een zogeheten draspoel. Dit is een extra aantrekkelijk stuk weiland voor weidevogels, een strook die drassiger is dan de rest. Zoals de ontsluitingsweg nu is getekend, komt die tot vrij dicht bij die draspoel. Terwijl dat juist een extra beschermwaardig stukje polder is. 2. Precies op het punt waar de weg Schalkwijk in zou gaan, komt een speeltuintje. Dat is een ongelukkige plek om de wijk in te komen. Bovendien hebben zo meer bewoners van Schalkwijk overlast van de ontsluitingsweg. Als de weg meteen de wijk in gaat (bij de Sloeweg) zodra de weg komt bij de rand van de polder, hebben minder bewoners overlast. Bovendien gaat het verkeer dan mogelijk eerder rechtsaf meteen de wijk in, zodat het extra verkeer niet langs het speeltuintje gaat en de groenstrook waar ook regelmatig kinderen spelen. Het zou verkeersveiliger zijn als de route direct naar de Sloeweg wordt geleid. Kortom: als gekozen wordt voor een ontsluitingsweg die via Schalkwijk loopt, dan zou die iets zuidelijker de wijk in moeten gaan, bij de Sloeweg. Andere opties? Wij zien nog een andere optie, route 3. Gebruik aansluitend aan route 2 de weg langs de rand van de polder. Volg de zuidelijke rand richting de fietsbrug. en dan door naar het oosten en de lijn van het fietspad volgen richting Schalkwijk. Dat heeft minder negatieve invloed op de dieren in de polder en het polderlandschap. Vervolgens is er nog een optie 4. Hierbij wordt route 2 helemaal doorgetrokken naar het noorden. Deze route brengt de minste schade toe aan de polder en de dieren. Deze route is volledig in lijn met het gemeentelijke beleid om de weidevogels te beschermen in de polder. De gemeente heeft ter ondersteuning van dit beleid enige jaren geleden de populieren aan de oostelijke polderrand gekapt. Bij aanleg van route 4 blijven de voordelen en de nadelen van de ontsluitingsroute bij de bewoners van de Zuid Schalkwijkerweg, terwijl de polder en de bewoners van Schalkwijk worden ontlast. 3.Tot slot: in de brief wordt gesteld dat de weg wordt aangelegd buiten het broedseizoen. Wij denken dat het niet voldoende is om alleen bij de aanleg van de weg daar rekening mee te houden. Ook het gebruik van de weg tijdens het broedseizoen zou voorkomen moeten worden."	
--	---	--

10. (R)	"Waarom deze reactie, Ik kom nog uit de tijd dat Wethouder van Liemt Van Haarlem in 1954 bekend maakte dat Schalkwijk voor woningbouw bestemd werd, Geen zorgen Het groen er om heen zal bewaard blijven. Daar wringt de schoen. Gezien de plannen die u nu bekend maakt gaat er toch weer een halve bunder(hectare) weiland af. Weer 2 koeien minder. Dat noemen wij uitroken. Uw plannen gaan goud kosten en enorme lasten voor de bewoners. Maanden lang. Punt 1 De Zuidschalkwijkerweg was van af no 56 (M C van Bruggen) een dijk. Logisch de polder loopt naar het zuiden af dus ook de weg, In mijn herinnering was de Zuidschalkwijkerweg een B weg, 3,5 ton asdruk, Je haalt gewoon de borden B weg en is plotseling een Hoofdweg. Graag terug die borden . Er wordt miljoenen op deze wijze uitgegeven ter bescherming van 14 huizen aan de oostkant, terwijl aan de westkant nu 51 huizen staan. Daar komen er op het Tjaden terrein 32 bij en Coblens terrein nog een 6 woningen, totaal 89 stuks Nu is plotseling De weg vanaf de Zwemmerslaan een dijk geworden. Dus de bewoning aan de westkant moet dan maar verzuipen. Je zou toch zeggen het jaagpad is de dijk. Nu de oplossing In 1996 zijn wij gestart om weer een pont in de vaart te brengen. Wij vroegen een steiger aan, aan de Cruquiusdijk, Kwam goed vergunning. Dacht dat wij een steiger kregen zoals het Cruquiusgemaal had, Afkomstig aanverwant aan de bouw, dacht ik , ga eens kijken want zij zijn begonnen. Ik schrok mij rot waren zij de dijk aan het afgraven, grotendeels al klaar, Heb toen , ter frustratie van de mede oprichters het werk stil gelegd. Er rijden daar auto's met 30 ton lading , die donderen de ringvaart in. Weg en bouw overheid er bij gehaald (ben de naam kwijt) dacht Arcadis. En die gaven mij groot gelijk. Oplossing Stalen damwand er in 9 meter diep en 18 meter breed kosten. 18.000 gulden , Betaald door de gemeente Haarlemmermeer, tenslotte hadden die zitten slapen. U begrijpt waar ik heen wil. DE bedoelde weg is 1,2 km lang van af de hoek zwemmerslaan. tot de pont Met 23 opritten (naar land of woning) van gemiddeld 6 meter Wat is het nu eenvoudiger om vanaf de landzijde grotendeels damwand te slaan Met 60 cm meter boven maaiveld van de weg. En een afdekrand zoals bij de woonarken is gebeurd, Let op gaspijp en duikers. En vangrail (liefst van Bankiray hardhout) 30 x 205 mm. Dit kan gebeuren vanaf weiland(liefst in de winter) met dragline schotten> Voorlopig verkeer geen last, Daarna gaan wij de oosten berm vervangen door zand . Met daaronder de eventuele leidingen (ook de waterleiding(zijn wij van die putjes af) en bestraten met gele klinkers Als voetpad, en eventueel passeer mogelijkheid.	De zogeheten B-weg is in Nederland in 1990 afgeschaft. De huidige status is erftoegangsweg 30 km/u-regime. Er is geen aslastbeperking van toepassing. Het ontwerp gaat uit van een dijkversterking in grond met geoptimaliseerd verloop en damwand ter hoogte van woningen. Dit houdt in dat er aan de oostzijde een nieuw talud wordt gemaakt met daarnaast een teensloot. Net zoals de huidige situatie, echter enkele meters naar het oosten verschoven. Een dijkversterking door middel van een damwand boven maaiveld zou blijvend een sterke afbreuk doen aan het natuurlijke karakter van de dijk en de polder. Daarnaast is damwand is vanwege de hoge staalprijsen aanzienlijk duurder dan een oplossing met grond. Dit kan oplopen tot een factor 4 per strekkende meter. De gemeente en het hoogheemraadschap hechten veel waarde aan het cultuurhistorisch karakter van de dijk, de weg en de polder. Ook de provincie Noord-Holland kent waarden toe aan dit polderlandschap. Het toepassen van een damwand langs de weg beschouwen wij als een te grote inbreuk op het cultuurhistorisch karakter. Vangrail In het project wordt geen vangrail toepast. De nieuwe bermen worden breder en sterker en dus en veiliger dan de huidige. Daarnaast zou daarmee juist afbreuk gedaan worden aan het behoud van het karakter van de weg en de landschappelijke uitstraling.
----------------	--	--

	Voordeel is er in de toekomst een probleem even het voetpad open maken. Het zal u bekend zijn dat de weg +/- 30 jaar geleden ik woonde nog op no 33) Een soort rol van bouwstalen hek onder het asfalt is gelegd,\ Tenslotte hebben wij lx in de week een wagen van Spaarnelanden op de weg en Een wagen om de melk op te halen , Daar zakt de weg niet van onderuit, Toen de rotondes aangebracht zijn , stond ik te wachten omdat de asfaltwagen Een stukje van Zwemmerslaan meenam. De man in kwestie reed 3 x heen en weer, En gaf mij het seintje ga uw gang, Al met al 1 nacht werk om de schalkwijkerweg te fatsoeneren. En dan nog graag links en rechts een rood fietspad van 60 cm. Zodat wij af zijn Van 2 cq 3 fietsers naast elkaar. Heb als belanghebbende(Kom iedere dag op de weg) diversen bewoners gepolst. Enige bezwaar was dat roestige aanzicht van de damwand .de Koeien hebben geen probleem Oplossing wij spuiten ze groen of wij planten een klimop. Nog een voordeel de sloten hoeven aan de oostzijde niet meer uitgebaggerd worden dat hoort net als vroeger de desbetreffende Eigenaar te doen (lees boer), en weer op eigen land te deponeren> Voorjaren weer kostenbesparend Natuurlijk er moet wat gebeuren gezien de 33 woningen bij Tjaden terrein, Gezien de huizen prijzen worden dat 60 auto 's per dag er bij. Laat staan als de Haarlemmermeer Wickevoort gaat ontwikkelen. L denk toch niet dat fietsers en scooters over de Heemsteedse dreef met 13 stoplichten naar Haarlem tuffen ,Dan is over het bruggetje of pontje over de Noord en Zuidschalkwijkerweg Een uitkomst tot aan de rolbrug in Haarlem geen obstakels En dan zit je zowat in het Centrum van Haarlem Ze Zijn welkom, Conclusie : Stop met noodweg en onteigeningen, De Gem, Haarlem zit ook niet te wachten op deze kostenpost, Ik wil eindigen met de bekende uitspraak van Louis van Gaal “ Ben ik nou zo gek en jullie zo slim “of? PS a .s. Maandag of volgende week ligt deze brief bij alle politieke partijen van Haarlem in de bus."	Fietspad De Zuid Schalkwijkerweg is te smal voor een rijbaan voor auto's met daarnaast fietsstroken. Hiervoor zou de weg als geheel verbreed moeten worden. Dat willen de meeste belanghebbenden niet. Het is immers altijd de afspraak geweest dat de weg niet verbreed wordt. Daarnaast zo daarmee juist afbreuk gedaan worden aan het behoud van het karakter van de weg en de landschappelijke uitstraling.
11. (R)	"Vervolg op brief 21 -03 2022 Mijne heren, Beter ten halve gekeerd dan ten hele gefaald.. Er gaat dam wand komen. Dat kan geschieden in de winter vanuit het weiland , op schotten .. Ik heb de plannen van 1994 Spaame plan en Sector Natuur en milieu (landschap) Nog eens op nageslagen. Er is niets veranderd qua waterpeil. Zie Haarlemsdagblad. rivieren nog nooit zo laag waterpeil sinds 70 jaar. In-i/- '1998 In die tijd is de Z schalkwijkerweg door midden van een uitgerold beton-net verstevigd. En daar door -t/- 13 cm verhoogd..	Deze brief heeft grote overlap met zienswijze 10. Daarvoor verwijzen wij naar de beantwoording onder 10.

Terug naar de bijeenkomst op het parkeerterrein van voorheen DAVO terrein Gesproken met [NAAM] en [NAAM]. Nog eens Verteld dat mijn grootvader Het dijklichaam huurde voor 1 gulden per jaar/ Na vertrek van mijn ome , heb ik nog' 12 jaar het jaagpad(dijklichaam) gemaaid tot Aan de grenspaal bij de molen . en tevens de sloten uitgediept. Die nu grotendeels zijn gedempt door nieuwe bewoners of ark bewoners. Het zij zo. Volgens [NAAM] was toen der tijd het jaagpad nog dijk. Dus stop met slootverlegging en onteigeningen.. Járen hebben wij boeren(ik hobbyboer) zelf de sloten uitgebaggerd. Deze slib(bagger) gebruikte wij om de slootkanten weer in fatsoen te brengen. Ineens kwam [NAAM] (God hebben zijn ziel) met een grote grijper de sloten te diep uit te baggeren Met gevolg dat hij alle houten damwand mee sleurde, En begon ook nog eens alle slib af te voeren. Veel overlast op de weg. Dat moet over zijn, voortaan houdt iedere boer cq. bewoner zelf zijn sloten weer schoon. En niet zo diep meer dat verzwakt de weg maar. Voor de 2 boeren geen probleem, De rest koopt maar een heinhaak.. Ben hier met de Gemeente in overleg, Jaagpad verhogen heb geen zin meer ,is een paadje van 70 cm , door illegale bouwwerken. Heb het jaagpad uitgestapt (stappenteller) niet helemaal zuiver. En constateerde dat voor de arken 640 meter damwand is aangebracht, van de 1,4 km. Dan tel ik het. alweer(zo,n 8 jaar) geleden de damwand die op de scheiding van het spaame. en ringvaart is aangebracht(Tjaden terrein) dit ter bescherming van de oever aldaar, waar geregeld die grote lege zandschepen uit de bocht vlogen., en met het achteruitvaren met die grote schroeven een soort dijk aanlegde op die scheiding .van ringvaart en Spaame ..Drama trouwens , want Die schoeing is gelijk gehouden net de waterhoogte van het spaame . nou vliegen die boten met die oplopende boeg op de schoeing, zodat wij met het pontje die schuiten met een lijntje er weer af trekken l' 1. Kortom , laten jullie is beginnen waar jullie goed in zijn .vanaf het Spaame die 800 meter met damwand slaan. Dit kan in de winter dan zijn alle recreatiebootjes van jachtwerf Opzeeland, en Sem Beenders weer op de wal., Ps Bij het nakijken van de schoeing tegen het voorheen Tjaden terrein , blijkt nu dat alle schoeiengen er zijn uitgetrokken en terplekke een soort strandje voor kinderen ? Levens gevaarlijk .zal de Gemeente inlichten. Er moet nieuw elektra aangelegd worden, is van 1951, een en ander nagetrokken .Logisch Nu zeker met de 32 woningen op het Tjaden terrein. 2. Heb al meer geopperd de sloten aan de westkant van de weg te dichtten. Dit zou niet kunnen volgens Joris daar dan het boezemwater wordt geblokkeerd., Wat een onzin Nog geen 4 jaar geleden is achter pand 32 een rechtstreeks verbinding gemaakt zodat ook daar Tussen pand 32 en 34 het boezemwater rechtstreeks via de duiker de polder ingaat, Dit is nog 4 x het geval,. Verleng de duikers en klaar is kees,	1.De waterkering wordt niet verplaatst. Een toelichting op deze keuze is opgenomen in het definitieve Projectplan. 2. Het project heeft als uitgangspunt geen sloten te dempen omdat het verdwijnen van sloten te veel het huidige landschappelijke karakter aantast. Het hoogheemraadschap wil geen vermindering van de kwaliteit van het watersysteem.
--	--

	3. Op die manier komt er 1,5 meter bij de weg. Waar het steeds gevaarlijker wordt. Woon je er 20 jaar of meer (dat zijn er heel weinig) is de halve sloot van de bewoner. Mooie gelegenheid, a) nieuw elektra b) verbreding weg., met gelegenheid Een flets cq voetpad aan te leggen."	3. Het project heeft, op aandringen van veel stakeholders, het uitgangspunt geen wegverbreding toe te passen. Dit enerzijds in verband met het behoud van het huidige karakter en anderzijds om te voorkomen dat op de bredere weg harder gereden gaat worden.
12. (H)	"Wij zijn in de loop der tijd door u en gemeente Haarlem goed op de hoogte gehouden omtrent de plannen voor het noodzakelijke dijkonderhoud en damwand Ringvaart aanpassing. Dank daarvoor. Ons werd door gemeente Haarlem gevraagd om de 3 oplossingen die bedacht zijn voor het laatste stuk tijdelijke-ontsluiting, naar de noodbrug, te bekijken en een zg. "Zienswijze" hierop te geven. Deze volgt hieronder. Wij vinden het geen optie om naast nr 58 deze nood-brug plaatsen omdat: De woonark (incl. gezin 4 personen) verplaatst moet worden voor langere tijd. De grootte van die hinder bij de andere 2 opties niet te vergelijken valt. Die verplaatsing brengt namelijk met zich mee: • Dat voorzieningen in onze tegenoverliggende loods en tuinhuis, welke dagelijks noodzakelijk gebruikt worden, zoals o.a. wasmachine en wasdroger niet gebruikt kunnen worden. • Dat voor ons, en ook voor de andere bewoners/ bezoekers en eventuele hulpdiensten, het parkeren onmogelijk wordt. • Dat alle koppelingen aan de woonark, zoals water-, gas-, elektriciteit-, internet- en rioolaansluiting moeten worden losgekoppeld en elders weer hersteld en/of gecreëerd zouden moeten worden. • Bij verplaatsing van de boot zal er eerst gebaggerd moeten worden, ivm diepgang woonark. Dat baggeren kan pas als de damwanden geplaatst zijn. (!) • Dat het hoogteverschil voor de entree moet worden aangepast aan de oever. • Dat na de minimale duur van 8 maanden, die voor de verbetering gepland zijn, dit in omgekeerde volgorde weer moet plaatsvinden. • Dat de situatie voor het pontje, welke op 1 april weer dienst doet voor o.a. de vele recreanten, niet knel komt of onmogelijk is, omdat het reeel is dat het herstel langer duurt gezien de huidige omstandigheden met schaarste van leveringen op de markt.	Verplaatsen woonark Het verplaatsen van de woonark is geen kleinigheid. De gemeente en het hoogheemraadschap zijn zich ervan bewust dat dit voor bewoners veel impact heeft. Een verplaatsing wordt alleen overwogen worden als de primaire functies geborgd kunnen worden, ook de aansluitingen van gas/water/electrica/data/riool. Dus het woon- en leefklimaat op de woonark en de functies in de opstallen op de wal. Wij zoeken naar een oplossing voor de tijdelijke brug waarbij de hinder voor omwonenden beperkt blijft. Het uitgangspunt is dat gedurende de uitvoering woningen en woonarken bereikbaar moeten blijven, daar hoort ook het parkeren bij. Voor alle bewoners geldt dat wanneer de uitvoering ter plaatse van hun woonlocatie gaande is er gedurende een beperkte periode een alternatieve parkeerlocatie wordt geboden. Uw opmerking over de noodzaak tot het verdiepen van de Ringvaart voordat verplaatsing mogelijk is nemen wij mee in onze afweging. Ongewenste hoogteverschillen ontstaan met de totstandkoming van een nieuwe situatie worden in afstemming met u qua ontwerp geoptimaliseerd en aangepast. Het is bij het projectteam bekend dat in het zomerseizoen het voet-/fietsveer 'de groene stroomboot' een dienst uitvoert tussen het einde van de Zuid Schalkwijkseweg en het Theehuis Cruquius. Indien de

	Voor sommige van deze problemen kunt u uiteraard wel met oplossingen komen, maar....even een beetje op uw stoel plaatsnemend.... De keuze, waarbij de brug aan het eind van de bijna gereedgekomen Waterwolfweg geplaatst wordt, is voor alle betrokkenen het best: De huidige provisorisch aangelegde weg met stalen platen kan nog 8 maanden in het weiland liggen, waardoor het verkeer niet door de nieuwe straat hoeft. Belangrijk voordeel in kiezen voor deze optie is ook de overkant-aansluiting. Deze is makkelijker/ goedkoper te realiseren omdat er geen obstakels, zoals o.a. privé-gronden met bootjes, woningen aan de oever liggen en omdat het verkeers-technisch makkelijker, en veiliger uitpakt. De 2de keuze zou dan een tijdelijke ontsluiting bij de fietsbrug zijn: Een tijdelijke brug naast de fietsbrug: Ook hier geen problemen met bewoning aan de overkant."	tijdelijke brug overlapt met het vaarseizoen van het veer dan spannen wij ons in om een passende oplossing te bieden. De mogelijkheden voor tijdelijke brug vanaf de uiterste zuidwesthoek van het Waterwolfweg-terrein of naast de bestaande fietsbrug zijn ook door het projectteam onderzocht. Deze locaties kennen hun eigen voor- en nadelen.
13. (R)	"Middels deze e-mail dienen wij zienswijze in op het ontwerp voor het groot onderhoud van de Zuid-Schalkwijkerweg te Haarlem met nummer 2022/858380 en bij Rijnland bekend onder zienswijze kadeverbetering Zuid Schalkwijkerweg, kenmerk 22.070448. Wij hebben tegen dit project de navolgende bezwaren; 1. Dijkverzwarend Wij maken bezwaar tegen het uitvoeren van dijkverzwarend. Rijnland stelt zich op het standpunt dat de dijk/Zuid Schalkwijkerweg verzwakt dient te worden ter bescherming van de achterliggende Verenigde Groote en Kleine Polders. Dit betekent dat de weilanden met een handvol huizen aan de oostzijde van de Zuid Schalkwijkerweg beschermd worden tegen mogelijke overstromingen en dat tegelijkertijd tientallen woningen aan de westzijde van de Zuid Schalkwijkerweg niet beschermd worden tegen wassend water. Dit druist in tegen de plicht die Rijnland heeft om iedere burger te beschermen tegen wassend water. Zie ook de website van Rijnland; "Rijnland werkt elke dag aan droge voeten en schoon water. Dat doen we voor iedereen en met oog voor natuur en landschap" https://www.waterschappen.nl/mijn-waterschap/. Blijkbaar geldt deze plicht om iedereen te beschermen in de onderhavige situatie niet en rijst de vraag welke dringende noodzaak er dan is om een klein aantal klein weilanden en een paar huizen te beschermen tegen hoog water.	1. De ligging van de waterkering wordt met dit project niet gewijzigd. Een toelichting op deze keuze is opgenomen in het Definitief Projectplan. Nieuwe keuzes over piekberging en het verhogen van grondwaterpeil vallen buiten de scope van dit project.

Als er evenwel van uitgegaan wordt dat alle bewoners van de Zuid Schalkwijkerweg recht hebben op gelijke bescherming, en de westzijde geen bescherming behoeft, dan geldt dit ook voor de bewoners aan de oostzijde en hoeven zij evenmin beschermd te worden. Hiermee komt automatisch de noodzaak tot versterking van de dijk/Zuid Schalkwijkerweg te vervallen. Het is veel logischer, efficiënter en goedkoper om vervolgens de lager gelegen weilanden aan de oostzijde (de Verenigde Groote en Kleine Polders) als overloop gebied/piekberging in te richten zodat niet alleen de noodzakelijke extra capaciteit voor waterberging gecreëerd wordt, maar ook heel veel gemeenschapsgeld bespaard wordt. Tenslotte sluit deze aanpak ook aan op de voorgenomen kabinetsmaatregelen om het grondwaterpeil in veengebieden te verhogen om CO2-uitstoot te verminderen en verzakking van huizen tegen te gaan. 2. Groot onderhoud Ten tweede maken wij bezwaar tegen het voorgestelde groot onderhoud van de Zuid Schalkwijkerweg. Het kan niet ontkend worden dat de weg in slechte conditie verkeert en dat er enig herstel zal moeten plaatsvinden. In het voorliggende ontwerp is het uitgangspunt dat “het landschappelijke en cultuurhistorische karakter van de weg behouden moet blijven”. Hier is echter helemaal niets van terug te vinden in het ontwerp. Immers, het kappen van tientallen bomen waaronder 8 beschermwaardige (monumentale) volwassen bomen, terugplaatsen van jonge aanplant, de verbreding van taluds, de plaatsing van stalen damwanden en met als klap op de vuurpijl, het aanbrengen van rood asfalt op een weg die leidt naar een nieuwbouwwijk, staan mijlenver af van de landschappelijke uitstraling die de pittoreske Zuid Schalkwijkerweg nu heeft. Naast dit esthetische bezwaar hebben wij ook inhoudelijke onderstaande bezwaren tegen het voorgestelde onderhoud. 3. Fietsstraat Wij maken bezwaar tegen het inrichten van de weg als fietsstraat en de argumenten die gebruikt worden om het gebruik van een fietsstraat te legitimeren. Wij verwijzen hierbij naar de nota van Royal Haskoning met kenmerk B15326-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0001. Hierin wordt gesteld dat door de bouw van Wickevoort in Cruquius het aantal fietsers op de Zuid Schalkwijkerweg zal toenemen tot ca 1500 per dag “omdat alle voorzieningen in Haarlem zijn”. Dit getal trekken wij zeer in twijfel. Wij attenderen u er op dat de afstand vanaf Wickevoort tot de Grote Markt in Haarlem 8.7 km bedraagt en tot het Burgemeester Stamplein (=winkelcentrum) in Hoofddorp 6 km. Eenzelfde reksom is eenvoudig te maken voor basisscholen, middelbare scholen en sportclubs. Er zijn talloze mogelijkheden voor bewoners van Wickevoort te vinden die dichterbij gelegen zijn dan Haarlem. Het ligt daarom voor de hand dat een groot deel van de activiteiten van bewoners uit Wickevoort zich zal afspelen in de Haarlemmermeer (bijvoorbeeld in Vijfhuizen of Hoofddorp) en niet in Haarlem, waardoor het aantal geprojecteerde fietsbewegingen onrealistisch is. Verder wordt In het ontwerp gesteld dat de verkeersveiligheid op de Zuid Schalkwijkerweg verbeterd moet worden. Hierbij wordt eveneens een onjuiste aanname gedaan. Er wordt vanuit gegaan dat er onveiligheid optreedt als gevolg van ontmoetingen tussen motorvoertuigen en	2. Informatie over het karakter van de weg en bomen leest u in de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.1 en 2.4 van deze nota [Karakter van de weg, Bomen]. Er zijn geen bomen met kwalificatie monumentaal karakter aanwezig die gekapt worden. 3. De inschatting dat het aantal fietsbewegingen per dag zal toenemen naar 1500 is naar de mening van projectteam en externe deskundigen een realistische aanname. In 2018 is immers al 1000 geteld. Wanneer het aantal zal oplopen naar tussen 1000 en 1500 verandert dit de keuze voor de fietsstraat overigens niet. Vanuit omwonenden is naar het projectteam diverse malen geuit dat de veiligheid echt verbeterd zou moeten worden. De officiële registratie van incidenten dient nooit als bewijsmiddel voor een veilige situatie. Vanuit deskundigen en vanuit het beleid van gemeente Haarlem is de fietsstraat naar voren gekomen als beste keuze. Meer informatie leest u in de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.3 van deze nota [Fietsstraat].
--	---

fietsers. In hiervoor genoemde nota wordt echter melding gemaakt van slechts 2 incidenten tussen 2015 en 2021 en er is daarmee geen sprake van verkeersonveiligheid. Hierbij is het ook relevant om toe te voegen dat in het jaar 2022 ondanks de bouwwerkzaamheden op het Tjaden terrein waarbij veel (zwaar) verkeer over de weg reed en de oplevering van ongeveer 300 woningen op Wickevoort, evenmin geleid hebben tot een toename van het aantal gemelde incidenten tussen motorvoertuigen en fietsers. Er wordt derhalve een oplossing gezocht voor een probleem dat niet bestaat en naar alle waarschijnlijkheid ook niet zal ontstaan. Het inrichten van de weg als fietsstraat is daarom niet noodzakelijk noch legitiem. Verder zal door de weg in te richten als fietsstraat een schijnveiligheid gecreëerd worden. Het is naïef om te veronderstellen dat het plaatsen van een rood wegdek en een paar verkeersborden weggebruikers er toe zal aanzetten om de snelheid te matigen. Het gladde asfalt zal eerder leiden tot hogere snelheden van alle weggebruikers, en niet in de laatste plaats van snelle e-bikes die zich nog meer “king of the road” zullen voelen met toenemende kans op incidenten tot gevolg (Zie ook hieronder punt 7, overige verkeersdeelnemers). 4. Passeerstroken Wij maken bezwaar tegen het voorstel om geen passeerstroken langs de weg aan te brengen en het verkeer gebruik te laten maken van de opritten. Voor ons betekent dit dat wij continu auto's op onze particuliere oprit (Zuid Schalkwijkerweg 57 en 57A) hebben staan, inclusief vrachtverkeer. Dit is niet alleen hinderlijk maar ook gevaarlijk. Er ontstaan nu zeer regelmatig onoverzichtelijke situaties met (vracht) auto's die vlak voor de bocht ter hoogte van Zuid Schalkwijkerweg 56 moeten manoeuvreren naar onze oprit. Om dit te voorkomen pleiten wij voor het aanbrengen van een passeerstrook tussen Zuid Schalkwijkerweg 57 A en het Tjadenterrein. Overigens gaan wij ervan uit dat, indien er geen passeerstroken worden aangebracht, wij in aanmerking komen voor compensatie. Tenslotte wordt onze oprit dan door de gemeente officieel aangemerkt als passeerstrook en daarmee wijzigt ons perceel (Zie punt 11 ontwerpvoorstel). 5. Kappen en herplanten bomen Wij maken bezwaar tegen de kap van de bomen om de reden die hierboven in punt 2 al vermeld is. Als evenwel wordt besloten tot kap maken wij bezwaar tegen het voorstel van herbepanting. In het ontwerp worden slechts soorten beplanting genoemd. Er wordt niets vermeld over de leeftijd van het groen dat herplant wordt. Wij pleiten voor het gebruik van groen dat een volwassen uitstraling heeft (tenminste 25 jaar oud voor bijvoorbeeld knotwilgen). Dit zorgt niet alleen voor het behoud van de landschappelijke uitstraling, het is bovendien van ecologisch belang. Volwassen bomen zorgen immers voor verkoeling en hun wortelstelsel draagt beter bij aan het vast houden van water hetgeen met het veranderende klimaat met afwisselend zware regenval en periodes van grote droogte nuttig is. Nota bene; financieel zal dit het verschil niet maken op het genoemde budget van 8.5 miljoen euro. (Ter illustratie een knotwilg van 25 jaar oud kost ca. 750 euro). 6. Tijdelijke weg	4. Gegrond. In het definitief ontwerp is een passeerstrook opgenomen tussen nr.57A en het Tjadenterrein/de Waterwolfweg. 5. Zienswijze deels gegrond. Beantwoording op uw ingebrachte punten over het kappen van bomen en de beoogde nieuwe aanplant leest u in de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.4 van deze nota [Bomen].
---	---

	Wij hebben bezwaar tegen de aanleg van de tijdelijke weg door de weilanden met aansluiting op de Betuwelaan omdat een dergelijke weg grote inbreuk maakt op het ecologische, landelijke en privé leven op de Zuid Schalkwijkerweg en de Betuwelaan. Verder bestaat de vrees dat de gemeente onverhoopt in de toekomst alsnog zal besluiten om de tijdelijke weg een permanent karakter te geven. Een tijdelijke brug over de Ringvaart die op verzoek bediend wordt, is een goed alternatief. 7. Overige verkeersdeelnemers De Zuid Schalkwijkerweg wordt niet alleen gebruikt door motorvoertuigen en fietsers maar heeft ook een belangrijke recreatieve functie voor allerlei voetgangers zoals wandelaars en hardlopers. Aan deze groep wordt in het ontwerp geen woord gewijd. Het voorliggende ontwerp zal hun veiligheid niet ten goede komen. Daarom pleiten wij er voor om de veiligheid van ook deze verkeersdeelnemers te waarborgen door de weg in te richten voor gemengd verkeer. Dit kan gedaan worden door langs het wegdek betongrastegels als uitwijkmogelijkheid voor voetgangers aan te brengen en verder de weg te voorzien een zwart asfalt laag, zonder witte markering met reflectiepaaltjes langs de kant waardoor de weg optisch smaller lijkt en de snelheid geremd wordt (conform het ontwerp 4.4 Argumenten). Conclusie Om het oorspronkelijke en unieke karakter van de Zuid Schalkwijkerweg te behouden, hoeft het project niet zo rigoureuus en desastreus aangepakt te worden. Veel tijd en gemeenschapsgeld kan bespaard worden door de Polders als overloopgebied/piekberging in te richten en de Zuid Schalkwijkerweg als weg voor gemengd verkeer te voorzien van zwart asfalt (met nutsvoorzieningen in de bermen) plus gras betontegels en passeerplaatsen langs de rijbaan om de veiligheid, doorstroming en wederzijds begrip van alle verkeersdeelnemers te waarborgen. Het is een grote bestuurlijke fout wanneer -ondanks alle bezwaren- toch overgegaan wordt tot uitvoering van het voorliggende ontwerp waarmee dit unieke stuk Haarlem met grote landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve waarde onherstelbaar aangetast wordt. Wij dringen daarom zeer aan op heroverweging van dit ontwerp om zo dit unieke 'weggetje' ook voor toekomstige generaties te behouden. In afwachting van uw antwoord."	6. Zienswijze gegrond. Informatie over de tijdelijke ontsluitingsroute leest u in de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.2 van deze nota [Tijdelijke ontsluitingsroute]. 7. Er wordt geen strook grasbetontegels toegepast naast de weg. Een dergelijke strook zou in de praktijk betekenen dat de weg breder wordt en dat is ongewenst, zowel vanuit de bewonerswensen als het behoud van het landschappelijk karakter. Daarnaast levert een dergelijke strook geluid- en trilling overlast op voor de omwonenden. De nieuwe bermen worden wel breder, vooral aan de oostzijde, en sterker zodat voetgangers daar een verbeterde uitwijkmogelijkheid zullen hebben. Wij delen uw mening dat een weg zonder witte belijning een positief effect kan hebben op de snelheid van het autoverkeer. De weg zal gelet op de keuze voor inrichting als fietsstraat wel bruinrood worden. De verlichting zal worden verbeterd, dit ook in lijn met aandacht voor de veiligheid voor fietsers en voetgangers. Reflectiepaaltjes worden niet toegepast.
14. (R)	"Hierbij maak ik namens de buurtbewoners en mijzelf bezwaar tegen de vergunning aanvraag voor de omgevingsvergunning en tegen het voorgenomen besluit om, in samenhang met de kadverbetering Zuid Schalkwijkerweg te Haarlem, de maatregelen die genoemd zijn om te verwezenlijken, conform het reeds opgestelde concept plan, te komen tot het definitieve plan om de Zuid Schalkwijkerweg aan te passen. In het kort toegelicht:	

Als lid van de klankbordgroep en bewoner aan de Zuid Schalkwijkerweg westzijde ben ik betrokken bij de samenstelling van het conceptplan, dan wel de ideeën voor de realisatie van het plan en de daarbij behorende werkzaamheden, wensen en ideeën. Ik maak bezwaar tegen de navolgende punten: 1 Omgevingsvergunning De omgevingsvergunning Zuid Schalkwijkerweg 40, 2022-07834, groot onderhoud Zuid-Schalkwijkerweg, ingekomen 21 oktober 2022. De omgevingsvergunning wordt verleend zonder dat aan alle voorwaarden voldaan is. Namelijk niet alle bewoners zijn geraadpleegd zoals wordt beweerd en is toegezegd conform de eerste en de huidige tweede herziene werkwijze in het kader van de totstandkoming van dit traject waarvan het plan een uitvloeisel behoort te zijn conform de werking van zorgvuldig bestuur. 2 Groene zone De groene zone naast de weg wordt ernstig aangetast en er is al jaren geen tijdig terug plant plan in werking gesteld de aantasting van de flora en daarmee de fauna heeft hier een daadwerkelijk significante aan slag te verduren. Het duurt jaren voordat de bomen weer enigszins volgroeid zijn daarmee kunnen voorzien in het levensonderhoud van de fauna bewoners. Er zijn maar liefst 1154 handtekeningen opgehaald met behulp van de petitie: Houdt Zuid Schalkwijkerweg groen van mensen die tegen de huidige zienswijze zijn. 3 Tijdelijke verharde weg door de verzamelde polders. De tijdelijke verharde weg is niet tijdelijk van aard en gaat dwars door een vogelbroedgebied heen. Hier gelden regels voor dat de broedende vogels ongestoord hun gang kunnen gaan. Naast het wegverkeer dat dagelijks tot s' avonds laat over deze weg zal moeten rijden is er ook sprake van permanente straatverlichting. Dit zal betekenen dat het weidebroed gebied 24/7 per dag veranderd wat in strijd is met de flora&fauna wetgeving in ons land. Daarnaast zijn er significante kosten gepaard, die in schril contract staan met de weigering van de gemeente om verkeersmaatregelen te bekostigen zoals verkeersdrempels of andere zichtbare attenteringen voor de weggebruikers. 4 Afspraken klankbordgroep Er is in de klankbordgroep afgesproken dat er per wegdeel / bewoners vak afspraken gemaakt zouden worden voor de verkeersveiligheid en de bewoners wensen. Dit is niet gebeurd ondanks dat er vanuit de eerste ronde beterschap is beloofd. De planvorming is niet conform de gemaakte afspraken tot stand gekomen. Wij bewoners willen alsnog gehoord worden en te woord worden gestaan. Nu worden wij met een verhoogde weg geconfronteerd waarbij wij kosten moeten gaan maken om onze percelen weer aansluitend te krijgen. Er zijn geen extra verkeersveiligheidsmaatregelen op genomen ondanks de besproken en toegezegde opties hiertoe.	1. De omgevingsvergunning, met kenmerk 2022-07834, is op 10 maart 2023 verleend. Indien gewenst, kunt u bezwaar maken tegen de vergunning. We hebben geprobeerd bewoners zoveel mogelijk te betrekken. Binnenkort kunt u hier meer over lezen in het verslag participatie dat zal worden geupload op de projectpagina. 2. Beantwoording op uw ingebrachte punt over bomen leest u in de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.4 van deze nota [Bomen]. Het is niet duidelijk wat u bedoelt met de jarenlange afwezigheid van een herplantplan. 3. De tijdelijke ontsluitingsroute zal tijdelijk zijn. In de omgevingsvergunning die nodig is voor de aanleg van een tijdelijke voorziening zal dit ook opgenomen worden. We houden ons aan wet- en regelgeving. Meer informatie over de ontsluitingsroute leest u in de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.1 van deze nota [Tijdelijke ontsluitingsroute]. 4. In de klankbordbijeenkomst is inderdaad gesproken over een aanpak om per deel van de weg gesprekken te plannen. Dit was in praktische zin echter niet meer mogelijk om te realiseren voor de zomervakantie van 2022. Als alternatief is toen gekozen voor een brede projectbijeenkomst. Deze bijeenkomst is georganiseerd halverwege Zuid Schalkwijkerweg naast het terrein van DAVO. In de uitnodiging (per post en via de digitale nieuwsbrief) is aangegeven dat tijdens de bijeenkomst projectmedewerkers beschikbaar waren om met bewoners mee te lopen/fietsen naar specifieke locaties om ter plekke vragen te beantwoorden.
--	--

	5 Verkeersveiligheid Er is alleen oog voor een rode kleur op het asfalt als maatregel met als argument dat dit een verkeersremmende maatregel betreft. Dit zou dan gaan om een auto te gast” straat. Echter dit verandert niks aan de wegsituatie. De situatie is nu zo dat de weg steeds drukker wordt met diverse verkeersdeelnemers. Er komen meer ongelukken voor de laatste jaren en de overlast neemt toe. De gemeente en Rijnland geven aan alleen geld te hebben voor een rode kleur terwijl dit niet strookt met vorenstaande punten. Dit is niet conform de afspraken en niet volgens het principe van goed bestuur. Wij pleiten al jaren voor een aantal verkeersremmende maatregelen in onze straat en met name in het middengedeelte tussen Van Opzeeland en de boerderij. 6 Toename verkeer De verkeersdruk neemt steeds meer toe doordat de gemeente vergunningen verleend om een winkel bij de boerderij te open, wat voor veel autoverkeer zorgt dat vaak met verhoogde snelheid snel naar de boerderij heen en weer wil rijden. Daarnaast is er een nieuwbouwwijk aan het eind van de weg bijgekomen wat voor veel overlast zorgt van bouwverkeer en straks van het dubbele aantal bewoners. Wat gepaard gaat met het dubbele aantal aan bezoekers en bezoekers van deze wijk en dus op de Zuid Schalkwijkerweg. 6A Fluisterasfalt Wij bewoners pleiten dan ook voor een toezegging dat het asfalt wat aangebracht wordt gaat bestaan uit het zogeheten fluisterasfalt wat onlangs ook is toegepast door de buurgemeente gemeente Heemstede bij een drukke doorgaande. Weg. Dit zal de geluidsoverlast aanzienlijk verminderen. 7 Twee maten Er wordt door de overheid in deze met twee maten gemeten. Namelijk als de boer een vergunning wil of de projectontwikkelaar van de nieuwbouwwijk dan krijgen zij de vergunning en staan wij buiten spel. Dit is nu ook het geval met de vergunningsaanvraag van Rijnland. Wij komen jaren in de overlast te zitten en er is nog steeds geen plausibele uitleg gegeven voor de noodzaak van deze ingreep.	Uw opmerking over het maken van kosten vanwege de verhoging kunnen wij niet goed plaatsen. In het ontwerp is rekening gehouden met maatregelen die het hoogteverschil tussen de nieuwe weg en de bestaande opritten oplossen. Deze maatregelen liggen zo veel mogelijk in de openbare ruimte en niet op privéterrein. Bewoners hoeven geen kosten te maken voor deze maatregelen. Voor de verkeersveiligheidsmaatregelen verwijzen wij naar nr.5 hieronder. 5. De verkeersveiligheidsmaatregelen die u benoemt, gaan waarschijnlijk over het toepassen van drempels. Er is meerdere keren onderzocht of dit een goede mogelijkheid is. Hierover bent u door onze projectgroep geïnformeerd. Uiteindelijk zijn er om twee redenen geen drempels opgenomen in het definitief ontwerp. 1. De keuze voor de inrichting als fietsstraat zal, gelet op de ervaringen in Nederland, naar verwachting zorgen voor een beter rijgedrag. Indien dit na realisatie niet het geval blijkt kan alsnog overwogen worden een extra aanvulling te bouwen. 2. het risico op hinder voor bewoners door trillingen wordt groot geacht. Deze beslissingen zijn zorgvuldig gemaakt op basis van het advies van de verkeerskundige en de adviseur van de politie. Andere mogelijkheden zoals verkeersdrempels, wegversmallingen, ‘straatjuwelen’ etc. zijn uitvoerig onderzocht, maar bleken niet mogelijk. Gezamenlijk is de conclusie getrokken dat voor deze specifieke situatie van de Zuid Schalkwijkerweg de inrichting als fietsstraat het meeste effect heeft op de verbetering van de verkeersveiligheid. 6, 6A. We gaan uit van een toename in het aantal verkeersbewegingen en hebben veel aandacht voor veiligheid. Een geluid reducerende deklaag is volgens het Actieplan Geluid (gemeente Haarlem) niet nodig. We passen echter volgens het Actieplan Geluid wel een geluidsreducerende deklaag toe (AC surf (DAB). Los van de geluidaspecten vinden we dit een betere keuze omdat dit mengsel bij zwaar wringend verkeer (tractors, melkwagen, e.d.) sterker is dan een SMA. 7. Beantwoording op uw ingebrachte punt over de noodzaak van het versterken van de dijk leest u in de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.1 van deze nota [Karakter van de weg].
--	---	---

Daarnaast zijn wij lang niet allemaal gehoord wat in de eerste aanvraag mede heeft geleid tot een nieuw procedure en beloofde verbetering. Wij constateren dat dit nu exact weer gebeurt. Sterker nog als de bewoners in de Molenwijk horen dat de tijdelijke ontsluitingsweg aan hun staart aansluit dan is er wel oog voor hun klachten van verkeersoverlast maar niet bij die van ons. 8 Dijkverhoging Spaarnezijde De praktijk leert dat ons punt dat de dijk ook verhoogd kan worden aan de Spaarne zijde ipv de weg zelf is bewezen door Rijnland doordat het laatste deel van de Zuid Schalkwijkerweg vanaf nummer 59 niet meer verhoogd hoeft te worden nadat Rijnland zelf de buitenzijde aan het Spaarne heeft verhoogd zoals wij drie jaar geleden al hebben aangegeven. Hiermee vervalt de noodzaak van de wegverhoging en kan er aan de Spaarnezijde een dijkverhoging worden aangebracht zonder dat bovenstaande punten tot knelpunt komen. Daarbij worden dan alle huizen tegen het water bescherm in plaats van alleen de huizen aan de oostzijde van de weg. 9 Overlast bouwverkeer. Er is telkens weer ondervonden dat de gemeente en de aannemers zich niet in staat kunnen stellen zich te houden aan de gemaakte afspraken en geldende verkeersregels en regels van algemeen fatsoen, lees sociaal gedrag als gast in de staart. Dit leidt telkens weer tot meldingen en irritaties. Er is telkens een toezegging dat de gemeente hier rekening mee houdt in haar planvorming en de feedback ter harte neemt. Echter de praktijk leert dat dit leidt tot geen enkele aanpassing en of toezicht op de naleving. Als de vergunning verleend is dn zijn de bewoners nog maar een zeur factor en wordt er verder geen acties meer ondernomen. Wij zien geen toereikende garanties en of verbeteringen on het concept plan staan. Wij willen hier duidelijke afspraken oer en harde toezegging dat de overheid optreedt zodra de vergunning verkrijger zich niet aan de afspraken houdt. Wij willen in het plan opgenomen zien dat de aannemer een bestuurlijke boete opgelegd kan krijgen dan wel dast de werkzaamheden opgeschort dienen te orden als de bewoners overlast ondervinden. Het plan is nu veel te vrijblijvend is onze ervaring.	Wij vinden het vervelend dat u het idee heeft niet voldoende gehoord te zijn. Wij menen echter dat u als lid van de klankbordgroep actief betrokken bent geweest en dat er op verschillende momenten persoonlijk contact is geweest tussen u en de leden van de projectgroep. Voor uw suggesties is toen tevens aandacht geweest. Vervolgens is aan u toegelicht op basis van welke argumenten deze zijn afgewezen. 8. De dijk wordt niet verplaatst. Een toelichting op deze keuze is opgenomen in het Definitief Projectplan. 9. Uw opmerking over verkeers- en bouwoverlast is begrijpelijk. Wij zullen hier zeker rekening mee houden. Er is een belangrijk verschil tussen de overlast die u ervaart van het bouwproject Waterwolfweg en de toekomstige werkzaamheden voor de Zuid Schalkwijkerweg: Voor de Zuid Schalkwijkerweg is de gemeente samen met het hoogheemraadschap opdrachtgever en heeft daarmee veel meer mogelijkheden om te sturen en toezicht te houden op het beperken van bouw hinder. Voor de uitvoering wordt een zogenaamd BLVC-plan opgesteld. Dit gaat over: Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Dit plan inclusief alle opgenomen afspraken maakt onderdeel uit van het contract van de aannemer. Gemeente, het hoogheemraadschap en aannemer Heijmans willen het concept BLVC-plan met de klankbordgroep bespreken. Specifieke zorgen en verzoeken van bewoners kunnen dan besproken worden en eventueel verwerkt in het plan (en dus in het contract). Het meten van de bewonerstevredenheid tijdens de uitvoering kan een onderdeel hiervan zijn.
--	--

10 Bereikbaarheid & parkeren Er is geen duidelijkheid verschaft over de toegang tot de weg en onze huizen gedurende de twee jaren van overlast. Sterker nog er is geen duidelijkheid bij het niet bereikbaar zijn van de woningen wat dan het alternatief is voor het parkeren van de voertuigen en op welke wijze hierin wordt voorzien. Inclusief eigendom beschermende maatregel als er op een afgelegen stuk geparkeerd moet gaan worden. 11 Viciëuze cirkel Het is steeds een terug kerende viciëuze cirkel dat de weg nu niet goed is ingericht als 30 km/h uur weg waarop de gemeente bij klachten over weggebruikers verwijst naar de politie en de politie naar de gemeente, omdat de weg niet goed is ingericht. Wij bewoners vragen hier aandacht voor en dat dit punt goed geborgd wordt in het plan. Hier is nu geen enkele sprake van waardoor er geen garanties zijn voor ons bewoners dat de weg na het opleveren van het project uiteindelijk dan wel goed is ingericht. Dan zijn wij bewoners terug bij af na alle overlast en leent de weg zich nog makkelijker om harder te rijden. 12 Afsluiting deel Zuid Schalkwijkerweg / alternatieve routes Wij vragen als bewoners dat de weg ter hoogte van de Lage Koedijk net voor de boerderij wordt afgesloten middels een automatische paal. Dan kan het bezoek aan de boerderijwinkel en de bewoners van de nieuwbouwwijk via de alternatieve tijdelijke, lees straks permanente weg, rijden wat het merendeel van de Zuid Schalkwijkerweg aanzienlijk zal ontlasten. De boer en de hulpverlening kunnen dan wel doorrijden met een toegangspas voor de paal net als in het centrum van Haarlem. Als alternatief voor de tijdelijke ontsluitingsweg kan er een autobrug komen met als zelfde resultaat las hiervoor vermeld. Ik kan aanvullende informatie verschaffen en of foto's om bovenstaande nader toe te lichten. De grote vraag wat ons bewoners bezighoudt is wat krijgen wij terug voor alle jaren van overlast die wij, zeker als dit plan in werking wordt gesteld, te verduren krijgen. Eerst een hele nieuwbouwwijk wat al langer dan een jaar voor overlast zorgt aan bouwverkeer, daarbij een toename aan verkeer in onze straat door extra vergunningverlening en maatschappelijke ontwikkelingen. Dan dit project wat zeker twee jaren zal duren. Wat staat er tegenover? Waar komt de overheid ons tegemoet? Er wordt niet met ons gesproken en wensen worden niet ingewilligd.	10. De maatregelen voor de bereikbaarheid van woningen en percelen wordt vastgelegd in het BLVC-plan (zie antwoord hierboven bij nr.9). De aannemer werkt een plan uit met tekeningen per fase. Hierin wordt aangegeven hoe de bereikbaarheid voor autoverkeer, fietsers, wandelaars en hulpdiensten voor elke fase geregeld is. Tijdens de uitvoering komt het voor dat woningen en kavels niet per auto bereikbaar zijn. Op die momenten worden tijdelijke parkeervoorzieningen aangeboden. Uw aandachtspunt voor de veiligheid en bescherming van uw vervoermiddel nemen wij serieus en zal terugkomen in de plannen. 11. De weg is in het ontwerp dusdanig ingericht op 30 km/h dat de politie kan handhaven. Dit betekent dat in de nieuwe situatie in geval van regelmatig te hard rijden, meldingen van onveilige situaties of incidenten aanleiding kan (en moet) zijn voor actieve handhaving. De keuze wel of niet over te gaan op handhaven op snelheid zal conform beleid van de politie in Haarlem zijn, en valt buiten het project. 12. Er zal geen permanente ontsluitingsroute komen. Bovendien zetten we voor de tijdelijke ontsluitingsroute in op een tijdelijke brug. Meer informatie leest u in de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.2 van deze nota [Tijdelijke ontsluiting]. Ons inziens is een automatische paal geen reële optie. We realiseren ons dat overlast onvermijdelijk is. Wij komen de bewoners tegemoet door zo veel mogelijk rekening te houden met de belangen en behoeften en hier zo duidelijk mogelijk over te communiceren. Het resultaat zal een veilige dijk en weg zijn. U kunt uw zienswijze uiten door in te spreken bij commissie- of raadsvergaderingen. Vergunningaanvragen worden openbaar gepubliceerd. Als belanghebbende is het mogelijk om daar zienswijzen
---	--

	Wij zijn tegen dit plan en eisen herziening van het plan. Graag vernemen wij uw besluit."	op in te dienen of bezwaar aan te tekenen. Op de website overheid.nl is het mogelijk onder het kopje 'Berichten over uw buurt' automatische notificaties te ontvangen over plannen en procedures in uw omgeving.
15. (H)	"Wij hebben kennis genomen van jullie tekening, maar willen het niet zo uitgevoerd zien. Een tuimeldijk is voor ons onbespreekbaar. Wij gaan akkoord met een nieuwe hardhouten beschoeiing over de gehele lengte van ons grondstuk, met om de 20m uitsparingen voor trapjes voor de eenden, een vlonder van 6m breed voor ons woonhuis en een uitsparing voor onze afvoer van de woning."	Gegronnd. Uw behoefte is bij ons bekend. Ons uitgangspunt is om er samen uit te komen. Daarom blijven we met u in gesprek en gaan wij verder met de op 9 februari jl. gemaakte afspraken. De gewenste 'hardhouten beschoeiing' is bespreekbaar maar niet over de gehele lengte van het kavel. De vervanging van de vlonder is mogelijk. Bij het ontwerp wordt rekening gehouden met hemelwater afvoeren en kabels en leidingen van nutspartijen. Bij het toepassen van een damwand of beschoeiing langs een watergang worden in dit project standaard zogenaamde 'fauna uittredeplaatsen (FUP) aangelegd.
16. (H, R)	"Hierbij ontvangt u onze zienswijze op bovenstaand project dat in 2020 bekend stond als Ontwerp projectplan Kadeverbetering Zuid Schalkwijkerweg Haarlem. Algemeen: De informatie over dit nieuwe plan is op een veel betere manier gedeeld dan het vorige plan en er is regelmatig overleg geweest met de Antea groep, de Hr.[NAAM], en van de gemeente, de Hr. [NAAM] en Mw. [NAAM]. Ook andere leden van de gemeenten hebben een actieve rol gehad bij de besprekingen, hiervoor onze complimenten. We zijn nog steeds zeer in onze nopjes met het woongenot op de Zuid Schalkwijkerweg in Haarlem. We snappen dat de weg een opknapbeurt nodig heeft en nog steeds vinden we het plan erg groots voor een binnendijk. Maar we ervaren ook de toenemende drukte door fietsverkeer vanuit Wickevoort en toenemend autoverkeer door de nieuwe woonwijk. Die verhoogde verkeersintensiteit maakt de noodzaak om de weg op te knappen alleen maar groter. Natuurlijk is het aankomend verlies van het landelijke karakter van dit weggetje nog steeds een gevoelig punt, waar we straks dagelijks mee geconfronteerd zullen worden, maar hier hebben we ons ondertussen bij neergelegd. We zijn wel verheugd, dat de tijdelijke weg, die in het plan 2020 stond, is komen te vervallen. Hierdoor blijven in ieder geval een aantal bomen van de kap bespaard. Toch zijn er een vijftal punten waar we ondanks alle goede gesprekken nog geen goed gevoel over hebben. - Persoonlijk zien we een verlegging van de teensloot op ons perceel niet als een gewenste oplossing. Dit vinden wij een aantasting van ons eigendomsrecht en derhalve niet aanvaardbaar. Meerdere malen besproken met Antea groep en de Gemeente. En hierover zijn we nog in overleg. Ook vinden we de afweging damwand of verlegging van de teensloot rommelig. In de gesprekken met Antea is wel duidelijk geworden, dat dit voornamelijk een financiële afweging is, maar wij zouden dit met meer consistentie over langere delen willen zien, het lijkt nu wel "een bochtig deel van circuitpark Zandvoort te worden". Terwijl	Uw standpunt is helder en goed bekend bij het projectteam. Het is onze intentie om in goed overleg tot een oplossing te komen. Het uitgangspunt van het ontwerp is a) een dijkversterking 'in grond', dus met een geoptimaliseerd talud en een verlegde teensloot waarbij b) maatwerk wordt toegepast bij woningen/tuinen. Vanuit het bestemmingsplan is uw perceel niet te beschouwen als tuin, dus daarom is het uitgangspunt versterking in grond.

het slootje nu zo mooi strak langs de weg ligt. - In de commissievergadering is er geopperd om naast het asfalt grasbetonverharding als kantmarkering te leggen. Dit lijkt ons geen goed idee. Hierdoor wordt de weg breder en zal de snelheid toenemen en ook geluidsoverlast. Beter is wat ons betreft een fietsstraat inrichting met duidelijk markering aan de zijkant. Die mag zelfs optisch smaller worden dan een normale weg. - Pontonbrug of Tijdelijke weg; In onze eerste zienswijze op bovengenoemde project "Ontwerp projectplan Kadeverbetering Zuid Schalkwijkerweg Haarlem" hebben wij de optie van pontonbrug genoemd. In het huidige plan is er een variant tijdelijke weg door de weilanden gekozen, maar niets is zeker. Wij zijn nog steeds grote voorstander voor een pontonbrug/tijdelijke brug en horen dat er langzaam meer stemmen die kant op gaan. Dit lijkt ons nog steeds de beste oplossing. Leg de pontonbrug ter hoogte van de molen de Hommel. Alleen voor inwonende. Met de Kadijk als passeer route in de maanden wanneer het achterste deel gedaan wordt. Als deze fase in de periode september – maart plaatsvindt, heeft de fauna er geen last van en omdat de boer in deze periode zijn koeien toch op stal heeft staan, zal dit weinig oponthoud geven. Mocht er toch een variant komen met een tijdelijke weg in onze achtertuin, dan eisen wij graag inspraak over de manier waarop en vooral wanneer. - Als laatste punt hebben we de verandering in de waterhuishouding. Er gaan stuwen weg, komen andere stuwen. Technisch zijn we niet in staat om de noodzaak en de complexiteit hiervan te begrijpen. Onze wens, is de garantie van genoeg water achter in de sloot aan de noordkant van ons perceel, 7 maanden per jaar van begin maart tot eind oktober, zodat we hiermee de (moes-)tuin kunnen besproeien. Ander punt van aandacht; Door de aansluiting op Wickenvoort is het fietsverkeer in de ochtend en avondspits behoorlijk toegenomen. Niet alleen elektrische fietsen, maar ook Speedpedelecs, al of niet nog verder opgevoerd, komen met 40 soms tot 50 Km per uur langs de uitrit, of halen je links of rechts in op de weg. Helm op, grote bril, verblindend licht en met een houding van onschendbaarheid gaat dit een keer tot ongelukken leiden. Inrichting tot fietsstraat zal hun mogelijk nog meer voorranggevoel geven, wat ook de bedoeling is, maar dan met normale snelheden. Als	De Zuid Schalkwijkerweg wordt gekenmerkt door een grote afwisseling van agrarische en bebouwde kavels. Hierdoor verspringt in het ontwerp de teensloot regelmatig iets. In het definitief ontwerp is er voor gekozen om dit met vloeiende bochten op elkaar aan te sluiten. Wellicht komt dat voor u nog steeds wat rommelig over. Hier ligt geen financiële reden achter. Het ontwerp bevat géén strook grasbetontegels naast de asfaltverharding. Reden hiervoor is onder meer de door u genoemde ongewenste verbreding en geluidsoverlast. (Deels) gegrond. Informatie over de tijdelijke ontsluitingsroute leest u in de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.2 van deze nota [Tijdelijke ontsluitingsroute]. Voor de tijdelijke ontsluitingsroute dient een vergunning aangevraagd te worden. Dan heeft u de mogelijkheid een formele reactie te geven. De waterhuishouding langs de Zuid Schalkwijkerweg is een complex systeem met vele inlaten en stuwtjes. We kunnen uw opmerking daardoor goed plaatsen. Uw verzoek om de watervoorziening aan de noordzijde van uw kavel te laten functioneren zoals gewenst kunnen wij honoreren. De belangen van de gebruikers van de aangrenzende percelen zijn hierbij ook van belang. Wij nemen hierover contact met u op. Na oplevering van de werkzaamheden, zodra de weg echt als '30-zone' is ingericht, monitoren we de snelheidssituatie en zal passend binnen het beleid gehandhaafd worden.
--	---

	bewoner aangeven om rustig te rijden, helpt dit niet, dus hier zal handhaving toch ondersteuning bij moeten geven."	
17. (H)	"In de nieuwsbrief Zuid-Schalkwijkweg van 12 oktober 2022 is het 'Voorlopig ontwerp te verwijderen bomen' bekend gemaakt: https://gemeentebestuur.haarlem.nl/bestuurlijke-stukken/20220858380-4-Bijlage-3-Voorlopig-ontwerp-te-verwijderen-bomen.pdf Hierbij maken wij als bewoners van Zuid-Schalkwijkweg 41 onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp. Wij maken specifiek bezwaar tegen het kappen van de landschapsbepalende bomen ter hoogte van Zuid-Schalkwijkweg 40A en 41A en B, maar zeker ook tegen het kappen en onvoldoende herplanten van de overige bomen aan de weg. Op basis van onderstaande argumenten hebben wij bezwaar tegen het 'Voorlopig ontwerp te verwijderen bomen Zuid-Schalkwijkweg'. In de bijlage vindt u wetenschappelijke onderbouwing. - In Haarlem is een fors tekort aan openbaar groen, zoals te lezen is in het 'Rapport Verstening Openbare Orde' uit februari 2022 in de Bijlage. Haarlem is één van de meest versteende gemeenten in Nederland. Er is behoefte aan minstens 75 m2 groen per woning. De Zuid-Schalkwijkweg is één van de weinig plekken waar nog natuur in nabijheid van de stad te vinden is. Een groene woonomgeving heeft een positief effect op de mentale en fysieke gezondheid van inwoners. Een groene omgeving is rustgevend en helpt tegen stress. Groen in de directe woonomgeving gaat dan ook samen met een lagere kans op stressgerelateerde aandoeningen, zoals hart- en vaatziekten, depressies en angststoornissen. Ook hebben kinderen in groene wijken wel 15 procent minder vaak last van overgewicht. In een groene omgeving spelen ze namelijk meer buiten en hebben ze meer beweging. - Het kappen van bomen is ongewenst met het oog op te behalen klimaatdoelen, het afvangen van fijnstof en CO2 en verkoeling van de omgeving. De afgelopen tien jaren zijn meer bomen gekapt in Nederland dan erbij zijn gekomen. Nederland is het minst bosrijke land van Europa. Waarom gaan we hier mee door? Het verlies van bomen zorgt er mede voor dat Nederland het klimaatdoel voor 2030 met het huidige beleid niet haalt. Groen, natuur en water spelen een belangrijke rol in het 'klimaatadaptief' maken van de stedelijke omgeving. Dat wil zeggen: in het voorbereiden van de steden op de gevolgen van klimaatverandering. Door klimaatverandering moeten we allereerst rekening houden met extreme hitte. In de stad is het namelijk warmer. Dat komt doordat versteende oppervlakken de warmte van de zon absorberen en weer afgeven aan de directe omgeving. Op warme dagen kan in binnenstedelijke gebieden de temperatuur tot wel 8 °C toenemen. Tijdens hittestress leidt dit tot hittestress, en het heeft negatieve effecten op de gezondheid van met name ouderen, chronisch zieken en zwangeren. Het kan ook leiden tot verhoogde sterfte. Onderzoek heeft aangetoond dat nu al in 35 procent van de Nederlandse stedelijke gebieden gedurende minstens zeven dagen per jaar hittestress optreedt. Met de toenemende verdichting en verstening van de stad, in combinatie met de klimaatverandering, zal het nog vaker voorkomen. Groen helpt om de nadelige effecten hiervan tegen te gaan. Tien procent meer groen in een stad verlaagt de temperatuur met 0,6 °C. In stadsparken is het in de zomer	Deze zienswijze is ontvangen na de sluiting van de periode waarin zienswijzen ingediend konden worden. Om deze reden zijn wij niet verplicht de zienswijze te behandelen. Toch ontvangt u van ons een reactie. Beantwoording op uw ingebrachte leest u deels in de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.1 en 2.4 van deze nota [Karakter van de weg, Bomen]. Verder is er een zorgvuldig proces geweest voor het thema 'Groen'. Onderdeel van het ontwerp is de groeninrichting, zie <u>Commissie beheer 08 september 2022 19:10:00, Gemeente Haarlem</u>. Voor de aanvraag van de kapvergunning is bovendien onderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna in het gebied. Voorafgaand aan de uitvoering van het werk wordt een Ecologisch Werkprotocol opgesteld waarin wordt vastgelegd welke maatregelen de aannemer moet en gaat treffen ter bescherming van flora en fauna. Verdere informatie over de vervolgstappen van het project zijn te volgen via de website en nieuwsbrief en eventueel via een informatiebijeenkomst of bewonersbrief

	tot wel vijf graden koeler dan in dichtbebouwde stadscentra. Stadsparken hebben ook een verkoelend effect op omliggende buurten. Verder moeten we door klimaatverandering rekening houden met meer extreme regenval. Groen in de stad vermindert de wateroverlast. In groengebieden kan de neerslag namelijk grotendeels in de bodem wegzakken. Bovendien verdampt een klein deel van de opgevangen neerslag weer via de bladeren. Hierdoor hebben de riolen minder afvoercapaciteit nodig. - Het leefgebied van verschillende diersoorten zal worden vernietigd met de kap van de grote, jaren oude bomen die herberg geven aan allerlei dieren en insecten. Natuur en groen in de stad zijn om veel redenen belangrijk. Allereerst staan de natuur en biodiversiteit wereldwijd onder druk. Dit geldt zeker ook in stedelijke gebieden. Het Planbureau voor de Leefomgeving concludeerde dat stedelijk fauna in Nederland in de afgelopen drie decennia met wel 50 procent in aantallen is afgenomen. Terwijl stedelijk gebied toeneemt, neemt het aantal stadsvogels in Nederland af. Algemene soorten die de bebouwde kom als habitat hebben, zoals de huismus en huiswaluw, staan zelfs op de Rode Lijst van bedreigde vogels. Dit betekent dat natuurbeleid zich niet kan beperken tot het landelijk gebied, maar ook nodig is voor de stad. - Het landelijk karakter van het landschap aan de Zuid-Schalkwijkerweg wordt bedreigd en mogelijk zelfs vernietigd door het kappen van de bomen. Het herplanten van jonge bomen zal het landelijke karakter niet of onvoldoende herstellen. De groei van bomen neemt jaren in beslag en dat betekent dat er een kaal, kil landschap over blijft waar veel wind gevangen wordt door fietsers en wandelaars. We begrijpen dat het kappen op sommige plekken onoverkomelijk is. Het verzoek is om te herplanten naar kroonvolume op dezelfde plekken waar bomen gekapt worden. Zo blijft de totale hoeveelheid groen gelijk en neemt dit in de meeste gevallen zelfs toe. Uitgangspunt is dat een gekapte boom wordt vervangen door een boom met een gelijkwaardig volume aan bladgroen. Een boom kan ook worden vervangen door meerdere bomen als die samen gelijkwaardig zijn aan de gekapte boom. Het is hierbij van belang om te kiezen voor wat oudere, meer volgroeide bomen met een ontwikkelde stam. De voorkeur gaat uit naar bomen die in de breedte uitwaaiëren. Deze geven volume en beschutting, in tegenstelling tot smalgroeiende bomen. Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt."	
18. (H)	Bij dezen doe ik mijn zienswijze toekomen inzake de Zuidschalkwijkerweg. Voor mijn pand aan deze weg nr. 55 A staan in het ontwerp onder aan het nieuw aan te leggen talud twee bomen geprojecteerd naast het hek aan de overkant van de weg. Ik stel voor de plaats van deze bomen te verschuiven naar een plek tegenover mijn weiland richting de duiker die de sloot voor mijn huis verbindt met het water in de Verenigde Polders. Hiermee wordt het uitzicht vanuit mijn huis niet belemmerd door de nieuw te planten bomen. Op een plaats tegenover mijn weiland heeft niemand hier last van en kan de oorspronkelijke naam van de kavels van nr.56, 55A en 55 A1 t.w. Ruimzicht worden gerespecteerd. Met dankzegging voor uw aandacht.	Zienswijze gegrond. Uw voorstel is overgenomen in het definitieve ontwerp.

