



Nota van Beantwoording

Herinrichting Heemstedestraat

Reactietermijn: 24 mei t/m 5 juli 2012

Definitief

Autorisatie	Naam	Paraaf	datum
Opstelling	Janneke Houdijk		
Vrijgave	Jan Herman Clevering		

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
2.	Deelname aan de enquête	1
3.	Ontvangen reacties	1
4.	Ontwerpaanpassingen n.a.v. reactie bewoners	6
5.	Conclusie	6
5.	Bijlage A: Brief t.b.v. inloopavond d.d. Varianten 1 en 2 herinrichting Heemstedestraat Reactieformulier	7
6.	Bijlage B: Definitief ontwerp d.d.	8

1 Inleiding

Op 10 april 2012 heeft het dagelijks bestuur van Stadsdeel Zuid het inrichtingsvoorstel vastgesteld voor het project Heemstedestraat en dit vrijgegeven om te worden voorgelegd aan de bewoners.

Daarnaast is er op verzoek van het dagelijks bestuur een alternatieve variant ontwikkeld, die eveneens is voorgelegd aan de bewoners van de Heemstedestraat.

De reactieperiode voor het inrichtingsvoorstel heeft gelopen vanaf 24 mei tot 5 juli 2012.

Op 7 juni heeft een bewonersavond plaatsgevonden over de twee inrichtingsvoorstellen.

In deze Nota van Beantwoording zijn alle reacties die zijn binnengekomen opgenomen en is aangegeven in hoeverre deze reacties zijn verwerkt in het inrichtingsplan.

In het reactieformulier is ook de voorkeur van de omwonende gevraagd voor één van de twee voorgelegde varianten. Mede op basis van de reacties uit de reactieformulieren neemt het dagelijks bestuur een besluit over de uit te werken variant.

2. Deelname aan de enquête

Het verspreidingsgebied omvat 330 adressen. Er zijn 50 ingevulde reactieformulieren teruggekomen.

De respons is daarmee 15%. De respons bij schriftelijke reactieformulieren is gemiddeld 20%.

Daarmee is de respons voor de Heemstedestraat relatief laag.

Op de informatie/voorlichtingsavond op 7 juni 2012 waren vier burgers aanwezig waarvan twee bewoners waren van de Heemstedestraat.

3. Ontvangen reacties en beantwoording

Het reactieformulier bevatte vijf vragen.

Vraag 1

Wat is uw mening over variant 1? Bent u het eens met deze aanpassingen?

Ja	23	46%
Nee	16	32%
Maakt niet uit	2	4%
Anders	9	18%

Vraag 2

Bent u het eens met het samenvoegen van tram- en rijbaan en het creëren van een fietspad stad in?

Ja	33	66%
Nee	12	24%
Maakt niet uit	3	6%
Anders	2	4%

Vraag 3

Vindt u het ontwerp een verbetering of een verslechtering?

Verbetering	20	40%
Geen verbetering, geen verslechtering	8	16%
Verbetering en verslechtering	9	18%
Verslechtering	11	22%
Geen mening	2	4%

Vraag 4

Heeft u verder nog opmerkingen?

Vraag 5

Als alternatieve variant is variant 2 ontwikkeld. Geeft u de voorkeur aan variant 1 of 2?

Variant 1 is beter dan variant 2	25	50%
Variant 1 is minder goed dan variant 2	22	44%

In onderstaand overzicht worden alle aanvullende reacties en vragen per categorie weergegeven, waarna een reactie van het stadsdeel volgt.

Wat is uw mening over variant 1. Bent u het eens met deze aanpassingen?

- Compensatie van de parkeerplekken in de buurt is wel een vereiste.
- Variant 2 is levensgevaarlijk.
- Ik zou graag zien dat de parkeervergunningslasten omlaag gaan, omdat er 13 parkeerplaatsen verdwijnen. Of dat we met deze vergunning ook over de brug mogen parkeren in Slotervaart.
- Mee eens, omdat er meer ruimte voor fietsers is.
- Kappen van de bomen vind ik geen probleem. De veiligheid wel. Het verlies van de parkeerplaatsen moet wel gecompenseerd worden. Het is nu al een drama om te parkeren.
- Ben het er mee eens, maar dan wel met een zebrapad ter hoogte van de Woestduinstraat. Anders zullen auto's nog harder gaan rijden en wordt het helemaal onmogelijk om over te steken. Vooral voor ouderen en mensen met kinderwagens is dit nu al niet te doen.
- Ja, mits er nieuwe parkeerplaatsen komen in de buurt.
- Lichte voorkeur voor variant 2, echter variant 1 lijkt in principe ook prima.
- Variant 2 is beter.
- Ik ben het niet oneens met variant 1, maar ik vind variant 2 beter.
- Variant 1 is een verbetering, maar variant 2 is nog een veel betere verbetering.
- Het is al vreselijk moeilijk om een parkeerplaats te vinden.
- Geen bomen kappen!
- Ik denk dat hiermee niet de veiligheid wordt verbeterd. Zelf heb ik meerdere malen getuige mogen zijn van ongelukken. Dit betreft bijna altijd een te hoge snelheid. De snelheid moet naar beneden door dempels (net als in de Haarlemmermeerstraat) en door max. snelheid naar 30 km te verlagen.
- Nee, te veel verlies van parkeerplekken.
- Liever zo min mogelijk bomen gekapt.
- Ja, er blijven meer bomen behouden.
- Geen bomen kappen. Het is al een donkere straat.
- Gelukkig blijven in deze variant de bomen behouden. Helaas wel dertien parkeerplekken weg. Hopelijk worden deze in de directe omgeving gecompenseerd.
- Goed dat er nagedacht wordt over veranderingen, maar dit heeft voor bewoners alleen maar nadelen.
- Een vrijliggend fietspad is mooi, maar vrijliggende fietspaden aan beide zijden is beter. Veiligheid voorop, zelfs als dit leidt tot kap van alle bomen.
- Graag handhaving zoveel mogelijk parkeerplaatsen en zo min mogelijk bomen kappen.
- De fietsers komen tussen het andere verkeer te fietsen wat tot gevaarlijke taferelen leidt (zie dat regelmatig gebeuren in de huidige situatie).
- Niet zo veilig. Auto's moeten eerst over fietsstrook. Er wordt vaak slordig geparkeerd en er zal zeker op de fietsstrook dubbel geparkeerd worden, als mensen op iemand wachten of wanneer ze even een boodschap moeten doen.
- Fietspad dient separaat van de weg (variant 2) wat zorgt voor ontlasting weggebruik (tram, auto, in/uitparkeren).
- Twee à drie bomen kappen en herplanten kan ik me bij neerleggen.

Bent u het eens met het samenvoegen van tram en rijbaan en het creëren van een fietspad stad-in?

- Beter dan huidige situatie, maar nog steeds onveilig voor fietsers.
- Heel goed om de fietsstroom apart te houden van het autogedeelte.
- Als de fietsers maar echt apart zullen fietsen. Nu is de weg een racebaan en veel te gevaarlijk voor fietsers en voetgangers. Te veel ongelukken. Te veel snelheid en dus teveel lawaai.
- De fietsers hebben inderdaad erg weinig ruimte. De neiging om af en toe tegen de geparkeerde auto's aan te komen of in de trambaan terecht te komen is nu erg groot.
- Ja, veiligheid fietsers is belangrijk.

- Eén trambaan, 2 is te veel. Daar is geen ruimte voor.
- Eens met fietsstrook, maar waarom trambaan en rijbaan niet stad-uit combineren? Er slaat namelijk veel verkeer stad-in linksaf naar de Woestduinstraat. Dit verkeer moet wachten op tegenliggers en blokkeert dus tram- en autoverkeer.
- De samenvoeging van trambaan en rijbaan is relatief aangezien dit nu al 'min of meer' het geval is.
- Fietsers hebben het moeilijk met het drukke haastige verkeer vlak naast zich en de rails van de trambaan.

Vindt u het ontwerp een verbetering of een verslechtering?

- Verbetering vanwege het feit dat er meer ruimte voor de fietsers komt. Verslechtering omdat bij in/uitparkeren je nog steeds veel last hebt van fietsers. Gevaarlijk.
- Alleen variant 2 biedt echte verbetering. Als er één variant zou zijn waarin de bedelaars zouden verdwijnen koos ik deze i.p.v. 1 en 2.
- Aanzienlijk beter en veiliger.
- Ik ben heel blij dat jullie de Heemstedestraat aanpakken. Er wordt vaak ontzettend hard gereden. Ik moet zo 10 minuten wachten voordat ik kan oversteken en het is een chaos met zoveel soorten verkeer op één weg. Kortom: onveilig.
- Zeker een verbetering ondanks verlies parkeerplaatsen en bomen. Wel vind ik variant 1 een beetje half werk. Doel moet zijn meer 1) meer veiligheid; 2) minder snelheid/lawaai; 3) beter aanzicht van de straat (imagoverbetering wijk). Doe het in één keer goed, svp.
- Veiliger voor fietsers, maar gevaarlijker voor andere weggebruikers, omdat auto's harder zullen gaan rijden. Optie: maak van dit kleine stukje een 30 km zone. Of leg een zebrapad aan.
- Vooral voor fietsers is het nu gevaarlijk.
- De straat is toe aan een opknapbeurt maar niet persé aan een andere indeling.
- Een verbetering, maar variant 2 is veel beter.
- Een minder brede stoep is gevaarlijker en geeft meer geluidsoverlast.
- Geen 50 km zone. De straat is hiervoor te druk en te smal.
- Mijn advies zou zijn: 1) aanleg fietsstrook; 2) aanleg verkeersdrempels; 3) reduceren van de max. snelheid; 4) een extra zebrapad maken ter hoogte van de Woestduinstraat en ter hoogte van de Westlandgracht.
Er wonen heel veel gezinnen met jonge kinderen en door het razende verkeer is er soms geen mogelijkheid om over te steken.
- Het verhoogt de veiligheid, maar liever gewoon geen parkeerplaatsen en alle bomen laten staan.
- Het wordt alleen maar slechter net zoals de Kinkerstraat en het Hoofddorpplein.
- Duidelijker fietspad in rood zou goed zijn. De auto's rijden vaak te hard. De bomen zoveel mogelijk laten staan.
- De veiligheid is goed. Bomen kappen is een verslechtering.
- Het is nu soms best gevaarlijk om door de straat te fietsen of over te steken. Er wordt te hard gereden. Kunnen er geen verkeersdrempels komen zoals in de Haarlemmermeerstraat?
- Betere fietsveiligheid, maar wel 13 parkeerplaatsen weg, terwijl de parkeerdruk al hoog is. Verzoek deze in directe omgeving te compenseren. Groot voordeel van deze variant is dat de mooie bomen behouden blijven. Dit is voor mij een erg belangrijk argument om voor deze variant te kiezen.
- Beide varianten zijn gericht op het passerende verkeer met name fietsers en scooters (creëren meeste ongelukken). Voor bewoners alleen maar nadeel: minder parkeerplekken, meer files. Er staat niets over het verlagen van snelheid van het verkeer, niets over een extra zebra bij de tramhalte op de brug, niets over ondergrondse opslag vuilnis.
- Fietsers lopen nog meer gevaar om aangereden te worden oftewel het gevaar wordt zeker niet minder.
- Het is een verslechtering, omdat er fietsparkeerplekken vervallen omdat er minder trottoir is, minder parkeerplaatsen (die al zo schaars zijn) en minder bomen. Is het niet mogelijk om alles te laten en alleen de tram te verplaatsen naar het midden, twee fietspaden aan te leggen aan weerszijden en auto + tram te combineren? (Bijlage: variant 3)
- Dit gaat ten koste van parkeerplekken die in deze buurt al tekort komen. Tevens is dit niet anders dan wat de huidige situatie reeds is.
- Parkeren tussen bomen én op een verhoging is uiterst onaangenaam voor veel bestuurders.

- Auto's op de trambaan goed idee. Ook nu staan de trams vaak stil bij open brug. Hopelijk heeft de doorstroming baat bij de nieuwe situatie al zal er toch veel ergernis zijn.
- Vergeleken met de situatie nu is alles een verbetering, maar variant 2 is het veiligste voor fietsers.
- Lost het probleem niet op (te druk weggebruik). Veel fietsongelukken gebeuren doordat de fietsers zowel met verkeer (tram/auto) als in/uitvoegende geparkeerde auto's te maken heeft.

Heeft u verder nog opmerkingen met betrekking tot variant 1?

- Variant 1 is de veiligste voor de mensen en kinderen in de straat. Kinderen rennen soms zo de straat op. Daarom liever geen fietsstrook voor de deur i.v.m. langsrijdende scooters.
- Wat mij zorgen baart is de te beperkte fietsgelegenheid stad-uit. Ik ga er bij variant 1 vanuit dat dat vooral wordt verbeterd. De huidige situatie is namelijk erg gevaarlijk.
- Goed plan.
- De bomen geven ook veel overlast. Wortels verplaatsen straat met losse tegels als gevolg. Komen er ook nieuwe en meer fietsenrekken?
- Variant 1 is gebaseerd op behoud van de bomen. Verkeersveiligheid is het doel; daarvoor is variant 2 veel beter.
- Nee, prima optie.
- Goed om te scheiden. Mijn voorkeur gaat uit naar variant 2.
- Wat gebeurt er met de bestaande stoepen/trottoirs? Worden deze ook vervangen? Een kwaliteitsimpuls is nodig. Graag ook de stoepen meenemen.
- Ok, maar variant 2 is beter.
- Er is een structureel parkeerprobleem. Het reduceren van het aantal parkeerplaatsen lijkt mij daarom absoluut geen optie.
- Als er iets verandert in de straat: svp ook overlast vogelpoep in plan verwerken.
- 1) waardevermindering huizen; 2) onveilige stoep voor kinderen; 3) er is al tekort aan parkeerplekken; 4) fietsparkeerprobleem.
- Er wordt te hard gereden met alle gevolgen van dien. Aan de even kant worden de fietsers tussen tram en geparkeerde auto's aangereiden.
- Hemelwater dat terugstroomt naar het Hoofddorpplein waardoor levensgevaarlijke situaties ontstaan.
- Zonder bomen en met vrij baan voor de auto's wordt het hier helemaal een autoweg i.p.v. een woonbuurt.
- Suggestie om stad-uit tram- en rijbaan te combineren. Rechtsafslaan naar Woestduinstraat levert minder conflicten en dus minder oponthoud voor het verkeer op.
- Graag geluidsarm asfalt of in elk geval geen rijplaten meer. Deze maken veel lawaai.
- Deze bomen geven veel overlast. Ze nemen licht weg, want staan dicht bij de ramen. Veel stofafscheiding waar mensen last van hebben (astma/allergie). En een soort die een stof afscheiden die zeer slecht is voor de auto's.
- Beide varianten zijn een verkeerde keuze. Beter is het om 2 à 3 verkeersdrempels te plaatsen om het snelverkeer te temperen. Zo wordt het vanzelf veiliger voor fietsers en het lijkt me een stuk goedkoper in uitvoering.
- Deze oplossing kost heel veel, maar er zijn veel goedkopere alternatieven. Waar komen extra parkeerplaatsen?
- De veiligheid voor de fietsers is hier beter ten opzichte van de huidige situatie.
- In variant 1 is geen rekening gehouden met de veiligheid van fietsers. Zij komen tussen het rijdend en parkerend verkeer in te rijden. Dit is in de ochtend en avond heel gevaarlijk. Denk aan schoolgaande kinderen e.d.
- De bomen blijven staan. Dat is een pluspunt.
- Is nog steeds onveilig voor fietsers. Lijkt erg op de huidige situatie. Fietsers hebben van beide kanten hinder van auto's.

Als alternatieve variant is variant 2 ontwikkeld. Geeft u de voorkeur aan variant 1 of 2?

- Niet onnodig bomen kappen! Zeker niet voor die paar honderd meter straat.
- Variant 1 is veiliger: geen fietsstrook voor de deur.
- Voorkeur van variant 1 vanwege het feit dat er minder bomen weggaan.

- Het kappen van de bomen in variant 2 zou vreselijk zonde zijn van het karakter van de straat. Mijns inziens heeft u niet duidelijk genoeg aangegeven dat niet de bestaande bomen herplant worden, maar dat hier nieuwe kleinere bomen voor in de plaats komen. Met name de schets is misleidend.
- Variant 1 lijkt mij veiliger.
- Variant 2 is veiliger voor fietsers, omdat men bij het in/uitparkeren geen last heeft van druk fietsverkeer.
- De bomen zijn mooi en beeldbepalend, maar zijn eigenlijk te groot. 's Zomers is het vrij donker in huis, maar wel lekker koel; dat dan wel.
- Het kappen van alle bomen vermindert ons wooncomfort aanzienlijk. Daarnaast moet ook niet alles ten koste van bomen gaan die fraai en nuttig zijn. Variant 2 vinden wij een verslechtering t.o.v. nu, overall bezien.
- Er wordt veel (kort) geparkeerd, laden & lossen, dus ik ben bang dat variant 1 niet goed is voor het 'vrijspelen' van de fietsers. Variant 2 heeft nadrukkelijk voorkeur, omdat het fietspad daar helemaal apart ligt van de rijbaan en dus veiliger is.
- Kunnen jullie een zebra-pad maken zodat we sneller kunnen oversteken?
- Borden plaatsen met "Houd u aan 50 km!"
- Variant 2 is beter, omdat 1) veiliger voor fietsers; 2) minder ruimte voor auto's, dus minder snelheid; 3) netter/chiquer dus een betere impuls voor de wijk; 4) Doe het in één keer goed, s.v.p. Ook de stoepen meenemen in het plan.
- Het is beter aparte fietspaden te hebben, maar kappen van bomen moet niet gebeuren. Dat is eeuwig zonde.
- Variant 2 geeft een rustiger beeld met fietsers duidelijker weg bij auto's.
- Variant 2 is veiliger en heeft meer parkeerplaatsen.
- Variant 2 is veiliger voor fietsers en houdt meer parkeerplekken. Op de lange termijn ook beter. Zonde van de huidige bomen, maar op lange termijn geen probleem.
- Variant 2 heeft een betere uitstraling voor de straat en is veiliger voor fietsers en voetgangers.
- Hoop dat veel verrichtingen 's avonds of 's nachts zullen plaatsvinden i.v.m. hinder voor de winkeliers.
- Beide varianten niet goed.
- Het kappen van de bomen zorgt ervoor dat de Heemstedestraat een hele armoedige straat wordt. Waarom bomen weghalen en nieuwe planten? Dat creëert toch geen extra ruimte? En het duurt jaren voordat deze bomen uitgroeien.
- Wat gebeurt er met de fietsenstallingen?
Voordelen variant 2: 1) bomen kappen dus minder vogelpoep; 2) meer parkeerplaatsen behouden; 3) veiliger voor fietsers.
- Beide even slecht.
- Geen bomenkap.
- Variant 1 is beter, want de bomen blijven meer behouden.
- Parkeerplekken buiten de straat in een parkeergarage.
- Ik zou het heel erg vinden als de bomen gekapt worden. Niet alleen voor de leefbaarheid en het uitzicht maar ook voor de vele vogels die erin leven. Er is al zo weinig natuur en zoveel verkeer in de stad.
- Svp bomen behouden. En als het lukt de 13 parkeerplaatsen die verloren gaan, compenseren.
- Kappen bomen weegt niet op tegen het voordeel van vrijliggende fietspaden. Toch: als je voor de veiligheid gaat is variant 2 beter.
- Ik kies voor grotere veiligheid voor fietsers.
- Variant 1 levert wel veiligheid voor de fietsers op.
- Variant 2 is een nog drastischer maatregel, terwijl alle negatieve minpunten ook bij variant 1 zitten.
- Aparte fietspaden voor de fietsers zijn veel veiliger dan het nu is. Vind ik de beste oplossing.
- Hoewel dit ten koste gaat van de 'oude' bomen, komen er nieuwe bomen voor terug. Dan kan eventueel ook de riolering worden nagelopen.
- Variant 2 is veiliger.
- Het parkeren is niet altijd eenvoudig door het drukke verkeer, maar in variant 2 wordt de 'drukte' minder, doordat de fietsers niet voorbij kunnen waar de autobestuurders dienen te parkeren. De vraagstelling is enorm misleidend, doordat variant 1 duidelijk meer aandacht krijgt met vier vragen

(in tegenstelling tot één vraag voor variant 2!). Zulke misleidende vraagstellingen zijn uiterst manipulatief in enquêtes en dient vermeden te worden.

- Mijn voorkeur gaat uit naar variant 2 i.v.m. de fietspaden (veilig!).
- Variant 2 is beter dan 1. Het is veiliger, rustiger en mooier. Een evenwichtig straatbeeld. Wel jammer van de bomen. Gelukkig worden er nieuwe geplant. Voor voetgangers en fietsers een mooie verbetering. De snelheid en voorrangnemende scooters blijven een risico.
- Variant 2 is een stuk veiliger voor fietsers. Ik ben het er niet mee eens dat de bomen moeten worden gekapt. Kunnen ze niet verplaatst worden? Wel heel fijn dat de verkeersveiligheid voor fietsers eindelijk aangepakt gaat worden.
- Ik heb zeer ernstig bezwaar tegen het kappen van alle bomen.

Reactie stadsdeel

Parkeerplaatsen

De parkeerplaatsen die verloren gaan bij de herinrichting van de Heemstedestraat kunnen niet in de buurt worden gecompenseerd. Deze parkeerplaatsen komen op de parkeerbalans. Het streven is om de hoeveelheid parkeerplaatsen in het gehele stadsdeel gelijk te houden. De parkeervergunninglasten worden niet omlaag gebracht.

Bomen

Variant 1 gaat ten koste van 2 à 3 bomen en variant 2 gaat ten koste van alle 30 bomen. Voor alle bomen die worden gekapt zullen nieuwe bomen in de straat worden geplant. Vanwege hun leeftijd en omvang kunnen de meeste bomen in de Heemstedestraat niet worden verplaatst. Dit betekent dat het aanzicht van de straat op langere termijn, naarmate de bomen groeien, herstelt. De reacties in de reactieformulieren laten een tweedeling zien tussen zij die de voorkeur geven aan het vergroten van de veiligheid voor fietsers en zij die de voorkeur geven aan het behoud van bomen.

Tram

De trambaan ligt niet in het midden van de straat. Het auto- en tramverkeer in de richting stad uit is gecombineerd in één baan, in de richting stad in zijn dit nu twee aparte banen. Hierdoor is er aan de stad uit zijde van de straat minder ruimte dan aan de stad in zijde.

Het verplaatsen van de trambaan of het combineren van de twee trambanen tot één trambaan is geen bevoegdheid van het stadsdeel. Daar beslist de Stadsregio over. De Stadsregio geeft er de voorkeur aan om in de Heemstedestraat twee trambanen te houden i.p.v. deze samen te voegen tot één baan.

Snelheid verkeer

Aangezien de Heemstedestraat een belangrijke tram- en autoroute is, is het niet mogelijk om van de straat een 30 km/u zone te maken. Ook het aanleggen van verkeersdrempels is hierdoor niet mogelijk. Veel bewoners maken zich zorgen over de te hoge snelheid van auto's. De verwachting is dat de snelheid van de auto's bij variant 1 en 2 af zal nemen omdat de tram en de rijbaan in de richting stad in wordt gecombineerd tot één baan. Hierdoor is er minder ruimte voor auto's wat meestal zorgt voor een lagere rijsnelheid.

Fietspaden

Uit de reacties blijkt dat er veel sympathie is voor het aanleggen van vrijliggende fietspaden om de veiligheid voor fietsers te vergroten. Deze ziet men bij voorkeur aan weerszijden van de straat. Wel maakt men zich zorgen om scooters die dicht langs de voordeuren rijden. Tegen te snel rijdende scooters kunnen geen aanpassingen in de inrichting worden gedaan. Hier kan wel op worden gehandhaafd.

Fietsparkeren

De hoeveelheid fietsparkeerplekken zal niet afnemen. In variant 2 zal de hoeveelheid fietsparkeerplekken toenemen met 47 plekken.

Voetgangersoversteekplaatsen

Naar aanleiding van verzoeken van bewoners tijdens de bewonersavond en in de reactieformulieren worden er twee voetgangersoversteekplaatsen in het inrichtingsplan opgenomen, één ter hoogte van de Westlandgracht en één ter hoogte van de Woestduinstraat.

Functies in de straat

Bij een herprofilering is er altijd sprake van het maken van keuzes. Als er gekozen wordt voor het verbeteren van één functie, gaat dat bijna altijd ten koste van een andere functie. Het is onmogelijk om alle functies in de straat op de straat op hetzelfde niveau te behouden indien één functie wordt verbeterd. Op dit moment gaat dat ten koste van de verkeersveiligheid van met name fietsers.

4. Ontwerpaanpassingen naar aanleiding van reactie bewoners

In het ontwerp zijn twee voetgangersoversteekplaatsen opgenomen ter hoogte van de Westlandgracht en de Woestduinstraat. In variant twee zijn de bomen verplaatst naar de schampstrook tussen de parkeervakken en het fietspad.

5. Conclusie

Er is geen duidelijke meerderheid voor variant 1 of 2. Het verschil in voorkeur voor variant 1 of 2 is 6%.

Vaststelling Nota en definitief ontwerp:

De voor u liggende Nota van Beantwoording en het definitieve ontwerp voor de Heemstedestraat worden ter vaststelling aangeboden aan het Dagelijkse Bestuur.

BIJLAGE A

A1 Brief t.b.v. Inloopavond d.d. 7 juni 2012
A2 Varianten 1 en 2 herinrichting Heemstedestraat
A3 Reactieformulier

BIJLAGE B

Definitief ontwerp