

Reacties op het voorlopige ontwerp Blockhovepark Heiloo	
Vragen/ opmerkingen/ ideeën	Antwoorden
Parkeren Kennemerstraatweg	
In de nota Parkeernormen Heiloo staat vermeld dat er in de ‘rest bebouwde kom’, per woning een parkeernorm is van gemiddeld 2 auto’s. Vanaf het begin van de Heilooër Tolweg tot aan Kennemerstraatweg 188 tel ik bij benadering 32 huizen. Volgens de norm zouden er dan ongeveer 60 parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn. In de huidige situatie is dat nog niet de helft van dit aantal. Nu kunnen wij gelukkig nog uitwijken naar de ongeveer 10 plekken in de berm van de Van Foreestlaan. In het conceptplan is het aantal plekken gereduceerd tot 3. Duidelijk is dat de parkeersituatie op de Kennemerstraatweg hierbij niet is meegenomen. Het in- en uitparkeren (en keren naar de juiste rijrichting) op de Kennemerstraatweg is ook niet bepaald veilig. Parkeren op de Van Foreestlaan is voor de wat minder ervaren en oudere bestuurder wat dat betreft helpend.	De situatie is opnieuw bekeken, waarbij ook de verkeersveiligheid en de beschikbare ruimte zijn meegewogen. Op de Van Foreestlaan worden in de nieuwe inrichting 8 parkeervakken gerealiseerd.
Het parkeren levert zeker aan het begin van het park (Van Foreestlaan 1) een verkeersgevaarlijke situatie op. Aan beide zijden wordt er geparkeerd (en niet altijd even strak) waardoor auto's elkaar niet kunnen passeren. Het parkeren vindt plaats vlakbij het drukste kruispunt van het park. De auto's die daar doorgaans geparkeerd staan zijn niet van de bezoekers voor de bewoners van aangrenzende percelen. Mensen van de Kennemerstraatweg parkeren daar terwijl er officiële parkeerplekken aanwezig zijn verder op de Kennemerstraatweg. Het verdient wat ons betreft de voorkeur om een parkeerverbod af te kondigen voor het gehele Blockhove Park.	In de nieuwe inrichting worden duidelijk gemarkeerde parkeervakken aangelegd. Hierdoor worden auto's netter en binnen de belijning geparkeerd, wat de doorgang en overzichtelijkheid aanzienlijk verbetert. Het is goed om te benadrukken dat de parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor iedereen toegankelijk zijn; we maken hierbij geen onderscheid tussen bewoners van verschillende straten en bezoekers.
Als bewoner van de Kennemerstraatweg, parkeer ik regelmatig mijn auto aan de van Foreestlaan. Deze parkeerplaatsen zijn ons, als bewoners tegenover de ingang van het park, toegewezen in verband met het tekort aan veilige parkeerplaatsen in de buurt. Nu zie ik dat er slechts drie parkeerplaatsen gepland zijn op de plaats waar ik, samen met meestal nog 7 buurtbewoners, mijn auto parkeer. Ik zou graag in het nieuwe plan zien dat op de plekken, aan weerszijden van de van Foreestlaan, evenveel parkeerplekken gecreëerd worden, als er nu middels de verharding van groenstrook zijn.	De situatie is opnieuw bekeken, waarbij ook de verkeersveiligheid en de beschikbare ruimte zijn meegewogen. Op de Van Foreestlaan worden in de nieuwe inrichting 8 parkeervakken gerealiseerd.
Door hier minimale parkeervoorziening te treffen zal het parkeren zich verspreiden in het Blockhovepark, de bewoners van Kennermerstraat hebben deze parkeerplekken nodig en dit geeft geen onveilig gevoel, wel wat verrommeling in het aanzicht. Maar ja, dat is logisch gevolg van het ontnemen van parkeermogelijkheden aan de Kennemerstraatweg. Het zijn niet enkel de bewoners van de Kennermerstraatweg die hier parkeren (wat helemaal niet erg is!) er zijn ook forensen die parkeren en hun vouwfiets uit de auto halen om Alkmaar in te fietsen. Ook door een stoeprand in het gedeelte tussen Kennermerstraatweg / Blinkenklaan te plaatsen zal het moeilijker zijn plaats voor elkaar te maken bij het passeren, nu kan dat wel. Er komt heel wat vrachtverkeer door de wijk, of grote auto's omdat huizen worden gesloopt, gebouwd of verbouwd. Die melkwagens horen er gewoon bij. Vaak kom je elkaar daar juist tegen. Niets aan veranderen, of parkeergelegenheid creëren bij de geluidswand einde Blinkenlaan/Curtiuslaan. Ook hulpdiensten / politie parkeren daar vaak om het verkeer op N9 of Kennermerstraatweg bij incidenten of aanhoudingen niet te verstoren zodat verkeer daar door kan gaan. Versmallen is echt niet handig!!	In de nieuwe plannen worden aan het begin van de Van Foreestlaan 8 extra parkeervakken gerealiseerd. Wat betreft de doorstroming: bij het ontwerp is gekeken naar de balans tussen verkeersveiligheid, bereikbaarheid en ruimtegebruik. De aanleg van parkeervakken zorgt juist voor meer overzicht en voorkomt dat voertuigen lukraak parkeren, wat nu regelmatig tot blokkades leidt. Voor hulpdiensten blijft de bereikbaarheid gewaarborgd; dit is een vast uitgangspunt bij elke herinrichting. We begrijpen de zorg over vrachtverkeer, bouwverkeer en incidenteel parkeren door hulpdiensten. Deze voertuigen moeten de wijk veilig kunnen blijven passeren en stoppen wanneer dat noodzakelijk is. De nieuwe inrichting is zo vormgegeven dat dit mogelijk blijft. Uw suggestie om parkeergelegenheid te creëren bij de geluidswand wordt meegenomen als aandachtspunt bij toekomstige ontwikkelingen, maar maakt geen onderdeel uit van de huidige planfase.
In uiterste geval P-vakken: aan het begin van de van Foreestlaan bij het Entree van het park aan beide zijde van de weg 2 P-vakken maken. Dus totaal maximaal 4. Als P-vakken aan beide zijde niet kan - mag of anderszins, dan max 3 aan 1 zijde. Bij voorkeur bij binnenrijden park aan de linkerzijde. Dit aangezien dit een dode hoek is met hele hoge heg - struiken, dus minste last	De situatie is opnieuw bekeken, waarbij ook de verkeersveiligheid en de beschikbare ruimte zijn meegewogen. Op de Van Foreestlaan worden in de nieuwe inrichting 8 parkeervakken gerealiseerd.
Is het mogelijk om extra plaatsen te realiseren aan het begin van de Van Foreestlaan, bijvoorbeeld aan de andere kant van de weg waar nu 3 plekken ingetekend zijn. Als daar 3 of 4 plekken komen dan zijn we er denk ik al en volgens mij is er voldoende ruimte.	De situatie is opnieuw bekeken, waarbij ook de verkeersveiligheid en de beschikbare ruimte zijn meegewogen. Op de Van Foreestlaan worden in de nieuwe inrichting 8 parkeervakken gerealiseerd.
Is er in jullie plannen en de ratio 1 plek per 3 huizen rekening gehouden met de belangen / parkeerbehoefte van de bewoners aan de Kennemerstraatweg en zo nee, waarom niet?	De situatie is opnieuw bekeken, waarbij ook de verkeersveiligheid en de beschikbare ruimte zijn meegewogen. Op de Van Foreestlaan worden in de nieuwe inrichting 8 parkeervakken gerealiseerd.

Het plaatsen van een bord "verboden te parkeren" aan het begin van de wijk. Het zijn altijd auto's van niet Blockhove park bewoners... Kennermerstraatweg bewoners. Deze parkeren hier structureel en continue gedurende het jaar bij de entree van het park aan de Van Foreestlaan. Er is namelijk voldoende ruimte aan de Kennermerstraatweg voor hen om te parkeren aan weerszijde van deze straat. De bewoners aan de rechterzijde van de Kennermerstraatweg (Blockhovepark zijde) parkeren namelijk op eigen terrein of aan de achterzijde van hun perceel in het Blockhovepark op eigen terrein. Dit betekent voor de bewoners aan de linkerzijde (vanuit Alkmaar gezien) aan 2 zijden van de straatweg de mogelijkheid hebben om te parkeren. Dus er zou geen reden en mogelijkheid moeten zijn voor hen om aan de entree van het Blockhovepark aan de Foreestlaan structureel te parkeren.	Het is goed om te benadrukken dat de parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor iedereen toegankelijk zijn; we maken hierbij geen onderscheid tussen bewoners van verschillende straten en bezoekers.
Graag verzoeken wij u meer parkeerplaatsen (dan de reeds aanwezige drie op de tekening) te realiseren aan het begin van de Van Foreestlaan, zeker aangezien het antwoord van de gemeente op één van de vragen van de bewoners was, dat het onmogelijk wordt gemaakt te parkeren daar waar de gemeente niet wil dat mensen parkeren (antwoord van de gemeente op de website m.b.t. de open vragen van de bewoners).	De situatie is opnieuw bekeken, waarbij ook de verkeersveiligheid en de beschikbare ruimte zijn meegewogen. Op de Van Foreestlaan worden in de nieuwe inrichting 8 parkeervakken gerealiseerd.
Als bewoner van de Kennemerstraatweg tegenover het Blockhovepark ben ik weliswaar geen bewoner van het gebied wat wordt aangepakt maar net als meerdere buurtgenoten ben ik vaak genoodzaakt om op de van Foreestlaan te parkeren. Reden hiervoor is onder andere het tekort aan parkeerplaatsen op de Kennemerstraatweg. In het Blockhovepark zijn in het verleden door de gemeente een aantal plaatsen gecreëerd te weten op het eerste stuk vanaf de Kennemerstraatweg. Gemiddeld staan hier 5 tot 8 auto's van bewoners van de Kennemerstraatweg. Het valt mij op dat er in het nieuwe plan bijna geen parkeerplaatsen in dit gedeelte komen. Is er met de plannen rekening gehouden met de belangen van de bewoners van de Kennemerstraatweg? Graag zie ik dat er op bovengenoemd stuk meerdere parkeerplaatsen komen.	De situatie is opnieuw bekeken, waarbij ook de verkeersveiligheid en de beschikbare ruimte zijn meegewogen. Op de Van Foreestlaan worden in de nieuwe inrichting 8 parkeervakken gerealiseerd.
Parkeren er Kennermerstraatweg bewoners structureel tegengaan in het Blockhovepark? Wat kan hiertegen gedaan worden?	Het is goed om te benadrukken dat de parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor iedereen toegankelijk zijn; we maken hierbij geen onderscheid tussen bewoners van verschillende straten en bezoekers.
Is het mogelijk om de drie nu geplande parkeerplekken, uit te breiden en ertegenover ook nog enkele parkeerplekken te maken, zodat er weer 8 auto's kunnen parkeren?	De situatie is opnieuw bekeken, waarbij ook de verkeersveiligheid en de beschikbare ruimte zijn meegewogen. Op de Van Foreestlaan worden in de nieuwe inrichting 8 parkeervakken gerealiseerd.
Is er bij de uitgangspunten voor de plannen rekening gehouden dat de bewoners van de Kenemmerstraatweg parkeren in het Blokhovenpark? Zo Nee, waarom niet?	De situatie is opnieuw bekeken, waarbij ook de verkeersveiligheid en de beschikbare ruimte zijn meegewogen. Op de Van Foreestlaan worden in de nieuwe inrichting 8 parkeervakken gerealiseerd.
Trottoirbanden (verhoogde banden)	
Het toepassen van de 'trottoirbanden'. Deze verhogingen aan ze zijanten van de weg veranderen het totaalbeeld en aanzicht van 'het park'. Als voorbeeld de situatie in Bergen – Noordlaan, dat heeft een hoog vakantiepark gehalte. Sorry om het zo te stellen.	Het ontwerp is opnieuw bekeken. De keuze is gemaakt om alleen op de Van Foreestlaan verhoogde banden toe te passen. Op de rest van de wegen passen we geen verhoogde banden maar banden die gelijk zijn met de rijbaan toe. Als voorbeeld Rector Frederiklaan.
Het aanbrengen van straatbanden is onvoldoende om parkeren te voorkomen, aangezien die er nabij de Kennemerstraatweg al liggen en er desondanks in de berm wordt geparkeerd. Er zouden versperringen moeten worden aangebracht, zoals paaltjes (zijn door bewoners geplaatst maar weer verwijderd) of betonblokken.	Het ontwerp is opnieuw bekeken. De keuze is gemaakt om alleen op de Van Foreestlaan verhoogde banden toe te passen. Op de rest van de wegen passen we geen verhoogde banden maar banden die gelijk zijn met de rijbaan toe. Als voorbeeld Rector Frederiklaan.
Ik wil voorstellen langs de weg ipv stoepranden zoals voorgesteld inzet plan een rij grasstegels te leggen waarin de waterafvoerputten verzonken kunnen worden en ook het grasmaaien van de stroken vereenvoudigd.	Het ontwerp is opnieuw bekeken. De keuze is gemaakt om alleen op de Van Foreestlaan verhoogde banden toe te passen. Op de rest van de wegen passen we geen verhoogde banden maar banden die gelijk zijn met de rijbaan toe. Als voorbeeld Rector Frederiklaan.
Westerweg, Rector Frederiklaan of Oranjepark Alkmaar, het zijn bijzondere unieke buurten doordat er juist geen stoepranden zijn. Stoepranden passen niet in deze buurt!	Het ontwerp is opnieuw bekeken. De keuze is gemaakt om alleen op de Van Foreestlaan verhoogde banden toe te passen. Op de rest van de wegen passen we geen verhoogde banden maar banden die gelijk zijn met de rijbaan toe. Als voorbeeld Rector Frederiklaan.

Stoepranden: Zoals tijdens de avond al duidelijk werd, zijn de meeste bewoners niet heel enthousiast over de stoepranden die toegevoegd gaan worden aan het straatbeeld. Tijdens de avond begreep ik dat dit m.n. bedoeld is om (I) parkeren in het gras te ontmoedigen en om (II) in Heiloo naar een eenduidiger straatinrichting toe te werken. Voor (I) laat de praktijk nu al zien dat stoepranden parkeren niet ontmoedigen. Aan het begin van de Van Foreestlaan (ingang Blockhovepark) zijn stoepranden en daar wordt alsnog vaak geparkeerd. Het zal de parkeerders dus niet tegenhouden als er meer stoepranden zijn. Wat betreft argument (II): Ik heb in Heiloo wat rondgekeken en in Oud-West en de nieuwe Melco-wijk bijvoorbeeld zijn ook geen stoepranden te vinden. Ondanks dat deze beide wijken vrij recent (op)nieuw bestraat zijn. Dus inrichten zonder stoepranden wordt nog steeds in Heiloo gedaan. Wellicht goed om voor dit punt de wens van de bewoners om het huidige straatbeeld te houden zoals het is in te willigen?	Het ontwerp is opnieuw bekeken. De keuze is gemaakt om alleen op de Van Foreestlaan verhoogde banden toe te passen. Op de rest van de wegen passen we geen verhoogde banden maar banden die gelijk zijn met de rijbaan toe. Als voorbeeld Rector Frederiklaan.
Van de in het ontwerp voorgestelde stoepranden zijn wij geen voorstander. Door het in de huidige situatie ontbreken van stoepranden heeft het park een landelijk karakter, waarbij de lanen een natuurlijk entree vormen naar de bosrijke omgeving. Stoepranden maken van een landelijk weggetje een stadse straat, die niet past in onze pittoreske omgeving. Bovendien vormen stoepranden een barrière voor het afvoeren van regenwater van het wegdek naar de groene bermen.	Het ontwerp is opnieuw bekeken. De keuze is gemaakt om alleen op de Van Foreestlaan verhoogde banden toe te passen. Op de rest van de wegen passen we geen verhoogde banden maar banden die gelijk zijn met de rijbaan toe. Als voorbeeld Rector Frederiklaan.
We denken dat de randen om de stukken gras weliswaar mooi zijn maar dat de weg wel erg smal wordt. Nu staan overal stokken in het gras, ook geen gezicht dus op zich wel goed dit idee. Maar bij het passeren van 2 auto's of een auto met bv de inzamelauto van afval moet je al de drempel op met de auto. oDus wat ons betreft liefst afgeschuinde stoepranden zodat de velgen van de auto niet gelijk beschadigen. We kunnen ons er ook in vinden als er geen rand omheen komt.	Het ontwerp is opnieuw bekeken. De keuze is gemaakt om alleen op de Van Foreestlaan verhoogde banden toe te passen. Op de rest van de wegen passen we geen verhoogde banden maar banden die gelijk zijn met de rijbaan toe. Als voorbeeld Rector Frederiklaan.
Het verhogen van de bermen middels straatbanden vinden wij een slecht idee: •Het is een lelijk gezicht en tast het unieke en groene karakter van het Blockhovepark aan. •Het argument dat het uniformiteitsbeleid van het aanzien van de Gemeente Heiloo zou zijn, gaat niet op. Ten eerste is het Blockhovepark een geïsoleerd gebied dat los van het dorp Heiloo staat. Daarnaast zijn er diverse wijken in Heiloo met dezelfde vrije grasbermen, zoals De Nieuwe Plantagie, Frederica's hof, Laan van Zeeman en omgeving; De Wildtlaan en omgeving, De Spanring en omgeving. •Het regenwater stroomt nu probleemloos van het wegdek in de berm en verdwijnt in de zandgrond. Plassen zijn er nooit. Bij plaatsing van straatbanden moet het regenwater worden afgevoerd, wat onnodig is. Bovendien er kans op verstopping door bladafval van de vele grote bomen in de wijk. •Onderhoud van de bermen wordt bemoeilijkt. Het is nu al onmogelijk om goed te maaien langs de perceelgrenzen en tussen bomen en dat zal er niet beter op worden. Wij en ook vele andere bewoners onderhouden de bermen zelf. •Omdat in de concept plannen de grasbermen hoger komen te liggen, ontstaat er een hoogteverschil met de aanliggende tuinen, hagen en hekwerken. Bovendien liggen tuinen nu vaak al lager (bij ons het hoogteverschil nu al ca 20cm). Het verhogen van de bermen zal hinder opleveren en het oplossen daarvan zal extra geld kosten, met vermoedelijk een weinig fraai resultaat.	Het ontwerp is opnieuw bekeken. De keuze is gemaakt om alleen op de Van Foreestlaan verhoogde banden toe te passen. Op de rest van de wegen passen we geen verhoogde banden maar banden die gelijk zijn met de rijbaan toe. Als voorbeeld Rector Frederiklaan.
Bezwaar tegen de hoge stoepranden langs de groenstroken - Door de hoge stoepranden zijn de groenstroken niet meer door de gemeentelijke grasmaaier te maaien. Op en af is voor die machine moeilijk / onmogelijk zeker omdat op die groenstroken ook lantaarnpalen en bomen staan. - De hoge stoepranden vereisen een ophoging van de groenstroken. Groenstrook en aangrenzende tuin hebben dan verschillende hoogtes. Regenwater stroomt de tuinen in, de groenstrook verzakt. - De hoge stoepranden zullen worden kapotgereden /verzakken door vrachtverkeer dat de bocht moet nemen; parkerende tuinmannen met hun aanhangers en parkeerders die niet in het parkeervak passen, maar er toch willen staan. - Kortom onnodig duur en onpraktisch en het beoogt een niet bestaand probleem op te lossen.	Het ontwerp is opnieuw bekeken. De keuze is gemaakt om alleen op de Van Foreestlaan verhoogde banden toe te passen. Op de rest van de wegen passen we geen verhoogde banden maar banden die gelijk zijn met de rijbaan toe. Als voorbeeld Rector Frederiklaan.
Groen	
Op sommige plekken meer bio-diversiteit bevorderen. Bijv. samen met Natuurmonumenten Van Foreestlaan voorzien van een Akkerrand. Dus ipv gras iets anders toepassen.	Bedankt voor uw idee. We bekijken de situatie opnieuw en nemen hierover contact op met Natuurmonumenten. De inrichting van het terrein van Natuurmonumenten valt echter niet onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Heiloo. Op plaatsen waar de groenstroken geen grens vormen met particulier terrein passen wij extensief gazonbeheer toe. We proberen daarbij de bloeiende kruiden – die door sommigen als onkruid worden gezien – zoveel mogelijk tot bloei te laten komen, en we maaien daarom waar mogelijk gefaseerd.

Het gras dat kapot wordt gereden is in de bochten van Van Foreestlaan, dit is op te lossen met betonnen tegels waar ook gras door heen kan groeien. Het gras wordt niet kapot gereden door auto's van onze gasten die de auto op het gras zetten, dat levert geen enkele schade op en als er schade is zijn het de bewoners die het herstellen. BOR hakt zich door het gras en kwaliteit maaien is heel erg slecht, heeft niets met auto's op het gras te maken. Parkeervakken passen niet in deze buurt en men zal ook buiten de parkeervakken op het gras blijven parkeren. Bezoek gaat echt niet verderop parkeren.	Openbaar groen heeft nooit het uiterlijk van een gecultiveerde tuin. We proberen zoveel als mogelijk gefaseerd te maaien door de kruiden te laten bloeien, dit komt de biodiversiteit ten goede.
--	--

Tenslotte willen wij nog een enkele opmerking maken over uw voornemen tot behoud en uitbreiding van groen. In het voorlopig ontwerp vinden wij daarvan weinig concreets terug. Wel willen wij het volgende hierover onder uw aandacht brengen. Het groene en landelijke karakter van het park wordt mede ondersteund door de open overgang van bermen naar de tuinen van de woningen. Helaas constateren wij de laatste jaren een tendens dat bewoners hun erfgrens aan de straatzijde beplanten met hoge al dan niet groen blijvende heggen. Het mooie open afwisselende beeld van de landelijke weggetjes wordt daarmee verstoord. In onze herinnering was ooit begroeiing aan de straatzijde hoger dan één meter niet toegestaan. Wat ons betreft zou een vorm van handhaving van dit uitgangspunt zeer zinvol zijn.	Welbekend probleem waar we geen handhaving op hebben. Voortuin is de maximale hoogte van een erfafscheiding vaak 1 meter hoog, echter vind ik daar niets over in onze Gemeentelijke verordening.
---	--

Het ophogen van de grasberm met stoeprand creëert een probleem dat er nu niet is. Bij zware regenval is onze wijk altijd droog, het water loopt via de berm en tuinen goed weg en de ondergrond, d.w.z. zandgrond. Zorgt voor goede drainage.	Door nieuwe voorzieningen voor het afvoeren en infiltreren van hemelwater, zal er ondanks verhoogde banden geen water kunnen blijven staan.
---	---

Biodiversiteit: In het ontwerp mis ik sowieso aandacht voor biodiversiteit. Wat ik wel had verwacht, gezien de focus van de gemeente zoals uiteengezet in het Groenbeleidsplan Heiloo 2024-2034. Er is voor de herinrichting helaas gekozen voor alleen maar gras. Een gemiste kans in mijn optiek! Als je bijvoorbeeld kijkt naar de plantvakken in de opnieuw ingerichte Belieslaan, dat zou je toch in elke straat in Heiloo willen ipv alleen gras? Ik nodig de projectleden uit nog eens naar het ontwerp te kijken om te zien of er toch nog bijvoorbeeld plantvakken toegevoegd kunnen worden. Wellicht aan het begin van de Van Foreestlaan, om daar het parkeren te ontmoedigen. Mensen zullen minder snel in plantvakken gaan staan met hun auto dan op gras.	Zie eerdere opmerking, bermen lenen zich in deze wijk hier niet voor. Belieslaan is een heel andere inrichting v.w.b. de openbare ruimte en hier hebben we geen raakvlakken met particulier terrein.
---	--

Drempels	
Geen drempels in Blinkenlaan, Jan Ruslaan en Curtiuslaan. Onnodig	Na overleg binnen het ontwerpteam en nogmaals onderzoek naar rijsnelheden en verkeersintensiteit is er besloten om een aantal drempels uit het ontwerp te halen. Om de wijk voor de toekomst (komende 50 jaar) duurzaam en veilig (landelijk beleid) in te richten zijn een aantal drempels gebleven. Wel worden deze drempels met straatwerk (met witte stenen belijning) gemaakt en niet met beton blokken. De beton blokken zijn de standaard binnen de gemeente maar wij willen voor het Blockhovepark de uitzondering maken.

We weten dat een aantal burendrempels in het park niet fijn vinden. Wij vinden de getekende drempel in de straat prima. We hebben kinderen en ook een hond, en regelmatig komen auto's vanuit de Blinkenlaan de hoek om zeilen terwijl er mensen lopen wat best gevaarlijk is. Deze vormgeven d.m.v. de klinkers zelf wat wordt voorgesteld in een andere mail van diverse burenvinden we ook heel mooi (ook al is dit wellicht wat minder goed zichtbaar, misschien met witte strepen erop wel).	Dank u voor uw idee over de uitstraling van de wijk. Om de wijk voor de toekomst (komende 50 jaar) duurzaam en veilig in te richten zijn een aantal drempels gebleven. Wel worden deze drempels met straatwerk (met witte stenen belijning) gemaakt en niet met beton blokken. De beton blokken zijn de standaard binnen de gemeente maar wij willen voor het Blockhovepark de uitzondering maken.
---	--

Zelf teken ik altijd wisselgeld in bij voorstellen die door een directie moeten worden goedgekeurd. Ik denk dan ook dat de 'speedbumps' die alle straten zijn ingetekend, het wisselgeld is door deze later in het ontwerp weg te halen met opmerking dat er naar de bewoners is geluisterd en is toegegeven aan de wensen om deze te verwijderen. Correct?	Ons doel is geweest om de wijk – zoals in heel Heiloo – duurzaam en veilig in te richten voor de komende 50 jaar. Daarbij hebben wij gekeken naar een toekomst waarin de samenstelling en behoeften van bewoners kunnen veranderen. Het intekenen van 'wisselgeld'-elementen, zoals tijdelijke voorzieningen om later te kunnen schrappen, is in dit proces niet aan de orde geweest. De aangebrachte verkeersremmende maatregelen, waaronder de speedbumps, zijn opgenomen vanuit inhoudelijke overwegingen rondom verkeersveiligheid en leefbaarheid. Eventuele aanpassingen in het ontwerp worden altijd gedaan op basis van zorgvuldige afwegingen en de inbreng van bewoners, niet als strategisch wisselgeld.
---	---

Gekozen is om op strategische plaatsen verhoogde plateau's te creëren met afwijkende kleurstelling als snelheidsreducerende maatregel. Ook zijn er op willekeurige plekken drempels gepland. Echter, ten zuiden van het Spokenboschlaantje is er uitsluitend sprake van bestemmingsverkeer. Drempels zijn daar niet functioneel. Daar komt bij dat de verlichting in dat stuk ondermaats is. Het risico dat een drempel niet wordt gesignaleerd waardoor voertuigschade kan ontstaan is reëel. Bovendien is er struikelgevaar voor hondenuitlaters De geplande donkere klinkers verergerend dit alleen maar omdat ze geen licht terug kaatsen. Kortom het plaatsen drempels in dat stuk verhoogt de verkeersonveiligheid alleen maar. Naar mijn mening zijn een paar drempels bij de ingang van het park bv op de kruising Foreest/de Blinken afdoende en heeft de minste impact op de groene uitstraling van het park.	Na overleg binnen het ontwerpteam en nogmaals onderzoek naar rijsnelheden en verkeersintensiteit is er besloten om een aantal drempels uit het ontwerp te halen. Om de wijk voor de toekomst (komende 50 jaar) duurzaam en veilig in te richten zijn een aantal drempels gebleven. Wel worden deze drempels met straatwerk (met witte stenen belijning) gemaakt en niet met beton blokken. De beton blokken zijn de standaard binnen de gemeente maar wij willen voor het Blockhovepark de uitzondering maken.
Parkeervakken	
Geen parkeervakken, maar de natuurlijk uitstraling van het gras behouden.	Er is rekening gehouden om zoveel mogelijk groen te behouden, veel parkeervakken zijn uit het ontwerp gehaald.
Parkeerverbod nabij volkstuintjes	Het is goed om te benadrukken dat de parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor iedereen toegankelijk zijn; we maken hierbij geen onderscheid tussen bewoners van verschillende straten en bezoekers. Het is ons niet gelukt om extra parkeervoorzieningen ter ontwerpen rondom het bruggetje door ruimte gebrek binnen de eigendomsgrenzen van gemeente Heiloo.
Zoals de bewoners hebben aangegeven zijn parkeerplekken niet nodig; er is geen parkeerprobleem in het park; incidenteel staat er een auto van een tuinman, loodgieter, pakketbezorger, bezoeker etc.;	We begrijpen dat bewoners aangeven dat er op dit moment geen parkeerprobleem wordt ervaren in het park. Toch kiezen we in het ontwerp voor een minimaal aantal parkeerplaatsen. Dit doen we om ruimte te bieden aan incidentele bezoekers of diensten, zonder dat dit niet leidt tot ongewenste parkeersituaties op andere plekken in de wijk.
Met name zou ik graag meer willen weten wat er nodig is voor een Parkeer verbod voor niet bewoners.	Het is goed om te benadrukken dat de parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor iedereen toegankelijk zijn; we maken hierbij geen onderscheid tussen bewoners van verschillende straten en bezoekers. Als overheid willen we ook in de inrichting van de openbare ruimte af van meer "regeltjes". Verboden lijden tot meer regelgeving, handhaving (vaak zonder capaciteit), en uitzonderingen wat niet wenselijk is.
Wij verzoeken u vriendelijk om de aanleg van de parkeervakken in de Blinkenlaan, en in het bijzonder de twee parkeervakken ter hoogte van Blinkenlaan 3 en 4, te schrappen in het definitieve ontwerp. Op deze manier blijft het groene en klimaatbestendige karakter van de wijk behouden, in lijn met de doelstellingen van de verrichting.	We hebben uw zorgen zorgvuldig meegenomen in de afwegingen voor het definitieve ontwerp. We hebben veel parkeervakken uit het ontwerp gehaald.
De aanleg van parkeervakken lijkt ons overbodig. Het liefst zouden wij het park autoluw maken. Géén parkeerplaatsen draagt daaraan zeker bij. Als bewoners beschikken wij over voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Ook onze bezoekers kunnen in de meeste gevallen op die erven parkeren. Het komt sporadisch voor dat er iemand op het gemeentelijke groen parkeert en het is bovendien tijdelijk (een paar uur hooguit). Dat groen wordt bovendien grotendeels onderhouden door de bewoners zelf, juist uit betrokkenheid en verantwoordelijkheidsgevoel voor de uitstraling van het park.	We hebben uw zorgen zorgvuldig meegenomen in de afwegingen voor het definitieve ontwerp. We hebben veel parkeervakken uit het ontwerp gehaald.
Het aanbrengen van parkeerhavens lijkt ons alleen van noodzakelijk belang bij de ingang van het park aan de Van Foreestlaan. Thans staan hier, min of meer continue, auto's van bewoners van de Kennemerstraatweg. De op die locatie voorgestelde plek voor 3 auto's lijkt ons duidelijk te weinig; een ruimte voor 5 à 6 auto's lijkt ons doelmatiger. Op de andere lanen in het park zijn parkeerhavens ons inziens overbodig. De auto's van de bewoners staan op het eigen terrein en incidenteel staan auto's van bezoekers een relatief korte tijd aan de weg.	De situatie is opnieuw bekeken, waarbij ook de verkeersveiligheid en de beschikbare ruimte zijn meegewogen. Op de Van Foreestlaan worden in de nieuwe inrichting 8 parkeervakken gerealiseerd.
Het voorlopig ontwerp bevat diverse maatregelen om de waterafvoer in de wijk te verbeteren, zoals de aanleg van een rioolbuis voor regenwater. De aanleg van parkeervakken met zwarte betonstraatstenen staat hier haaks op: deze stenen zijn nauwelijks waterdoorlatend, waardoor regenwater minder goed kan infiltreren. Dit vergroot de kans op wateroverlast bij hevige regenval (zogeheten piekbuien) ter hoogte van Blinkenlaan 3 en 4 en vermindert de effectiviteit van de overige klimaatbestendige maatregelen.	We erkennen dat het toevoegen van verharding, zoals de parkeervakken, de infiltratie van regenwater kan beperken. We hebben veel parkeervakken uit het ontwerp gehaald.

De parkeervakken zijn niet passend in deze wijk, iedereen gaat toch staan waar ze moeten zijn, ik zou ze niet doen behalve bij binnenkomst in het park waar de kennemerstraatweg bewoners parkeren. Daar het liefst nog een verbod om links van de weg op de groenstrook te staan. Daar is het echt onoverzichtelijk.	In het ontwerp zijn op de Van Foreestlaan acht parkeerplaatsen opgenomen, die zorgvuldig verkeersveilig worden ingepast. Deze vakken zijn bedoeld om de parkeersituatie overzichtelijk en ordelijk te houden, zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid of de groene uitstraling van de straat. We begrijpen uw wens om ongewenst parkeren op de groenstroken bij de ingang van het park te beperken. Dit soort situaties wordt, waar nodig, gereguleerd met verkeersmaatregelen en handhaving om de veiligheid en overzichtelijkheid te waarborgen. Het plaatsen van de vakken betekent niet dat bewoners of bezoekers elders ongehinderd parkeren, maar zorgt juist voor een duidelijke structuur en veilige indeling van de openbare ruimte.
In de zij-lanen Blinkenlaan, Curtiuslaan, Jan Ruslaan iets minder P-vakken t.b.v. bezoek bewoners of anderszins. En in deze straten altijd 1/2 op de weg parkeer vakken.	We hebben veel parkeervakken uit het ontwerp gehaald.
Indien er parkeerplaatsen komen zullen bovengenoemde tuinmannen, loodgieters en pakketbezorgers, bezoekers gebruik blijven maken van de groenstroken, zij parkeren (kortstondig) voor de deur van hun klant. De tuinman gaat echt niet 15 meter verderop parkeren;	We hebben veel parkeervakken uit het ontwerp gehaald.
In de tekeningen wordt aangegeven dat in de van Foreestlaan als doorgaande weg de parkeerplaatsen op de groenstroken moeten; op de tekening bedraagt de groenstrook 2 meter. Echter de breedte van de gemiddelde auto inclusief spiegels bedraagt 2 tot 2.35 meter (SUV's uitgezonderd, die zijn breder) Daarin is niet de uitstapmogelijkheid meegerekend. Omdat mogelijk te maken is de norm voor een parkeerplaats 2.50 meter. Deze ruimte is er niet. Derhalve zullen in de praktijk de auto's op deze parkeerplekken deels op de weg moeten staan en nemen het zicht weg. Kortom: gevaarlijk en onoverzichtelijk	We hebben veel parkeervakken uit het ontwerp gehaald.
De vier parkeerplekken op de van Foreestlaan tussen kruispunt de Blinkenlaan en kruispunt Curtiuslaan tasten de verkeersveiligheid aan. De van Foreestlaan is de enige doorgaande weg in de buurt, de weg is smal en moet worden gedeeld door o.a. vrachtverkeer en scholieren. Momenteel staan op dat gedeelte nooit auto's; geparkeerde auto's maken het onoverzichtelijk, smal en gevaarlijk. Kortom: er wordt een probleem dat er niet is gecreëerd.	We begrijpen dat dit een smalle, doorgaande weg is die door verschillende verkeersgebruikers wordt gedeeld, waaronder scholieren en vrachtverkeer. In het ontwerp zijn de vier parkeerplaatsen tussen het kruispunt Blinkenlaan en Curtiuslaan zorgvuldig ingepast, met oog voor verkeersveiligheid en overzichtelijkheid. De maatvoering en positie van de vakken zijn afgestemd op de beschikbare ruimte en het type voertuigen dat hier parkeert. Het doel van deze vakken is om de parkeersituatie ordelijk en overzichtelijk te houden, zodat voertuigen niet op ongewenste plekken parkeren, terwijl de doorgang en veiligheid van alle weggebruikers zoveel mogelijk wordt gewaarborgd. Hoewel er nu weinig tot geen voertuigen op dit gedeelte staan, voorziet het ontwerp in een gestructureerde en veilige parkeeroplossing voor de toekomst.
We vragen ons verder af of er zoveel extra parkeervoorziening nodig is aangezien dit het groene karakter van de wijk aantast. Er staan regelmatig auto's in de berm maar dit concentreert zich voornamelijk bij de ingang vanaf de kennemerstraatweg.	We hebben veel parkeervakken uit het ontwerp gehaald.
parkeerplekken tasten het groene karakter van het park aan.	We hebben veel parkeervakken uit het ontwerp gehaald.

Derhalve nodigen deze parkeerplekken uit tot ‘vreemd’ parkeren. (dagjesmensen met fietsrekken, bewoners van elders) omdat deze gemarkeerd zijn als officiële parkeerplekken;	We hebben veel parkeervakken uit het ontwerp gehaald.
---	---

Toe te passen verhardingsmaterialen en kleuren

Graag donkerpaarse klinkers zoals Rector Frederiklaan	Het ontwerp wordt aangepast. Er worden donkerpaarse klinkers toegepast.
---	---

De sfeer van de gekozen stenen, kleuren, drempels en band als afscheiding gras past onvoldoende bij de sfeer van ouderwetse bosrijke villa buurt.	Het ontwerp wordt aangepast. Er worden donkerpaarse klinkers toegepast.
---	---

Verder zou het naar onze mening mooi zijn om ook de verhogingen op de kruisingen in deze kleur uit te voeren en het niveauverschil (subtiel) aan te geven met witte stenen.	Dank u voor het idee. Voor de kruisingsvlakken behouden wij de gele gebakken stenen. We vinden het belangrijk dat de kruisingsvlakken extra aandacht krijgen. Drempels worden wel uitgevoerd in gebakken stenen in de kleur van de rijbaan een geen betonblokken (ook al is dit de standaard).
---	--

Parkeervakken voorzien van grastegels om het groene aanzien te behouden	We hebben bewust gekozen voor parkeervakken die zijn geïntegreerd in de rijbaan. Dit zorgt voor een rustig en overzichtelijk straatbeeld. Grastegels geven op deze locatie juist een rommelige indruk en functioneren in de praktijk vaak niet goed: het gras slaat slecht aan of groeit snel dicht met onkruid. Daarnaast zijn grastegels lastiger en risicovoller in onderhoud, omdat het verwijderen van onkruid schade kan veroorzaken aan geparkeerde auto's. Om die redenen passen we hier dezelfde verharding toe als in de rijbaan. Dit is het meest veilig, ziet er verzorgd uit en is duurzaam in gebruik
---	---

Mijn eerdere argumentatie. voor asfalt wegen, bestrooid met grit, i.p.v. bakstenen, lijkt helemaal geen punt van overweging te zijn geweest. Tot mijn grote spijt. Ook het heroverwegen waard	Asfalt is een minder duurzame oplossing dan gebakken stenen. Asfalt is overwogen maar snel afgefallen door deze reden.
---	--

Er wordt verwezen naar de Noordlaan in Bergen als voorbeeld, maar wij zouden liever verwijzen naar meerdere straten in Heiloo, zoals de Laan van Zeeman e.o. en de Commandeurslaan, waar géén opstaande randen zijn toegepast, en waar de open, rustige en landelijke (zelfs luxe) uitstraling behouden blijft. Dat past veel beter bij de identiteit van het park. Ook sluit het park dan beter aan op de aansluitende Rector Frederiklaan.	We hebben het ontwerp aangepast om de uitstraling van bestaand meer te handhaven.
--	---

De stoepranden, de klinkers, de parkeerhavens zullen de aanblik drastisch veranderen : steedse, ingeperkte eenvormiger. Het gevoel in het groen te wonen zal ernstig worden aangetast. Het moge duidelijk zijn dat deze verstedelijking mij zeer veel verdriet doet.	We hebben het ontwerp aangepast om de uitstraling van bestaand meer te handhaven.
--	---

Op de plateaus graag de zelfde kleur steen als de rijbaan toepassen/ De verkeersdrempels van dezelfde steen laten zijn. Met witte accent strepen als accenten. In plaats van een hele andere kleur steen te gebruiken voor de drempels.	Dank u voor het idee. Voor de kruisingsvlakken behouden wij de gele gebakken stenen. We vinden het belangrijk dat de kruisingsvlakken extra aandacht krijgen door middel van een andere kleur stenen. Drempels worden wel uitgevoerd in gebakken stenen in de kleur van de rijbaan een geen betonblokken (ook al is dit de standaard).
---	--

Zoals tijdens de informatieavond reeds door meerdere bewoners is aangegeven zou het veel beter zijn om de rand van de berm te voorzien van grasbetontegels. Deze tegels beschermen de berm afdoende tegen spoorvorming door geparkeerde auto's en/of schade aan de berm door draaiende vrachtwagens. Bovendien vergemakkelijkt dit maaiwerkzaamheden en komen dergelijke tegels zowel de afwatering als de groene uitstraling van het park ten goede.	Dank u wel voor uw suggestie en voor het meedenken over een oplossing die zowel praktisch als passend is bij het groene karakter van de wijk. Grasbetontegels kunnen inderdaad voordelen bieden voor de bescherming van bermen, de afwatering en het onderhoud. In het ontwerp hebben we echter gekozen voor een beperkt aantal formele parkeervakken om de parkeersituatie duurzaam en ordelijk te organiseren. Deze keuze zorgt voor duidelijkheid voor alle weggebruikers en voorkomt structureel parkeren in de berm. Grasbetontegels dragen wel bij aan de versterking van de berm, maar bieden minder sturing op waar wel en niet geparkeerd wordt.
---	---

Persoonlijk zou ik ook graag een andere invulling zien van de groenstrook voor het huis. Grastegels zou een prima alternatief zijn ook voor de parkeerplaatsen met stoepranden. Landelijke uitstraling blijft behouden en er is minder onderhoud voor de gemeente en vooral minder gelegenheid tot het deponeren van hondenpoep. Het niet opruimen daarvan door hondenbezitters blijft een doorn in het oog.	We begrijpen dat u waarde hecht aan het behouden van de landelijke uitstraling en dat u grastegels ziet als een oplossing die zowel het onderhoud als ongewenst gebruik van de groenstrook kan verminderen. In het ontwerp is gekozen voor formele parkeervakken met een duidelijke inrichting, zodat parkeren overzichtelijk en veilig georganiseerd blijft. Grastegels kunnen inderdaad bijdragen aan een groene uitstraling, maar bieden minder duidelijkheid over waar wel en niet geparkeerd mag worden, wat in de praktijk tot ongewenste situaties kan leiden.
Advies is dan ook om geen parkeerplekken toe te voegen en de hoge bermranden achterwege te laten. Laat de straat met klinkers een geheel vormen met de berm. Laten we niet overgaan van een Blockhovek'park' naar een Blockhove'wijk'.	We begrijpen uw wens om het parkachtige karakter van de omgeving te behouden. In het ontwerp kiezen we echter voor een beperkt aantal parkeervakken en duidelijke randen om parkeren ordelijk en veilig te organiseren en toekomstige ongewenste parkeerdruk in de berm te voorkomen. Daarbij blijven we zoveel mogelijk rekening houden met de groene uitstraling van de wijk.
straat opsluiting te realiseren met afgeschuinde opsluitbanden. Het verkeer kan dan uitwijken zonder de velgen te beschadigen, daarbij ziet het er vriendelijker uit dan rechte opsluitband (het besproken nieuwbouwwijk effect).	We begrijpen de voorkeur voor afgeschuinde opsluitbanden vanwege de uitstraling en het gebruiksgemak. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp kijken we zorgvuldig welke vorm van opsluiting het best past bij een veilige inrichting én bij de gewenste uitstraling van de straat.
De voorgestelde parkeervakken aan één zijde is een oplossing voor een betere doorgang. De uitvoering zou mooier zijn met grastegels ipv volledige bestrating.	We begrijpen dat grastegels bijdragen aan een groenere uitstraling. In het ontwerp is gekozen voor bestrate parkeervakken om duidelijkheid en een veilige, ordelijke parkeerstructuur te waarborgen. We nemen uw voorkeur wel mee in de verdere materiaalafweging.
Parkeervakken: Voor de invulling van de parkeervakken verwijs ik ook naar het Melco-terrein. Daar is gekozen voor grasbeton bij de opritten. Ik denk dat dat in onze wijk ook goed zou passen als alternatief voor de nu voorgestelde parkeervakken. En dan misschien een bloeiend voegmengsel van De Cruydt Hoeck erin in plaats van gras, dan draagt het ook nog bij aan de biodiversiteit.	Grasbeton en groene voegmengsels kunnen inderdaad bijdragen aan een natuurlijker uitstraling en meer biodiversiteit. Voor de parkeervakken is gekozen voor een duidelijke, verhard uitgevoerde inrichting om parkeren ordelijk en veilig te houden. Uw voorstel nemen we mee bij de verdere materiaalafweging.
Wat betreft de parkeervakken zijn wij echter van mening dat de keuze voor zwarte betonstraatstenen niet wenselijk is, wat naar onze mening afbreuk doet aan het unieke en stijlvolle karakter van het park. Wij stellen voor om in plaats daarvan gebruik te maken van groene grastegels of de huidige situatie te handhaven, mede omdat veel bewoners reeds op eigen terrein parkeren.	We begrijpen de voorkeur voor een groener materiaal. In het ontwerp is gekozen voor verhard uitgevoerde parkeervakken om parkeren duidelijk en veilig te organiseren, ook voor de toekomst. Daarbij houden we rekening met het groene karakter van de wijk en nemen we uw suggestie mee in de verdere materiaalkeuze.
Ik ben bijzonder gehecht aan de landelijke , rustgevende, bijna liefelijke groene jaren- 60- uitstraling van ons park. Door zijn 'oubolligheid' is dit een uniek park geworden in de Gemeente Heiloo waard om te “ Beschermd dorpsgezicht' uitgeroepen te worden. Kan dit niet echt zo behouden worden? Misschien op de doorgaande van Foreestlaan na?	Wij delen uw waardering voor de karakteristieke, groene jaren-60-uitstraling van het park. We herkennen de bijzondere kwaliteit van deze omgeving en hebben in het ontwerp bewust aanpassingen gedaan om de oorspronkelijke uitstraling zoveel mogelijk te behouden. Voor de Van Foreestlaan zijn inderdaad meer wijzigingen nodig om te komen tot een duurzame en verkeersveilige inrichting. We proberen hierbij steeds een zorgvuldige balans te vinden tussen het verbeteren van de veiligheid voor alle gebruikers en het respecteren van de bestaande sfeer die bewoners zo waarderen.
Ik heb een opmerking over: het gepresenteerde voorlopige voorstel doet veel geweld aan de huidige inrichting en karakter van het Blockhovepark. Zoals u tijdens de bijeenkomst heeft kunnen horen waren de aanwezige bewoners unaniem in hun wens om het huidige karakter te behouden. De door u gepresenteerde oplossing van een niet bestaand parkeerprobleem is overbodig en waar nodig kan met grastegels een oplossing gevonden worden die meer past bij het te behouden karakter van het park. (en waarschijnlijk goedkoper zal zijn en onderhoud eenvoudiger maakt).	We proberen steeds een zorgvuldige balans te vinden tussen het verbeteren van de veiligheid voor alle gebruikers en het respecteren van de bestaande sfeer die bewoners zo waarderen.
De zwarte parkeervakken' aan het begin van het park zijn duidelijk en voorkomt verder wild parkeren in dit deel. De opzet van deze parkeervakken met de zwarte kleur in de rest van de wijk zijn een doorn in het oog met het huidige straatbeeld. Voor bestemmingsverkeer en bezoek van de bewoners is de huidige situatie met de grasbermen ruim voldoende en zorgt tot nagenoeg geen overlast op het parkeren van de 'volkstuintjes' aan de andere kant van de Zandersloot na.	Toch kiezen we ervoor om een beperkt aantal parkeervakken in het ontwerp op te nemen. Deze zijn bedoeld om de parkeersituatie overzichtelijk en ordelijk te houden en te voorkomen dat voertuigen op ongewenste plekken, zoals de grasbermen, parkeren. Bij de inrichting is zoveel mogelijk rekening gehouden met het behoud van het groene karakter en de uitstraling van de wijk, zodat het straatbeeld in balans blijft met de functionele behoeften van bewoners en bezoekers. De parkeervakken worden niet in zwarte betonstraatstenen maar in gebakken dikformaat stenen, met de zelfde kleur als de rijaan, uitgevoerd om een rustige en luze uitstraling te geven.
Riolering en kabels en leidingen	
Wordt per huis op de erfgrens een afgedopte buis gebracht t.b.v. de afvoer regenwater voor de toekomst? Bij ons komt die momenteel nog uit op het riool.	Elke woning krijgt een mogelijkheid tot afkoppelen van het hemelwater. Nieuwbouw moet worden aangesloten op vuilwater en apart hemelwater.

Wordt de watertoevoer vanuit PWN ook vervangen en dus onderbroken?	Ja. Waterleiding is aan vervanging toe. U wordt hierover nog ingelicht.
Verkeer	
Tot slot willen wij bezwaar maken tegen de voorgestelde versmalling van de wegbreedte met circa 50 cm, aangezien dit verkeerstechnisch niet wenselijk is	Bij het bepalen van de definitieve wegbreedte maken wij een zorgvuldige afweging. We kijken daarbij naar de verschillende weggebruikers, de verkeersintensiteit en vooral naar de verkeersveiligheid. De voorgestelde breedte is gebaseerd op deze criteria en biedt volgens onze verkeerskundige inzichten een passende en veilige oplossing voor deze locatie.
Voor het kruispunt De Blinkenlaan/Van Foreestlaan doen wij het voorstel om een verkeersvoorziening aan te brengen die het doorgaande verkeer op de Van Foreestlaan meer naar rechts leidt. Dit zou het afslaan voor het verkeer vanuit het zuidelijke deel van De Blinkenlaan naar de Van Foreestlaan vergemakkelijken en veiliger maken.	In de nieuwe situatie schuift het kruispunt iets op, zodat de rijrichtingen van de Van Foreestlaan beter recht tegenover elkaar komen te liggen. Dit verbetert de overzichtelijkheid en daarmee de verkeersveiligheid. Tegelijkertijd moeten we op de Van Foreestlaan voldoende parkeerruimte inpassen en binnen de bestaande erfgrenzen blijven. Dat maakt de ontwerpogpave uitdagend, maar we streven daarbij naar de best mogelijke balans tussen doorstroming, veiligheid en ruimtegebruik.
Als het even kan dan ook niet overal verkeersborden neer zetten, met kleurverschil in de kruisingen kan iedereen zien dat er een drempel komt.	We plaatsen alleen verkeersborden waar dat echt nodig is. Zoals u zelf al aangeeft, zal dit in de wijk tot een minimum beperkt blijven omdat de nieuwe inrichting op veel plekken al voldoende duidelijkheid geeft voor weggebruikers. Mocht extra aanduiding toch noodzakelijk blijken, dan doen we dit zo terughoudend mogelijk.
Tot slot zijn de wegen achter ons huis (Blinkenlaan) nu 5 meter, die willen jullie terugbrengen naar 4,5 meter. Onnodig! Zo kan men zonder gevaar elkaar goed passeren. Het wordt er alleen maar krapper op. Totaal niet nodig. Hier wordt niet te hard gereden.	Bij de herinrichting bekijken we per locatie welke wegbreedte past binnen een duurzaam veilige verkeerssituatie. Voor de Blinkenlaan is een rijbaanbreedte van 4,5 meter volgens onze verkeerskundige richtlijnen ruim voldoende om verkeer elkaar veilig te laten passeren. We kiezen daarom voor deze breedte, die zowel de verkeersveiligheid als de kwaliteit van de openbare ruimte ondersteunt.
Paaltje verplaatsen Spokenboschlaan	We bekijken opnieuw op welke locaties de paaltjes het meest passend en veilig kunnen worden geplaatst. Paaltjes worden alleen toegepast wanneer dit echt nodig is. Daarbij letten we vooral op de veiligheid van het fietsverkeer en zorgen we ervoor dat ze altijd in de nabijheid van openbare verlichting staan, zodat ze ook in het donker goed zichtbaar zijn.De locaties van de laatjes zijn in het nieuwe ontwerp aangepast.
2e punt was de blinde hoek richting de Rector Frederiklaan ik adviseer aan de buitenzijde van de bocht een spiegel te plaatsen die vanuit beide richtingen, zicht geeft op naderend verkeer.	We zijn als gemeente terughoudend met het plaatsen van verkeersspiegels, omdat deze in de praktijk vaak beslaan, vervuilen of scheef worden gereden en daardoor juist minder veilig kunnen zijn. Spiegels worden alleen toegepast wanneer dit strikt noodzakelijk is en er geen andere verkeerskundige oplossing mogelijk is. Voor deze locatie is dat niet het geval, waardoor we hier geen spiegel zullen plaatsen.
Begin Van Foreestlaan Er moet een stopverbod van kracht worden.	Dank voor uw aandachtspunt. We hebben de situatie beoordeeld en zien op dit moment geen noodzaak om een stopverbod in te stellen. De huidige inrichting en verkeerssituatie geven hiervoor voldoende ruimte en duidelijkheid. Daarom zullen we deze maatregel niet opnemen in het ontwerp.
De stoepranden lijken ons niet nodig, auto's gaan er toch staan en grastegels werken bij ons achter het huis nu ook prima. Als ze er toch moeten komen maak ze dan niet te hoog zodat ze minder zichtbaar zijn.	Het ontwerp is opnieuw bekeken. De keuze is gemaakt om alleen op de Van Foreestlaan verhoogde banden toe te passen. Op de rest van de wegen passen we geen verhoogde banden maar banden die gelijk zijn met de rijbaan toe. Als voorbeeld Rector Frederiklaan.
Voorts is er sprake van wegversmalling en het plaatsen van stoepranden. Daar ben ik tegenstander van. Behalve dat het afbreuk doet aan het groene landelijke karakter van het park maakt het de wijk ten zuiden van het Spokenboschlaantje vrijwel onbereikbaar voor zwaar bestemmingsverkeer alsmede combinaties zoals auto-caravan van bewoners. Het is nu al moeilijk manoeuvreren, laat staan als de weg nog smaller wordt. Deze voorgenomen wijzigingen zijn voor ons als bewoners van de dus niet acceptabel. De toegankelijkheid van de oprit dreigt namelijk dusdanig beperkt te worden dat de oprit onbereikbaar wordt voor een combinatie auto-caravan. Graag verzoek ik u hier rekening mee te houden.	De nieuwe inrichting wordt ontworpen zodat vrachtverkeer (vuilnisauto's) de wijk kan bereiken. Voor deze inrichting zijn landelijke richtlijnen waar wij ons aan houden met dit ontwerp. Het ontwerp is opnieuw bekeken. De keuze is gemaakt om alleen op de Van Foreestlaan verhoogde banden toe te passen. Op de rest van de wegen passen we geen verhoogde banden maar banden die gelijk zijn met de rijbaan toe. Als voorbeeld Rector Frederiklaan.
In de Foreestlaan rijden veel scholieren op de fiets. Dit maakt het parkeren aan de kant van de uitritten van de bewoners er bepaald niet overzichtelijker op en draagt, mijn inziens, niet bij aan verbetering van de verkeersveiligheid ter plaatse.	We kijken altijd zorgvuldig waar parkeerplaatsen op een verkeersveilige manier kunnen worden ingepast. Daarbij nemen we ook de situatie op de Van Foreestlaan mee, inclusief de aanwezigheid van veel fietsende scholieren en de uitritten van bewoners. We beoordelen of aanpassingen nodig en mogelijk zijn om de overzichtelijkheid en verkeersveiligheid ter plaatse te waarborgen.

Voor het verhogen van de verkeersveiligheid is gekozen voor het aanbrengen van plateaus bij de kruispunten en voor het opnemen van een aantal drempels om de snelheid van het verkeer te matigen. Wij juichen de voorgestelde plateaus en klinkerbestrating toe. Daarentegen achten wij de geplande verkeersdrempels niet functioneel aangezien deze zijn gesitueerd op plekken waar geen doorgaand verkeer plaatsvindt en het verkeer ook nu al kalm rijdt. Bovendien verstoren zij een rustig straatbeeld.	Na overleg binnen het ontwerpteam en nogmaals onderzoek naar rijsnelheden en verkeersintensiteit is er besloten om een aantal drempels uit het ontwerp te halen. Om de wijk voor de toekomst (komende 50 jaar) duurzaam en veilig (landelijk beleid) in te richten zijn een aantal drempels gebleven. Wel worden deze drempels met straatwerk (met witte stenen belijning) gemaakt en niet met beton blokken. De beton blokken zijn de standaard binnen de gemeente maar wij willen voor het Blockhovepark de uitzondering maken.
Wij vrezen dat formele parkeervakken juist een aanzuigende werking zullen hebben op mensen die het park gebruiken om naar het ziekenhuis te gaan of te recreëren in het bos. Daarvoor zijn al voldoende voorzieningen, onder andere aan de Kennemerstraatweg en het parkeerterrein bij het Heilooër Bos. Daarnaast willen wij voorkomen dat er campers of busjes langdurig voor onze woningen worden geparkeerd, wat de leefkwaliteit en uitstraling van het park schaadt. Wij verwachten bovendien dat als de parkeervakken gerealiseerd zouden worden dat deze in beslag zullen worden genomen door de auto's van de bewoners zelf, al dan niet voor die gelegenheid aangeschaft.	We begrijpen uw zorgen over een mogelijke aanzuigende werking van formele parkeervakken op bezoekers van het ziekenhuis of het bos, evenals over het langdurig parkeren van campers of busjes. In onze afweging houden we nadrukkelijk rekening met het behoud van de leefkwaliteit en de uitstraling van het park. Het opnemen van een beperkt aantal parkeervakken is bedoeld om te voorzien in de minimale parkeerbehoefte voor bewoners en regulier bezoek, zonder extra verkeer aan te trekken. We verwachten niet dat deze vakken leiden tot ongewenste parkeerdruk vanuit omliggende functies. Daarnaast gelden binnen de gemeente regels voor langdurig parkeren van grote voertuigen, die indien nodig gehandhaafd kunnen worden. Met dit ontwerp streven we naar een balans tussen het behoud van de groene uitstraling van de wijk en een functionele, ordelijke parkeersituatie.
De voorgestelde locaties voor verkeersdrempels geven ons niet de indruk dat hierbij met gevoel voor de omgeving is gekeken, met name dat laatste punt baart ons zorgen. De gekozen plekken lijken willekeurig en sluiten niet aan bij de feitelijke verkeersstromen. Wij maken ons sterk om het park niet van verkeersdrempels te voorzien en zeker niet op die locaties. Ons standpunt is dat de verkeersdrempels op die locaties niet gaan bijdragen aan de verkeersveiligheid	Na overleg binnen het ontwerpteam en nogmaals onderzoek naar rijsnelheden en verkeersintensiteit is er besloten om een aantal drempels uit het ontwerp te halen. Om de wijk voor de toekomst (komende 50 jaar) duurzaam en veilig (landelijk beleid) in te richten zijn een aantal drempels gebleven. Wel worden deze drempels met straatwerk (met witte stenen belijning) gemaakt en niet met beton blokken. De beton blokken zijn de standaard binnen de gemeente maar wij willen voor het Blockhovepark de uitzondering maken.
Overig	
Enige opmerking die we zouden willen maken is de staat van het wegdek van de Rector Frederiklaan: er zijn de laatste jaren veel graafwerkzaamheden gedaan maar dit is niet goed hersteld, waardoor er veel verzakking is.	Dit is aangegeven bij de kabels en leidingen beheerder. Er worden niet direct aanpassingen gedaan.
Het huidige plan speelt niet in op het veelvuldig parkeren nabij het bruggetje over de Zandersloot, met name in de avond en het weekend.	Rondom het bruggetje is onvoldoende ruimte om op een veilige en juiste manier parkeervakken in te passen.
Mijn vraag is om bij de herinrichting van de Spokenboschlaan te zorgen dat de verharding van de Spokenboschlaan naar het zuiden verlegd wordt en daarmee een berm ontstaat tussen de weg en ons perceel	We proberen de ruimte zo slim en veilig mogelijk in te richten. Er is niet genoeg ruimte om het gehele wegvak te verplaatsen.
Hoe gaat u de bereikbaarheid garanderen tijdens de werkzaamheden?	Dit is voor een latere fase in het project. Bij elk herinrichtingsproject is dit een groot aandachtspunt en proberen zo min mogelijk overlast te veroorzaken.
Geen rode betonplaten toepassen op klein stukje Spokenboschlaan	Bedankt voor u opmerking. Het toepassen van betonplaten (fietspad) is nogmaals bekeken en er is voor gekozen om deze uit het ontwerp te gehaald. We passen de zelfde verharding toe als in de rijbaan.
De gemeente stelt dat de maatregelen bijdragen aan verkeersveiligheid, maar wij willen erop wijzen dat het huidige probleem niet ligt bij de inrichting, maar bij het gebrek aan handhaving. Zolang er niet wordt gehandhaafd, zullen overtredingen, zoals te hard rijden, blijven plaatsvinden — ongeacht de fysieke inrichting. Dit principe van doelmatigheid en redelijkheid vraagt om een realistische afweging: als gedrag niet wordt gecontroleerd of gecorrigeerd, zal de situatie niet verbeteren, ongeacht de maatregelen. Wat steekt is dat de huidige landelijke, open en rustige (luxe) uitstraling van het park wordt gewijzigd om gedrag te veranderen waarop niet of nauwelijks wordt gecontroleerd en/of gehandhaafd.	Handhaving is aan de politie, deze kan dat niet in elke straat en elke wijk doorlopend doen, dat is niet realistisch. Beleid bij de politie, logisch, is daarom dat er in een 30km zone alleen gehandhaafd wordt op te hard rijden als o.a. de inrichting voldoet. Wegbeeld, weginrichting, stemmen overeen met het gewenste gedrag. Voor een goede inrichting worden de richtlijnen gebruikt uit het landelijk beleid, dit beleid is uitgewerkt door het Kenniscentrum voor Verkeer & Vervoer, CROW, gebundelde kennis op basis van ervaring. Dit beleid wordt landelijk gebruikt om er onder meer voor te zorgen dat door de diverse wegbeheerders dezelfde uitgangspunten worden gebruikt. Hierdoor ontstaat een voor de weggebruiker herkenbaar beeld waar deze zijn (gewenste) gedrag logischerwijs op afstemt. Handhaving (Politie) heeft slechts een tijdelijk effect. Fysieke maatregelen zijn blijvend. Het volledig afdwingen, ook fysiek, is niet mogelijk maar de beoogde maatregelen zijn bewezen het meest effectief. De maatregelen hebben een blijvend effect, duurzaam. Het landelijke beleid is ook bekend onder de benaming Duurzaam Veilig.
Dan heel graag alle paaltjes weghalen. Zo lelijk en wie parkeert er nu in een bocht, er is ruimte genoeg bij de woningen. Ze meesten staan schots en scheef (sommigen liggen bijna en zijn slecht te zien door het gras), als er toch persé iets moet komen dan zou een stuk boomstam mooier zijn.	De paaltjes worden weggehaald als deze geen functie hebben. In het nieuwe ontwerp zijn vanuit gemeente geen paaltjes benodigd. Diverse bewoners plaatsen zelf paaltjes, deze worden in overleg verwijderd.

De ervaring leert dat dit leidt tot verzakkingen (kuilen) voor en na de heuvels, zelfs als er repac (menggranulaat) wordt aangebracht. Gevolg is de vorming van plassen en het schrapen van bodemplaten over de verkeersdrempels. Het plaatsen van snelheidsborden (30km per uur) zou afdoende moeten zijn. Daarbij werd tijdens de informatieavond verwezen naar het unieke karakter van de wijk, om vervolgens aan te geven dat er in Heiloo naar een standaard moet worden toegewerkt. Het streven naar een standaard is op z'n minst strijdig met het behoud van het unieke karakter van de wijk	Binnen de gemeente Heiloo worden op verschillende locaties plateaus en drempels toegepast. Wij hebben tot op heden geen signalen ontvangen dat deze tot structurele verzakkingen leiden. Mocht dit ergens toch voorkomen, dan wordt dit in het reguliere onderhoud opgepakt en hersteld. We begrijpen dat u zorgen heeft over het unieke karakter van de wijk. Bij het ontwerpen en inrichten van de openbare ruimte proberen we zoveel mogelijk rekening te houden met de bestaande omgeving, terwijl we tegelijkertijd werken volgens gemeentelijke richtlijnen voor verkeersveiligheid. Hiermee streven we naar een veilige én passende inrichting van de straat.
Blijven de huidige lantaarnpalen op dezelfde plek of worden deze bij met name de kruisingen nog verplaatst? Het liefst de lantaarnpalen een meer klassieke uitstraling geven die past bij het park	De huidige lantaarnpalen blijven, waar mogelijk, op dezelfde locaties staan. Bij de herinrichting bekijken we per kruising of kleine aanpassingen nodig zijn voor de verkeersveiligheid, maar we proberen verplaatsingen tot een minimum te beperken. Binnen de gemeente Heiloo werken we met een gestandaardiseerd type lichtmast dat in alle wijken wordt toegepast. Daarom kunnen we helaas geen specifiek, klassiek model kiezen per gebied of park.
Graag duidelijk communiceren aan alle bewoners dat er voorafgaand aan het project schouwingen worden gedaan van de huizen i.v.m. de drainage tijdens het project en het mogelijke effect van trillingen van 'zwaar 'verkeer bij het op- en afgaan van de verhogingen in het park	Er worden vooropnamens en naopnames gemaakt van in- en exterieur van al de woningen. Ook worden er tijdens en vooraf trillingsmeters opgehangen om de werkzaamheden te kunnen monitoren.