



Aan:
Gemeente Haarlem
Postbus 511
2003 PB Haarlem
t.a.v A. Vishnudatt / IVORIM

Onderwerp: Reactie op voorlopig ontwerp IVORIM fase A
Datum: 27 augustus 2021

Geacht projectteam,

Vanuit de wijkraad Meerwijk zijn wij geattendeerd op de plannen voor de integrale vernieuwing openbare ruimte in Meerwijk (IVORIM) en de nodige aanpassingen die dit met zich meebrengt. Het project bevindt zich momenteel in de fase voorlopig ontwerp en ligt tot en met 17 september ter inzage.

Wij hebben de documenten op <https://www.haarlem.nl/mijnmeerwijk/> bekeken en hebben naar aanleiding hiervan een aantal opmerkingen en vragen die wij vanuit de werkgroep Verkeer aan u voor willen leggen.

Inrichting Braillelaan

De werkgroep Verkeer verbaast zich over het feit dat binnen de plannen de Braillelaan **opnieuw** wordt ingericht als een grijze weg. Dit wordt nog eens versterkt door het feit dat zowel de Stresemanlaan als de Briandlaan wel als gebiedsontsluitingsweg (GOW) worden ingericht. Ook de Braillelaan heeft een dergelijke functie binnen de wijk.

De gemaakte keuze sluit niet aan op het eigen beleid van de gemeente en past ook niet in het grotere geheel en de functie van de Braillelaan.

Het is ons bekend dat de aansluitende wegen nog niet zo lang geleden opnieuw zijn ingericht en ook niet binnen IVORIM vallen maar het huidige profiel past niet bij de betreffende wegcategorie en functie binnen de wijk.

Het zou de intentie moeten zijn van het project om ook de Braillelaan in te richten als volwaardige GOW, in principe is hier voldoende ruimte voor. De inrichting als GOW kan dan in ieder geval lopen tot het kruispunt met de Albert Schweitzerlaan.

In een vervolgfase of bij regulier groot onderhoud kan de Martin Luther Kinglaan, Erasmuslaan en Bernadottelaan dan ingericht worden als GOW. Aansluitend op de Bernadottelaan staat de Professor Eijkmanlaan (Boerhaavewijk) momenteel al op de planning om als correct ingerichte GOW te worden gerealiseerd. Hierdoor komt het wegennet binnen Schalkwijk op één lijn en voldoet aan het concept Duurzaam Veilig.

Concreet:

- Waarom wordt de Braillelaan niet ingericht als GOW en wordt er ondanks dat dit niet overeenstemt met de functie en het eigen beleid er **toch** weer gekozen voor een grijze weg?

Parkeren

Bij het bestuderen van de plannen valt het op dat er veel parkeergelegenheid verdwijnt in de woonstraten en dat het parkeren slechts aan 1 zijde van deze straten gesitueerd wordt. De werkgroep gaat er vanuit dat er op basis van onderzoek is bepaald dat het aantal parkeerplaatsen in de toekomstige situatie voldoet aan de parkeerbehoefte binnen de wijkjes. Al kunnen wij ons op voorhand al een aantal wijkjes bedenken waar de geprojecteerde parkeerplaatsen waarschijnlijk niet afdoende zijn. Hierdoor ontstaat het gevaar dat men gaat parkeren in de groenstroken.

Indien mensen niet meer in de straat kunnen parkeren is het wel van belang dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gecreëerd op de openbare weg en dat die sociaal veilig wordt vorm gegeven (zichtbaar en verlicht).

Daarnaast vraagt de werkgroep zich af hoe er bijvoorbeeld om gegaan wordt met invalide parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen liggen nu in principe zo dicht mogelijk voor de deur bij de begunstigde. Hoe wordt dit vorm gegeven als juist aan deze zijde van de weg in de plannen een groenstrook is geprojecteerd? Het kan niet de bedoeling zijn dat de begunstigde dan eerst een groenstrook en rijloper moet oversteken om bij de auto te komen. Daarnaast staat deze auto dan bij een andere bewoner voor de deur.

Wij hebben kennis genomen van het feit dat de groenstroken in de straten en het toepassen van waterdoorlatende verharding op de parkeerstroken een positieve bijdrage hebben op het klimaat en de waterhuishouding maar vragen ons echt af of een dergelijk smalle groenstrook (in principe is deze groenstrook niet veel breder dan 2 meter) daadwerkelijk zo een grote bijdrage kan leveren. Op verschillende plaatsen waar bredere groenstroken worden gerealiseerd met wadi's zijn veelal nu ook al groenvoorzieningen aanwezig.

Binnen de wijkjes wordt er 1-richtingsverkeer ingesteld, dit is op zich een goede maatregel om de verkeersveiligheid te verhogen maar bij deze enkele rijrichting wordt er een rijloper toegepast van 4m breed. Dit is een gecombineerde rijloper voor het gemotoriseerde en fiets verkeer. Een dergelijk brede rijloper nodigt uit om te hard te rijden, daarnaast ontbreken er snelheidsremmende maatregelen zoals drempels of as verspringingen. Het is zelfs denkbaar dat bewoners zich met een dergelijk brede rijloper niet gaan houden aan het 1-richtingsverkeer en deze maatregel afkondigen voor fietsers en bromfietzers is natuurlijk een utopie. Voor het bereikbaar houden van de wijkjes voor hulpdiensten, reiniging en vrachtverkeer kan een smallere rijloper met bochtverbredingen ook volstaan.

De werkgroep vraagt zich af waarom er niet gekozen wordt voor een gelijksoortige oplossing die in het verleden is genomen in Europawijk. Hierbij is er juist voor gekozen om binnen de wijkjes het 2-zijdig parkeren zo in te richten dat er een (optisch) smalle rijloper ontstaat. Dit drukt de snelheid enorm en

maakt aanvullende snelheidsremmende maatregelen veelal overbodig. In deze situatie is het goed mogelijk aan de beide kanten van de rijloper waterdoorlatende verharding toe te passen (waterhuishouding) . Daarnaast zal de realisatie van meer centrale parkeerterreintjes komen te vervallen en kan deze ruimte dan worden gebruikt voor meer groen (positieve bijdrage klimaat).

Concreet:

- Voldoet het aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie aan de parkeerbehoefte?
- Worden er voldoende maatregelen genomen om (gedeeltelijk) parkeren in de groenstroken te voorkomen?
- Worden de meer centrale parkeerterreintjes sociaal veilig aangelegd? En waar worden deze parkeerterreintjes gesitueerd?
- Hoe wordt omgegaan met invalide parkeerplaatsen als er geen parkeervak voor de deur is gesitueerd?
- Waarom wordt er gekozen voor 1-richtingsverkeer in combinatie met een brede rijloper zonder dat er snelheidsremmende maatregelen worden genomen (drempels / asverspringingen)?
- Wat is de afweging geweest om aan 1-zijde parkeren te projecteren? Is de toegevoegde waarde van de groenstrook zo groot dat dit het rechtvaardigt of heeft deze groenstrook ook nog een functie in een ander project zoals bijvoorbeeld warmtenet?
- Is er onderzoek gedaan naar het aan 2-zijden van de straat parkeren in combinatie met een waterdoorlatende verharding?

Met vriendelijke groet,

Namens de werkgroep Verkeer,

Roel Schaart