

Oplegvel Raadsstuk

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. B Hol
Telefoon 5115141 E-mail: bhol@haarlem.nl
WZ/Programma's OGV Reg.nr. 2011/92525
Bijlagen kopiëren: A + B
B & W-vergadering 24 mei 2011

Onderwerp: Vaststellen definitief ontwerp (DO) en vrijgeven krediet Santpoorterstraat e.o.

DOEL: Besluiten

- Het college is bevoegd het definitief ontwerp vast te stellen en in te stemmen met de in deze nota benoemde investeringen, voor het uitvoeringsjaar 2011. Dit geldt voor zover het hiervoor benodigde raadskrediet door de raad aan het college is gemandateerd bij de begrotingsvaststelling.
- Het college stuurt het besluit ter bespreking naar de commissie Beheer ter advisering aan de raad, omdat het recht van budget aan de raad is toebedeeld (protocol actieve informatieplicht, artikel 2 lid 3.).

B&W

1. Het college stelt op basis van de inspraakreacties het definitief ontwerp (DO) vast van de Santpoorterstraat e.o..
2. De kosten van dit besluit bedragen € 2.100.000 de baten van het besluit (subsidie van de provincie) bedraagt € 140.000.
 - a. De kosten voor het Groot Onderhoud Gesloten Verhardingen € 140.000,- en Intensivering Openbare Ruimte € 10.000,- (jaarschijf 2011) zijn geraamd in de begroting.
 - b. Het raadskrediet voor jaarschijf 2012 van in totaal € 1.810.000 (bestaande uit IP 63.19 Riolering € 200.000, Verkeersvoorzieningen € 150.000, Intensivering Openbare Ruimte € 140.000, Openbare Verlichting op Normniveau € 150.000 en Groot Onderhoud Gesloten Verhardingen € 1.170.000) wordt aangevraagd bij de raad d.m.v. bijgevoegd raadsbesluit.
3. Het college stuurt dit voorstel naar de gemeenteraad, nadat de commissie Beheer hierover een advies heeft uitgebracht.
4. Na besluitvorming ontvangt de media een persbericht;
5. De bewoners, de wijkraad, de bomenwacht en andere participanten ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit.

Raad:

Besluit in te vullen door griffie	Moties en amendementen in te vullen door griffie
<input type="checkbox"/> Conform	<input type="checkbox"/> Ja
<input type="checkbox"/> Gewijzigd	<input type="checkbox"/> Nee
<input type="checkbox"/> Aangehouden	
<input type="checkbox"/> Afgevoerd	Datum vergadering

Raadsstuk

Onderwerp: Kredietaanvraag uitvoering Santpoorterstraat e.o.

Reg. Nummer: 2011/92525

1. Inleiding

Dit project omvat de Santpoorterstraat, Kleverparkweg (tussen Velsersstraat en Santpoorterstraat), Santpoorterplein en Engelszstraat. Aanleiding om in deze straten werkzaamheden uit te voeren is achterstallig onderhoud van de rijbaan, trottoirs, groen en enkele strengen riolering. Deze gelegenheid gebruiken we om gelijktijdig de inrichting aan te passen aan het Haarlemse Verkeer en Vervoer Plan (HVVP). Het definitief ontwerp (DO) is bijgevoegd in bijlage A.

2. Voorstel aan de raad

1. Het college stelt de raad voor een krediet van € 1.810.000 ter beschikking te stellen voor uitvoering van het definitief ontwerp van de Santpoorterstraat e.o.

3. Beoogd resultaat

- Dit project draagt bij aan het realiseren van doelstellingen ten aanzien van het inlopen van achterstallig onderhoud (verhardingen), riolering en bomen.
- Dit project draagt bij aan de uitvoering van het HVVP en het verkeersveiliger maken van Haarlem door de Santpoorterstraat e.o. duurzaam veilig in te richten.

4. Argumenten

1.1 Het achterstallig onderhoud wordt ingelopen

De gehele verhardingsconstructie moet vernieuwd worden. Alle bomen die een kortere levensverwachting hebben dan 10 jaar worden vervangen. Bovendien worden de lege plekken die in de loop van de jaren in de bomenlaan zijn ontstaan, opgevuld met nieuwe aanplant.

Enkele oude rioolstrengen moeten vervangen worden en alle huisaansluitingen worden vernieuwd. Het overige riool is van voldoende kwaliteit.

1.2 De inrichting wordt aangepast aan de uitgangspunten van het HVVP

Het projectgebied maakt volgens het HVVP onderdeel uit van een verblijfsgebied, welke duurzaam veilig dient te zijn ingericht als een 30 km/uur zone. Van de onderhoudsdoelstelling wordt gebruik gemaakt om deze inrichting te realiseren, door de huidige ruimschalige 50 km/uur inrichting om te vormen naar een verblijfsgebied met 30 km/uur regime:

- het vervangen van het comfortabele asphalt door gebakken klinkers;
- het aanleggen van verkeersdrempels en inritconstructies;
- het versmallen van de rijbaan ten gunste van de trottoirs.

Het resultaat is lagere snelheden van het verkeer en een verkeersveiliger situatie voor alle gebruikers.

Positieve ‘bijvangst’ van deze maatregelen is dat de nieuwe inrichting veel beter past bij het karakter van de vooroorlogse bebouwing. De Kleverparkbuurt staat op de nominatie om te worden aangewezen als beschermd stadsgezicht. Bovendien hebben de maatregelen een positief effect op de parkeerbalans.

1.3 De Engelszstraat krijgt fietsverkeer in twee richtingen.

Fietsen door de Engelszstraat is in de huidige situatie slechts toegestaan in de richting van Velsersstraat naar Santpoorterplein, gelijk aan het regime voor autoverkeer. Tijdens de inspraak is ons door bewoners verzocht om fietsen in twee richtingen toe te staan. Dit blijkt in de praktijk al regelmatig te gebeuren. Met de komst van snelheidsremmende maatregelen, is het wenselijk om de verkeerssituatie

te verduidelijken door het fietsen in twee richtingen door de Engelszstraat te formaliseren.

1.4 De boomstructuur wordt versterkt

Veel bomen zijn 'uitgevallen' met lege plekken als resultaat. De boomstructuur wordt hersteld. Bomen met een matige tot slechte kwaliteit worden vervangen. De bomeninventarisatie is in nauwe samenwerking met de bomenwacht opgesteld. Deze maatregelen leveren 36% meer bomen op in het projectgebied (van 164 naar 188 bomen).

1.5 Dit project draagt bij aan een duurzaam Haarlem

Met de duurzaam veilige inrichting zal het verkeer langzamer rijden en wordt het aantrekkelijker om op straat te verblijven en te fietsen. Bovendien komt er extra groen (bomen) terug in de straat.

1.6 Financiële paragraaf

De totale projectkosten voor de voorbereiding en realisatie van het DO worden geraamd op € 2.100.000. De kosten in jaarschijf 2011 voor Groot Onderhoud Gesloten Verharding van € 140.000 en Intensivering Openbare Ruimte,- van € 10.000,- zijn geraamd in de begroting. Deze uitgaven zijn inclusief de realisatie van het plantsoen in het Santpoorterplein (zie ook punt 6. Uitvoering).

Het resterende krediet en begrotingsgeld voor 2012 van € 1.810.000 dient door de gemeenteraad beschikbaar gesteld te worden. Zie onderstaand overzicht.

DEKKING	2011	2012
Subsidiedekking provincie NH (nog niet beschikt)		€ 140.000,00
Subtotaal Subsidie		€ 140.000,00
Verkeersvoorzieningen (1541.4497.9997)		€ 150.000,-
Groot Onderhoud Gesloten Verhardingen	€ 140.000,00	€ 1.170.000,00
Intensivering Openbare Ruimte	€ 10.000,00	€ 140.000,00
Openbare Verlichting op Normniveau		€ 150.000,00
Subtotaal Exploitatieplan	€ 150.000,00	€ 1.610.000,00
IP 63.19: Riolering, vervanging		€ 200.000,00
Subtotaal Investeringsplan		€ 200.000,00
Totaal	€ 150.000,00	€ 1.950.000,00

Voor dit project is een subsidiebedrag aangevraagd bij de provincie Noord-Holland van maximaal € 140.000,-. De subsidie is nog niet beschikt. Indien de subsidie uiteindelijk toch niet wordt beschikt, dan komen deze kosten ten laste van Groot Onderhoud Gesloten Verhardingen' in 2012.

1.7 In het kader van heroverweging wordt versoberd

In het kader van de heroverweging van uitgaven in onderhoudsprojecten is in dit project in totaal een versobering gevonden ten opzichte van de oorspronkelijke raming van € 50.000. Dit bedrag is verdeeld over de volgende posten:

- De ondergrondse vuilcontainers worden niet verplaatst.
- Rondom het plantsoen Santpoorterplein wordt geen hekwerk geplaatst.
- Gedeeltelijk hergebruik van de trottoirtegels.

1.8 De beheerskosten nemen af

Met de nieuwe inrichting nemen de jaarlijkse beheerskosten af met € 5.000. Daarmee komen de beheerskosten voor het projectgebied na reconstructie op

€ 39.000 per jaar. Het budget voor beheer en onderhoud staat ernstig onder druk en bij diverse projecten is de afgelopen tijd extra beheerskosten opgevangen binnen de bestaande begroting. Het voordeel van € 5.000 wordt daarom ingezet op de bestaande onderhoudsbegroting om het tekort enigszins te verminderen.

1.9 Het definitief ontwerp heeft de inspraak doorlopen

Na verschillende participatiebijeenkomsten heeft het voorlopig ontwerp (VO) zes weken ter inzage gelegen en is op 7 juli 2010 gepresenteerd op een inspraakavond. Na de inspraakavond heeft er nog aanvullend overleg plaatsgevonden met de ondernemers en winkeliers rond het Santpoorterplein. De inspraakreacties zijn verwerkt in de inspraaknotitie (zie bijlage B).

5. Kanttekeningen

Er zijn geen kanttekeningen bij dit voorstel.

6. Uitvoering

Met het vaststellen van het DO voor de Santpoorterstraat e.o. wordt de ontwerpfase afgerond. Op basis van dit ontwerp wordt het werk technisch uitgewerkt in een bestek en vervolgens aanbesteed.

Festiviteiten 100 jr. Fokker: Op 31 augustus 1911 steeg Anthony Fokker op in de Santpoorterstraat met zijn zelfgebouwde Spin en vloog een rondje rond de toren van de St. Bavokerk in Haarlem. Ter gelegenheid van de 100 jarige herdenking van deze historische vlucht wordt in Haarlem van 26 augustus t/m 4 september het Fokker Spin Centennial Festival in Haarlem georganiseerd. Onze intentie is om het plantsoen in het Santpoorterplein eerder uit te voeren en gereed te hebben, voordat het festival begint.

Tijdsplanning: De opdracht moet uiterlijk 1 november 2011 worden opgedragen aan een aannemer om te voldoen aan de subsidievoorwaarden van de provincie NH. Vervolgens start het werk in het voorjaar van 2012, waarna de werkzaamheden ongeveer een jaar in beslag zullen nemen (gefaseerd). Het plantsoen in het Santpoorterplein start begin juli 2011 en is uiterlijk 26 augustus 2011 gereed.

7. Bijlagen

A – DO tekening Santpoorterstraat e.o.

B – Inspraaknotitie inspraakavond, 7 juli 2010

Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester

8. Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

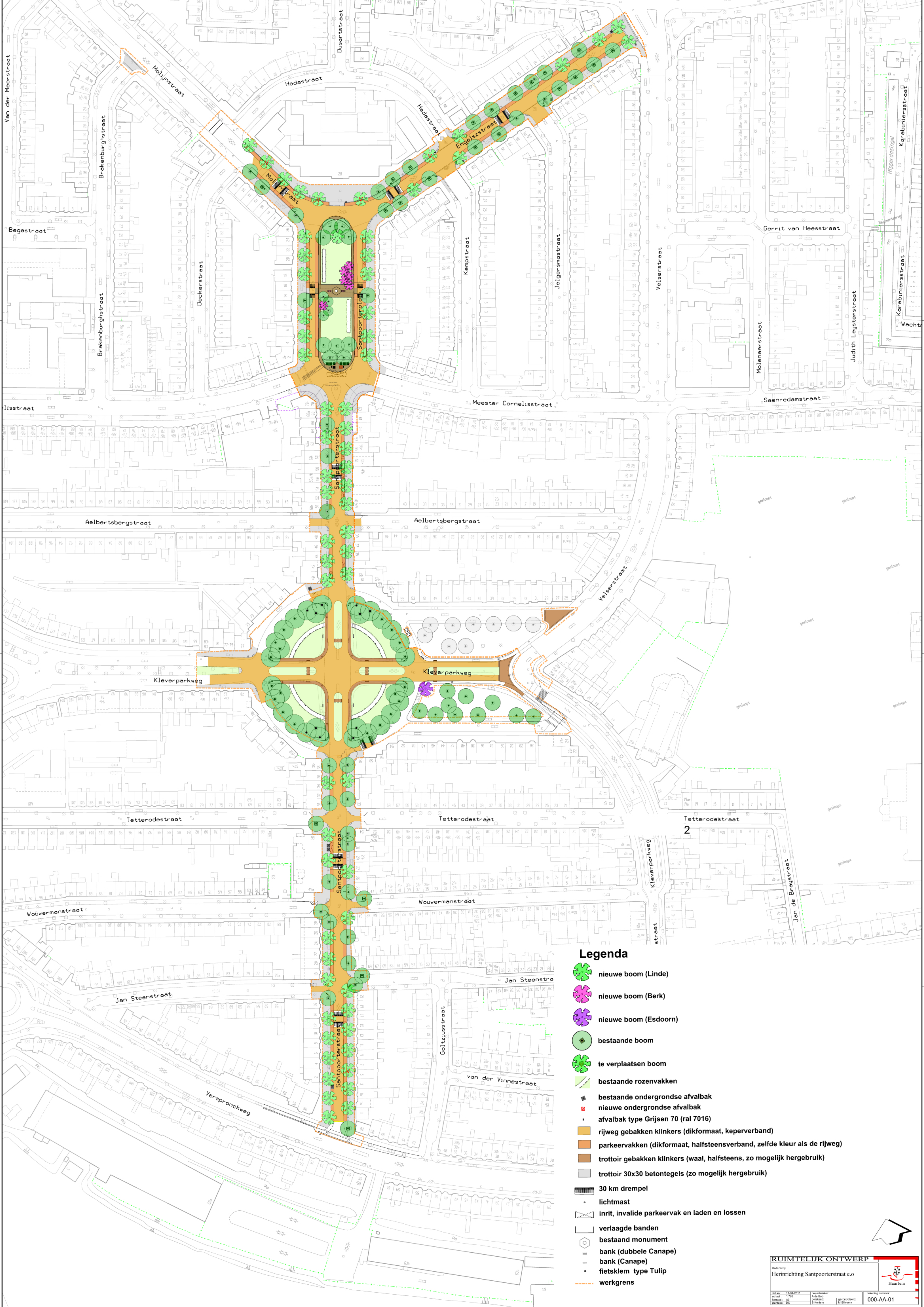
Besluit:

1. Het gevraagde krediet van € 1.810.000 ter beschikking te stellen voor uitvoering van het definitief ontwerp van de Santpoorterstraat e.o.

Gedaan in de vergadering van

De griffier

De voorzitter



Legenda

-  nieuwe boom (Linde)
-  nieuwe boom (Berk)
-  nieuwe boom (Esdoorn)
-  bestaande boom
-  te verplaatsen boom
-  bestaande rozenvakken
-  bestaande ondergrondse afvalbak
-  nieuwe ondergrondse afvalbak
-  afvalbak type Grijsen 70 (ral 7016)
-  rijweg gebakken klinkers (dikformaat, keperverband)
-  parkeervakken (dikformaat, halfsteensverband, zelfde kleur als de rijweg)
-  trottoir gebakken klinkers (waal, halfsteens, zo mogelijk hergebruik)
-  trottoir 30x30 betegels (zo mogelijk hergebruik)
-  30 km drempel
- lichtmast
- inrit, invalide parkeervak en laden en lossen
- verlaagde banden
- bestaand monument
- bank (dubbele Canape)
- bank (Canape)
- fietsklem type Tulip
- werkgrens

Herinrichting Santpoorterstraat e.o.

Definitief ontwerp - 28 maart 2011

De rijbaan, de trottoirs en bomenstructuur van de Santpoorterstraat, Kleverparkweg Santpoorterplein en Engelszstraat zijn aan groot onderhoud toe. Dit is de aanleiding om de huidige inrichting te vergelijken met de gewenste inrichting op basis van vastgesteld beleid of binnenkort vast te stellen beleid, met dit inrichtingsplan als resultaat.

Bomenbalans Huidig aantal bomen: 93
Toekomstig aantal bomen: 127
Toename: 34 (+36%)

Parkeerbalans Huidig aantal plaatsen: 164
Toekomstig aantal plaatsen: 188
Toename: 24 plaatsen (+14%)



Impressie zicht op Heilig Hartkerk vanuit Kleverpark



Impressie zicht op middenberm Kleverpark vanuit Santpoorterstraat



Huidige situatie Santpoorterstraat met zicht op Kleverpark

En zo was het ooit...



Zicht op school aan Santpoorterplein, 1935



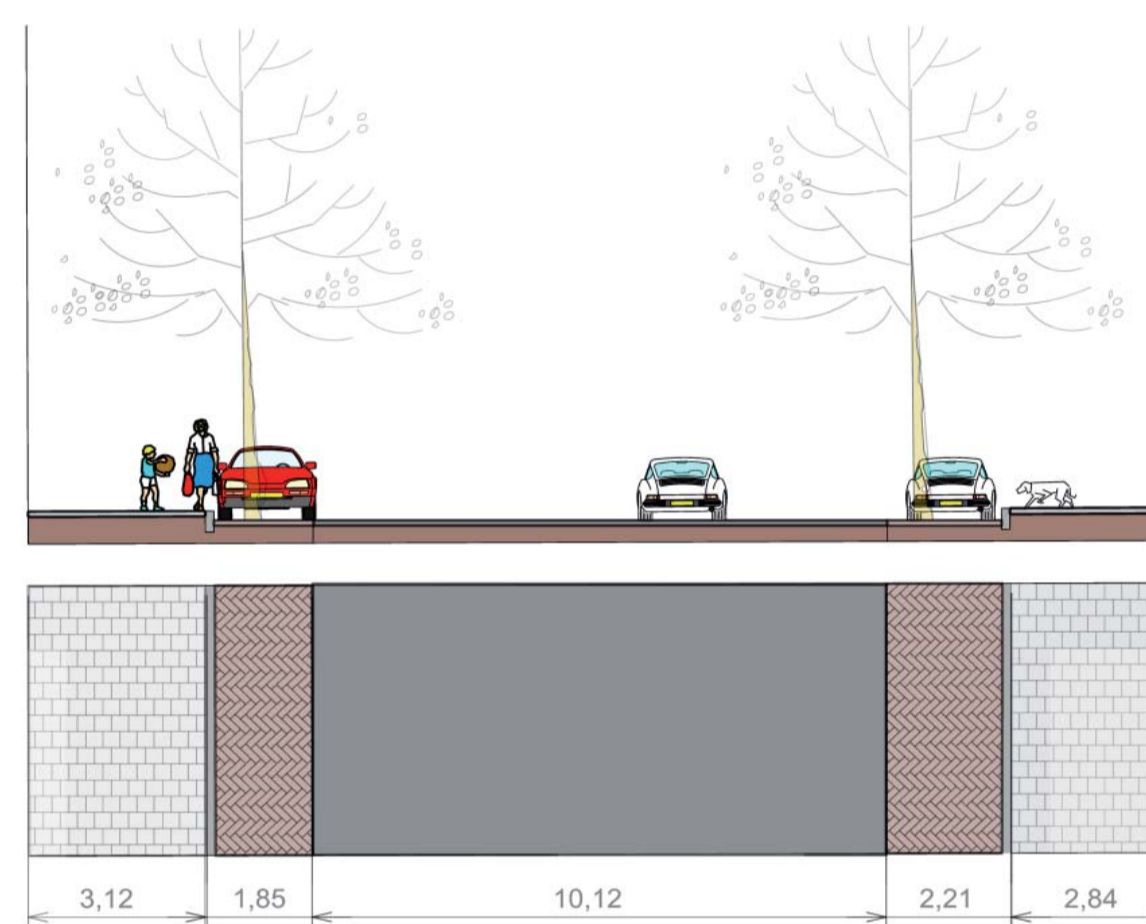
Middenberm in Kleverpark, 1939



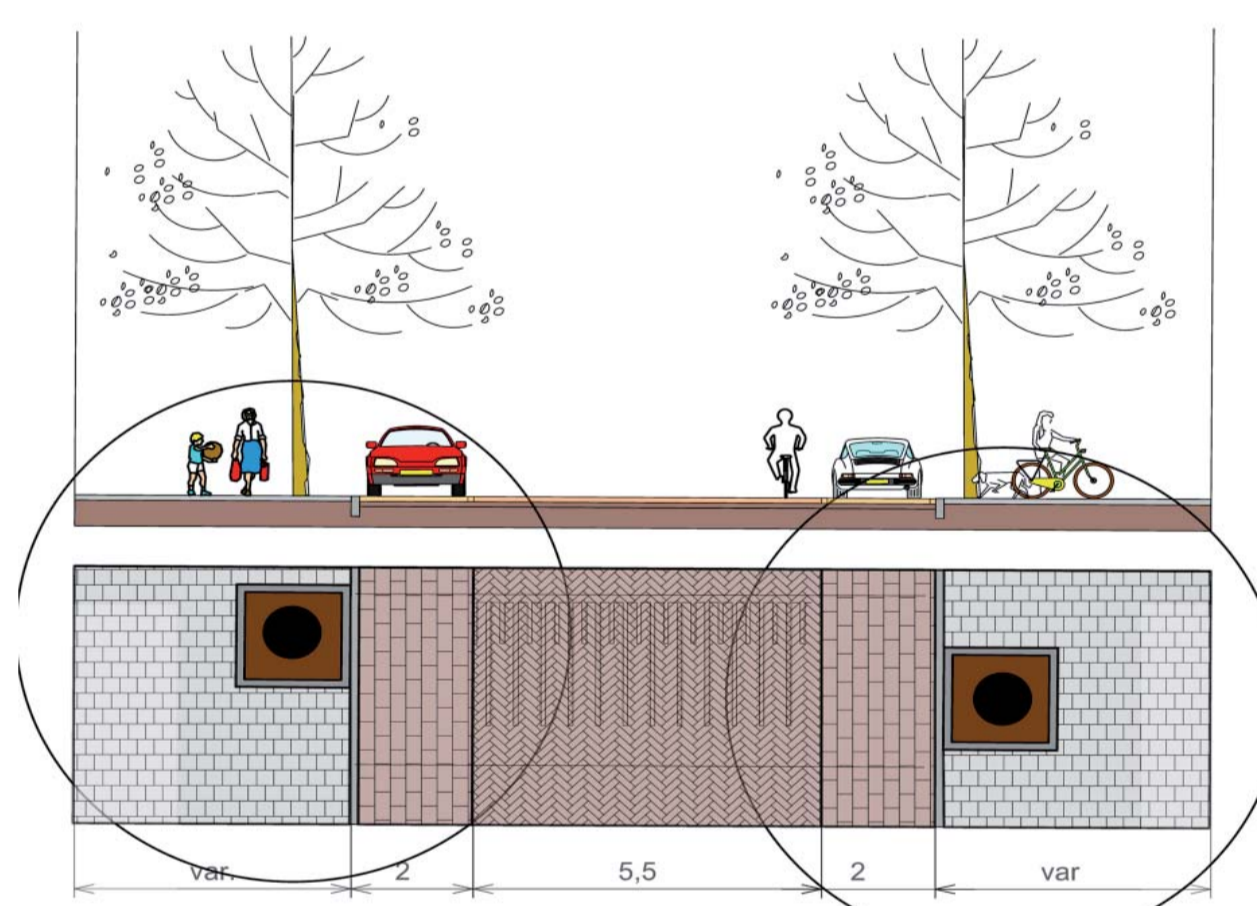
Santpoorterplein



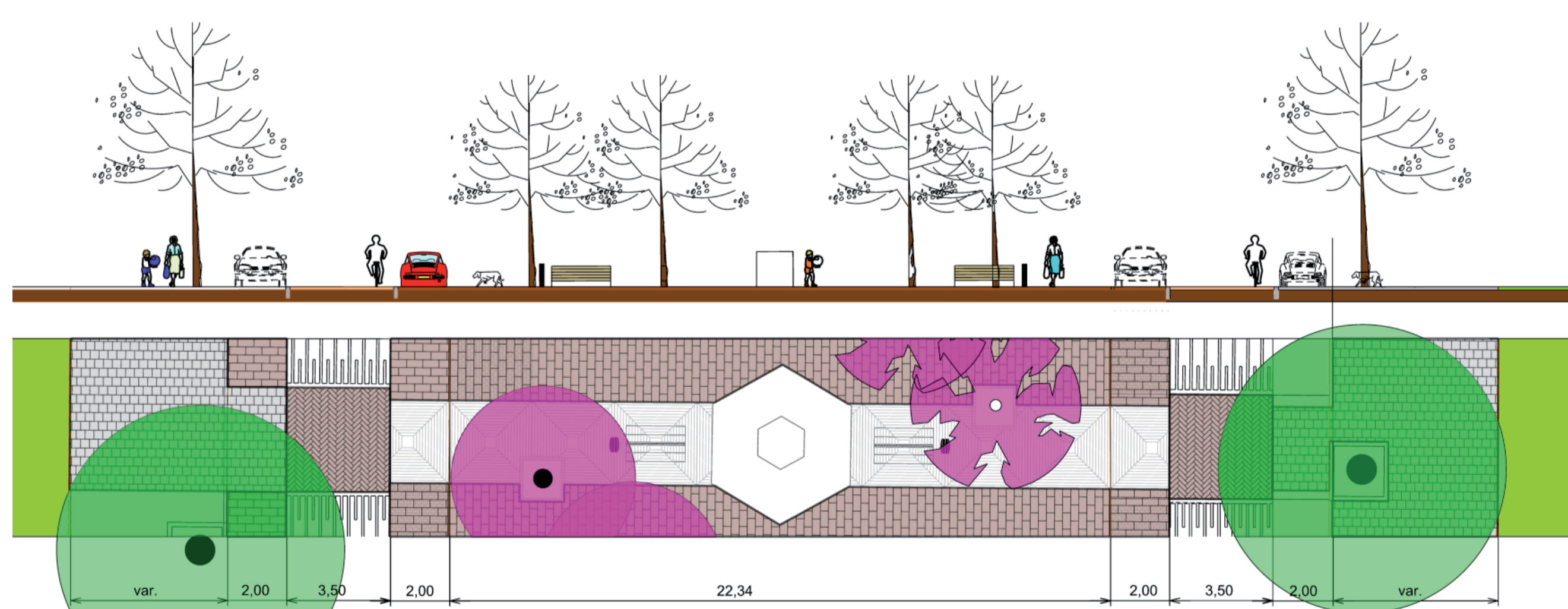
Zicht op sop Heilig Hartkerk, 1919



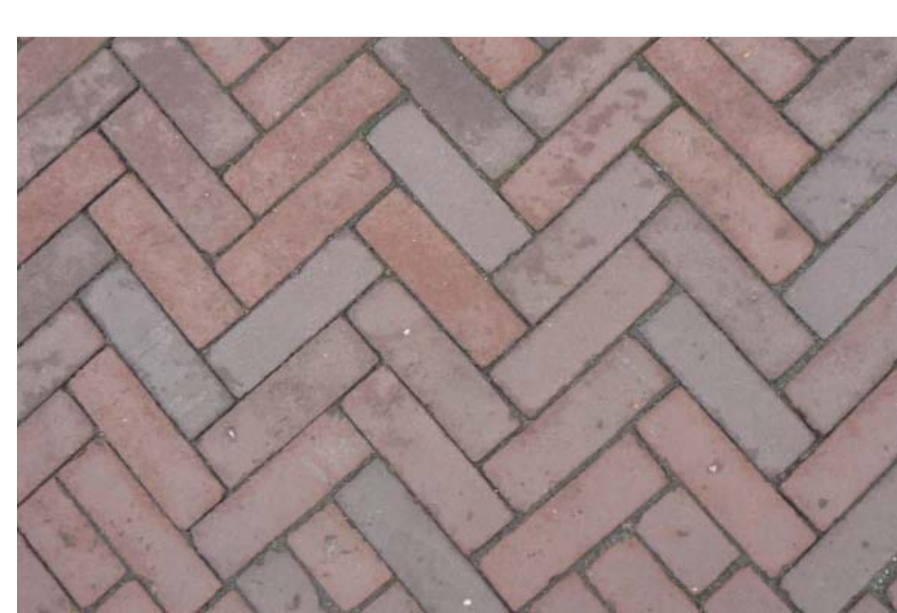
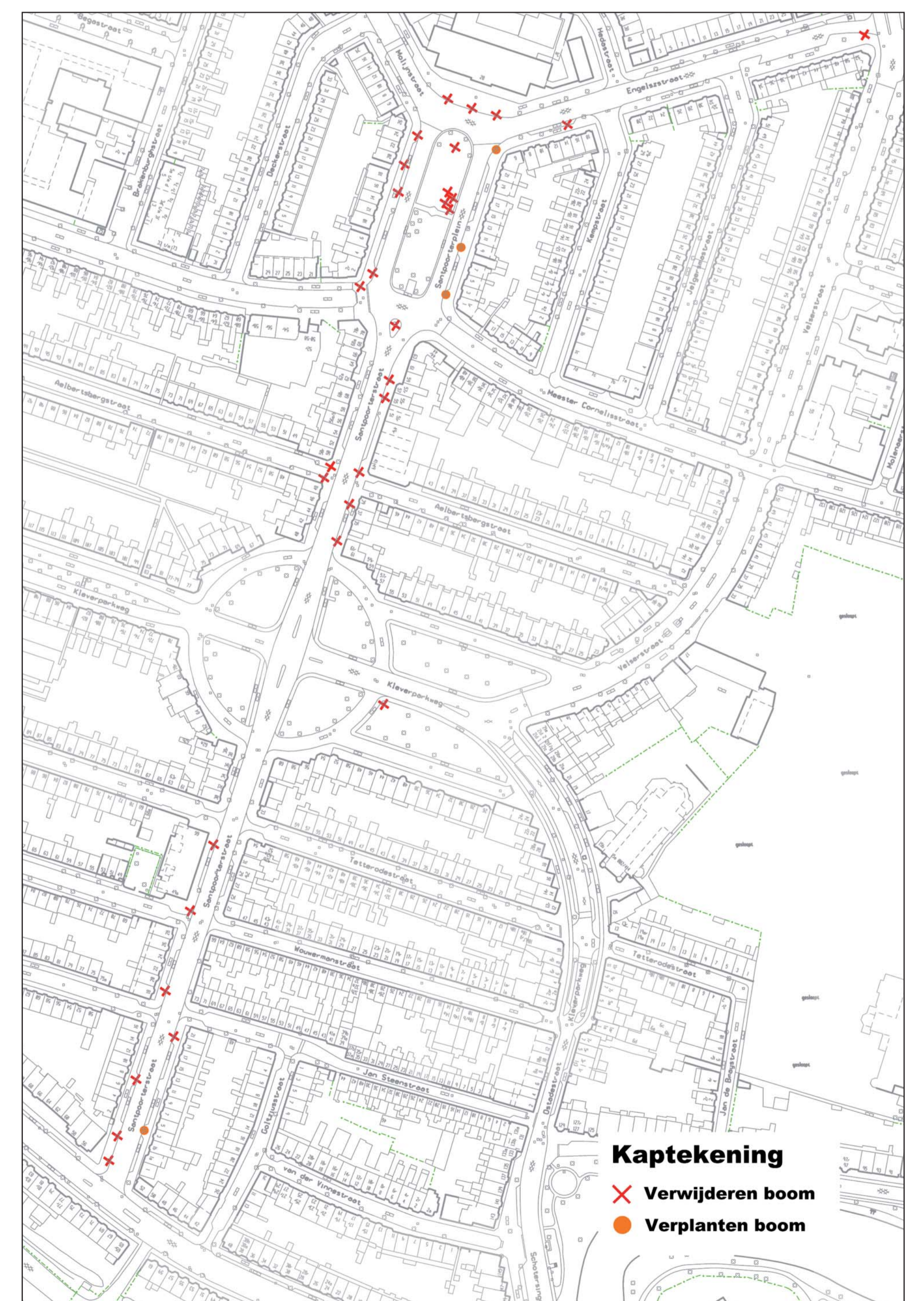
Huidige situatie Santpoorterstraat ter hoogte van huisnummer 27



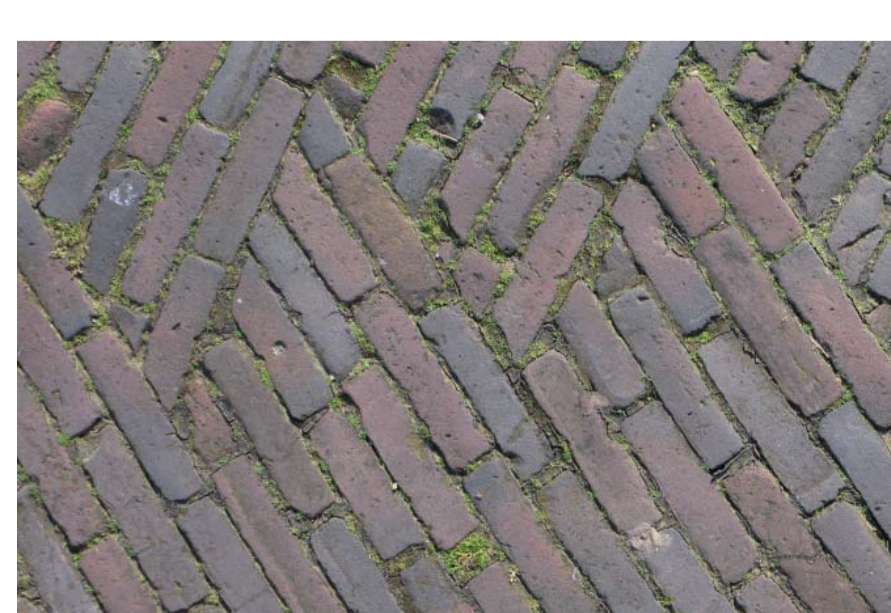
Toekomstige situatie Santpoorterstraat ter hoogte van huisnummer 27



Santpoorterplein ter hoogte van het monument Fokker



Nieuwe gebakken klinkers



Bestaande gebakken klinkers



Drempel uitgevoerd in klinkers



Afvalbak 'Constructo 70'



Linde in de Engelszstraat



Dubbele bank 'Canape'



Monument van Fokker, Santpoorterplein



Ondergrondse container



Lichtmast

**Heroverweging
Bouwprogramma Slachthuisbuurt- Zuidstrook**

Ymere

aan Gerrie Blok
van Martijn Plokker
betreft Heroverweging Bouwprogramma Slachthuisbuurt-Zuidstrook
datum 19 augustus 2010
nummer
kopie aan

Postbus 90200
1006 BE Amsterdam
www.ymere.nl
KvK 41212857

Aanleiding

Ymere staat aan de vooravond van de herstructurering van de Hannie Schaftstraat e.o. ook wel aangeduid als de Slachthuisbuurt-Zuidstrook in Haarlem. De inzet is om in 2011 te starten. Tot op heden werd in de nieuwbouw ingezet op een flink aandeel sociale huurwoningen; met de stakeholders is in eerste instantie afgesproken dat 100% in de huursfeer zou worden gerealiseerd met een afwijking van maximaal 15%. Ymere wil bij nader inzien echter meer koopwoningen opnemen in het nieuwbouwprogramma. Dit niet alleen vanwege de financiën (haalbaarheid), maar ook om de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de Slachthuisbuurt op de lange termijn te kunnen garanderen.

In deze notitie wordt op basis van de kenmerken van de wijk en toekomstverkenningen een pleidooi gehouden om een aanpassing in het nieuwbouwprogramma door te voeren. Deze notitie is in de eerste instantie gericht aan de gemeente Haarlem en de Directie van Ymere. Met het oog op eerder gemaakte afspraken met de Haarlemse gemeenteraad, zal de inhoud van deze notitie op een later tijdstip ook aan hen worden voorgelegd en met hen worden besproken.

Samenvatting

Voorgesteld wordt om het nieuwbouwprogramma op de Zuidstrook aan te passen en een aandeel koop van zo'n 40% in het programma op te nemen.

De belangrijkste argumenten om deze aanpassing door te voeren zijn:

- Tegemoet komen aan de vraag (23%) van huidige buurtbewoners naar goedkope en middeldure koopwoningen.
- Meer sociaal economische stijgers voor de buurt kunnen behouden.
- Meer differentiatie in de woningvoorraad kunnen realiseren.
- Financieel gezonde ontwikkeling kunnen realiseren en uitstel voorkomen.
- Eigendomsverwerving en betrokkenheid in de buurt verhogen.

Even terugblikken

Voor wat betreft de sloop/nieuwbouw van de portiekflats aan de Hannie Schaftstraat is de bal voor Ymere gaan rollen zo rond het jaar 2000. In die tijd is reeds de conclusie getrokken om geen geld meer in deze flats te stoppen. De zwakke positie op de woningmarkt in combinatie met de hoge onderhoudslasten en renovatiekosten leidden tot het besluit om dit complex op termijn te gaan herstructureren (sloop/nieuwbouw).

Parallel aan deze besluitvorming is de gehele Slachthuisbuurt als aandachtswijk hoog op de politieke (ook landelijk!) geplaatst. In de beginjaren 2000 was bij veel bewoners van de Slachthuisbuurt de moed in de schoenen gezakt. Het ontbrak niet aan ideeën en goede initiatieven; de bewoners zagen er gewoonweg niets van terecht komen en verloren het vertrouwen en het perspectief op verbetering.

Deze situatie heeft destijds bij de gemeente en de corporaties de ogen geopend. Zij realiseerden zich dat het zo niet langer kon, maar dat een aanpak van bovenaf ook niet zou werken. Zo is in feite een nieuwe manier van wijkontwikkeling geboren. Het initiatief en de zeggenschap is grotendeels aan de bewoners teruggegeven; de betrokken partijen hebben zich veel meer geschikt in de rol van facilitator van diverse plannen om de wijk vooruit te brengen. De voordracht voor Rijksbijstand voor deze wijk en de start van de integrale gebiedsontwikkeling moet ook in dat perspectief worden gezien.

Kortom er is een ontwikkeling in gang gezet die breder gaat dan alleen de Zuidstrook, de ontwikkeling van de gehele Slachthuisbuurt is in gang gezet en logischerwijze met elkaar in verband gebracht.

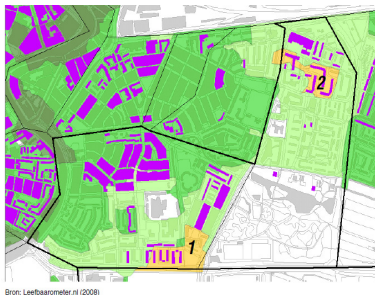
Ymere

De balans opmaken

De feiten

De Slachthuisbuurt ligt centraal in Haarlem, net buiten het stadscentrum. Het betreft voor een belangrijk deel (2/3) een arbeidersbuurt met grondgebonden woningen uit de vroeg 20^{ste} eeuw. Karakteristiek, stedelijk en stenig zijn de kernwoorden. Aan de zuidkant bestaat de buurt uit naoorlogse portiekflats in een schraal aandoend woonmilieu. Er is de laatste dertig jaar weinig (bij)gebouwd. Anno 2007 bestaat de Slachthuisbuurt uit krap 3.000 woningen, waarvan ruim 80% in bezit van corporaties. Het aantal reacties op huurwoningen ligt zo'n 15 tot 20% onder het Haarlemse gemiddelde. Ook de bijzonder lage gemiddelde WOZ-waarde illustreert de ongunstige positie van de buurt op de regionale woningmarkt. Bovendien heeft een ware teeloorgang van het voorzieningniveau plaatsgevonden.

In 2010 telt de Slachthuisbuurt 5.455 inwoners, in 2004 waren dat er nog 5.769. In de buurt is in de afgelopen twee decennia met name de jongere bevolking weggetrokken. Het aandeel 65-plussers ligt iets onder de 20%. Voor Haarlemse begrippen telt de Slachthuisbuurt veel allochtonen. Ruim 28% van de bevolking is van allochtone afkomst, waarvan veel van Turkse herkomst. Het inkomensniveau in de buurt is laag (19% lager dan het Haarlemse gemiddelde). Ook het hoge percentage werklozen en bijstandsontvangers duiden op een lage maatschappelijke positie.



Het kaartje hiernaast laat de resultaten zien van de leefbaarometer¹ over het oostelijke deel van Haarlem.

De Slachthuisbuurt kleurt geel is en scoort dus onvoldoende. Ook de slechte positie ten opzichte van het westelijke deel van Haarlem en andere buurten in Haarlem Oost is tekenend voor de leefbaarheid in de Slachthuisbuurt.

Stand van zaken project de Zuidstrook

Ymere bouwt langs de Zuidstrook nieuwe woningen in twee carrés met een groot binnenhof als gebruiks- en verblijfsgebied. Naast gestapelde woningen, worden ook eengezinswoningen in de blokken gerealiseerd.

Dat is – zeker voor de Slachthuisbuurt – een aanvullend en aantrekkelijk marktsegment. De woningen kennen een vloeroppervlakte van 80 tot 125 m², wat voor Haarlemse begrippen groot is.

De architecten van de blokken zijn Kuhne&Co. uit Rotterdam en Bureau Ritzen uit Maastricht. Beide bureaus hebben ruime ervaring met het ontwerpen van grote projecten, het is voor beide bureau's het eerst project in Haarlem. De architecten zijn in samenspraak met de gemeente Haarlem, supervisor Khandekar en de 3 corporaties geselecteerd. Bij het ontwerptraject van dit project is nauwe samenwerking gezocht met de bewonerscommissie om het draagvlak zo groot mogelijk te laten zijn. Tevens wordt de wijkraad op gezette tijden geïnformeerd. Op dit moment (2^e kwartaal 2010) is het definitieve ontwerp afgerond en de bouwaanvraag wordt deze zomer ingediend. De verwachting is dat begin 2011 alle huidige bewoners zijn uitgeplaatst en met de sloop wordt begonnen. De start bouw staat gepland na de zomer van 2011.

¹ De Leefbaarometer (www.leefbaarometer.nl) geeft gemeenten en provincies online informatie over de leefbaarheid in alle buurten en wijken. Het geeft de situatie in de wijk weer, maar ook ontwikkelingen en achtergronden van de buurt. Hiermee biedt de Leefbaarometer de mogelijkheid om snel en adequaat te reageren bij negatieve ontwikkelingen.

Ymere

Het vooruitzicht

In sociaal economisch opzicht zijn de kansen op vooruitgang van de huidige wijk beperkt. Niet alleen de afname van het aantal bewoners, de huishoudgrootte en woningbezetting houdt aan, maar ook het vertrek van de 'stijgers', de beperkte inkomensontwikkeling en de vergrijzing duiden op een afglijdend perspectief.

Daarentegen biedt de Slachthuisbuurt – voor Haarlemse begrippen – wel veel ruimtelijk-fysieke kansen. In het openbaar gebied valt veel te winnen, maar ook in het herstructureringsgebied en het Slachthuisterrein liggen er kansen om de aantrekkelijkheid te vergroten. Sterker nog, in het licht van de negatieve sociaal economische spiraal kan en moeten de ruimtelijk-fysieke kansen worden benut.

De ontwikkelingsrichting in breder perspectief

Om de ontwikkelingsrichting van de Slachthuisbuurt en verder ingezoomd de Zuidstrook beter te kunnen bepalen is het goed om nu even de Haarlemse woningmarktontwikkeling tegen het licht te houden. Wat is er nu precies aan de hand en wat kunnen we concluderen ten aanzien van de Slachthuisbuurt en de Zuidstrook.

De Haarlemse woningmarkt

Het structureel ontbreken van nieuwbouwmogelijkheden in combinatie met de populariteit van het woongebied 'an sich' leidt al sinds jaar en dag tot een grote druk op de Haarlemse woningmarkt. Deze druk is voelbaar in alle segmenten; van goedkope huur tot dure koop.

Er zijn echter wel wat nuances aan te brengen. De wachttijden voor een huurwoning en de prijzen in de koopsector liggen nog altijd beduidend lager dan bv. in een aantal segmenten op de Amsterdamse woningmarkt.

Als we verder inzoomen op de Haarlemse woningmarkt dan blijkt een groot deel van de betaalbare voorraad zich ten oosten van het Spaarne (Haarlem Oost en Schalkwijk) te bevinden. Dit met als gevolg dat een hardnekkige kern met een laag inkomen in deze woonwijken blijft hangen. In het westelijk deel en ook in Haarlem Noord staan ook betaalbare huurwoningen, deze worden echter veelal scheef bewoond door hogere inkomensgroepen en komen ook nauwelijks beschikbaar op de woningmarkt.

Het migratiepatroon kan – kort door de bocht – als volgt worden geschetst. Jongeren verlaten Haarlem om veelal in Amsterdam te aan studeren en/of werken. Veel huishoudens in de leeftijdscategorie van 30 tot 40 jaar (gezinsfase) komen (terug) naar Haarlem. Veel huishoudens met een stijgend perspectief – in verschillende inkomenscategorieën – verlaten Haarlem richting aangrenzende gemeenten als Heemstede, Velsen, Bloemendaal en Haarlemmermeer.

De Slachthuisbuurt

Binnen het perspectief van de Haarlemse situatie is er een aantal zaken in de Slachthuisbuurt dat echt opvalt en kenmerkend is voor de Slachthuisbuurt:

- Er is een flink aantal huishoudens met een laag inkomen dat is aangewezen op de betaalbare voorraad. Het gaat hier overigens om een aandeel van 66% en dat ligt een stuk hoger dan het Haarlemse gemiddelde van 42%².
- De sociaal – economische stijgende huishoudens verlaten de wijk bij een gebrek aan beschikbare alternatieven in deze wijk.
- De lokale dynamiek ontbreekt; een harde kern blijft zitten waar ze zit en beweegt zich niet op de woningmarkt.
- Ondanks het gemiddeld (!) lage inkomensniveau wordt er ook in de Slachthuisbuurt scheef gewoond in de sociale huursector. In absolute zin is er in de Slachthuisbuurt

² 42% van de Haarlemse huishoudens heeft een inkomen lager dan 33.000,- euro. Deze inkomensgrens wordt door de Europese Commissie aangehouden als scheidslijn tussen wel en geen staatssteun.

Ymere

een overmaat aan betaalbare huurwoningen ten opzichte van het aandeel lage inkomens.

Conclusie

Vanuit het woningmarktperspectief en de ontwikkelingsrichting ligt het voor de hand om meer dynamiek in de Slachthuisbuurt te brengen. Daarmee wordt bedoeld om meer huishoudens die al langere tijd op dezelfde plek in de buurt wonen in beweging te krijgen, en het liefst te kunnen behouden voor de buurt. Dat is goed voor de sociale cohesie, voor de leefbaarheid, voor de wijkeconomie en voor het vrijkomen van de betaalbare huurvoorraad voor nieuwe instromers.

De Zuidstrook; aanpassing bouwprogramma

In deze paragraaf wordt met name vanuit het woningmarktperspectief aangegeven waarom het voor de hand ligt om een wijziging in het bouwprogramma van de Zuidstrook op te nemen.

Het aangepaste programma

Ymere wil in het nieuwe bouwprogramma focussen op een verhouding huur / koop die richting de 60%/40% gaat. Dit in tegenstelling tot de eerder afgesproken 100% huur (met 15% afwijking). De woningtypologieën en aantallen blijven ongewijzigd, alleen komt de eigendomverhouding anders te liggen.

De argumenten

De belangrijkste argumenten om voor een andere huur / koop verhouding te kiezen zijn:

1. Vraag uit de buurt. Uit marktonderzoek (WoOn 2009) blijkt dat er wel degelijk een vraag bestaat naar koopwoningen. De vraag en interesse is niet overdreven groot, maar er is wel een toenemende trend waarneembaar. Dit wordt ook bevestigd door het intern bronbestand van Ymere, de bevindingen van de huismakelaar Keijser & Drieman en b.v. ook een referentieproject als de flack waar een flink aandeel huurders uit die wijk met Koopgarant een woning hebben gekocht.
2. Sociaal – economisch. Met het toevoegen van meer koopwoningen wordt bereikt dat jongere huishoudens met een relatief hoog inkomen kiezen³ om in deze wijk te blijven wonen. Daar waar voorheen dit type huishouden een uitvlucht zocht naar b.v. Haarlemmermeer of Velsen wordt hen nu de kans geboden om te blijven. Deze Haarlemse huishoudens wordt nu dus meer alternatieven voorgehouden en daarmee de kansen verhoogd om hen voor de wijk en de stad te behouden en het voorzieningenniveau lokaal en stedelijk op peil te houden.
3. Meer differentiatie. Het toevoegen van meer koopwoningen in de Slachthuisbuurt komt de wijk ten goede. Het is immers een behoorlijk eenzijdige wijk, qua eigendomsvorm (veel sociale huur) en meer koop zou de differentiatie alleen maar ten goede komen. Een gezonde verhouding sociale huur / middeldure huur / koop is noodzakelijk om de aantrekkelijkheid van de Slachthuisbuurt met name op langer termijn te kunnen garanderen, waarbij het monitoren van de mogelijkheden voor lagere inkomensgroepen wel een voorwaarde is. Overigens is dit argument niet alleen geldend voor de Slachthuisbuurt, maar ook exemplarisch voor het oostelijk deel van de stad. Het toevoegen van louter huurwoningen zou de scheiding – en stigmatisering – tussen Oost en west alleen maar versterken.
4. Financiële haalbaarheid. Door de economische crisis en de aanscherping van de leencondities is de financiering van nieuwbouwplannen sterk onder druk komen te staan. Dat geldt ook voor de Zuidstrook. Ymere wil absoluut continuïteit in de bouwproductie houden. Om het risico van uitstel te voorkomen en de Zuidstrook in

³ Met de invoering van de 90% toewijzingsnorm (EU) voor huishoudens met een inkomen tot 33.000,- euro in de huursector is het haast per definitie onmogelijk voor huishouden boven deze inkomensgrens in de buurt te blijven wonen.

Ymere

een financieel gezonder perspectief te kunnen ontwikkelen en bouwen wil Ymere meer koopwoningen toevoegen.

5. Kans op eigendomsverwerving. Door het opnemen van koopwoningen wordt de kans geboden aan de 'oude rechtgeaarde slachthuisbuurter' om in de toekomst een koopwoning te kopen in de eigen wijk. Mensen zijn er ooit in de huur begonnen, maar willen nu wellicht een woning kopen en in de buurt blijven wonen.



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

Inspraakbijeenkomst:

Datum: 7 juli 2010

Locatie: Sterrencollege Verspronckweg Haarlem

Nr.	Vraag	Antwoord gemeente	Inspreker
	Fietsen		
1	Waarom haalt de gemeente het fietsenrek weg in de Santpoorterstraat? Omdat een meneer dat rek daar niet wenst? Het is gemeentegrond!	Fietsenrekken bij de school blijven gehandhaafd.	23
2	Waar gaan de fietsen van de schoolkinderen, personeel en bezoek heen?	Fietsenrekken bij de school blijven gehandhaafd.	32
3	Waarom komen er geen vrijliggende fietspaden?	In 2003 is het Haarlemse Verkeer en VervoerPlan (HVVP) vastgesteld. Op basis van dit plan zijn de wegen in Haarlem ingedeeld in categorieën die zijn gebaseerd op het landelijk beleid van 'Duurzaam Veilig'. De Santpoorterstraat is aangewezen als 30 km/uur zone en er loopt geen hoofdfietsroute door de Santpoorterstraat. In een 30 km/uur inrichting worden geen aparte voorzieningen voor fietsers aangelegd, zoals fietsstroken of fietspaden. De fietser maakt gebruik van de rijbaan.	57
4	Hoek Velsersstraat/Kleverparkweg: in het plan moeten de fietsers nu hun hand uit gaan steken als ze rechtdoor gaan. Deze oplossing om het 30 km/u gebied te markeren is m.i. zeer gevaarlijk. Trek de verhoogde drempel/plateau die er nu is op de Kleverparkweg t.h.v. de kapper door tot om de hoek tot de hoogte waar de Velsersstraat begint. Dan is het duidelijk dat men zich in een ander gebied bevindt.	De route Velsersstraat/Kleverparkweg is in het HVVP (zie ook uitleg bij nr. 3) in een andere categorie ingedeeld dan de Santpoorterstraat, namelijk 30km/uur zone met busroute. Daarmee heeft deze route een belangrijkere status dan de Santpoorterstraat en dat rechtvaardigt de overgang met een inritconstructie. De oplossing is veilig voor de fiets, want de voorrangssituatie is duidelijk.	59
5	De Fietsersbond zal wel doorgetrokken fietspaden willen hebben, maar ze moeten accepteren dat auto, bus en fietsers samen moeten kunnen komen.	In het ontwerp zijn geen fietsvoorzieningen zoals fietspaden of fietsstroken opgenomen. De fietsersbond heeft geparticipeerd bij het tot stand komen van het ontwerp en ze heeft ingesproken. Haar inspraakreacties komen terug in deze inspraaknotitie.	59
6	De aansluiting van de fietspaden vanuit de Van Ostadestraat richting Velsersstraat is niet duidelijk weergegeven op de ontwerptekening. Trek de fietspaden als rode asfalt fietsstroken zichtbaar door naar de Velsersstraat. De aanpassing van de voorrangssituatie t.o.v. het westelijk deel Kleverparkweg vinden wij een goed plan.	De Velsersstraat is een ander project binnen de gemeente. Dit project is bevroren in afwachting op de bouwwerkzaamheden voor de 'Deo Neo' ontwikkeling. Hierin zal nader worden gekeken naar de aansluiting met de Ostadestraat.	69



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

7	Op het Santpoorterplein is een rood fietspad gewenst, vanaf de school via het plein naar de Santpoorterstraat en omliggende straten. Ook zal dubbelparkeren en op de hoek parkeren daardoor ontmoedigd worden.	Rond het Santpoorterplein is onvoldoende ruimte om fietspaden of fietsstroken in te passen. In de nieuwe inrichting als 30 km/uur zone zijn fietsvoorzieningen overigens niet nodig. Zie ook het antwoord bij vraag nr. 3	82
	Groen/Bomen		
8	De geplande magnolia's zijn maar enkele weken per jaar mooi, daarna zijn ze lastig i.v.m vuil.	Gezien aard en omvang van de inspraakreacties, passen we het plan op dit punt aan. De bestaande groenstructuur op en rond het Santpoorterplein, bestaande uit groepen berken, bolesdoorns en lindes in de trottoirs zal niet worden veranderd en alleen waar nodig worden aangevuld. Dit betekent dat de voorgestelde magnolia's komen te vervallen.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 36, 37, 46, 74
10	Laat de bomen staan, vervang alleen de zieke bomen. Laat de boom voor Engelszstraat 17 staan. De huidige bomen op het plein vormen een mooi beeld.	In het plan is ervoor gekozen om bomen met een levensverwachting van 10 jaar en minder te vervangen, zodat alle bomen in het plangebied (na plantgatverbetering) weer minstens 30 jaar meekunnen. Daarbij wordt de boomstructuur aangevuld tot een volwaardige doorgaande laan (er komen bomen bij). Naar aanleiding van de inspraakreacties en in nauw overleg met de Bomenwacht zijn er een aantal bomen met een levensverwachting van ca. 10 jaar alsnog in aanmerking gekomen om te blijven staan. Dit zijn de bomen in de - Engelszstraat voor nummer 10, 18, 11/13, 15/17 - Santpoorterplein: 4 berken aan de westzijde van het plein - Santpoorterstraat voor nummer 50 De bestaande groenstructuur op en rond het Santpoorterplein, bestaande uit groepen berken, bolesdoorns, rozenperken en lindes in de trottoirs zal worden gehandhaafd en waar nodig aangevuld met nieuwe bomen en beplanting (planwijziging)	2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 46
11	Laat de bomen staan, vervang alleen de zieke bomen.	Zie het antwoord bij nr. 10	21
13	Ik vind het prettig dat er bomen bij komen.	Bedankt voor uw reactie.	8
14	De grote conifeer in mijn voortuin mag niet verwijderd worden.	Er worden geen bomen uit privétuinen verwijderd.	16



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

15	Volgens het plan worden een twintigtal, meest gezonde bomen, met name de berken in het gras, gekapt. Dit past niet in het kapbeleid dat de gemeente uitdraagt. Wij zien dan ook geen noodzaak. De bomen geven het plein een knus en dorps aanzicht waaraan we gehecht zijn. Haal de zieke bomen uit de trottoirs en herstel de structuur door in de parkeerstrook aan de huizenkant enkele (autovriendelijke) bomen te planten.	Zie het antwoord bij nr. 10	22
16	Het kappen van de bomen levert nauwelijks meer parkeerruimte op. Eventuele parkeerruimte zou te winnen zijn door o.a. de bochten aan te passen en zo nodig het laten vervallen van de huidige trottoirverbredingen. De bomen die op die plekken staan, moeten dan wel worden verplaatst. Eventuele zieke bomen moeten worden behandeld/vervangen.	Er worden in het plan alleen bomen gekapt als de levensverwachting 10 jaar of minder is. Het is niet onze doelstelling om parkeerplaatsen te winnen door middel van het kappen van bomen. In het plan wordt geparkeerd op de rijbaan i.p.v. in parkeerhavens in het trottoir zoals nu het geval is. De bomen komen daardoor in het trottoir te staan en hoeven om die reden niet te worden verwijderd. Op de rijbaan ontstaat meer parkeerruimte, doordat de inefficiënte parkeerhavens vervallen en er geen bomen en lichtmasten meer in de parkeerstrook staan.	22
17	In de plannen zijn de rozenperken verdwenen. Wij willen deze graag behouden / de rozen passen goed in het beeld van bloemenstad Haarlem.	De rozenperken worden weer teruggebracht.	22, 37
18	Ik wil geen boom op mijn hoek. En de ong. 80 jaar oude boom die bij mijn poort staat zou ik graag weggehaald willen hebben i.v.m. overlast die de wortels onder mijn huis veroorzaken: ik heb scheuren in mijn keuken.	De oude boom bij de poort heeft een levensverwachting van meer dan 10 jaar en blijft om die reden staan. De nieuw te planten bomen en de bestaande bomen in de Santpoorterstraat maken onderdeel uit van een bomenstructuur die de straat een lommerrijk karakter zal geven. Er kunnen daarom niet op willekeurige plaatsen bomen worden weggelaten.	23
19	Verwijder alle oude bomen: ze worden veel te groot. Plant nieuwe, kleinere bomen die niet luisgevoelig zijn (geen overlast door plak). We hebben hier veel overlast van, moeten de auto iedere week wassen en dit kost tijd/energie en geld. Misschien kan de gemeente bijdragen in de kosten hiervan, het zijn immers bomen van de gemeente.	De oude laanstructuur van lindes wordt aangevuld met bomen van dezelfde soort. De bomen staan straks niet meer in de parkeerstrook tussen de auto's, maar in het trottoir. Gezonde bomen met een goede levensverwachting worden niet gekapt. Bomen dragen in belangrijke mate bij aan het leefklimaat en de leefbaarheid van de stad.	25
21	We zouden graag het aantal bomen aan de trottoirzijde van het Santpoortterplein gehandhaafd zien.	Zie het antwoord bij nr. 10	27, 28
22	Omhein het eiland van het Santpoortterplein met een passend hek, zodat het heel mooi en veilig wordt voor kinderen. Stel een uitlaatverbod voor honden in.	Omheinen van het plein is onderzocht, maar beoordelen wij als te kostbaar vanwege de beperkte noodzaak en versoberingopgave die ook op dit project rust.	27, 28



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

24	Graag hekjes rond het grasveld (zoals bij het Ripperdapark) bij de speeltoestellen op de Kleverparkweg; kinderen rennen achter hun bal aan de weg op, zonder op te letten.	Omheinen van het plein is onderzocht, maar beoordelen wij als te kostbaar vanwege de beperkte noodzaak en versoeringopgave die ook op dit project rust.	32, 39, 41
25	Positief dat de boom blijft bestaan.	Bedankt voor uw reactie.	33
26	Kunnen er bomen blijven of bijkomen op het Santpoorterplein-huizenzijde? Het voorstel zoals het er nu ligt is nogal kaal.	Zie het antwoord bij nr. 10	35
27	Dat alle bomen aan de kant van de huizen van het Santpoorterplein verdwijnen is een groot verlies. Zet er nieuwe bomen voor terug in de parkeerstrook. Dat kost een aantal plaatsen maar met vignetten is dat op te lossen.	Zie het antwoord bij nr. 10	36
28	Gezonde bomen op het Santpoorterplein laten staan, ook al geven ze plakoverlast. Anders komt er kaalslag op het plein.	Zie het antwoord bij nr. 10	37
29	Positief over nieuwe bomen voor de deur.	Zie het antwoord bij nr. 10	40
31	Graag een extra boom tussen de twee bestaande bomen t.h.v. Santpoorterstraat 24, dit sluit mooi aan op het 'laanefect' wat het ontwerp beoogt.	De afstand tussen de twee bestaande bomen is helaas te krap om een nieuwe boom ertussen tot zijn recht te laten komen. De afstand had dan minimaal 20m moeten zijn.	43
32	Ridderspoor streeft al een aantal jaar naar kindvriendelijke groene routes. Voor de Kleverparkbuurt is een plan opgesteld waarin scholen, sportveld, speeltuin, de schooltuinen en de Stadskweektuin voor kinderen veilig bereikbaar worden.	In dit plan is gestreefd naar het heler en (verkeers)veiliger maken van de Santpoorterstraat en het Santpoorterplein. De rijbaan is versmald (waardoor oversteken makkelijker is en de snelheid van het autoverkeer lager), het trottoir breder. De inrichting en uitstraling van de openbare ruimte sluit zoveel mogelijk aan bij de oorspronkelijke, historische inrichting, begin vorige eeuw en biedt op die manier meer ruimte en veiligheid voor de voetganger en dus ook voor het spelende kind.	45
33	Maak van het kijk- en gebruikersgroen (voor verkeersdoeleinden) beleefgroen of natuurontdeklekken: hutten bouwen, spelen met zand, water en takken, in contact komen met de natuur en avonturen beleven.	Zie het antwoord bij nr. 32	45
34	De speelplek in het Kleverpark wordt nauwelijks gebruikt. Maak hier een uitdagendere speelplek door een boomhut in een boom te maken.	Het aanpassen van de speelplek maakt geen onderdeel uit van dit project. Bij de besteding van budgetten voor speelvoorzieningen in Haarlem, is prioriteit gelegd bij andere speelvoorzieningen in de stad.	45

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

35	De Ter Cleeffschool heeft een ernstig tekort aan speelruimte. De brede stoep voor de school kan gebruikt worden als openbare speelplek, met de mogelijkheid om over te steken naar het Santpoorterplein, waar enkele speelaanleidingen kunnen worden gemaakt.	Met dit plan zal de verkeersveiligheid toenemen doordat de snelheid van het autoverkeer wordt beperkt. De rijbaan is smaller, wat het oversteken veiliger maakt. Tussen het Santpoorterplein en het schoolplein is een oversteekplek gemaakt, waardoor de oversteek nog smaller wordt.	45
36	De huidige bomen op het Santpoorterplein zijn mooi en decoratief. Het geld kan beter worden gebruikt voor een mooi smeedijzeren hek en/of een mooie groene haag om de huidige vuilnisbakken heen.	Zie het antwoord bij nr. 10 en bij nr. 22. Na overleg met de ondernemers rond het Santpoorterplein hebben wij in het planontwerp opgenomen dat de containers op de huidige plek blijven. ***is dat zo?***	47
37	Een suggestie voor het gedeelte met de magnolia's: maak er een laag zwart hekwerk omheen zodat bewoners en kinderen er, vrij van hondenpoep, van kunnen genieten.	Omheinen van het plein is onderzocht, maar beoordelen wij als te kostbaar vanwege de beperkte noodzaak en versoberingopgave die ook op dit project rust.	54
38	Graag een of meerdere bankjes plaatsen.	Er worden banken geplaatst op het Santpoorterplein en in het Kleverpark.	54
39	Waarom moeten er zoveel bomen sneuvelen? Het draagt maar een klein beetje bij aan de verkeersveiligheid of het straatbeeld, maar ik geef er de voorkeur aan dat u onze straat helemaal niet aan-pakt. Volgens de Bomenstichting zijn de bomen nog vitaal genoeg en gaan ze zeker nog 10 jaar mee. Hlem wordt in rap tempo de kaalste stad van t land.	Zie het antwoord bij nr.10 en bij nr. 40 (bomenbalans)	61
40	Jammer dat er veel bomen gekapt gaan worden, de (zeer) jonge bomen die terug komen geven de straat een andere impact (kaal, als in een nieuwbouwwijk). Ik zou graag balans tussen oude/nieuwe bomen zien.	Zie het antwoord bij nr.10 Bomenbalans: Huidig aantal bomen: 93 Te kappen aantal bomen: 30 Te planten aantal bomen: 64 Te verplanten aantal bomen: 4 Aantal bomen na realisatie: 127 (toename van 34 bomen, 36%)	62
41	De boom voor ons huis willen we graag behouden en willen tips hoe we hem kunnen onderhouden.	De kwaliteit van de boom en de daarmee samenhangende levensverwachting is aanleiding om de boom te vervangen. De boom zal naar verwachting niet langer meer leven dan 10 jaar. Met het vervangen van deze en andere zwakke bomen, voorkomen we dat de komende decennia er weer lege plekken ontstaan in de bomenlaan door uitval van bomen.	62
42	In verband met overlast (plakkerige luis en vernieling van de bestrating door de wortels) wil ik graag dat bomen in de Santpoorterstraat, grenzend aan de tuinen van Jan Steenstraat 73 en Wouwermanstraat 66, vervangen zien.	Beide bomen blijven gehandhaafd omdat het gezonde bomen zijn. De bestrating wordt opnieuw bestraat en het parkeren verschuift richting de rijbaan, waardoor de bomen straks in het trottoir staan in plaats van tussen de geparkeerde auto's.	63



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

43	Welke maatregelen kunnen op/bij het speelveld worden genomen om de scheiding tussen spelen en weg te verduidelijken?	Het onderscheid tussen groen, trottoir en rijbaan (hoogteverschil en materiaalverschil) is voldoende duidelijk.	65
44	Is het mogelijk om in de (nieuwe) middenbermen van de Santpoorterstraat en Kleverparkweg bomen en/of heggen te plaatsen om de uitstraling nog meer te verbeteren?	Het groen in Kleverpark bestaat hoofdzakelijk uit gras en bomen. Bomen zijn niet in de middenberm geplaatst i.v.m. historische kenmerken, zichtlijnen van de stedenbouwkundige opzet en zicht op kruisend verkeer (verkeersveiligheid).	66
45	M.b.t. de bomen in de Santpoorterstraat tussen de Tetterodestraat en de Kleverparkweg: tijdens de bijeenkomst werd gesproken over verplaatsing van een boom, maar op de tekening blijkt dat er een 3 ^e boom bij komt. In de toekomst gaat deze veel licht wegnemen.	De oude laanstructuur van lindes wordt aangevuld tot een doorgaande laan met een lommerrijke uitstraling. Bomen dragen in belangrijke mate bij aan het leefklimaat en leefbaarheid van de stad.	68
46	Wij streven voor het behoud van de (gezonde, levensvatbare) bomen. In het ontwerp worden meer bomen gekapt dan afgesproken.	Zie het antwoord bij nr.10 en nr. 40 (Bomenbalans)	70
47	De boom in de Santpoorterstraat (t.h.v. de Tetterodestraat) is veel te groot, hij zorgt voor shade (wegdek/stoep/schutting) en de parkeerplaats is er te klein. Graag vervangen voor een kleiner exemplaar en op een iets andere plek.	Zie het antwoord bij nr.10	75
48	Kunnen er bloembakken worden geplaatst op de stoep in de Santpoorterstraat, zodat er niet meer op de stoep wordt geparkeerd?	Bloembakken maken geen deel uit van het ruimtelijk ontwerp. Doordat er in het ontwerp geparkeerd wordt op de rijbaan en niet meer in parkeerhavens, wordt er meer parkeerruimte gecreëerd. Hierdoor zal parkeren op de stoep afnemen en in veel situaties zelfs niet meer mogelijk zijn.	75
50	Plaats bomen op de lege plekken, zodat een regelmatig beeld ontstaat. Het is nu rommelig.	Hierin voorziet het plan. De boomstructuur wordt hersteld.	76
51	De bomen op het Santpoorterplein zijn goed, laat ze staan. Wel ontnemen de auto's het zicht op het plein.	Zie het antwoord bij nr.10	76
52	Magnolia's: prima.	Zie het antwoord bij nr.10. Dit betekent dat het planten van de magnolia's komt te vervallen. (planwijziging)	80
53	Evenveel bomen noord en zuid?	In het plan is een evenwichtige verdeling van bomen gemaakt.	80
54	Magnoliastruiken rond het monument blokkeren de zichtlijn. Ook uit het oogpunt van veiligheid is het niet verstandig om forse struiken te planten: laat deze plek open.	Zie het antwoord bij nr.10. Dit betekent dat het planten van de magnolia's komt te vervallen. (planwijziging)	84



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

	Inrichting/straatmeubilair		
56	Is een laad/losplek voor de winkel van Brederode parket en voor de (huidige) vuilcontainers mogelijk?	Het plan wordt aangepast om het laden/lossen voor de winkel Brederode parket mogelijk te maken. Ter hoogte van deze winkel worden parkeervakken gereserveerd met een kruis en een verkeersbord	1
57	Maak het hele gebied rondom het Santpoorterplein éénrichtingsverkeer, dit lost veel op met name bij het in- en uitgaan van de scholen.	Dit is niet wenselijk omdat de oost-west route dan niet meer mogelijk is. Al het verkeer zal rond het Santpoorterplein moeten rijden, waardoor daar het verkeer zal toenemen. Bovendien zal de bereikbaarheid van de voorzieningen rond het plein verminderen.	2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 47
58	Drempels zijn prima, dit haalt de snelheid uit het verkeer.	Bedankt voor uw reactie.	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 80
59	Het lijkt dat er minder parkeerplaatsen zullen komen, dit is een onverstandig besluit.	Uit de parkeerbalans blijkt dat het aantal parkeerplaatsen in alle straten van het project juist toeneemt. In het plan wordt geparkeerd op de rijbaan i.p.v. in parkeerhavens, zoals nu het geval is. De bomen kunnen daardoor in het trottoir worden geplaatst. Op de rijbaan ontstaat zodoende meer parkeerruimte omdat inefficiënte parkeerhavens vervallen en er geen bomen meer in de parkeerstrook staan. Parkeerbalans: Huidig aantal plaatsen: 164 Toekomstig aantal plaatsen: 188 Toename: 24 plaatsen (+14%)	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 49
60	De stoepen zijn nu breed genoeg / Het plan zal de architectuur van de omgeving verstoren. Nu vallen de geparkeerde auto's minder op, omdat de stoepen nu 'neuzen en oren' hebben / De stoepen zouden wel beter onderhouden moeten worden.	Door de auto's op de rijbaan te laten parkeren zal de rijbaan smaller worden. Hierdoor zal de snelheid van auto's op de rijbaan omlaag gaan wat bevorderlijk is voor de verkeersveiligheid. Het trottoir wordt niet breder, alleen de parkeerhavens zullen verdwijnen waardoor er meer ruimte ontstaat op de stoep.	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 46, 49



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

61	Geen klinkers: wordt niet onderhouden / geven geluidsoverlast / worden glad als ze nat zijn / is goedkoper. Het asfalt wordt overigens ook niet onderhouden.	Eén van de aanleidingen van dit project is juist dat het asfalt onderhoud nodig heeft. In het HVVP (zie ook het antwoord bij vraagnr. 3) is de Santpoorterstraat aangemerkt als 30 km/uur zone. De bijpassende inrichting is gebaseerd op de landelijke richtlijnen volgens de principes van 'Duurzaam Veilig'. De rijbaan dient verhard te zijn met elementen (klinkers). Daarmee wordt de status van verblijfsgebied / woonstraat benadrukt en de ervaring leert dat de snelheid van het verkeer bij klinkers lager is dan bij (comfortabel) asfalt. Door de voegovergangen tussen de klinkers zal er in theorie meer geluid door autobanden geproduceerd worden. In de praktijk zal blijken dat de lagere snelheid (van 50 km/uur naar 30 km/uur) dit geluidseffect teniet doet.	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 25, 34, 46, 47, 49, 55, 68, 81
62	Verricht eerst een studie naar de verkeersbewegingen in de wijk: in de ochtend- avondspits is 80% sluipverkeer.	Er wordt geen onderzoek gedaan naar de verkeersbewegingen in de straat. Met het huidige ontwerp (smallere rijbaan, drempels en klinkers) wordt eventueel sluipverkeer ontmoedigd.	5
63	Stel parkeervignetten in, zodat er geen last meer is van forensisch verkeer en parkeerders uit omliggende straten.	Het huidige parkeerbeleid wordt niet in het kader van dit project gewijzigd.	8
64	De verbreding van de stoep is absurd (zijn al breed genoeg) zeker t.a.v. de versmalling die dat teweegbrengt voor de rijbaan, waar vrachtauto's (Dekamarkt, geldwagens) en bussen voor schoolverkeer passeren. De nieuwe manier van parkeren geeft te weinig ruimte voor de breedte van de tegenwoordige auto's. Gevolg: afgereden spiegels, te weinig plek voor verkeer, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan voor overstekende en spelende kinderen.	In Haarlem wordt ontworpen volgens de landelijke richtlijnen voor 'Duurzaam Veilig'. Dit ontwerp past binnen deze landelijke richtlijnen. Door de rijbaan te versmallen zal de snelheid afnemen en daarmee wordt de verkeersveiligheid vergroot. Het trottoir wordt niet breder, alleen de parkeerhavens zullen verdwijnen waardoor er meer ruimte ontstaat op de stoep. De rijbaan wordt weliswaar versmald naar 6 meter, maar is nog steeds breed genoeg voor het passerende verkeer. Zie ook het antwoord bij vraagnr. 3 en 61.	17, 20
65	Vrachtwagenverbod?	Een vrachtwagenverbod is niet mogelijk i.v.m. de bevoorrading van de voorzieningen rond het Santpoorterplein. Bovendien dienen circulatiemaatregelen in een groter kader beoordeeld te worden, bij voorkeur op het schaalniveau van de gehele stad.	21, 69



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

66	Geen versmalling van de rijbaan op het Santpoorterplein, dit leidt tot een onveilige verkeerssituatie. Ook is het voor verkeer niet logisch en gewenst om vanuit de brede Molijnstraat de smalle rijbaan van het Santpoorterplein op te rijden. Ook past de versmalling niet in het beeld van de Kleverpark-omgeving.	Door de rijbaan te versmallen zal de snelheid afnemen en daarmee wordt de verkeersveiligheid vergroot. Bovendien zal door de versmalling de oversteekbaarheid worden vergroot.	22
67	Het voetpad van 2 tegels breed rondom het grasveld is voldoende breed om uit de auto te stappen of je hond uit te laten.	Het voetpad om het Santpoorterplein wordt niet alleen gezien als uitstapstrook voor automobilisten maar is ook een 'omloop' voor voetgangers en verhoogt daarmee de gebruikswaarde van het plein.	22
68	Ik wil geen drempel op de hoek.	Drempels zijn noodzakelijk om de snelheid van 30km/h te handhaven.	23
69	Ik ben het eens/blij met de 30 km zone.	Bedankt voor uw reactie.	23, 66
71	De veiligheid rondom OBS Ter Cleeff is dramatisch. Er is gebrek aan overzicht, er ontbreken veilige oversteekplaatsen, het gedrag van ouders is onverantwoordelijk en het verkeer rijdt er met hoge snelheid. Bij de oplossing moet ook de Molijnstraat worden meegenomen: ouders parkeren daar vaak dubbel. Een oversteekplaats in de Molijnstraat t.h.v. nr. 6 biedt een veilige oversteek en verhindert dubbel parkeren.	Door de rijbaan te versmallen en verkeersdrempels aan te leggen zal de snelheid afnemen en daarmee wordt de verkeersveiligheid vergroot. Bovendien zal door de versmalling de oversteekbaarheid worden vergroot. Tevens wordt de drempel op de Molijnstraat aangepast naar een 30km drempel.	27, 28
72	Bij de winkel van Tom en Ron en de geldautomaat wordt regelmatig dubbel geparkeerd. De rijbaan moet voldoende versmald worden om dit tegen te gaan.	De rijbaan wordt versmald waardoor dubbelparkeren niet meer mogelijk is.	27, 28
73	De verkeersdrempels in de Molijnstraat werken niet, maar worden met volle snelheid (tot 80 km/u) genomen, wat scheuren in de gevels van aanpalende woningen veroorzaakt. De voorgestelde drempels in de andere straten gaan dus ook niet werken. Sluizen, rijbaanversmalling en evt. meanderen zijn de enige oplossing.	De drempel op de Molijnstraat wordt vervangen door een 30km/uur drempel, uitgevoerd in klinkers.	27, 28
75	Door de parkeervignetten in andere delen van de wijk is er hoge parkeerdruk, m.n. rond het Santpoorterplein. Door het voorgenomen plan zal dat zich verder verplaatsen, vooral richting Molijnstraat.	Het huidige parkeerbeleid wordt niet in het kader van dit project gewijzigd.	27, 28



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

76	Verbeter de veiligheidssituatie op het Santpoorterplein door een parkeerverbod voor de korte gebogen zijdes in te stellen.	In bochten mag niet geparkeerd worden. Het plan moedigt dit ook niet aan door de parkeerstrook tijdig te laten stoppen voor de bochten hier een voetgangersafrit te plaatsen. Voor een voetgangersafrit geldt ook dat er niet voor geparkeerd mag worden.	27, 28
78	Het is wenselijk het aantal parkeerplaatsen te vermeerderen of gelijk te houden.	Uit het parkeeronderzoek dat is uitgevoerd, blijkt dat het aantal parkeerplaatsen in alle straten van het project juist toeneemt. In het plan wordt er geparkeerd op de rijbaan i.p.v. in parkeerhavens zoals nu het geval is. De bomen kunnen daardoor in het trottoir worden geplaatst. Op de rijbaan ontstaat zodoende meer parkeerruimte omdat inefficiënte parkeerhavens vervallen en er geen bomen meer in de parkeerstrook staan.	31
77	Graag handhaving van het éénrichtingsverkeer.	Het éénrichtingsverkeer van de Engelszstraat wordt gehandhaafd	29
79	Graag de gehele Engelszstraat éénrichtingsverkeer.	Zie het antwoord bij nr. 77	31, 44
80	Meer handhaving op verkeer in het éénrichtingsdeel van de Engelszstraat, er ontstaan nu gevaarlijke situaties.	Uw verzoek is neergelegd bij de politie.	31
81	Waarom wordt er geen zebrapad op de 2 ^e geplande drempel (vanaf de Verspronckweg in de Santpoorterstraat) gemaakt? Dit is veiliger voor (school)kinderen en ouderen.	In Haarlem wordt ontworpen volgens de landelijk richtlijn 'Duurzaam Veilig'. In principe worden daarom geen zebrapaden toegepast in 30km/uur zones. Een voetgangersoversteekplaats is na reconstructie op deze plek niet nodig, vanwege de lagere snelheid van het autoverkeer. Deze zal worden geremd door het versmallen van de rijbaan en het toepassen van verkeersdrempels. Daarmee wordt de verkeerveiligheid vergroot. Bovendien is de oversteeklengte korter, doordat de rijbaan wordt versmald.	32
82	Graag parkeervignetten.	Het huidige parkeerbeleid wordt niet in het kader van dit project gewijzigd.	36, 37
83	Daar waar het plein enige allure had is dat straks verdwenen. Het wordt dan een 3,5 m breed klinkerstraatje met aan beide kanten een rij auto's van mensen die niet op het plein wonen. Schande!	Door het toepassen van gebakken klinkers i.p.v. asfalt op de rijwegen wordt de authentieke uitstraling van de plek juist vergroot. De gekozen rijwegbreedte is een gebruikelijk maat, gebaseerd op de landelijke richtlijn 'Duurzaam Veilig' en heeft als doel de snelheid van auto's te verlagen naar 30km/uur.	36
84	Bij de school op het Santpoorterplein zowel aan de schoolkant als er tegenover een parkeerverbod instellen i.v.m. de veiligheid.	In bochten mag niet geparkeerd worden. Het plan moedigt dit ook niet aan door de parkeerstrook tijdig te laten stoppen voor de bochten hier een voetgangersafrit te plaatsen. Voor een voetgangersafrit geldt ook dat er niet voor geparkeerd mag worden.	37
85	Nu is er éénrichtingsverkeer om het plein. Gevaar: schoolkinderen rijden in groepen van 4 naast elkaar tegen de richting in, in de winter vaak zonder licht.	Extreem individueel weggedrag valt niet te voorkomen met inrichting. Het ontwerp valt binnen de geldende richtlijnen en is vaker met succes in den lande toegepast.	37
86	Hou rekening met de inrit t.h.v. Santpoorterplein 18.	In het ontwerp blijft deze inrit gehandhaafd.	37



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

87	Hoe zit het met het aantal parkeerplaatsen (i.v.m. de 19 'verloren' plaatsen op de Verspronckweg).	In het parkeeronderzoek dat is uitgevoerd neemt het aantal formele parkeerplaatsen in alle straten van het project toe. Daarmee ontstaat er door dit plan op buurtniveau extra formele parkeercapaciteit. Zie ook vraagnr. 59 voor de parkeerbalans van het gehele project.	38
88	Positief over nieuwe klinkers.	De gemeente dankt u voor uw positieve reactie.	40, 80
90	Klinkers zijn mooi, maar iets lawaaiiger en moeten ook onderhouden worden.	Zie het antwoord bij nr. 61	44
91	Voorstel voor inrichting van de Santpoorterstraat	Door versmalling van de rijbaan en het toepassen van verkeersdrempels zal de snelheid afnemen en daarmee wordt de verkeerveiligheid vergroot. Parkeren gebeurt niet meer in de parkeerhavens maar op de rijbaan. Het door u voorgestelde 'haaksparkeren' zorgt voor overlast van de woningen vanwege het schijnen van koplampen. Bovendien is dit een verkeersonveilige manier van parkeren, indien er gefietst wordt over de rijbaan. Uitparkerende auto's hebben bij haakse parkeerplaatsen geen zicht op achterlangs passerende fietsers. Daarom is gekozen voor 'langsparkeren'.	44
92	Om het genoemde beleefgroen en de natuurontdeklekken te kunnen bereiken, moet er een duidelijke routing komen met behulp van groen, stoeptegels, zebrapaden, doorlopende stoepen en mogelijk een echte speelbrug over de weg.	Zie het antwoord bij nr. 32	45
93	Er wordt gesproken over efficiënter parkeren. Wat houdt dit in voor het zicht voor kinderen die oversteken en gaat dit ten koste van mogelijke speelruimte?	Door het versmallen van de rijbaan en het toepassen van verkeersdrempels zal de snelheid afnemen en daarmee wordt de verkeerveiligheid vergroot. Ook zal door de versmalling de oversteeklengte worden verkort, wat oversteken vergemakkelijkt. Parkeren gebeurt niet meer in de parkeerhavens maar op de rijbaan zodat er meer ruimte ontstaat op het trottoir.	45
94	De school aan de Tetterodestraat nodigt uit om een veilige route te maken naar de school aan het plein.	Door het versmallen van de rijbaan en het toepassen van verkeersdrempels zal de snelheid afnemen en daarmee wordt de verkeerveiligheid vergroot.	45
95	Het is niet nodig om het plantsoen op het Santpoorterplein te verbreden, aangezien het daar toch al éénrichtingsverkeer is. Parkeren aan de plantsoenkant kan toch ook verboden worden, zonder dat de straat versmald wordt.	Door de hoge parkeerdruk is parkeerplaatsen opheffen niet wenselijk. Naar aanleiding van de inspraakreacties is besloten om het Santpoorterplein niet te verbreden. (planwijziging)	46



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

96	Het 'neuzen en orenontwerp' zal doorgetrokken moeten worden naar de rest van de Engelszstraat. Maar ook tussen de Kempstraat en Santpoorterplein.	In Haarlem wordt ontworpen volgens de landelijke richtlijn 'Duurzaam Veilig'. Daarin zijn in 30km/uur zones de kruisingen gelijkwaardig. Neuzen en oren ontcrachten dit en suggereren een voorrangssituatie. Het is belangrijk om hierin consequent te zijn, zodat verwarring bij de verkeersdeelnemers over de voorrangssituatie wordt voorkomen.	47
98	Er moet in ieder geval een stoep van 3,5 m breed over blijven aan de oostkant van het Santpoorterplein, voor een goede doorgang van de schoolkinderen.	In het ontwerp zijn de stoepen daar ruim 5 meter breed. Dit is dus voldoende ruimte.	48
99	Betrek de Molijnstraat en evt. Hedastraat bij de voorgenomen plannen: de snelheid moet uit de straat, de weg moet vernauwd worden, ontmoediging van de ouders die kinderen met de auto naar school brengen, verbeteren van de veiligheidssituatie rond de school, aanpassing van de parkeerhavens, terugbrengen van de bomen etc.	De Molijnstraat (met uitzondering van de drempel in de Molijnstraat) en Hedastraat vallen buiten het plangebied. Daar is geen noodzaak voor onderhoud. Door het huidige ontwerp zal de verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen binnen het plangebied verbeteren.	50, 72, 79, 82
100	Waarom worden er geen zebrapaden aangelegd bij het Santpoorterplein, i.v.m. schoolgaande kinderen?	In Haarlem wordt ontworpen volgens de landelijk richtlijn 'Duurzaam Veilig'. In principe worden volgens deze richtlijnen geen zebrapaden toegepast in 30km-zones. Door het versmallen van de rijbaan en het toepassen van verkeersdrempels zal de snelheid van het verkeer namelijk afnemen en daarmee wordt de verkeerveiligheid vergroot. Bovendien zal door de smallere rijbaan de oversteeklengte korter worden dan nu het geval is.	57
101	Waarom geen doorlopende stoep bij de winkels, waardoor kinderen daar makkelijker door kunnen lopen en voorrang hebben t.o.v. ander verkeer?	In Haarlem wordt ontworpen volgens de landelijk richtlijn 'Duurzaam Veilig'. Daarin zijn in 30km/uur zones de kruisingen gelijkwaardig. Het is belangrijk om hierin consequent te zijn, zodat verwarring bij de verkeersdeelnemers over de voorrangssituatie wordt voorkomen. Met doorgetrokken trottoirs wordt een andere, inconsequente, voorrangssituatie gecreëerd.	57
102	De drempels zijn her en der verspreid. Het is veel logischer en veiliger om de snelheid te remmen bij de belangrijke kruispunten, door hier plateaus te maken.	Snelheidsremmers werken het effectiefst als ze ongeveer 80m van elkaar worden geplaatst. Drempels kunnen daardoor op meer strategische plekken worden geplaatst dan plateaus.	58
105	De gehele Kleverparkbuurt is beoogd 30km/u gebied, inclusief de Velsersstraat. De beoogde inritconstructie bij de Velsersstraat (de bocht om) klopt dus niet, ook hier moet een gelijkwaardig kruispunt komen. Of anders houden zoals het nu is.	Dit deel van de Kleverparkbuurt, tussen de Verspronckweg, Kleverlaan, Velsersstraat, Kleverparkweg en de Van Ostadestraat wordt aangemerkt als 30 km/uur zone. Aan de randen van dit gebied zal met bebording en indien nodig met aanvullende maatregelen het nieuwe snelheidsregime worden aangegeven. E.e.a. zal met een verkeersbesluit gepubliceerd worden.	58
106	Een versmalling in de Santpoorterstraat met een mogelijkheid tot verkort oversteken (zie	In het ontwerp wordt de rijbaan in zijn geheel versmald. Daarmee zal de oversteekbaarheid worden verbeterd	56



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

	Velserstraat/Mr. Cornelisstraat) kan de veiligheid sterk verbeteren.		
107	Maak bankjes op de plek waar nu de vuilcontainers staan gepland. Dan kunnen mensen in het zicht en de zon zitten.	Op deze plek zullen geen bankjes worden geplaatst. De vuilcontainers blijven op de huidige locatie. Bankjes worden geplaatst in het groen: op het Santpoorterplein en in het Kleverpark.	59
108	Bij het instellen van een 30km/u zone moeten ook de entrees van de Mr. Cornelisstraat en de Aelbertsbergstraat met een drempel beginnen.	Alhoewel deze straten buiten het plangebied vallen, zal hier wel nader naar worden gekeken bij het realiseren van de 30 km/uur zone. Zie ook het antwoord bij vraagnr. 105.	59
109	Bij versmalling van de Santpoorterstraat moet op de hoeken voldoende vrije ruimte zijn om het zicht te houden op van links en rechts komend verkeer. Momenteel wordt er tot kort op de hoeken geparkeerd, waardoor zichtbelemmering.	In bochten mag niet geparkeerd worden. Het plan moedigt dit ook niet aan door de parkeerstrook tijdig te laten stoppen en niet in de bocht door te laten lopen. En hier een voetgangersafrit te plaatsen. Ook daar geldt dat bij een voetgangersafrit al een parkeerverbod geldt.	59
111	Ik vind een hek rond het grasveld op het Santpoorterplein en het Kleverpark zonde van het open karakter. Ik heb zelf kinderen, maar die rennen niet de weg op.	Omheinen van het plein is onderzocht, maar beoordelen wij als te kostbaar gezien de beperkte noodzaak en versoberingopgave die ook op dit project rust.	62
112	Worden de stoepen ook herstraat?	De stoepen zullen ook worden herstraat, de trottoirtegels worden grotendeels hergebruikt.	62
113	Volgens de tekening krijgen wij een drempel voor onze deur. Omdat onze huizen oud zijn en al een zeer lichte neiging tot verzakking hebben, pleit ik er voor de hellingshoek van de drempels zo klein mogelijk houden.	Drempels zijn noodzakelijk om verkeer ook werkelijkheid de snelheid van 30km/uur te laten rijden. Met de hellingshoek van de drempels zal rekening gehouden worden met de gevoeligheid van de aanliggende (oude) bebouwing.	64
114	De 'rotonde' op de Kleverparkweg (ter hoogte van nr. 60-52) wordt gebruikt als sluiproute voor de kruising. Kan de stoep doorgetrokken worden bij de Santpoorterstraat (vergelijkbaar met de kant bij de winkels).	Op deze plek wordt een drempel geplaatst om de route onaantrekkelijker te maken voor sluihverkeer (planwijziging).	65
115	Is het mogelijk om bij alle in/uitritten van de ventwegen rondom het plein een doorgetrokken stoep te maken?	In Haarlem wordt ontworpen volgens de landelijk richtlijn 'Duurzaam Veilig'. Daarin zijn in 30km/uur zones de kruisingen gelijkwaardig. Het is belangrijk om hierin consequent te zijn, zodat verwarring bij de verkeersdeelnemers over de voorrangssituatie wordt voorkomen. Met doorgetrokken trottoirs wordt een andere, inconsequente, voorrangssituatie gecreëerd.	65
116	Wat zijn de mogelijkheden om de ventwegen bij het Kleverparkplein de status 'woonerf' te geven, met o.a. stapvoets rijden?	De status 'woonerf' wordt in Nederland niet meer actief toegepast. Sinds de invoering van de principes van 'Duurzaam Veilig' zijn daarvoor de 30 km/uur zones terug gekomen. De 'ventwegen' rond het Kleverparkplein vallen straks binnen de 30 km/uur zone.	65
117	Waar komt de Connect-car te staan als deze	De Connect-car parkeerplaats komt in de ventweg van het Kleverparkplein.	65



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

	parkeervakken worden opgeheven?		
118	Waarom worden de lantaarnpalen op de ventweg rondom het plein niet meegenomen in het plan?	Deze lantaarnpalen worden wel meegenomen.	65
119	Minder verkeersborden geeft een mooier straatbeeld. Voor logische situaties liever geen borden gebruiken.	Het streefbeeld is om zo min mogelijk borden te plaatsen. Alleen de benodigde borden worden geplaatst en deze worden zoveel als mogelijk gecombineerd op één paal of lichtmast.	65
120	Bij de Ter Cleeffschool komt het verkeer van 3 kanten. Zou het een optie zijn om de gehele weg voor de school te verhogen, een hele brede drempel over de volle breedte, waardoor het verkeer langzaam langs de school gaat?	Zowel het toepassen van drempels als het toepassen van verhoogde kruisingsvlakken is onderzocht en besproken met de participatiegroep, politie en verkeersbeleid. Er is vervolgens gekozen om drempels toe te passen. Drempels worden op lange rechte stukken toegepast i.p.v. in bochten en op kruisingen. Op rechte stukken wordt over het algemeen harder gereden en is de behoefte aan snelheidsbegrenzing groter. Bij bochten en kruisingen wordt automatisch al afgeremd.	65
121	Wat gaat er gebeuren met de grote drempel vlak buiten het gebied (t/o kapper/restaurant op de Kleverparkweg). Wij hebben hier veel last van en ik zie in de plannen dat deze drempel ook een onderdeel is.	Deze drempel zal worden verlaagd.	66
122	Waarom wordt er geen kleine rotonde gemaakt op de kruising Santpoorterstraat/Kleverparkweg?	Er wordt hier geen rotonde toegepast omdat dit een zeer grote ingreep is die hier ruimtelijk, historisch en verkeerstechnisch gezien niet thuishoort. De groene middenbermen die hier worden ingepast passen goed bij de ruimtelijke, historische context en zorgen er eveneens voor dat het verkeer wordt afgeremd doordat ze voor een asverspringing zorgen en het daardoor niet meer een brede, lange rechte weg is die uitnodigt tot hardrijden.	66
123	Wij zien graag één of meer drempels in de Mr. Cornelisstraat, zodat het een geheel wordt met de rest van het gebied en de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Ook zou de stoep doorgetrokken kunnen worden, zoals op de hoek Aelbertsbergstraat/Velserstraat.	Deze straten vallen buiten de projectgrens van dit reconstructieproject.	67



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

124	Blijft de stoep tussen de Tetterodestraat en de Kleverparkweg even breed, of wordt daar een deel van opgeofferd voor de parkeerhavens?	In het ontwerp wordt er geparkeerd op de rijbaan ipv. in parkeerhavens zoals nu het geval is. Hierdoor zal er dus meer ruimte ontstaan op de trottoirs. Het trottoir blijft verder even breed.	67
125	Heeft u zich gerealiseerd dat de Santpoorterstraat een redelijk drukke straat is? Drempels remmen misschien maar even de snelheid, maar op het kruispunt (waar nu al regelmatig ongelukken gebeuren) zal er zeker weer harder dan 30 km/u gereden worden.	Het ontwerp voldoet aan de landelijke richtlijnen voor 'Duurzaam Veilig'. Daarin zijn in een 30km/uur zone de kruisingen gelijkwaardig, wat een snelheidsremmende werking heeft op doorgaand verkeer, dat regelmatig voorrang moet verlenen. Bovendien hebben de drempels een onderlinge afstand van ca. 80 meter, waardoor voorkomen wordt dat auto's tussen de drempels veel snelheid kunnen maken. Het asfalt wordt vervangen door klinkers, wat een snelheidsremmend effect heeft. Tot slot wordt de rijbaan versmald, wat ook een snelheidsremmend effect heeft. Daarmee zijn voldoende snelheidsremmende maatregelen in het ontwerp opgenomen.	68
126	In het 1 ^e ontwerp was de hele bocht tussen de Engelszstraat en de Molijnstraat vrij van parkeren. Wij verzoeken u dit te handhaven i.v.m. het beleid om niet te parkeren bij scholen	Omdat de parkeerdruk erg hoog ligt is, is het niet wenselijk om parkeerplaatsen weg te halen. De parkeerdruk zorgt er ook voor dat een parkeerverbod veel genegeerd zal worden en slecht te handhaven is. Wij hebben voorkeur voor duidelijkheid.	69
127	Wij zijn blij met het verwijderen van het asfalt.	Bedankt voor uw reactie.	69
128	De snelheidsremmende maatregelen voor een 30km/u gebied vinden wij onvoldoende. De drempels in de verschillende straten liggen te ver uit elkaar, waardoor de max. snelheid overschreden zal gaan worden. Wij verzoeken daarom een groter aantal SVT drempels of een bolgestrate cirkel.	Het ontwerp voldoet aan de landelijke richtlijnen voor 'Duurzaam Veilig'. Daarin zijn in een 30km/uur zone de kruisingen gelijkwaardig, wat een snelheidsremmende werking heeft op doorgaand verkeer, dat regelmatig voorrang moet verlenen. Bovendien hebben de drempels een onderlinge afstand van ca. 80 meter, waardoor voorkomen wordt dat auto's tussen de drempels veel snelheid kunnen maken. Het asfalt wordt vervangen door klinkers, wat een snelheidsremmend effect heeft. Tot slot wordt de rijbaan versmald, wat ook een snelheidsremmend effect heeft. Daarmee zijn voldoende snelheidsremmende maatregelen in het ontwerp opgenomen.	69
129	Voor een woonstraat in een 30 km/u wijk is 4,25 m breedte voldoende.	Het klopt dat een nog smallere rijbaan ook toereikend is voor een 30km/uur weg. Er is in het ontwerp echter ook rekening gehouden met de totale breedte van het profiel (ca. 20 m!), de verhouding tussen trottoir en rijbaan en het oorspronkelijke profiel bij aanleg van de wijk. De trottoirs zijn in het ontwerp ruim bemeten (ca. 4,5 a 5 m) en naar onze mening goed in evenwicht met een rijbaan van 6 m.	69
130	Wij verwachten dat er toch geparkeerd gaat worden in de bochten bij het Santpoorterplein. Het uitzicht wordt dan belemmerd, wat verkeersgevaarlijk is. Wij vragen daarom om 'neuzen' aan te leggen.	In bochten mag niet geparkeerd worden. Het plan moedigt dit ook niet aan door de parkeerstrook tijdig te laten stoppen en niet in de bocht door te laten lopen. Bovendien komen er in de bochten voetgangersafritten waar ook voor geldt dat deze niet geblokkeerd mogen worden door geparkeerde auto's. Wij kunnen met inrichting niet voorkomen, dat er ondanks de hoge parkeerdruk niet meer fout geparkeerd wordt.	69



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

131	Ons inziens hoort de inrichting van de straten zodanig te zijn dat handhaving niet nodig is. Heeft u nagevraagd bij de politie of zij handhaving van foutparkeren op straathoeken zal kunnen uitvoeren?	Handhaving/politie is betrokken geweest in de ontwerpfase. Het plan past dan ook binnen de richtlijnen en zij hebben ingestemd met het ontwerp	69
132	Het valt buiten de werkgrens, maar voor de eenheid van het gebied zou ook de Molijnstraat in klinkers te herstraten en een drempel bij de school aan te leggen.	Deze straat is enkele jaren geleden al aangepakt en vanuit het oogpunt van onderhoud is er daarom nu geen noodzaak om daar werkzaamheden uit te gaan voeren. Wel zal het eerste deel van de Molijnstraat tot aan de Deckerstraat (incl. drempel) worden uitgevoerd in klinkers. Daarmee ontstaat een goede overgang tussen de Molijnstraat en het Santpoorterplein	69
134	Maak de zuid-oosthoek van de Kleverparkrotonde veiliger en minder aantrekkelijk voor sluijverkeer.	Op deze plek wordt een drempel geplaatst om de route onaantrekkelijker te maken voor sluijverkeer. (planwijziging)	71
135	Gebruik de herinrichting van de Santpoorterstraat om het vignet/betaald parkeren weer af te schaffen, dan wel minimaal het aantal betaalplekken in het stuk tussen Kleverparkweg en Santpoorterplein te halveren; de betaalplekken worden niet gebruikt of er wordt niet betaald. Parkeerdruk is eerder toegenomen.	Het parkeerbeleid zal niet worden aangepast met deze reconstructie. Wijzigingen in parkeerbeleid hebben geen invloed op de reconstructie en kunnen dus parallel worden aangekaart bij de gemeente.	72, 73
136	Graag voor de Primerawinkel en pinautomaat een aantal fietsenrekken en een mooie prullenbak; nu veel rondslingerend afval.	Op uw verzoek zullen een aantal fietsenrekken en een prullenbak worden geplaatst voor de Primerawinkel.	72, 73
137	Er wordt nu veel gefietst op de stoep tussen de Dekamarkt en Primera. Kan er hier een ontmoedigende inrichting voor gemaakt worden?	Fietsen op het trottoir is verboden, de inrichting maakt dit voldoende duidelijk. Fietsers (maar ook bromfietzers en voetgangers) zijn met inrichting erg lastig te sturen. Ook in dit geval zien wij daarvoor geen redelijke mogelijkheden.	72
138	Het 30 km gebied zou overal moeten worden 'afgesloten' met een in-/uitgangsdrempel	Velserstraat, Kleverparkweg en de Van Ostadestraat wordt aangemerkt als 30 km/uur zone. Aan de randen van dit gebied zal met bebording en indien nodig met aanvullende maatregelen het nieuwe snelheidsregime worden aangegeven. E.e.a. zal met een verkeersbesluit gepubliceerd worden.	72
139	De verkeersdrempels moeten hoger/steiler zijn dan de drempel in de Kleverparkstraat, zodat ze niet met 50 km/u genomen kunnen worden.	De verkeersdrempel in het plan worden 30km/uur –drempels, waarbij met de hellingshoek rekening moet worden gehouden met de aanliggende gevoelige (oude) bebouwing. In combinatie met de andere snelheidsremmende maatregelen (klinkers in de rijbaan, versmalle rijbaan en gelijkwaardige kruisingen) zal het verkeer voldoende worden afgeremd	72



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

140	Om de winkels/bedrijven te bevoorraden, moet er tijdens de werkzaamheden minimaal vanuit één richting een aanrijroute zijn voor (grote) vrachtwagens. Zij moeten voor onze deur kunnen stoppen (evt voor de achterdeur), de containers kunnen niet via een plank of over zand verplaatst worden. Ook moeten onze klanten onze winkel kunnen bereiken en zij moeten voor de deur kunnen parkeren, een deel is slecht ter been. Ook moet de zaak bereikbaar blijven voor kinderwagens en bakfietsen.	Naar aanleiding van de inspraakreacties en in overleg met de ondernemers wordt in het plan voorzien in laad&losplaatsen voor vrachtauto's. (planwijziging) Tijdens de uitvoering zal hinder zijn voor bewoners, bezoekers en ondernemers. In overleg met deze partijen zullen wij een uitvoeringsplan met fasering en omleidingen opstellen. Tevens zullen wij voor individuele gevallen afspraken maken met betrokkenen en maatwerk ondersteuning bieden.	74
141	Het nieuwe wegdek wordt maar 5 meter breed. Hoe zit het dan met het passeren tijdens laden/lossen?	De rijbaanbreedte in de Santpoorterstraat wordt 6 m. Er worden laad/losvakken gecreëerd zodat vrachtverkeer niet op rijbaan hoeft stil te staan.(planwijziging)	74
142	Wordt het huidige parkeerbeleid (deels vergunninghouders, deels gratis) gehandhaafd?	Het huidige parkeerbeleid blijft gehandhaafd.	74
143	Kan het Santpoorterplein niet aantrekkelijker gemaakt worden als plek waar activiteiten plaats vinden (bijv. petangue, schaakborden, een mooie rustplek etc). Nu is het vaak een hangplek voor de leerlingen van het Sterrencollege.	Het Santpoorterplein wordt aantrekkelijker gemaakt d.m.v. het verbeteren van de bereikbaarheid en het verbeteren van de zitplek bij het monument (authentieke klinkerverharding en meer zitgelegenheid.	74
145	Klinkers zijn beter voor water en lucht voor de bomen, dus graag klinkers.	Klinkers maken onderdeel uit van het ontwerp.	76
146	Zorg dat bewoners niet ieder weekend tegen geparkeerde bussen en vrachtwagens hoeven uit te kijken.	Het ontwerp valt binnen de huidige richtlijnen. Het aanwijzen van lokaties waar vrachtwagens mogen parkeren vindt plaats in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente. Dit onderwerp valt buiten het kader van dit reconstructieproject. Indien u hierover meer informatie heeft, kunt u contact opnemen met de gemeentelijke afdeling VVH/Handhaving Openbare Omgeving	76
147	Goed dat de doorgetrokken stoepen op de zijstraten van de Santpoorterstraat verdwijnen. Duidelijke scheiding tussen weg en trottoir is veiliger.	Bedankt voor uw reactie.	79
148	Maak een parkeerverbod bij de school en handhaaf ook.	Er zal geen parkeerverbod worden ingesteld bij de school, want bij een parkeerverbod is laden en lossen wel toegestaan. In overleg met de school zal de mogelijkheid voor een stopverbod worden onderzocht.	79



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

149	Door verkeersheuvels in het midden van de Santpoorterstraat en Kleverparkweg wordt het oversteken van beide wegen zeker verbeterd. De oversteekplekken zouden wel wat breder mogen zijn. De voorrangssituatie op de kruising verandert niet echt wezenlijk door de heuvels. Mijn voorstel is om er een voorrangssituatie van te maken (voorrang voor de Kleverparkweg).	In Haarlem wordt ontworpen volgens de landelijke richtlijn 'Duurzaam Veilig'. Daarin zijn in een 30km/uur zone in principe alle kruisingen gelijkwaardig. Er is geen statusverschil en het verkeer moet snelheid minderen om te beoordelen of er verkeer van rechts komt. De oversteekplekken zijn min. 2 m breed.	79
150	Er ontbreken fietsparkeerplekken aan de voorzijde van de school en op de hoeken bij de winkels.	Deze worden meegenomen in het definitieve ontwerp.	79
151	Graag vrachtwagenverbod instellen.	Een vrachtwagenverbod is niet mogelijk door de bevoorrading van de voorzieningen rond het Santpoorterplein. Bovendien dienen circulatiemaatregelen in een groter kader beoordeeld te worden, bij voorkeur op het schaalniveau van de gehele stad.	80
152	De huidige aanblik van het Santpoorterplein is volledig acceptabel en kan als zodanig onaangetast behouden blijven.	Onderhoud is noodzakelijk en dat biedt ons een kans om met gelijke middelen de huidige aanblik van het plein te verbeteren. Dit gebeurt o.a. door het toepassen van authentiek bestratingsmateriaal en het herstellen van de groenstructuur. Zie ook antwoord bij nr. 10.	81
153	De huidige wegindeling kan het verkeersaanbod soepel verwerken. Door versmallingen zal dit verslechteren, daar zitten we niet op te wachten.	In Haarlem wordt ontworpen volgens de landelijke richtlijn 'Duurzaam Veilig'. De rijbaan wordt weliswaar versmald maar is nog steeds breed genoeg voor het huidige verkeersaanbod. De wegindeling past binnen de huidige richtlijnen en blijkt uit landelijke ervaring prima te functioneren.	81
154	Santpoorterplein, ingang school: gevaarlijke oversteekplekken bij de hoeken doordat er (dubbel) geparkeerd wordt. De auto moet in de straat te gast zijn.	Door het versmallen van de rijbaan en het toepassen van verkeersdrempels zal de snelheid afnemen en daarmee wordt de verkeerveiligheid worden vergroot. Bovendien zal door de versmalling de oversteekbaarheid worden verbeterd.	82
155	Verkeer van rechts op de ventwegen Kleverparkweg heeft voorrang, maar krijgt dit nooit. Daardoor is oversteken onveilig. Wat doet u hieraan?	In Haarlem wordt ontworpen volgens de landelijke richtlijn 'Duurzaam Veilig'. Daarin zijn in een 30km-zone in principe alle kruisingen gelijkwaardig. De verantwoordelijkheid ligt dan ook bij de weggebruiker.	82
156	De kruising voor de school moet wellicht als geheel verhoogd worden of éénrichtingsverkeer instellen. Ook een versmalling van de weg en gele strepen op de hoeken is een mogelijkheid.	Door het versmallen van de rijbaan, het toepassen van verkeersdrempels en het toepassen van gebakken klinkers i.p.v. asfalt zal de snelheid afnemen en daarmee wordt de verkeerveiligheid vergroot. Bovendien zal door de versmalling de oversteekbaarheid worden verbeterd. Reden waarom er niet gekozen is voor het toepassen van verhoogde kruisvlakken zie antwoord bij nr.120	82



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

157	Voeg de rijbaan bij het schoolplein/het park, zodat er direct vanuit school het park ingelopen kan worden, zonder over te steken. Het park wordt in deze opzet groter, er kunnen meer bomen geplaatst worden en het zal ook beter gebruikt worden i.p.v. het hondenpoepveldje nu.	Door het versmallen van de rijbaan, het toepassen van verkeersdrempels en het toepassen van gebakken klinkers i.p.v. asfalt zal de snelheid afnemen en daarmee wordt de verkeerveiligheid vergroot. Bovendien zal door de versmalling de oversteekbaarheid worden vergroot. Zie ook het antwoord bij nr. 120.	82
158	Er is geen belangstelling uit de buurt voor verbreding van het middenplantsoen van het plein. Door wegversmalling zouden de fietsers in gevaar komen. Ook daarom een fietspad (visuele versmalling).	Gezien aard en omvang van de inspraakreacties, wordt ervoor gekozen het plan aan te passen. Het middenplantsoen wordt niet verbreed en de boomstructuur wordt hersteld. De rijbaanbreedte blijft echter 3,5m. Deze maatvoering past binnen de 'Duurzaam Veilig' richtlijnen. Dat gaat er vanuit dat het verkeer in 30 km/uur zones wordt afgeremd tot 30 km/uur. Daarmee zijn de snelheidsverschillen met fietsers op de rijbaan beperkt. Met de wegbreedte is rekening gehouden met de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan. Uit landelijke ervaring is bekend dat dit principe goed werkt. Rode fietsstroken en vrijliggende fietspaden worden alleen toegepast daar waar de route is aangemerkt als hoofdfietsnetwerk en langs 50 km-wegen, hiervan is in het plangebied geen sprake.	82
159	Kleverparkweg: graag een (rood) fietspad aan weerszijden dicht langs de stoep, dan een groenstrook en dan pas de weg.	Het ontwerp is gebaseerd op de landelijke richtlijn 'Duurzaam Veilig'. Dat gaat er vanuit dat het verkeer in 30 km/uur zones wordt afgeremd tot 30 km/uur. Daarmee zijn de snelheidsverschillen met fietsers op de rijbaan beperkt. Met de wegbreedte is rekening gehouden met de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan. Uit landelijke ervaring is bekend dat dit principe goed werkt. Rode fietsstroken of vrijliggende fietspaden worden alleen toegepast daar waar de route is aangemerkt als hoofdfietsnetwerk en langs 50 km-wegen, hiervan is in het plangebied geen sprake.	82
160	Graag de drempel c.q. verhoogde zebra-pad in de Kleverparkweg verwijderen. Deze wordt overbodig door de nieuwe bocht, die de snelheid/hoeveelheid verkeer zal beperken. Ook trilt de drempel door in de huizen en zijn er diverse scheuren ontstaan. Deze aanpassing kan ook worden uitgevoerd bij de toekomstige aanpassing van de Velsersstraat, maar dat kan nog jaren duren.	Deze drempel blijft zijn functie in de snelheidsremming behouden en wordt niet weggehaald. De hellingshoeken van de drempel worden wel aangepast om de kans op trillingen te verminderen.	83
161	Het strak trekken van de trottoirlijnen lijkt mij heel functioneel. Ik ga er vanuit dat de trottoirs hierdoor eerder breder dan smaller worden. De bomen zorgen dan weer voor verfraaiing.	Doordat de parkeervakken uit de trottoirs worden verwijderd ontstaat er ter plaatse meer loopruimte. De gemiddelde breedte van de trottoirs blijft gelijk.	84



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

163	Worden er wat speeltoestellen etc. geplaatst op het Santpoorterplein? Er zijn relatief weinig speelgelegenheden in de buurt, het plein is daar geschikt voor. Nu is het een hangplek aan het worden.	Er worden geen speeltoestellen geplaatst op het Santpoorterplein. Wel wordt de bereikbaarheid verbeterd d.m.v. een smallere rijbaan en oversteekplaatsen. Zie ook het antwoord bij vraagnr. 34	87
	Afval		
164	Graag de containers op de huidige plek handhaven / staan er prima / is veiliger.	Naar aanleiding van de weerstand in de buurt tegen het verplaatsen van de containers, blijven deze op de huidige plek gehandhaafd. De bovengrondse container voor plastic afval wordt op verzoek van Spaarnelanden ondergronds gebracht. (planwijziging)	1, 62, 67, 72, 73, 84
165	De ondergrondse containers staan nu op een slechte plaats. Op de tekening staan zij aangegeven op 2 hoeken aan de overkant. Is er nergens een minder opvallende plaats? Zet er anders een heg of hekje omheen.	Naar aanleiding van de weerstand in de buurt tegen het verplaatsen van de containers blijven deze op de huidige plek gehandhaafd. De bovengrondse container voor plastic afval wordt op verzoek van Spaarnelanden ondergronds gebracht. (planwijziging)	14
166	De ondergrondse afvalcontainers en ook de bak voor plastic afval staan op een prima plek, ziet er keurig uit. Het is weggegooid gemeenschapsgeld om de containers nu weer elders op het plein aan te leggen.	Naar aanleiding van de weerstand in de buurt tegen het verplaatsen van de containers blijven deze op de huidige plek gehandhaafd. (planwijziging)	22
167	De verhuizing van de containers naar de hoeken heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid. / De vuilniswagens moeten straks in de bochten staan, wat een zeer onoverzichtelijke situatie veroorzaakt voor al het verkeer. / Het is het verre van ideaal om de bakken voor de deuren van de winkels en de woningen te plaatsen. / Iedereen gaat gewoon met zijn auto voor de afvalbakken staan, waardoor geen zicht op de zijstraten.	Naar aanleiding van de weerstand in de buurt tegen het verplaatsen van de containers blijven deze op de huidige plek gehandhaafd. De bovengrondse container voor plastic afval wordt op verzoek van Spaarnelanden ondergronds gebracht. (planwijziging)	22, 58
168	Wij hebben bezwaren tegen het verplaatsen van de afvalbakken naar het Santpoorterplein (vooral tegenover een voedingsmiddelenwinkel). Het bevoorraden van de winkels wordt belemmerd, het is een onaangenaam gezicht voor klanten en ondernemers, vieze geuren en afval bij de ingangen, altijd glasscherven en splinters.	Naar aanleiding van de weerstand in de buurt tegen het verplaatsen van de containers blijven deze op de huidige plek gehandhaafd. De bovengrondse container voor plastic afval wordt op verzoek van Spaarnelanden ondergronds gebracht. (planwijziging)	29, 30, 74
169	Laat de afvalcontainers op de huidige plek staan en maak op heuphoogte een groene beukenhaag / een smeedijzeren hek / ligusterhaag / metalen raster met	Naar aanleiding van de weerstand in de buurt tegen het verplaatsen van de containers blijven deze op de huidige plek gehandhaafd. De bovengrondse container voor plastic afval wordt op verzoek van Spaarnelanden ondergronds	29, 74



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

	klimop omheen.	gebracht. (planwijziging)	
170	De vuilcontainers staan nu goed, je kunt er goed overheen kijken. Hou ze wel beter schoon en leeg ze vaker.	Naar aanleiding van de weerstand in de buurt tegen het verplaatsen van de containers blijven deze op de huidige plek gehandhaafd. De bovengrondse container voor plastic afval wordt op verzoek van Spaarnelanden ondergronds gebracht. (planwijziging)	30
171	De ondergrondse afvalbak bij Santpoorterstraat 2 staat niet op het plan. Gaat deze bak weg?	De huidige afvalbak op deze plaats blijft staan en wordt op tekening gezet.	38
172	Verplaatsen van de afvalcontainers naar de winkels is een slecht plan: klanten kunnen niet meer voor de deur parkeren, leveranciers zijn niet meer in staat ons te bevoorraden door de voordeur, de bovengrondse delen van de containers belemmeren het zicht op onze winkel, bewoners zetten vaak afval náást de containers, wat een direct gevaar voor de volksgezondheid is en vanuit milieuoogpunt onwenselijk. Ook belemmeren de containers het zicht, waardoor de verkeersveiligheid in het gevaar komt. De straathoeken zijn nu al onoverzichtelijk.	Naar aanleiding van de weerstand in de buurt tegen het verplaatsen van de containers blijven deze op de huidige plek gehandhaafd. De bovengrondse container voor plastic afval wordt op verzoek van Spaarnelanden ondergronds gebracht. (planwijziging)	56
173	Als de gemeente de ondergrondse containers naar de beoogde plek gaat verplaatsen, verwachten wij dat ons bedrijf en de bedrijfsvoering ernstige schade wordt toegebracht, waarvoor wij de gemeente Haarlem aansprakelijk zullen stellen.	Naar aanleiding van de weerstand in de buurt tegen het verplaatsen van de containers blijven deze op de huidige plek gehandhaafd. De bovengrondse container voor plastic afval wordt op verzoek van Spaarnelanden ondergronds gebracht. (planwijziging)	56
174	Verplaats de vuilcontainers op het Santpoorterplein naar de andere kant van het plantsoen, recht tegenover de school i.v.m. verkeersveiligheid. Scherm ze af met een haagbeuk. Ook hygiënischer om de bakken in de schaduw te plaatsen.	Naar aanleiding van de weerstand in de buurt tegen het verplaatsen van de containers blijven deze op de huidige plek gehandhaafd. De bovengrondse container voor plastic afval wordt op verzoek van Spaarnelanden ondergronds gebracht. (planwijziging)	59
175	Er is recent een kledingcontainer midden op het plein gezet, terwijl de rest van de containers onder de grond is gegaan. Waarom is dit?	Tot enkele jaren geleden was het niet mogelijk om textiel via ondergrondse containers op te slaan. Vanwege intreding van vocht zou de oude kleding die gestort was snel in kwaliteit achteruitgaan. Vanuit het kader van hergebruik van de oude kleding was het onwenselijk om voor deze methode te kiezen. Tegenwoordig is het op basis van de huidige techniek wel mogelijk om textiel in ondergrondse containers op te slaan. De gemeente is momenteel bezig met het onderzoeken of het mogelijk is om eventueel ook deze fractie via ondergrondse containers in te gaan zamelen.	65
176	Zorg dat er geen afval naast de bakken geplaatst wordt, wellicht dmv van bekeuring en/of controle.	Gedrag kunnen wij niet oplossen met een reconstructieproject. Mocht u constateren dat er afval naast containers wordt geplaatst, meldt dit dan direct bij Spaarnelanden. Zij zullen e.e.a. opruimen.	74



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

177	Na het legen van de bakken ligt er vaak glas/plastic half onder de metalen dekplaat.	Mocht u constateren dat er afval naast containers wordt geplaatst, meldt dit dan direct bij Spaarnelanden. Zij zullen e.e.a. opruimen. In de uitvoering zal er aandacht zijn voor het goed laten aansluiten van de dekplaat op de omliggende bestrating.	74
178	Het plein gaat er op vooruit door verplaatsing van de ondergrondse containers. Voor het bereiken van de containers zijn dan ook minder oversteken nodig, waardoor veiliger.	Naar aanleiding van de weerstand in de buurt tegen het verplaatsen van de containers blijven deze op de huidige plek gehandhaafd. (planwijziging)	79
	Diversen		
179	Hoort de Santpoorterstraat straks nog tot het hoofdwegennet, in verband met gladheidbestrijding?	De Santpoorterstraat wordt door het nieuwe ontwerp woonstraat en zal dus uit het strooiprogramma worden gehaald van het hoofdwegennet	1
180	Graag aandacht voor overlast door geluid en vuil; loopplanken en matten.	In het contract (bestek) met de aannemer worden er eisen gesteld aan geluid en trillingen. Tevens worden er voldoende loopplanken en matten in het bestek toegevoegd. Over de gevolgen van de uitvoering zult u nog nader geïnformeerd worden.	1
181	Er zat geen bijlage bij de uitnodiging / Ook niet ontvangen na herhaaldelijk verzoek.	In de uitnodigingsbrief (28 juni 2010) voor de inspraakavond was abusievelijk vermeld dat het voorlopig ontwerp als bijlage is gevoegd. Het ontwerp is echter pas op 5 juli 2010 door de wethouder vrijgegeven voor inspraak. Daarom hebben alle bewoners op 6 juli 2010 een aanvullende brief ontvangen waarbij het voorlopig ontwerp als bijlage is gevoegd.	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 46, 50, 52, 55
182	Onvolledige en weinig deskundige uitleg tijdens de informatiebijeenkomst.	In de standaard projectevaluatie zal ook het inspraakproces kritisch beoordeelt worden.	2, 3, 4, 5, 6,7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 46
185	Doe eens wat aan de Wouwermanstraat tot de Van Ostadestraat, want die ziet er niet uit en zit vol kuilen.	Deze klacht wordt besproken met de gemeentelijke afdeling Wijkzaken/Dagelijks Beheer. Het streven bij dit gesprek zal zijn om middelen op de gemeentelijke begroting te vinden, waarmee de straatjes in de omgeving van de Santpoorterstraat en Santpoorterplein met stratenmakers nagelopen kunnen worden.	23

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

186	De school heeft geen informatie ontvangen over het herinrichtingsplan. Er is al verschillende keren contact is geweest over een verkeersplan. Graag voor dat het plan definitief wordt, uitgebreid met de schooldirectie en verkeerscommissie overleggen.	Namens de school zat de verkeerscommissie KANS in de participatiegroep. Zij hebben actief bijgedragen in de totstandkoming van dit ontwerp. Begin mei 2011 is er aanvullend overleg geweest met de verkeerscommissie. Zij hebben zich positief uitgelaten over het plan en twee aanvullende (kleine) wensen geuit.	24, 72, 73
187	Wij wijzen het huidige plan af. De visie die het oplossen van bestaande knelpunten reflecteert, ontbreekt. Er is m.i. vooral gewerkt vanuit de noodzaak van onderhoud en een esthetische opvatting, maar er is onvoldoende beoordeeld waar de wijk Kleverpark bij is gebaat (o.a. de verkeerssituatie rond OBS Ter Kleeff en knelpunten bij de bloemenwinkel en geldautomaat)	Naast onderhoudsuitgangspunten zijn ook verkeersveiligheid, historische kenmerken (esthetisch) en dagelijks gebruik belangrijke uitgangspunten geweest bij het maken van dit plan.	27, 28
188	Het verbaast ons (vanuit esthetisch en financieel oogpunt) dat de Molijnstraat niet is meegenomen in het plan. De verbeteringen van 5 jaar geleden zijn verslechtering gebleken.	De Molijnstraat en Hedastraat vallen buiten het plangebied. Daar is geen noodzaak voor onderhoud. Door het huidige ontwerp zal binnen het plangebied de verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen verbeteren.	27, 28
189	Mooi plan met nog wel wat aandachtspunten / plan ziet er erg goed/mooi/fantastisch/uitstekend uit. Lof voor de kwaliteit van het plan. Het zal een verbetering van de situatie in de Santpoorterstraat opleveren.	De gemeente dankt u voor uw positieve reactie.	31, 38, 39, 59, 62, 65, 66, 67, 72, 76, 83
190	Positief plan vanwege de mooie nieuwe lichtmasten / stukje middenberm / klinkers / leuk dat er gekeken is naar hoe deze buurt er in het verleden uit zag / blij met 30 km gebied / eenduidig ontwerp.	De gemeente dankt u voor uw positieve reactie.	33, 40, 62, 75, 79
191	De Santpoorterstraat 59 t/m 63 en 64 t/m 70 hebben vanaf de gevel nog ong. 2 meter eigen grond. Op de tekening staat dit als openbare grond.	Dit is aangepast op de tekening	35
192	Neem omwonenden serieus en informeer ze tijdig en met informatie waar ze iets aan hebben. Niet met een nietszeggend A3-tje waar in onleesbare woorden een legenda staat. En gebruik de juiste termen: de brief vermeldde een informatieavond, maar het is een inspraakavond.	De tekening bevat veel informatie. Daarom zijn deskundige aanwezig op de inspraakavond voor een toelichting. Bewoners zijn de locatiespecialisten. De inspraakavonden zijn voor de gemeente een goed moment om de laatste omissies uit de tekeningen te halen.	39

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

193	Ik ben bereid tot een nadere toelichting, heb al een verkennend gesprek gehad met Maaïke Sillmann, die heeft toegezegd het voorstel m.b.t. de hekjes rond het plantsoen aan de Kleverparkweg in een afdelingsoverleg te bespreken, en ons de voors- en tegens mee te delen.	Omheinen van het plein is onderzocht, maar beoordelen wij als te kostbaar gezien de beperkte noodzaak en versoeringopgave die ook op dit project rust.	41
194	Blij met het instellen van een 30 km gebied en de versmalde rijbanen.	De gemeente dankt u voor uw positieve reactie.	45, 56, 84
195	Wij zijn ouders uit de Kleverparkbuurt en hebben tevens beroepsmatige expertise als het gaat om kinderspel in een stadse omgeving. We willen daarom graag in de ontwikkeling van deze plannen worden betrokken.	Uw wens is ons te laat bekend geworden. De participatie is met het afronden van de inspraakperiode afgerond. Uw inhoudelijke inspraakreacties zijn in overweging genomen en de uitkomst hiervan vindt u terug in de beantwoording in deze inspraaknotitie. Wij werken volgens de door de gemeenteraad vastgestelde inspraakverordening. Bij de start van het project is een klankbordgroep samengesteld die bestond uit verschillende belanghebbenden (waaronder Wijkraad, Fietzersbond, Haarlemse Bomenwachters). Met deze klankbordgroep is uitgebreid geparticipeerd wat uiteindelijk geresulteerd heeft in een Voorlopig Ontwerp. Vervolgens is dit Voorlopig Ontwerp op een inspraakavond gepresenteerd en toegelicht. In een periode van 6 weken zijn inspraakreacties verzameld die allemaal in deze inspraaknotitie worden beantwoord. Dit proces heeft geleid tot het Definitief Ontwerp dat door het college van B&W wordt vastgesteld tezamen met de inspraaknotitie. Tenslotte is er tijdens de bespreking van het Definitief Ontwerp gelegenheid voor belanghebbenden om in te spreken.	45
196	Handhaving op de verkeersregels zal veel meer moeten gebeuren. Het korte stukje Engelszstraat waar éénrichtingsverkeer is, wordt o.a. door de vuilniswagens consequent vanaf de verkeerde kant ingereden.	Bewuste overtreding van verkeersregels zijn vaak niet met verkeersinrichting te voorkomen.	46
197	De brief is verstuurd in een periode wanneer iedereen met vakantie is.	De periode waarbinnen een inspraakreactie kon worden afgegeven was 6 weken. Dat is voldoende, ook voor mensen die een paar weken op vakantie zijn. Als door vakantie de inspraakbijeenkomst gemist wordt, zijn wij beschikbaar voor een persoonlijke afspraak om het plan toe te lichten.	24, 47, 74
199	In het laatste stuk van de Tettenrodestraat is nog nooit iets gedaan aan verzakkingen, kuilen en trillingen door vrachtwagens. Wanneer zijn de bewoners van deze straat eens aan de beurt?	Deze klacht wordt besproken met de gemeentelijke afdeling Wijkzaken/Dagelijks Beheer. Het streven bij dit gesprek zal zijn om middelen op de gemeentelijke begroting te vinden, waarmee de straatjes in de omgeving van de Santpoorterstraat en Santpoorterplein met een koppel stratenmakers nagelopen kunnen worden.	51
200	De tekening was moeilijk/slecht leesbaar, onvolledig en hier en daar onjuist.	De tekening bevat veel informatie. Daarom zijn deskundige aanwezig op de inspraakavond voor een toelichting. Bewoners zijn de locatiespecialisten. De	52, 84



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

		inspraakavonden zijn voor de gemeente een goed moment om de laatste omissies uit de tekeningen te halen.	
201	De gemeente doet er alles aan om een behoorlijke voorlichting c.q. meedenken met deze plannen in hoge mate te frustreren. Ik spreek mijn diepe afkeuring hierover uit. Als de gemeente dit niet op een andere manier gaat aanpakken en de plannen doorzet, zal ik mij genoodzaakt zien andere wegen te gaan bewandelen, bijvoorbeeld via de bestuursrechter. Ook zal ik nu niet schromen om e.e.a. aan de pers te communiceren.	Wij werken volgens de door de gemeenteraad vastgestelde inspraakverordening. Bij de start van het project is een klankbordgroep samengesteld die bestond uit verschillende belanghebbenden (waaronder Wijkraad, Fietsersbond, Haarlemse Bomenwachters). Met deze klankbordgroep is uitgebreid geparticipeerd wat uiteindelijk geresulteerd heeft in een Voorlopig Ontwerp. Vervolgens is dit Voorlopig Ontwerp op een inspraakavond gepresenteerd en toegelicht. In een periode van 6 weken zijn inspraakreacties verzameld die allemaal in deze inspraaknotitie worden beantwoord. Dit proces heeft geleid tot het Definitief Ontwerp dat door het college van B&W wordt vastgesteld tezamen met de inspraaknotitie. Tenslotte is er tijdens de bespreking van het Definitief Ontwerp gelegenheid voor belanghebbenden om in te spreken. Uiteraard staat het u vrij om bezwaar te maken tegen het proces, indien u van mening bent dat deze niet conform de eerdergenoemde inspraakverordening is verlopen: er kan daarvoor een klacht worden ingediend over de inspraakprocedure bij de klachtencommissie van de gemeente.	52
202	Het is een goed bedacht plan, vooral het idee om de middenberm weer terug brengen is prima.	De gemeente dankt u voor uw positieve reactie.	54
203	De gemeente heeft alles al besloten, maar we mogen nog wel even op een zogenaamd inspraakavondje komen. Vervolgens gaat het gewoon door. De gemeente heeft al genoeg verpest in deze buurt. Het bestemmingsplan is zonder medeweten van de buurt op slinkse wijze aangenomen.	Zie het antwoord bij vraagnr. 201	55
204	De Dekamarkt is uitgenodigd in de klankbordgroep als representant van de ondernemers in de Santpoorterstraat, maar deze winkel bevindt zich niet in het gebied waar de aanpassingen gepland zijn, en de Dekamarkt heeft geen contact gezocht met de andere ondernemers.	Naar aanleiding van opmerkingen op de rol die de Dekamarkt heeft gespeeld, is er door de gemeente Haarlem een aparte bijeenkomst georganiseerd met de ondernemers rondom het Santpoorterplein. Tijdens deze bijeenkomst is aangegeven dat er een plan wordt gemaakt over de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, communicatie en faseringen tijdens de uitvoering; een zogenaamd BLVC-plan. Met de betreffende ondernemers is afgesproken dat dit BLVC-plan met hen zal worden voorbesproken.	56, 74
205	Alleen inwoners zijn uitgenodigd voor de inspraakavond op 7 juli.	Tijdens de inspraakavond bleek dat het niet goed gegaan is met de postbezorging voor de uitnodiging van de inspraakavond: bij de ondernemers is abusievelijk geen uitnodiging bezorgd. Daarom is er door de gemeente Haarlem een aparte bijeenkomst georganiseerd met de ondernemers rondom het Santpoorterplein. Tijdens deze bijeenkomst is aangegeven dat er een plan wordt gemaakt over de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, communicatie en faseringen tijdens de	56



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

		uitvoering; een zogenaamd BLVC-plan. Met de betreffende ondernemers is afgesproken dat dit BLVC-plan met hen zal worden voorbesproken.	
206	Dat er nu geld is vrijgemaakt voor de complete aanpak en er over 10 jaar geen geld meer zou zijn, vind ik een opmerkelijk antwoord.	Wij herkennen ons niet in dit antwoord.	62
207	Te verwachten problemen bij de herinrichting: slechte bereikbaarheid voor leveranciers/klanten, ongedierte door openleggen riolering, inloop van vuil, geluidsoverlast, bereikbaarheid d.m.v. bebording.	Zie het antwoord bij vraagnr. 204	74, 78
208	Is er een budget voor schadeloosstelling/planschade?	Indien u meent schade te ondervinden van dit project, dan dient u een aansprakelijkheidsstelling te richten aan de gemeente. De afdeling Middelen en Services/Juridische Zaken zal uw brief in behandeling nemen.	74
209	Wanneer begint de herinrichting, hoe lang duurt het uiterlijk en waar wordt begonnen?	Het werk zal gefaseerd worden uitgevoerd, maar hoe de fasering daadwerkelijk zal plaatsvinden is nog niet bekend. Er zal van kruising naar kruising worden gewerkt, i.v.m. de bereikbaarheid voor nood en hulpdiensten. Dit zal verder worden uitgewerkt in een zogenaamd BLVC-plan. U wordt hierover te zijner tijd nader geïnformeerd. Zie ook het antwoord bij vraagnr. 204	74, 80
210	Suggestie: een mobiele snackwagen tussen de middag bij de nieuwe school aan het Tennispad, zodat de jeugd niet de omringende winkels en buurt tot last hoeft te zijn.	Het is niet aan de gemeente om commerciële activiteiten te ontplooiën.	74
211	Waarom hebben we hier betaalde parkeervignetten? De betaalde plaatsen in deze straat zijn bijna altijd leeg, zeker overdag. Er is blijkbaar plek genoeg voor de auto's.	Belanghebbenden-parkeren wordt altijd op basis van een bewonersenquête ingesteld. Met dit systeem worden bezoekers, zonder bezoekersschijf geweerd. Dit kan de parkeerdruk met name voor bewoners verlagen. Het systeem heeft echter als nadeel dat de parkeerruimte door veel minder doelgroepen gebruikt kan worden. Op dalmomenten, vaak overdag, kan dit leiden tot een situatie met veel onbenutte parkeerplaatsen. Per saldo wordt het vergunningensysteem echter door veel bewoners als gunstiger ervaren t.o.v. een ongereguleerde situatie (vrij parkeren).	77
212	Beperk het onderhoud tot het nodige, geen drastische ingrepen, veranderingen, experimenten of vernieuwingen.	De betrokken straten in dit project voldoen niet aan de uitgangspunten die zijn vastgesteld in het HVVP. De noodzaak voor onderhoud is een goede gelegenheid om 'werk-met-werk' te maken. Zie ook het antwoord bij vraagnr. 3.	81
213	Onze werkgroep heeft zitting gehad in de klankbordgroep, maar onze inbreng is onvoldoende tot uiting gekomen in het voorlopig ontwerp.	Bij het opstellen van het voorlopig ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met het belang van alle belanghebbenden.	82
214	Fijn dat het Kleverpark een facelift mag krijgen en dat de verkeers- en parkeersituatie verbeterd wordt.	De gemeente dankt u voor uw positieve reactie.	84
215	Herinvoeren van vrij parkeren in het hele Kleverpark lijkt me een goed idee. Ook geef ik in overweging om	Parkeerbeleid veranderen maakt geen onderdeel uit van dit project. Dit staat los van een fysieke aanpassingen en kan parallel aangekaart worden bij de gemeente.	84



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

	langs het gras van het Kleverpark extra betaalpalen te plaatsen en tegelijkertijd deze voorziening bij de winkels in de Santpoorterstraat te doen vervallen of halveren.		
216	Fijn om te vernemen dat de meningen/wensen van de bewoners serieus worden genomen door uw projectgroep.	De gemeente dankt u voor uw positieve reactie.	86
	Engelszstraat		
217	Zet weer (rozen)struikjes in de grasperkjes in de Engelszstraat en bescherm ze tegen het parkeren i.p.v. bomen / onderhoud ze ook.	Het profiel in de Engelszstraat wordt zodanig gewijzigd dat de grasperken verdwijnen.	2, 3, 4, 5, 6,7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 47, 49
218	Laat de plantenbakken op de hoeken Engelszstraat staan.	Bloembakken maken geen deel uit van dit ontwerp en blijven dus staan.	2, 3, 4, 5, 6,7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17,18, 19, 20, 47
219	Graag de bloembakken op de hoek Kleverlaan/Engelszstraat en Engelszstraat/Hedastraat laten staan.	Bloembakken maken geen deel uit van dit ontwerp en blijven dus staan	26
220	Wij maken bezwaar tegen de kap van de volwassen boom tegenover Engelszstraat 18 / De boom is mooi en indrukwekkend.	De linde voor nr 18 blijft gehandhaafd (planwijziging). Zie ook antwoord bij nr. 10.	29, 47
221	De boom t.h.v. Engelszstraat 27 groeit bijna de slaapkamer in. Graag een jonge boom of de huidige boom op zijn minst halveren.	Deze boom blijft gehandhaafd. (planwijziging) U kunt contact opnemen met de gemeente om de boom te laten snoeien (zie www.haarlem.nl).	42
222	De boom voor Engelszstraat nr. 18 laten staan	De boom voor Engelszstraat 18 blijft gehandhaafd, zie ook antwoord bij nr 10. (planwijziging)	76
223	Meer bomen in de toch al zo groene Engelszstraat levert gedurende de lente- en zomermaanden plak en vogelpoep op, in de herfst nog meer bladafval.	Zie het antwoord bij nr.10.	86



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

224	Door het verdwijnen van de schuine parkeervakken in de Engelszstraat ontstaan er minder parkeerplaatsen voor de bewoners, terwijl er al parkeeroverlast is van omliggende straten (parkeervignetgebied).	<p>Het aantal parkeerplaatsen in alle straten binnen het projectgebied, waaronder de Engelszstraat, neemt juist toe. Ondanks dat schuine parkeerplaatsen worden vervangen door langspaarkeerplaatsen. In het plan wordt er namelijk geparkeerd op de rijbaan i.p.v. in parkeerhavens zoals nu het geval is. In het nieuwe profiel hebben de bomen dus een plek in het trottoir. Op de rijbaan ontstaat zodoende meer parkeerruimte omdat inefficiënte parkeerhavens vervallen en er geen bomen of lichtmasten meer in de parkeerstrook staan. Zie ook nr. 59 (Parkeerbalans)</p> <p>Indien een <u>meerderheid</u> van de bewoners van mening is dat de Engelszstraat onderdeel moet gaan uitmaken van het parkeervignetgebied, dan is dat onder voorwaarden mogelijk. Het initiatief dient uit de buurt te komen. Tijdens de participatie bleek hiervoor geen meerderheid te zijn, maar een nieuw initiatief is uiteraard mogelijk.</p> <p><i>Parkeerbalans Engelszstraat:</i> Aantal parkeermogelijkheden huidig (formeel en informeel): 52 Aantal parkeerplaatsen toekomstige (formeel): 52</p> <p><i>Parkeerdruk Engelszstraat (hoogst getelde waarde op een vrijdagavond):</i> 46 van de 52 parkeermogelijkheden in gebruik (88%)</p>	25
225	In het huidige voorstel wordt tegen het inrijverbod in vanaf Santpoorterplein via Engelszstraat naar Velsersstraat verder ontmoedigd door gehele afsluiting, maar fietsers zullen deze route blijven nemen. Maak er een straat voor fietsers van twee kanten van en sluit het af voor auto's.	Gezien de snelheidsremmende maatregelen in het plan en te verwachten informele gebruik van fietsers om tegen de toegestane richting in door de Engelszstraat in te fietsen, zal fietsen in twee richtingen door de Engelszstraat worden toegestaan. Daarmee ontstaat een duidelijkheid over de verkeerssituatie. (planwijziging)	27, 28
226	Graag handhaving van het éénrichtingsverkeer.	Eenrichtingsverkeer blijft gehandhaafd.	29
227	Blijft de inrit tussen Engelszstraat 27 en 29 gehandhaafd?	Eenrichtingsverkeer blijft gehandhaafd.	42
228	De klinkers zijn wel mooier en misschien blijft de Engelszstraat geen racebaan als deze versmald wordt en met drempels.	In Haarlem wordt ontworpen volgens de landelijk richtlijn 'Duurzaam Veilig'. Door het versmallen van de rijbaan en het toepassen van gebakken klinkers en verkeersdrempels zal de snelheid afnemen en daarmee wordt de verkeerveiligheid vergroot.	47
229	De aansluiting van de Engelszstraat op de Velsersstraat moet niet met een inritconstructie (Velsersstraat is ook beoogd 30km/u gebied).	De Engelszstraat is volgens de wegcategorisering in het HVVP onderdeel van de 30 km/uur zone. De Velsersstraat is van een andere categorie, namelijk 30 km/uur met bus. Een overgang met een inritconstructie is daarom logisch. Bovendien is de Velsersstraat op dit moment nog niet ingericht volgens de categorie uit het HVVP, in afwachting van het afronden van de bouwactiviteiten bij Deo Neo.	58



Haarlem

Inspraaknotitie Santpoorterstraat

230	Denk om de parkeergelegenheid in de Engelszstraat. Hier wordt nu aan één kant langs- en aan de andere kant schuin geparkeerd. Het voorstel betekent flink minder parkeergelegenheid.	In de Engelszstraat wordt ingericht met langsparkeren aan beide zijden van de weg. Dit heeft geen invloed op de parkeercapaciteit. Zie ook antwoord 224.	58
231	Graag bezien in hoeverre het mogelijk is om bij de herprofilering van de Engelszstraat (dan wel bij de aankomende herprofilering van de Velsersstraat) extra maatregelen getroffen kunnen worden om 'sluipverkeer' door die straat tegen te gaan (wordt vaak tegen het éénrichtingsverkeer in gereden)	De Engelszstraat wordt over de hele lengte versmald naar 5.0 meter en over de hele lengte één richtingsverkeer. Bovendien komen er twee drempels. Deze maatregelen ontmoedigen sluipverkeer.	60
232	Van de Engelszstraat is een deel eenrichtingsverkeer, zonder uitzondering voor de fietsers, maar zij rijden toch tegen de richting in wat voor verkeersgevaar zorgt bij de Velsersstraat. Graag een oplossing om deze fietsbeweging zo veilig mogelijk te maken.	Zie antwoord 225.	69
233	De straat versmallen vanaf Jelgersmastraat tot Santpoorter plein, en in dezelfde staat brengen als tussen Jelgersmastraat/Velsersstraat.	De Engelszstraat wordt over de hele lengte versmald naar 5.0 meter en over de hele lengte één richtingsverkeer.	76
234	Als de parkeerstrook in de Engelszstraat 1,75 m breed wordt gemaakt, en de rijbaan 3,5 m, zullen auto's c.q. spiegels uitsteken tot over de rijbaan en kwetsbaar worden voor beschadigingen door langrijdend verkeer (met name vrachtauto's en bussen). Om dit te voorkomen zal men met 2 wielen op de (brede) stoep parkeren. Maak de parkeerstroken net als op de Schoterweg ong. 2,5 m, zodat zelfs minibusjes en gezinsauto's incl. spiegels niet uitsteken. Maak het trottoir aan de noordzijde 3 m breed, aan de zuidzijde 5 meter.	De parkeerstroken zijn 2,0 meter breed. De rijbaan wordt versmald naar 5,0 meter, zodat fietsverkeer in tweerichtingen kan worden toegestaan (planwijziging). Dit biedt voldoende ruimte voor een goede afwikkeling van het doorrijdend verkeer.	86
235	De herprofilering zou de aanblik van de Engelszstraat kunnen verbeteren.	De gemeente dankt u voor uw positieve reactie.	8
236	De Engelszstraat is al mooi en nostalgisch, met mooie bomen en huizen. Wij krijgen vaak complimenten.	De gemeente dankt u voor uw positieve reactie.	49