



Haarlem

Gemeente Haarlem

drs Ewout P. Cassee
wethouder ruimtelijke ordening, grondbeleid en
regionale samenwerking

Retouradres Postbus 511 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de raadcommissies Ontwikkeling en Beheer

Datum 31 oktober 2012
Ons kenmerk 2012/413399
Contactpersoon S. Ros
Doorkiesnummer 0235113567
E-mail s.ros@haarlem.nl
Onderwerp participatie Structuurvisie Openbare Ruimte fase 1

Geachte raadsleden,

Op 4 oktober 2012 is de hoofdlijnennotitie Structuurvisie Openbare Ruimte door u besproken in de gecombineerde commissie Ontwikkeling en Beheer. Vanwege de vragen die u toen had over het reeds doorlopen (externe) participatietraject wil ik u middels deze brief hierover extra informeren. In de bijlage vindt u een overzicht van de, op de website, geplaatste reacties in het kader van de participatie en het antwoord van de gemeente.

Begin 2012 is gestart met het opstellen van de Structuurvisie Openbare Ruimte. De eerste fase is afgerond met de vaststelling van de hoofdlijnennotitie. De hoofdlijnennotitie is het vertrekpunt om tot overeenstemming te komen over de inhoudelijke onderwerpen van de structuurvisie. Dat maakt de koers en de discussie helder.

Op 10 juli 2012 is de hoofdlijnennotitie Structuurvisie Openbare Ruimte vastgesteld door het college van B en W. Tijdens en aansluitend op deze eerste fase is met de stadsbewoners- en gebruikers geparticipeerd.

Op 20 september 2012 bent u over de hoofdlijnennotitie geïnformeerd tijdens de raadsmarkt. Het participatietraject van fase één bestond uit een fysieke bijeenkomst en een online participatieronde.

1. Fysieke bijeenkomst

Op 26 juni 2012 is een bijeenkomst georganiseerd, waarvoor wijkraden, diverse belangenverenigingen, woningcorporaties en organisaties zijn uitgenodigd. Het doel van deze bijeenkomst was om deelnemers te informeren over het planproces en met elkaar in gesprek te gaan over belangrijke inhoudelijke thema's van de Structuurvisie Openbare Ruimte. Tijdens de bijeenkomst vond de lancering van de website www.haarlem.nl/structuurvisie plaats voor de online participatie.

2. Online participatie

Van 27 juni tot 25 juli 2012 kon elke websitebezoeker van www.haarlem.nl/structuurvisie proactief en reactief reageren op een aantal belangrijke inhoudelijke thema's van de Structuurvisie Openbare Ruimte. Het ging hierbij om de thema's: Ring en Leefbaarheid in de stad, Spelen en Sport, Groen en Recreatief netwerk en Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Participanten konden ook reageren op artikelen uit het Haarlems Dagblad die een aantal thema's uit de Structuurvisie Openbare Ruimte raakten. Per artikel werd de verbinding met de structuurvisie uitgelegd en werden vragen gesteld.

Tijdens de online participatie hebben de opstellers van de Structuurvisie Openbare Ruimte de website goed in de gaten gehouden. De opstellers hebben zo direct inzicht gekregen in de verschillende meningen, ideeën en oplossingen die aangedragen werden door de participanten. Het atelier is interactief in gesprek gegaan met de participanten via de website door op de geplaatste ideeën te reageren.

Op verschillende manieren is de online participatie onder de aandacht gebracht. In de eerste plaats is dit gedaan tijdens de bijeenkomst van 26 juni jl., zoals eerder in deze brief is aangegeven. Daarnaast is een persbericht aan verschillende media verstuurd. Het Haarlems Dagblad en de stadskrant hebben ook aandacht aan het onderwerp en de online participatieronde besteed. Via diverse mailinglijsten (o.a. wijkkraden en participanten online participatietraject Nota Ruimtelijke Kwaliteit) is de website onder de aandacht gebracht. De ontvangers van de e-mail zijn gevraagd om vroegtijdig mee te denken over de belangrijkste thema's en keuzes voor de openbare ruimte van Haarlem tot 2040.

Op 25 juli 2012, het eind van de online participatie, is een mail verstuurd aan dezelfde instanties en participanten om het einde aan te kondigen, de deelnemers te bedanken voor de geleverde input en aan te geven dat de reacties van de opstellers konden worden nagelezen. Deze e-mail is ook verstuurd aan belangstellenden die zich voor de nieuwsbrief van de website hebben opgegeven.

Alle resultaten van de online participatie zijn op 26 juli 2012 aan de bestuurlijke en ambtelijke opdrachtgevers verzonden.

Ook nu nog kunnen de reacties van de participanten en de opstellers op de website www.haarlem.nl/structuurvisie worden teruggelezen. In deze brief is eveneens een overzicht toegevoegd van alle reacties die de online participatie heeft opgeleverd en de reacties van de gemeente.

Wat heeft het participatietraject tot nu toe opgeleverd?

De website www.haarlem.nl/structuurvisie is in totaal door 297 unieke bezoekers bezocht. Daarbij is het opvallend dat de website gemiddeld genomen relatief lang is bezocht (met gemiddeld 6:20 minuten). De participanten en bezoekers hebben de tijd genomen om de inhoudelijke thema's en informatie over de Structuurvisie Openbare Ruimte te bekijken. Ook is de website door een relatief hoog percentage bezoekers vaker bezocht (41,5%). Hieruit kan geconcludeerd worden dat een deel van de bezoekers/participanten zeer geïnteresseerd is in de onderwerpen en discussies op de website. De online participatieronde heeft samen met de fysieke bijeenkomst van 26 juni jl. input opgeleverd voor het vervolgetraject (fase 2). Bij het

3

opstellen het ontwerp van de Structuurvisie Openbare Ruimte wordt deze input afgewogen en eventueel meegenomen.

Fase 2

Op 23 oktober 2012 is het Plan van Aanpak Structuurvisie Openbare Ruimte fase 2 door het college vastgesteld. Momenteel wordt een Participatie- en Inspraakplan opgesteld voor deze fase. Ook ten aanzien van het vervolg is ons doel Haarlemmers te vragen een bijdrage te leveren aan de SOR.

Met vriendelijke groet,



drs. Ewout P. Cassee

Bijlage

Overzicht geplaatste reacties en antwoord gemeente (online participatie fase 1):

1. Thema ring en leefbaarheid

Reactie C. van Putten/27 juni 2012

Ik zou graag zien dat een ringweg een goede vervanger is voor het verkeer door de stad en dat een ringweg de leefbaarheid in de gehele stad ten goede komt. Verder zou ook onderzocht moeten worden welke rol de A9 kan vervullen als oostelijk deel van de ringweg. Voor een tracé naar Haarlem Noord over de Spaandamseweg of door de Waarderpolder is het noordelijk deel van de stad naar mijn mening te smal.

REACTIE GEMEENTE:

Terechte constatering dat onderzoek naar de precieze ligging en vormgeving van de ring nodig is bij verdere uitwerking. Nieuwe voorstellen zijn welkom. Echter, de A9 ligt te ver om als oostelijke ring om de stad te fungeren. Gegeven de huidige verkeersstromen op de Prins Bernhardlaan, Waarderweg en Vondelweg is een duidelijke behoefte aan deze oostelijke route nu aanwezig. Daarnaast is uitgesproken om het bedrijventerrein Waarderpolder goed bereikbaar te houden. De A9 met de Driemerenweg (N205) is wel in de regionale bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland aangemerkt als regionale ring voor het doorgaande verkeer om de regio Zuid-Kennemerland.

Reactie Bram Verrips/27 juni 2012

Een brede ringweg rond Haarlem Noord, inclusief een verbreding van de Schoterbrug en de Waarderweg zal een extra aanzuigende werking hebben van sluipverkeer. Hierdoor ontstaan binnen de kortste keren weer de problemen die nu opgelost zouden moeten worden. Ik denk dat door een goed ingericht wijk naar wijk verkeer een ring rond Haarlem Noord niet nodig zal zijn. mijn mening te smal.

REACTIE GEMEENTE:

Bij de verdere uitwerking van het principe van de autoring moet dit onderwerp uiteraard aan bod komen. Het uitgangspunt van de ring is dat het rijden via de ring sneller zou moeten zijn dan dwars door de stad. Het doorkruisen dwars door Haarlem met de auto wordt zoveel mogelijk ontmoedigd.

Reactie C. van Putten/28 juni 2012

"Kijkje in de toekomst 2040, met een film van Agentschap.nl. Stof tot nadenken <http://zoombuzz.blogspot.nl/2012/03/kijkje-in-de-toekomst-2040.html>
Vraag: sluit het structuurplan aan op deze ontwikkelingen?
Volgens mij nog niet helemaal.

REACTIE GEMEENTE:

Geen reactie geplaatst. Het atelier heeft kennisgenomen van deze reactie en neemt het in het vervolgproces mee.

Reactie M./5 juli

Een ringweg kan werken mits deze weg de capaciteit aankan, en de aansluitingen ook.

De ringweg zal dus een meerbaanse weg moeten zijn en de aansluitende wegen moeten beschikken over voldoende capaciteit zodat de doorstroming niet verstoort en er file rondom de ringweg komen.

Ook zal de aansluiting met de A9 Rotterpolderplein beter moeten er staat nu dagelijks een flinke file.

Hoe verhoudt de ringweg met het scooterverkeer en de fietser?

REACTIE GEMEENTE:

Uiteraard zijn we het ermee eens dat de ring de capaciteit moet aankunnen, op de lange termijn tot 2040, maar ook voor de periode daarna.

Langs de beoogde ringweg is een voorziening voor de fiets in de vorm van een fietspad, parallelweg en/of fietsstraat bedacht.

Reactie R.Straatman/5 juli

LEUK OM TE LEZEN, PLEIDOOI VOOR DE RING, maar dan wel 2x2 rijbanen!!!:

De nadelen van een ringweg kennen we nu wel een keer. Als we in nadelen denken kunnen we beter allemaal weer in een berenvel gaan leven. Dus ik wil het alleen over de voordelen hebben. Als de gemeente kans ziet om een echte rondweg te maken, een weg met minstens 4 banen en indien mogelijk met een groene golf. Laten we beginnen bij de fly-over, Oude weg, Waarderweg, Schoterbrug, Vondelweg.

Technisch ligt deze weg er al. Dom dat ze de Schoterbrug niet iets schuiner hebben laten lopen. Nu komen wij op het Spaarne uit en gaan de brug bij de Jan Gijzenkade veel te zwaar belasten. Natuurlijk heeft het allemaal met geld te maken, maar nu ook en soms moet je ven doorbijten. Dan maar geen flat of waterwoningen. Gemiste kans dus. Goed, dan maar zorgen dat de aansluiting Schoterbrug en Jan Gijzenkadebrug optimaal wordt (4 banen dus) Maak bij de Jan Gijzenkade een tunnel, zodat verkeer(fietsers etc. uit o.a. Spaarndam) van en naar de woonboten ongestoord kunnen rijden. Het gaat me nu even te ver of daar ook een op- en afrit moet komen. Zie nog even niet de ruimte daar. De rest spreekt voor zich.

Vondelweg verdiepen en aansluiten op Westelijke Randweg. Dan de andere kant op. Aansluiten op Prins Bernardlaan en deze ook verdiepen tot Schipholweg. Dan richting Spaarne, voor Spaarne onder de grond naar de Wagenweg. Daarweer naar boven en aansluiten op Westelijk randweg. Kosten??? Geen idee, maar iets gaan aanleggen dat 10tallen miljoenen kost en het loopt toch nog ergens vast, heeft geen zin. Kijk maar naar de fly over en de Oude Weg. Wie heeft dat in hemelsnaam bedacht. Elk kind kan verzinnen dat dat vast gaat lopen, maar niet de experts die zogenaamd allerlei metingen hebben verzorgd. Nee, dan gaan we achteraf een pleister van 3 miljoen plakken.

Dan heb ik nog een tweede tip. Maak ook een ringweg in de stad. Dus laat o.a. het Spaarne twee richting verkeer zijn. Dan kom je ook daar makkelijker waar je wezen moet. Verkeer hoeft niet eindeloos om te rijden, te zoeken en co2 uit te stoten.

REACTIE GEMEENTE:

Bedankt voor alle tips die u ons meegeeft. We nemen deze mee bij de verdere uitwerking van de Structuurvisie Openbare Ruimte. Dit onderwerp nemen we zeer serieus en zal bij de verdere uitwerking samen met experts nauwkeurig worden bekeken.

Reactie Elfriede Rigter/ 6 juli

Wat voor oplossing moet een ringweg brengen? De aansluiting naar de stad moeten een goede doorstroming garanderen en de stad hoeft ook geen openluchtmuseum te worden. Parkeergarages staan in de stad, dus daar moeten de auto's naar toe kunnen komen. Als je kijkt hoe de verkeersstromen nu lopen (onlogisch) zijn er, vooral als je onbekend bent in de stad, te veel omtrekkende bewegingen nodig. Maak de verkeersstromen niet zo gecompliceerd maar zorg dat mensen vanaf de Randweg of de Haarlemmerweg zonder eerst de halve stad door te moeten een garage kunnen bereiken, of de stad uit kunnen. Voorts, mensen willen het liefst met hun auto voor de deur staan (en laat niet de buurman daar gaan staan) dus of het gaat lukken om ergens anders op een centraal gebied te parkeren is maar de vraag. Daar is een mentaliteitsverandering voor nodig.

Ook geparkeerde fietsen vormen een enorme overlast in de stad. Er is soms geen doorkomen aan. Bijvoorbeeld bij V&D en bij het nieuwe stadhuis op de Raaks is een grote fietsenstalling. Maar de fietsen van bioscoopbezoekers en Jopenkerkkanten staan vooral op het plein en in de zijstraat bij de bioscoop. Een heel klein stukje lopen is al te veel gevraagd. Zolang er niet gehandhaafd wordt en fietsen soms meer dan een half jaar in de rekken kunnen blijven staan, gaat het niet goed. Vaak het gevoel dat er achter de tekentafels van alles bedacht wordt, maar dat de werkelijke situatie niet bekend is.

REACTIE GEMEENTE:

De gedachte achter de ringweg is dat het de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad verbeterd. Er is weinig ruimte in de stad om de doorstroming van het autoverkeer nog verder te verbeteren. De randen van de stad bieden hiervoor wel mogelijkheid.

De vindbaarheid van de parkeergarages is recent verbeterd door deze in de bewegwijzering op te nemen in combinatie met het zichtbaar maken van het aantal vrije beschikbare plaatsen per garage. Het klopt dat niet meer voor de deur parkeren ook om een mentaliteitsverandering vraagt. De discussie over de Structuurvisie Openbare Ruimte kan daar een bijdrage aan leveren.

De analyse vanuit de Structuurvisie Openbare Ruimte geeft inderdaad aan dat er een fietsparkeerprobleem is. In de volgende ronde zal worden onderzocht waar het probleem vandaan komt en hoe we dat gaan oplossen. Dat het ook met handhaving te maken heeft is duidelijk.

Reactie C. De Graaff/ 6 juli

De doorstroming voor het doorgaande verkeer via de ring rond Haarlem houdt dit verkeer uit de stad en wijken. Maar het bestemmingsverkeer dat in en uit de wijken komt is juist van en naar deze ring de verstorende factor qua veiligheid en milieu

voor de bewoners. Daarom is het misschien een suggestie om het autoverkeer wat de wijken komt, in het begin van de wijken te blokkeren middels een inrijverbod en deze een parkeer gelegenheid aan de rand van de wijken in de vorm van een parkeergarage aan te bieden.

REACTIE GEMEENTE:

Dit is een interessante gedachte die ook in de Structuurvisie Openbare Ruimte als denkbeeld is meegenomen. Het vraagt om nadere uitwerking.

Reactie Jos van den Hoven/ 6 juli

Zo kijkend op de kaart is al duidelijk dat de beoogde randweg geen succes kan zijn. Westelijk klopt het wel maar door de Waarderpolder kom je helemaal verkeerd uit. Tenzij er een hele lange tunnel van gemaakt gaat worden. Een echte randweg / ringweg zou heel prettig zijn omdat de verbindingen door de stad al niet echt geschikt zijn en dat zal ook minder verkeer door de stad tot gevolg hebben. Nu wordt er al jaren door wethouders enkel meer ruimte gemaakt voor fietsers niks mis mee, maar als dat in combinatie mag met serieuze handhaving is de veiligheid daar wel mee geholpen. En goede doorgaande verbindingen stuk maken zoals Spaarne en Gedempte Oude Gracht helpt niet zonder dat daar een echte randweg is. De aansluiting die er nu is gemaakt is misschien in theorie juist, maar trek dan eens een zo recht mogelijke lijn naar de Velsertunnel. De huidige route door de Waarderpolder samen met de nieuw gemaakte brug is zoals nu al blijkt kansloos voor de doorstroming. Wat noodzakelijk is, is een nette 2 baansweg met 2 rijstroken per rijrichting en zo min mogelijk verkeerslichten. Dus fietsers onderlangs laten kruisen is voor allemaal het beste.

Daarbij een goede P+R voorziening met een scherpe prijsstelling en een goede snelle verbinding de stad in en het zou werkelijk wat kunnen worden.

Het huidige parkeerbeleid met vergunningen en tariefstelling is een lachertje. Nu is het als een langzaam groter wordende inktvlek waarbij de mensen aan de rand telkens de dupe zijn.

Nieuwbouw met ondergrondse parkeerruimte heeft als pre dat er meer ruimte voor groen is en dat willen we vast wel allemaal. Helaas zijn er door de jaren teveel momenten gemist om dit te doen, maar daar waar het nu alsnog kan altijd doen.

REACTIE GEMEENTE:

Wij zijn het ermee eens dat een goede bereikbaarheid, goede doorstroming en een autoluw stadscentrum van groot belang is. Dit komt overeen met de denkbeelden van de Structuurvisie Openbare Ruimte waarin een autoring om de stad terugkomt. Maar hoe we dat precies oplossen, 2-baans of niet en op welke plek, vraagt nog verdere uitwerking.

Reactie Wessel/8 juli

Er zijn in Haarlem en omgeving veel burgers die last hebben van hun longen /luchtwegen. Dit komt ook door het stof van het verkeer van de randwegen en treinverkeer die dit veroorzaakt. Het verkeer dat over de nieuwebrug zijn route neemt en na de afslag gaat vervolgen maakt ook veel stof. Ik denk dat daardoor geen nieuwbouw mogelijk is. Of de norm rondom Haarlem moet omhoog. Dan komen er nog meer burgers met adem gebrek. Het is beter te zorgen dat de norm

omlaag gaat en er meer groen in de stad Haarlem komt. Natuurlijk mooi groen is ook leuk dan is Haarlem weer de groene stad.

REACTIE GEMEENTE:

In deze fase van de Structuurvisie Openbare Ruimte is de huidige situatie rondom milieuhinder opgenomen. Het denkbeeld 2040, de nieuwe situatie, moet leiden tot verbetering van de milieuhinder. Dat is één van de uitdagingen van de Structuurvisie Openbare Ruimte.

Reactie Fokke Hofman/14 juli:

De laatste keer dat de politiek zich om de verkeersstromen in- en rond Haarlem bekommerde hebben ze de westelijke randweg bedacht en ontwikkeld. Daarna hebben alle visies ontbroken met navenante huidige verkeersproblemen.

Bij een goede verkeersdoorstroming worden vele voordelen behaald, zoals;

- minder verkeersoverlast in de bepaalde wijken
- minder uitstoot van verkeersgassen in het algemeen
- versnelde bereikbaar van stedelijke gebieden
- bereikbaarheidsverbetering van aantrekkelijke stedelijke gebieden, mits goed en met verstand ingevuld.
- economisch voordeel door versnelde verkeersafwikkeling.

Door een goede rand- cq ring verkeersstroom te creëren wordt het juist aantrekkelijker om minder gebruik te maken van binnenstedelijke routes. Of sluit de stad in zijn geheel af voor (auto)verkeer en richt daar de betreffende infrastructuur op in of maak het gemakkelijk toegankelijk op een logische wijze en een goede aansturing.

Maar alstublieft niet meer zo halfbakken als nu het geval is, dit had zelfs een kleuterklasje niet kunnen bedenken.

Overleg met de randgemeenten is voor verkeersplannen en ontwikkeling ervan echt een voorwaarde.

Dus zal de politiek over haar ego's moeten stappen om dit voor elkaar te krijgen.

Overigens is onze regionale luchtvervuiling dusdanig afgenomen in de laatste jaren dat dit argument geen hout meer snijdt.

REACTIE GEMEENTE:

Hartelijk bedankt voor uw reactie. Wij zijn het er mee eens dat een goede bereikbaarheid, goede doorstroming en autoluw stadscentrum van groot belang is. Dit komt overeen met de denkbeelden van de Structuurvisie Openbare Ruimte.

Overleg met randgemeenten vindt regelmatig plaats en zal in de toekomst ook van groot belang zijn.

Reactie Mark, 15 juli

Wat zou het mooi zijn als er minder auto's door de wijken gaan rijden. Maar ik denk dat een ringweg hier helemaal niet bij helpt. Vrijwel al het verkeer door woonwijken is bestemmingsverkeer. Dat verkeer verdwijnt dus helemaal niet, hoe mooi die ring ook wordt. Bovendien zijn grote delen van de ring er al. Alleen een goede oost-west verbinding ontbreekt (onderste stippellijn). Maar voor die weg is

geen ruimte. En een tunnel lijkt me wat aan de dure kant. Bovendien, wie heeft deze weg nodig? Voornamelijk strandverkeer naar Zandvoort en Bloemendaal. Maar moeten we alleen voor die paar mooie dagen dat het druk is een hele dure weg aanleggen?

Aansluiting van de Prins Bernhardlaan op de Waarderpolder lijkt me wel een goed idee. Dat zal de Amsterdamsevaart en Spaarndamseweg ontlasten. Ook voor fietsers uit Oost richting Waarderpolder zal deze doorsteek een uitkomst zijn (maar maak dan eerst de Waarderpolder zelf fietsvriendelijker en vooral veiliger)

REACTIE GEMEENTE:

Alleen een ring aanleggen zonder het nemen van aanvullende maatregelen zou inderdaad het doel voorbij schieten. Het idee van de ring hangt samen met veel meer aspecten. Bij een goede functionerende ring neemt het verkeer binnen de ring af, want ook bij bestemmingsverkeer hoeft niet de hele stad doorkruist te worden.

Een goede doorstromende ring, met zorgvuldig gekozen afslagen de stad in, biedt per auto tijdswinst ten opzichte van een stratenpatroon dwars door de stad dat niet op veel verkeer is toegerust. De ring speelt ruimte vrij die kan worden ingezet om de leefbaarheid van de stad te vergroten door water, groen, verblijven, langzaam verkeer en economische en sociale functies meer ruimte te geven.

Reactie Mark/15 juli

Aansluiting van Velsbroek op de A9 zou anders wel heel veel verkeer door Haarlem schelen....

REACTIE GEMEENTE:

Geen reactie geplaatst. Het atelier heeft kennisgenomen van deze opmerking en neemt het in het vervolgproces mee.

Reactie P. Blom/19 juli

In Haarlem bestaat de vervelende gewoonte van het ambtelijk apparaat eerst te doen en daarna toestemming te vragen voor reeds ontwikkeld beleid. men is al bezig om hoofdwegen te versmallen en te veranderen in "stadsstraten". Leuk verzonnen begrip maar de praktijk is dat de doorstroming van het verkeer inmiddels dramatische vormen begint aan te nemen. Dit leidt tot nodeloze overlast voor mensen in de wijken immers de auto's vluchten ERGENS heen.

Een goede ring is een MUST. Vierbaans ja dus niet van die halfslachtige pogingen als met die nieuwe brug. Verder moeten we niet zo bang zijn van verkeer in de stad. Verkeer brengt bedrijvigheid, handel en inkomsten. Positieve bijkomstigheid daarvan is dat er geld verdiend wordt, iets dat de komende jaren hard nodig zal zijn om de Haarlemse schuld die Griekse proporties begint aan te nemen (500miljoen) af te lossen.

Momenteel sta ik dagelijks in files Haarlem uit terwijl ik Haarlem in moet, sta ik vast achter lossende vrachtwagens op busbanen of anderszins opstoppingen omdat alle hoofdwegen versmalt worden EN opgesloten tussen betonbanden. Ik maak ca 60% meer KM om m'n normale werk te doen. Dat kan ook niet de bedoeling zijn voor de luchtzuiverheid. Beste gemeente STOP alsjeblieft met deze experimenten. ONTSLA 75% van de verkeersafdeling die ze bedenkt en BEPERK je de komende

jaren tot het openstellen van wegen en het dichten van gaten erin. MISSCHIEN dat we als stad dan financieel boven jan komen en MISSCHIEN dat bedrijven hier gevestigd blijven.

REACTIE GEMEENTE:

Het denkbeeld van de ring behoort tot één van de onderwerpen die het atelier onderzoekt.

We zijn niet aan het experimenteren. Ook vragen wij juist aan iedereen om mee te denken (proactief in plaats van reactief).

Stadsstraten zijn deels bestemd voor autoverkeer, maar het is juist de gedachte dat er meer ruimte ontstaat voor economische, sociale en maatschappelijke functies.

Het aanleggen van een ring omvat veel meer aspecten dan alleen asfalteren. De Structuurvisie Openbare Ruimte beperkt zich niet tot verkeerskundige oplossingen, maar houdt ook rekening met de neveneffecten, zoals geluids- en milieuhinder en positieve gevolgen voor de leefbaarheid.

N.B. Het SOR atelier stelt reacties op de website van de Structuurvisie Openbare Ruimte zeer op prijs, maar de toon van uw reactie doet afbreuk aan de inhoud van uw verhaal. In het vervolg van de structuurvisie gaan wij graag op constructieve wijze met u in discussie over de openbare ruimte van Haarlem.

Reactie M. E. Pierrot/ 19 juli

Het aanleggen van autowegen lost het autoprobleem in de binnenstad niet op. Het werkt zelfs aanzuigend. Wanneer je het toch niet kan laten om door te gaan met het leggen van asfalt, dan tegelijk ook dichtbij dat asfalt de noodzakelijke randvoorzieningen: parkeergarages PLUS fietsenstalling.

Op die manier nodig je de automobilist uit om de auto aan de rand van de stad, cq. woonwijk te parkeren en zich verder te verplaatsen op de fiets. Goede doorstroming naar de woonwijk toe moet voor de auto onmogelijk gemaakt worden.

Op termijn zal het historisch gegroeide patroon van iedereen een auto voor de eigen deur afbrokkelen. Helaas zal dat niet van het ene jaar op het andere gerealiseerd zijn. Dit wangedrag zit in onze genen.....

REACTIE GEMEENTE:

Hartelijk bedankt voor uw reactie. Terecht dat u zegt dat de auto niet meer voor de deur parkeren vraagt om een mentaliteitsverandering. In de vervolgfase zal uiteraard aandacht besteedt worden aan fietsen en parkeren.

Reactie Anne Nicolai /22 juli

Groen en spelen.

Allerbelangrijkste is dat woonwijken zo veel mogelijk groen worden.

Dit is te bereiken door niet alles vol te bouwen, open plekken in te richten voor kleinschalige recreatie met veel groen en water.

In elke buurt moeten dergelijke voorzieningen aanwezig zijn.

Ringweg.

Het is een goed idee om zo veel mogelijk doorgaand verkeer (strand e.d.) om de stad heen te leiden. Hierdoor wordt de stad meer autoluw.

De ontbrekende delen van de ringweg (maar eigenlijk ook bestaande) dienen wel, zo aangelegd te worden, dat zij zo min mogelijk "schade geven" aan natuurlijke omgeving en de bebouwing. Maatregelen kunnen zijn (verdiepen, schermen, enz.).

REACTIE GEMEENTE:

In de Structuurvisie Openbare Ruimte worden alle thema's in breder perspectief bekeken. Zo ook het thema groen, maar dan wel vanuit een integrale en niet vanuit een sectorale benadering. Het vergroten van de leefbaarheid is een zeer belangrijk uitgangspunt van de structuurvisie en daar is groen ook een onderdeel van.

We zijn het met u eens dat we moeten nadenken over hoe we omgaan met de punten die u noemt over de ringweg. In de vervolgfase gaan we hier verder mee aan de slag.

Reactie Chris Brunner, Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland/23 juli

Een (buiten)ring kan in het algemeen inderdaad een voor een stad voordelige verkeersstructuur bieden. Echter in het geval van Haarlem betwijfel ik echter ernstig of een opwaardering van de (in feite al bestaande) buitenring werkelijk voordelen oplevert en nog meer of het de zeer grote inspanning en daarmee samenhangende nadelen waard is.

Het grootste verkeersprobleem in Haarlem – het oost-westverkeer richting strand kan daarmee naar mijn overtuiging niet echt worden opgelost:

- Het verkeer richting Zandvoort staat ook elders – in Heemstede en Aerdenhout vast. Een Mariatunnel zou hooguit de lokale overlast binnen Haarlem langs de Buitenrustlaan-Kammerlaan en de Fonteinlaan-Dreef kunnen verminderen. Maar het verkeersprobleem lost het niet op.
- Naar mijn overtuiging zal het nooit mogelijk zijn om het verkeer richting Bloemendaal aan Zee via de oostelijke randweg en de bestaande Randweg om te leiden. Kansrijker is het verkeer vanuit Amsterdam en de A9 via de A9 naar de randweg/ N208 te leiden. Maar dat heeft alleen nut als er bij de A9 een directe aansluiting naar de N208 komt én er een directere verbinding vanaf de randweg naar de Zeeweg in Bloemendaal tot stand kan komen.

Tegenover de beperkte voordelen van een ring staan grote nadelen:

- Een Mariatunnel kost ongelofelijk veel geld; geld dat er niet is en er waarschijnlijk ook nooit zal komen. Bovendien zullen de aansluitingen op het bestaande wegennet (in Schalkwijk en ter plaatse van de sportvelden van de HFC) grote ingrepen in de omgeving vergen. Om dat te rechtvaardigen moeten de voordelen op basis van onderzoek veel beter in beeld komen. Bij voorbaat betwijfel ik ten zeerste of ook maar enigszins voldoende voordelen kunnen worden aangetoond die in verhouding staan tot de kosten en nadelen.
- Hetzelfde geldt voor de noordzijde van de stad. Een volwaardige oostelijke randweg met een verdubbelde Vondelweg leidt tot een ongewenste aantasting van de waardevolle Hekslootpolder, van de extra hinder en luchtverontreiniging voor de

aanwonenden nog niet eens te spreken. Ook hiervan is nut en noodzaak nog geenszins aangetoond.

Tijdens de participatieavond werd gesteld dat dergelijke ingrijpende maatregelen nodig zouden zijn vanwege de verwachte substantiële toename van het autoverkeer. Recent onderzoek laat echter een heel ander beeld zien. De laatste jaren neemt het verkeer op regionale en lokale wegen niet of nauwelijks meer toe en op diverse plaatsen zelfs af.

Kort samengevat: om serieus beleid te kunnen uitstippelen is nader onderzoek onmisbaar. Alleen het schetsen van een ringstructuur zonder inzicht te geven in de benodigde concrete maatregelen en voordelen, voldoet niet.

REACTIE GEMEENTE:

We zoeken oplossingen voor het dagelijkse woon-werkverkeer en het verbeteren van de doorstroming in 2040. Het verkeer van en naar het strand is niet het grootste probleem, omdat dat alleen speelt op piekmomenten (met mooi weer).

Het idee van de ring is uiteraard niet uit de lucht komen vallen. Dit is een denkrichting en bij uitwerking is nader onderzoek inderdaad van groot belang. Ook wat betreft de trend met betrekking tot de toename van het autoverkeer.

2. Thema Spelen en Sport

Reactie Maaïke de Jong/27 juni 2012

Ik vind alle voorstellen prima.

Maar vooral aandacht voor ontdekkend spelen.

Meer speelterreinen met zand water en mogelijkheid voor bouwen.

REACTIE GEMEENTE:

Geen reactie geplaatst. Het atelier heeft kennisgenomen van deze opmerking en neemt het in het vervolgproces mee.

Reactie Gino/ 5 juli

Het creëren van meer speelvoorzieningen lijkt een nobel plan. Echter wordt er te vaak door de gemeente vergeten dat sommige plekken niet echt geschikt zijn voor dit soort activiteiten. Met name de plekken die door hangjongeren worden ingenomen is een erge belasting voor de omwonenden. bestaande sportvelden meer intensiveren voor ook publieke activiteiten is ook een verzwaring voor omwonenden (buiten herrie van trainingen en wedstrijden om, ook nog eens lawaai van rondhangend en spelend publiek is niet erg bevorderlijk voor de rust in de buurt). De gemeente heeft ook de plicht het woonklimaat voor de bewoners te waarborgen.

Dat lukt niet door op elke open plekje maar iets te creëren waarbij je weet dat het meer overlast gaat opleveren.

REACTIE GEMEENTE:

Alle inwoners van de stad leggen een claim op de openbare ruimte en daar heeft ook iedereen recht op. Dit geldt ook voor hangjongeren. Bij de inrichting van speelruimte in de directe woon- en leefomgeving kan er sprake zijn van tegenstrijdige belangen tussen (hang)jongeren en de bewoners. Niet in alle gevallen zijn deze belangen te verzoenen. De gemeente gaat uit van speelruimtebelangen, maar zal bij de inrichting zoveel mogelijk rekening houden met de draagkracht van de betreffende ruimte. Hetzelfde geldt bij de vraag in hoeverre intensivering van sportvoorzieningen mogelijk is.

Reactie Van / 5 juli

De stoepen zijn nu al moeilijk begaanbaar door geveltuinen, terrassen en ander voorwerpen zoals fietsen.

Dus het maken van een "speelterrein" mijn de stoep zal voor nog meer overlast zorgen. Ook als je een wandeling wilt maken door Haarlem merk je dat de stoepen in de binnenstad nauwelijks begaanbaar zijn en je regelmatig op de rijbaan zal moeten lopen.

Het aanleggen van een speelstraat lijkt mij vooral voor de bewoner (zonder kleine kinderen) overlast geven.

Een parkeerverbod is weer niet eerlijk voor de wegenbelasting betalende burger en de parkeerplekken zijn al aan de krappe kant in Haarlem.

Mijn voorstel is: het opleuken van de bestaande pleinen met kindertoestellen en dergelijke. De parken voorzien van een aantal kinderspeelplaatsen, klimtoestellen, hutten en dergelijke.

REACTIE GEMEENTE:

Bedankt voor uw reactie. Het idee van een ringweg om de stad schept ruimte binnen de ring en die ruimte kun je op veel manieren gebruiken en inrichten. Extra ruimte voor spelen in de buurt is daarbij een belangrijk onderdeel, denk daarbij bijvoorbeeld aan verbreding van trottoirs.

Reactie Portegies /5 juli

Op de hoek van de Romestraat en Warschastraat te Haarlem, hebben vroeger zes garage boxen gestaan. Deze zijn allen gesloopt voor de nieuwbouw van het project Romestraat met 34 nieuwe woningen van Pre-Wonen.

Het grasveld is nu afgezet, met een hekje van 30 cm hoog. Kinderen kunnen er ravotten, maar de hond eigenaren vinden dit veldje erg aantrekkelijk en laten hun grote honden hier de behoefte doen. Opruimen ho maar. Heb bij Pre Wonen geïnformeerd over de bestemming van dit grasveld, er is geen bestemming.

Heb duidelijk aangegeven dat het fijn zou zijn als er een paar kleine speeltoestellen worden geplaatst met een hek er omheen met een schuin sluithek die altijd dicht gaat. Erg prettig er komen dan geen honden in, en de kinderen kunnen hier veilig spelen. Speeltuin de Eenhoorn is ook in Europawijk maar daarvoor moeten ze de Moskoustraat oversteken. Sinds de herinrichting van deze straat is het er niet beter op geworden. De straat kan nog 1 auto rijden, dus steeds is het racen wie het eerste door de straat mag rijden. Ik wil mijn kinderen daar niet laten oversteken. Er zijn al weinig speelplaatsen in Haarlem. Naast het jeugd centrum Prisma op de Laan van Angers worden kleine kinderen weg geterroriseerd door de hang jongeren van dit

centrum. Dus kleine kinderen tot 10 jaar kunnen hier geen kant op. Zou fijn zijn als de Gemeente hier aan mee denkt !!

REACTIE GEMEENTE:

Hartelijk dank voor uw reactie. Uw ideeën over het betreffende terrein en uw zorgen over de Moskoustraat en de Laan van Angers worden overgebracht aan de accountmanager openbare ruimte van Schalkwijk. Daarnaast zijn wij benieuwd wat u vindt van de op de site genoemde creatieve mogelijkheden voor extra speelruimte in de stad. Zitten daar ideeën bij waar u het mee eens bent?

Reactie: P. Blom /19 juli

Laten we reëel zijn. Haarlem is al een geweldige stad met veel groen en veel speelplekken voor kinderen. En ja ik heb zelf ook kinderen dus ik weet echt wel waar ik over praat. Laat de gemeente alsjeblieft ophouden met geld verspillen aan de openbare ruimte. Zorg gewoon dat de sportvelden en sportaccommodaties in orde zijn en verder niks. En als je dan ECHT iets zinnigs wil doen met geld (wat je niet hebt) zorg er dan voor dat de zwembaden in de vakantie meer en beter open zijn en dat ze evt. een buitenbad en/of glijbaan hebben. Nu moeten Haarlemse kinderen naar IJmuiden of zelfs Heemskerk als ze lekker willen zwemmen.

REACTIE GEMEENTE:

Haarlem staat er goed voor en wordt ervaren als een mooie stad. Dit wordt voor een groot deel bepaald door de staat van de openbare ruimte. Het is daarom belangrijk om ook de kwaliteit van de openbare ruimte op peil te houden en verder te versterken. Bovendien is de openbare ruimte van ons allemaal.

Door een toename van het autoverkeer door de jaren heen zijn sommige functies op plekken weggedrukt, zoals spelen en groen. Het is de uitdaging van de Structuurvisie Openbare Ruimte om te kijken hoe we kunnen anticiperen op alle claims en ambities met betrekking tot de openbare ruimte tot 2040.

3. Thema groen en recreatief netwerk

Reactie Bram Verrips/27 juni

Een goed idee! Wat mij betreft mag de Jan Gijzenkade nog van een goed fietspad voorzien worden. Dit zodat bewoners uit Vogelbuurt/Dietsveld en iedereen vanaf de Rijksstraatweg goed naar het Spaarne kan komen oer fiets. Ook de Jan Gijzenkade in westelijke richting kan nog verbeterd worden op dit punt. Zo kunnen het Schoterbos en de duinen beter bereikbaar worden gemaakt.

REACTIE GEMEENTE:

Voor de Jan Gijzenkade is het idee/denkbeeld naar 2040 om deze route onderdeel te laten uitmaken het hoofd fietsnetwerk. Onder andere vanwege de recreatieve verbindingen naar de grote groengebieden.

Reactie Hans Kerkhoff namens IVN/4 juli

Het voorstel van een recreatief fietsnetwerk als drager van de groenstructuur van Haarlem gaat geheel voorbij aan de gedachte dat de primaire basis van de groenstructuur van een stad bestaat uit het in de wijken aanwezige “micro-groen”. Het IVN-Zuid-Kennemerland steunt deze gedachte, die in veel steden van Nederland al geruime tijd als vanzelfsprekend wordt beschouwd, van harte! De consequentie van dit uitgangspunt is dat degenen die voor een korte wandeling naar buiten gaan (denk aan moeders met kleine kinderen en bejaarden) binnen 5 minuten een plekje groen tegenkomen. Ook klein groen als geveltuintjes zijn in dit verband van groot belang voor de leefbaarheid van groenarme buurten. Ook klein groen bij basisscholen is in dit verband van essentieel belang!

Pas als het microgroen qua beschikbaarheid en kwaliteit op pijl is gebracht heeft het naar het oordeel van het IVNZK zin om het recreatief fietsnetwerk op te zetten.

REACTIE GEMEENTE:

Hartelijk dank voor uw reactie op de Structuurvisie Openbare Ruimte. In deze structuurvisie zijn we het eens met de gedachte dat recreatief groen bereikbaar moet zijn. Stimuleren van gevelgroen en de openbare ruimte zodanig inrichten met groen/bomen dat er in buurten meer zicht op groen is, hebben wij in deze visie op hoofdlijnen verwerkt. Hoe dit precies gestalte gaat krijgen, zal in de volgende fase, de uitwerking, worden onderzocht.

Het recreatief fietsnetwerk willen we inzetten om de grote groengebieden aan de randen van de stad beter bereikbaar te maken. Naar ons idee sluit het een het ander niet uit en kan er parallel uitwerking plaatsvinden.

Reactie C. de Graaff/ 6 juli

Voor de leefbaarheid binnen de stad is een recreatief fietspad wat goed omzoomd is door hoog en laag groen een juiste aanvulling op een fijne stad beleving. Ik ben daar voorstander van. Maar dan moet de gemeente Haarlem wel juist inzetten op het onderhoud van dit groen, want nu is daar nog het nodige voor te wensen.

REACTIE GEMEENTE:

Goed om te horen dat u voorstander bent van een recreatief fietspad. Doel van de structuurvisie is om de verschillende claims en ambities voor de openbare ruimte tot 2040 integraal te onderzoeken en te vertalen naar beleid. Omdat de onderhoudsbudgetten van de gemeente onder druk staan zullen we gezamenlijk op zoek moeten gaan naar mogelijkheden om de kwaliteit van het groen in de toekomst te borgen. Dit vraagt om nadere uitwerking, maar ook om ideeën uit de stad.

Reactie Wessel/9juli

Fietspaden in het groen is prettig. Het is toch niet de bedoeling dat de gemeente Haarlem dan weer gaat bezuinigen op het groen. Groen in de wijk is beter voor de beleving van geluk voor de burgers die even een boodschapje willen doen. Groen zien en beleven in je directe omgeving houdt de dokter buiten de deur, ook gaat dit op voor kinderen.

REACTIE GEMEENTE:

Hartelijk dank voor uw reactie op de Structuurvisie Openbare Ruimte. In deze structuurvisie zijn we het eens met de gedachte dat recreatief groen bereikbaar moet zijn. Stimuleren van gevelgroen en de openbare ruimte zodanig inrichten met groen/bomen dat er in buurten meer zicht op groen is, hebben wij in deze visie op hoofdlijnen verwerkt. Hoe dit precies gestalte gaat krijgen, zal in de volgende fase, de uitwerking, worden onderzocht.

Reactie Thera Smit/11 juli

Meer ruimte voor fietsers en minder voor de auto in de wijk vond ik een hele goede stelling. Rust om te wonen, te leven, te spelen en meer ruimte voor groen in de wijken. Dat is goed voor de mensen en de positieve stemming in een wijk, mensen worden daar blij van! Geen stank en lawaai meer van de auto's en scooters die veel te hard rijden door de straten en zich weinig bekommeren over de bewoners in die wijk.. Zet m op Haarlem! Ik doe mee!

REACTIE GEMEENTE:

Geen reactie geplaatst. Het atelier heeft kennisgenomen van de reactie en neemt deze mee in het vervolgproces.

Reactie W. Buwalda/ 14 juli

1) Omwonenden van de Spaarnelaan moeten eerst inspraak krijgen op beleid om van de Spaarnelaan een fietsroute te maken voordat het bestuur alle Haarlemmers om hun mening vraagt. Opnieuw zet de gemeente de burgers voor een voldongen feit. Er is nooit beleid aan de burgers van de Spaarnelaan ter inspraak voorgelegd om van deze laan een fietsroute te maken. Als burger heb je in een democratie recht op inspraak op je directe leefomgeving. Graag willen de direct belanghebbenden eerst inspraak krijgen op beleid om van deze laan een fietsroute te maken voordat de gemeente alle Haarlemmers om hun mening vraagt. In spraak is niet hetzelfde als een referendum. Deze manier van beleid maken getuigd daar wel van. Als het bestuur alleen nog maar beleid maakt met het recht van de sterkste of de meeste stemmen gelden, gedragen zij zich onbehoorlijk.

2) Daarnaast vind ik het onbehoorlijk om Groen aan fietsinfrastructuur te koppelen. Groen hoort een apart thema te zijn. Burgers hebben bij het verwerpen van het Groenstructuurplan in 2009 zeer duidelijk gemaakt dat zij meer groengebieden in de stad willen. Dat het bestuur dat probeert te verdoezelen door het groen in fietspaden te verstoppen vind ik schofferend naar alle burgers toe die zich in 2009 uitputtend hebben ingezet om voor elkaar te krijgen dat er kwantitatief meer Groen aangelegd wordt. Dit idee van groene fietspaden is een herhaling van wat in het groenstructuurplan voorgesteld wordt maar dan in een groen jasje gestopt. Het huidige voorstel moet daarom van tafel. Groen moet een apart thema worden. Zie ook de uitkomst van het AGC onderzoek naar groen. Wat burgers het meest waarderen in de stad is meer groene gebieden zoals pleintjes.

REACTIE GEMEENTE:

Het doel van de Structuurvisie Openbare Ruimte is om de verschillende claims en ambities voor de openbare ruimte tot 2040 integraal te onderzoeken en te vertalen naar beleid. Met deze website willen we samen met alle Haarlemmers ideeën genereren en discussies voeren (o.a. over het thema groen en recreatief

netwerk) voordat deze verder worden uitgewerkt in de Structuurvisie Openbare Ruimte. Voor eventuele vaststelling van dit beleid door de gemeenteraad zullen alle Haarlemmers in de gelegenheid worden gesteld hierop te reageren in een formele inspraakprocedure.

Uit punt 2 van uw reactie komt naar voren dat er een verkeerd beeld bij u is ontstaan ten aanzien van groen en het recreatieve netwerk. Er wordt gekozen voor de versterking van de beleving van groen. De versterking ligt in eerste instantie in de toevoeging van een groen, recreatief netwerk in Haarlem, dat de oostelijke en westelijke aantrekkelijke landschappen met elkaar verbindt en binnen de stadsgrenzen Haarlem groener maakt. Deze routes worden voorzien van een groene inrichting en waar wenselijk versterkt met water, langzaam verkeer (fietsers en wandelaars), spelen en ecologie. Aandacht blijft bestaan voor het behoud en versterking van reeds bestaande groene gebieden en lijnen.

Reactie Mark/ 15 juli

Ik mis als inwoner van de Transvaalbuurt een goede en vooral veilige fietsroute naar het groen ten oosten van de Waarderpolder (Penningsveer, Veerplas). De fietspaden naast de Oudeweg en Industrieweg zijn in slechte staat. Waarom worden deze niet geasfalteerd? Andere wegen als de A. Hofmanweg en J.W. Lucasweg hebben helemaal geen fietspad of fietsstrook. Bovendien wordt daar gevaarlijk hard gereden.

REACTIE GEMEENTE:

Bedankt voor uw reactie.

Met de aanleg van een autoring rond Haarlem komt er ruimte vrij voor andere functies in de stad en daarbij ook de mogelijkheid om het over deze suggesties te hebben.

Reactie Eveline Baert/17 juli

Ik begrijp eerlijk gezegd ook niet waarom het thema groen aan fietsroutes wordt gekoppeld. In mijn beleving is groen juist iets waar mensen tot rust komen en niet een plek waar je door heen fietst. In het Engelandpark fietsen soms ook mensen en dat werkt juist verstorend. Helemaal als dan ook scooters en brommers die 'snelle' doorsteekroutes gaan gebruiken.

Misschien kan de gemeente Haarlem toelichten waarom deze insteek is gekozen / voorgesteld.

REACTIE GEMEENTE:

Er is een misverstand ontstaan ten aanzien van wat een recreatief netwerk is. Het recreatieve netwerk gaat niet alleen om het koppelen van groen aan fietspaden. Deze routes worden voorzien van een groene inrichting en waar wenselijk versterkt met water, langzaam verkeer (fietsers en wandelaars), spelen en ecologie. De recreatieve route is daarmee iets anders dan een fietsroute waar het vooral gaat om snel van A naar B te gaan. Bij groenbeleving is het van belang dat de grote groengebieden om de stad beter en makkelijker te bereiken zijn. Daarvoor is het van belang dat juist een recreatief netwerk wordt gerealiseerd om die groengebieden met de stad te

verbinden en andersom. Wij zijn van mening dat het weldegelijk een bijdrage levert aan de groenstructuur van Haarlem.

Reactie M. E. Pierrot/ 19 juli

Het is een goed idee om het fietsen naar groene recreatie aantrekkelijker te maken. Dat kan met eenvoudige middelen en onderweg erheen hoeft er niet extra groen bij te komen. Wel moet meer aandacht aan veiligheid gegeven worden. Dus scootertjes weren van de fietspaden.

Eenmaal 'gearriveerd' op de recreatieplek is het prettig dat de fietsers worden 'geholpen' met afstappen en de fiets neerzetten. Dat kan door goede, strategische fietsenhekken (zoals bijvoorbeeld in gebruik bij Landgoed Elswout of Kennemerduinen) .

Zelfs de verstokte automobilist krijgt zin om eens met de fiets op recreatie te gaan....!

REACTIE GEMEENTE:

Bedankt voor uw reactie. We nemen uw suggestie mee. In de Structuurvisie Openbare Ruimte wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd. Deels hangt dit samen met een mentaliteitsverandering.

Reactie P.Blom/19 juli

Sorry ik heb slechts een universitaire opleiding en ik ben verbijsterd over de vraagstelling. "het recreatieve fietsnetwerk als drager van de groenstructuur" Je moet wel erg ver van de echte wereld verwijderd zijn om zo'n vraagstelling te kunnen formuleren! Ik stel voor om degene die dit soort onzin verzin acuut de zak te geven! Wij, de gewone burgers van Haarlem, willen gewoon het volgende: veilig kunnen fietsen. Liefst zonder dat de gemeentelijke heffingen nog verder verhoogd moeten worden. Dus hou lekker op met je dromerijen en breng voor de verandering eens in kaart wat al dat gehobby met fietspaden nu eigenlijk kost, vooral al die aparte paden. ik fiets als fietser liever over een rode fietsstrook die aan de weg vastzit en dus gebruik maakt van hetzelfde fundament dan aan al die aparte strookjes waar de boomwortels het dunne asfalt omhoogduwen en waar auto's je bij hoeken omverrijden omdat ze geen zicht hebben. Oja.. ik heb geen enkel probleem om in de groene zoom te komen.....

REACTIE GEMEENTE:

Fijn dat u belang hecht aan veilig fietsen. Het is niet per definitie zo dat met fietspaden veilig fietsen voorop staat. Het gaat bij veilig fietsen met name om de combinatie van het fietsen met andere functies.

Reactie Mark/19 juli

Ik fiets als fietser liever over een rode fietsstrook die aan de weg vastzit en dus gebruik maakt van hetzelfde fundament dan aan al die aparte strookjes waar de boomwortels het dunne asfalt omhoogduwen en waar auto's je bij hoeken omverrijden omdat ze geen zicht hebben

Mee eens!!

REACTIE GEMEENTE:

Leuk dat u hier een discussie over start. Veilig fietsen gaat niet alleen over het aanleggen van aparte fietsstroken. Graag ontvangen we meer suggesties hierover in het vervolgtraject van de structuurvisie.

Reactie Titi/20 juli

Niet voor iedereen is er de mogelijkheid om zich op de fiets naar het Groen te reppen óm of buiten de stad.

Groen is ook: op de straathoek een grasveldje, een bankje met een boom, wat bloemen o.i.d. .

Dan kan een oudere met rollator, iemand op krukken met zijn been in het gips, een moeder met kleine kinderen en met een baby in de buggy of iemand in zijn korte lunchpauze, even zitten en Groen beleven, vlakbij huis of kantoor in de eigen wijk.. En daar zou, in een versteende stad als Haarlem in een aantal wijken is, de gemeente met gemak voor kunnen zorgen via de Structuurvisie Openbare Ruimte: Groen en Recreatief.

Overigens is er al genoeg “verfietspadisering”: zie Houtmanpad.

REACTIE GEMEENTE:

Bedankt voor het plaatsen van uw reactie op de website.

De Structuurvisie Openbare Ruimte kijkt in breder perspectief naar groen. Behalve op initiatief van de gemeente zou het veel meerwaarde hebben als bewoners zelf bijdragen aan de groenbeleving van de straat door het maken van geveltuinen of het opfleuren van versteende voortuinen met (zomerbloeiend-) groen.

Reactie Hilde Prins/20 juli

Wat een onzin. De groenstructuur is een onderdeel van de stedelijke inrichting van Haarlem.

De huidige en een nieuwe groenstructuur heeft als (planologische) hoofd bestemming groen. Andere functies zoals fietspaden kunnen daar gebruik van maken mits ze het groen niet aantasten.

De openbare ruimte bestaat uit verharding, water en groen. Groen is duurzamer dan verharding (fietspaden). Groen heeft vele jaren nodig om te groeien. Een verharding is zo opgebroken en ergens anders neergelegd. Groen is dus een duurzame stedelijke structuur.

De groenstructuur van Haarlem heeft het fietspaden netwerk niet nodig als drager. De groenstructuur van Haarlem kent namelijk veel meer functies dan alleen fietsen. De groenstructuur bestaat uit vlakken en lijnen, met in de lijnen belangrijke knooppunten. In elk groenstructuur element komen meerdere functies voor omdat ze op velerlei wijzen worden gebruikt.

Bij grote groen vlakken gaat het meestal om recreatie en ecologische waarden
Bij groene lijnen gaat het vaak om de groen beleving en in mindere mate de ecologische verbinding

De knooppunten zijn verbijzonderingen om de herkenbaarheid van de stad te vergroten.

Daarnaast zijn in de woonwijken kleine groenelementen aanwezig. Deze elementen zijn voor de burgers van Haarlem de belangrijkste onderdelen van de

groenstructuur waar zij zich zorgen over maken want het weghalen van **deze** kleine groene elementen (gras, bomen en plantsoenen) betekent de aantasting van hun leefomgeving.

Bij het beschrijven van de groenstructuur moet behoud (vermeerdering) van aantal bomen en m2 groen in de woonwijken uitgangspunt zijn. In de meest versteende buurten (zie groenstructuurplan 2009) moet vermeerdering uitgangspunt zijn bij elke functie wijziging of herinrichting

REACTIE GEMEENTE:

Hartelijk bedankt voor uw reactie. Wij zien dat u een groot belang aan groen hecht.

Wij kijken naar groen in combinatie met andere functies, zoals bijvoorbeeld spelen, ecologie en water. Dat is de kracht van de Structuurvisie Openbare Ruimte, die gaat over een integrale visie op de verschillende claims op de openbare ruimte. Een belangrijk uitgangspunt van de Structuurvisie Openbare Ruimte is het versterken van de groenbeleving van Haarlemmers, daarbij gaat het om de kwaliteit. Daar zullen we bij de uitwerking van de structuurvisie aandacht voor hebben.

Reactie Chris Brunner, Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland/23 juli

Ik sluit me aan bij Hilde Prins. De hoofdgroenstructuur vormt de duurzame basis. Andere functies zoals recreatieve routes kunnen daar gebruik van maken maar kunnen in de loop van de tijd veranderen. Alleen op een laag schaalniveau kunnen fietsroutes (en straten) die van bomen en/of ander groen zijn voorzien een aanvulling bieden op de hoofdgroenstructuur.

Overigens vind ik dat de gegeven stelling niet de belangrijkste vraag is van de toekomst van de hoofdgroenstructuur. Haarlem kent aan de randen veel groen met deels ook belangrijke natuurwaarden. De toekomst van de groenstructuur en de natuurwaarden is lang niet overal gewaarborgd. Veel van deze gronden hebben op dit moment nog een agrarisch gebruik. Denk aan de Hekslootpolder, aan het westelijke tuinbouwgebied en aan de Groene Zoom rond Schalkwijk. De vraag is echter hoe lang is dit nog houdbaar? Een belangrijk thema van de structuurvisie zou dan ook de beantwoording van deze vraag moeten zijn: Op welke wijze gaan we op termijn het behoud van onze hoofdgroenstructuur inclusief de natuurwaarden daarvan waarborgen?

REACTIE GEMEENTE:

Het borgen van groenstructuur inclusief natuurwaarden is belangrijk. Daar denken wij op verschillende manieren over na. Bijvoorbeeld samen met buurgemeenten, in het kader van de Intergemeentelijke Structuurscan, die momenteel wordt opgesteld.

Door het denkbeeld uit de structuurvisie van groene recreatieve routes naar grootschalig groen buiten de stad, kunnen ecologische verbindingen ontstaan en wordt de groenbeleving in de stad tegelijkertijd versterkt.

Reactie Ronald van Zon/23 juli

Platform Haarlem Groener wil graag het belang van buurtgroen benadrukken. Groen dat in de straat en dichtbij huis wordt ontwikkeld voor de gezondheid en

welzijn van de bewoners. Er is veel recent onderzoek dat aantoont dat vooral het groen dichtbij van groot belang is voor de bewoners. Dit is zelfs recent met het TEEB onderzoek van KPMG gekwantificeerd. Groen dichtbij leidt op termijn tot enorme besparingen in de zorgkosten. Ook dit is van direct belang voor gemeenten. In Haarlem wordt veel goeds ontwikkeld op het gebied van duurzaamheid, er is een nieuw ecologisch beleidsplan en met het nieuwe structuurplan kan het groen in de stad nog beter geborgd worden en verder worden ontwikkeld. Het platform Haarlem Groener denkt en werkt daar graag aan mee.

Een recreatief fietsnetwerk is waardevol, maar heeft geen directe relatie met het bovenstaande. Het suggereert dat groen op de fiets bezocht moet worden, terwijl het voor alle stadsbewoners en vooral voor de jongsten, de oudsten en de minder-validen belangrijk is dat het groen juist dichtbij is.

Met vriendelijke groeten, Ronald van Zon, namens platform Haarlem Groener

REACTIE GEMEENTE:

Een goede openbare ruimte is niet alleen voor de economie van belang, ook voor het welzijn van de bewoner. Behalve op initiatief van de gemeente heeft het ook meerwaarde als bewoners zelf bijdragen aan de groenbeleving van de straat door het maken van geveltuinen of het opfleuren van versteende voortuinen met (zomerbloeiend-) groen.

Door groen-recreatieve routes naar grootschalig groen buiten de stad te verbeteren, kunnen goede ecologische verbindingen ontstaan en wordt de groenbeleving in de stad tegelijkertijd versterkt.

4. Thema Hoogwaardig Openbaar Vervoer

Reactie Mark/ 15 juli

Als ik met het OV reis is het meestal richting Amsterdam of Schiphol. Beide zijn al zeer goed bereikbaar, Amsterdam per trein, Schiphol per Zuidtangent (R-Net). Een lightrail richting Schiphol zou nog mooier zijn, maar ook heel erg duur. En een bus is ook minder storingsgevoelig, want bussen kunnen langs elkaar als het moet, trams niet of heel moeizaam. En als ik naar Schiphol ga wil ik wel zeker weten dat ik het vliegtuig haal, dat is ook precies de reden om dit niet per trein maar per bus te doen! Voor inwoners van noord zou de Zuidtangent doorgetrokken moeten worden. En wel over de Rijksstraatweg, dat is de enige logische route. Elke andere route is onrendabel. Een alternatief dat in mijn ogen veel te weinig aandacht krijgt is een schone dieselsprinter over het spoor naar IJmuiden, aangevuld met de huidige buslijn 75. Het spoor ligt er immers al! Bijvoorbeeld <http://nl.wikipedia.org/wiki/Spurt> of http://nl.wikipedia.org/wiki/Syntus_LINT

REACTIEGEMEENTE:

Bedankt voor uw reactie. U ziet dat wij het met u eens zijn.

Behalve verbindingen naar Amsterdam en Schiphol bestaan ideeën over verbindingen met IJmuiden en de Zuid-as.

Zelf is het atelier zoekende naar de uitwerking van het thema (H)OV. Uw suggesties zijn zeer welkom.

Reactie P.Blom op 19/07/2012

Momenteel wordt 75% van elk buskaartje reeds gesubsidieerd. Nog los van tientallen miljoenen subsidie in busbanen en materieel. En waarvoor? Voor een politiek waanidee dat bussen OK zijn. Ik zie ze regelmatig rijden, giga bussen met 2 of 3 passagiers... Leuk hoor die Zuidtangent maar hoeveel % van de Haarlemmers werkt op Schiphol? De Rijksstraatweg is al van 4 banen naar 2 versmald als daar nu ook nog een busbaan bij moet kun je de hele winkelstand van Haarlem Noord opdoeken. Volledig gekkenwerk! Laten we eerlijk zijn, in het Oostblok hebben bussen nog zin, in Nederland al lang niet meer. Wij Nederlanders willen persoonlijke mobiliteit. Kiezen wanneer en waar we willen reizen. Met auto, motor, scooter of fiets. Bang voor meer auto's hoeven we niet te zijn want er zijn er al 12 miljoen. Laten we eens zorgen dat we ze kunnen gebruiken! Begin met busbanen open te stellen voor gewenste vormen van stedelijke mobiliteit zoals elektrische auto's, motoren, scooters etc. en STOP alsjeblieft met geld verspillen in deze richting, het is water naar de zee dragen. En dan trams.... die hebben we gehad in Haarlem..... weten we nog waarom we daar mee gestopt zijn? OMDAT ZE NIET RENDABEL ZIJN!!!! Haarlem is een groot dorp, niets meer en niets minder, laten we ons geen grootstedelijke luxe permitteren alleen omdat de provincie NH niet weet waar ze haar miljoenen subsidie moet laten! HELP!HELP! HELP!

REACTIE GEMEENTE:

We zijn het niet met u eens. De verwachting is dat de vraag naar openbaar vervoer in de periode tot 2040 verder zal toenemen. Zowel richting Amsterdam/Haarlemmermeer, als richting de Haarlemse binnenstad. Om hierop te kunnen anticiperen, onderzoeken we in de structuurvisie mogelijkheden om het openbaar vervoer te intensiveren. Een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer vormt ook aanleiding om de auto te laten staan en dit komt de leefbaarheid in de stad ten goede.

Reactie Leon Tebbens/ 20 juli:

Overall in Europese steden (ook van vergelijkbare omvang als Haarlem en omgeving) worden nieuwe tramlijnen aangelegd.

Waarom?

Omdat een tram veel meer mensen aanspreekt. Tot wel 30-50% meer reizigers. Ook is een tram schoon en stil: geen fijnstof, dus schonere lucht.

Zo'n tram moet dan wel rijden waar de mensen willen in en uitstappen, dus niet buiten het centrum om, maar juist via het centrum. De huidige Zuidtangent route. Dat geldt ook voor Haarlem-Noord: de Rijkstraatweg is de enige route met voldoende vervoerwaarde.

In buitenland zie je zelfs dat huizenprijzen en winkelomzetten stijgen op tramroutes, en dalen op plekken waar men de tram geweerd heeft.

REACTIE GEMEENTE:

Bedankt voor uw kanttekeningen bij de routes voor "verrailing". De tram is echter geen doel op zich, het SOR atelier zoekt naar mogelijkheden om het openbaar vervoer tot 2040 te intensiveren.

In de media

A. Artikel: “ Strijd tussen auto’s en leefbaarheid”

Geen reacties geplaatst.

B. Artikel: “Haarlem mogelijk groenste stad genomineerd voor prijs”

Reactie K. Schot/27 juni 2012

Lapjes “schaamgroen” in de straat.

Door de constante bezuinigingen op het onderhoud van het groen in de buurt is dit gedevalueerd naar groen waar de gemeente zich voor terecht schaamt. Tijd voor kwalitatief groen in de buurt, een rozenperk op de hoek, een groenpleintje met vaste planten (onderhouden door buurtbewoners) met een klimboom en bankje, gewoon op loopafstand.

Vragen atelier op website SOR, week 2

REACTIE GEMEENTE:

Geen reactie geplaatst. Het atelier heeft kennisgenomen van deze reactie en neemt deze mee in het vervolgproces.

C. Artikel: “Omgeving Botermarkt ook autoluw”

Reactie Nicole/ 5 juli

Het parkeren in de en rondom de stad is nu al een probleem. Het parkeren in een parkeergarage is niet handig daar deze dicht gaan ‘s nachts. Om rijden naar wat ... er zijn nu al te weinig parkeerplekken. Vier keer een rondje rijden op zoek naar een plekje is ook niet goed voor het milieu. Je betaalt wegenbelasting en voor een parkeervergunning maar je krijgt er weinig tot niets voor terug.....

REACTIE GEMEENTE:

Geen reactie atelier. Het atelier heeft kennisgenomen van deze reactie en neemt deze mee in het vervolgproces.

Reactie Mark/ 15 juli:

Dit gebied kan inderdaad goed autoluw worden gemaakt. De straatjes rond de Botermarkt, met name de Barrevoetstraat, zijn te smal voor auto’s én fietsers.
@Nicole: de parkeergarages in Haarlem zijn 24 uur per dag open. Blijkbaar ben je hier niet erg bekend?

REACTIE GEMEENTE:

Dit zou inderdaad een voorbeeld kunnen zijn voor het vergroten van de leefbaarheid in dat gebied.

D. Artikel: "Snelfietsroute komt op stoom"

Reactie Mark/ 15 juli

Fijn dat ik hier, als fervent fietser, mijn mening mag geven. Ik heb een paar opmerkingen: - Ik heb begrepen dat de snelfietsroute direct naast de A200 komt te liggen, aan de zuidzijde. Zelf fiets ik veel liever aan de noordzijde, langs het spoor. Dat is veel rustiger en schoner (i.v.m. uitlaatgassen). Waarom komt de snelfietsroute niet daar? Het zou bijvoorbeeld fijn zijn als de fiets op de Oude Notweg mag, i.p.v. alleen op het te smalle fietspad ernaast. De route aan de zuidzijde is al best goed, op enkele stukjes slecht asfalt na. En de oversteek bij de nieuwe brug bij Zwanenburg is erg gevaarlijk (druk met auto's en onoverzichtelijk). - Een snelfietsroute naar Amsterdam is een mooi streven. Maar veel meer werkende Haarlemmers fietsen dagelijks naar de Waarderpolder dan naar Amsterdam. De fietspaden daar zijn echter zeer slecht, als ze er al zijn. Kan het geld niet beter daar aan uitgegeven worden? Voorbeelden: de fietspaden naast de Oudeweg en Industrieweg zijn in slechte staat. Waarom worden deze niet geasfalteerd? Veel andere wegen hebben helemaal geen fietspad- of strook, bovendien wordt daar vaak veel te hard gereden. Voorbeelden: Nijverheidsweg, A. Hofmanweg, J.W. Lucasweg, etc. Levensgevaarlijk.

- Een andere belangrijke fietsroute is die langs de Rijksstraatweg. Dit fietspad wordt nu tussen Zaanenstraat en Jan Gijzenkade vernieuwd, maar het werk ligt al maanden stil. Een (zeer) hobbelig pad zonder toplaat is het gevolg. Waarom wordt dit niet met spoed afgemaakt? Bovendien is dit fietspad heel erg smal voor de grote hoeveelheid fietsers. Waarom is het pad niet breder gemaakt? Ook dit lijkt mij voor veel meer mensen nuttig dan een fietssnelweg naar Amsterdam.

- De rode loper is een uitkomst voor fietsers, echt prachtig. De nieuwe brug over de Schotersingel zou dit project helemaal afmaken. Aan de andere zijde, bij de Grote Kerk, verzandt de rode loper nu in een soort voetgangersgebied. Dat had wel beter gekund. Bijvoorbeeld met een duidelijk fietspad door de Damstraat naar het Spaarne, om daar aan te sluiten op het geplande fietspad naar/van de Turfmarkt.

REACTIE GEMEENTE:

Bedankt voor uw reactie. Wat een bron van informatie, die we graag meenemen in de verdere uitwerking. Het thema fietsen is een cruciaal onderwerp binnen de Structuurvisie Openbare Ruimte. We zijn van plan om tijdens een workshop/informatieavond ook dit thema nadrukkelijk te behandelen. Als u zich opgeeft voor de nieuwsdienst op deze website, weet u zeker dat u hiervoor een uitnodiging ontvangt. Wij zouden uw actieve bijdrage waarderen!

Reactie Mark/25 juli

Ga ik doen, bedankt. Overigens denk ik dat veel informatie die ik geef ook wel te halen is bij de Fietsersbond. Ik neem aan dat jullie daar ook al mee praten (en anders zouden jullie dat zeker moeten doen).

**REACTIE GEMEENTE (sluiting website op 25 juli 2012 - reactie per e-mail):
Hartelijk bedankt voor uw actieve bijdrage op de website over de
Structuurvisie Openbare Ruimte.**

25

Op 25 juli jl. heeft u een reactie geplaatst op de website naar aanleiding van een bericht van het atelier van de structuurvisie. De website is inmiddels gesloten. Het is dan ook niet meer mogelijk om via de website te reageren. Vandaar dat wij via de mail op uw bericht reageren.

De Fietsersbond is inderdaad al aangehaakt in het proces, maar we vinden het ook nuttig om uw praktijkervaring mee te nemen. Wij houden u op de hoogte over het vervolgproces.