



Haarlem

Gemeente Haarlem

Lukas Mulder

Wethouder duurzaamheid, wijken en mobiliteit

Retouradres Stadhuis Postbus 511, 2003PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Beheer

Datum 26 november 2013
Ons kenmerk STZ/2013/493580
Contactpersoon F.R. Kool
Doorkiesnummer 023-5113378
E-mail fkool@haarlem.nl
Onderwerp Aanvullende informatie t.b.v. de cie-bespreking: brief beantwoording motie 'De dijk verrijkt met meer verkeersveiligheid'
Bijlagen Inventarisatie standpunten oplossingen en situatiebeschrijving
Onderzoek O&S sept 2009 Parkeeroverlast Spaarndam-West

Geacht commissielid,

In een open brief d.d. 9 november 2013 hebben de Dorpsraad, de fietsersbond en OBS de Spaarneschool gereageerd op de beantwoording van de motie "De dijk verrijkt..". Graag wil ik een toelichting geven op het procesverloop van de beantwoording van de motie.

Met de Dorpsraad is, in aanwezigheid van mevr. Kerkhoff, en de wijkagent over de motie gesproken op 28 november 2012. Met de Spaarneschool is gesproken op 11 december 2012 in aanwezigheid van mevr. Kerkhoff van de Dorpsraad. Behalve over de motie is ook gesproken over de fietsenstalling tegenover de school en het beveiligen van de oversteek op de Kerklaan. De fietsersbond (afd. Haarlem e.o.) had geregeld overleg met de ambtelijke organisatie van de inmiddels opgeheven afd. Wijkzaken waarin zij allerhande zaken met betrekking tot het fietsverkeer konden bespreken. Voor het laatst is dit onderwerp besproken in het overleg met de wethouder in september 2013. Uit al deze overleggen bleek dat over de oplossingen zeer verschillend gedacht wordt. Voor bijgaand overzicht is de fietsersbond begin oktober gevraagd haar standpunt per email nog eens helder te verwoorden, waaraan zij gevolg hebben gegeven.

U heeft inmiddels besloten het onderwerp te agenderen voor de commissievergadering van 28 november a.s.. Ten behoeve van deze bespreking zend ik u bijgaande inventarisatie van mogelijke ingrepen, standpunten en een beschrijving van de huidige situatie. Ook zend ik u hierbij het onderzoeksrapport uit 2009 naar de parkeeroverlast in Spaarndam-West.



Haarlem

2

De gemeente is al ruim 10 jaar betrokken bij dit dossier en heeft, zoals blijkt uit de bijgevoegde situatiebeschrijving, in het verleden al verschillende maatregelen genomen die de verkeersveiligheid op de dijk zo goed als mogelijk bevorderen.

Naar aanleiding van de gezamenlijke open brief heb ik het initiatief genomen om in Spaarndam met de drie partijen nader in gesprek te gaan.

Met vriendelijke groet,

Drs. Lukas J. Mulder

Bijlage 1 bij wethoudersbrief proces verloop De Dijk verrijkt.. d.d.

Beschrijving huidige situatie

De huidige dijk is geclassificeerd als een erftoegangsweg, maar heeft ook een niet te ontkennen dubbelfunctie voor het doorgaande verkeer. Het is de snelste manier om vanuit Haarlem-Noord delen van het westelijk Havengebied of het veer Buitenhuizen te bereiken. Erftoegangsweg wil zeggen dat verblijven en uitwisselen hier de hoofdfuncties van de weg zijn. Om deze reden geldt er een snelheidsbeperking tot 30km/uur. Snelheidsmetingen t.h.v. de Grote Sluis bij binnenkomst van het dorp laten een V85 zien van 36,7 km/uur. (De V85 is de hoogst gemeten snelheid bij 85% van het gemeten verkeer)

De dijk is geasfalteerd. Op sommige plekken is de dijk te smal om het verkeer in twee richtingen af te wikkelen. Hierom is er een breedtebeperking op de dijk ingesteld voor verkeer breder dan 2m20. Op sommige delen is de dijk zo smal dat er een parkeerverbod geldt. Waar de dijk wel breed genoeg is kan aan noordzijde van de weg op de dijk worden geparkeerd. Langs de zuidzijde van de weg mag nergens geparkeerd worden. De bus halteert op de rijbaan. I.v.m. de draagkracht van de dijk geldt er een aslastbeperking tot 2,4 ton om al te zwaar vrachtverkeer te weren. Ter hoogte van het Boezemkanaal en de Westkolk zijn twee wegversmallingen geplaatst met apart liggende passeerstroken voor fietsers.

De huizen aan de noordzijde van de dijk zijn tegen de kruin aan gebouwd. Veel voordeuren komen daardoor direct op de dijk uit (zonder voortuin of stoep). De woningen aan de zuidzijde liggen over het algemeen wat lager. Op de meeste plaatsen langs de dijk ontbreekt een stoep. Op een enkele plaats waar deze wel aanwezig is voldoet de stoep niet aan de vereiste breedte. Tussen 7:00 en 9:00 geldt in de ochtendspits ter hoogte van de brug over het IJ een inrijverbod voor autoverkeer in oostelijke richting met een ontheffingsregeling voor vergunninghouders.

In oktober 2012 is het verkeersaanbod 2 weken lang met behulp van telslangen geregistreerd op de 3 in-/uitvalswegen van Spaarndam. De uitslag hiervan bedroeg:

- Grote Sluis:
Werkdaggemiddelde van 4.063 motorvoertuigen/etmaal. Hiervan was ca. 3% zwaar verkeer, ca. 3,6% middelzwaar verkeer en ca. 93,4% lichtverkeer.
- Slaperdijkweg:
Werkdaggemiddelde van 3.134 motorvoertuigen/etmaal. Hiervan was ca. 0,9% zwaar verkeer, ca. 1,7% middelzwaar verkeer en ca. 93,4% lichtverkeer.
- Spaarndammerweg:
Werkdaggemiddelde van 2.009 motorvoertuigen/etmaal. Hiervan was ca. 0,5% zwaar verkeer, ca. 0,7% middelzwaar verkeer en ca. 98,8% lichtverkeer.

In de laatste dertien jaar zijn er vijftientig ongevallen geregistreerd. Dit was over de gehele lengte van de dijk en verdeeld over verschillende kruispunten en wegvakken. Bij twee daarvan was sprake van een slachtoffer, een daarvan moest naar het ziekenhuis. Bij het merendeel van de ongevallen was uitsluitend sprake van materiële schade, als gevolg van schampen (twaalf keer) en kopstaartbotsingen met stilstaande voertuigen (vijf keer). Het aantal en de ernst van de ongevallen op de dijk in Spaarndam zijn relatief laag.

Mogelijke ingrepen:

- *Open verharding:*
Over het algemeen wordt op geasfalteerde wegen harder gereden dan op straten met klinkers. Asphalt heeft meer comfort en wordt geassocieerd met wegen waar je harder mag rijden. OP een weg met klinkers zijn mensen geneigd minder hard te rijden. Klinkerbestrating verlangt ook een andere fundering van de weg en heeft als nadeel dat regenwater gemakkelijker in de dijk dringt, welke hierdoor sneller verzadigd kan raken. De dijk heeft nog steeds een waterkerende functie. De extra kosten voor het aanbrengen van klinkerbestrating worden geschat op € 400.000,-.
- *Verkeersremmende maatregelen*
Verkeersdrempels of extra wegversmallingen met om-en-om regeling kunnen het verkeer fysiek dwingen minder hard te rijden. Ter plaatse van de wegversmalling kan ruimte gegeven worden aan andere gebruiksdoeleinden. Elkaar tegemoetkomend verkeer zal ter plaatse van de versmalling moeten wachten tot men elkaar is gepasseerd. Ter plaatse van de versmallingen kunnen wachtrijen ontstaan. Ook kan het gebeuren dat automobilisten voor de versmalling juist sneller gaan rijden om tegemoetkomend verkeer ‘voor’ te zijn.
- *Reductie verkeersintensiteit*
Circulatiemaatregelen (evt. partieel eenrichtingsverkeer) kan de omvang van het verkeer reduceren. Dit beïnvloedt met name de kans op een ongeval op de dijk. Het verkeer zal echter alternatieve routes zoeken wat tot gevolg heeft dat de kans elders zal toenemen. Deze maatregel heeft een grote impact op de bereikbaarheid van het dorp en treft zowel doorgaand verkeer als bestemmingsverkeer.
- *Voetpaden*
Langs de dijk ontbreekt het grotendeels aan voetpaden. Voetgangers zijn hierom kwetsbaar. Uit de ongevallencijfers valt dit niet af te leiden. Voetgangers zijn zich waarschijnlijk zeer bewust van dit hogere risico. De aanleg van voetpaden zal het huidige concept van gedeelde ruimte te niet doen, waardoor er minder ruimte zal zijn voor andere functies. Een trottoir ‘duwt’ de parkerende rij auto’s verder de rijbaan op. Dat gaat ten koste van de passeerruimte op de dijk voor rijdend verkeer die op sommige plaatsen al minder is dan het in de voorschriften opgenomen minimum. Een zinvol trottoir is minimaal 1m20 (rolstoel en kinderwagen verlangen minimaal 90cm, zonder objecthinder). Dat zou inhouden dat de huidige breedtebeperking verder ingeperkt moet worden tot 1 meter. Praktisch heeft dit het instellen van eenrichtingsverkeer tot gevolg. Ook kan niet worden

uitgesloten dat vanwege de krappe ruimte automobilisten hun auto alsnog half op de stoep zullen parkeren, waardoor het beoogde effect niet ontstaat.

- *Oversteekvoorzieningen*
Oversteekvoorzieningen zijn uitsluitend zinvol op plekken waar ze functies verbinden. De aansluiting Kerklaan en Nieuwe Rijkweg komen geregeld voor in de klachtenregistratie. Met name de onoverzichtelijkheid van deze kruisingen valt op. Bij het oprijden van het dijktaalud heeft men pas laat zicht op het aankomende verkeer en staat men bijna op de kruising om het aankomende verkeer (van met name rechts) waar te nemen.
Oversteekvoorzieningen helpen niet bij dit euvel. Oversteekvoorzieningen met een voorrangsregeling zijn bovendien ongebruikelijk binnen 30km-gebied en kunnen schijnveiligheid veroorzaken. Het hebben van voorrangsrecht op het zebrapad betekent niet automatisch dat dit recht ook wordt verleend door het gemotoriseerde verkeer. Het huidige grijze karakter van de weg vergroot het risico voorrangsnegatie.
- *Zichtbaarheid op aansluitingen en vanaf uitritten:*
Omdat de bebouwing dicht op de weg staat, is deze vaak uitzicht belemmerend. Het oprijden van de dijk vanaf het lager gelegen omliggende land (zoals hiervoor benoemd bij de Kerklaan en de Nieuwe Rijkweg) is een complexe voertuighandeling. Dit is alleen te verbeteren door de aanwezige zicht belemmerende bebouwing en/of (particulier) groen te verwijderen. Sloop van bebouwing is een rigoureuze maatregel. Het groen in de vorm van heggen is, behalve als erfafscheiding, ook vaak bedoeld als afscherming van hinder door het wegverkeer (bijv. inschijnende autolichten).
- *Weren zwaar (vracht-)verkeer*
Het volledig weren van vrachtverkeer zal de economisch omstandigheden voor de in Spaarndam aanwezige bedrijven verder beperken. Er gelden nu al twee beperkingen, te weten een voertuigbreedtebeperking tot 2,2 meter en een aslastbeperking van 2,4 ton. Voor sommige bedrijven zal het bij een verdere beperking lastiger worden om hun bedrijfsvestiging in Spaarndam voort te zetten. Een algeheel verbod zal daarom gepaard moeten gaan met een ontheffingsbeleid. Gemiddeld genomen gaat het om ca. 16 zware vrachtauto's en ca. 21 middelzware vrachtwagens per dag. In deze aantallen is ook de bevoorradingscyclus van de supermarkt en de vuilnisophaaldiensten begrepen. Het effect van een verdere beperking zal daarom gering zijn.
- *Om-en-om parkeren langs de weg*
Bij een rechte weg en goed uitzicht naar voren zal het verkeer onbewust een fractie harder gaan rijden. De bochtigheid van de weg helpt het doorzicht beperken. Om-en-om links en rechts van de weg parkeren kan een maatregel zijn, waarbij het verkeer door gebrek aan doorzicht haar snelheid verder matigt. Bij aansluitingen van wegen aan de zuidkant van de dijk moet vermeden worden dat parkerende auto's het zicht op het overige verkeer bij het oprijden van de dijk verder verslechteren. In die gevallen zou de maatregel juist een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid. Op de dijk liggen de meeste woningen aan de noordzijde. De berm aan de zuidzijde van de dijk is veelal onverhard. Wanneer het parkeren naar de

zuidzijde van de dijk gebracht wordt, zal het rijdende verkeer dichter langs de voordeuren van de aan de noordzijde gelegen woningen rijden. Dit is een maatregel met een averechtse uitwerking. De rij geparkeerde auto's vergroot de afstand tussen de voordeur van de woningen en het rijdend verkeer op de dijk, waardoor bewoners veiliger vanuit de woning de straat op kunnen opstappen. De rij geparkeerde auto's ter plaatse fungeert als beschermende buffer t.o.v. het rijdende wegverkeer. Parkeren aan de zuidzijde zal het veelal onverharde bermtalud beschadigen.

- *Uitbreiding toegangsregeling Grote Sluis*

De huidige toegangsregeling geldt tussen 7:00-9:00 's-ochtends. Aanvankelijk is besloten de toegangsregeling ook in te stellen voor de avondspits tussen 16:00 en 19:00. Nadat de gemeente Haarlemmerliede-Spaarnwoude haar medewerking hieraan had ingetrokken werd de regeling in de avondspits niet geëffectueerd. In 2005 deed de rechtbank Haarlem uitspraak in een conflict over deze toegangsregeling tussen de gemeente Haarlem en Vereniging Entree-Go en automobiëlb企业 Spijker en bepaalde dat het voornemen voor de toegangsregeling in de avondspits zoals opgenomen in het Haarlemse collegebesluit vanwege deze rechtsonzekerheid moest worden vernietigd.

In het kader van het Bestemmingsplan Woongebied Spaarnebuiten 2012 is door bureau Ligtermoet en partners kentekenonderzoek uitgevoerd in drie perioden. Deze perioden betroffen de ochtendspits (7:00-10:00), het middaguur (12:00-14:00) en de avondspits (15:30-18:30). Tussen het telpunt bij de Grote Sluis en op de Slaperdijkweg werden in de ochtendspits gemiddeld 22 doorgaande verkeersbewegingen per uur waargenomen. In de avondspits waren dat er gemiddeld 92 per uur.

Nu de gemeente Haarlemmerliede-Spaarnwoude in haar raadsbesluit over het bestemmingsplan haar medewerking heeft toegezegd aan uitbreiding van de regeling wordt dit bezwaar weggenomen (in het raadsbesluit is opgenomen de gemeente Haarlem te verzoeken de flitspaal bij de Grote Sluis aan te zetten tussen 15:00 en 17:00). Het alsnog instellen van een toegangsregeling in de avondspits kan (indien ingesteld tussen 16:00 en 18:00) ca. 270 motorvoertuigen schelen. Het verkeersvolume kan hiermee met maximaal ca. 7% per werkdag afnemen. Niet kan worden uitgesloten dat een deel van het verkeer alsnog gebruik zal maken van de route door aanpassing van haar vertrek- of aankomsttijden. Om dit te onderzoeken zijn de spitsuurintensiteiten met de omliggende uren bij de Grote Sluis van de ochtend en avond vergeleken en is gebleken dat deze maatregel daadwerkelijk reductie van verkeersvolume tot gevolg kan hebben. De verhouding van het kernspitsuur ten opzichte van het "verbrede" spitsuur laat een afwijking per werkdag zien van tussen de 1 á 5%. Dit is nihil. De toename van verkeer t.g.v. de nieuwe woonwijk Spaarnebuiten is berekend op ca. 750 motorvoertuigen/etmaal en kan deze ontwikkeling dus niet volledig compenseren.

- *Verkeersluw of -vrij maken*
Halverwege de dijk kan een ‘knip’ gelegd worden, waardoor het niet meer mogelijk is om (met de auto) van de ene kant van het dorp naar de andere kant te komen. Een dynamische paal voor nood-/hulpdiensten, openbaar vervoer en gemeentelijke diensten kan de nadelen op het gebied van de bereikbaarheid verminderen. Een dergelijke ontheffing zou ook kunnen gelden voor huisartsen, verloskundigen en in Spaarndam gevestigden bedrijven. Vergelijkbaar met het instellen van eenrichtingsverkeer zal het verkeer echter alternatieve routes zoeken wat tot gevolg kan hebben dat de ongevalskans als gevolg van volumevergroting elders zal toenemen. Deze maatregel heeft een grote impact op de bereikbaarheid van het dorp en treft zowel doorgaand verkeer als bestemmingsverkeer. Uit het O&S onderzoek van september 2009 komt naar voren dat ca. 20% van de bevolking deze oplossing steunt.
- *Fietsvoorzieningen*
Vergelijkbaar met voetpaden verlangen fietsvoorzieningen extra ruimte in het wegprofiel, waar dit er niet is. Fietsvoorzieningen hebben dus minimaal het instellen van eenrichtingsverkeer tot gevolg. Fietsstroken in het huidige profiel inpassen zal niet kunnen voorkomen dat automobilisten noodgedwongen gebruik zullen maken van deze stroken. Daarmee zijn de fietsstroken niets meer dan een visuele aankleding, maar geen effectieve maatregel in toekennen van eigen ruime aan fietsers op de dijk. Voor een fietsstraat ligt de (auto-)verkeersintensiteit te hoog. De aanbevelingen van het fietsberaad adviseren dat voor een succesvolle fietsstraat de verhouding tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer minimaal 2:1 bedraagt en dat de route hoog frequent gebruikt wordt door fietsers. Voor de dijk betekent dit dat er ca. 8000 fietsers per etmaal gebruik moeten maken van de route. Op een regulier werkdag wordt het aantal fietsers nu geschat op ca. 1.200 per etmaal. Op zomerse fietsdagen kan dit aantal fors hoger uitvallen, wanneer we massaal recreëren. Toeristisch autoverkeer neemt dan echter ook toe. Dit is echter maar enkele dagen per jaar van toepassing. Voor de reguliere situatie zijn fietsvoorzieningen geen effectieve maatregel om de verkeersveiligheid betekenisvol te vergroten.
- *Parkeerterrein Kerklaan*
In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor een stuk grond aan de Kerklaan om in te richten als parkeerterrein. Dit was bedoeld als alternatieve parkeerplaats voor het geval de Westkolk autoluw zou worden ingericht. Mede gebruik als parkeeroplossing voor de parkeeroverlast op dijk is voorstelbaar. Nadeel hiervan is dat het snelheidsremmende effect van geparkeerde auto's langs de dijk vervalt. Daarnaast worden automobilisten en hun passagiers gedwongen een grotere afstand te lopen over een dijk waar niet overal voetgangersvoorzieningen zijn of kunnen worden aangelegd (op de brug over de Kolksluis is daarvoor geen ruimte tenzij het fietspad vervalt). Uit het eerder aangehaald O&S onderzoek van september 2009 blijkt dat ca. 40% van de bevolking deze oplossing steunt.

- *Ontheffingsmogelijkheden toegangsregeling Grote Sluis beperken*
Om de gevolgen van de introductie van de toegangsregeling onder de bevolking te verzachten is een ruimhartig ontheffingsbeleid voor inwoners en belanghebbenden van kracht. Het inperken van de ontheffingsgronden is een mogelijkheid om het verkeersvolume te beperken. Dit raakt bestaande rechten en zal verzet oproepen onder ontheffinghouders.

(Bekende) standpunten:

- *Dorpsraad:*
Behoudt graag het parkeren op de dijk i.v.m. de geringe parkeerruimte die het dorp heeft. Vindt de weg te druk en chaotisch. Vindt dat er te snel wordt gereden. Een nieuw extra parkeerterrein aan Kerklaan moet bestemd worden voor het verkeerssluw maken van de Westkolk.
- *Fietsersbond:*
Vindt het een rommelige bende op de dijk. Er ontbreekt een rijloper. Er wordt her en der geparkeerd op de dijk, waardoor de dijk weer smal dan weer breed is. Fietsers komen in de verdrukking door geparkeerde auto's. Er ontbreekt een voetpad. De fietspaden op de bruggen zijn te smal en geparkeerde auto's blokkeren soms de toegang. De oversteekvoorziening van het 2-richtingen fietspad langs de Slaperdijk op de kruising met de Nieuwe Rijweg is gevaarlijk. Het kruispunt met de Kerklaan (schoolroute) is onoverzichtelijk. Wil graag dat parkeerplaats aan de Kerklaan wordt aangelegd om zodoende parkeeroverlast op de dijk te kunnen verminderen. Fietsersbond stelt voor de dijk in te richten met een krap profiel van ca. 4m60 breed, waarbij 2 personenauto's elkaar net aan kunnen passeren. Bij tegemoetkomend verkeer moet de auto achter de fietser blijven. Is van mening dat de verkeersintensiteit in de spits een zorgpunt is en bepleit daarom dat de toegangsregeling ook in de middagspits van kracht moet zijn. Ontwikkelingen die verkeersdruk laten toenemen, moeten voorkomen worden. (NB: beleidsafd. verkeer: 4m60 is onvoldoende om ook het vrachtverkeer passeerruimte te geven)
- *Rijnland:*
Geeft de voorkeur aan een gesloten wegverharding i.v.m. de gesteldheid van de dijk. Bij hevige regenval zal dijk eerder verzadigd raken met water. Asfalt voert het water sneller af. Verkeersdrempels kunnen hinderlijke trillingen in de dijk opleveren die ook voelbaar kunnen zijn in de aanliggende woningen of de dijk onder kritische omstandigheden kunnen destabiliseren.
- *Spaarneschool:*
Schoolroute moet veiliger. Met name de kruising IJdijk-Kerklaan is een aandachtspunt. Oversteken ter plaatse van de school verbeteren (deze situatie is inmiddels verbeterd).
- *Gemeente Haarlem:*
Geeft om praktische redenen de voorkeur aan asfaltverharding op de dijk ondanks dat de nota Ruimtelijke Kwaliteit een voorkeur heeft voor klinkers in dit gebied ter herstel van het beschermde dorpsgezicht. Klinkerbestrating

verlangt een stevigere fundering. Het risico bestaat dat nieuwe klinkerbestrating uitverband gedrukt wordt, omdat de dijk schuin naar beneden afloopt. Een compromis kan zijn om het asfalt van een bruinrode kleur en een 'Street-print' (raster gelijkend op klinker) te voorzien. Klinkers en 'Street-print' geven een hogere geluidsbelasting door bandengeruis. Bij toepassing van klinkerverharding dient de huidige fundering volledig vervangen te worden met het risico op schade aan het kabel- en leidingennet. De woningen zijn tijdens de werkzaamheden volledig onbereikbaar. In verband met de kosten geeft de afdeling GOB (verantwoordelijk voor de voorbereiding onderhoudswerken) er de voorkeur aan om na uitvoering van de projecten voor riool- en leidingwerk de weg te herstellen in zijn huidige vorm.

- *Gemeenteraad van Haarlem*

In 2010 nam de gemeenteraad van Haarlem met de motie "In een flits en een zucht" het standpunt in dat een controlesysteem met flitspalen geavanceerd moest zijn in de vorm van trajectcontrole om onterechte beboeting van bestemmingsverkeer te voorkomen. Het introduceren van een dergelijk systeem is nadien niet nader onderzocht, nadat de Raad van State de eerste versie van het bestemmingsplan Spaarnebuiten in 2011 had vernietigd.

- *VVN (Veilig Verkeer Nederland)*

Een inwoner van Spaarndam heeft haar klacht over de kruising Visserseinde-Nieuwe Rijkweg voorgelegd aan Veilig Verkeer Nederland. VVN heeft geconcludeerd dat de inrichting van deze kruising niet voldoet aan de moderne eisen van Duurzaam Veilig. In dat beleid staat een heldere keuze wat betreft functionaliteit van de weg, homogeniteit in massa, richting en snelheid, herkenbaarheid van wegbeeld, vergevingsgezindheid van het wegontwerp en bekwaamheid centraal. Het huidige wegbeeld kan daaraan niet voldoen. De weg heeft een dubbelfunctie (zowel verblijven als verbinden met hoofdwegennet), het wegbeeld is daardoor onduidelijk, de omgeving is door slecht uitzicht, rommelige indeling en het krappe profiel niet vergevingsgezind ingericht bij gebrek aan de daarvoor benodigde ruimte. De betreffende kruising is te verbeteren door de belijning op de weg en blokmarkering op het fietspad te verwijderen.

- *Politie*

Hecht aan een geloofwaardige weginrichting in verband met de handhaafbaarheid van de verkeersregels. Een wegprofiel dat onvoldoende voldoet aan de vereiste wegkenmerken en waar structureel te hard wordt gereden wordt bestempeld als een "grijze" weg. Hoewel de huidige inrichting als "grijs" gekenmerkt kan worden wordt er op de dijk niet overmatig te hard gereden ($V_{85} = 36,7\text{km/uur}$). Vergelijkbare overschrijding worden ook elders wel waargenomen. Het huidige profiel is daarom handhaafbaar. (NB beleidsafd. Verkeer: De politie heeft de handhaving van het ochtendspits inrijverbod inmiddels overgedragen aan de handhavingdienst van de gemeente Haarlem. De flitspaal zelf staat op grondgebied van Haarlemmerliede-Spaarnwoude).

- *Brandweer/Ambulance*
Verkeersbeperkende maatregelen zijn ongewenst i.v.m. de kritische opkomsttijden. Het dorp ligt relatief ver weg van de brandweerkazernes en ambulanceposten. De route Vergierdeweg-Slaperdijkweg, Visserseinde, IJdijk behoort tot de in het HVVP vastgestelde hoofdaanrijroutes van de brandweer.
- *Provincie/Connexion*
Vanuit het uitgangspunt van comfortabel, stipt en betrouwbaar openbaar vervoer wordt belang gehecht aan een comfortabele verharding zonder snelheidsremmende of vertragende voorzieningen.
- *Raad van State*
Heeft bij vernietiging van het bestemmingplan Woongebied Spaarnebuiten in november 2011 bepaald, citaat uitspraak: *”dat de huidige route Spaarndammerdijk, IJdijk, Visserseinde, Slaperdijkweg binnen de bebouwde kom al te druk is voor het bestaande krappe profiel zonder voetgangersvoorzieningen. Bij dergelijke omstandigheden is het onwenselijk in te stemmen met een ruimtelijke ontwikkeling die deze situatie verder verslechtert.”*
Inmiddels heeft de Raad van State ook uitspraak gedaan in de aanvraag voorlopige voorziening op het gewijzigde bestemmingsplan “Woongebied Spaarnebuiten 2012” en bepaald dat de inwerkingtreding is aangehouden. De Raad van State overweegt momenteel of de Stab (Stichting Advisering Bestuursrechtspraak) opnieuw om een verkeerskundig onderzoek gevraagd moet worden. Om deze reden kan niet worden ingeschat wanneer de Raad van State de volgende zitting zal uitschrijven.



Haarlem

Reageren
o.en.s@haarlem.nl

Concernstaf
Afdeling
Onderzoek en Statistiek,
Grote Markt 2,
2011 RD Haarlem

september 2009

Gemeente Haarlem, Onderzoek en Statistiek

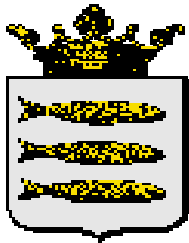
Spaarndam-West Parkeeroverlast

Onderzoek naar de parkeerproblematiek,
overlast en veiligheid in Spaarndam-West.



Spaarndam-West Parkeeroverlast

**Onderzoek naar de parkeerproblematiek,
overlast en veiligheid in Spaarndam-West**



Colofon

Opdrachtgever: Gemeente Haarlem
Afdeling Gebiedsmanagement

Samensteller: Gemeente Haarlem
Hoofdafdeling Concernstaf
Afdeling Onderzoek en Statistiek
Postbus 511
2003 PB Haarlem

Telefoon: 023-5113018
Fax: 023-5113441
E-mail: o.en.s@haarlem.nl
Internet: www.haarlem.nl

Bezoekadres : Stadhuis
Grote Markt 2
2011 RD Haarlem

Projectleider: Merijn van der Werff

Auteur: Pieter Waal

Bronvermelding: Alles uit deze uitgave mag vrij worden gebruikt, mits onder duidelijke vermelding van de samensteller en de naam van de rapportage.

Samenvatting

Onderzoek

Dorpsraad Spaarndam heeft vastgesteld dat het relevant zou zijn een enquête over de parkeerproblematiek onder de bewoners van Spaarndam-West uit te laten voeren. Afdeling Gebiedsmanagement van de Gemeente Haarlem heeft Afdeling Onderzoek en Statistiek hiertoe de opdracht gegeven. Naast dit onderwerp, is in dit onderzoek ook de overlast veroorzaakt door activiteiten en de leefbaarheid en veiligheid binnen Spaarndam-West aan de orde gekomen.

In juni is iedere hoofdbewoner van Spaarndam-West gevraagd een vragenlijst in te vullen. Zij konden de toegestuurde vragenlijst ook op het internet invullen. In totaal zijn er 182 ingevulde vragenlijsten ingevuld. Op een totaal van 294 huishoudens in Spaarndam-West, brengt dit de respons op 61,9%.

Resultaten

- **Parkeerproblematiek.** 92% van de respondenten heeft minimaal één auto. Van de autobezitters heeft ruim de helft één auto (58%). Ook kan de helft de auto bij het huis kwijt (voor de deur of in de garage). 17% geeft aan de auto niet in de straat kwijt te kunnen.

Eén op de drie mensen zegt een probleem te ervaren bij het parkeren. Daarbij zegt 39% soms een probleem te hebben. Er is een grotere groep die vindt dat er extra parkeerruimte nodig is. Een overgrote meerderheid van 83% wil dit. Zij zien vooral ruimte hiervoor tussen de Kerklaan en de Boezem, bij de voormalige volkstuinen.

De bewoners zijn over het algemeen wel bereid een stukje te lopen naar de auto (71%). Van de mensen die hiertoe bereid zijn wil de helft maximaal 250 meter lopen.

Er zijn meer bewoners voor een autoluwe of autovrije zone dan tegen. Ongeveer de helft zegt hier een voorstander van te zijn. Men ziet het liefst dat de Westkolk autoluw of autovrij zal worden. De respondenten staan minder positief tegenover een vergunningenbeleid in Spaarndam-West. Een derde van de bewoners is hier voor.

Van De Rietpol zegt 15% overlast te ervaren. De bezoekers aan deze jachthaven zorgen met name voor parkeeroverlast.

- **Overlast door activiteiten.** Voor zowel de horecabezoekers als voor de bezoekers aan de verschillende activiteiten in Spaarndam geldt dat de meeste overlast wordt veroorzaakt door parkeren. Tweederde van de geënquêteerden zegt hiervan overlast te ervaren. De bezoekers aan de horeca zorgen daarnaast voor overlast door middel van geluid en zwerfvuil. Activiteiten brengen naast parkeeroverlast, overlast door drukte op straat, zwerfvuil en geluidsoverlast met zich mee.

Dit zorgt ervoor dat relatief weinig respondenten negatief staan tegenover verkeersrestricties tijdens activiteiten. Zo is 13% tegen éénrichtingsverkeer, 22% tegen het verplaatsen van de auto en 23% tegen het afsluiten van een straat tijdens activiteiten.

Er zijn duidelijke verschillen in de waarde die de bewoners toekennen aan activiteiten. De activiteiten die het belangrijkste worden gevonden zijn: Dodenherdenking, Sinterklaasaankomst, Koninginnedag en schaatsen op Nova Zembla. De minder belangrijke evenementen volgens de respondenten zijn: De Jopenbier fietstochten, paalzitten, feesten en partijen in de speeltuin en trouwerijen in de Oude Kerk.

- **Leefbaarheid en Veiligheid.** Eén op de drie mensen voelt zich wel eens onveilig (36%). Dit komt volgens een overgrote meerderheid door het verkeer. Bijvoorbeeld door te hard rijden van auto's/brommers door de buurt en de verkeersdrukte. Onveiligheid door te weinig handhaving van politie, vandalisme en overlast door jongeren en cafébezoekers zorgen ook voor onveiligheidsgevoelens, maar in mindere mate.

Ruim de helft (55%) vindt dat de regels onvoldoende worden gehandhaafd in de buurt. Maar één op de vijf respondenten is van mening dat dit wel zo is.

26% van de respondenten vindt dat er te weinig speelplekken voor de jeugd zijn. Ook zij zien vooral de voormalige volkstuinen als goede plek voor extra speelmogelijkheden.

Over het onderhoud aan de openbare ruimte is men ontevreden. Men is het minst is tevreden over het onderhoud aan stoepen en wegen. Maar ook het opruimen van hondenpoep en het onderhoud aan de groenvoorziening en waterkanten vinden de respondenten vaak onvoldoende.

Inhoudsopgave

Colofon	2
Samenvatting	3
Inhoudsopgave	5
1. Inleiding	7
1.1 Doel en aanleiding van het onderzoek.....	7
1.2 Opzet en uitvoering van het onderzoek.....	7
1.3 Leeswijzer	8
2. De Parkeerproblematiek	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Autobezit.....	9
2.3 Problemen bij het parkeren	9
2.4 Meningen over autoluwe of autovrije zone en gereguleerd parkeren	11
2.5 Bereidheid om naar de auto te lopen	12
2.6 Overlast van De Rietpol.....	13
3. Overlast door activiteiten	15
3.1 Inleiding	15
3.2 Soorten overlast van horeca en festiviteiten	15
3.3 Mening over eventuele verkeersrestricties tijdens activiteiten	16
3.4 Toekennen van waarde aan activiteiten.....	16
4. Leefbaarheid en Veiligheid	19
4.1 Inleiding	19
4.2 De aanwezigheid van onveiligheidsgevoelens.....	19
4.3 Speelplekken voor de jeugd	20
4.4 De regelhandhaving	20
4.5 Onderhoud aan de openbare ruimte	21
Bijlage 1: Achtergronden van de respondent	23
Bijlage 2: De Vragenlijst	25
Bijlage 3: Antwoorden op de open vragen	34

1. Inleiding

1.1 Doel en aanleiding van het onderzoek

De verkeerscommissie van de Dorpraad Spaarndam heeft een aantal onderwerpen vastgesteld die relevant zijn voor een enquête onder de bewoners van Spaarndam-West. Deze onderwerpen zijn:

- De parkeerproblematiek;
- De overlast veroorzaakt door activiteiten;
- De leefbaarheid en veiligheid in Spaarndam-West.

Afdeling Gebiedsmanagement van de Gemeente Haarlem is de opdrachtgever voor deze enquête. Naar aanleiding van de resultaten van de enquête, zal de afdeling Openbare Ruimte, Groen en Verkeer (OGV) meedenken over mogelijke oplossingsvoorstellen. Aan de hand hiervan zal een tweede enquête aan de bewoners van Spaarndam-West worden voorgelegd. Afdeling Onderzoek en Statistiek van de gemeente Haarlem (OenS) is gevraagd het onderzoek uit te voeren.

1.2 Opzet en uitvoering van het onderzoek

Om publiciteit te genereren is voorafgaand aan de verspreiding van de vragenlijsten in het dorp gefolderd met een aankondiging van het onderzoek. Daarnaast heeft een aankondiging in het Dorpsorgaan gestaan. In juni zijn de enquêtes samen met een aankondigingsbrief onder de bewoners verspreid. De envelop werd geadresseerd met: "Aan de hoofdbewoner van dit adres". Er is getracht ieder huishouden te bereiken. Naast de mogelijkheid om de enquête op papier in te vullen en te retourneren middels een antwoordenvelop, is de mogelijkheid aangeboden om de vragenlijst via het internet in te vullen. Het invullen van de volledige vragenlijst duurde 10 tot 15 minuten.

De vragenlijst bestond uit verschillende onderdelen:

- *De parkeerproblematiek*: In welke mate wordt die ervaren? En hoe staan de bewoners tegenover mogelijke oplossingen?
- *Overlast*: Hoe wordt die veroorzaakt door horecagelegenheden, activiteiten en festiviteiten? Maar ook met vragen over de bereidheid om verkeersbeperkingen te ondergaan tijdens festiviteiten en het belang dat men ervaart van verschillende festiviteiten.
- *Leefbaarheid en Veiligheid*: Bij dit onderdeel zijn vragen gesteld over de veiligheid, speelplekken voor de jeugd en het onderhoud aan de openbare ruimte.
- *Achtergrondvragen*: De laatste vragen die gesteld hebben betrekking op de achtergrondgegevens van de respondent (geslacht, leeftijd, gezinssamenstelling etc.).

Voor de volledige vragenlijst wordt naar Bijlage 1 verwezen.

In totaal zijn er 182 ingevulde vragenlijsten geretourneerd, waarvan 120 schriftelijk en 62 digitaal. Bij een totaal van 294 huishoudens kan de respons zodoende vastgesteld worden op 61,9%. In de tabel hieronder staat de respons uitgesplitst naar geslacht en leeftijd.

Tabel 1.1

Respons naar geslacht en leeftijd (in absolute aantallen)				
Leeftijdscategorie	Man	Vrouw	Onbekend	Totaal
25 tm 45	21	25	0	46
46 t/m 55	19	14	0	33
56 t/m 65	37	18	0	55
66 en ouder	24	20	0	44
Onbekend	1	0	3	4
Totaal	102	77	3	182

De gemiddelde leeftijd van de respondenten is 56,3 jaar. Voor meer cijfers over de achtergronden van de respondenten wordt naar Bijlage 1 verwezen.

1.3 Leeswijzer

Voorin de rapportage staat een korte samenvatting van de bevindingen uit het onderzoek. Na deze inleiding begint de rapportage van de resultaten. De resultaten worden over het algemeen gerapporteerd volgens de volgorde van de vragenlijst (zie Bijlage 2). De hoofdstukindeling is als volgt:

- Hoofdstuk 2: De parkeerproblematiek
- Hoofdstuk 3: Overlast door activiteiten
- Hoofdstuk 4: Leefbaarheid en Veiligheid

De resultaten staan gepercenteerd weergegeven in figuren en tabellen. Daarbij staat per tabel de totale hoeveelheid respondenten die de vraag hebben beantwoord. Door afronding kan het voorkomen dat de percentages opgeteld niet 100% zijn. Indien de respondenten meerdere antwoorden konden geven, staat dit aangegeven onder de figuren en tabellen. Ook dan zijn uiteraard de percentages opgeteld geen 100%.

Bij dit rapport horen drie bijlagen. In de eerste bijlage staan de achtergronden van de respondenten in tabellen weergegeven. In de tweede bijlage staat de volledige vragenlijst weergegeven. De derde bijlage bevat alle antwoorden die zijn gegeven op de open vragen en de antwoorden die vallen in de categorie 'anders' bij verschillende vragen.

2. De Parkeerproblematiek

2.1 Inleiding

De parkeerproblematiek van Spaarndam-West omvat meerdere subonderwerpen. In de vragenlijst zijn dan ook meerdere aan bod gekomen:

- Het bezit van een auto, ja of nee (en hoeveel).
- Of er problemen zijn bij het vinden van een parkeerplaats en waar eventueel nieuwe parkeerplaatsen zouden moeten komen.
- De bereidheid over de eventuele invoering van een autoluwe zone, autovrije zone of voor een parkeervergunningenbeleid.
- De bereidheid om te lopen naar de auto.
- De mate van (parkeer)overlast door de bezoekers aan De Rietpol.

De volgende paragrafen behandelen deze onderwerpen.

2.2 Autobezit

De eerste vraag aan de respondenten was of ze in het bezit zijn van een auto. De resultaten van deze vraag staan in Tabel 2.1.

Tabel 2.1

Bent u in het bezit van een auto?		N=181
Antwoord		%
Ja		92
Nee		8

De overgrote meerderheid van de respondenten is in het bezit van een auto (92%). Bijna één op de tien is niet in het bezit van een auto (8%). Deze laatste groep hoefde niet de overige vragen over de parkeerproblematiek te beantwoorden. Zij konden verder gaan bij de vragen over overlast (vraag 12, volgende hoofdstuk).

De groep die wel in het bezit is van een auto (167 respondenten), kreeg de vraag voorgelegd hoeveel auto's er in het bezit zijn van de respondent of het gezin (Tabel 2.2). Meer dan de helft heeft één auto (58%). Ruim een derde (36%) zegt twee auto's te bezitten en 6% heeft drie auto's of meer.

Tabel 2.2

Hoeveel auto's heeft u of uw gezin in totaal?		N=166
Antwoord		%
Eén auto		58
Twee auto's		36
Drie of meer		6

2.3 Problemen bij het parkeren

Om vast te kunnen stellen of er onder de bewoners van Spaarndam-West problemen worden ervaren bij het vinden van een parkeerplaats, is gevraagd waar de respondent doorgaans de auto parkeert (Tabel 2.3). 20% parkeert de auto doorgaans in de garage of op eigen terrein. Daarnaast kan 29% de auto voor de deur kwijt. Hieruit valt op te maken dat de helft (49%) van de

respondenten in staat is de auto bij de eigen woning te parkeren. Een derde van de respondenten parkeert de auto in de straat (35%) en 17% moet de auto verder weg zetten.

Tabel 2.3

Waar parkeert u de auto doorgaans?		N=158
Antwoord		%
In garage/eigen plek		20
Voor de deur		29
In de straat		35
Verder weg		17

Hoewel 17% de auto doorgaans niet in de straat of bij het huis kwijt kan, is de groep die zelf een parkeerprobleem ervaart groter (Tabel 2.4). Eén op de drie respondenten ervaart een probleem bij het parkeren (30%). Daarbij zegt 39% soms een parkeerprobleem te ervaren. Tot slot zegt 32% geen problemen bij het parkeren te hebben.

Tabel 2.4

Ervaart u zelf een probleem bij het parkeren?		N=166
Antwoord		%
Ja		30
Nee		32
Soms		39

Vervolgens is gevraagd of er extra parkeerruimte nodig is in Spaarndam-West. Uit Tabel 2.5 blijkt dat een overgrote meerderheid (83%) dit vindt. Dit betekent dat deze groep groter is dan de groep die *zelf* soms of altijd een probleem ervaart bij het zoeken naar parkeerruimte. Slechts 4% heeft hier geen mening over.

Tabel 2.5

Bent u van mening dat er extra parkeerruimte nodig is?		N=166
Antwoord		%
Ja		83
Nee		14
Weet niet/geen mening		4

Aan de respondenten die vinden dat extra parkeerplaatsen nodig zijn, is doorgevraagd op welke plaats deze dan gerealiseerd zouden moeten worden. Alle antwoorden op deze open vraag zijn terug te vinden in Bijlage 3. Ook zijn de antwoorden geclusterd naar antwoordcategorieën. De resultaten hiervan staan in Figuur 2.1 (volgende pagina).

Uit deze figuur blijkt dat de grootste groep graag parkeerplaatsen ziet bij de (voormalige) volkstuinen langs de Kerklaan (31%). Daarnaast ziet een groep van 23% op overige plaatsen langs of bij de Kerklaan plek. Naast 'ruime' antwoorden als "Kerklaan" staan hierin ook de meer specifieke antwoorden als "Graslandje tegenover Spaarneschool" en "Plaats op de Kerklaan, waar nu nog noodlokalen staan".

Andere categorieën die meerdere keren worden genoemd zijn: Op het terrein van Albert Heijn (6%), bij of op de ijsbaan Nova Zembla (4%), op het landje van Gruiters (4%), bij of op 'de dijk' en bij of op het fort (beide 2%). In de categorie 'meerdere antwoorden' komen voornamelijk de hier boven beschreven antwoorden gecombineerd terug (13%).

Tot slot is de categorie 'anders' 16% van het geheel. Hierin staan antwoorden als: "Havenplein anders inrichten" en "Misschien een drijvend parkeerdek in de haven" (zie ook de bijlage).

Figuur 2.1



2.4 Meningen over autoluwe of autovrije zone en gereguleerd parkeren

Aan de respondenten is gevraagd hoe ze tegenover de verschillende mogelijkheden van parkeerrestrictie staan. In Tabel 2.6 staan de resultaten op de vragen of ze voor een autoluwe of autovrije zone zijn.

Tabel 2.6

Antwoord	Bent u voor een autoluwe/autovrije zone? (in %)	
	N=164	N=110
Ja	54	47
Nee	37	44
Weet niet/geen mening	9	9

Meer dan de helft van de ondervraagden is voor een autoluwe zone (54%). Ook is bijna de helft voor een autovrije zone (47%). Maar er zijn meer respondenten voor een autoluwe dan voor een autovrije zone.

De mensen die voor dergelijke zones zijn, mochten aangeven waar ze die zouden willen zien. Ze konden kiezen uit verschillende antwoordcategorieën. Echter, in de 'anders' categorie kwamen vaak antwoorden als 'Gehele dorp' en "De dijk" naar voren. Dergelijke antwoorden zijn daarom uit de 'anders' categorie gehaald en tot zelfstandige antwoordcategorieën gemaakt (Tabel 2.7).

Tabel 2.7

Antwoord	Waar zou u die zone het liefst willen hebben? (in %)	
	N=66	N=42
Taanplaats (het Slikkie)	9	12
Westkolk	42	48
Oostkolk	2	7
Kerkplein	3	7
Gehele dorp (Spaarndam/Spaarndam-West) (Genoteerd bij 'anders')	11	5
De dijk/Ijdijk/Spaarndammerdijk (Genoteerd bij 'anders')	20	10
Anders	14	12

De meeste respondenten zien de autoluwe zone het liefst bij Westkolk (42%). Maar ook ziet één op de vijf (20%) de dijk als goede plek. Eén op de tien respondenten ziet het liefst het hele dorp autoluw. In de 'anders' categorie staan antwoorden als: "Ik vind alle bovengenoemde locaties goede kandidaten" en "Nieuwe Rijweg" (zie Bijlage 3 voor alle antwoorden).

De Westkolk is ook de meest genoemde plek voor een autovrije zone. Maar liefst de helft van de respondenten vindt dit ook de aangewezen plek hiervoor (48%). Van 12% mag de Taanplaats autovrij worden en 10% wil dat de dijk autovrij wordt. Zie Bijlage 3 voor de anders' categorie.

Er zijn minder voorstanders van gereguleerd parkeren dan voor een autoluwe of autovrije zone. Aan de respondenten is gevraagd of zij voorstander zijn van een vergunningenbeleid (Tabel 2.8). 61% geeft hier een ontkennend antwoord op. Een derde van de ondervraagden is hier wel voorstander van (32%).

Tabel 2.8

Bent u voorstander van een vergunningenbeleid?		N=164
Antwoord		%
Ja		32
Nee		61
Weet niet/geen mening		7

2.5 Bereidheid om naar de auto te lopen

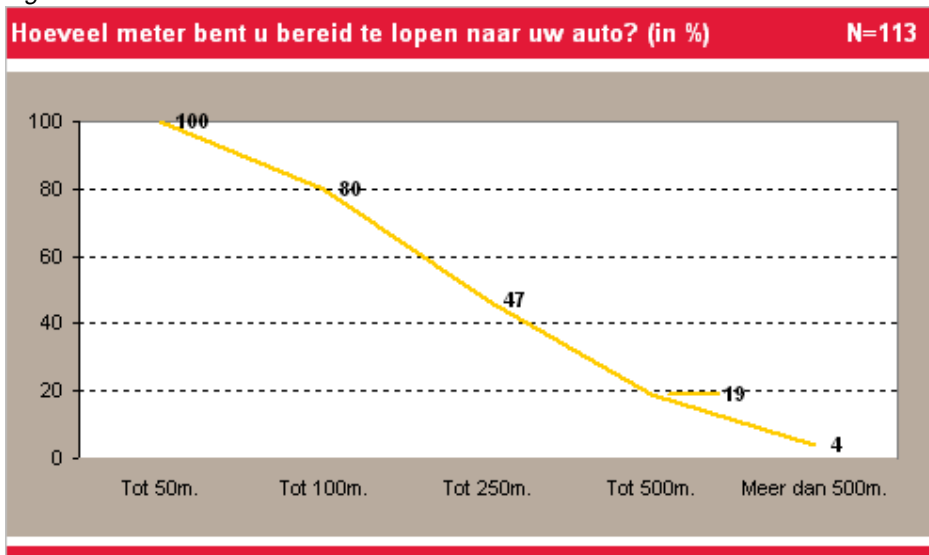
Een meerderheid van de ondervraagden is bereid om een stukje naar de auto te lopen (71%). Een kwart is dat niet (24%) en 5% weet het niet of heeft hierover geen mening (Tabel 2.9).

Tabel 2.9

Bent u bereid om een stukje te lopen naar uw auto?		N=162
Antwoord		%
Ja		71
Nee		24
Weet niet/geen mening		5

Aan de respondenten die bereid zijn om een stukje te lopen is doorgevraagd hoeveel meter ze dan bereid zijn om te lopen. In Figuur 2.2 staan de resultaten cumulatief weergegeven.

Figuur 2.2



De figuur moet als volgt worden gelezen: 100% van de respondenten die bereid is om een stukje te lopen wil 50 meter of meer lopen en 80% is bereid 100 meter of meer te lopen. Dit betekent dat 20% heeft gezegd tot 50 meter te willen lopen. Uit de resultaten kan dus worden afgeleid dat 47% bereid is meer dan 250 meter te lopen en 53% is bereid minder dan 250 meter naar de auto te lopen.

2.6 Overlast van De Rietpol

De Rietpol is een jachthaven en scheepswerf in Spaarndam-West. In de enquête zijn enkele vragen opgenomen over de mogelijke overlast die de bezoekers van De Rietpol met zich mee brengen. Als eerste is de directe vraag gesteld of de respondent overlast ondervindt van bezoekers aan De Rietpol (Tabel 2.10).

Tabel 2.10

Ondervindt u last van de bezoekers van de Rietpol?		N=165
Antwoord		%
Ja		15
Nee		76
Weet niet/geen mening		9

Driekwart van de ondervraagden zegt geen overlast te ervaren van bezoekers aan De Rietpol (76%). 15% ondervindt wel overlast en 9% heeft hier geen mening over. Aan de groep die wel overlast zegt te ervaren is doorgevraagd welke overlast zij dan ondervinden (Tabel 2.11). Er kon gekozen worden uit drie antwoordmogelijkheden.

Tabel 2.11

Welke overlast ondervindt u van de bezoekers?		N=25
Antwoord		%
Verkeerslawaaï		12
Lawaai door mensen		16
Overlast door parkeren		84

NB. Meerdere antwoorden mogelijk

De meeste overlast wordt veroorzaakt door het parkeren (84%). Het lawaai door mensen (16%) en het verkeerslawaaï (12%) dat De Rietpol met zich meebrengt, wordt door minder respondenten als overlast beschouwd.

Aan de groep die overlast zegt te ervaren is ook gevraagd waar de bezoekers van De Rietpol hun auto's parkeren. 19 respondenten gaven hier antwoord op. 'De Kerklaan', 'De Westkolk' en 'De Pol' komen in die antwoorden het meeste terug. Voor alle antwoorden wordt naar Bijlage 3 verwezen.

3. Overlast door activiteiten

3.1 Inleiding

Het tweede gedeelte van de enquête ging over de overlast die de activiteiten in Spaarndam met zich mee kunnen brengen. De subonderwerpen binnen dit hoofdstuk zijn:

- De soorten overlast die horeca en activiteiten met zich meebrengen.
- Mening over verschillende mogelijke verkeersrestricties tijdens festiviteiten.
- De waarde die wordt gehecht aan de verschillende activiteiten die in Spaarndam plaatsvinden.

3.2 Soorten overlast van horeca en festiviteiten

Aan de respondenten is gevraagd welke soorten overlast zij ervaren van (bezoekers van) horecagelegenheden en activiteiten in het dorp. Er kon gekozen worden uit verschillende antwoordcategorieën. Wederom noteerde een substantiële hoeveelheid van de respondenten in de 'anders' categorie "geen overlast". Deze zijn uit de 'anders' categorie gehaald en staan nu apart genoteerd bij de resultaten (Tabel 3.1).

Tabel 3.1

Wat voor overlast van bezoekers aan...? (in %)			N=158	N=154
Antwoord	Horeca-gelegenheden	Activiteiten		
Parkeren	65	70		
Geluid	29	17		
Terras (voor horeca) / Drukte op straat (voor activiteiten)	11	20		
Zwerfvuil	22	21		
Bejegening	8	6		
Anders	12	11		
Geen overlast (genoteerd door respondent in de 'anders' categorie)	17	14		

NB. Meerdere antwoorden mogelijk

Tweederde van de respondenten zegt dat de overlast van horecagelegenheden veroorzaakt wordt door parkeren (65%). Daarnaast zorgt de horeca ook voor geluidsoverlast (29%) en zwerfvuil (22%). Het terras (11%) en bejegening (8%) zorgen voor minder overlast volgens de respondenten.

In de 'anders' categorie (12%) komen met name antwoorden terug over overlast van geparkeerde fietsen, het verkeer en vandalisme ('jatten' en wildplassen). Zie Bijlage 3 voor de volledige antwoorden.

Activiteiten binnen Spaarndam zorgen voor meer overlast van parkeren. 70% van de ondervraagden zegt overlast van parkeren te hebben tijdens activiteiten. Drukte op straat (20%) en zwerfvuil (21%) zorgen ook voor overlast. Ook zorgt geluid voor overlast bij activiteiten (17%). Maar dit is minder dan de overlast van de horeca (29%). 6% van de respondenten heeft last van bejegening tijdens activiteiten.

In de 'anders' categorie komen de antwoorden over het verkeer en (wederom) fietsen naar voren (zie Bijlage 3).

3.3 Mening over eventuele verkeersrestricties tijdens activiteiten

Er zijn verschillende mogelijkheden van verkeersrestricties tijdens festiviteiten aan de respondenten voorgelegd. Deze mogelijkheden zijn: (1) autoverplaatsing, (2) straat tijdelijk afsluiten en (3) tijdelijk 1-richtingsverkeer. Gevraagd is of de respondent bezwaar tegen deze mogelijkheden heeft. De resultaten staan in Tabel 3.2.

Tabel 3.2

Bezwaar tegen verkeersrestricties? (in%)	N=176	N=180	N=181
Antwoord	Verplaatsen auto	Afsluiten straat	1-richtingsverkeer
Ja	22	23	13
Nee	58	70	81
N.v.t./Geen mening	21	7	6

Over het algemeen heeft een ruime meerderheid geen bezwaar tegen de voorgestelde restricties tijdens festiviteiten in het dorp. De minste weerstand krijgt 1-richtingsverkeer (13% heeft bezwaar). Het afsluiten van de straat en het verplaatsen van de auto krijgen meer, maar eveneens weinig, weerstand (respectievelijk 23% en 22%).

Het aantal ondervraagden dat zegt geen bezwaar te hebben voor het verplaatsen van de auto (58%) is minder dan bij de andere mogelijkheden. Dit kan worden verklaard door een relatief grote groep dat 'n.v.t.' heeft ingevuld omdat ze geen auto hebben.

3.4 Toekennen van waarde aan activiteiten

In Spaardam worden meerdere activiteiten en festiviteiten georganiseerd. Aan de respondenten is gevraagd een waarde toe te kennen aan iedere activiteit in het dorp. Men kon antwoorden op een schaal die liep van 1 (=zeer weinig waarde) tot 5 (=zeer veel waarde). In Tabel 3.3 staan de resultaten van deze vraag. Gegeven zijn de percentages van de respondenten die 'zeer weinig' of 'weinig' hebben ingevuld en van de respondenten die 'zeer veel' of 'veel' hebben ingevuld. Daarnaast is het gemiddelde berekend van alle antwoorden per activiteit. Let op: deze schaal heeft als middelpunt '3' (en niet 2,5) en dat is dus het 'neutrale' gemiddelde. De activiteiten staan gerangschikt naar de mate waarin er waarde aan wordt toegekend.

Tabel 3.3

Hoeveel waarde kent u toe aan de activiteiten in Spaardam? (in % en gem.)			
Activiteiten	(zeer) Weinig	(zeer) Veel	Gemiddeld
Sinterklaasaankomst	6	81	4,2
Dodenherdenking	6	79	4,2
Schaatsen op Nova Zembla	10	78	4,2
Koninginnedag	10	78	4,1
Dorps-kerstzang binnen en buiten	22	56	3,5
Kolkconcerten	19	54	3,5
Kunstmarkt	27	57	3,4
Bootjesdag in de Boezem	23	47	3,4
Toekomstig 'schutten' in de Kolksluis	27	46	3,4
Ponderslaan	25	48	3,3
Weekend vaardagen (1X per 2 jaar)	27	46	3,3
Activiteiten georganiseerd door speeltuin Nieuw Leven	24	43	3,3
Zondagmiddagconcerten in de Oude kerk	32	45	3,2
Trouwerijden in de Oude kerk	40	33	2,8
Paalzitten	46	31	2,7
Feesten en partijen in de speeltuin	40	23	2,7
Jopenbier fietstochten	48	22	2,5

Gekeken naar de percentages en de gemiddelden zijn er vier activiteiten die het allerbelangrijkst worden gevonden. Dit zijn: Dodenherdenking, Sinterklaasaankomst, schaatsen op Nova Zembla (alle drie een gemiddelde van 4,2) en Koninginnedag (gemiddeld 4,1). Naast de hoge gemiddelden wordt de waarde van deze activiteiten ook onderstreept door een zeer hoog percentage respondenten dat (zeer) veel waarde toekent en een zeer laag percentage dat (zeer) weinig waarde toekent aan de activiteiten.

Daarnaast zijn er ook vier activiteiten die duidelijk het minst belangrijk worden gevonden: De Jopenbier fietstochten (gemiddeld 2,5), paalzitten, feesten en partijen in de speeltuin (beide een gemiddelde van 2,7) en Trouwerijen in de Oude Kerk (2,8). Aan deze activiteiten wordt vaker (zeer) weinig waarde toegekend dan (zeer) veel waarde.

4. Leefbaarheid en Veiligheid

4.1 Inleiding

Het laatste hoofdonderwerp van de vragenlijst gaat over de leefbaarheid en veiligheid binnen Spaarndam-West. De subonderwerpen zijn:

- De aanwezigheid van onveiligheidsgevoelens en de reden hiervoor;
- De aanwezigheid van voldoende speelplekken;
- Hoe er tegenover de regelhandhaving wordt gestaan;
- Oordeel over het onderhoud aan de openbare ruimte.

4.2 De aanwezigheid van onveiligheidsgevoelens

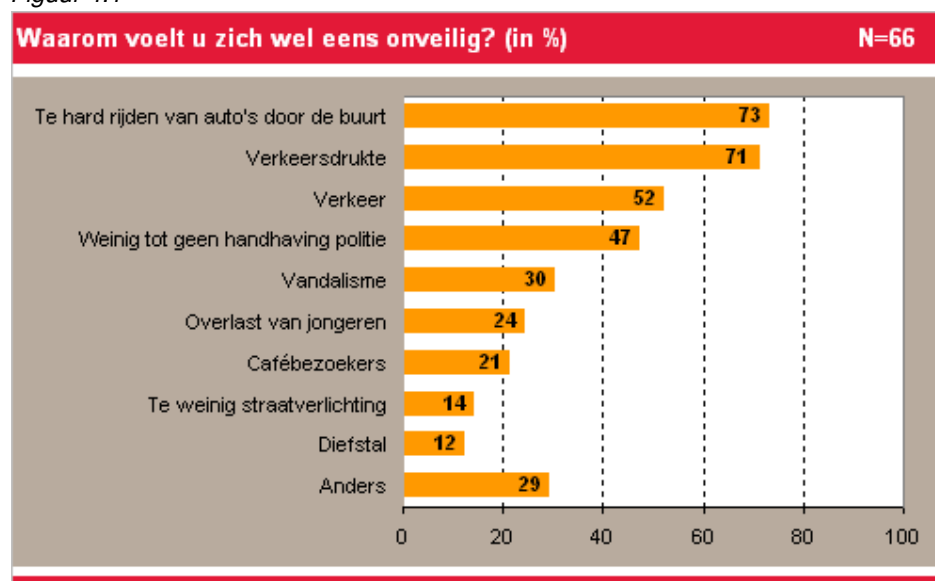
De respondenten kregen de vraag voorgelegd of ze zich wel eens onveilig voelen. Uit Tabel 4.1 valt af te lezen dat bijna tweederde van de ondervraagden (62%) zich niet onveilig voelt. 36% zegt zich wel eens onveilig te voelen.

Tabel 4.1

Voelt u zich wel eens onveilig?		N=180
Antwoord		%
Ja		36
Nee		62
Weet niet/geen mening		2

De groep die zich wel eens onveilig voelt, kreeg een vervolgvraag over dit onderwerp voorgelegd. Zij konden aangeven waarom ze zich dan onveilig voelen. De resultaten van deze vraag, waarbij meerdere antwoorden gegeven konden worden, staan in Figuur 4.1.

Figuur 4.1



NB. Meerdere antwoorden mogelijk

De figuur laat zien dat het verkeer op verschillende manieren de grootste veroorzaker van onveiligheidsgevoelens is. Bijna driekwart van de respondenten (73%) voelt zich onveilig door het

te hard rijden van auto's in de buurt. Ook geeft 71% verkeersdrukte en 51% 'verkeer' (in zijn algemeenheid) als reden op. Het gebrek aan handhaving door de politie wordt door 47% als een oorzaak gezien. Vandalisme (30%), overlast van jongeren (24%) en cafébezoekers (21%) wordt door een wat kleinere groep als bronnen van onveiligheidsgevoelens gezien. Tot slot vindt 14% dat er te weinig straatverlichting is en 12% ziet diefstal als veroorzaker van onveiligheidsgevoelens.

In de 'anders' categorie staan veel antwoorden die ook weer met het verkeer te maken hebben. Zo komen in de antwoorden het te hard rijden van vrachtwagens, fietsers en brommers terug. Zo zegt één respondent: "De dijk is af en toe een racebaan en nodigt uit om te hard te rijden". Een ander terugkerend onderwerp van onveiligheidsgevoelens is de overlast van zwemmende jeugd bij de Boezembrug (zie Bijlage 3).

4.3 Speelplekken voor de jeugd

Als onderdeel van de leefbaarheid in Spaarndam-West zijn twee vragen gesteld over speelplekken voor de jeugd. De eerste vraag was of er voldoende speelplekken zijn voor de jeugd (Tabel 4.2). De meningen hierover zijn verdeeld. Zo zegt 42% dat er wel voldoende speelplekken zijn en 26% van niet. Daarnaast weet 32% het niet, of heeft hier geen mening over. Uit nadere analyse blijkt dat van de respondenten zonder thuiswonende kinderen 41% geen mening heeft of het niet weet en van de respondenten met thuiswonende kinderen is dit 15%.

Tabel 4.2

Zijn er genoeg speelplekken voor de jeugd?		N=179
Antwoord		%
Ja		42
Nee		26
Weet niet/geen mening		32

De respondenten die vinden dat er te weinig speelplekken zijn, is gevraagd ideeën te opperen voor nieuwe speelplekken. 33 respondenten deden dit ook. De volledige lijst van antwoorden zijn terug te vinden in Bijlage 3.

Naast een goede plek voor extra parkeerplaatsen (paragraaf 2.3), worden de voormalige volkstuinen langs de Kerklaan ook als een geschikte plaats voor een nieuwe speelplek gezien. Het grasveld tegenover de Spaarneschool wordt ook meerdere keren genoemd. Andere terugkerende ideeën zijn: bij de speeltuin Nieuw Leven en bij het fort.

4.4 De regelhandhaving

Aan de respondenten is gevraagd of de regels voldoende worden gehandhaafd in Spaarndam-West (Tabel 4.3). Een meerderheid van de ondervraagden vindt dat de regels onvoldoende worden gehandhaafd (55%). 20% vindt het wel voldoende en 25% weet het niet of heeft hier geen mening over.

Tabel 4.3

Hoe staat u tegenover regelhandhaving in Spaarndam-West?		N=176
Antwoord		%
Regels worden voldoende gehandhaafd		20
Regels worden onvoldoende gehandhaafd		55
Weet niet/geen mening		25

4.5 Onderhoud aan de openbare ruimte

Het laatste subonderwerp dat te maken heeft met de leefbaarheid binnen Spaarndam-West betreft het onderhoud aan de openbare ruimte. Aan de respondenten is gevraagd een aantal onderhoudsaspecten te beoordelen.

Er kon geantwoord worden op een schaal die liep van 1 (=zeer slecht) tot 5 (=zeer goed). In Tabel 4.4 staan de resultaten van deze vraag. Gegeven zijn de percentages van de respondenten die 'zeer slecht' of 'slecht' hebben ingevuld en van de respondenten die 'zeer goed' of 'goed' hebben ingevuld. Daarnaast is weer het gemiddelde gegeven van alle antwoorden per activiteit. Let wederom op: deze schaal heeft als middelpunt '3' (en niet 2,5) en dat is dus het 'neutrale' gemiddelde. De aspecten staan gerangschikt van hoog naar laag.

Tabel 4.4

Hoe ervaart u het onderhoud aan de openbare ruimte? (in % en gem.)			
Activiteiten	(zeer) Slecht	(zeer) Goed	Gemiddeld
Waterkanten	29	31	2,9
Groenvoorziening	41	24	2,6
Opruimen hondenpoep	41	20	2,5
Wegen	56	17	2,4
Stoepen	55	16	2,3

Alle aspecten worden lager dan het middelpunt beoordeeld. Dit betekent dat men over het onderhoud van alle aspecten ontevreden is. Relatief is men het meest tevreden over de waterkanten met een gemiddelde van 2,9. 31% van de ondervraagden zegt dat het onderhoud aan de waterkanten 'goed' of 'zeer goed' is. De groenvoorziening en het opruimen van hondenpoep doen het relatief gezien ook minder slecht, met gemiddelden van respectievelijk 2,6 en 2,5.

Men ervaart het onderhoud aan de stoepen en wegen als slecht. Respectievelijk 55% en 56% zegt dat het onderhoud hieraan (zeer) slecht is. Voor de stoepen komt het gemiddelde op 2,3 en voor de wegen op 2,4.

Bijlage 1: Achtergronden van de respondent

De laatste vragen aan de bewoners van Spaardam-West die mee hebben gedaan aan het onderzoek, betroffen vragen die gaan over de achtergronden van de respondent. In de inleiding zijn al een paar vragen gebruikt om de respons te tonen. Hier volgen de volledige cijfers. De vragen gaan over:

- Geslacht;
- Leeftijd;
- Gezinsamenstelling;
- Het aantal jaren woonachtig in Spaarndam.

Hieronder volgen de tabellen met de resultaten.

Tabel 5.1

Geslacht respondent		N=182
Antwoord		%
Man		56
Vrouw		42
Onbekend		2

Tabel 5.2

Leeftijd respondent		N=182
Antwoord		%
25 t/m 45		25
46 t/m 55		18
56 t/m 65		30
65 en ouder		24
Onbekend		2
Gemiddelde leeftijd		56,3

Tabel 5.3

Gezinsamenstelling respondent		N=182
Antwoord		%
Ik woon alleen		26
Ik woon met kind(eren), zonder partner		6
Ik ben gehuwd of samenwonend, zonder thuiswonende kinderen		37
Ik ben gehuwd of samenwonend, met thuiswonende kinderen		27
Anders dan bovenstaande mogelijkheden		1
Onbekend		3

Tabel 5.4

Aantal jaren woonachtig in Spaarndam		N=182
Antwoord		%
Korter dan 1 jaar		3
1 tot 5 jaar		8
5 tot 10 jaar		12
Langer dan 10 jaar		78
Onbekend		1

Bijlage 2: De Vragenlijst

ENKELE OPMERKINGEN VOORAF

- * Zoals u in bijgaande brief heeft kunnen lezen is het van groot belang dat zoveel mogelijk burgers meedoen aan dit onderzoek naar overlast in Spaarndam. Wij waarderen het daarom zeer als u mee doet aan het onderzoek.
- * De vragenlijst gaat over volgende onderwerpen:
 - A: Parkeeroverlast
 - B: Overlast veroorzaakt door activiteiten
 - C: Leefbaarheid
 - D: Achtergrondgegevens
- * Hoe vult u deze vragenlijst in?
 - Wij verzoeken u vriendelijk bij iedere vraag één antwoord in te vullen dat voor u het meest van toepassing is. Indien u meer antwoorden mag invullen, zal dit worden aangegeven. Als u per ongeluk het verkeerde vakje hebt aangekruist, kleurt u dan het goede vakje helemaal in.

Voorbeeld: Stel u bent een vrouw, maar u heeft per ongeluk het vakje man aangekruist.

Voorbeeld: Per ongeluk verkeerd aangekruist Voorbeeld: verbetering

Bent u een man of een vrouw?	Bent u een man of een vrouw?
<input checked="" type="checkbox"/> man <input type="checkbox"/> vrouw	<input checked="" type="checkbox"/> man fout <input checked="" type="checkbox"/> vrouw goed

- Als u een antwoord aankruist waar achter staat: ‘Ga naar vraag ..’ dan mag u de tussenliggende vragen overslaan.
- Er zitten ook zogenaamde open vragen in de enquête. Bij deze vragen kunt u uw antwoord binnen een tekstkader of op de aangegeven stippellijn noteren. Bij voorkeur in BLOKLETTERS.
- * Wellicht ten overvloede willen wij u verzekeren dat de onderzoeksresultaten op volstrekt anonieme wijze worden verwerkt en gerapporteerd.

Indien u vragen heeft in verband met dit onderzoek, kunt u contact opnemen met Wim Molenaar van Onderzoek en Statistiek van de Gemeente Haarlem, 023-5113895 of via e-mailadres:
o.en.s@haarlem.nl

ALVAST HARTELIJK DANK VOOR UW MEDEWERKING!

A. PARKEERPROBLEMATIEK

Als eerste willen wij u enkele vragen stellen over parkeerproblematiek in Spaarndam.

1. Bent u in het bezit van een auto?

- 1. Ja
- 2. Nee → *ga naar vraag 12*

2. Hoeveel auto's heeft u of uw gezin in totaal?

- 1. Eén auto
- 2. Twee auto's
- 3. Drie of meer

3. Waar parkeert u de auto doorgaans?

- 1. In garage/ eigen plek
- 2. Voor de deur
- 3. In de straat
- 4. Verder weg

4. Ervaart u zelf een probleem bij het parkeren?

- 1. Ja
- 2. Nee
- 3. Soms

5. Bent u van mening dat er extra parkeerruimte nodig is in Spaarndam-West?

- 1. Ja
- 2. Nee
- 3. Weet niet/geen mening

Indien ja, heeft u een bepaalde plaats in gedachten waar deze extra parkeerruimte gerealiseerd zou kunnen worden?



6a. Bent u voor een autoluwe zône in Spaarndam?

- 1. Ja
- 2. Nee → *ga naar vraag 8*
- 3. Weet niet/geen mening → *ga naar vraag 8*

6b. Waar zou u die autoluwe zône het liefst willen hebben?

- 1. Taanplaats (het Slikkie)
- 2. Westkolk
- 3. Oostkolk
- 4. Kerkplein
- 5. Anders, namelijk.....

7a. Bent u voor een autovrije zône in Spaarndam?

- 1. Ja
- 2. Nee → *ga naar vraag 8*
- 3. Weet niet/geen mening → *ga naar vraag 8*

7b. Waar zou u die autovrije zône het liefst willen hebben?

- 1. Taanplaats (het Slikkie)
- 2. Westkolk
- 3. Oostkolk
- 4. Kerkplein
- 5. Anders, namelijk.....

8. Bent u voorstander van gereguleerd parkeren, oftewel vergunningenbeleid?

- 1. Ja
- 2. Nee
- 3. Weet niet/geen mening

9. Bent u bereid om een stukje te lopen naar uw auto?

- 1. Ja
- 2. Nee → *ga naar vraag 11*
- 3. Weet niet/geen mening → *ga naar vraag 11*

10. Hoeveel meter bent u bereid te lopen?

- 1. tot 50 meter
- 2. tot 100 meter
- 3. tot 250 meter
- 4. tot 500 meter
- 5. meer dan 500 meter

11a. Ondervindt u last van de bezoekers van de Rietpol?

- 1. Ja
- 2. Nee → ga naar vraag 12
- 3. Weet niet/geen mening → ga naar vraag 12

11b. Welke overlast?

- 1. Verkeerslawaaï
- 2. Lawaaï door mensen
- 3. Overlast door parkeren

11c. Waar parkeren zij dan hun auto?



B.

OVERLAST VEROOORZAAKT DOOR ACTIVITEITEN

Het tweede gedeelte van de enquête gaat over overlast veroorzaakt door activiteiten.

12. Horecagelegenheden trekken bezoekers aan. Kunt u aangeven of u overlast ervaart van: parkeren, geluid, terras, zwerfvuil, bejegening of anders.

Meerdere antwoorden zijn mogelijk

1. Parkeren
2. Geluid
3. Terras
4. Zwerfvuil
5. Bejegening
6. Anders, namelijk.....

13 . Ook activiteiten in het oude dorp trekken bezoekers aan. Kunt u weer aangeven of u overlast ervaart?

Meerdere antwoorden zijn mogelijk

1. Parkeren
2. Geluid
3. Drukke op straat
4. Zwerfvuil
5. Bejegening
6. Anders, namelijk.....

14. Heeft u er bezwaar tegen om uw auto te verplaatsen ten behoeve van festiviteiten?

1. Ja
2. Nee
3. N.v.t.

15. Heeft u er bezwaar tegen als wij de straat tijdelijk afsluiten van een straat of een weg bij festiviteiten?

1. Ja
2. Nee
3. Geen mening

16. Heeft u bezwaar tegen tijdelijk 1 richtingsverkeer bij festiviteiten?

1. Ja
 2. Nee
 3. Geen mening

In het navolgende vragen wij u een indruk te geven over hoeveel waarde u hecht aan activiteiten die in Spaarndam plaatsvinden.

17. Kunt u voor de volgende activiteiten aangeven of u zeer weinig, weinig, niet veel niet weinig, veel of zeer veel waarde toekent?

(WILT U HIER DE ANTWOORDCODE OMCIRKELEN?)

	Ze er we inig	We inig	Niet we inig / niet veel	Veel	Ze er veel	Weet niet / geen mening
a) Koninginnedag: 30 april	1	2	3	4	5	7
b) Dodenherdenking 4 mei	1	2	3	4	5	7
c) Sinterklaasaankomst	1	2	3	4	5	7
d) Ponderslaan	1	2	3	4	5	7
e) Kolkconcerten	1	2	3	4	5	7
f) Weekend vaardagen 1x per 2 jaar	1	2	3	4	5	7
g) Paalzitten	1	2	3	4	5	7
h) Kunstmarkt (5x)	1	2	3	4	5	7
i) Bootjesdag in de boezem	1	2	3	4	5	7
j) Zondagmiddagconcerten in Oude kerk	1	2	3	4	5	7
k) Dorps kerstzang binnen en buiten	1	2	3	4	5	7
l) Trouwerijen in de Oude Kerk	1	2	3	4	5	7
m) Feesten en partijen in de speeltuin	1	2	3	4	5	7
n) Toekomstig schutten in de Kolksluis	1	2	3	4	5	7
o) Activiteiten georganiseerd door de Speeltuin Nieuw Leven	1	2	3	4	5	7
p) Jopenbier fietstochten	1	2	3	4	5	7
q) Schaatsen op Nova Zembla	1	2	3	4	5	7

C. LEEFBAARHEID

Tot slot volgen nog een aantal vragen over leefbaarheid en veiligheid.

18. Voelt u zich wel eens onveilig?

- 1. Ja
- 2. Nee → *ga naar vraag 20*
- 3. Weet niet/geen mening → *ga naar vraag 20*

19. Kunt u aangeven waarom u zich onveilig voelt?

Meerdere antwoorden mogelijk

- 1. Te hard rijden van auto's door de buurt
- 2. Verkeersdrukke
- 3. Te weinig straatverlichting
- 4. Café bezoekers
- 5. Verkeer
- 6. Vandalisme,
- 7. Diefstal
- 8. Weinig of niet handhaven door politie
- 9. Overlast van jongeren
- 10. Anders, namelijk.....

20. Bent u van mening dat er genoeg speelplekken zijn voor de jeugd?

- 1. Ja
- 2. Nee
- 3. Weet niet/geen mening

Indien nee, heeft u dan ideeën voor nieuwe speelplekken?



21. Hoe staat u tegenover regel handhaving in Spaardam-West?

- 1. Regels worden voldoende gehandhaafd
- 2. Regels worden onvoldoende gehandhaafd
- 3. Weet niet/geen mening

22. Hoe ervaart u het onderhoud aan de openbare ruimte?

(WILT U HIER DE ANTWOORDCODE OMCIRKELEN)

	Zeer slecht	Slecht	Niet slecht / niet goed	Goed	Zeer goed	Weet niet / geen mening
a) Stoepen	1	2	3	4	5	7
b) Wegen	1	2	3	4	5	7
c) Groenvoorziening	1	2	3	4	5	7
d) Waterkanten	1	2	3	4	5	7
e) Opruimen hondenpoep	1	2	3	4	5	7

D. ACHTERGRONDGEGEVENS

Ter afsluiting willen wij u vragen enkele persoonlijke gegevens in te vullen. Nogmaals: de antwoorden zullen volstrekt anoniem verwerkt en gerapporteerd worden.

23. Wat is uw geslacht?

1. Man
2. Vrouw

24. Wat is uw leeftijd?

25. Hoe is uw gezinssamenstelling?

1. Ik woon alleen (zelfstandig in een huis, op kamers, flat)
2. Ik woon met kind(eren) maar zonder partner
3. Ik ben gehuwd of samenwonend zonder thuiswonende kinderen
4. Ik ben gehuwd of samenwonend met thuiswonende kinderen
5. Anders dan hierboven: met familie (bijv. broer, zus), vriendengroep, woongroep e.d.

26. Hoe lang woont u al in Spaarndam?

1. Korter dan 1 jaar
2. 1-5 jaar
3. 5-10 jaar
4. Langer dan 10 jaar

27. Wat is uw postcode en huisnummer?

Postcode:

Huisnummer:



Wanneer de resultaten van de eerste enquête ronde bekend zijn, willen wij mogelijke oplossingsvoorstellen aan burgers van Spaarndam voorleggen in een tweede enquête ronde.

28. Bent u bereid nogmaals benaderd te worden voor vervolgonderzoek?

1. Ja
2. Nee

WILT U DE INGEVULDE VRAGENLIJST UITERLIJK 10 JULI 2009 OPSTUREN IN BIJGEVOEGDE RETOURENVELOP? EEN POSTZEGEL IS NIET NODIG.

HARTELIJK DANK VOOR UW MEDEWERKING!

Bijlage 3: Antwoorden op de open vragen

Op een aantal vragen konden de respondenten zelf antwoorden bedenken. Daarnaast kon men bij een aantal vragen een toevoeging schrijven indien ze de 'anders' categorie hadden aangevinkt. Deze open antwoorden staan hieronder volledig weergegeven. Bij een paar vragen zijn de open antwoorden gehercodeerd naar antwoordcategorieën (zie rapportage). Voor de volledigheid staan deze antwoorden hier wel weer bij de open antwoorden. De antwoorden staan per vraag en in alfabetische volgorde weergegeven.

Vraag 5-2: Indien ja [Bent u van mening dat er extra parkeerruimte nodig is in Spaarndam-West?], heeft u een bepaalde plaats in gedachten waar deze extra parkeerruimte gerealiseerd zou kunnen worden?

- 1. Op voormalige volkstuinten tussen Kerklaan en Boezem. 2. uitbreiden bestaande parkeerplaats toegang Fort-noord.
- 1.Op de groenstroken van 't Vaartje. 2.de Boezemkade achter de Speeltuin. 3.de Nieuwe Rijweg op het weidegebied na het verlaten van het dorp.
- Aan de Kerklaan, tegenover de school zijn volkstuintjes dit is grond van Rijnland. Nu zijn bepaalde volkstuinhouders bereid om hun tuintje te verplaatsen. Die grond kan dan gebruikt worden voor nieuwe parkeerplaatsen.
- Aan de rand te Spaarndam.
- Aan het begin van de Kerklaan, van de dijk af gezien rechts, waar nu bij regen modderpoelen ontstaan.
- Aan het begin van het dorp de bestaande parkeerplaats uitbreiden.
- Auto's worden zonder pardon bij mensen voor de deur in de plantsoenen neergezet.
- Begin van het dorp landjes Gruiters, of bij de sluis.
- Bezoekers van Spaarndam-West zouden verplicht kunnen parkeren op het landje van Gruiters, mits dit uitgebreid wordt.
- Bij de Kerklaan bij de volkstuintjes, daar zijn nog plekken om een parkeerplaats te kunnen maken.
- Bij de Kerklaan op de tuintjes van Rijnland
- Bij de volkstuinten aan de boezem? Op de jachthaven?
- Bij dorpshuis, in de buurt van de ijsbaan.
- Boezem aan de Kerklaan.
- Braakliggende tuinen Kerklaan.
- Buiten het dorp.
- Daar waar de groenvoorziening niet wordt bijgehouden, verwaarloosd.
- De ex-tuinen aan de Kerklaan.
- De groenstrook tegenover de Spaarneschool. Parkeren op de dijk door niet bewoners belast de doorstroming ernstig.
- De oude volkstuinten op de Kerklaan.
- De straat Groteluis, stukje gras dat grenst aan het water. Daar kan je verticale parkeer akken maken, zodat er meer auto's kwijt kunnen. De auto's op de mooie Oude Kolk zouden daar geweerd kunnen worden en er kunnen in de plaats daarvan parkeervakken gemaakt worden aan de waterkant van de Kerklaan. Lopen moet je toch.
- De volkstuinten tegenover de school.
- Eventueel voormalig tuincomplex.
- Ex-teeltgronden oostelijk van het Boezemkanaal.
- Fort Zuid, volkstuintjes Kerklaan, Rietpol zelf, middels gedeeltelijk eenrichtingsverkeer Kerklaan – Pol.
- Gedeelte van voormalige volkstuintjes aan de Boezem.
- Gewoon bij mij in de straat door bijv. wat bomen weg te halen en het wat efficiënter in te delen en verder is het een kwestie van tijd, want als van verschillende gezinnen de kinderen het huis uit zijn komt er ook weer meer ruimte.
- Graslandje tegenover Spaarneschool aan de Kerklaan.
- Grasveld voor de huizen 16-26.
- Grasveldjes Kerklaan.

- Grond in bezit van Rijnland o.a. voorheen volkstuintjes Kerklaan.
- Havenplein anders inrichten.
- Het landje bij de moestuintjes.
- In het (groen)gebied tussen de Kerklaan en het water.
- In ieder geval parkeren op de kolk niet meer toestaan, maar misschien een drijvend parkeerdek in de haven
- Ja op de dijk, aan twee kanten om en om. Dit zou dan tevens als "obstakel" kunnen fungeren om de snelheid uit het gemotoriseerde verkeer op de dijk te halen. Tevens voorbereiding van tijdstip doorgang vergunninghouders naar de avondspits. Andere goede plek lijkt op de Kerklaan tegenover de Spaarneschool. Redelijk centraal in het dorp.
- Kerklaan. **8X**
- Kerklaan, of richting speeltuin Nieuw Leven.
- Kerklaan aan de Boezemkant; Spaarne ter hoogte van Fort Zuid en Gemaal; Huidige parkeerplaats bij Landje Van Gruiter uitbreiding; Nieuwe Rijkweg, net even buiten het dorp; Lagedijk, net even buiten het dorp.
- Kerklaan bij de tuintjes.
- Kerklaan en grasveld.
- Kerklaan eventueel Fort Noord.
- Kerklaan langs Boezemkanaal.
- Kerklaan langs de Boezem.
- Kerklaan nabij de volkstuinen.
- Kerklaan op braakliggend terrein.
- Kerklaan op de plaats van de voormalige volkstuintjes.
- Kerklaan op het land van Rijnland.
- Kerklaan, wel afsluiten met hefboom en alleen toegankelijk met een 'company card', zodat de Kolk, Taanplaats en bij het monument Hansje autovrij blijven.
- Kerklaan, grotere parkeerplaats bij Nova Zembla.
- Kerklaan, Nieuwe Rijkweg en Lage Dijk.
- Kerkplein-bewoners daar plaatsen bakken, potten etc., waardoor 4 parkeerplaatsen zijn verdwenen, is volgens mij openbare ruimte en geen eigendom van de bewoners.
- Land Nieuwe Rijkweg.
- Landje van Gruiters
- landje van Gruiters. Uitbreiden Kerklaan.
- Langs de dijk.
- langs de Kerklaan, ten zuiden gemaal, bij Nova Zembla.
- Langs het Spaarne.
- Langs Kerklaan bv parkeerterrein tegenover Polderhaaks parkeren.
- Langs Kerklaan waar vroeger volkstuinen waren.
- Lege volkstuinen Kerklaan graskantweg naast Spaarneschool.
- Moeilijk om een plek te zoeken omdat daar waar het parkeerprobleem zich voordoet geen mogelijkheid is om iets te creëren. Misschien Kerkweg daar op de plek van de volkstuintjes. Ook denk ik dat voor de mensen aan de dijk het te ver lopen is. Op de Kolk zouden ook MINDER auto's moeten staan. Zo'n lelijk gezicht.
- Naast Albert Heijn.
- Naast de sluis.
- Nee
- Niet meer gebruikte volkstuinen langs het Boezemkanaal.
- Ongebruikte tuintjes op de Kerklaan.
- Op de forten met verlichting. Kerklaan volkstuinen.
- Op de niet meer gebruikten teelgronden van Rijnland langs de Kerklaan.
- Op de plek van de oude volkstuinen langs de Kerklaan.
- Op het fort met verlichting.
- Op het oude AH terrein.
- Parkeerterrein aan de Kerklaan.
- Parkeerplaats Fort Noord (is nu privé-parkeerplaats van SKOS), per huisadres 1 auto parkeervignet.
- Parkeerplaats grote sluis vergroten in Spaarne forten. Kerklaan voormalige tuinen.
- Parkeerplaats ingang zijkanaal B bij Nova Zembla.
- Parkeerplaatsen onder AH.

- Parkeerterrein AH.
- Rechts Kerklaan, eerste en tweede helft.
- Ruimte voor oude Albert Heijn, wordt nu al een beetje gebruikt.
- Strook tussen de Boezem en de Kerklaan. Plaats op de Kerklaan waar nu nog noodlokalen staan.
- Terreinen van Rijnland langs Kerklaan, of tegenover school op Kerklaan.
- Tijdens festiviteiten in de kerk.
- Uitbreiding parkeerterrein bij de weg naar landje van Gruiters.
- Veldjes Kerklaan.
- Volkstuinen aan de Kerklaan.
- Volkstuinen aan de Kerklaan, dmv een gedeelte hiervan te verplaatsen.
- Volkstuinen Kerklaan of in die buurt.
- Volkstuintjes Kerklaan.
- Voor bezoekers en gasten Spaarndam een parkeerplaatsen creëren.
- Vooral tijdens de kunstmarkt. Het weiland wat tijdens de ijsbaan opening werd gebruikt zou geschikt zijn hiervoor. Nu kun je zelf niet weg anders kun je bij terugkomst je auto niet meer kwijt. Ze parkeren tevens je auto bijna in je voortuin. Of een optie is Spaarndam gewoon autovrij te maken tijdens dit soort activiteiten en het met bussen op te lossen.
- Voormalige tuinen langs Boezem.
- Voormalige tuintjes Kerklaan.
- Voormalige volkstuinen langs Kerklaan.
- Voormalige volkstuintjes ten westen van Kerklaan.
- Waar nu het lelijke pand staat van de vroegere AH aan de dijk. Gebouw slopen en parkeerplaatsen maken.
- Weet niet.
- Westkolk zou autovrij moeten zijn. Extra parkeerruimte te creëren tussen Kerklaan en Boezem.
- Zou beter zijn voor het dorp en voor de doorstroming als er geen auto's geparkeerd stonden op de dijk. Misschien kan het landje ten Zuidoosten van de sluis worden ingericht als parkeerplaats en een stukje van Nova Zembla worden afgesnoept voor parkeergelegenheid.

Vraag 6b: Waar zou u die autoluwe zone het liefst willen hebben? Anders, namelijk....

- Alle 4 [de antwoordmogelijkheden] + Het steenwerk bij Hansje Brinker.
- De dijk.
- De gehele dijk.
- De hele dijk.
- De hele dijk.
- De Ildijk, Spaarndammerdijk, Visserseinde.
- Dijk.
- Doorgaande dijk.
- Doorgaande weg.
- Fort-Zuid.
- Geheel Spaarndam.
- Geheel Spaarndam-West.
- Gehele dorp.
- Gehele dorp, ook doorgaande dijk, alleen voor bewoners.
- Heel oud Spaarndam.
- Heel West.
- Het hele dorp.
- IJdijk, Spaarndammerdijk.
- Ik vind alle bovengenoemde locaties goede kandidaten.
- Kerklaan.
- Nieuwe rijweg autoluw maken. Deze route wordt als sluiproute gebruikt en men rijdt er te hard. Gezien de vele kinderen gaat dit een keer fout.
- Op de grote sluis.
- Spaardammerdijk.

- Spaarndammerdijk.
- Spaarndammerdijk/Ijdijk.
- Spaarndijk.
- Taanplaats, Westkolk, Oostkolk, op de dijk.
- Zelf woonachtig a/d dijk. met name overlast van brommers en motoren.
- Zolang het geen doorgaande wegen zijn.

Vraag 7b: Waar zou u die autovrije zone het liefst willen hebben? Anders, namelijk....

- De hele dijk.
- Deze vraag zit dubbel in de vragenlijst. Zie antwoord vorige vraag. [=Nieuwe rijweg autoluw maken. Deze route wordt als sluiproute gebruikt en men rijdt er te hard. Gezien de vele kinderen gaat dit een keer fout]
- Doorgaande dijk.
- Geheel Spaarndam.
- Heel West.
- Ik vind alle bovengenoemde locaties goede kandidaten.
- Spaarndammerdijk/Ijdijk.
- Spaarndijk.
- Taanplaats, Westkolk, Oostkolk.
- West/Oostkolk, Taanplaatsen.

Vraag 11c: Waar parkeren zij dan hun auto? [Indien respondent overlast ondervindt van bezoekers aan De Rietpol]

- Aan de Kerklaan voor mijn deur, de auto blijft daar dan een aantal dagen of langer staan.
- Bij mij voor de deur en gaan met de boot op vakantie en halen na een maand de bus weg.
- Bij ons voor de deur, het liefst op het parkeerplekje waar normaal onze auto staat. Maar zodra je even weg bent zet men zijn auto daar neer en gaat 3 of 4 weken varen. Al die tijd kan je niet op je "eigen" plek staan.
- Grote Sluis.
- Kerklaan.
- Langdurig en hinderlijk op de Westkolk.
- Meestal op de Pol denken wij. Soms in het gras langs het Spaarne.
- O.m. in de Kerklaan.
- Onacceptabele geluidshinder van de Spaarneschool, Moet een geluidswal komen. In de zomer muziek vanaf de boten Rietpol met geluidsversterkers.
- Op de Kerklaan.
- Op de Westkolk.
- Pol-kerklaan.
- Pol, Kerklaan, in de graskant langs het Spaarne op de Pol. Altijd indien men op de Rietpol woont en gedurende weken achtereen als men op vakantie is met de boot of indien het een weekend betreft dus korter.
- Pol, Westkolk, Taanplaats, Kerklaan.
- Rietpol mensen parkeren op Kolk.
- Soms (niet vaak) lang parkeren op de pol zelf, is erg lastig voor bewoners, soms (niet vaak) aan de huizenkant van de pol (dus op de parkeerplaatsen).
- Vaak op de parkeerplaatsen voor Kerklaan 16 18 20 22 24 26.
- Voor de deur of parkeervakken.
- Zetten hier hun auto en gaan met de boot op vakantie.

Vraag 12: Horecagelegenheden trekken bezoekers aan. Kunt u aangeven of u overlast ervaart van: parkeren, geluid, terras, zwerfvuil, bejegening of anders. Anders, namelijk...

- Asociaal parkeren, belemmert vaak doorgang voor hulpdiensten.
- Alleen parkeerlast tijdens de kunstmarkt.

- Autoschade bij uitparkeren.
- Bezoekers van deze gelegenheden moeten hun auto elders gaan parkeren ze parkeren auto's zo dat niemand er meer in of uit kan en het liefst zonder te hoeven lopen
- Bij instappen in de auto gooien met portieren en met luidgetoeter en dag roepen vertrekken.
- Deze vraag heeft voor ons betrekking op café De Toerist aan de Spaarndammerdijk. Veel overlast sinds het rookbeleid dat mensen buiten gaan staan om te roken, na een borrel worden deze mensen erg luidruchtig. In de winter parkeren veel bezoekers hun auto t.o. ons huis met hun knipperlicht (gevaarlicht) aan, dit licht is een storende factor in huis. Erg veel last van brommertjes van jongelui die heeeeeel erg hard over de dijk heen rijden, en decibellen produceren die niet fijn zijn.
- Er is geen deugdelijke stallingmogelijkheid voor fietsen van terrasbezoekers. Dit is eenvoudig op te lossen met een centrale fietsparkeerplek langs het water van de Westkolk.
- Ervaren geen overlast.
- Fietsen tegen het huis en voor de voordeur.
- Fietsers bij versmalde bruggen op de dijk parkeren dusdanig dat het fietspad wordt geblokkeerd.
- Gedrag bezoekers en eigenaren + personeel.
- Geen. **7X**
- Geen last. **5X**
- Geen overlast. **9X**
- Heb daar geen last van.
- Her en der geparkeerde fietsen.
- Het speeltuingebouwtje wordt in het weekeinde verhuurd. Dit geeft parkeer- en geluidsoverlast. Het zwerfvuil van De Pol - Nieuwe Rijweg wordt door de Gemeente nagenoeg niet opgeruimd. Bewoners nemen waar mogelijk de taak over!
- Hondenstront.
- Ik ervaar hier niet echt overlast van. Af en toe wat lallende mensen en rommel op straat wegen ruimschoots op tegen de luxe om goed restaurant, eetcafé en bruin café in de buurt te hebben. Het is juist positief dat Spaarndam West dat biedt. (Overigens jammer dat er bij de antwoorden geen keuzemogelijkheid is 'ik ervaar geen overlast'. Er wordt vanuit gegaan dat iedereen overlast van activiteiten ondervindt. Dit beïnvloedt de uitkomsten, omdat er meer overlastervaringen worden ingevuld.)
- Indien het (te) druk is bij de Toerist, is het voorgekomen dat de dijk volledig bezet was. (hiervan melding gemaakt bij de politie.
- Jeugd die vanuit de kroeg laat naar huis gaan, gaan onderweg bezittingen van bewoners jatten. Zo is het regelmatig voorgekomen dat er dingen uit de tuin zijn gehaald en pas is er bij de burens een stoel weggehaald.... Niet leuk en zo kan je niets meer buiten zetten. Het is ook steeds op dezelfde plek. Na die borreltjes gaan ze onderweg nare dingen uithalen en dat is niet leuk!
- Merken wel dat er meer/veel mensen in het dorp zijn maar ervaren dit niet als overlast.
- Niet.
- Scooters.
- Soms vandalisme.
- Te harde muziek o.a. Villa Westeind.
- Totaal geen last want ik woon niet in de buurt van een horecagelegenheid.
- Vandalisme en openbare weg net als toilet .
- Vandalisme, steeg als openbaar toilet.
- Verhuuractiviteiten speeltuin Nieuw Leven.
- Voor de deur parkeren, en af en toe geluid van bezoekers na sluitingstijd Toerist.
- Zwemmen en duiken vanaf de Boezembrug, verkeershinder en hinder voor voetgangers.

Vraag 13: Ook activiteiten in het oude dorp trekken bezoekers aan. Kunt u aangeven of u overlast ervaart? Anders, namelijk...

- Alleen maar gezelligheid.
- Bij activiteiten in het oude dorp is er inderdaad meer geluid en (zwerf)vuil. Ik ervaar dit echter niet als overlast. Het geluid is maar tijdelijk en aangekondigd. De rommel wordt na afloop altijd weer snel opgeruimd, of we doen dat zelf voor de deur en rond de steiger. Juist leuk dat er in de zomer regelmatig wat te doen is op en rond de Kolk!!!!
- Er wordt geen overlast ervaren.
- Ervaren geen overlast.
- Fietsen overal.

- Fietsers bij versmalde bruggen op de dijk parkeren dusdanig dat het fietspad wordt geblokkeerd.
- Geen. **6X**
- Geen last. **2X**
- Geen overlast. **5X**
- Geen overlast en wil je overlast vermijden dan moet je er een dood dorp van maken.
- Heb daar geen last van.
- Heb ik geen last van, vind het alleen maar gezellig dat het er is!
- Het verkeer op de IJdijk en Spaarndammerdijk is dan vreselijk druk, als bewoner heb je daar last van.
- Hoort er toch ook een beetje bij.
- Merken wel dat er meer/veel mensen in het dorp zijn maar ervaren dit niet als overlast.
- Moeilijk vanaf naar huis te kunnen te veel auto's.
- Nee dat is niet erg.
- Niet.
- Niks.
- Overlast tot diep in de nacht.
- Parkeren op de dijk.
- Tijdens de zomerse dagen wordt er door de jeugd van de Boezembrug gesprongen. Dit trekt tevens de jeugd uit Haarlem aan die met een hoop lawaai (brommers) het woonplezier komen vergallen!
- Van activiteiten hebben wij geen last.
- Van het verkeer.
- Verhuuractiviteiten speeltuin Nieuw Leven.
- Verkeer op de dijk komt volledig vast te zitten.
- Verkeersopstopping.
- Verkeerssituatie Kerklaan tussen dijk en Pol indien dubbel geparkeerd en twee richtingen verkeer. Levensgevaarlijk.
- Wederom het fietsenplan.
- Zo vaak is het niet.

Vraag 19: Kunt u aangeven waarom u zich onveilig voelt? Anders, namelijk...

- Agressieve burens links van mij! Rechts gelukkig oké.
- Als ik medeburgers aanspreek op negatief gedrag reageren ze agressief.
- Auto's op de dijk parkeren.
- Bij verlaten met de auto van het Havenplein, bijna geen zicht. Geen voorrang. Verkeer uit Haarlem veel te grote bocht.
- Brommers.
- De dijk is af en toe een racebaan en nodigt uit om te hard te rijden. Door de vernauwing ontstaan regelmatig ruzies. Voor kinderen zijn dit levensgevaarlijke situaties zowel lopend als op de fiets. Sluipverkeer is een te grote belasting voor het dorp. Afgelopen weekend weer grote opstoppingen door evenementen bureau Jan Soldaat die met oude legervoertuigen het gehele weekend door het dorp rijd.
- Door slecht onderhoud van wegen op de dijk.
- Drukte op Spaarndammerdijk.
- Er is geen stoep langs de dijk: supergevaarlijk.
- Er rijden door het dorp ontzettend grote vrachtwagens en dan voel ik mijn huis vaak bewegen. Dat kan nooit goed voor de dijk zijn en dat zou ook verboden moeten worden dat die grote vrachtwagens erdoor mogen. Er is totaal geen controle op!! Van mij mogen ze ook in de middag de camera aanzetten zodat alleen bestemmingsverkeer erdoor mag. De mooie parkeerplekken bij de Pol zijn geweldig maar er is totaal geen verlichting!!! Denk dat parkeren in de avond een waar avontuur is, heel gevaarlijk!!
- Geschreeuw en rotzooi op Boezembrug door zwemmers.
- Hardrijden en asociaal gedrag van bromfietsen en scooters.
- Jongens die van de Boezembrug springen en het kano en belemmeren/ verkeer hinderen.
- Meer vreemde types op het dorp.
- Overlast door zwemmende jeugd op de Boezembrug te Spaarndam t.w. vernielingen, intimidatie t.a.v. verkeersdeelnemers en omwonenden, en niet de minste; het gecompliceerde beleid van politie, gemeente en Hraadschap Rijnland waarbij verantwoordelijkheden bij de ander worden neergelegd en onduidelijkheid troef is voor zowel de jeugd als de bewoners.

- Racefietsers aan de dijk, levensgevaarlijk.
- Scheuren van bromfietsen over de Pol, Auto's langs het Spaarne vanuit Haarlem komende tegen de éénrichting in.
- Te hard rijden van brommers enwielrenners!!!
- Vliegtuigen.
- Vrachtauto's.
- Zwaar verkeer over de dijk.
- Zwemoverlast Boezembrug en rommel gevaar voor het verkeer. Wielrenners.

Vraag 20-2: Indien nee [Bent u van mening dat er genoeg speelplekken zijn voor de jeugd?], heeft u dan ideeën voor nieuwe speelplekken?

- Als er meer parkeerruimte is blijft er genoeg speelruimte voor kinderen over.
- Als er minder geparkeerde auto's staan zijn er ook meer speelplekken voor kinderen.
- Bij de Spaarneschool op het grasveld.
- Bij de volkstuinten aan de Kerklaan /Boezem.
- Bij het fort Spaarndam.
- Braakliggende stukken volkstuinten.
- Deel van de ijsbaan van Nova Zembla.
- Deel van de Westkolk.
- Een sportieve en gezellige plek voor 12-18 jarige, niet geheel buiten het dorp.
- Groot gras veld tegenover de school.
- Havenplein, fort benoorden, speeltuin openbaar vrije toegang.
- Havenplein, Kerklaan.
- het benutten van het schoolplein en tegenover. B.v. een voetbalkooi creëren.
- Het blijven gedogen van spelen op de braakliggende moestuintjes van Rijnland! Kerklaan op de braakliggende moestuintjes, wat klimbomen en bosjes om hutten te bouwen. Tegenover de Spaarneschool kan ook een leuk speelveldje worden gemaakt.
- Kerklaan tegenover de Spaarneschool en naast de speeltuin. Fatsoenlijke mogelijkheden om te voetballen/skatebaan/basketbalveld. Ook zou het schoolplein van de Spaarneschool voor dit laatste wellicht een aangewezen plek zijn.
- Landje bij moestuinten.
- Let wel: er is geen enkele openbare speelplek voor kleine kinderen in Spaarndam West. Dit in schril contrast tot Spaarndam Oost waar ieder huizenblok een speeltuintje heeft. Ik vind het absoluut nodig dat er een openbare speelplek voor oudere en jongere jeugd in Spaarndam West komt. Is een plicht van de gemeente. Je kunt niet afhankelijk zijn van een speeltuin die op vrijwilligers draait en die beperkte openingstijden heeft (al is de speeltuin sinds enkele maanden van 10-17u geopend).
- Maak speeltuin openbaar terrein.
- Misschien is het mogelijk om tegenover de Spaarneschool, op het gebied van Rijnland een Johan Cruyff Court aan te leggen. De jeugd van 10 tot 14 jaar kan daar naar hartelust spelen.
- Nee.
- Op diverse plaatsen kleine speeltoestellen.
- Op het fort naast de Boezem speelvlot midden op Het IJ.
- Op het grasveldje van de grote sluis.
- Plaats voor jongeren bij speeltuin Nieuw Leven.
- Recreatiegebied Spaarnwoude enz.
- Speelgelegenheid bij de tuintjes Boezem.
- Speeltoestel met hek op de grote sluis.
- Sportveldje richting Zijkanaal.
- Voetbalveldje naast Nieuw Leven.
- Volkstuinten aan de Kerklaan.
- Voormalige volkstuinten Kerklaan.
- Voormalige volkstuinten ten westen van Kerklaan.
- Zijkanaal B, de linie aan het eind. Dit is achter het surfmeer.