



**Gemeente
Haarlem**

Nota beantwoording zienswijzen IVORIM fase A

Voorlopig Ontwerp IVORIM

21 januari 2022

9 februari 2022

Oplegnotitie bij nota beantwoording zienswijzen van 21 januari 2022

Oplegnotitie

Het ontwerp voor IVORIM is in 2021 opgemaakt en met de buurt gedeeld. Op het ontwerp zijn zeer veel reacties ontvangen. Uit de reacties blijkt dat de bewoners zich zorgen maken over de manier hoe parkeerplaatsen in het ontwerp zijn opgenomen. Het college van Burgemeester en wethouders heeft dit signaal duidelijk ontvangen. Op 8 december 2021 heeft de wethouder nog een keer gesproken met bewoners. Samen hebben ze een ronde door de wijk gemaakt. Hierbij zijn de zorgpunten naar voren gebracht.

Het college heeft een studie laten uitvoeren naar de mogelijkheid nog extra wensen van bewoners in het ontwerp over te nemen. De extra studie en het parkeeronderzoek (van oktober en november 2021) hebben geleid tot een aanpassing van het vastgestelde voorlopig ontwerp. Het college ziet op verschillende punten ruimte om tegemoet te komen aan de wensen van bewoners en de commissie Beheer. De aanpassingen hebben als consequentie dat op onderstaande punten afgeweken wordt van het voorlopig ontwerp dat in de zomer van 2021 ter inzage lag.

- In het Voorlopig Ontwerp (VO) waren 689 parkeerplaatsen ingetekend. In het nu voorliggende aangepaste definitieve ontwerp komen er in totaal **101 extra** waterdoorlatende parkeerplaatsen bij ten opzichte van het VO. Het aantal van 101 extra parkeerplaatsen is als volgt opgebouwd: 66 parkeerplaatsen worden toegevoegd vanwege de extra parkeertelling (oktober en november 2021), 35 parkeerplaatsen worden toegevoegd omdat het college tegemoet wil komen aan de zorg van bewoners. Met deze keuze wordt het kader van onlangs vastgestelde mobiliteitsbeleid losgelaten. Daarnaast kijkt het ook af van de uitgangspunten in het masterplan IVORIM.
- Concreet betekent het toevoegen van 101 extra parkeerplaatsen dat er 12 nieuwe bomen minder worden geplant en 13 extra bestaande bomen moeten worden gekapt. Het eindbeeld levert na deze wijziging nog steeds 49 extra bomen op ten opzichte van de huidige situatie. Het toevoegen van 101 extra parkeerplaatsen heeft een negatief effect op het waterbergend vermogen omdat er meer verharding wordt toegepast. In het plan wordt dit deels gecompenseerd door de parkeerplaatsen uit te voeren in grasbetontegels. Waterdoorlatende parkeerplaatsen zorgen voor minder infiltratiecapaciteit dan groen, waardoor water langer op straat zal staan. Daarnaast neemt het verkoelend effect af omdat verharding meer warmte vasthoudt dan groen.
- De verbindingsweg tussen de Jan van den Boschstraat en de Baden-Powellstraat wordt niet afgewaardeerd. Deze blijft toegankelijk voor autoverkeer. Bewoners hebben aangegeven dat ze de huidige autoverbinding tussen de buurten te willen behouden.
- Er wordt ingegaan op het verzoek uit de wijkshouder met bewoners om de inrichting te wijzigen voor de P. Van der Steurstraat, Rousseaustraat en Rudolf Steinerstraat. Bewoners vrezen overlast van verkeer en lichtmasten nabij de woningen. Daarom wordt een wijziging voorgesteld in de weginrichting van deze straten.
- Op verzoek van bewoners wordt ook gekeken naar een veiligere oversteek op de Stresemannlaan. De werkzaamheden staan voor 2028 ingepland. Tijdens de uitvoering worden onveilige situaties in het kader van Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie opgepakt. In overleg met bewoners wordt daarom bijvoorbeeld een tijdelijke oplossing voor een oversteek gerealiseerd op de Stresemannlaan.

Deze oplegnotitie-pagina is ingevoegd in de nota beantwoording zienswijzen om de voorgestelde aanpassingen van het college apart te benoemen. De oorspronkelijk tekst van de 'nota beantwoording' en de individuele beantwoording van zienswijzen (bijlage 1) is niet aangepast op bovenstaande wijzigingen. Het college is voornemens het definitieve ontwerp inclusief bovenstaande wijzigingen in te brengen bij de gemeenteraad. De gemeenteraad kan hier nog haar eigen accent aan toevoegen.

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	1
2	Vaker voorkomende onderwerpen in zienswijzen en reacties.....	2
2.1	Parkeren.....	2
2.2	Verkeer.....	3
2.3	Groen	4
2.4	Afvalcontainers en -inzameling	5
2.5	Spelen en ontmoeten.....	5
2.6	Sociale veiligheid	6
2.7	Riolering en waterhuishouding.....	6
2.8	Aandachtspunten fase B.....	6
3	Wijzigingen in DO naar aanleiding van zienswijzen.....	7
	Bijlage 1: Tabel Beantwoording individuele zienswijzen	8
	Bijlage 2: Lijst namen indieners van zienswijzen	9
	Bijlage 3: profielenvergelijk	10

1 Inleiding

Voor het project IVORIM is tussen 23 juni 2021 en 17 september 2021 een inspraakprocedure doorlopen. Gedurende die periode lag het voorlopig ontwerp ter inzage. Omwonenden en belanghebbenden konden een zienswijze op het voorlopig ontwerp indienen. Een beschrijving van de inspraakmogelijkheden en de wijze waarop de buurt is betrokken staat in het 'Verslag Participatie inzagefase VO IVORIM'. In onderhavige 'Nota beantwoording Zienswijzen IVORIM fase A' zijn alle zienswijzen en de beantwoording terug te lezen.

In totaal heeft de gemeente 168 zienswijzen ontvangen. Deze zijn binnengekomen via e-mail, website, brief en geschreven inzageformulieren. Daarnaast hebben 563 personen een petitie over parkeerplaatsen ondertekend. Er waren 46 bewoners aanwezig op de inloopavond. Daarnaast zijn er circa 150 bewoners gesproken bij de buurtgesprekken¹. Deze buurtgesprekken zijn aangekondigd door billboards in de wijk, flyers en brieven. De zienswijzen en de inhoudelijke reacties op deze zienswijzen zijn opgenomen in een inspraaknotitie (bijlage I). Deze reacties zijn opgesteld door Antea Group in samenwerking met de projectteamleden van de gemeente Haarlem. In bijlage 2 is een tabel opgenomen met verwijzing naar de persoon die de zienswijze heeft ingediend.

Verschillende onderwerpen zijn vaker genoemd door insprekers. Om de inspraaknotitie leesbaar te houden is voor deze onderwerpen een algemene beantwoording opgesteld, zie daarvoor hoofdstuk 2 'Vaker voorkomende onderwerpen in reacties'. In de reacties op de zienswijzen wordt verwezen naar deze algemene beantwoording.

In hoofdstuk 3 staan de wijzigingen die in het definitief ontwerp zijn verwerkt naar aanleiding van de reacties op het voorlopig ontwerp (VO).

¹ Het betreft een ruwe schatting. Meerdere betrokken bewoners zijn bij meerdere evenementen of buurtgesprekken aanwezig geweest, hier is geen onderscheid in gemaakt.

2 Vaker voorkomende onderwerpen in zienswijzen en reacties

2.1 Parkeren

Bewoners hebben veel zorgen geuit over parkeerplaatsen, over de aantallen en de locaties. In het ontwerp is gekozen voor parkeren aan één kant van de straat. In de nieuwe situatie zijn er in iedere woonbuurt voldoende parkeerplaatsen, maar parkeren-voor-de-deur is niet altijd mogelijk. Ook moeten mensen soms verder lopen van en naar hun auto. Dit stuit bij een deel van de bewoners op bezwaren. In meerdere reacties leggen bewoners ook het verband tussen de parkeerbehoefte en de veranderende (demografische) opbouw van de wijk. Bewoners geven aan dat er een proces in de wijk gaande is waarbij de oudere bewoners vertrekken en er jonge gezinnen voor terugkomen. Jonge gezinnen maken gemiddeld meer gebruik van een auto dan senioren. Daarnaast geven bewoners aan dat door de krapte op de woningmarkt volwassen kinderen steeds langer thuis blijven wonen en dat daardoor het aantal auto's per gezin ook toeneemt.

Hoeveelheid parkeerplaatsen

Bewoners hebben aangegeven dat zij zich zorgen maken dat in de nieuwe situatie te weinig parkeerplaatsen worden gemaakt. Het uitgangspunt is dat voor alle aanwezige auto's die nu geparkeerd staan, in het ontwerp ook een parkeerplaats is opgenomen. De zogenaamde 'parkeerdruk' op dit moment is inzichtelijk gemaakt door parkeertellingen uit te voeren. Het eerste parkeeronderzoek is uitgevoerd in 2018. Om het ontwerp te baseren op actuele gegevens is opnieuw onderzoek uitgevoerd in maart 2021. Het moment van de parkeertellingen is samen met de klankbordgroep (van bewoners) bepaald. De stelling was dat op zondagnacht de parkeerdruk het hoogst is in alle woonbuurten. Dit omdat de meeste mensen 's nachts thuis zijn en om deze reden ook de auto bij huis hebben geparkeerd. Dat bleek voor alle woonbuurten uit fase A ook zo te zijn.

Tijdens de inzage-periode zijn veel vragen gesteld of de tellingen van maart 2021 wel kloppen. Om duidelijkheid te krijgen zijn nogmaals parkeertellingen uitgevoerd in oktober en in november 2021. De resultaten van de drie tellingen in 2021 staan in tabel 1.1. Uit de tellingen van oktober en november blijkt dat voor 5 van de 6 buurten de parkeerdruk hoger is dan in maart. Het hoogste aantal per woonbuurt is dik gedrukt weergegeven.

In het voorlopig ontwerp dat ter inzage heeft gelegen is uitgegaan van de parkeertelling uit maart 2021. Dit ontwerp is verder uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Voor het voorlopig en definitief ontwerp gold het bestaande aantal auto's (inclusief foutparkeren) in de wijk als uitgangspunt voor de nieuw te ontwerpen parkeervakken. Uit de tellingen van oktober en november 2021 zijn hogere aantallen naar voren gekomen. Deze nieuwe aantallen waren pas heel laat in het ontwerpproces bekend. De tekeningen van het definitief ontwerp waren toen al gereed. Daarom is het definitief ontwerp hier niet meer op aangepast. Tijdens de vaststelling van het DO kan het College of de Raad er voor kiezen om extra parkeerplaatsen aan het ontwerp toe te voegen. Extra parkeervakken/verharding gaat ten kosten van groen en bomen. Dit heeft een negatief effect op de waterhuishouding en geeft minder verkoeling. Bij de vaststelling door de Raad zullen alle aspecten meegenomen worden.

Locaties parkeerplaatsen.

Heel veel zienswijzen gaan over het parkeren in de straat. Bewoners geven aan dat zij het belangrijk vinden om voor de deur te kunnen parkeren. In de huidige situatie wordt aan beide zijden van de straat geparkeerd. Er zijn geen parkeervakken aangegeven op straat. De geparkeerde auto's staan deels op straat en deels op de stoep. Hierdoor is de verkeerssituatie onoverzichtelijk en onveilig. Bovendien wordt het doorgaande verkeer op verschillende punten belemmerd. Hierdoor zijn delen van woonbuurten soms niet of nauwelijks bereikbaar voor de brandweer en de vuilnisophalendienst.

Bij het opknappen van naoorlogse wijken maakt de gemeente de keuze voor meer groen en wateropvang. Hierdoor vormen hetere zomers en zwaardere buien minder problemen voor de bewoners. Het ontwerp heeft daarom aan één kant van de straat een brede groenstrook en aan de andere kant parkeervakken. Er worden echte parkeervakken gemaakt aan de rechterkant van de weg.

In het definitief ontwerp zijn voldoende parkeerplaatsen opgenomen. Het aantal parkeerplaatsen is gebaseerd op het aantal getelde auto's. Om ervoor te zorgen dat er genoeg parkeerplekken zijn, verschuift een deel van de bestaande parkeerplaatsen binnen de woonbuurt van de straat naar parkeerpleintjes. Dit betekent dat bewoners vaak wat verder naar hun auto moeten lopen. Een landelijke richtlijn geeft aan dat 100 meter een acceptabele loopafstand is tussen parkeerplaats en woning. Dit staat in CROW-Publicatie 381: *'Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'*. De toekomstige parkeerplaatsen binnen de woonbuurten liggen binnen 100 meter van de

woning. Het ontwerp voldoet aan de richtlijn, maar bewoners geven aan dat voor de parkeersituatie het ontwerp een verslechtering is ten opzichte van de huidige situatie. Parkeergemak kan niet afgezet worden tegen een veiligere en klimaatbestendige groene inrichting. Het een is niet belangrijker dan het andere. Iedereen heeft daarbij zijn eigen afweging.

(Subjectieve) veiligheid parkeerlocaties.

Uit de reacties op het plan blijkt dat bewoners zorgen hebben over de veiligheid van de parkeerpleintjes. Objectieve onveiligheid is de werkelijke/ meetbare aanwezige criminaliteit. Hierbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld: geluidsoverlast, auto-inbraken en schadegevallen. Subjectieve onveiligheid is de mate waarin personen zich veilig voelen. Hierbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld: hangjongeren, onvoldoende verlichting, slechte staat van omgeving en rondslingerend vuil. De sociale veiligheid wordt vergroot door de aanleg van korte looproutes tussen de woning en het parkeerterrein, het zichtbaar maken van het parkeerterrein door middel van het plaatsen van verlichting, duidelijke parkeervakken en lage begroeiing. Daarnaast zullen deze pleintjes straks meer gebruikt worden, waardoor er meer sociaal toezicht ontstaat. Hierdoor wordt het gevoel van veiligheid wordt vergroot. Een gedeelte van de pleintjes ligt op grond van woningcorporaties. Er worden afspraken gemaakt met de corporaties om deze pleintjes ook beter te verlichten en te verbeteren.

2.2 Verkeer

Veel bewoners hebben reacties ingestuurd over het verkeer in de wijk. Er wordt aangegeven dat er te hard wordt gereden in de woonbuurten en op de doorgaande wegen in de wijk. Veel mensen zijn blij dat de woonbuurten worden ingericht als '30-km zone'. Ook de invoering van eenrichtingsverkeer zal helpen bij het veiliger maken van de buurt omdat de situatie dan overzichtelijker wordt. In sommige woonbuurten klaagt men over overlast door auto's bij het brengen en halen van schoolkinderen.

Verkeersveiligheid, snelheid, 30-km zone

In het ontwerp wordt de verkeersveiligheid verbeterd door het invoeren van een lagere snelheid. In de nieuwe situatie is de maximum snelheid in de woonbuurten 30 km per uur. In de huidige situatie is de maximum toegestane snelheid nog 50 km per uur, ook in de woonbuurten. Het is belangrijk dat de inrichting van de weg past bij de nieuwe toegestane snelheid. Daarom is in het ontwerp is onder andere de wegbreedte aangepast en de asfaltverharding veranderd in klinkers.

Ook is het belangrijk dat er maar korte stukken straat rechtdoor lopen. In het ontwerp is in de langere rechtdoor lopende stukken straat een 'knik' aangelegd. Op korte stukken blijven auto's rustig rijden. Deze knik heeft ook het effect dat automobilisten meer vanzelf de voorgeschreven rijrichting volgen. Door de knik buigt de weg met de rijrichting mee.

Eenrichtingsverkeer

De straten in de woonwijken worden ingericht als éénrichtingsweg. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid. Door de smallere rijbaan wordt er langzamer gereden en door het eenrichtingsverkeer is de situatie overzichtelijker. Voor fietsers geldt het éénrichtingsverkeer niet, zij mogen beide kanten op fietsen. In het ontwerp is de rijbaan voldoende breed, zodat een auto fietsers in twee richtingen kan passeren. De invoering van éénrichtingsverkeer zorgt er ook voor dat auto's niet meer gaan keren in de woonbuurt. Dit draagt bij aan de veiligheid. In sommige zienswijzen vrezen bewoners dat ze veel meer verkeer langs hun woning krijgen door het éénrichtingsverkeer. In werkelijkheid zal dit meevallen. Elke auto komt slechts één keer langs, op de heenweg of op de terugweg.

Langsparkeervakken aan één zijde

In de nieuwe situatie liggen parkeervakken aan één kant van de weg. Dit zijn langsparkeervakken (fileparkeren). Omdat er niet meer half op de weg geparkeerd wordt, blijft de rijbaan over de hele breedte vrij. Hierdoor is de situatie overzichtelijker en wordt het veiliger voor fietsers en spelende kinderen. Een vrije rijbaan zorgt er ook voor dat brandweer en vuilnisauto's goed hun werk kunnen doen. De ligging van de parkeervakken is zo gekozen dat zoveel mogelijk bomen kunnen blijven staan. Parkeren aan de rechterkant van de weg is het prettigst. Daarom is de rijrichting door de woonbuurt met-de-klok-mee (rechtsom). Het is ook veiliger om weg te rijden uit parkeervakken aan de rechterkant van de weg omdat de bestuurder meer zicht heeft op de weg.

Een groot aantal zienswijzen heeft betrekking op het parkeren aan één zijde van de straat. Om nadere toelichting te geven over het eenzijdig parkeren in het ontwerp in vergelijking met tweezijdig parkeren zijn in bijlage 3, de profielen

opgenomen. De bijlage toont een profiel van de huidige situatie (met tweezijdig parkeren, deels op de stoep), een profiel met tweezijdig parkeren en een profiel van het ontwerp (enkelzijdig parkeren). Onder de profiel-afbeeldingen zijn per onderdeel gegevens getoond en is inzichtelijk gemaakt aan welke eisen de profielen wel of niet voldoen.

Bereikbaarheid en verbindingstraatjes

Bewoners hebben aangegeven dat er zorgen zijn over de bereikbaarheid van de woningen voor nood- en hulpdiensten. Het ontwerp is getoetst aan de geldende normen en richtlijnen, bijvoorbeeld voor de breedte van de rijbaan en de ruimte in een bocht. Uit de toetsing blijkt dat nood- en hulpdiensten alle gebieden goed kunnen bereiken. De verbindingstraatjes tussen de woonbuurten worden ingericht als voet-/fietspad. Hierdoor worden de fietsroutes binnen de wijk beter. Ook wordt sluipverkeer van auto's door de woonbuurten hiermee voorkomen. Nood- en hulpdiensten kunnen wel gebruik maken van de verbindingstraatjes. Hierdoor hebben nood- en hulpdiensten altijd twee aanrijroutes. Ook is er voldoende ruimte voor vuilniswagens om hun ronde te doen door de woonbuurten. In de nieuwe situatie staan auto's geparkeerd in vakken en niet meer half op de weg; hierdoor dit verbetert de doorstroming van het verkeer door de wijk en hierdoor wordt het veiliger.

Laadpalen elektrische auto's

Binnen het project IVORIM worden geen laadpalen en parkeervakken voor elektrische auto's opgenomen. Een openbare laadpaal kan (nu al) aangevraagd worden bij de gemeente via <https://www.haarlem.nl/laadpaal-elektrische-auto/>. In het ontwerp kan geen rekening gehouden worden met privé laadvoorzieningen bij openbare parkeerplaatsen.

2.3 Groen

Over het groen in het ontwerp zijn veel verschillende reacties ontvangen. Veel bewoners zijn positief dat er meer groen in de straten komt en vinden het mooi. Er zijn ook veel reacties dat Meerwijk al een hele groene wijk is. Een andere veel gehoorde reactie is, dat er zorgen zijn over het onderhoud. Dit gaat om het onderhoud van het groen (maaien en snoeien), maar er zijn ook zorgen over zwerfvuil. Tot slot zijn er ook zorgen over schaduw door bomen, met als gevolg minder licht in de woning of minder opbrengst van zonnepanelen. In de huidige situatie is er veel groen in de woonbuurten dat al jaren niet meer is gesnoeid. Omdat die stukken niet onderhouden worden, hoopt er ook veel zwerfvuil op.

Ruimte voor groen en water.

In het ontwerp is ervoor gekozen om veel verharding te verwijderen en groen in de woonbuurten toe te voegen. Groen zorgt voor schaduw en daardoor minder hitte in de straat. Het zorgt ook voor meer biodiversiteit zoals vogels en (nuttige) insecten waaronder vlinders en bijen. In de groene zones kan water de bodem in trekken. Dit houdt de buurt groener in de zomer en helpt tegen hittestress. De kans op wateroverlast bij de huizen wordt hierdoor kleiner. Door het groen in de woonstraten te maken, hebben de bewoners er het meeste effect van. Ook de zogenaamde 'groene vingers' die tussen de woonbuurten liggen worden opnieuw ontworpen en ingericht. Hier wordt opnieuw een plek van gemaakt om te spelen en elkaar te ontmoeten of -op aangewezen plekken- de hond uit te laten.

Bomen

In het ontwerp is gekozen voor een kleurrijke invulling van de woonstraten. De hoeken krijgen een kleurrijk hoogtepunt door zogenaamd 'green to colour' beplanting. Dit zijn vaste planten die afwisselend door het jaar heen bloeien. Dit wordt gecombineerd met bomen die per seizoen andere kleuren hebben. De bomen staan zo veel mogelijk aan de zuidkant van de weg. Hierdoor geven ze schaduw op de rijbaan. Dat dempt de hitte in de zomer. Bomen aan de noordkant van de rijbaan zouden nadelig effect hebben op lichtinval in woningen en op zonnepanelen.

Onderhoud

De bewoners hebben begin 2021 gestemd op de soort groeninvulling. In alle buurten is gekozen voor kleurrijke soorten. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor heeft het meer natuurkwaliteit en is het beter te onderhouden. In het ontwerp geldt als regel dat het groen makkelijk te onderhouden moet zijn. Er is geen bijzonder onderhoud nodig. Ook is er geld begroot voor groenonderhoud.

Zelf groen invullen/onderhouden

Uit sommige reacties blijkt dat bewoners vrezen dat ze zelf het groen voor hun deur moeten gaan onderhouden. Dit is niet het geval. Al het openbaar groen wordt onderhouden door de onderhoudspartner van de gemeente. Meerdere bewoners hebben aangegeven zelf met groen in de buurt aan de slag te willen. Dit is mogelijk. Het is ook mogelijk een stuk groen bij de eigen woning te 'adopteren'. Voorbeelden zijn een geveltuin, een boomspiegel of een stukje groen aan de kopse kant van een huizenblok. De spelregels voor zelf groen aanleggen en onderhouden staan op de website van Spaarnelanden: <https://www.spaarnelanden.nl/inwoners/groenparticipatie>. Bewoners met concrete ideeën kunnen in contact komen met het projectteam door een e-mail te sturen naar meerwijk@haarlem.nl.

2.4 Afvalcontainers en -inzameling

In het voorlopig ontwerp zijn de locaties van de ondergrondse afvalcontainers ingetekend. Hierop zijn veel reacties gekomen. Bewoners vinden het belangrijk dat ze niet ver hoeven te lopen met hun vuilnis. Het definitief ontwerp is hierop aangepast.

Locaties

De afvalcontainers --papier, PBD en restafval-- komen op loopafstand voor alle bewoners. Elke woonbuurt krijgt drie locaties met containers. Er is altijd één locatie bij de toegang van de woonbuurt (de aansluiting met de Stresemannlaan/Braillelaan) en één locatie bij de uitgang van de flats. De Montessoristraat, Jan Ligthartstraat en Spoelderstraat hebben in de huidige situatie ook in het midden van de woonbuurt een containerlocatie voor restafval. Tijdens de participatiefase (voorjaar 2021) gaven bewoners aan dat ze deze locaties graag willen behouden. In alle drie deze buurten is het ontwerp hier op aangepast en zullen deze containers blijven. Voor de woonbuurten: Hugo de Grootstraat, William Boothstraat en Baden Powellstraat is besloten het ontwerp aan te passen. Deze buurten krijgen centraal in de buurt een extra restafvalcontainer.

2.5 Spelen en ontmoeten

In het voorlopig ontwerp zijn locaties voor spelen en ontmoeten opgenomen. Hierop zijn verschillende reacties binnen gekomen. Vrijwel iedereen vindt het belangrijk dat er speelplekken zijn voor kinderen. Sommige bewoners zijn wel kritisch over de gekozen locaties. Daarnaast zijn er zorgen over vandalisme aan en het onderhoud van speeltoestellen.

In het centrum van de woonbuurt

Er zit in het nieuwe ontwerp in elke woonbuurt een speelplek voor kleine kinderen. Uit de masterplanfase (2019) en de participatiefase (begin 2021) kwam naar voren dat veel bewoners behoefte hebben aan extra speelplekken. Deze speelplekken in de woonbuurt zijn voor de allerjongste kinderen. Deze leeftijdsgroep van 0-4 en 4-8 jaar heeft een plek nodig dicht bij huis. Waar dat mogelijk is wordt meer dan één speeltoestel geplaatst. De favoriet waar het meest op gestemd is in de participatiefase (begin 2021), wordt in ieder geval geplaatst. In het ontwerp worden plekken in de groene ruimte gemaakt waar bewoners elkaar kunnen treffen. Hier komen *spelen & ontmoeten* bij elkaar. De huidige speelobjecten zoals schommels en glijbanen op de bestaande locaties blijven behouden of worden vernieuwd.

Aansluitend op het Aziëpark

Verspreid over de hele wijk komen speelplekken voor kinderen in de leeftijd van 12 jaar en ouder. Ook is de wens uit de buurt meegenomen om meer speel- en zitplekken te maken voor jeugd en ouderen. Tussen de Jan Ligthartstraat en de Fröbelstraat komen meerdere speelobjecten geschikt voor alle leeftijden, van jong tot oud. Dit draagt bij aan het contact en de sociale verbinding in de buurt. In dit gebied komt ook een voetbal/basketbalkooi. Daarnaast wordt de voetbalkooi in het Aziëpark teruggeplaatst. Aan de rand van Meerwijk, in Molenwijk wordt in het Roosje Vosplantsoen een *Krajicek foundation Playground* aangelegd. Deze locatie is vooral gericht op de 14+-leeftijd. Voor de invulling en locaties van sport- en speellocaties is advies gevraagd aan jongerenorganisatie *Triple Threat*. De kinderraad heeft ook ideeën doorgegeven voor de invulling van de speelplekken. Een goede sport/speelplek biedt mogelijkheden voor de jeugd en kan daardoor overlast bij andere speel- en hangplekken verminderen.

2.6 Sociale veiligheid

Uit de reacties op het plan blijkt dat bewoners zorgen hebben over de veiligheid van de parkeerpleintjes. Objectieve (on-)veiligheid is de werkelijke/ meetbare aanwezigheid van criminaliteit, hierbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld: geluidsoverlast, auto-inbraken en schadegevallen. Subjectieve (on-)veiligheid is de mate waarin personen zich veilig *voelen*. Hierbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld: hangjongeren, onvoldoende verlichting, slechte staat van omgeving en rondslingerend vuil. De sociale veiligheid wordt vergroot door de aanleg van korte looproutes tussen de woning en het parkeerterrein, het zichtbaar maken van het parkeerterrein door verlichting, duidelijke parkeervakken en lage begroeiing. Daarnaast worden deze pleintjes straks meer gebruikt. Hierdoor ontstaat er meer sociaal toezicht en het gevoel van veiligheid wordt vergroot. Een gedeelte van de pleintjes ligt op grond van woningcorporaties. Er worden afspraken gemaakt met de corporaties om deze pleintjes ook beter te verlichten en te verbeteren. Een aantal bewoners hebben reacties gestuurd over de veiligheidsbeleving rondom de woning en in de steegjes/brandgangen. Voorbeelden zijn verzoeken voor extra verlichting of een afsluitbare poort. Hierbij gaat het in alle gevallen over eigendom van woningcorporaties. Deze reacties en verzoeken zijn doorgegeven aan de gebiedsmanagers van de woningcorporatie waar het om gaat.

2.7 Riolering en waterhuishouding

In de drie centrumbuurtten (Hugo de Grootstraat, William Boothstraat en Baden Powellstraat) wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd. Dit betekent dat naast het vuilwaterriool er ook riolering komt die het schone regenwater afvoert naar het oppervlaktewater in de wijk. De drie noordelijke buurtten (Montessoristraat, Jan Ligthartstraat en Spoelderstraat) worden zo aangelegd dat het regenwater via het oppervlak wordt afgevoerd naar de groene zones en wadi's.

Er zijn meerdere reacties binnengekomen van bewoners die de wadi's gevaarlijk vinden voor kinderen. Een wadi is echter geen vijver. Een wadi is een ondiepe verlaging in het groen en vangt het regenwater tijdelijk op. Voor 95% van de tijd staat er geen water in de wadi, voor de andere 5% van de tijd staat het water maar kort in de wadi. Het regenwater heeft hierdoor de tijd om in de grond te trekken, waardoor de riolering niet overstroomt. Dit betekent dat er geen stilstaand water blijft staan voor een langere periode. Gemiddeld is de wadi binnen 1 à 2 dagen weer droog. Daarmee is het voor insecten (onder andere muggenlarven) niet mogelijk om zich hier te vestigen. De tijdelijk natte situatie biedt voor kinderen een plek die verandert met het weer en de seizoenen. Kinderen kunnen naar de overkant van de wadi via een junglebrug of steltenroute.

2.8 Aandachtspunten fase B

De doorgaande wegen hebben aandacht gekregen in de participatiefase. Ze worden echter niet verder uitgewerkt tot definitief ontwerp. Ze maken onderdeel uit van de definitieve uitwerking in fase B. Er zijn veel reacties binnen gekomen over de inrichting van de doorgaande wegen. Het gaat hierbij vooral om de Stresemannlaan en de Braillelaan. Reacties gaan in algemene zin over de snelheid en over de plaats van fietsers op of naast de weg. Er zijn ook een aantal reacties binnen gekomen over veilige oversteekplaatsen (zebrapaden).

De belangrijkste keuze is het profiel dat de doorgaande wegen gaan krijgen. Dit bepaalt of de weg '30-km' of '50-km' wordt en of er fietsstroken op de rijbaan komen of vrij liggende fietspaden. Alle reacties die ingaan op de doorgaande wegen worden bewaard en meegenomen in fase B. De betrokken bewoners ontvangen daar in die fase een brief over. Er zijn ook bewoners uit de woonbuurtten van fase B die een zienswijze ingediend hebben. Deze zienswijzen gaan in op de algemene thema's die ook in fase-A spelen (parkeren, verkeer, groen, spelen). Deze inhoudelijke zienswijzen zijn van een antwoord voorzien. De geuite zorgen of ideeën worden meegenomen naar fase-B.

3 **Wijzigingen in DO naar aanleiding van zienswijzen**

Alle zienswijzen en ideeën zijn bestudeerd. De verzoeken voor aanpassing van het voorlopig ontwerp zijn door het projectteam besproken. De belangrijkste afweging daarbij is of de aanpassing binnen de opgegeven kaders van het project (beschreven in het Masterplan) past. Daarnaast is gekeken of een aanpassing technisch mogelijk is, wat de kosten zijn en of er draagvlak is in de buurt. Onderstaand is een opsomming opgenomen van de belangrijkste aanpassingen en wijzigingen.

- Nieuwe parkeertellingen; naar aanleiding van de vragen en reacties tijdens de inspraakperiode over de juistheid van de tellingen zijn nieuwe tellingen uitgevoerd in oktober en november van 2021. Uit deze tellingen komt voor 5 van de 6 woonbuurten een hoger maximum aantal naar voren. Deze nieuwe aantallen zijn niet verwerkt in het definitief ontwerp. Bij de besluitvorming kan het College en/of de Raad er voor kiezen om extra parkeervakken aan het ontwerp toe te voegen.
- Aanpassing aantal afvalcontainers; naar aanleiding van de reacties in de inspraakperiode is ervoor gekozen om in alle woonbuurten drie locaties voor afvalcontainers op te nemen.
- Bereikbaarheid invalideparkeerplaatsen; Op sommige locaties komen invalideparkeerplaatsen voor vergunninghouders aan de overkant van de straat te liggen. Het ontwerp is aangepast met extra doorgangen door de groenstrook zodat gebruikers van de parkeerplaatsen een zo kort mogelijk route hebben naar hun auto.
- De kruisingen in de woonbuurten bevatten een inspringende vorm die de (éénrichting)rijrichting geleidt. Hierdoor is het overzichtelijker welke rijrichting gevolgd moet worden. Tevens heeft het een snelheid remmende werking.
- Het speelplan is aangepast en opgesteld in samenwerking met de kinderrijkraad en Triple Threat.

Bijlage 1: Tabel Beantwoording individuele zienswijzen

Nr. Vraag / opmerking	Onderwerp	Antwoord gemeente Haarlem
1 parkeerplaatstekort, verwacht dat woningbouwverenigingen de middenplaatsen als bijv. de Baden Powell straat ook nog zullen voorzien van woningen. Voorstel schuine parkeerplaatsen toepassen - gevolg: mensen parkeren beter/netter	Parkeren (aantallen)	Bij ontwikkeling van nieuwe woningen is aan de bouwvergunning een verplichting gekoppeld dat de parkeerbehoefte op eigen terrein voorzien moet worden. Schuine parkeerplaatsen zijn in dit plan niet de oplossing omdat dat niet gecombineerd kan worden met de opgaaf om minder verharding en meer groen in de straten te realiseren.
2 parkeerplaatstekort, vriendin met nekhernia kan niet meer vlakbij parkeren, eis aanpassen aantal parkeerplaatsen of vergunning eigen parkeerplaats	Parkeren (aantallen)	Invalidenparkeerplaatsen op kenteken blijven zo dicht mogelijk bij de woning en zijn altijd volgens de voorschriften bereikbaar.
3 Japanse kerseboom niet kappen Geen aanleg warmtenet - Rotterdam en Den Haag hebben er al spijt van en gaan over op waterstofgas. Huidige aardgasleidingen zijn hier ook geschikt voor De lus spoelderstraat rousseaustraat. maak hier eenrichtings verkeer van. Spoelderstraat inrijdend recht door(verboden in te rijden, links af rousseaustraat) Recht door naar de rousseaustraat, dan via deze lus naar de spoelderstraat.Rechts af naar de stressemanlaan.Japanse kerseboom niet kappen Geen aanleg warmtenet - Rotterdam en Den Haag hebben er al spijt van en gaan over op waterstofgas. Huidige aardgasleidingen zijn hier ook geschikt voor De lus spoelderstraat rousseaustraat. maak hier eenrichtings verkeer van. Spoelderstraat inrijdend recht door(verboden in te rijden, links af rousseaustraat) Recht door naar de rousseaustraat, dan via deze lus naar de spoelderstraat. Rechts af naar de stressemanlaan.	Bomen & groeninrichting	In het ontwerp is zoveel mogelijk verharding verwijderd en groen toegevoegd. Groen zorgt voor minder hitte door schaduw, voor meer biodiversiteit en zorgt voor minder wateroverlast. De bewoners hebben begin 2021 de soort groeninulling gekozen door te stemmen. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor is het beter te onderhouden. Met het ontwerpen van het groen wordt iedere boom geïnventariseerd op gezondheid en levensverwachting. Gezonde bomen met een goede levensverwachting laten wij uiteraard staan. In het andere geval planten wij een nieuwe boom aan.
	Warmtenet	Het duurt nog te lang voordat duurzame waterstof gemaakt kan worden. Waterstof is een energiedrager en niet een energiebron. Dat betekent dat waterstof moet worden gemaakt. Je hebt elektriciteit of aardgas nodig om waterstof te maken. En dat kost energie. Pas als er een overschot aan groene stroom beschikbaar is (uit wind en zon) in Nederland, kunnen we duurzame waterstof gaan maken. Als duurzame waterstof in grote hoeveelheden gemaakt kan worden, dan gaat deze eerst naar sectoren die het harder nodig hebben dan huishoudens zoals landbouw, zwaar vervoer, en (staal)industrie. Voor het verwarmen van woningen zijn namelijk voldoende alternatieven, zoals het direct



		gebruiken van elektriciteit (in plaats van het eerst tegen hoge kosten om te zetten in waterstof) om te koken en de woning te verwarmen. Het warmtenet gaat gebruikmaken van restwarmte van een datacentrum of geothermie. Het warme water wordt op hogere temperatuur gebracht met centrale warmtepompen. De piek- en backup installatie zal de eerste jaren op aardgas werken, maar op termijn willen we overstappen op groen gas, waterstof of een mix van beiden.
	verkeer	De lus in de Spoelderstraat/Rousseaustraat wordt éénrichtingsverkeer in het ontwerp. De richting is nu 'rechtsom' (met de klok mee) in plaats van 'linksom' zoals u beschrijft in uw suggestie. Voor deze richting is gekozen, omdat deze richting verkeersveiliger is met de parkeerplaatsen aan de rechterzijde van de weg.
4 Baden Powellstraat eenrichtingverkeer - nog nergens beschreven welke richting in te rijden. Veel verkeer door Baden Powellstraat via de Jan van de Boschstraat naar de William Boothstraat - gevolg - onveilig buitenspelen voor kinderen	verkeer	In het ontwerp wordt de Jan van den Boschstraat afgesloten voor autoverkeer. Dit houdt in dat de verbindingroute zoals u beschrijft tussen de Baden Powellstraat en de William Boothstraat straks alleen nog maar voor fietsers en wandelaars beschikbaar is. Auto's kunnen geen gebruik meer maken van deze route. Hierdoor kunnen de kinderen hier weer veilig buiten spelen.
Voor het minime aantal parkeerplaatsen valt op. Voor mijn eigen woningrij nummer 49 t/m 69, dat zijn dus 10 huizen zijn 7 parkeerplaatsen beschikbaar. Dat is dus eigenlijk al niet voldoende. Daar komt nog bij dat veel bewoners uit de flat de auto ook voor onze woningrij zetten inplaats van op de parkeerplaatsen voor en achter de flat. En ook nog bewoners van de Braillelaan en de Stressemanlaan die de auto bij ons in de straat parkeren, omdat er voor hen sowieso al niet genoeg ruimte is. Bewoners van de huisnummers 201 t/m 237 hebben ook meer auto's dan 1 per huishouden en ook nog een aantal grote bestelbussen die altijd daar geparkeerd staan. Bewoners van de Stressemanlaan 78 hebben 6 of 7 auto's en 3 bestelbussen. Die ook allemaal in de Baden-powellstraat geparkeerd staan.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen].
	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen].



Gemeente houdt geen rekening met groei van bevolking en auto's. Te weinig parkeerplaatsen voor bezoekers en kinderen.

En voor bewoners jonge gezinnen met kinderen zijn de toekomst van de wijk die worden genegeerd en aan de kant geschoven. En gaat ervan uit dat parkeerveen omgeving worden gebruikt - ze zijn niet veilig, slecht verlicht en worden drugs gedeald. en slecht ingedeeld/ Bevolking groeit en verjongt er moet dus meer capaciteit van parkeerplaatsen zijn.

Beste Lezer(es),

Via deze weg wil ik als bewoner van de Baden-powellstraat wat punten aandragen die mij opvallen dan wel zorgen baren aan het nieuwe plan.

- Ik weet dat de Baden-powellstraat eenrichting verkeer gaat worden. Maar nergens staat nog beschreven welke kant om het verkeer moet gaan rijden.

- Er gaat namelijk best veel verkeer door de Baden-powellstraat via de Jan van de Boschstraat naar de William Boothstraat. Als dat allemaal voor onze woningrij langs moet omdat het eenrichtingsverkeer zo loopt. Dan kunnen mijn kinderen niet meer veilig buiten spelen.

- Vooral het minime aantal parkeerplaatsen valt op. Voor mijn eigen woningrij. Nummer 49 t/m 69, dat zijn dus 10 huizen zijn 7 parkeerplaatsen beschikbaar. Dat is dus eigenlijk al niet voldoende. Daar komt nog bij dat veel bewoners uit de flat de auto ook voor onze woningrij zetten inplaats van op de parkeerplaatsen voor en achter de flat. En ook nog bewoners van de braillelaan en de stressemanlaan die de auto bij ons in de straat parkeren, omdat er voor hen sowieso al niet genoeg ruimte is. Bewoners van de huisnummers 201 t/m 237 hebben ook meer auto's dan 1 per huishouden en ook nog een aantal grote bestelbussen die altijd daar geparkeerd staan. Bewoners van de Stressemanlaan

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen]. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn ook de auto's van de Stressemanlaan en de Braillelaan meegeteld.

verkeer

Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp verkeer. Onder andere over de snelheid, eenrichtingsverkeer en de rijrichting in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer]

Parkeren (aantallen)

Bij ontwikkeling van nieuwe woningen is aan de bouwvergunning een verplichting gekoppeld dat de parkeerbehoefte op eigen terrein voorzien moet worden. Schuine parkeerplaatsen zijn in dit plan niet de oplossing omdat dat niet gecombineerd kan worden met de opgaaf om minder verharding en meer groen in de straten te realiseren.

toegankelijkheid
(voetgangers, fiets)

Het uitgangspunt is dat de stoep een breedte heeft van 150cm. Ter plaatse van bomen of lantaarnpalen mag dit 120cm zijn. Voor geveltuinjes op gemeentegrond geldt vanuit beleid: (20190404-Geveltuinen-voorwaarden-gemeente-Haarlem) wordt gesteld dat na aanleg geveltuin de stoep nog 150cm breed moet zijn. Daarnaast mogen geveltuinjes niet meer dan 30cm diep vanuit de gevel zijn. Op veel locaties in de woonbuurten voldoen geveltuinjes niet aan de boven genoemde beleidsregels. In overleg met de bewoners zal gekeken worden hoe hier in het nieuwe ontwerp mee omgegaan zal worden. Het uitgangspunt zal wel de 30cm diepte zijn.



78 hebben 6 of 7 auto's en 3 bestelbussen. Die ook allemaal in de Baden-powellstraat geparkeerd staan.

In de Baden-powellstraat ligt nu een groot stuk grasveld. Dit veld is nu onder ontwikkeling door de firma steenvlinder. Voor de ontwikkeling van 25 woningen. Dat zijn 25 auto's of meer. Heeft de gemeente hier rekening mee gehouden bij het plan waar al veel te weinig parkeerplaatsen zijn?

De stoep in de Baden-powellstraat wordt 150 cm breed. Veel woningen hebben geveltuintjes. Als die blijven dan is de stoep bij mijn huis maar 60cm breed. Dat is niet voldoende om langs te gaan met kinderwagen, rollator of scooter.

5 Ik lees dat het aantal parkeerplaatsen in het VO NAGENOEG hetzelfde is gebleven. Dit baart mij zorgen. Want met NAGENOEG betekent dit dus (absoluut) minder parkeerplaatsen. Ik ben van mening dat dit dan geen toekomstbestendig ontwerp is. De ervaring leert dat het aantal auto's alleen maar toe neemt. Naar mijn idee is dit het moment om zorg te dragen voor juist meer parkeerplaatsen. Met de huidige woningnood (en die lijkt nog jaren te gaan duren) zullen er juist meer auto's per huishouden komen omdat kinderen noodgedwongen langer thuis zullen wonen en ook een auto (nodig) zullen hebben. Bij tekort aan parkeerplaatsen zal het wild parkeren toenemen, ook in de groenstroken en dat is natuurlijk niet de bedoeling. In het VO zie ik terug dat in straten met aan beide zijden woningen, aan 1 zijde geen parkeergelegenheid meer is (omdat daar de groenstrook komt). Dit betekent dat deze bewoners hun auto niet meer voor de deur kunnen zetten en dan vanaf een parkeerplaats met bijvoorbeeld hun boodschappen op en neer moeten lopen. Ik kan mij indenken dat dit voor sommige (oudere) mensen niet mogelijk is, of - nog waarschijnlijker - men daar geen zin in heeft. Dus deze mensen zullen hun auto dan op

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen].

Parkeren (overig)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen]. Het klopt dat een garantie op parkeren-voor-de-deur niet wordt gegeven. De mening van bewoners die dat niet leuk vinden is helder over gekomen. De gemeente hecht echter ook veel waarde aan een buurt die ook in de toekomst een fijn en gezond woonklimaat biedt. In de nieuwe situatie zal het voorkomen dat bewoners 1 à 2 minuten moeten lopen naar hun auto.

Onderhoud
(groen, verharding etc)

In het ontwerp is zoveel mogelijk verharding verwijderd en groen toegevoegd. Groen zorgt voor minder hitte door schaduw, voor meer biodiversiteit en zorgt voor minder wateroverlast. De bewoners hebben begin 2021 de soort groenvulling gekozen door te stemmen. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor is het beter te onderhouden. In het ontwerp geldt als regel dat het groen makkelijk te onderhouden moet zijn en er is geld gebudgetteerd voor groenonderhoud. Het is ook mogelijk een stuk groen bij uw woning te 'adopteren'. Kijk op



straat zetten “voor de deur” om e.e.a. uit te laden. Dan krijgen we “Amsterdamse praktijken” met straten die worden geblokkeerd door “laden en lossen”, temeer omdat de wegen 1 richting verkeer worden. Is hier over nagedacht? Wat ik aangeven wil is dat het wonen ook “praktisch” moet blijven en niet ten koste moet gaan voor “een groenstrook”.

“Met betrekking tot het beoogde groen en de groenstroken: in hoeverre heeft de gemeente al nagedacht over een plan voor het periodiek onderhoud? Groen aanleggen en maken is 1, onderhouden is 2. Voorbeeld uit andere gemeente: gras wordt niet (vaak genoeg) gemaaid, wordt lang en ziet er niet uit. Wordt dan uiteindelijk toch een keer gemaaid maar wordt niet opgeruimd, het blijft liggen. Gevolg: allemaal gras over de weg en de woning in.”

<https://www.spaarnelanden.nl/inwoners/groenparticipatie> of stuur een mail naar meerwijk@haarlem.nl en geef aan wat uw ideeën zijn.

- 6 "In maart 2021 heb ik telefonisch contact gehad met iemand van het project IVORIM en op 12 maart 2021 heb ik een mailtje gestuurd naar Contact MijnMeerwijk welke als enige mailcontact is weergegeven bij het ontwerp ter inzage. Hierna heb ik nog meerdere malen telefonisch geprobeerd de verantwoordelijke hierover bij de gemeente bereiken, twee keer heeft de telefoniste voor mij een telefonisch terugbelafpraak gepland, maar ik ben nooit terug gebeld. Ook heb ik een keer een bericht ingesproken, daarop heb ik ook nog geen enkele reactie ontvangen. Ik heb daarom contact opgenomen met de wijkraad Meerwijk. Ik heb een gesprek gehad met mevrouw 't Hart, voorzitter van de wijkraad. Zij heeft mij geadviseerd om opnieuw te reageren, vóór 17 september 2021. Zij heeft mij verteld dat de projectgroep IVORIM al bezig is met het maken van een definitief ontwerp. Ik vraag uw aandacht voor de situatie op de Jan van den Boschstraat. Ik heb een vergunning aangevraagd voor het aanleggen van een oprit naar mijn schuur. Deze vergunning heb ik gekregen en deze is geregistreerd onder nummer 12-0000461. Mijn aanvraag betreft het verbreden van de oprit, die al

specifieke eis
(vergunning)

Indien de omgevingsvergunning verleend is, zal het ontwerp hierop aangepast worden. Bewoner krijgt dan de mogelijkheid om zelf de oprit aan te leggen of dit kan meegenomen worden door de aannemer als het tijdig bekend is en in één keer mee kan in de uitvoering.

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van ‘parkeren in de straat’ naar ‘meer parkeren op de pleintjes’. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen].



gemaakt is op de Jan van den Boschstraat. Ik heb een schets van de situatie bijgevoegd. Ik verzoek u dringend om rekening te houden met de vergunning die aan mij verleend is en om de oprit 4 meter te verbreden, zodat ik een aansluiting op mijn schuur kan maken. Verder verzoek ik u mij een bevestiging te sturen van de ontvangst van deze brief."

Wij hebben de plannen van IVORIM gezien. Wij willen dat parkeren in onze straten aan beide kanten/zijden mogelijk blijft. Er is nu al een enorm tekort aan parkeerplaatsen, als deze parkeerplaatsen verdwijnen of worden gehalveerd ontstaan grote problemen. Er is voldoende groen tussen de buurtjes. Laat onze parkeerplaatsen gewoon in de straat aan beide zijden van de straat. Het wordt straks een soort stoelendans met parkeerplaatsen. Dat is het nu al, laat staan straks.

- 7 Hierbij wil ik reageren op het ontwerp van Jan Ligthartstraat. Ik maak me zorgen over de hoeveelheid parkeerplaatsen in mijn straat. Er is geen rekening gehouden met de huidige parkeerdruk in het ontwerp. Er zijn nu al te weinig plekken (men staat nu op de stoepen, wat straks niet meer kan) en nu worden er ook nog plekken verwijderd. Zo kunnen bewoners hun auto's helemaal niet meer parkeren in hun straat en buurt! Wij willen de mogelijkheid om aan beide kanten van de straat te parkeren behouden. Ik heb (\$) dat aantal parkeerplaatsen direct in de woonstraat niet voldoende is.
- "Beste mensen,
Hierbij wil ik reageren op het ontwerp van Jan Ligthartstraat. Ik maak me zorgen over de hoeveelheid parkeerplaatsen in mijn straat. Er is geen rekening gehouden met de huidige parkeer drukte. Wij willen de mogelijkheid om aan beide kanten van de straat te parkeren behouden."

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen].

- 8 Hoi de stresemannlaan staat ook plauw gekleurd wat gaat daar dan gebburen gaat de auto baan ook anders



woorden en stiler wand de geleud van buiten of als je binnen zit maakt haast geen verschil dus ja wat gaat daar aan geburen dan !?gr ##naam Hoi ik zit in vase 1 stresemannlaan maar ik zie geenduidelijk wat gaat geburen op de stresemannlaan 71 daar woon ik wat gaat veranderen gaat de gluiddempers of lamzaam verkeer of komt alleen fiets pad hoe en wat ik wil graag weten anders ja moet ik maar verhuizen maar dat wil ik niet gr ##naam	verkeer	Het ontwerp van de Stresemannlaan zal verder uitgewerkt worden in fase-B. Dan zal ook gekeken worden naar eventuele verkeersdrempels en ander snelheidsremmende maatregelen.
9 Ik heb net in de wijkkrant de plannen voor het opknappen van de straten nog eens goed bekeken. Het is natuurlijk altijd mooi meer groen in de wijk, maar ook ik ben bang voor nog meer zwerfafval. Met minder ondergrondse containers, dus verder moeten lopen met afval, zal er nog meer op straat gegooid worden. Ik woon in de laagbouw in de Rudolf Steinerstraat en het gebeurt echt wel wekelijks dat bij de flat zakken naast de container worden gedumpt met alle gevolgen van dien. Het geschreeuw van meeuwen is zonder die troep al niet aan te horen, maar als ze die zakken opendrekken is het helemaal niet meer te doen. En dan te bedenken al het andere ongedierte en de vieze zool hier in de straat. Verder is er nu al een tekort aan parkeerplaatsen, doordeweeks staan de stoepen in de ochtend en middag vol met auto's van mensen die hun kinderen ophalen van de scholen op het spijkerboorpad. Je kan er met goed fatsoen niet langs met bijv. scootmobiel, rolstoel of wandelwagen. Ik ben bang dat deze overlast alleen maar erger wordt. Ook buiten deze tijden zijn er veel mensen die de auto op de stoep parkeren bij de lage flat en voor de garageboxen. Daarnaast vraag ik me af wat er met de invalideparkeerplaatsen gebeurt. En of de stoep nog breed genoeg is voor mijn man om de cantaf voor de deur te parkeren zodat hij zo mobiel mogelijk blijft. Het 1 richtingsverkeer zie ik helemaal zitten, er wordt hier gejaagd als gekken, echt gevaarlijk met die spelende kinderen en geparkeerd auto's overal. Hopelijk geeft 1	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen]. De problematiek met het haal- en brengverkeer van de scholen op het Spijkerboorpad is bekend. Deze locatie valt buiten de scope van project IVORIM, maar het zal met het schoolbestuur besproken worden vanuit de gemeente (door het gebiedsteam).
	Parkeren (overig)	De problematiek met het haal- en brengverkeer van de scholen op het Spijkerboorpad is bekend. Deze locatie valt buiten de scope van project IVORIM, maar het zal met het schoolbestuur besproken worden vanuit de gemeente (door het gebiedsteam).
	verkeer	Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp verkeer. Onder andere over de snelheid, eenrichtingsverkeer en de rijrichting in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer]
	Afval (inzameling en containers)	Er zijn veel vragen binnengekomen over afval en inzameling in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [afval]
	sociale veiligheid	Graag verwijs ik u door naar het algemene antwoord over [parkeren], de [afvalcontainers] en het [beheer en onderhoud] van het groen. Het parkeren voor auto's op de stoep wordt onmogelijk gemaakt na de werkzaamheden. Het ontwerp wordt wel beschikbaar voor mindervaliden. Dit houdt in dat uw man de Cantaf nog steeds voor zijn huis kan parkeren. De stoep wordt overal minimaal 1,5 meter breed. Alle huidige invalideparkeerplaatsen blijven behouden. Wat fijn om te horen dat u het éénrichtingsverkeer steunt.



richtingsverkeer wat rust in de straat.
Ik ben benieuwd wat dit alles voor de buurtbewoners
gaat betekenen.

10 Wij als bewoners van de Montessoristraat zijn ontevreden met de nieuwe straatinrichting. Wij willen geen parkeerplekken inleveren voor groen. Momenteel is er al een tekort aan parkeerplekken terwijl er aan beide kanten geparkeerd kan worden. Indien een hele strook aan parkeerplekken verdwijnt zal dit alleen maar erger worden. Het plan om de wijk “mooier” te maken, bedacht door mensen die blijkbaar niet wonen in de wijk, zal dus tot onvrede lijden onder de daadwerkelijke inwoners. Als inwoners van Schalkwijk willen we niet zoals in Haarlem-noord of Haarlem-centrum elke dag zoeken naar een parkeerplek. Ons verzoek is om de parkeerplekken te behouden. We hebben maanden geleden ook al gereageerd maar toen niks gehoord.

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van ‘parkeren in de straat’ naar ‘meer parkeren op de pleintjes’. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen]. Invalidenparkeerplaatsen op kenteken blijven zo dicht mogelijk bij de woning en zijn altijd volgens de voorschriften bereikbaar.

11 Aangezien de gemeente het belangrijk vindt om te weten wat de bewoners van het ontwerp vinden, reageren wij nogmaals op uw plannen. Via www.haarlem.nl/mijnweerwijk hebben wij op 8 maart 2021 ook gereageerd. In eerste instantie waren wij blij, de tekeningen zagen er prachtig uit en wij vonden het fijn dat de straat opgeknapt zou worden. In de folder stond dat er meer parkeervakken zouden komen op verlichte parkeerplekken. In juni 2021 zagen wij de tekeningen voor het voorlopig ontwerp. Die zijn gemaakt na ontvangst van de bewonersreacties. De afvalcontainer bleek gelukkig te blijven. Maar wel zagen wij dat er geen nieuwe parkeervakken bij zouden komen, er zouden alleen

Bomen &
groeninrichting

In het ontwerp is zoveel mogelijk verharding verwijderd en groen toegevoegd. Groen zorgt voor minder hitte door schaduw, voor meer biodiversiteit en zorgt voor minder wateroverlast. De bewoners hebben begin 2021 de soort groeninfilling gekozen door te stemmen. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor is het beter te onderhouden. Wij zijn blij om te horen dat u de buurt op dit moment als groen ervaart. Wij hopen dat het verder vergroenen van de wijk deze beleving versterkt.



maar parkeerplaatsen verdwijnen!! In onze straat, de Jan Ligthartstraat, verdwijnen er ongeveer 25. Dit komt doordat er een groenstrook wordt aangelegd en er dan maar aan één kant van de straat geparkeerd kan worden. Dit gaat grote problemen geven, omdat er nu al een tekort is aan parkeerplaatsen en veel auto's daardoor verkeerd geparkeerd staan. Ook zagen wij dat door het aanleggen van de groenstrook mindervalide-parkeerplaatsen naar de overkant van de straat worden verplaatst. Dat is toch niet te doen als je slecht ter been bent!!

En verder vinden wij het een slecht plan dat er door de aan te leggen groenstrook bomen moeten verdwijnen vóór de lage flat in de Pa van der Steurstraat. Wij zijn beslist niet tegen groen en hebben 'n voortuin, achtertuin met 'n hoge boom en vóór onze voordeur staat ook 'n boom. Alleen al in de Jan Ligthartstraat staan 17 bomen, er zijn groenstroken aan de zijkanen van de hoekhuizen en achter onze huizen is een heel groot grasveld waar ook de nodige bomen staan. Kortom: er is in deze buurt geen tekort aan groen!! Wel is er al jaren een tekort aan parkeerplaatsen en dat wordt alleen maar erger. Daarom maken wij bezwaar tegen het aanleggen van een groenstrook voor onze deur. Wij willen dat parkeren aan beide kanten van de straten mogelijk blijft en adviseren dan ook om de wegen breder te maken.

Wij hopen dat u serieus naar onze bezwaren zult kijken. Inmiddels hebben wij al heel veel bewoners gesproken en ook zij delen onze mening!

Nieuwbrieven gemeente Voorlopig ontwerp IVORIM februari 2021 in de bus. Bij: Hoe gaan we dit gebied bereiken?:

"meer parkeervakken op goed verlichte en overzichtelijke parkeerterreinen. Zo houden we even veel parkeerplaatsen in uw buurt". Zoals de plannen er nu uitzien, komen er helemaal geen parkeerterreinen!!

verkeer	Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp verkeer. Onder andere over de snelheid, eenrichtingsverkeer en de rijrichting in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer]
Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen].
verkeer	Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp verkeer. Onder andere over de snelheid, eenrichtingsverkeer en de rijrichting in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer]
Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen].
Parkeren (overig)	Binnen het project IVORIM worden geen laadpalen voor elektrische auto's opgenomen. Een openbare laadpaal kan (nu al) aangevraagd worden bij de gemeente. Hiervoor gaat u naar: https://www.haarlem.nl/laadpaal-elektrische-auto/



Er * verdwijnen alleen maar parkeerplaatsen!! Dit komt doordat er een groenstrook wordt aangelegd en er dan maar aan één kant van alle straten geparkeerd kan worden. Dit gaat grote problemen geven, omdat er nu al een parkeertekort is. Er is hier geen tekort aan GROEN. Er is hier behoefte aan een brede straat met aan beide kanten parkeervakken, 30km zone en waar mogelijk éénrichtingsverkeer.

*alleen al in mijn straat +- 25!!!

Te weinig parkeerplaatsen. Geen groen, is al genoeg.
Aan 2 zijden
van de weg parkeren.

Waar zijn de laadpalen in het ontwerp?



12 Ik twijfel niet aan de goede bedoelingen van de gemeente en hun plannenmakers bij de herinrichting van de straten in Meerwijk en omstreken. Althans ik kan me niet voorstellen dat het een bewuste actie is om bewoners dwars te zitten en te schofferen. En eerlijk is eerlijk hun animatiefilm ziet er gelikt uit en de plaatjes geven goed weer wat ze voor ogen hebben met de buurt. Maar het is Meerwijk en met de beste wil van de wereld valt daar niet het beoogde “ Hof van Eden “ van te maken, u weet wel de tuin gelijk het paradijs van Adam en Eva. Het zijn allemaal tekentafel oplossingen, alles is mogelijk en er zijn geen obstakels te ontdekken. Geef mij een vel papier en een potlood en ik laat een raket opstijgen en landen op de maan, op papier en figuurlijk wel te verstaan. Het beoogde stadsgroen vergt periodiek onderhoud het zal anders snel verslonzen, de borstelwagens van Spaarnelanden doen een hoop, maar kunnen voor de groenvoorzieningen niets betekenen. Een speeltoestel plaatsen direct bij senioren voor de deur, terwijl er achter de huizen in bijvoorbeeld de Montessoristraat en de Fröbelstraat ruimte is voor zelfs meer dan één speeltoestel. Men houdt op geen enkele wijze rekening bij de seniorenwoningen met de aanzuigende werking van een speeltoestel van de “kinderen“ die het spelen allang achter zich hebben gelaten. Diversen containers die vermindert worden in aantallen en op grotere afstand van de gebruikers komen te staan, niet erg bewoners vriendelijk. Het aantal parkeerplaatsen gaat drastisch omlaag en kom niet aan met rekenkundige aannames want daar komt uit wat je er in stopt en doet de werkelijkheid geweld aan, de werkelijkheid is nl. veel weerbarstiger. In Meerwijk heerst nu Pais en Vree, jong en oud door elkaar echte “ Meerlanders “ van welke afkomst dan ook. Het drastisch beperken van parkeerplaatsen in de straat van de bewoners gaat wrevel oproepen en erger nog, dat kan serieuze problemen gaan geven in de onderlinge verhoudingen,

Onderhoud
(groen, verharding etc)

Allereerst hartelijk bedankt voor uw uitgebreide betoog. Wij zijn gecharmeerd van uw complimenten over het ontwerp en de animatiefilm en bedanken u voor het vertrouwen in onze bedoelingen. Uiteraard zijn wij ons er van bewust dat het creëren van het (onaardse/hemelse) Hof van Eden nergens op deze wereld te realiseren is (hoe mooi die gedachte ook is). Toch hebben wij, met het ontwerpen van het groen, rekening gehouden met de mate waarmee dit te onderhouden blijft. In het ontwerp is zoveel mogelijk verharding verwijderd en groen toegevoegd. Groen zorgt voor minder hitte door schaduw, voor meer biodiversiteit en zorgt voor minder wateroverlast. De bewoners hebben begin 2021 de soort groeninvulling gekozen door te stemmen. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor is het beter te onderhouden. In het ontwerp geldt als regel dat het groen makkelijk te onderhouden moet zijn en er is geld gebudgetteerd voor groenonderhoud. Het is ook mogelijk een stuk groen bij uw woning te ‘adopteren’. Kijk op <https://www.spaarnelanden.nl/inwoners/groenparticipatie> of stuur een mail naar meerwijk@haarlem.nl en geef aan wat uw ideeën zijn. Er komt in het nieuwe ontwerp een speelplek voor kinderen in elke woonbuurt. Uit de masterplanfase (2019) en de participatiefase (begin 2021) kwam naar voren dat veel bewoners behoefte hebben aan extra speelplekken. Deze speelplekken in de buurt zijn voor de allerjongste kinderen, deze kunnen nog niet zo ver van huis. Waar mogelijk wordt meer dan één speeltoestel toegevoegd. De favoriet waar het meest op gestemd is, wordt gegarandeerd geplaatst. Verspreid over de hele wijk zullen ook speelplekken komen voor kinderen in de leeftijd tussen 6 en 12 jaar. Daarnaast blijven de huidige speelobjecten zoals schommels en glijbanen op de huidige locaties voornamelijk behouden of worden vernieuwd. Ook is de wens uit de buurt meegenomen om meer speel- en zitplekken te maken voor jeugd (12+) en ouderen. Tussen de Jan Ligthartstraat en de Fröbelstraat komen meerdere speelobjecten geschikt voor alle leeftijden, van jong tot oud. Dit vergroot het contact en de sociale verbinding in de buurt. In dit gebied komt ook een voetbal/basketbalkooi. Daarnaast wordt de voetbalkooi in het Aziëpark teruggeplaatst. Aan de rand van Meerwijk, in Molenwijk, wordt in het Roosje Vosplantsoen een Krajicek foundation Playground aangelegd. Deze locatie is vooral gericht op de 14+-leeftijd. Voor de invulling en locaties van sport- en speellocaties is advies gevraagd aan jongerenorganisatie Triple Threat.



daar hoeft je geen Einstein voor te heten. Wat ik ook mis al in 2030 moet 60 % van de in Nederland verkochte auto's elektrisch zijn in 2035 zelfs 100% en ik mag toch aannemen dat de gemeente Haarlem keurig luistert naar Eurocommissaris Frans Timmermans. Ik kan vreemd genoeg nergens ontdekken dat men rekening heeft gehouden of vooruitdenkend, met voldoende Parkeren (overig) in de straten en in de wijk, überhaupt zie ik geen laadpaal ingetekend. Als echter de parkeerplaatsen al onvoldoende zijn, dan kan je straks ook niet voldoen aan de vraag naar laadpalen in de wijk of je gaat in de toekomst uit van filevorming voor een laadpaal ergens in de straat of wijk. Maar misschien is het toch verstandig al is het maar regeren is vooruitzien en kostenbesparend, om nu al te zorgen voor deze voorzieningen om de auto's op te kunnen laden, de straten en wijken liggen straks toch al open. Misschien een gratis tip neem ook even contact op met T Mobile, die gaan nu glasvezelkabels aanleggen in o.a. Meerwijk en daarvoor de straten openbreken, met wat geduld kunnen ze dit doen in samenspraak en gelijktijdig met de gemeente. Rest mij nog een compliment uit te delen aan dié bewoners die zich inzetten en hard maken voor de leefbaarheid van hún wijk en gelijk Don Quichot eigenlijk wel weten dat het vechten tegen windmolens is, want helaas we hebben inspraak tot de voordeur.

De kinderraad heeft ook ideeën doorgegeven voor de invulling van de speelplekken. Een goede sport/speelplek biedt mogelijkheden voor de jeugd en kan daardoor overlast bij andere speel- en hangplekken verminderen.

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen].



	Afval (inzameling en containers)	Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.
13 Hierbij wil ik reageren op de nieuwe indeling van de pa van der Steurstraat het is belachelijk dat er parkeerplaatsen weggehaald worden. Het is nu al een drama met parkeren. Dus het zal heel fijn zijn als hier over na gedacht gaat worden. Zodat er geen onenigheid hier in de straat gaat ontstaan met parkeren. De auto's worden nu al op stoepen en voor garage's gezet tot vervelends aan toe.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen].
14 Wijkraad het wijkblad dat we binnen hebben gekregen,er klopt niet van de uitleg kleuren pagina. Zie foto jullie hebben het over factor B rood waardan. Dan de bedenker van de groenstroken! Hoe zit het met met de parkeer plekken,die verdwijnen 25 per straat en deze bewoners betalen wel elke maand wegenbelasting vervalt die ook. O en dan hebben jullie de woningstichtingen niet mee genomen want achter mijn huis hebben garages met pakeervakken alleen voor Pre bewoners. Maar het komt nu al voor op dindag markt dag illegaal parkeren en als straks de nieuwe parkeergarage klaar is moeten de mensen betalen en ook nu auto,s in de straat en achter de woningen op Pre grond. Dan vindt je in de plannen die herzien moeten worden geen enkele ondergrondse afvalcontainers geplaatst er vreemd ook niet mee genomen erg jammer en onduidelijk voor oudere bewoners die verder moeten lopen Nergens meldingen pakeerplekken voor gehandicapten bewoners zo heb hem voor je deur en zo ben je deze kwijt voor een zwerf vuilen groenstrook jammer dan als je gehandicapten bent.Weet niet waarom men niet naar de bewoners luisterend.Stuur dit maar verwacht er niet van terug te zien.Prewonen heeft in elke buurt slechte	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen]. Als de plannen gerealiseerd zijn zal er geen verschil meer zijn tussen parkeren in de openbare ruimte en op parkeerterreinen van de woningbouwcorporaties. Hiermee wordt de ruimte beter benut. De privéterreinen bij garageboxen blijven hier buiten. Invalidenparkeerplaatsen op kenteken blijven zo dicht mogelijk bij de woning en zijn altijd volgens de voorschriften bereikbaar.
	Parkeren (overig)	In het ontwerp vervalt het onderscheid tussen corporatie-parkeerplaatsen en openbare parkeerplaatsen. De privé terreinen voor de garageboxen vallen hier niet onder (maar dat is verkeersruimte en dat zijn geen parkeerplaatsen). De overlast die u ervaart door gebruikers van de voorzieningen van het winkelcentrum zijn niet makkelijk tegen te gaan. Een van de oplossingen is om een systeem van bewonersvergunningen in te voeren. Daar wordt in het nieuwe mobiliteitsbeleid van de gemeente rekening mee gehouden. Dit valt echter buiten het project IVORIM.
	Afval (inzameling en containers)	Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.
	Onderhoud (groen,verharding etc)	Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers.



tot slechte bestraating achter de huizen had ze meegenomen in dit project en de veiligheid zeer slecht levens gevaarlijk achter de huizen op de bewoners plekken allemaal geparkeerde auto van handelaar tot s,avonds laat deals politie gebelt deze zeggen ja betalen wegenbelasting en zo gaan we maar door door jullie project word het alleen maar gevaarlijker 25 pakeerplekken minder word een strijd om over waar plek is te gaan staan bedankt niet echt overnagedacht te simpel er mager wij bewoners zullen dit niet pikken.

Hoe is het mogelijk dat wij elke maand wegenbelasting betalen, als zijnde bewoner van de gemeente Haarlem en hier parkeerplekken komen te vervallen met de troost dat we een stukje mogen lopen. Daar is dan een parkeerplek, alleen wonen er hier bewoners die oud en slecht ter been zijn en deze zijn geen invaliden, maar hun betaalde plek waar ze elke maand wegenbelasting voor betalen, komt te vervallen. Dit is pure discriminatie en ik zal dit kenbaar maken bij het Europese hof van de rechten voor de mens dat dit verboden is en dat dit niet zomaar gedaan kan worden. Als de gemeente vooraf eerst eens had gekeken hoeveel niet-bewoners er elke dag parkeren die werkzaam zijn in de winkels in het winkelcentrum, dan had bij de gemeente moeten opkomen om de werkgevers in het winkelcentrum te benaderen en te overleggen om de werknemers met auto's een vrijkaart te geven voor de nieuwe parkeergarage. Dit kan een van de oplossingen zijn. Hoe gaat de gemeente de wildgroei van voertuigen tegen die nu al ontstaat door voertuigen die ergens niet horen te staan en de autohandelaars in straten, want door het mindere aantal parkeerplekken zal de wildgroei alleen maar toenemen.

Verder stel ik de gemeente Haarlem verantwoordelijk

Parkeren (aantallen)

Parkeren: Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeren aantallen]. Auto's die vanuit het winkelcentrum in de buurt geparkeerd worden kan alleen gereguleerd worden met een (bewoners-) vergunningen systeem. Daar is op dit moment geen draagvlak voor in de wijk.

Participatie / Communicatie

Tijdens de masterplanfase is er uitgebreide participatie geweest. Hierop is voortgeborduurd tijdens de participatiefase. Hierna is het Voorlopig Ontwerp ter inzage gelegd (huidige fase), waarin meer dan de gebruikelijke middelen zijn ingezet om de bewoners te bereiken, naast de webpagina en bewonersbrief is o.a. het volgende gebeurd: buurtgesprekken, billboards, flyers, extra lange inzageperiode en aanwezigheid/inloopspreekuur in Da Vinci, postercampagne, aanvullende parkeerinformatie. + klankbordgroep, wijkraad + aanvullende participatiefase uitgevoerd over thema's groen, spelen en ontmoeten. Op de website www.haarlem.nl/mijnmeerwijk zijn onder het kopje [documenten] de verslagen te vinden die gemaakt zijn van de participatieperiode van zowel het Masterplan als de Voorlopig Ontwerp-periode.

Onderhoud (groen,verharding etc)

In het ontwerp is zoveel mogelijk verharding verwijderd en groen toegevoegd. Groen zorgt voor minder hitte door schaduw, voor meer biodiversiteit en zorgt voor minder wateroverlast. De bewoners hebben begin 2021 de soort groeninulling gekozen door te stemmen. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor is het beter te onderhouden. In het ontwerp geldt als regel dat het groen makkelijk te onderhouden moet zijn en er is geld gebudgetteerd voor groenonderhoud. Het is ook mogelijk een stuk groen bij uw woning te 'adopteren'. Kijk op <https://www.spaarnelanden.nl/inwoners/groenparticipatie> of stuur een mail naar meerwijk@haarlem.nl en geef aan wat uw ideeën zijn.

Parkeren (overig)

Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp parkeren in de woonbuurt. Onder andere over de locatie en hoeveelheid parkeerplekken. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeren]



voor het niet benaderen van de bewoners. Het vragen van de mening van de bewoners huis aan huis was de oplossing geweest. De oudere medebewoners voelen zich in de maling genomen door de gemeente en het vertrouwen in de politiek is al ver te zoeken, maar door deze slechte tot zeer slechte communicatie is die nu helemaal weg.

Ik lees nergens, maar dan ook nergens wie het onderhoud van de gestelde groenstroken gaat doen. De groenstroken gaan een verzamelbak worden voor zwerfafval. Als ik nu al kijk bij alle bomen in de straat, dan groeit er ook overal onkruid en is zwerfafval aanwezig in de groenstroken. Ook vind ik de groenstroken met water onverantwoord voor kleine kinderen bij een flat.

Het is leuk bedacht om de mindervalideparkeerplaatsen naar de overkant te verplaatsen, maar in de wintermaanden wanneer er sneeuw en ijs ligt, wordt er door de gemeente Haarlem in de binnenstraten niet gestrooid. Hierdoor moeten de invaliden maar bekijken hoe ze bij hun auto komen.

Als jullie nou eens in overleg waren gegaan, dan had ik kunnen vertellen dat 6 straattegels wettelijk breed genoeg is als stoep voor een kindervan of een rolstoel. In alle straten zijn de stoepen veel te breed door de oude bouwwijze in de jaren 60 en 70, omdat er toen minder auto's waren. Nu moeten de stoepen smaller gemaakt worden, zodat er meer parkeervakken ontstaan, waardoor het probleem al voor de helft opgelost is.

Ik zou als ik de gemeente Haarlem was deze plannen nog eens tegen het licht aanhouden. Er kloppen heel veel dingen niet. Om nog meer problemen, met onder andere het Europese Hof of de Raad van Staten, te

Onderhoud
(groen, verharding etc)

De stoep wordt in de nieuwe situatie inderdaad 6 stoeptegels (1,5 meter) breed op de meeste plaatsen. Deze extra ruimte wordt gebruikt voor groen, zodat Meerwijk klimaatadaptief wordt, en parkeerplaatsen. Voor meer informatie over de parkeerplaatsen verwijzen wij u door naar het algemene antwoord over parkeren.

Participatie /
Communicatie

We hebben geprobeerd om ook eerder al de bewoners te betrekken. Er zijn drie momenten geweest waarop bewoners hun mening hebben gegeven over het ontwerp. U vindt de verslagen en de antwoorden op alle reacties terug op haarlem.nl/mijnmeerwijk. Alle zienswijzen worden bekeken en beantwoord. Eind december volgt het definitieve ontwerp. U ontvangt daarover een persoonlijk bericht en het zal op de website verschijnen. In de tussentijd zal er contact met de wijkraad en klankbord leden zijn over het proces van verwerking.



voorkomen en de bewoners niet tegen te krijgen, zal er duidelijke informatie over het plan gegeven moeten worden. Ook gericht op alle bewoners.

15 Ik vind dit een slecht plan en wel om het volgende: Jongeren blijven langer thuis wonen (omdat er geen betaalbare woningen zijn), en daardoor komen er per gezin meer auto's. Het is nu al heel vol in de straten en waar moeten deze mensen hun auto dan neerzetten. Een voorbeeld, mijn zoon heeft een privé auto en een bedrijfswagen, zelf heb ik geen auto. Ik verwacht dat het een chaos gaat worden en mensen op plekken gaan parkeren waar het niet de bedoeling is (gras en stoepen). Verder heb ik nog een opmerking over het Spijkerboorpad, waar 2 scholen staan. Dit geeft veel gedoe vooral in de ochtend en middag, is het misschien een idee om al die ouders te verplichten hun auto op de parkeerplaats van de moskee te zetten, daar staan op dat moment geen auto's. Het is ook nog eens veel veiliger voor de kinderen die wel op de fiets of lopend naar school komen. U zou eigenlijk eens moeten komen kijken op schooldagen.

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. De problematiek met het haal- en brengverkeer van de scholen op het Spijkerboorpad is bekend. Deze locatie valt buiten de scope van project IVORIM, maar het zal met het schoolbestuur besproken worden vanuit de gemeente (door het gebiedsteam).



16 Vandaag een uitnodigingskaart ontvangen van de Gemeente Haarlem met de leus, “Ziet Meerwijk er straks zo uit” en het is waar de getoonde ontwerp -foto ziet er uit als een sprookje uit duizend en één nacht. De bewoners mogen op 7 september en / of 9 september komen vertellen wat ze van het ontwerp vinden. Met alle respect de Gemeente Haarlem gedraagt zich als een louche 2e hands autoverkoper, de plaatjes zijn fraai en de praatjes zijn straks vast voor en uitgekookt. De bloesem aan de bomen en de veelkleurige borders wekken de valse suggestie van een Meerwijk waar de tijd stil blijft staan om optimaal te kunnen genieten van de schoonheid van de natuur in een versteende wijk. De waarheid is de bloesem maand is April, met heel goed weer en wat geluk eind Maart en begin Mei ook bij een bepaalde boomsoort. De bloemetjes die geur en kleur geven aan het geheel zitten er bij mooi weer een kleine week aan, maar met een beetje wind is het al snel gedaan met de bloemetjes. Ik geef de natuur en de Gemeente het voordeel van de twijfel en kom tot zes weken pracht en praal om “ Meerwijk er strak zo uit te laten zien” Met andere woorden de andere 46 weken zijn voor het eventuele bladgroen en erger nog ook voor de kaalslag, want kale takken daar maakt niemand een animatie -foto van ook de Gemeente Haarlem niet. Wat de borders betreft kunnen we kort zijn dat werkt niet om meerdere redenen. Er zijn geen bloemperken met bloeiende planten en struiken die het hele jaar door groeien en bloeien, dat vergt net als in onze tuinen enorm veel onderhoud en (her) beplanting in variatie en plant periodes. Dat het niet werkt zelfs niet met daarvoor geschikte wilde beplanting, daar zijn voorbeelden genoeg van in Haarlem, gewoon een keer over de Vondelweg rijden in Haarlem noord. Daar groeide de wilde veelbloemige beplantingen in de middenberm uit tot meer dan een meter hoog onkruid -achtig groen, waar één of twee keer per jaar de gemeentelijke grasmaaier over heen

Onderhoud
(groen, verharding etc)

Allereerst onze excuses voor het wekken van de verkeerde indruk op het getoonde ontwerp. U heeft helemaal gelijk in het feit dat de getoonde plaatjes een momentopname zijn. Echter proberen wij met deze afbeeldingen bewoners te enthousiasmeren voor een groenere, kleurrijkere wijk dan deze nu is. De getoonde afbeeldingen tonen daarbij een wensbeeld dat wij nastreven. Met het uitwerken van dit ontwerp in het vervolg zoeken wij naar een juiste balans en afwisseling in een bloemrijk en kleurrijk beeld. Op verschillende momenten van het jaar komen diverse plantsoorten naar voren. De bewoners hebben begin 2021 de soort groenvulling gekozen door te stemmen. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor is het beter te onderhouden. In het ontwerp geldt als regel dat het groen makkelijk te onderhouden moet zijn en er is geld gebudgetteerd voor groenonderhoud. Het is ook mogelijk een stuk groen bij uw woning te ‘adopteren’. Kijk op <https://www.spaarnelanden.nl/inwoners/groenparticipatie> of stuur een mail naar meerwijk@haarlem.nl en geef aan wat uw ideeën zijn.



gaat en de bewoners de middenberm gebruiken als fietsenstalling. Zonder veelvuldige periodiek onderhoud door deskundige werknemers van de Gemeente Haarlem met groene vingers, zijn alle kleurrijke borders en middenbermen gedoemd te mislukken. En als er iets met zekerheid gezegd kan worden over de Gemeente Haarlem, dan is het wel dat ze geen cent te makken hebben, en zeker niet voor een periodiek groen onderhoudsproject in Meerwijk, dus Haarlem Bezint eer Gij Begint. Vandaar dat ik van mening ben dat de Gemeente Haarlem zich hier gedraagt als een louché 2e hands autoverkoper, niets is wat het lijkt in presentatie, beeldvorming en beloftes.

17 Herindeling van Meerwijk met meer groen is een mooi initiatief. Ik begrijp dat volgens het huidige ontwerp parkeerplaatsen verdwijnen. Ik maak mij zorgen over de gevolgen van het verdwijnen van parkeerplaatsen. Hierbij het verzoek dit te voorkomen door andere oplossingen te zoeken, zoals bijvoorbeeld gebruik van drainage tegels voor alle parkeerplaatsen, een win-win. En de flats aan de erasmuslaan

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen]. Uw voorstel om te werken met drainagetegels is ook opgenomen in het ontwerp. Alle parkeervakken zijn ontworpen met doorlaatbare verharding waardoor hemelwater makkelijker de bodem in kan.



parkeerruimte geven achter de flats, door gebrek aan ruimte parkeren zij verderop in de wijk.

18 Het voorlopig ontwerp rammelt aan alle kanten. Duidelijk ontworpen en goed gekeurd door mensen die hier NIET in deze wijk wonen. Er blijven veel te weinig parkeerplaatsen over, terwijl er al tekort is. Daarnaast laat je mensen aan de verkeerde kant van de weg parkeren (links!!!!). Afvalcontainers te weinig en te ver weg, niet echt vriendelijk voor de minder validen mensen. Speelplekken op verkeerde plekken (bij huisjes die voor ouderen zijn bedoeld). Wateropvangplekken direct achter tuinen van mensen, levens gevaarlijk voor kleine kinderen en een broedplek voor muggen. Meer groen is leuk bedoeld, maar de gemeente doet nu al niks aan groenonderhoud, dat wordt dus een steeds grotere bende, met onkruid en afval. Er wordt gedaan alsof de bewoners inspraak hebben, maar dat is lariekoek. Jarenlang zouden de straten opnieuw worden gedaan (tegels en wegdek), maar is steeds weer uitgesteld. Die tijd had de gemeente kunnen gebruiken om bij de bewoners te inventariseren wat er gewenst is, maar is niet gedaan. Nu alleen meerkeuze vragen over speeltoestellen en bomen, nergens een vakje met de keuze: geen van allen. Ik voel me als bewoner, net als vele burens in de maling genomen met dit ontwerp! Op deze manier ga je

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.

Parkeren (overig)

De parkeervakken in de straten zijn aan de rechterzijde van de rijbaan voorzien. Waarschijnlijk is op de ontwerp-tekening de rijrichting in de woonbuurt niet voldoende duidelijk naar voren gekomen waardoor dit misverstand is ontstaan.

Onderhoud
(groen, verharding etc)

De nieuwe groenstroken worden zodanig aangelegd dat eventueel zwerfvuil eenvoudig weg te halen is bij het uitvoeren van dagelijks onderhoud. Dit zal makkelijker zijn dan in de huidige situatie, waarbij er veel 'verwilderd groen' aanwezig is dat voor onderhoud bijna niet toegankelijk is.

Afval (inzameling en
containers)

Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.

Spelen & ontmoeten

Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp water en riolering. Onder andere over wateropvang en wadi's in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [riolering en waterhuishouding]



niet met bewoners en hun leefomgeving om. Uit de wijkrant blijkt wel dat veel buurtbewoners er zo over denken, maar als ze in gesprek gaan voelen ze zich niet gehoord en lijkt men te dreigen met het gewoon uitvoeren van dit ontwerp. Ik hoop met heel mijn hart dat er nu wel geluisterd gaat worden! Mevrouw wil weten hoe het gedaan gaat worden met het opruimen van zwerfafval (vooral in het groen) Minder containers (verder lopen is vervelend) Vrees voor veiligheid voor kinderen, bij de Wadi's (Aanvulling op andere zienswijze): achterkant parkeren Montessoristraat 11 belemmerd achter ingang/het paadje ervan > graag breder stoepje+paadje dwars langs parkeervakken, want auto's parkeren over het paadje heen, dus stoep voldoet niet. Stoep vernieuwen naar huidige normen?	toegankelijkheid (voetgangers, fiets)	De bestaande parkeervakken zijn 5 meter lang. Het paadje is 90 cm breed. Een mogelijke oplossing is om 'varkensruggen' in de vakken aan te leggen waar auto's met de banden tegen aan parkeren. Hierdoor wordt voorkomen dat de auto's over het paadje steken. De verkeersruimte tussen de insteekvakken en de garageboxen is 6,5 meter breed en voldoet daarmee aan de richtlijn. Een deel van het probleem ontstaat door achterstallig onderhoud aan particulier groen (heggen). In de communicatie aanpak van de gemeente zal aandacht worden besteedt aan de verantwoordelijkheid van bewoners om het groen op de erfgrans te houden.
	Spelen & ontmoeten	De speeltoestellen die zijn voorgelegd, zijn bedoeld voor de kleine speellocaties in elke woonbuurt. Hier zullen dus alleen kinderen spelen van de directe omwonenden. Hierdoor is het sociaal toezicht ook groter. In de 'groene vinger' tussen de Jan Ligthartstraat en de Rudolf Steinerstraat komt een groter gebied dat voor spelen wordt ingericht. Hier is meer ruimte en komen speeltoestellen voor alle leeftijdscategorieën. In dit gebied komt ook een voetbal/basketbalkooi. Daarnaast wordt de voetbalkooi in het Aziëpark teruggeplaatst. Aan de rand van Meerwijk, in Molenwijk, wordt in het Roosje Vosplantsoen een Krajicek foundation Playground aangelegd. Deze locatie is vooral gericht op de 14+ leeftijd. Voor de invulling en locaties van sport- en speellocaties is advies gevraagd aan jongerenorganisatie Triple Threat. De kinderraad heeft ook ideeën doorgegeven voor de invulling van de speelplekken. Een goede sport/speelplek biedt mogelijkheden voor de jeugd en kan daardoor overlast bij andere speel- en hangplekken verminderen.
	Riolering & Waterhuishouding	Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp water en riolering. Onder andere over wateropvang en wadi's in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [riolering en waterhuishouding]
19 Ik wil met deze brief protesteren tegen de voorgenomen herindeling van onze straat. Ten eerste het terug brengen van het aantal parkeerplekken in de straat, terwijl als ik s'avonds uit mijn werk thuis komt er al geen	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



parkeerplek te vinden is en mijn auto in een nabijgelegen straat moet parkeren. Dit probleem wordt dus nog problematischer. Mensen van de thuiszorg die een paar maal per dag met de auto langskomen willen hun auto ook dicht bij de patient parkeren. De meeste bewoners zijn 65+ ers en zijn vaak aangewezen op de auto om nog iets van het leven te maken. Parkeren op een plek buiten het zicht betekend meer kans op inbraak en brandstichting. Bij een verjaardag of een ander familie gebeurtenis wordt het helemaal een drama. Het lijkt een beetje of het terug brengen van het aantal parkeerplekken bewust wordt gedaan om betaalt parkeren te kunnen invoeren. Dan het eenrichtings verkeer, hierdoor wordt er harder gereden omdat men toch geen tegenverkeer meer verwacht. Het auto verkeer voor mijn deur neemt flink toe, immers iedereen met bestemming Aletta Jacobsstraat komt langs. Dit houdt in meer luchtvervuiling, geluidsoverlast en ergernis. Kans op ongelukken neemt ook toe want fietsers en bromfietsers gaan echt niet omrijden omdat het nu ineens na 70 jaar eenrichtingsverkeer is geworden. Dan de groenstrook met bomen en struiken etc. Volgens mij is de straat al groen zat, de bomen die er nu staan geven nu al overlast. Bladeren en hars etc. Sommige bomen zijn precies geplant boven op de riolering van bewoners, over "planning" gesproken. Om de zoveel tijd moet de straat en trottoir open om het riool te repareren. Snoeien door de gemeente gebeurt minimaal. De groene strook zal gebruikt gaan worden als honden uitlaat plek, met in de zomer een stront lucht voor de deur. Mijn gevel aan de voorkant ziet nu al groen van het aanwezige mos, omdat daar de zon minimaal schijnt. Als daar meer bomen en struiken worden geplant vermindert ook de sociale controle, immers nu vallen "vreemde" personen met kwade bedoelingen gelijk op door de bewoners die er al tientallen jaren wonen. Het verhaal dat de groenstrook het water van de zondvloed moet afvoeren is kolder.

Riolering &
Waterhuishouding

In algemene zin zijn in de (nabije) toekomst meer buien en hevigere buien te verwachten. Het bestaande rioolsysteem is daar niet op toegerust. Daarom is het belangrijk dat het regenwater ook via het groen in de wijk kan weg stromen en in de bodem kan infiltreren. Door meer regenwater binnen de wijk vast te houden in de bodem, blijft de buurt langer groen in de zomer. Dit helpt hittestress in de buurt te voorkomen.

verkeer

Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp verkeer. Onder andere over de snelheid, eenrichtingsverkeer en de rijrichting in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer]. Het eenrichtingsverkeer zal alleen ingevoerd worden voor gemotoriseerd verkeer (auto's en motorfietsen). Voor fietsers blijft het twee-richtingen. Hier is de breedte van het wegprofiel ook op ontworpen.

sociale veiligheid

Het ontwerp van de groenstroken gaat uit van een transparante invulling. Goed overzicht ten behoeve van sociale veiligheid is hierbij een van de aandachtspunten. Er zullen dus geen hoge struiken geplaatst worden die het zicht wegnemen.

Onderhoud
(groen, verharding etc)

Waarschijnlijk gaat het hier om aansluitingen van hemelwaterafvoeren (regenpijpen). In de uitvoeringsfase zal hier maatwerk worden toegepast. Dit kan betekenen dat een boom wordt verplaatst of een leiding wordt omgelegd.

Warmtenet

Wij begrijpen uw zorg. Zelf hebben we die berichten natuurlijk ook gelezen en hebben met de betreffende gemeentes gesproken om hiervan te leren. We werken al sinds 2018 aan het warmtenet en denken er dus zorgvuldig over na. U uit zorgen over twee zaken: de tarieven en het comfort. Een aantal warmtenetten in Nederland zijn ontwikkeld door één warmtebedrijf die vervolgens misbruik kan maken van zijn monopoliepositie. Dat wil de gemeente Haarlem niet. In Schalkwijk komt een zogenoemd 'open warmtenet', waarbij de gemeente samen met een dochterbedrijf van Alliander en de provincie het buizen netwerk gaan aanleggen. We geven een concessie uit aan warmteleveranciers die onder de randvoorwaarden van de gemeente warmte mag leveren aan bewoners. Een van de belangrijkste randvoorwaarden is de prijs van de warmte en vastrecht. Die mag niet hoger zijn dan wat mensen anders zouden betalen. Het warmtenet is dus niet duurder. De gemeente kan dit blijven monitoren en handhaven via die concessie. Ten aanzien van de warmte in uw woning. Als u in een huurwoning



Hier is nog nooit een water overlast geweest. Hier kan ook gewoon een grintstrook o.i.d. worden aangelegd, desnoods groen grint. Bewoners met rollators en scootmobielen rijden nu ook de weg en gaan zeker niet door het gras rijden. Dan het warmtenet gebeuren, uit recente onderzoeken is gebleken dat met deze verwarming slecht geïsoleerde huizen slecht te verwarmen zijn en bovendien stukken duurder is. De huizen in de Aletta Jacobsstraat zijn ruim 50 jaar oud en slecht geïsoleerd dus waarom wordt dit dat hier uitgetest. Doe dit in een nieuwbouw wijk. Ik wil het hier bij laten anders klinkt het wel heel negatief, het woonplezier wordt gewoon vergaard door het experiment van de gemeente.

woont, dan gaat uw corporatie de komende 10 jaar isoleren en waar nodig radiatoren verbeteren. Tevens, heeft de gemeente voor deze wijk niet gekozen voor een lage-temperatuur warmtenet, zoals voor nieuwbouwwijken. In Schalkwijk komt een netwerk dat 70 graden in de woning levert en op koude dagen zelfs 90 graden. Daarmee zijn oude woningen goed te verwarmen. Uw CV-ketel wordt een afleverset, maar verder zult u in uw woning weinig merken van het warmtenet. Overigens bestaan warmtenetten al heel lang in de vorm van stadverwarming, dus de techniek is geen experiment. Onze uitdaging zit vooral in het zorgen voor duurzame bronnen tegen een lage prijs.

20 Ik woon ook in meerwijk, heb net de Wijkkrant gehad, ik ben woedend wat gemeente haarlem doet, maken... Ik heb 2 nieuwe knieën, halve schouder, beide kanten tennis arm, carpal syndroom beide handen, beide kant liesbreuken. Als jullie AUTO PARKER PLEK VERMINDEREN, WAT GA IK DOEN, ??????? paar fah heeft 2 zelfs 3 auto, van hun bedrijf, taxi bedrijf. GEMEENTE HAARLEM, Meerhoeve medewerker parkeery ook bij ons, dan gaan we echt met knoeppel op jagen voor een parkeer plekken. Haal uit jullie (Tafel) verstand weg, achterde Tafel beslissen is makkelijk, maar nien MENSELIJK. IK KOM OOK OP 9 SEP. BIJ Da. V. Plein. Denk even goed na, bij mijn flat wonen 49 familie, aande over kant eengezins huizen, wat denken jullie dan..... Haal het weg van jullie Ambtenaren hoofd... Tot kijk

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



21 Ik woon zelf in baden powell straat 19. Wij krijgen maar 4 parkeerplaatsen waar on 1 invalide plaats voor nr 13 op ons rijtje staat 6 huizen .Hoe gaat de gemeente dit oplossen.Is nu overal met auto's van andere bewoners die niet in de straat wonen.En op parkeerplaats naast nr 21 staat vol met auto's van polen en dubbel geparkeerd.En deze polen wonen niet de straat. Rondom overal met auto's graag oplossing voor parkeerplaatsen voor de bewoners die in baden powell straat zelf wonen.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn ook de auto's meegeteld van mensen die in andere straten wonen.
22 Hierbij wil ik mijn ongenoegen uitten over het plan om de parkeerplekken in de straat te halveren! Wij wonen in een hele leuke sociale straat (Aletta Jacobsstraat/Mary Fleischmanstraat) met fijne burens. Met jullie plannen zal de zweer drastisch veranderen als mensen moeten vechten om een plekje bij hun woning te kunnen vinden om te parkeren. Waarom zou je halveren als er juist al een te kort is aan parkeer plekken? Nu kun je dan nog aan de overkant je auto kwijt en zo ook voor eventueel bezoekers. Maar daar zijn jullie plannen om een groene strook te plaatsten!? Wie bedenkt zo iets?Hopelijk zullen jullie de plannen wijzigen en eens gaan praten met de mensen die daadwerkelijk in de straat wonen. Iemand van buitenaf bedenkt weer een plan zonder na te denken. Het kost ook nog een hoop geld. Waar gaat dit mis? Hier kan ik echt zo boos om worden. Door dit soort acties gaat de hele woonwijk achteruit en ik zou juist denken dat die vooruit zou moeten gaan. Hopelijk is er iemand die tot bezinnen komt binnen jullie bedrijf. Die zou van mij een dikke pluim krijgen als hij of zij de plannen kan wijzigen.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
23 Goedemiddag ik wilde even doorgeven dat wij zo ie zo met de buurt tegen zijn dat de parkeerplaatsen verdwijnen voor de helft! Wij kunnen nu al moeilijk parkeerplaats vinden door de gezondheidscentrum	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



dokters en bezoekers die de hele dag komen parkeren! Ik ben er zeer tegen! Groen mag altijd maar niet ten kosten van de parkeerplaatsen! We lopen jaren te zeuren over speelplaatsen die niet worden gemaakt heb liever dat er daar wat in word geïnvesteerd! We hebben een voetbalkooi prima maar die andere speeltoestel met die kattenbak er zit niet eens een trap voor een glijbaan is van metaal ijzer zomer bloed heet maja.. kattenbak vol met poep en scherven je ziet nooit iemand spelen echt zielig in onze wijk jammer echt! Zovaak melding gemaakt maar helaas	Spelen & ontmoeten	De speeltoestellen die zijn voorgelegd zijn bedoeld voor de kleine speellocaties in elke woonbuurt. In de 'groene vinger' tussen de Jan Ligthartstraat en de Rudolf Steinerstraat komt een groter gebied dat voor spelen wordt ingericht. Hier is meer ruimte en komen speeltoestellen voor alle leeftijdscategorieën. In dit gebied komt ook een voetbal/basketbalkooi. Daarnaast wordt de voetbalkooi in het Aziëpark teruggeplaatst. Aan de rand van Meerwijk, in Molenwijk, wordt in het Roosje Vosplantsoen een Krajicek foundation Playground aangelegd. Deze locatie is vooral gericht op de 14+ leeftijd. Voor de invulling en locaties van sport- en speellocaties is advies gevraagd aan jongerenorganisatie Triple ThreaT. De kindervijakraad heeft ook ideeën doorgegeven voor de invulling van de speelplekken. Een goede sport/speelplek biedt mogelijkheden voor de jeugd en kan daardoor overlast bij andere speel- en hangplekken verminderen. Ook de bestaande speeltoestellen worden verbeterd of vervangen.
24 NAV. Het buurtgesprek op 2 september, blijkt dat er maar 7 en 10 parkeerplaatsen komen in de Spoelderstraat. Dat gaat veel problemen geven, er zijn nu al te weinig plekken om te parkeren. Ik protesteer tegen deze plannen zoals ze nu staan gepland. Er zijn bewoners met 2 of zelfs 3 auto's en die willen allemaal in eigen straat parkeren. Veel geparkeerde auto's zijn ook vaak van klanten van de zonnestudio, winkelcentrum dierenarts en cursisten van de vechtsportclub op de stresemanlaan. In het blad de Woonkrant najaar 2021 staat veel informatie, maar ook dat de gemeente niet luisterd/ communiceert (blz 10 en 11) Bovendien is handhaven een groot probleem bij de gemeente! Denk daarbij aan de dealers en het zwerfafval. Je kunt het nog zo goed opleuken met groen enz. Zolang de mensen in het WC hun snacks kopen en lopend opeten zal er niets veranderen! Ze hebben het bij onze huizen op en gooien t hoppa zo in de NIET onderhouden struiken(helemaal overwoekerd met bramen???) Of bij ons over de schutting. Ik hoop dat veel meer mensen gaan protesteren!	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
	Onderhoud (groen, verharding etc)	Het nieuwe groen dat wordt aangelegd wordt onderhouden door de (onderhoudspartner van de) gemeente. Bij het ontwerp zijn zij betrokken om er voor te zorgen dat al het nieuwe groen eenvoudig te onderhouden is. Er zal niet gevraagd worden aan bewoners om het onderhoud uit te voeren, dit is een taak van de gemeente. In de huidige situatie is er veel groen dat geen heldere functie heeft, veelal is dit verwilderd. Hierdoor is niet duidelijk hoe het onderhouden moet worden en ontstaat op die plekken ook veel zwerfafval dat moeilijk weg te halen is. De nieuwe situatie zal duidelijker en overzichtelijker zijn. Uw opmerking over zwerfafval op de routes vanaf het winkelcentrum zijn begrijpelijk. We bekijken of op deze routes (meer) prullenbakken geplaatst kunnen worden.
	Afval (inzameling en containers)	In het ontwerp worden er prullenbakken opgenomen ter plaatse van de bankjes bij de speelplekken.



25 Standpunt: meer parkeerplaatsen nodig ipv. aantal gelijk houden. Waarom? Aantal thuisblijvende kinderen stijgt door woningtekort. Dit leidt tot meer personen met auto's woonachtig in de straat. Voorstel is daarom: zijstraat van Jan Ligthartstraat is de Fröbelstraat. Deze leidt naar garageboxen 1 t/m 19. Daar parkeert men al inefficiënt in de lengte van de weg. Hier kunnen extra parkeerplekken gemaakt worden (haaks parkeren). verharde terrein bij parkeerboxen verandert dus in parkeerplaatsen. naast gelegen groen dient hiervoor deels gebruikt te worden, eventueel met behoud van de bomen door parkeervakken tussen de bomen te plaatsen. Voorstel verhardingparkeerplaats bij parkeerboxen: zie bijlage 1. grastegels maaibaar, voorbeeld uit Duitsland. Winst: 12 parkeerplaatsen (minstens). misschien, afhankelijk van beschikbare ruimte, kan het aantal parkeerplaatsen worden doorgetrokken. Hetzelfde kan bij de garageboxen in andere buurtjes. Dit plan is goed, omdat er vanuit de woningen zicht is op deze nieuwe parkeerplaatsen. Verlichting op de parkeerplaatsen is belangrijk. Het groen dat wordt aangelegd, moet beschikbaar worden gesteld voor adoptie door bewoners. Mits adoptie goed wordt geregeld, heeft dit positieve impact op de kwaliteit openbare ruimte. Er is voldoende animo voor adoptie. Gemeente en spaarnelanden hebben natuurlijk ook de onderhoudsverantwoordelijkheid	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen]. Het gemeente bestuur heeft met de vaststelling van het Masterplan in 2019 gekozen voor een duurzame en toekomstbestendige inrichting van de wijken. Binnen het plan IVORIM wordt het aantal parkeerplaatsen niet verminderd. De door u gewenste toename van het aantal plaatsen past niet binnen de doelstelling van het project (meer groen, minder verharding).
	Onderhoud (groen,verharding etc)	In het ontwerp is zoveel mogelijk verharding verwijderd en groen toegevoegd. Groen zorgt voor minder hitte door schaduw, voor meer biodiversiteit en zorgt voor minder wateroverlast. De bewoners hebben begin 2021 de soort groeninulling gekozen door te stemmen. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor is het beter te onderhouden. In het ontwerp geldt als regel dat het groen makkelijk te onderhouden moet zijn en er is geld gebudgetteerd voor groenonderhoud. Het is ook mogelijk een stuk groen bij uw woning te 'adopteren'. Kijk op https://www.spaarnelanden.nl/inwoners/groenparticipatie of stuur een mail naar meerwijk@haarlem.nl en geef aan wat uw ideeën zijn.
26 Mevr. Kan in het plan niet zien wat er wordt gedaan om de achterpleintjes prettig en veilig te maken.	sociale veiligheid	Binnen het project is er aandacht voor het veiliger maken van de pleintjes en parkeerveldjes. Hierbij wordt rekening gehouden met goede verlichting en bestrating. Als in de nieuwe situatie de parkeerpleintjes meer gebruikt worden zal daardoor de sociale controle en daarmee de veiligheid naar verwachting toenemen. Daarnaast zorgen we voor goed overzicht door alleen lage begroeiing toe te passen.



27 * glasbak of hoekje bij Fröbelstraat en Rudolfsleinerstraat (bij de garageblokken) moet niet weg is anders te ver lopen voor mensen die minder goed ter been zijn. meer groen is mooi, maar dit is teveel. Dat vele groen is niet mooi.	Afval (inzameling en containers)	De drie noordelijke woonbuurten blijven één glasbak behouden. De glasbak wordt verplaatst naar de hoek van de Stresemannlaan en de Jan Lighthartstraat. Deze locatie is meer centraal gelegen voor de drie noordelijke woonbuurten.
	Onderhoud (groen,verharding etc)	In het ontwerp is zoveel mogelijk verharding verwijderd en groen toegevoegd. Groen zorgt voor minder hitte door schaduw, voor meer biodiversiteit en zorgt voor minder wateroverlast. De bewoners hebben begin 2021 de soort groeninvulling gekozen door te stemmen. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor is het beter te onderhouden. In het ontwerp geldt als regel dat het groen makkelijk te onderhouden moet zijn en er is geld gebudgetteerd voor groenonderhoud. Het is ook mogelijk een stuk groen bij uw woning te 'adopteren'. Kijk op https://www.spaarnelanden.nl/inwoners/groenparticipatie of stuur een mail naar meerwijk@haarlem.nl en geef aan wat uw ideeën zijn.
28 *parkeren: 1. minder parkeren kan niet, want teveel vraag (vooral feestdagen + weekenden) parkeerplek 2. auto controleren ivm veiligheid kan niet en gezien de ontwikkelingen in de wijk geen vertrouwen dat dat goed zal gaan (rmen ingeslagen, brand, vechtpartijen, banden leksteken). Afval: te weinig containers in de wijkjes, dus te ver lopen voor oudere container montessoristraat nr2. bij nr53 komt rotzooi ernaast Tafels/ bankjes op grasveld leidt tot hangjongeren. Dus liever niet. Gedrag bewoners veroorzaakt dit.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Binnen het project is er aandacht voor het veiliger maken van de pleintjes en parkeerveldjes. Hierbij wordt rekening gehouden met goede verlichting en bestrating. Daarnaast zorgen we voor goed overzicht door alleen lage begroeiing toe te passen.
	Afval (inzameling en containers)	Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.
	sociale veiligheid	Er is een algemene behoefte voor meer bankjes en speeltoestellen. Daarom worden deze toegevoegd. Er wordt zorgvuldig gekeken op welke locaties de functies het beste passen. Daarbij wordt ook gekeken naar eventuele overlast naar de omgeving.



29 Er zijn aanvraag voor 3 extra invalide parkeerplaatsen op de Hugo de Grootstraat. (straat, thv 2 richtingsverkeer, ingang). Deze staan nog niet op de tekening.	Parkeren (overig)	Nieuwe invalidenparkeerplaatsen op kenteken worden zo dicht mogelijk bij de woning aangewezen. Deze zijn altijd volgens de voorschriften bereikbaar.
30 Ik wil reageren op de groenstrook/ ontmoetingsplek voor de 6 Hoogflat - Thomas Morestraat. Daarvoor worden de 3 afvalcontainers verplaats naar de overkant - voor de ingang van deze flat!! Je in- en uitgang. Is het een voorstel om het ontmoetingsdeel en de rest van het groen gedeelte om te wisselen en in dat groene deel de containers te plaatsen - of nog handiger - laat de containers staan en zet daar hoge struikjes voor als afscheiding - is ook groen!! Dan hoeven de bewoners niet zo ver te lopen.	Afval (inzameling en containers)	Uitgangspunt in het ontwerp is geweest om de strook tegenover de Hoogflat in te richten als groenzone. Verder is er voor gekozen om de containers iets meer te centraliseren en tussen de bestaande beplanting uit te halen. Verder is er gedacht aan de grote groep gebruikers van de containers, welke nu niet meer de straat hoeven over te steken.
31 Parkeerplekken te weinig (15 woningen en 10 parkeerplakken) Geen speelmogelijkheden voor kinderen en veld te ge(\$) - nr.13 l(\$s) terrein waar ook parkeerplek kan gemaakt worden + speelplaats. Containers te ver weg voor oudere bewoners + parkeren ook te ver weg. Groenstroken worden uitlaatplek mis(\$) i.om. E(\$) wonen.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
	Spelen & ontmoeten	De speeltoestellen die zijn voorgelegd zijn bedoeld voor de kleine speellocaties in elke woonbuurt. In de 'groene vinger' tussen de Jan Ligthartstraat en de Rudolf Steinerstraat komt een groter gebied dat voor spelen wordt ingericht. Hier is meer ruimte en komen speeltoestellen voor alle leeftijdscategorieën. In dit gebied komt ook een voetbal/basketbalkooi. Daarnaast wordt de voetbalkooi in het Aziëpark teruggeplaatst. Aan de rand van Meerwijk, in Molenwijk, wordt in het Roosje Vosplantsoen een Krajicek foundation Playground aangelegd. Deze locatie is vooral gericht op de 14+ leeftijd. Voor de invulling en locaties van sport- en speellocaties is advies gevraagd aan jongerenorganisatie Triple ThreaT. De kindervijraad heeft ook ideeën doorgegeven voor de invulling van de speelplekken. Een goede sport/speelplek biedt mogelijkheden voor de jeugd en kan daardoor overlast bij andere speel- en hangplekken verminderen.
	Afval (inzameling en containers)	Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.



32 Het aantal parkeerplaatsen is op papier misschien goed, maar in de praktijk komt het erop neer dat je ver moet lopen om te parkeren "Glasvezel KPN heeft zeer slecht internet hier van max 50 mbits. Graag meenemen in de plannen. " In de huidige plannen moet ik ook ver lopen om het afval in de container te gooien. Graag de container die nu schuin tegenover ons staat behouden.	Parkeren (overig)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Voor alle auto's die in de telling zijn meegenomen wordt binnen de woonbuurt een nieuwe parkeerplaats voorzien. 'Ver lopen' is dus nog altijd binnen de eigen woonbuurt.
	Afval (inzameling en containers)	Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.
	Overig	Bedankt voor uw reactie. Het project geeft bij alle NUTS-partijen aan dat de grond opengaat en indien bijvoorbeeld KPN hiervan gebruik wil maken, dan kan dit bij het project worden aangegeven. Het aansluiten van een internetverbinding is niet een verantwoordelijkheid van de gemeente en de gemeente heeft geen invloed op de internetsnelheid.
33 Als aanvulling op mijn punten: wat als alles gerealiseerd is en dan wordt toch besluit om woningen te bouwen op het middenveld lijkt mij onlogische route!! "Betreft: Thomas Morestraat 1tm15 en 19 tm 33. Betreft: 8 woningen + 7 woningen. Zou zijn 15 parkeerplekken. Bij iedere woning staat momenteel sowieso 1 auto geparkeerd, of meerdere. Reactie: In het ontwerp zijn de parkeerplekken voor deze woningen NIET toereikend."		Het middenveld dat u noemt heeft de bestemming 'Wonen'. Dit terrein is in eigendom van de woningcorporatie. Dit terrein valt buiten het IVORIM projectgebied omdat het geen openbare ruimte is. Op dit terrein kan dus vanuit het project IVORIM geen groen of parkeren ingetekend worden.
	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



34 Hoe zit het met het beheerpetje? Termijn van onderhoud? Voor wie wordt het onderhoud gedaan?
*Praktische plekken voor groen en niet ter vervanging van de parkeerplaatsen.
*Er wordt geen vervangende parkeerplaatsen aangegeven voor de parkeerplaatsen die weg gaan.
*Laatste mail aan de klankbordgroep is misleidend. (\$) in de parkeerplaatsen van de corporaties bij geteld.
*Oprit voor voortuin zou ook een oplossing (deels) kunnen zijn

"Ik reageer hierbij op de plannen van het project IVORIM.

Naast de opmerkingen die ik al op papier heb achter gelaten in de laatste inloop momenten op straat en de inloop avond van 9 sept toch nog onderstaande opmerkingen:

Delen van het plan kan ik achter staan. De verzakking van de weg levert vaak problemen op en daar moet iets aan gedaan worden. en daarin voorziet het plan goed. Daarnaast begrijp ik ook dat er iets gedaan moet worden aan de adaptatie van het veranderende weer. Dit wordt deels al gedaan door een in mijn oog juiste keuze van de klinkers in plaats van asfalt. Daarnaast wordt in het plan ook het riool gescheiden in regenwater en afval water. Wat er ook aan bijdraagt dat het regenwater in de buurt in de grond kan zakken en dus niet wordt afgevoerd naar de waterzuivering.

De wijk zelf vind ik al groen. Het is alleen jammer dat dit groen erg eentonig (gras, bomen en stuiken) , weinig van kleur is en slecht wordt onderhouden.

Het plaatsen van extra groen is in mijn ogen dan ook niet nodig, maar update de groene plekken die er nu zijn in de buurten met afwisselendere hoogwaardiger groen en zorg voor goed onderhoud hiervan.

Het onderhouden van dit groen moet je niet de bewoners laten doen, maar mensen die weten wat ze doen. Daarnaast zie ik in de wijk dat veel tuinen worden

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.

Onderhoud
(groen,verharding etc)

zie het antwoord bij uw andere zienswijze over 'groen en onderhoud'

Onderhoud
(groen,verharding etc)

Bedankt voor uw verbeterpunten op het plan, deze nemen wij mee in het vervolg.

In het ontwerp is zoveel mogelijk verharding verwijderd en groen toegevoegd. Groen zorgt voor minder hitte door schaduw, voor meer biodiversiteit en zorgt voor minder wateroverlast. De bewoners hebben begin 2021 de soort groeninvulling gekozen door te stemmen. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor is het beter te onderhouden. In het ontwerp geldt als regel dat het groen makkelijk te onderhouden moet zijn en er is geld gebudgetteerd voor groenonderhoud.

Het is ook mogelijk een stuk groen bij uw woning te 'adopteren'. Kijk op <https://www.spaarnelanden.nl/inwoners/groenparticipatie> of stuur een mail naar meerwijk@haarlem.nl en geef aan wat uw ideeën zijn.

Bomen &
groeninrichting

Bedankt voor uw mening en aangedragen verbeterpunten. In het ontwerp is zoveel mogelijk verharding verwijderd en groen toegevoegd. Groen zorgt voor minder hitte door schaduw, voor meer biodiversiteit en zorgt voor minder wateroverlast. De bewoners hebben begin 2021 de soort groeninvulling gekozen door te stemmen. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor is het beter te onderhouden. In het ontwerp geldt als regel dat het groen makkelijk te onderhouden moet zijn en er is geld gebudgetteerd voor groenonderhoud. In het nieuwe ontwerp wordt het traditionele 'gras met een boom' vervangen door kleurrijk groen in meerdere lagen. Kleurrijke en speelse planten groeien in plaats van het gras, daarnaast is er voor boomsoorten gekozen die op bepaalde momenten van het jaar een bijzondere kleur hebben (in de herfst of voorjaar bijvoorbeeld).



voorzien van tegels.

Dit werkt natuurlijk ook niet mee in het groene beeld van de wijk. Hoe kunnen we de bewoners motiveren om meer groen in de eigen tuin te zetten? En dan het verdwijnen van ongeveer 50% van de parkeerplaatsen in de buurtjes, dit is natuurlijk echt onacceptabel. mee de ook omdat er geen alternatieve plek word aangegeven waar men die auto's in het buurtje kunnen neerzetten. In de tekeningen die ik tot mij beschikking heb wordt de oplossing gezien in reeds bestaande publieke parkeerplaatsen... maar die plaatsen zijn ook al meegeteld in de verschillende tellingen en bieden dus geen oplossing. Dus kom met echte oplossingen. In de klankbord overleggen heb ik, en de andere leden, met regelmaat aandacht gevraagd voor dit probleem, maar daar is altijd kundig omheen gepraat, ook vragen via Email worden maanden, na herhaaldelijk vragen, eindelijk beantwoord.

Mijn verbeter punten op het plan zijn:

- Zorg voor gevarieerd en hoogwaardiger groen en kleur op de bestaande plaatsen.
- Zorg voor goed en deskundig onderhoud voor het groen.
- Het onderhoud van het groen niet laten doen door de bewoners.
- Motiveer de bewoners om de stenen uit de tuin te halen er groen voor in de plaatst te zetten.
- In het plan wordt gemeld dat de parkeer plaatsen die er nodig zijn (naar aanleiding van de tellingen) terug komen .. Ik zie alleen niet waar.
- Laat aan beide zijde parkeren bestaan. (dit is ook de keuze van de klankbord geweest in een van de eerste sessies een 2 jaar terug)
- Daarnaast zal de aankomende tijd de auto's in de straat mee groeien met de jonge gezinnen en dergelijke. Dus zorg voor die groei. Als dat niet in de straat kan dan in een garage per buurt..."

Het is ook mogelijk een stuk groen bij uw woning te 'adopteren'. Kijk op <https://www.spaarnelanden.nl/inwoners/groenparticipatie> of stuur een mail naar meerwijk@haarlem.nl. In eerste instantie wordt het groen onderhouden door een professionele partij, maar naar voorkeur kunnen bewoners zelf ook een stuk groen adapteren en onderhouden. Bedankt voor uw tip om de bewoners te motiveren hun betegelde tuin om te zetten in een groene tuin. Wij gaan op zoek naar een manier om andere bewoners hier enthousiast voor te maken.

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. In de tellingen zijn alle auto's meegenomen. Dus ook die op parkeerplaatsen van corporaties staan. Het klopt dat de keuze van de klankbordgroep in de Masterplan-fase van 2019 uitging naar tweezijdig parkeren. Het bestuur van de gemeente heeft echter de keuze gemaakt voor een meer duurzaam en groener ontwerp.

Parkeren (overig)

Binnen het project IVORIM worden geen laadpalen voor elektrische auto's opgenomen. Een openbare laadpaal kan (nu al) aangevraagd worden bij de gemeente. Hiervoor gaat u naar: <https://www.haarlem.nl/laadpaal-elektrische-auto/>

Onderhoud
(groen,verharding etc)

In het ontwerp is zoveel mogelijk verharding verwijderd en groen toegevoegd. Groen zorgt voor minder hitte door schaduw, voor meer biodiversiteit en zorgt voor minder wateroverlast. De bewoners hebben begin 2021 de soort groeninulling gekozen door te stemmen. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor is het beter te onderhouden. In het ontwerp geldt als regel dat het groen makkelijk te onderhouden moet zijn en er is geld gebudgetteerd voor groenonderhoud. Het is ook mogelijk een stuk groen bij uw woning te 'adopteren'. Kijk op <https://www.spaarnelanden.nl/inwoners/groenparticipatie> of stuur een mail naar meerwijk@haarlem.nl en geef aan wat uw ideeën zijn.



"In het plan is geen rekening gehouden met laadpalen die nodig zijn om de auto's te laden."

Het zelf onderhouden van het extra groen moet niet bij de bewoners gelegd worden, want dit is voor de gemeente. Het groen onderhoud is nu al slecht.

35 mevr. Voorziet problemen voor het parkeren in de buurt is nu te krop ingericht. Steltenroute is gevaarlijk, schaaktafel vervangen door zandbak en grote speelplek.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
	Spelen & ontmoeten	Alle speeltoestellen die in het project geplaatst worden zullen voldoen aan alle wet- en regelgeving en zijn niet gevaarlijk. We hebben alle bewoners laten stemmen op welke 'ontmoetingsplek' zij graag in de wijk willen zien, misschien hebben de meeste van uw burens op de schaaktafel gestemd en hierom zullen wij deze ook plaatsen. Naast de schaaktafel wordt ook een speelplek gemaakt. Hier wordt geen zandbak in geplaatst.
36 Meer parkeerplaatsen in huidige situatie --> 4 in de nieuwe situatie. Dat zorgt voor problemen voor parkeren, ruzie met burens.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



37 Toegankelijkheid stoep voor scootmobiel: *Verlaging om stoep op te komen *auto's/fietsen blokkeren soms de enige opgang (ondanks bord) * meer verlagingen Thomas Mooresstraat	toegankelijkheid (voetgangers, fiets)	In het ontwerp is overal waar een stoep met de straat kruist een verlaagde stoepband voorzien. De nieuwe inrichting met geregleerde parkeervakken zal er voor zorgen dat er minder 'wildparkeerders' zijn en dus dat het ook minder vaak voorkomt dat auto's een stoepopgang blokkeren.
38 De afgang van de stoepen dienen niet te stijl te zijn, maar vlak en goed af te lopen. Om elekt. Rolstoel eraf te gaan. Dit geldt voor meerdere ouderen Parkeren buren ruzie. Blijf van parkeerplaatsen af. Hoeft geen meer groen. Oudere mensen die weg gaan jonge gezinnen er in met meerde auto's erin. Warmte net no go	toegankelijkheid (voetgangers, fiets)	Op de plaatsen waarde stoepen en paadjes de weg kruisen wordt een verlaagde stoepband toegepast. Hierbij wordt rekening gehouden met de minder valide en minder mobiele personen. In de ontwerp richtlijn van de gemeente Haarlem (HIOR) zijn deze eisen ook beschreven.
	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
39 Veel opgroeiende kinderen, blijken tot oude leeftijd bij ouders wonen (ivm woningtekort) en willen straks allemaal auto's, dus nu overcapaciteit nodig.	Warmtenet	Wij horen graag mee over uw zorgen en vragen. Overigens is aansluiting op het warmtenet niet verplicht. Als VVE of woningeigenaar kunt u zelf de keuze maken tussen aansluiting op het warmtenet of een all-electric oplossing, zoals een warmtepomp. In het laatste geval moet uw woning wel goed geïsoleerd zijn.
	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Het gemeente bestuur heeft met de vaststelling van het Masterplan in 2019 gekozen voor een duurzame en toekomstbestendige inrichting van de wijken. Binnen het plan IVORIM wordt het aantal parkeerplaatsen niet verminderd. De door u gewenste toename van het aantal plaatsen past niet binnen de doelstelling van het project (meer groen, minder verharding).



40 Er zijn te weinig parkeerplaatsen in het plan. Stoepen worden erg smal (denk aan scootmobiles enz. Afval containers zijn verminderd bv bij Fröbelstraat.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
	toegankelijkheid (voetgangers, fiets)	Er zijn veel vragen binnengekomen over de toegankelijkheid. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [toegankelijkheid]. De stoepen krijgen een breedte van 1,5 meter (bij bomen 1,2 meter). Dit is voldoende voor scootmobielen. Bij een inrichting van 30k/u kunnen scootmobielen ook over de weg rijden.
	Afval (inzameling en containers)	Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.
41 Hoe wordt er omgegaan met de geveltuintjes die bij alle woningen in het rijtje aanwezig zijn? Vanaf waar wordt de 150 cm breed gemeten? (pijl naar eigen adres)	Onderhoud (groen,verharding etc)	De 150 centimeter wordt gemeten vanaf de 'erfgrens', dus vanaf de grond van de gemeente. Alle tuintjes voor de woningen aan de BadenPowellstraat 49 tot en met 67 horen bij de woningen en hier zal dus niets aan veranderen.
42 Zonder kennis van omgeving zijn plannen gemaakt die niet kloppen: * eenrichtingverkeer straat is breed genoeg voor tweerichtingen. In nieuwe situatie past vuilniswagen en rioolwagen niet door de straat. *parkeren is te weinig in de straat en ik kan dan te ver gaan lopen. meneer heeft slecht zicht. Echtpaar is slecht te been. Liever haaks parkeren en stoep wat minder breed. Dan past het volgens meneer.	Verkeer	Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp verkeer. Onder andere over de snelheid, eenrichtingsverkeer en de rijrichting in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer]
	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Haakse parkeerplaatsen zijn in dit plan niet de oplossing omdat dat niet gecombineerd kan worden met de opgaaf om minder verharding en meer groen in de straten te realiseren.
43 Éénrichtingsverkeer wekt snel rijden op, omdat je ver moet rijden om de wijk uit te komen. Dus graag drempels Parkeren: suggestie: aan de kan van 49 tm 67.	verkeer	Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp verkeer. Onder andere over de snelheid, eenrichtingsverkeer en de rijrichting in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer]



middelste stuk groen veranderen in parkeren. Ook aan de overkant. Ook bij rij parkeren tegenover 11 tm 21 extra parkeervakken toevoegen op de plekken waar nu groen zit. In vak plek wordt dan groen met boom. invalide gaat naar kant van de woningen en er komen nog 3 bij. Twee paadje ipv 1 in de midden aan de woningzijde. Paadje in de midden gaat weg + bv. 3 parkeerplaatsen.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. De groenstroken in het ontwerp zijn vooral aan de zuidzijde van de weg geplaatst. Hierdoor valt de schaduw over de weg en niet op woningen. Dit heeft een positief effect op het koeler houden van de buurt in hete perioden en behoudt tegelijkertijd de lichtinval in de woningen.
	Parkeren (overig)	In het ontwerp is zoveel mogelijk verharding verwijderd en groen toegevoegd. Groen zorgt voor minder hitte door schaduw, voor meer biodiversiteit en zorgt voor minder wateroverlast. Uw suggestie voor extra parkeervakken is niet passend met de opgave om minder verharding en meer groen in de woonstraten te brengen.
44 Parkeerpleintjes zijn niet goed verlicht en veilig. Er wordt gedeald. Is bekend bij politie. Moet echt beter! Parkeerplekken te weinig!! Veel gezinnen met kinderen die steeds langer thuis blijven wonen, dus ook een auto hebben of krijgen!	sociale veiligheid	Uit de reacties op het plan blijkt dat bewoners zorgen hebben over de veiligheid van de parkeerpleintjes. Objectieve onveiligheid is de werkelijke/ meetbare aanwezige criminaliteit, hierbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld: geluidsoverlast, auto-inbraken en schadegevallen. Subjectieve onveiligheid is de mate waarin personen zich veilig voelen, hierbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld: hangjongeren, onvoldoende verlichting, slechte staat van omgeving en rondslingerend vuil. De sociale veiligheid kan worden vergroot door de aanleg van korte looproutes tussen de woning en het parkeerterrein, het zichtbaar maken van het parkeerterrein door middel van het plaatsen van verlichting, duidelijke parkeervakken en lage begroeiing. Daarnaast zullen deze pleintjes straks meer gebruikt worden, waardoor er meer sociale toezicht ontstaat en het gevoel van veiligheid wordt vergroot. Een gedeelte van de pleintjes ligt op grond van woningcorporaties. Er worden afspraken gemaakt met de corporaties om deze pleintjes ook beter te verlichten en te verbeteren.
	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Binnen het project is er aandacht voor het veiliger maken van de pleintjes en parkeerveldjes. Hierbij wordt rekening gehouden met goede verlichting en bestrating. Als in de nieuwe situatie de parkeerpleintjes meer gebruikt worden zal daardoor de sociale controle en daarmee de veiligheid naar verwachting toenemen. Daarnaast



		zorgen we voor goed overzicht door alleen lage begroeiing toe te passen.
45 Pp bij huisnummer (49) wordt ook gebruikt door andere straten en is dus (\$) vol! *Graag wil ik mijn werk auto voor de deur hebben als taxi chauffeur moet ik snel mijn auto in kunnen. *bezoekers hebben ook geen plek om even hun auto kwijt raken.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten. Een garantie voor 'parkeren voor de deur' kan niet gegeven worden.
Hoge criminaliteit %	sociale veiligheid	Uw opmerking is doorgegeven aan het sociaal wijkteam binnen de gemeente.
Hek om de speeltuin! Ik ben het eens met suggestie nummer 2! Wattesna EV	Spelen & ontmoeten	Hekken worden bij speeltuinen toegepast als ze naast een watergang zijn gelegen of naast een 50 km/u weg. In de woonbuurten komt een 30 km/u regime.
46 *aub achter montessoristraat 15 direct in rijden en niet omweg naar rudolfstraat. *Ik ben niet helemaal mee eens dat we minder parkeerplaats hebben. *Graag met de bewoners overleggen	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Over de parkeerplaats achter Montessoristraat 13-21: Het klopt dat door invoeren van éénrichtingverkeer er een langere route ontstaat naar deze parkeerplaats. éénrichting verkeer biedt echter grote voordelen voor de verkeersveiligheid in de straat en het creëren van meer groen en minder verharding.
47 Ik ben erg blij met de vergroening en het opknappen van de straten. Ik denk alleen dat het aantal parkeerplekken omhoog moet. Overdag staat het regelmatig helemaal vol voor de deur en in de straten rondom mijn woning. Extra parkeerplekken voor mijn deur of op het parkeerterrein achter zou een oplossing zijn.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Overal in de wijk wordt gekeken naar het optimaal gebruik (of uitbreiden) van de parkeerpleintjes rondom de straten.
48 Montessoristr: kan het 2 richting (\$) worden tot de 8-(\$) bij nr 47	verkeer	Uw opmerking gaat waarschijnlijk over de route naar de inrit van het parkeerterrein achter de Montessoristraat. Het is begrijpelijk dat u graag een korte route naar dit pleintje wenst. Vanuit verkeersveiligheid is het echter ongewenst om halverwege de straat over te gaan van 1-richting



		naar twee-richtingen. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer]
49	Ik vind dat ik (\$) plekken hebben op dat moment (\$) het nog (\$) dan het (\$) het is. De groen vind ik heel goed!	Parkeren (aantallen) Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
50	Parkeren buren ruzie. Oudere mensen die geen auto hebben gezinnen die weg gaan komen jonge gezinnen in met meerdere auto's.	Parkeren (aantallen) Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
	Laadpaal staan nergens	Parkeren (overig) Binnen het project IVORIM worden geen laadpalen voor elektrische auto's opgenomen. Een openbare laadpaal kan (nu al) aangevraagd worden bij de gemeente. Hiervoor gaat u naar: https://www.haarlem.nl/laadpaal-elektrische-auto/
	De afvalbakken verdwijnen zo niet oké. Wat ik wel oke vind is dat de straat opnieuw bestraat word en rioolering	Afval (inzameling en containers) Bedankt voor het compliment. Voor meer informatie over de afvalbakken verwijs ik u door naar het algemene antwoord over [afvalbakken].
	Warmte net no go	Warmtenet Wij horen graag mee over uw zorgen en vragen. Overigens is aansluiting op het warmtenet niet verplicht. Als VVE of woningeigenaar kunt u zelf de keuze maken tussen aansluiting op het warmtenet of een all-electric oplossing, zoals een warmtepomp. In het laatste geval moet uw woning wel goed geïsoleerd zijn.
51	Schalkwijk is de groenste wijk van Haarlem. Wij als geboren en getogen Haarlammers kunnen het weten. Schalkwijk is ruim opgezet met brede straten. Een parkeerprobleem kennen we hier niet. Helaas gaat er nu een probleem gecreeërd worden onder het mom van meer groen. De werkelijke reden is dat heel Haarlem betaald parkeren gaat worden, daar het parkeren in Schalkwijk geen probleem is, wordt het gecreeërd. Wij zijn tegen deze plannen."Doel is betaald parkeren stond in het krantje".	Parkeren (aantallen) Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Het project IVORIM gaat over de herinrichting van de openbare ruimte en niet over het reguleren van parkeren. Over de inhoud van de wijkkrant Meerwijk verwijzen we u graag naar de wijkraad Meerwijk die het uitgeeft en de redactie erover voert.



52 Parkeerplekken tekort, helemaal gezien de verjonging in de wijk (ouderen verlaten de buurt, woningen worden veelal verkoop). Parkeren op terreinen achter de blokken is niet ideaal. Als mensen hun garage in willen kan dat niet meer (grond van Prewonen) Voor de rest is het erg mooi.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. In het ontwerp heeft de bereikbaarheid van de parkeergarages onze aandacht. Daarnaast is er samenwerking met de woningcorporaties over het efficiënt inrichten van de parkeerlocaties op zowel openbaar terrein evenals dat van de corporaties.
Wij zijn erg blij dat onze wijk opgeknapt wordt alleen is het parkeerplaatsen tekort nu al een groot probleem. Het ziet er allemaal heel mooi uit. Wij wonen zelf aan de montessoristraat en daar zien wij nu dat er in het gehele blok maar aan 1zijde geparkeerd kan worden. Wij zijn ook voor veel groen maar dit is totaal niet haal baar gezien er nu al vele plekken tekort zijn. Ook omdat er niet langs de gehele zijkant geparkeerd kan worden maar op enkele plaatsen doormiddel van verschillende parkeerhavens. Dit idee vinden wij erg mooi maar toch zouden wij pleitten om aan de andere zijde ook zulke havens te maken zodat er wat meer verspreiding komt en iedereen gewoon zijn of haar auto kwijt kan. Natuurlijk hebben we een parkeerterrein aan de achterzijde maar deze wordt al veelvuldig gebruikt door mensen van de stresmanlaan en de frobelstraat. Aangezien daar nu ook al plekken tekort zijn. Hopende jullie hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten.
53 Toegankelijkheid stoepen voor scootmobielen: meer verlagingen, soms worden de opgangen geblokkeerd door auto's/fietsem ondanks borden, stoepen zijn hoog.	toegankelijkheid (voetgangers, fiets)	In het ontwerp is overal waar een stoep met de straat kruist een verlaagde stoeprand voorzien. De nieuwe inrichting met geregleerde parkeervakken zal er voor zorgen dat er minder 'wildparkeerders' zijn en dus dat het ook minder vaak voorkomt dat auto's een stoepopgang blokkeren.



54	2002 komen wonen woning v. Pré wonen. Gezondheid achteruit gegaan, asbest is verwijderd. Junks rond flat. - wijkregisseur Pré wonen inschakelen? Sociale leefomgeving binnen. - Let op het gebouw (flat) scheuren.	Onderhoud (groen,verharding etc)	We hebben contact met Préwonen en de wijkregisseur van PréWonen is betrokken bij het project. Voor het leefklimaat in de wijk zijn de wijkregisseur van PreWonen en van de gemeente Haarlem nauw betrokken bij het project. Voor wat betreft de scheuren in de woning: daar waar het nodig is zal een bouwkundige opname gedaan worden om bestaande scheuren in beeld te brengen. De aannemer zal zijn uiterste best doen om schades te voorkomen, maar als die wel ontstaan door de werkzaamheden dan worden deze herstelt of vergoedt aan de woningeigenaren.
55	Graag klinkers i.p.v. asfalt. Dit in verband met waterdoorlaat.	Onderhoud (groen,verharding etc)	Goede suggestie. In alle wijken worden de straten met klinkers aangelegd. Daarnaast worden de parkeerplaatsen zelfs uitgevoegd in waterdoorlatende bestrating.
56	Bewoonster vindt het aantal containers te weinig	Afval (inzameling en containers)	Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.
57	Ik woon in de Stresemannlaan en ben teleurgesteld, wil daarom een aantal punten naar voren brengen waar ik (\$) Mee eens ben. 1: Waarom wordt de Stresemannlaan geen 30 km zone? Wij hadden vroeger last dat er te hard gereden werd en op de kruising Stresemannlaan hoek Braillelaan. Vonden (\$) ongelukken plaats, men heeft toen een wegversmalling aangelegd zie foto 1. Door die wegversmalling kan de auto er niet meer met de snelheid van 50 km/h doorheen dus de gemiddelde snelheid neemt sterk af. Wat de bus betreft, naar de rotonde remt de bus behoorlijk af. Als de bus de bocht moet maken om de Braillelaan rijden wordt de bus weer sterk afgeremd. Het stukje vanaf de rotonde naar bocht van de Braillelaan is klein dus de gemiddelde snelheid van de bus zal ook	verkeer	Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp verkeer. Onder andere over de snelheid, eenrichtingsverkeer en de rijrichting in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer]. De Stresemannlaan wordt in deze fase niet uitgewerkt tot Definitief Ontwerp (Zie ook het antwoord op uw andere vraag).



rond de 30 km/h zijn. Dus lijkt mij de Stresemannlaan best geschikt voor een 30 kilometerzone. 2: Wat men nu doet is van de Stresemannlaan weer een snelweg te maken. De wegversmalling verdwijnt. Op de kruising Stresemannlaan Braillelaan krijgt de Stresemannlaan voorrang. Waar zijn we nu mee bezig wij krijgen weer de situatie van vroeger terug.

3: Op de Stresemannlaan staan prachtige oude gezonde bomen die ook nog een schaduw geven voor dat stukje: foto 2 en 3. Als je op een hete dag daar loopt voel je duidelijk het verschil. Waar de bomen staan is het een stuk koeler. De omvang van kruinen van die bomen is ook behoorlijk groot dus de opname van CO2 is ook groot. Als we die bomen weghalen en vervangen, wordt de CO2 opname ook een stuk minder. Dan duurt het wel mir.. jaar voor er weer wat schaduw is. U praat over verkoelend groen en wateroverlast wist u wel hoeveel m2 water die bomen opnemen en hoev .. verkoeling die bomen geven. Dat raken we allemaal weer kwijt voor de lopende 20 jaar. Al met al wordt de Stresemannlaan er dankzij u er niet beter maar slechter op gemaakt. Soms zit er tussen de theorie en praktijk een groot verschil. Ik hoop dat u mij over deze 3 punten uitleg kunt geven waarom het wel of niet mogelijk is.

"Ik zou het begin van de stresemannlaan anders aanpakken.
Op die plek kon er alleen maar een kleine rotonde gemaakt worden, maar voor bijvoorbeeld de bus is hij te klein (op Zich was het was het een uitstekend idee). Het middenstuk van een rotonde kan het verkeer geen gebruik maken, dat is jammer.
Is het niet de bedoeling dat de eerste auto die op de rotonde komt voorrang heeft ?
Als dat zo is, is het dan niet mogelijk om de rotonde vierkant te maken zodat we het middenstuk van de

Bomen &
groeninrichting

De doorgaande wegen en dus ook de Stresemannlaan worden in het definitief ontwerp nu niet verder uitgewerkt. Er gaat onderzocht worden of het ontwerp dusdanig kan worden aangepast dat de bomen behouden kunnen worden. Uw vraag/reactie wordt meegenomen in de volgende fase.

verkeer

In het voorlopig ontwerp is de kruising van de Stresemannlaan en de Briandlaan aangepast. In fase-B wordt dit verder uitgewerkt tot definitief ontwerp.



rotonde kunnen gebruiken en er meer ruimte komt voor bijvoorbeeld de bus om de bocht te maken."

58 Hierbij mijn reactie met betrekking tot het Masterplan van IVORIM als lid van de klankbordgroep. Tot mijn verbazing is er voor een ander scenario gekozen dan eerder mede door de bewoners in de klankbordgroepbijeenkomst is aangegeven. Graag verneem ik uw reactie waarom de mening van de bewoners niet is meegenomen, terwijl er wordt aangegeven dat de mening van de bewoners zo belangrijk is?

Er zijn meerdere zaken aan de orde gesteld waarop geen antwoord is gekomen en waarop in de plannen niet is terug te zien dat er actie op ondernomen is, hoe kan dit?

Het betreft:

- Mindervalide parkeerplekken;
- Elektrisch parkeren;
- Onveilige plekken voor vuilcontainers;
- Onderhoud van het groen;

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten. Het klopt dat de keuze van de klankbordgroep in de Masterplan-fase van 2019 uitging naar tweezijdig parkeren. Het bestuur van de gemeente heeft echter de keuze gemaakt voor een meer duurzaam en groener ontwerp. Binnen het project is er aandacht voor het veiliger maken van de pleintjes en parkeerveldjes. Hierbij wordt rekening gehouden met goede verlichting en bestrating. Daarnaast zorgen we voor goed overzicht door alleen lage begroeiing toe te passen. Invalidenparkeerplaatsen op kenteken blijven zo dicht mogelijk bij de woning en zijn altijd volgens de voorschriften bereikbaar.

Afval (inzameling en containers)

Alle woonbuurten krijgen of behouden drie locaties met ondergrondse afvalcontainers. Er is altijd een locatie bij de uitgang van de flats, een in het centrum van de buurt en een bij de uitgang, aan of nabij de doorgaande wegen.



- Ondernemingen, scholen enz. die in een aantal straten aanwezig zijn en parkeerplaatsen innemen;
- Eigenaren van woningen met een eigen laadpaal;
- Speelplekken op onveilige en onhandige plekken;
- Geen sociale controle op je eigen voertuig;
- Oudere vertrekken uit de wijk, hiervoor komen jonge gezinnen met waarschijnlijk beide een eigen voertuig. Tevens zal de helft van de parkeerplaatsen verdwijnen terwijl er nu al een tekort aan parkeerplaatsen is, zoals gebleken is uit de laatste telling. Ook hierop is niet geanticipeerd in de plannen van IVORIM. Bovendien is de verslaglegging van de klankbordgroepbijeenkomsten heel beperkt. Er heeft ook geen terugkoppeling plaats gevonden over een keuze voor een ander scenario dan door de bewoners als beste keuze naar voren is gekomen. Als er al notulen zijn gemaakt, worden deze ook niet besproken in een volgende vergadering.

"Wij verzoeken u het trottoir aan de Jan van den Boschstraat, langs de tuinen van de woningen William Boothstraat 2 en 52, te behouden. Wij gebruiken dit trottoir regelmatig en vinden het onwenselijk als wij, en onze kinderen, onnodig moeten oversteken. "

"Wij verzoeken u, namens 48 bewoners, de doorgang voor auto's van de Baden Powellstraat naar de Jan van den Boschstraat te behouden. Dit omdat:

- * deze doorgang de mogelijkheid geeft de buurt te verlaten als een ambulance of vrachtwagen van Spaarnelanden toegang tot William Boothstraat belemmert;
- * dit deel van de weg gebruikt wordt om te parkeren door bewoners van de appartementen op William Boothstraat nummers 33 t/m 79. Bovendien wordt hier ook vaak geparkeerd door andere

Onderhoud
(groen,verharding etc)

Over het groen in het ontwerp zijn veel verschillende reacties ontvangen. Veel bewoners zijn positief en vinden het mooi maar er zijn ook zorgen over het onderhoud. In het ontwerp is zoveel mogelijk verharding verwijderd en groen toegevoegd. Groen zorgt voor minder hitte door schaduw, voor meer biodiversiteit en zorgt voor minder wateroverlast. De bewoners hebben begin 2021 de soort groeninvulling gekozen door te stemmen. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor is het beter te onderhouden. In het ontwerp geldt als regel dat het groen makkelijk te onderhouden moet zijn en er is geld gebudgetteerd voor groenonderhoud. Het is ook mogelijk een stuk groen bij uw woning te 'adopteren'. Kijk op <https://www.spaarnelanden.nl/inwoners/groenparticipatie> of stuur een mail naar meerwijk@haarlem.nl en geef aan wat uw ideeën zijn.

Spelen & ontmoeten

Er komt in het nieuwe ontwerp een speelplek voor kinderen in elke woonbuurt. Uit de masterplanfase (2019) en de participatiefase (begin 2021) kwam naar voren dat veel bewoners behoefte hebben aan extra speelplekken. Deze speelplekken in de buurt zijn voor de allerjongste kinderen, deze kunnen nog niet zo ver van huis. Waar mogelijk wordt meer dan één speeltoestel toegevoegd. De favoriet waar het meest op



bewoners, vanwege een tekort aan parkeerplaatsen in de straten.

Namens de bewoners, zie bijlage"

"Het halveren van de parkeerplekken en geen alternatief aangeboden wordt."

Ik vind het absurd dat de bewoners zelf het groen moet gaan onderhouden.

Ik vind het bijzonder dat het idee van de bewoners niet gebruikt wordt. Er is weinig info te vinden.

gestemd is wordt in ieder geval geplaatst. Verspreid over de hele wijk zullen ook speelplekken komen voor kinderen in de leeftijd tussen 6 en 12 jaar. Daarnaast blijven de huidige speelobjecten zoals schommels en glijbanen op de huidige locaties voornamelijk behouden of worden vernieuwd.

Ook is de wens uit de buurt meegenomen om meer speel- en zitplekken te maken voor jeugd (12+) en ouderen. Tussen de Jan Lighthartstraat en de Fröbelstraat komen meerdere speelobjecten geschikt voor alle leeftijden, van jong tot oud. Dit vergoot het contact en de sociale verbinding in de buurt. In dit gebied komt ook een voetbal/basketbalkooi. Daarnaast wordt de voetbalkooi in het Aziëpark teruggeplaatst. Aan de rand van Meerwijk, in Molenwijk, wordt in het Roosje Vosplantsoen een Krajicek foundation Playground aangelegd. Deze locatie is vooral gericht op de 14+-leeftijd. Voor de invulling en locaties van sport- en speellocaties is advies gevraagd aan jongerenorganisatie Triple Threat. De kinderraad heeft ook ideeën doorgegeven voor de invulling van de speelplekken. Een goede sport/speelplek biedt mogelijkheden voor de jeugd en kan daardoor overlast bij andere speel- en hangplekken verminderen.

toegankelijkheid
(voetgangers, fiets)

We begrijpen uw vraag, het wordt echter gezien als niet noodzakelijke verharding. Er is voldoende toegang tot de rijweg en een mogelijkheid tot veilig oversteken. De aanvullende verharding wordt niet geplaatst.

verkeer

Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp verkeer. Onder andere over de snelheid, eenrichtingsverkeer en de rijrichting in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer]

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



Onderhoud
(groen,verharding etc)

Dit zal gebaseerd zijn op een misverstand. Het onderhoud van het bestaande en nieuw aan te leggen groen wordt gedaan door de gemeente (en haar partners).

Participatie /
Communicatie

Alle ideeën van bewoners worden gelezen en bestudeerd. Indien het past binnen de hoofdpoging van het project worden ideeën en suggesties overgenomen of verwerkt. De voorkeur van de klankbordgroep voor scenario-2 is destijds in het verslag opgenomen. Naast de voorkeur van de klankbordgroep zijn ook van andere stakeholders wensen en ideeën opgehaald. Uiteindelijk heeft het college van B&W een nota 'scenario-keuze' opgesteld waarin ook het participatieverslag van de masterplanfase is betrokken.



59 Ik heb meerdere sessies bewoont, zoals de klankbordgroep in de wijk. Ik weet me nog goed te herinneren, dat we post-it moesten plakken wat wij als bewoner graag wilde in de wijk. (Straat). Dat zou mee worden genomen.
Nu er een voorlopig ontwerp is, zie ik daar weinig van terug.
Ook meerdere sessies per computer (Corona - via Teams) bijgewoond, maar ook deze plannen / voorkeuren komen helaas niet terug in de ontwerp plannen.
Waarom worden bewoners er dan bij betrokken, terwijl er niet of nauwelijks naar geluisterd wordt. Het lijkt wel of de Gemeente al een plan had, die ze nu willen "doordrukken", tenminste, dat gevoel krijg ik wel.
Als ik kijk naar de ontwerp plannen bij mij in de buurt / straat, willen we natuurlijk ook een stuk groen. Maar het vervoermiddel wat ik nodig heb, om o.a. naar mijn werk te gaan, wil ik ook graag voor mijn deur, of in de buurt geparkeerd hebben. (Dus een auto vind ik ook belangrijk).
Als ik dan de plannen bekijk, komt er een groene strook voor mijn deur. Aan de overkant kan ik dus (mits er ruimte is), mijn auto zetten. Dus er komen een 6-tal parkeerplekken, waar nu in de gehele straat gemiddeld 15 staan. Oeps, dat scheelt.
Dan zou ik dus, als ik niet voor de deur kan parkeren, maximaal 100 meter moeten lopen, naar een "parkeerplaats" verderop. Bij een parkeerplaats rond de Flat (volgens mij eigen grond, maar goed). Hoe gaat het dan met boodschappen uitladen, familie bezoek, kinderen voor de deur uit laten stappen...???
En hoe vind ik mijn auto terug op die parkeerplaats. Verlichting, bewaakt, genoeg ruimte, aangezien er ook busjes geparkeerd worden. Want 20 jaar geleden heb ik

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen]. Het klopt dat de keuze van de klankbordgroep in de Masterplan-fase van 2019 uitging naar tweezijdig parkeren. Het bestuur van de gemeente heeft echter de keuze gemaakt voor een meer duurzaam en groener ontwerp. Een garantie voor parkeren-voor-de-deur wordt niet gegeven.
Binnen het project is er aandacht voor het veiliger maken van de pleintjes en parkeerveldjes. Hierbij wordt rekening gehouden met goede verlichting en bestrating. Daarnaast zorgen we voor goed overzicht door alleen lage begroeiing toe te passen. Er zijn tellingen uitgevoerd in 2018 en in maart 2021. Deze laatste tellingen zijn dus in Corona-periode.



ook bezoek gehad van de gemeente, mijn spiegel was er compleet vanaf afgereden, en niemand had het gedaan. Gemeente kwam kijken, er waren toen nog hoge putdeksels. Die meneer vertelde mij, dat dit een 30 km zone moest worden, en de stoepen smaller, en de straten breder. Dit was levensgevaarlijk. Nu 20 jaar later, zijn die plannen nog niet uitgevoerd, buiten de putdeksels. En nu wordt het dus “groener” maar niet breder. Ik denk dat hier in onze straat maandelijks

Onderhoud
(groen,verharding etc)

Er zijn veel vragen binnengekomen over het groen en onderhoud in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [onderhoud]

Riolering &
Waterhuishouding

Uw voorbeeld van de Geleerdevaart (het slootje door Meerwijk) is heel begrijpelijk. Daarom heeft 'onderhoud' een belangrijke plek in ons ontwerp. Het nieuwe groen dat wordt aangelegd wordt onderhouden door de (onderhoudspartner van de) gemeente. Bij het ontwerp zijn zij betrokken om er voor te zorgen dat al het nieuwe groen eenvoudig te onderhouden is.



schades worden gereden aan auto's. Van kleine krasjes tot afgereden spiegels, tot flinke beschadigingen. Maar nooit zit er een briefje achter je raam, dus kosten eigenaar voertuig. Dat komt enerzijds, door de ouders die de kinderen naar de kinderopvang brengen. Anderzijds komen hier Gemeente auto's om het afval op te halen. De ondergrondse container door Spaarnelanden. En "bedrijfsafval" van de kinderopvang door Renewi.

Het is soms zo smal, dat de Brandweer, soms niet door de straat kan komen. Je zal daar maar liggen met een levensbedreigende situatie. Rondom de straat zit dus een kinderopvang (CompaNanny). Er zit aan de andere kant een sportschool. En op de hoek VMGH (Vereniging Marokkaanse Gemeenschap Haarlem). Nu begint het weer drukker te worden met geparkeerde auto's. (Corona) En die parkeren dus allemaal hier in de straat. Ook bewoners van de omliggende flats parkeren hier hun auto in de straat. Als je een keer pech hebt, kan je pas 2 blokken verder je auto parkeren. En als die aanpassing, ontwerp is doorgegaan, ben ik bang, dat je straks 5 blokken verder kan parkeren. (Als je geluk hebt). Dit is ook meerdere keren gedeeld in die sessies. Ze zouden nieuwe tellingen doen, hoeveel auto's staan er dan daadwerkelijk in de straat. Oude waarden kwamen uit 2018 of zo. Maar als je nu telt corona - tijd, kom je op andere waarden. Wat niet overeen komt met de werkelijkheid. Want in de plannen zouden er dan 5 plekken bijgeteld worden, wat later weer Plus 3 zou worden. Met welke maat wordt er nu gerekend? En hoe gaat men om met de groenstrook voor oudere mensen, die naar hun auto moeten lopen. Komen daar looppaden tussendoor, of moet je door het gras. Hoe gaat men dit dan doen met honden die dan hier hun behoefte doen...? En houden ze ook rekening met de ondergrondse containers. Straks ook deels 1-richtingsweg, etc.

Uiteraard hoef ik niet precies mijn auto voor de deur te

Parkeren (overig)

Binnen het project is er aandacht voor het veiliger maken van de pleintjes en parkeerveldjes. Hierbij wordt rekening gehouden met goede verlichting en bestrating. Als in de nieuwe situatie de parkeerpleintjes meer gebruikt worden zal daardoor de sociale controle en daarmee de veiligheid naar verwachting toenemen. Daarnaast zorgen we voor goed overzicht door alleen lage begroeiing toe te passen. Het klopt dat een garantie op parkeren-voor-de-deur niet wordt gegeven. De mening van bewoners die dat niet leuk vinden is helder overgekomen. De gemeente hecht echter ook veel waarde aan een buurt die ook in de toekomst een fijn en gezond woonklimaat biedt. In de nieuwe situatie zal het voorkomen dat bewoners 1 à 2 minuten moeten lopen naar hun auto. In de huidige situatie wordt er veel half op de stoep geparkeerd. Hierdoor ontstaan onoverzichtelijke situaties en parkeerschades. In het ontwerp zijn parkeervakken opgenomen. Hierdoor zullen schades verminderen, wordt de verkeersveiligheid vergroot en is de bereikbaarheid van de woonbuurt voor vuilniswagens en nood- en hulpdiensten verbeterd.



hebben, maar in de straat, zou wel lekker zijn. (Oogje in het zeil houden). En dan heb je hier in mijn woonblok nog 3 oudere stellen, die niet zo goed ter been zijn. Krijgen die een speciale parkeerplaats. ? Een ander stel heeft 2 auto's voor de deur. Dan heb je nog bewoners die opgroeiende kinderen hebben, die straks ook een auto erbij willen. Hoe zit het straks met de oplaadpunten, als "iedereen" Elektrisch gaat rijden. Ik denk dat ik alvast een Parkeerplek voor mijn deur ga claimen.

Kortom ik vind dit een belangrijk punt voor mijn straat / buurt. Het Parkeren. Dan over het groen gedeelte. Een boom, met een groen strook. Prima, daar ben ik niet op tegen, mits de groen strook ook goed wordt onderhouden.

Ik denk een jaar of 10, is er een waterpartij gekomen bij ons in de buurt. (Langs archimedespad). Mijn vrouw heeft toen gereageerd, mits het bijgehouden zou worden. Struiken, en gras bijgehouden, De hondenpoep, het water zelf.

Als je nu daar langs loopt, struikel je over scheve stoeptegels, vervuild water. Struiken en gras wordt minimaal bijgehouden.

Wordt dat dan onze toekomst ? En dan het veldje achter de Braillelaan, ook met een wadi. Vooralsnog wordt dit regelmatig onderhouden. Tot heden. Kortom, ik ben niet tegen groen, helemaal niet, het zal de wijk opvrolijken, maar aan minder parkeerplaatsen in de straat, ben ik fel tegen. Dat zou neerkomen op > 50 % minder auto's.

(Klinkt goed voor buitenstaanders, maar voor de mensen in en rond deze straat klinkt dit niet goed). En zo om me heen horende, zijn daar meer mensen op tegen. Ik zit in Fase 2, maar ben bang, als Fase 1 is ingegaan, zal de Gemeente dit plan verder door willen trekken in Fase 2. Ik denk dat er in Fase 1 meer sociale huurwoningen zijn. Coöperatief (Elan, Ymere, etc.) In Fase 2 zitten denk ik meer particuliere (koopwoning) eigenaren). Daarom zijn de Fases 1 en 2 vorig jaar



omgedraaid. Heb ik zo het idee. Waarom zijn dan al die bijeenkomsten (klankbordgroep), geweest. Zonde van onze tijd. Er wordt toch niet naar geluisterd. Maar als ik nu geen reactie geef, moet ik straks ook mijn mond houden. Nogmaals, ik hoop dat er iets gaat veranderen in het ontwerp.

Anders ben ik het vertrouwen in de Gemeente Haarlem een beetje kwijt.

60 Beste medewerkers van het IVORIM,
Anno 2021 is het zo belangrijk om meer groen te

verkeer

Hartelijk dank voor uw enthousiaste reactie.



creëren. Ik vind het dan ook een goed plan om meer éénrichtingsverkeer te creëren. En maar aan één kant te parkeren. Ook is het dan voor kinderen overzichtelijker om over te steken. En is ook het fietsen veiliger.

Ik begrijp best dat auto's geparkeerd moeten worden, maar deze heilige koe neemt erg veel ruimte in beslag! Natuurlijk moet er goed nagedacht worden over alternatieve parkeerplaatsen, bijvoorbeeld ondergronds, uit het straatbeeld. Meer en goedkoper ov en dat soort zaken.

Verder kunnen ook meer mensen hun tuin meer vergroenen, aangezien er een tendens is dat veel bewoners hun complete tuin bestraten, voor en achter. Daar zou ook meer op in gezet moeten worden. Succes!!!

Overig

Hartelijk dank voor uw positieve reactie.

61 Graag willen wij reageren op het voorlopig ontwerp van fase B.

Een groenstrook en het weghalen van parkeerplaatsen is geen goed plan. Het zal een hoop overlast geven. Groen wordt een poep- en vuilstrook. Visite kan niet meer parkeren in de buurt en bewoners van andere straten gaan ook parkeerplaatsen moeten zoeken. Parkeren wordt zo een grote ergernis voor alle bewoners en bezoekers. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat de helft van de bewoners zijn auto weg moet doen!

We wonen er nu met plezier dus we hopen dat het zo blijft.

Op een speeltuin achter onze woning zitten we ook niet te wachten. De flat fungeert als een klankkast dus dan zullen we niet meer rustig in de tuin kunnen zitten! Daar hebben we helaas al ervaring mee. We hopen dat u onze mening meeneemt in het heroverwegen van plan B!

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.

Spelen & ontmoeten

Het gebied waarin de Bertha von Suttnerstraat ligt valt onder fase-B. Uw opmerking wordt meegenomen voor verdere afweging in die fase.



62 Tot en met 17 september 2021 liggen de plannen voor de Integrale Vernieuwing Openbare Ruimte In Meerpark ter visie. Het betreft het voorlopig ontwerp IVORIM Fase A. Mijn straat maakt op dit moment niet direct deel uit van deze fasering maar des ondanks maak ik gebruik van de inspraakperiode om alvast een aantal zorgen te uiten voor fase B waarin mijn straat wel gelegen is. De grootste zorg die ik heb is dat de bewoners niet goed of heel laat geïnformeerd worden en dat op voorhand alles al bijna is vastgelegd. De keuzes waarin bewoners kunnen meedenken zijn zo minimaal dat er nauwelijks sprake kan zijn van participatie. Als bewoner van de Bertha van Suttnerstraat ben ik vanuit de gemeente tot op heden niet geïnformeerd over de plannen. De enige informatie die ik heb gekregen is de informatie vanuit de wijkkrant. Dit is ongeadresseerde post en zoals u waarschijnlijk wel weet wordt ongeadresseerde post slecht of niet gelezen. Daarnaast ben ik van mening dat er nu al gereageerd dient te worden op de plannen en uitgangspunten om te voorkomen dat zaken “reeds vastgesteld zijn” voordat u met fase B begint. Zoals u weet heeft de klankbordgroep zich in 2019 al uitgesproken tegen het scenario waar het parkeren aan 2 zijden van de weg wordt vervangen door het parkeren aan 1 zijde en het realiseren van een groenstrook. Net zoals de bewoners vanuit fase A vrees ik dat bewoners uit fase B geconfronteerd zullen gaan worden met een gekozen scenario, dat de inrichting op zich al vaststaat en dat u zich waarschijnlijk zal verschuilen achter het feit dat “de politiek hiervoor heeft gekozen”. De inhoudelijke zorgpunten omvatten onder andere het verdwijnen van een groot aantal parkeerplaatsen in de straat (en het gebrek dit te compenseren op de openbare weg binnen de buurtjes), het verplaatsen en terugbrengen van het aantal afvalinzamelingspunten en het creëren van groenstroken ten koste van parkeerplaatsen. Deze groenstroken kunnen wellicht voor de klimaatbeheersing een positieve bijdragen	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van ‘parkeren in de straat’ naar ‘meer parkeren op de pleintjes’. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
	Afval (inzameling en containers)	Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.



leveren maar zullen in de praktijk waarschijnlijk slecht onderhouden worden en een verzamelplaats worden van zwerfvuil, oude fietsen en andere rommel.

63 Graag aandacht hiervoor.

We willen Schalkwijk leuk en leefbaar en groen houden. Bouw svp niet alles vol! Alvast bedankt! Schalkwijk is al volgebouwd! Met huidige hoge huur zijn wij al melkkoe. Als je de parkeerplekken weghaalt, krijg je echt onenigheid over plekken. Wij stellen voor om grasveldje om te toveren in een groene strook, ontmoetingsplaats, speelplaats, parkje. Als jullie echt om bewoners geven en om meer groen, dan bouw je dat niet vol met gebouwen. Afvalcontainer op dezelfde plek laten staan! Als het toch volgebouwd wordt (geld _) dan heb je helemaal een parkeerprobleem. Luister svp naar bewoners!

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Voor meer informatie over afval en inzameling verwijzen wij u naar het algemene antwoord over [afval]

Spelen & ontmoeten

Het centrale grasveld in de Thomas Moorestraat is eigendom van de woningcorporatie en heeft de bestemming Wonen. Op termijn zullen hier waarschijnlijk huizen gebouwd gaan worden. Binnen het plan IVORIM wordt de openbare ruimte aangepakt. Het gebied van de woningcorporatie maakt daar geen onderdeel van uit.

Afval (inzameling en containers)

Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.

64 Het plan om in de Jan van Zutphenstr. en Alphons Arienstr. maar aan één kant te parkeren is een heel slecht plan. De straten staan aan 2 kanten altijd vol met auto's.
In de J v.Z str.2 A, zit ook de kinderopvang waarvan de ouders de kinderen komen brengen en halen met de auto.
Ik denk dat daar toch ook rekening mee gehouden moet worden. Ik hoop dat er nog eens goed naar gekeken gaat worden.

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



65 Hierbij mijn reactie op de voorgenomen plannen in Meerwijk, samen met die van mijn ouders. Zij wonen aan de Jan van den Boschstraat 34 (hetzelfde 'hofje'). Ik hoop dat onze stem en dat van zo veel andere buurtbewoners gehoord zullen worden. Een plan doorvoeren met zo veel weerstand, lijkt me geen democratie. Ik maak grote bezwaar tegen dit plan, er blijven zo te weinig parkeerplaatsen over. Groen en parkeren kan samen maar niet al groen in de woonwijk de overhand krijgt als ik 500m verder moet parkeren. Er is in de Jan vd Boschstr/W.Boothstr. sowieso te weinig parkeerplaatsen (2 flats zonder eigen parkeerplek). De doorgang afsluiten naar Baden Powell geeft teveel overlast ook vanwege de twee grote flats en één in en uitvoer weg. Alles gaat dan via één kleine doorgang, te kwetsbaar voor opstoppen.	Parkeren (aantallen) verkeer	Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp verkeer. Onder andere over de snelheid, eenrichtingsverkeer en de rijrichting in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer] Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Het klopt dat een garantie op parkeren-voor-de-deur niet wordt gegeven. De mening van bewoners die dat niet leuk vinden is helder overgekomen. De gemeente hecht echter ook veel waarde aan een buurt die ook in de toekomst een fijn en gezond woonklimaat biedt. In de nieuwe situatie zal het voorkomen dat bewoners 1 à 2 minuten moeten lopen naar hun auto. Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp verkeer. Onder andere over de snelheid, eenrichtingsverkeer en de rijrichting in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer]
66 op 7 sept. JI ben ik in gesprek gegaan met twee afgevaardigde van de gemeente. Ik maak me echt zorgen om het straks doorgevoerde ontwerp, met name ook het parkeren. Er wordt gezegd dat het nagenoeg gelijk blijft en dat ik achter de flat mag parkeren. Voor mij is dat toch een heel stuk verder weg. Ik zie mij elk dag al gaan met mijn koffer (werk in de luchtvaart), mijn boodschappen, en al mijn woongenot. Dit lijkt overdreven misschien, maar dat is het niet. Ik begrijp gewoon niet dat met zo'n grote weerstand vd bewoners, dit gewoon wordt doorgevoerd. Er zijn handtekeningen verzameld, we willen dit gewoon niet. Er zijn meerdere oplossingen te bedenken om ook de buurt - gemeente Haarlem tegemoet te komen.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Het klopt dat een garantie op parkeren-voor-de-deur niet wordt gegeven. De mening van bewoners die dat niet leuk vinden is helder overgekomen. De gemeente hecht echter ook veel waarde aan een buurt die ook in de toekomst een fijn en gezond woonklimaat biedt.



65 Ik maak een groot bezwaar tegen dit plan. Er blijven zo te weinig parkeerplaatsen over. Groen en parkeren kan samen, maar niet als groen in de woonwijk de overhand krijgt als ik 500 meter verder moet parkeren. Er zijn in de Jan van de Boschstraat / William Boothstraat sowieso te weinig parkeerplaatsen, (twee flats zonder eigen parkeerplek). De doorgang afsluiten naar baden powel geeft teveel overlast ook vanwege de twee grote flats en één in- en uitvoerweg. Alles gaat dan via één kleine doorgang. Te kwetsbaar voor opstoppen.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Het klopt dat een garantie op parkeren-voor-de-deur niet wordt gegeven. De mening van bewoners die dat niet leuk vinden is helder overgekomen. De gemeente hecht echter ook veel waarde aan een buurt die ook in de toekomst een fijn en gezond woonklimaat biedt. In de nieuwe situatie zal het voorkomen dat bewoners 1 à 2 minuten moeten lopen naar hun auto.
	verkeer	Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp verkeer. Onder andere over de snelheid, eenrichtingsverkeer en de rijrichting in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer]
67 Geachte heer, mevrouw, We hebben zojuist het ontwerp bekeken en het ziet er heel mooi uit. Groen bevordert uiteraard het woongenot. Wat ik echter wel heel zorgelijk vind, zijn de mogelijkheden tot parkeren, of eigenlijk het ontbreken er van. Mijn woongenot wordt mede bepaald door het kunnen parkeren in mijn straat. Wij hebben twee auto's en ik werk onregelmatig waardoor ik vaak 's nachts thuiskom of wegga. Nu komt het al vaak voor dat ik moet parkeren op de Albert Schweitzerlaan. Met deze plannen zal dit, vrees ik, ook niet meer mogelijk zijn. In uw plan zegt u dat de parkeermogelijkheden nagenoeg gelijk blijven, maar dit is geenszins het geval. Ik hoop dat u de zorgen van mij en van mijn vele buurtbewoners ter harte neemt. Tegelijkertijd denk ik, en vrees ik, dat deze plannen worden doorgezet. Met alle gevolgen van dien. Ik hoop van harte dat u uw plannen op het parkeerbeleid herzien.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Het klopt dat een garantie op parkeren-voor-de-deur niet wordt gegeven. De mening van bewoners die dat niet leuk vinden is helder overgekomen. De gemeente hecht echter ook veel waarde aan een buurt die ook in de toekomst een fijn en gezond woonklimaat biedt. In de nieuwe situatie zal het voorkomen dat bewoners 1 à 2 minuten moeten lopen naar hun auto.



68 Voorstel IVORIM fase B Betreffende Mathilde Wredstraat en Bertha von Suttnerstraat In de presentie van vorig jaar werd toegezegd dat er net zoveel parkeerruimte zal zijn als in de huidige situatie. Dit werd in de presentatie niet duidelijk hoe dit gerealiseerd gaat worden. Mijn voorstel is om de huidige parkeerplaats op de hoek van de Mathilde Wredstraat en Bertha von Suttnerstraat uit te breiden met de huidige speelplaats. De speelplaats kan naar 'achteren' worden verplaats richting Bertha von Suttnerstraat. Hiervoor is veilige ruimte voldoende aanwezig.	Parkeren (aantallen)	Dank voor uw aanvulling en suggestie. We nemen dit mee naar de ontwerpfase van fase-B
69 Ik kon helaas niet naar de vergadering ,maar heb het bijgevoegde boekje bekeken en tot mijn verbazing staat er niets over de Stresemannlaan alsof daar geen veranderingen plaats vinden . Zelf had ik wat opmerkingen toegestuurd ,is daar niets mee gedaan en is alle moeite voor niets ?	Participatie / Communicatie	De doorgaande wegen en dus ook de Stresemannlaan worden in het definitief ontwerp nu niet verder uitgewerkt. In fase-B wordt het ontwerp verder uitgewerkt. Uw vraag/reactie wordt meegenomen in de volgende fase.
Graag een antwoord.	Afval (inzameling en containers)	Voor het legen van de ondergrondse containers dienen de containers aan de weg te liggen. Het is niet mogelijk/gewenst om de containers over geparkeerde auto's en fietsers heen te tillen. Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.
"Beste meneer/mevrouw, Wij verzoeken u, namens 19 bewoners (zie bijlage) om geen vuilcontainers op de Stresemannlaan te plaatsen tussen het fietspad en de rijbaan. Het is voor bewoners heel onwenselijk om over een fietspad te moeten lopen om hun vuilnis weg te gooien. Wij verzoeken u de vuilcontainers te laten staan waar ze nu staan." "Wij verzoeken u, namens 41 (zie bijlage) buurtbewoners om drie veilige oversteekplaatsen te maken op de Stresemannlaan, met een stoplicht op aanvraag. Dit omdat er nu al heel hard gereden wordt en dit alleen maar erger zal worden als het verkeer van rechts geen voorrang meer zal hebben."	toegankelijkheid (voetgangers, fiets)	Dank voor uw aanvulling en suggestie. We nemen dit mee naar de ontwerpfase van fase-B. In fase-A worden de doorgaande wegen waaronder de Stresemannlaan niet verder uitgewerkt.



70 Wij verzoeken u, namens 563 bewoners uit onze wijk (zie bijlage: petitie) om parkeren aan beide kanten van de straten te behouden.

Alle parkeerplaatsen in onze straten worden dagelijks gebruikt.

Als deze parkeerplaatsen verdwijnen ontstaan er grote problemen.

Er is nu al een tekort aan parkeerplaatsen. Er is voldoende groen tussen de buurtjes, laat onze parkeerplaatsen gewoon in de straat. Met hartelijke groet, Cobie Tigchelaar, Ab Tigchelaar, Miranda van Broeck, Henk Klootwijk, Truus Vos, Jos Gebe, Adriaan Bos en Wendy Knotter

Parkeren (aantallen)

Dank voor uw zienswijze. Uw boodschap is helder over gekomen. Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Het klopt dat een garantie op parkeren-voor-de-deur niet wordt gegeven. De mening van bewoners die dat niet leuk vinden is helder overgekomen. De gemeente hecht echter ook veel waarde aan een buurt die ook in te toekomst een fijn en gezond woonklimaat biedt.

71 Reactie straten plan fase B

Ben op de inspraak avond geweest ,daar heeft niemand mij kunnen overtuigen van dit plan wat de toegevoegde waarde is van een zootje struiken voor je deur ten eerste het zwerfvuil dat daar gaat ophopen ,het onderhoud van Spaarne Landen is al dramatisch en dan ook nog de straat halveren voor parkeren. Voor bewoners van deze straten verder met je boodschappen sjouwen ,nooit geen probleem met parkeren in mijn straat de Cornelia de Lange straks ruzie om een plekje kortom een waardeloos plan waar niemand op zit te wachten behalve degene die in een gesprek heeft gezegd : dat de wijk er op vooruit gaat en dat het vast staat dat er aan één zijde geparkeerd wordt. Wat heeft het voor zin om dan de bewoners te vragen wat zij er van vinden ,het lijkt er op om de mensen tegen elkaar op te zetten en wat de bewoners echt willen aan voorbij gaan. Het idee van zo'n bijeenkomst lijkt op , we doen net of we naar je luisteren en zeggen dan ,het gaat toch door . Het is weer zo'n idee van ambtenaren dat vinden wij leuk dus het moet. Het weer een voorbeeld van de Gemeente Haarlem net doen of je mening belangrijk is.

Participatie /
Communicatie

Het is spijtig te vernemen dat u het niet eens bent met de plannen. In de fase waarin het voorlopig ontwerp is besproken met de omgeving zijn veel suggesties en ideeën opgehaald die het plan beter hebben gemaakt. Zoals u aangeeft stond het besluit om minder verharding en meer groen in de wijken aan te brengen al vast.



- | | | |
|---|-----------------------------|---|
| <p>72 Ik wil graag reageren op de plannen van project ivoryum. Ik ben heel blij dat de buurt opgeknapt word. Maar ik ben het absoluut niet eens dat er parkeerplaatsen verdwijnen. Dit is niet in overleg gegaan met de buurtbewoners. Degene die dit bedacht heeft woont zeker niet in onze buurt en heeft geen idee wat voor impact dit gaat hebben. Echt een heel slecht plan. Ik hoop dat hier nog serieus over gesproken gaat worden en er geen parkeerplaatsen verdwijnen.</p> | <p>Parkeren (aantallen)</p> | <p>Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.</p> |
| <p>73 Langs deze weg wil ik graag mijn bezwaar aantekenen omtrent de voorgenomen plannen in en rondom Meerwijk (Project IVORIM).Zelf woon ik in de Jan van Zutphenstraat en zie dat er veel auto's zijn van diverse</p> | <p>Parkeren (aantallen)</p> | <p>Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.</p> |



burgers in de straat. Je moet er niet aan denken dat er parkeerplekken gaan verdwijnen!

Groen is er genoeg.....nog meer groen hoeft niet ten koste van parkeerplaatsen. Het onderhoud is wat ontbreekt!

Het groen wat er nu is wordt nauwelijks onderhouden en is aan het verwilderen. Hoezo wil de gemeente dit opknappen voor X-miljoen euro's. Besteed dat geld a.u.b. aan nuttigere zaken voor de gemeente Haarlem maar niet dit. Wat verwacht de gemeente dat huishoudens die 2 auto's hebben er maar 1 auto wegdoen? Dit plan is ronduit absurd en lijkt meer een willekeurige keuze van een of andere projectmanager die snel iets wil verbouwen en dit belachelijke plan heeft gepitched bij de gemeente. De gemeente raadsleden / wethouders zijn uiteindelijk gekozen door de burgers van Haarlem.

- Waarom wordt er dan niet geluisterd naar de Haarlemmers die project IVORIM betreft die dit helemaal niet willen?
- Waarom worden de burgers zo slecht geïnformeerd?
- Waarom kiest de gemeente ronduit het slechtste plan als voorlopig plan?

- Hoe denkt de gemeente de verdwenen parkeerplekken te compenseren.....waar kunnen mensen hun auto's kwijt?

Ik ben niet tegen het opknappen en meer groen. Maar zoals de gemeente zich er nu van af maakt is niet netjes. Het gewone onderhoud is al een probleem met een nieuw aangelegde sloot die ook nog eens stinkt met allerlei troep erin.

Is iemand van de gemeente gewoon eens is komen kijken in de buurten die het betreft? Je hoeft toch niet een universitaire graad te hebben om te zien dat dit plan van geen enkele kant deugt? De raadsleden/wethouders die dit plan goedkeuren moeten zich echt kapot schamen. Ik ga persoonlijk graag in gesprek met de desbetreffende wethouder indien nodig.

Onderhoud
(groen, verharding etc)

Het nieuwe groen dat wordt aangelegd wordt onderhouden door de (onderhoudspartner van de) gemeente. Bij het ontwerp zijn zij betrokken om er voor te zorgen dat al het nieuwe groen eenvoudig te onderhouden is. Er zal niet gevraagd worden aan bewoners om het onderhoud uit te voeren, dit is een taak van de gemeente. In de huidige situatie is er veel groen dat geen heldere functie heeft, veelal is dit verwilderd. Hierdoor is niet duidelijk hoe het onderhouden moet worden en ontstaat op de die plekken ook veel zwerfafval dat moeilijk weg te halen is. De nieuwe situatie zal duidelijker en overzichtelijker zijn.



"Over de balk" is een TV programma die bestaansrecht heeft door financiële blunders van diverse gemeenten. Dit kan er zo bij met stip op 1. Bijgaand een aantal foto's van hoe het nu parkeren is en een aantal foto's van het vele prachtige groen wat al aanwezig is maar niet wordt onderhouden door de gemeente. Stop a.u.b. meer geld in het onderhoud è dan wordt het vanzelf mooi en bespaard de gemeente een hoop €uries en kunnen er andere dingen voor gedaan worden in Schalkwijk.

74 Ik woon in de Jan van Zutphenstraat in Meerwijk. Met verbijstering heb ik de plannen bekeken om Meerwijk "op te knappen". Natuurlijk klinkt het mooi, op papier, meer groen in de wijk. Maar in de praktijk is dat helaas

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



niet zo. Het is nu eenmaal een tijdperk dat er veel auto's zijn, 1 of 2 per huis (zie bijgaande foto's). Waar moeten die straks parkeren als 1 kant van de straat groen wordt? Het staat nu aan beide kanten bomvol met auto's ! Dat zijn de bedenkers van dit plan maar even vergeten. Het is dus een onmogelijk en niet realistisch plan, bedacht door iemand die hier niet woont en geen idee heeft hoe vol het met auto's is. Daarbij lijkt meer groen mooi en leuk, maar dan moet het ook onderhouden worden.

Als dit net zo slecht, of eigenlijk gewoon niet, gebeurt als bij de slootjes, wordt het straatbeeld alleen maar lelijker. Een paar jaar geleden is namelijk het plan bedacht een slootje door Meerwijk te laten lopen, leuk om naast te wandelen of te zitten.

Nu ziet het er niet meer uit, er wordt niets onderhouden ! (Zie bijgaande foto's). Vol met onkruid, rotzooi, afval en hondendrollen kan ik er niet eens meer lopen met een kind of onze pup. Dus mooie tekeningen geloof ik niet meer in, dat is op papier. De enorme parkeerproblemen (en daarbij frustraties en ruzies) die het in de praktijk gaat opleveren daar geloof ik wel in. Als jullie de wijk willen opknappen, ga dan a.u.b. het slootgebied een keer onderhouden. Scheelt ook nog eens een heleboel geld !Wij als bewoners willen dit plan niet !! Dus gooi dit stomme plan zo snel mogelijk weg a.u.b.

Onderhoud
(groen,verharding etc)

Uw voorbeeld van de Geleerdevaart (het slootje door Meerwijk) is heel begrijpelijk. Daarom heeft 'onderhoud' een belangrijke plek in ons ontwerp. Het nieuwe groen dat wordt aangelegd wordt onderhouden door de (onderhoudspartner van de) gemeente. Bij het ontwerp zijn zij betrokken om er voor te zorgen dat al het nieuwe groen eenvoudig te onderhouden is. Er zal niet gevraagd worden aan bewoners om het onderhoud uit te voeren, dit is een taak van de gemeente. In de huidige situatie is er veel groen dat geen heldere functie heeft, veelal is dit verwilderd. Hierdoor is niet duidelijk hoe het onderhouden moet worden en ontstaat op de die plekken ook veel zwerfafval dat moeilijk weg te halen is. De nieuwe situatie zal duidelijker en overzichtelijker zijn.



- 75 VO proces: a. Waar is vastgelegd dat er binnen het Masterplan is gekozen voor het maximale scenario?
b. In hoeverre zijn stakeholders, bewoners en de klankbordgroep hierbij betrokken geweest?
c. Hoe is dit teruggekoppeld aan de stakeholders, bewoners en de klankbordgroep?

Toelichting: Binnen het Masterplan zijn 3 scenario's uitgewerkt. In het Masterplan, zoals dat op dewebsite van de gemeente staat, staat niet welk scenario gekozen is dat uitgewerkt zou worden tot een Voorlopig Ontwerp.

De keuze voor het gekozen scenario roept veel vragen op, omdat tijdens een bijeenkomst van de Klankbordgroep in april 2019 een duidelijke keuze was gemaakt voor een ander scenario. Na deze bijeenkomst is de Klankbordgroep niet meer geconsulteerd en blijkt dat er is gekozen voor het maximale scenario. Graag willen wij een antwoord op de vraag wat de doorslag heeft gegeven om het maximale scenario te kiezen en

Participatie /
Communicatie

In het document "Masterplan IVORIM" onder documenten op mijnmeerwijk: "De commissie heeft het derde scenario, 'Meerwijk Maximaal verbeterd' gekozen als voorkeursscenario om nader uit te werken" (2019). Op grond van de verzamelde wensen en randvoorwaarden uit de uitgangspuntennotitie zijn een aantal scenario's voor het aanpakken van de openbare ruimte in Meerwijk nader verkend. De scenario's zijn besproken in de klankbordgroep bijeenkomst van 4 april 2019. Na de keuze van commissie beheer is het voorkeursscenario verder uitgewerkt tot masterplan. Vanwege uitzonderlijke omstandigheden zijn de klankbordgroep bijeenkomst en inloopbijeenkomst in april 2020 vervangen door een digitale variant.

Participatie /
Communicatie

antwoord a> de opmerking en vragen van de wijkraad zijn wel in behandeling genomen. Zorgpunten en suggesties zijn deels verwerkt in het ontwerp. Daarnaast is het proces van participatie mede door de input van de wijkraad aangepast en zijn de acties om in contact te komen met de buurt geïntensiveerd. antwoord vraag b> De opmerking en vragen van de wijkraad zijn echter niet inhoudelijk overgenomen in het 'verslag participatie'. Dit had wel gekund of zelfs gemoeten. Voor het opstellen van het 'verslag participatie DO-fase' zal dit vooraf met de wijkraad worden besproken.



op welke wijze de bewoners, de Klankbordgroep en stakeholders zijn geïnformeerd.

a. Wat is de reden dat u de opmerkingen en vragen van de wijkraad, naar aanleiding van het conceptverslag participatieopbrengsten VO, niet in behandeling heeft genomen?

b. Wat is de reden dat u de vragen en opmerkingen vanuit de wijkraad niet heeft meegenomen in het verslag participatieopbrengsten VO?

Toelichting: In juni 2021 is het VO voorgelegd aan de commissie Beheer. Bij de stukken zat het verslag opbrengsten participatie VO. Over dit participatieverslag zijn al in april 2021 vragend door de wijkraad vragen gesteld. Ook na herhaaldelijk vragen is tot op heden nog niet inhoudelijk ingegaan op deze vragen maar is op voorhand al wel aangegeven dat alleen de opbrengsten van de bewoners in de participatiefase mee zijn genomen. Dit betreft dan de keuze voor de 3 elementen zoals zijn voorgelegd aan de bewoners (groen, spelen en ontmoeten). Opvallend is wel dat, ondanks dat dit geen onderdeel is geweest van de keuze in het participatieproces, er in het participatieverslag VO wel punten zijn opgenomen betreffende het parkeren en de communicatie met de wijkraad.

Door deze wijze van verslaglegging komen veel punten, die wel zijn ingebracht of aan de orde zijn gesteld, niet aan de orde bij de commissie Beheer door het simpele feit dat deze niet gedocumenteerd worden.

"Wat is de rol van de Klankbordgroep en in hoeverre draagt de Proces inbreng van de KBG daadwerkelijk bij in het maken van keuzes binnen het project?

Toelichting: Er zijn geen afspraken gemaakt over de werkwijze van de klankbordgroep. Zo zijn er geen

Parkeren (aantallen)

Het klopt dat een garantie op parkeren-voor-de-deur niet wordt gegeven. De mening van bewoners die dat niet leuk vinden is helder overgekomen. De gemeente hecht echter ook veel waarde aan een buurt die ook in de toekomst een fijn en gezond woonklimaat biedt.



afspraken gemaakt over de manier waarop de leden van de klankbordgroep geïnformeerd zouden worden, over de verslaglegging en over de informatie die naar de gemeenteraad gestuurd zou worden. In het participatieverslag, dat gestuurd is naar de commissie Beheer, stond dat de klankbordgroep bij elkaar was geweest, maar er stond bijvoorbeeld niet dat het merendeel van de klankbordgroep een keuze voor een ander scenario had gemaakt. In de periode tussen mei 2019 en januari 2021 hebben geen bijeenkomsten van de klankbordgroep plaatsgevonden over IVORIM. De projectgroep heeft een aantal mailtjes gestuurd, met het bericht dat een vergadering niet door kon gaan en dat de leden van de klankbordgroep de digitale presentatie IVORIM konden zien op de website van de gemeente. "

"Waarom wordt er vastgehouden aan het maximale scenario binnen het VO? Dit ondanks dat het signaal op meerder wijzen is afgegeven dat het eenzijdig parkeren in de straten niet als positief wordt gezien?

Toelichting:

In de gemeenteraad is een keuze gemaakt voor het maximale scenario voor Meerwijk. In het masterplan staat dat er meer groen in de straten wordt gecreëerd maar wordt duidelijk niet aangegeven dat dit dan ten koste gaat van parkeerplaatsen. Reeds in 2019 heeft de Klankbordgroep zich uitgesproken tegen het plan om parkeren maar aan een zijde van de straat mogelijk te maken. Tijdens de presentatie van de plannen bij de wijkraad Meerwijk (augustus 2020) is dit punt ook naar voren gebracht en toen is aangegeven dat parkeren aan 2 zijden van de straat nog bespreekbaar was. De wijkraad heeft de afgelopen maanden contact gehad met veel bewoners uit de wijk. Bijna alle bewoners zijn tegen de plannen als het gaat om het aanleggen van "smalle groenstroken" ten koste van parkeerplaatsen. "



Waarom wordt de Braillelaan ook na realisatie van IVORIM weer als een grijze weg aangelegd?
Toelichting: Vanuit de wijkraad en de Klankbordgroep is geageerd op het feit dat de Braillelaan bij realisatie wederom wordt ingericht als grijze weg (er wordt wel voorzien in fietssuggestiestroken). De Braillelaan heeft de functie van GebiedsOntsluitingsWeg (GOW) hetgeen betekent dat deze voorzien zou moeten zijn van vrij liggende fietspaden. De bewoners van de wijk hebben in het verleden aangegeven dat zij de situatie op de Braillelaan als onveilig ervaren en willen graag dat de weg binnen de plannen veiliger wordt gemaakt. De gemaakte keuze sluit hier niet op aan. Daarnaast past de gemaakte keuze niet in het eigen mobiliteitsbeleid en verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente. Het projectteam heeft aangegeven deze afweging voor te zullen leggen maar in de praktijk is gebleken dat dit alleen intern binnen het project is geweest en dus op voorhand niet is voorgelegd aan de commissie Beheer of de Gemeenteraad. Ook de wijkraad en de Klankbordgroep zijn door het project niet op de hoogte gesteld van de gemaakte keuze en de daarbij behorende afweging.

"De bewoners maken zich zorgen omtrent de gemaakte keuzes binnen het ontwerp betreffende het parkeren. Waarom wordt er niet geluisterd naar de wensen van de bewoners?
Toelichting: Alle bewoners waarmee de wijkraad heeft

verkeer

De doorgaande wegen en dus ook de Braillelaan worden in het definitieve ontwerp nu niet verder uitgewerkt. Er gaat onderzocht worden of een ander regime (GOW-30) toegepast kan worden. Dit wordt verder uitgewerkt in fase-B.

Parkeren (aantallen)

Het is klopt dat vanuit het project wordt aangegeven dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gecreëerd om het huidige aantal auto's in de wijk een plek te bieden. Deze ruimte is gevonden op de bestaande parkeerplaatsen (deels van de corporaties) en door op een aantal plaatsen nieuwe parkeerplaatsen te maken of bestaande te vergroten. Het klopt dat een garantie op parkeren-voor-de-deur niet wordt gegeven. De mening van bewoners die dat niet leuk vinden is helder overgekomen. De gemeente hecht echter ook veel waarde aan een buurt die ook in de toekomst een fijn en gezond woonklimaat biedt.

Afval (inzameling en containers)

Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.



gesproken zijn stellig tegen de gemaakte keuzes als het gaat om het parkeren. Met het aanleggen van een smalle groenstrook, ten koste van een groot aantal parkeerplaatsen in de straat, verwachten de bewoners dat dit voor problemen in de wijk zal gaan zorgen. Binnen de plannen wordt steeds aangegeven dat er voldoende parkeergelegenheid is of dat er meer parkeergelegenheid wordt gecreëerd aan de randen van de buurtjes. In de plannen worden er echter geen aanvullende parkeerterreinen gerealiseerd die in verhouding staat tot het aantal parkeerplaatsen dat in de straten zal verdwijnen."

"De bewoners maken zich zorgen omtrent de gemaakte keuzes binnen het ontwerp betreffende het aantal en de locaties van de vuilcontainers. Kan dit niet op een andere wijze vorm gegeven worden? Toelichting: Binnen de plannen worden veel locaties voor het inzamelen van huisvuil op een andere locatie binnen een buurtje gesitueerd. Ook wordt het aantal punten waar bewoners hun huisvuil kunnen inleveren verminderd. In de regel betekent dit dat veel mensen verder moeten lopen om hun afval weg te gooien. Er zijn ook situaties waarbij bewoners in de toekomst een drukke weg over moeten steken en via een fietspad naar een inzamelpunt moeten lopen. Dit is toch niet wenselijk? De vraag is of het niet mogelijk is om de ondergrondse vuilcontainers te laten staan op de plekken waar zij nu al staan."

verkeer

verkeer

In het ontwerp voor de Stresemannlaan is er voor gekozen om vlak voor de kruising met de Bernadottelaan de fietsers naar de rijbaan te geleiden om aan te sluiten bij het profiel van de Bernadottelaan (daar liggen de fietsstroken ook op de weg/rijbaan). De Stresemannlaan wordt in fase-A niet verder uitgewerkt tot Definitief Ontwerp. dit zal in fase-B gebeuren. De mogelijkheid bestaat dat er nog een ander profiel wordt gekozen voor de Stresemannlaan (bijvoorbeeld GOW-30).

De doorgaande wegen, waaronder de Stresemannlaan, worden in deze fase (fase-A) niet verder uitgewerkt tot definitief ontwerp. Er spelen nog verschillende issues die uitgezocht en uitgewerkt moeten worden. Waarschijnlijk gaan deze doorgaande wegen mee met de ontwerpfase van fase-B (vanaf 2023). Uw opmerking wordt meegenomen voor verdere behandeling in fase-B.



"Waarom wordt er bij de aansluiting van de Stresemannlaan op de Bernadottelaan gekozen voor een oplossing waarbij de fietsers (in beide richtingen) zich eerst op de rijbaan moeten begeven alvorens zij het kruispunt op kunnen rijden?
Toelichting: Op de Stresemannlaan komen in de nieuwe situatie vrij liggende fietspaden maar deze dienen aan te sluiten op de Bernadottelaan (ook GOW maar niet met vrijliggende fietspaden). In het nu voorliggende ontwerp moeten fietsers eerst op de rijbaan komen alvorens of een vrij liggend fietspad op te kunnen of om de oversteek te kunnen maken richting het noorden. Daarnaast is de voorrangssituatie gewijzigd ten opzichte van de huidige situatie."

"Waarom worden er op de Stresemannlaan (naast de oversteekplaats nabij de Briandlaan) geen oversteekfaciliteiten gerealiseerd voor voetgangers?
Toelichting: De Stresemannlaan wordt opnieuw ingericht met het profiel van een GebiedsOntsluitingsWeg (GOW). De functie en profiel van de weg maakt de oversteekbaarheid van voetgangers lastig. Binnen de plannen is er alleen een VoetgangersOversteekPlaats (VOP) gesitueerd nabij het kruispunt met de Briandlaan. Terwijl door bijvoorbeeld de keuze om de vuilinzameling aan 1 zijde van de weg te situeren het voor bewoners (meer) noodzakelijk wordt om de weg over te steken. Het realiseren van meerdere VOP-en is niet bevorderlijk voor de doorstroming maar weegt dit op tegen de onbeveiligd oversteken van omwonenden?"

"Binnen het ontwerp van de buurtjes in fase A worden er op verschillende plaatsen groenstroken gesitueerd waar momenteel invalide parkeerplaatsen zijn. Wat is hier de reden voor?"

Parkeren (overig)

Invalidenparkeerplaatsen op kenteken blijven zo dicht mogelijk bij de woning en zijn altijd volgens de voorschriften bereikbaar. Indien deze parkeerplaatsen naar de overkant van de straat verplaatst worden zal er in het ontwerp gezocht worden mogelijkheden om een paadje te creëren dat zo direct mogelijk van de woning naar de parkeerplaats aan de overkant loopt.



Toelichting: Op verschillende plaatsen worden parkeerplaatsen voor invaliden vervangen door groenstroken, in deze gevallen staan de invalide parkeerplaatsen geprojecteerd aan de andere zijde van de straat. Dit betekent in de praktijk dat deze mensen dus of eerst een heel stuk moeten omlopen of door een groenstrook heen moeten. Is dit daadwerkelijk de bedoeling en waar komt deze redenering dan vandaan? Daarnaast zal, als deze parkeerplaats aan de overzijde van de straat wordt gesitueerd, dit betekenen dat de bewoners die daar wonen altijd een auto van een ander voor de deur zullen hebben staan. Heeft u dit meegenomen in uw overwegingen?"

- 76 Graag deel ik hierbij mijn zienswijze op het voorlopig ontwerp IVORIM fase A. Laat ik eerst over mijzelf vertellen: mijn naam is ##naam en ik woon met veel plezier samen met mijn partner ##naam en mijn dochter ##naam (4 jaar) en zoontje ##naam (2 jaar) in de Jan Ligthartstraat ##nr in Haarlem. Ik vind het geen probleem wanneer mijn reactie of naam wordt gepubliceerd.
- Zienswijze ontwerp
- Allereerst wil ik zeggen dat ik ontzettend blij ben dat het ontwerp van onze straat/buurt op de schop gaat. De wijze waarop de straten in de omgeving van de Jan Ligthartstraat momenteel zijn ingedeeld zorgen in mijn ogen vaak voor onveilige situaties. Tevens oogt het straatbeeld gedateerd (weinig groen, asfaltwegen, beperkte speelmogelijkheden voor (kleine) kinderen).
- Pluspunten
- Het nieuwe ontwerp bevat een groenstrook, meer/nieuwe speeltoestellen, een ontmoetingsplek met

Overig

Dank voor uw enthousiaste en inhoudelijke reactie



houten speelbrug, leuke wadi's en een nieuwe soort bestrating (klinkers) die het uiterlijk en de leefbaarheid van de buurt veel goed zullen doen. Van al die dingen word ik enthousiast, dus hiervoor alle lof.

Suggesties en verbeteringen

Wel heb ik een aantal suggesties waarmee in mijn ogen het ontwerp zo verbeterd kan worden dat de bedenkingen die sommige bewoners hebben (waaronder ook ik), goeddeels weggenomen kunnen worden. Deze suggesties passen in mijn ogen prima bij de visie waarop het ontwerp leunt.
Suggesties:

"1. Alternatieve locatie ontmoetingsplek kruispunt Pestalozzistraat – Jan Ligthartstraat (Argumenten: veiligheid, meer ontmoetingen) Wat een leuk idee om een ontmoetingsplek in te richten met hangklimbrug. De huidige locatie hiervan (kruispunt bij Pestalozzistraat 29-35) vind ik echter niet geslaagd. Allereerst omdat de meeste kinderen uit de buurt (die toch veelal in de Jan Ligthartstraat wonen) dan een keer over moeten steken, terwijl ze nu juist allemaal achter de oneven huizen van de Jan Ligthartstraat spelen in het groen (een fijne en rustige plek, waar kinderen uit de hele straat samen kunnen komen). Maar ook vind ik de huidige locatie van het ontmoetingspunt niet geslaagd, omdat deze plek pal

Spelen & ontmoeten

Voor de allerjongste jeugd (0 tot 4 en 4 tot 8 jaar) worden de locaties in de woonbuurten ingericht. In de 'groene vinger' tussen de Jan Ligthartstraat en de Rudolf Steinerstraat komt een groter gebied dat voor spelen wordt ingericht. Hier is meer ruimte en komen speeltoestellen voor alle leeftijdscategorieën. In dit gebied komt ook een voetbal/basketbalkooi. Daarnaast wordt de voetbalkooi in het Aziëpark teruggeplaatst. Aan de rand van Meerwijk, in Molenwijk, wordt in het Roosje Vosplantsoen een Krajicek foundation Playground aangelegd. Deze locatie is vooral gericht op de 14+ leeftijd. Voor de invulling en locaties van sport- en speellocaties is advies gevraagd aan jongerenorganisatie Triple ThreaT. De kinderrijkraad heeft ook ideeën doorgegeven voor de invulling van de speelplekken. Een goede sport/speelplek biedt mogelijkheden voor de jeugd en kan daardoor overlast bij andere speel- en hangplekken verminderen.

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
Fijn om te vernemen dat u ook positieve punten in het ontwerp ziet.

verkeer

In het ontwerp wordt de keuze gemaakt dat de wegen binnen de woonbuurt alleen bestemd zijn voor de bewoners van de woonbuurt. De verbindingroutes tussen de woonbuurten onderling blijven bestaan, maar alleen nog voor langzaam verkeer. Uw suggesties kunnen inderdaad de verkeersstromen verschuiven van uw woonbuurt naar het Spijkerboorpad, echter met de scholen die daar liggen is een toename van het verkeer daar niet gewenst.



voor de voordeuren van woningen staat waar bejaarden verkeer wonen, en ik me ongemakkelijk zou voelen om daar te gaan zitten. Ik verwacht dat er veel meer mensen gebruik zouden maken van de ontmoetingsplek en de hangklimbrug wanneer deze geplaatst worden in de buurt van de wadi en de speeltoestellen achter de huizen/achtertuinen van de Jan Ligthartstraat nummer 25 – 41. Dat is namelijk de plek waar reeds veel mensen langs lopen om een ommetje te maken, en waar kinderen al veel komen om te spelen. De drempel om dan even te gaan zitten en spelen bij de ontmoetingsplek is veel lager.

Voorstel: verplaatsen ontmoetingsplek kruispunt Pestalozzistraat/Jan Ligthartstraat naar groen gebied achter Jan Ligthartstraat 25 – 41.

Tot slot: blij met de nieuwe speeltoestellen/voorzieningen en hun locatie. Dan nog even een positief woord over de speeltoestellen die achter de huizen van de Jan Ligthartstraat 25 – 41 geplaatst gaan worden. Dit is een ontzettend goed idee, want in dit gebied verzamelen zich al veel (kleine) kinderen uit de straat. Logisch, want er komen daar geen auto's en het gebied staat in verbinding met het groen verderop in de straat (met alleen een fietspad ertussen). Zoals gezegd zou ik het ideaal vinden om daar ook wat bankjes te plaatsen, en bij voorkeur zelfs de volledige ontmoetingsplek met hangklimbrug. "

"2. Alternatieve parkeermogelijkheid (Argumenten: voorkomen tekort parkeerplaatsen korte en lange termijn, vergroten draagvlak buurtbewoners voor ontwerp)

Het nieuwe ontwerp reduceert het aantal parkeerplaatsen aanzienlijk, terwijl hier vaak in de avonden al tekort aan is. Met name bij de gallerijflat en de kleine flat van de Pa van der Steurstraat lijkt het gebrek aan parkeerplaatsen nu al groot te zijn; meestal

De gebieden die u aangeeft zullen 30 km/u als maximale snelheid krijgen. Dit zal herkenbaar zijn in het ontwerp van de weg en tevens duidelijk worden aangegeven met verkeersborden.



staat het er letterlijk vol 's avonds laat. Tegelijkertijd ben ik nog steeds zeer gecharmeerd van de groenstrook in de Jan Ligthartstraat, ook al neemt die parkeerplaatsen weg: de groenstrook lijkt me heerlijk idee, en ook fijn dat deze aan de kant van de oneven nummers is (bij ons voor de deur). Juist in onze rij wonen een aantal gezinnen met kleine kinderen en die hoeven dan niet meer tussen de auto's door op een onveilige wijze over te steken.

Voorstel: inrichten nieuwe grotere parkeerplaats naast de Pa van der Steurstraat / Jan Ligthartstraat 1. Dat is ook dichtbij de twee flatgebouwen waar de parkeerdruk het grootste is.

Dit was vroeger ook een parkeerplaats. Eventueel kan het speeltuintje iets verplaatst worden naar achter de huizen van Jan Ligthartstraat 3 – 23, zodat kinderen daar kunnen blijven spelen. "

"3. Straat te druk: openstellen uitgang galerijflat Pa van der Steurstraat – Spijkerboorpad auto's (Argument: verhogen veiligheid Jan Ligthartstraat, verbetering luchtkwaliteit)

Op dit moment rijden niet alleen de auto's uit de Jan Ligthartstraat en de Pestalozzistraat bij ons langs voor de deur naar de Stresemannlaan, maar ook alle bewoners van de flats van de Pa van der Steurstraat. Dit maakt het druk qua auto's bij ons voor de deur en het verlaagt de luchtkwaliteit. Ook moeten veel auto's nu 'omrijden' via deze route, terwijl een uitrit via het Spijkerboorpad sneller zou zijn.

Voorstel: openstellen uitgang naar Spijkerboorpad vanaf parkeerplaats galerijflat Pa van der Steurstraat.

Hierdoor zou het aantal langsrijdende auto's gereduceerd kunnen worden. Bij zorgen dat mensen via deze straat een afkorting nemen (wat mij niet logisch lijkt) zouden snelheidsverminderende maatregelen in dit gebied het afkorten kunnen tegengaan (punt 4). Eventueel het Spijkerboorpad verbreden en zo



inrichten dat deze straat ook zo veilig mogelijk blijft. "

"4. Snelheidsverminderende maatregelen gebied Jan Ligthartstraat – Pa van der Steurstraat – Pestalozzistraat (Argument: verhogen veiligheid Jan Ligthartstraat)

Graag zou ik zien dat de straten uit dit gebied een lagere maximumsnelheid krijgen, of dat dit in elk geval duidelijker wordt aangegeven. Mocht het reeds een 30km zone zijn, dan vind ik dit momenteel niet duidelijk aangegeven.

Voorstel: het gebied als woonerf markeren, drempels plaatsen, kruispuntverhogingen en/of toevoegen 30km borden. Dit zal de rust en veiligheid in de straat ten goede komen. "



77 Geen wateroverlast in straten en tuinen. T.a.v. de straten is vernieuwing van de riolering en bestrating absoluut noodzakelijk, in de hand gewerkt door een uiterst lakse houding van de gemeente Haarlem in deze. Diverse klachten over verzakking werden niet aangenomen of terzijde geschoven. Echt geweldig gedaan. Echter wat betreft de tuinen dient het uitgangspunt te zijn, dat elke tuin zelf de waterafvoer kan behappen. Uitgezonderd echt waanzinnige regenval. Dus geen afvoer naar de openbare ruimte. Voor de waterafvoer in eigen tuin zijn er diverse opties, zoals a. Eisen dat tuinen (dus voor- en achtertuin) een eigen afvoer moeten hebben en maximaal bijv. 30% bestraat mogen zijn. Kan via de APV geregeld worden. Handhaving zal dus wel moeten gebeuren. b. Wateropvang in de tuin regelen door via een leuke regeling watertonnen of iets van gelijke strekking door de bewoners aan te laten schaffen. Kan in samenwerking met de diverse woningbouwverenigingen en eigenaren toch wel gerealiseerd worden. Scheel ook enorm in het gebruik van ons kostbare drinkwater. "Groot probleem is de capaciteit van de straten, waardoor bijv. fietsers en brommers nu gebruik maken van de trottoirs. Dit kan simpel opgelost worden door de trottoirs wat te versmallen en dit bij het straat gedeelte te voegen. Trottoirbreedte kan eenvoudig terug naar 1.80 of 2.10 meter breed. Éénrichtingsverkeer hebben jullie zelf al besloten. Veel verkeer ontstaat i.v.m. de scholen aan het Spijkerboorpad. Dat gaat nu via de Montessoristraat en is dus uiterst vervelend. Kan eenvoudig opgelost worden door het Spijkerboorpad /-weg als één weg te gaan gebruiken. Éénrichtingsverkeer maken van Bernadottelaan richting het winkelcentrum. Tevens	Riolering & Waterhuishouding	Dank voor uw reactie. Uw suggesties kunnen zeker bijdragen aan meer waterberging in de wijk. Het project IVORIM gaat alleen in op de herinrichting en vernieuwing van de openbare ruimte. Wij kunnen binnen het project geen eisen stellen aan privéterreinen. Binnen het project zijn wel plannen om samen met het Hoogheemraadschap van Rijnland en de aannemer te kijken of het mogelijk is om tijdens de uitvoering een campagne te starten die de bewoners enthousiast maakt om de verharding van hun tuin aan te passen.
	toegankelijkheid (voetgangers, fiets)	Dank u wel voor de goede suggestie. Wij zijn ons er van bewust dat de huidige trottoirs veel te breed zijn en inderdaad uitnodigen voor ander gebruik dan alleen fietsen. In het ontwerp versmallen wij de trottoirs zodat het alleen breed genoeg is voor voetgangers/rollators/rolstoelgebruikers (standaard is 1,50meter).
	verkeer	De weg in de woonbuurt wordt ingericht als eenrichtingsverkeer en 30km/u hierdoor wordt het veel veiliger en overzichtelijker. Hierdoor is het voor fietsers (en brommers) meer vanzelfsprekend om de weg te gebruiken en niet de stoep. In het ontwerp komen er parkeerplaatsen naast de rijbaan. Er zal niet meer half op de stoep geparkeerd kunnen worden. De Bernadottelaan en Stresemannlaan worden niet verder uitgewerkt in de fase van het definitief ontwerp. De problematiek met het breng- en haalverkeer van de scholen aan het Spijkerboorpad is bekend. Deze locatie valt buiten de scope van project IVORIM, maar het



kunnen dan de parkeerplaatsen van de diverse flats hierop aangesloten worden. Deze maatregel scheelt enorm veel verkeer in bijv. de Montessoristraat."

"Het aantal plekken is m.i. ruim voldoende echter een opknop kan geen kwaad. Ook hier kunnen tegels worden vervangen door bijv. kunstgras of rubberen ondergrond."

"Dit wilt u bereiken door meer groen in de straten om regenwater op te vangen. Uw voorstellen daarvoor zijn m.i. absoluut niet aantrekkelijk want deze gaan ten koste van een absurd hoog aantal parkeerplekken. En helaas voor u betreft het hier wel een woonwijk en niet een recreatiepark. Kortom mensen willen hun auto in de directe omgeving kunnen stallen en er zicht ophouden. Is ook voor het gemak en veiligheidsgevoel van de bewoners een stuk aantrekkelijker. Dus bij een keuze voor groen of parkeren zal in dit geval de optie parkeren de voorkeur genieten.

Mooi groen voor de deur is ook zo'n akelige gotspe. Want wat is mooi groen. Wat u mooi vindt hoeft absoluut niet voor mij te gelden. En wie gaat dit onderhouden? De gemeente laat me even niet lachen zeg. U weet toch wat groen bij de gemeente betekent, nl. een grote boom en veel gras. Goed voor de honden maar dat zijn dan ook de enige die dit waarderen.

Meer bomen die verkoeling geven is ook zo'n fraaie maar helaas komt u even bij mij kijken en u komt absoluut tot andere inzichten. Rond mijn huis staan 4 levensgrootte bomen die tot boven de flats reiken. Dat

zal met het schoolbestuur besproken worden vanuit de gemeente (door het gebiedsteam).

Spelen & ontmoeten	De speeltoestellen die zijn voorgelegd zijn bedoeld voor de kleine speellocaties in elke woonbuurt. Daarnaast worden ook de bestaande speelvoorzieningen opgeknapt of vernieuwd. In de 'groene vinger' tussen de Jan Ligthartstraat en de Rudolf Steinerstraat komt een groter gebied dat voor spelen wordt ingericht. Hier is meer ruimte en komen speeltoestellen voor alle leeftijdscategorieën. In dit gebied komt ook een voetbal/basketbalkooi. Daarnaast wordt de voetbalkooi in het Aziëpark teruggeplaatst. Aan de rand van Meerwijk, in Molenwijk, wordt in het Roosje Vosplantsoen een Krajicek foundation Playground aangelegd. Deze locatie is vooral gericht op de 14+ leeftijd. Voor de invulling en locaties van sport- en speellocaties is advies gevraagd aan jongerenorganisatie Triple ThreaT. De kinderraad heeft ook ideeën doorgegeven voor de invulling van de speelplekken. Een goede sport/speelplek biedt mogelijkheden voor de jeugd en kan daardoor overlast bij andere speel- en hangplekken verminderen.
Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



levert slechts irritatie op en voor de rest bitter weinig genot. Ergernis over de straattegels die omhoog komen door de enorme wortels, de hoeveelheden bladeren die elk jaar weer naar beneden vallen en de hoeveelheid daglicht die wordt tegengehouden door deze wanstaltige bomen, die absoluut niet passen in een dergelijke omgeving."

"Parkeren in vakken is een prima oplossing maar dan wel aan beide kanten van de straat. We hebben absoluut geen behoefte aan een hoop onderlinge agitatie die gaat ontstaan als u uw plannen t.a.v. het parkeren door zou zetten.

Meer parkeervakken op goed verlichte en overzichtelijke parkeerterreinen. Daarbij behouden wij evenveel parkeerplekken in uw wijk. Als er een zeer onwaarschijnlijke opmerking in uw stuk staat is dit het wel. Uitbreiding kan niet i.v.m. de grond van de woningbouwverenigingen. Door u zo gezegd. Maar meer ruimte is er niet. Kortom er verdwijnen allen maar parkeerplaatsen, volgens uw tekeningen praten we over ca. 150 plekken in Meerwijk-Noord. En die zie ik toch echt niet terugkomen. Op uw fraaie berekeningen hierover staan plekken die misschien in de wijk staan maar voor een ouder c.q. wat mindere beweegbare bewoner totaal niet in hun verhaal passen. Ook qua verkeersveiligheid gaat deze oplossing problemen opleveren. Tevens blijkt dat uw berekeningen onjuiste informatie bevatten. Hierbij te denken aan parkeerplekken die niet bereikbaar zijn of dit helemaal niet zijn. Ander punt is dat bewoners absoluut willen parkeren in hun directe omgeving (straat). Uw uitgangspunt hierin is dus absoluut niet aanvaardbaar.

Onderhoud
(groen, verharding etc)

Er zijn bij de aanleg van Schalkwijk en Meerwijk veel snel groeiende bomen geplant zoals Populieren en Wilgen. Deze zijn, zoals u ook aangeeft, op veel plekken heel erg groot geworden en passen soms niet meer in het straatbeeld. In het nieuwe ontwerp worden andere keuzes gemaakt die ook in de toekomst meer passend zijn. Het nieuwe groen dat wordt aangelegd wordt onderhouden door de (onderhoudspartner van de) gemeente. Bij het ontwerp zijn zij betrokken om er voor te zorgen dat al het nieuwe groen eenvoudig te onderhouden is. Er zal niet gevraagd worden aan bewoners om het onderhoud uit te voeren, dit is een taak van de gemeente. In de huidige situatie is er veel groen dat geen heldere functie heeft, veelal is dit verwilderd. Hierdoor is niet duidelijk hoe het onderhouden moet worden en ontstaat op de die plekken ook veel zwerfafval dat moeilijk weg te halen is. De nieuwe situatie zal duidelijker en overzichtelijker zijn.

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten. Binnen het project is er aandacht voor het veiliger maken van de pleintjes en parkeerveldjes. Hierbij wordt rekening gehouden met goede verlichting en bestrating. Als in de nieuwe situatie de parkeerpleintjes meer gebruikt worden zal daardoor de sociale controle en daarmee de veiligheid naar verwachting toenemen. Daarnaast zorgen we voor goed overzicht door alleen lage begroeiing toe te laten.



En hoe denkt u dat het in de toekomst gaat met de overgang naar de elektrische auto en de bijbehorende oplaadpunten?"

"Andere zaken die spelen.

In het noordelijk gedeelte van de wijk is sprake van lokale overlast (water). Dit is dus volgens mijn informatie niet het geval. Wel ontstaan er plassen als het wat harder regent maar dat is het gevolg van het slechte afvoersysteem. Updaten c.q. vervangen zal de zgn. problemen absoluut oplossen. Terwijl vervanging van het asfalt door goede bestrating hier nog meer oplossing geeft. Hier is dus geen sprake van uw klimaatprobleem. Ook vraag ik mij af hoe u het water naar de zgn. wadi's (hoe verzin je zoiets) wil laten lopen. Want als dat niet gaat gebeuren stellen die wadi's dus niets voor qua wateropvang.

Het ontwerp van de Stresemannlaan heeft enkele nadelige opties, nl. dat er een behoorlijk aantal parkeerplekken verdwijnen en dat de nieuwe laan een aantrekkelijk stuk wordt om te gaan gassen. Want de zijstraten hebben opeens geen voorrang meer, dus vooruit met de geit. En wat moeten we hier in vredesnaam met aparte fietspaden. Een wegtekening zoals bijv. de Bernadottelaan heeft lijkt mij zinvoller. En betekent tevens dat we de parkeerplekken kunnen behouden, maar ook dat fietsers leren omgaan met andere weggebruikers in het verkeer en dat lijkt mij zeer aanbevelenswaardig.

Wat betreft het fiets- en wandelnetwerk de vraag wat bedoelt wordt met sociaal veilige routes met name bij dicht beboste delen. Gaan we de bebossing vervangen door het fraaie gras?

Ook uw opmerking onder het kopje groene woonbuurten vind ik nogal eigenaardig. Want wat betekent kwalitatief groen? En wat zijn aantrekkelijke speelplekken op loopafstand. Speelplekken zijn er m.i. al voldoende hooguit voor de wat oudere jeugd zou iets

Riolering &
Waterhuishouding

Op buurniveau wordt het water verwerkt in de verlaagde groenstroken en de waterdoorlatende parkeervakken. Wateroverlast wordt hierdoor tegengegaan.

Voorzien is een bovengrondse afvoer, via de wegen en het groen, van overtollig water naar de wadi's. Deze zijn dusdanig ingericht dat ze grote hoeveelheden regenwater kunnen verwerken, volgens de richtlijnen van de gemeente en het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Bomen &
groeninrichting

In het ontwerp is zoveel mogelijk verharding verwijderd en groen toegevoegd. Groen zorgt voor minder hitte door schaduw, voor meer biodiversiteit en zorgt voor minder wateroverlast. De bewoners hebben begin 2021 de soort groeninvulling gekozen door te stemmen. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor is het beter te onderhouden. In het ontwerp geldt als regel dat het groen makkelijk te onderhouden moet zijn en er is geld gebudgetteerd voor groenonderhoud.

Wij zijn u dankbaar voor uw suggesties voor het omranden van de bomen met een stevige ophoging en gaan dit overwegen in het ontwerp.



gedaan kunnen worden en mag op wat grotere afstand.
Optie het voetbalveld (totaal verwilderd) bij de volkstuinjes langs het weggetje naar Vijfhuizen.
Ook een vraag t.a.v. de stukken groen die nu worden onderhouden door vrijwilligers en waar de gemeente momenteel niets aan doet, behalve een paal in de grond zetten met een rode bovenkant. Teken voor Spaarnelanden dat zij geen onderhoud hieraan moeten plegen. Wat gaat hier mee gebeuren? Ben nl. bang dat de oude situatie gaat terugkeren en dat houdt in dat ik bijv. naast mijn woning een uitlaatplek voor honden terugkrijg en daar pas ik dus voor.

Het begrip sociale veiligheid komt regelmatig naar voren. Echter mijn ervaring in deze wijk is dat voor diverse mensen dat bepaald niet opgaat. Heb het zelf ook aan de lijve mogen ondervinden toen een of andere onverlaat het nodig vond om mijn auto te bekrassen. Ook jonge vrouwen komen aan met zeer nare ervaringen opgedaan in deze buurt. En zo zijn er nog meer gevallen. Ergo veel vertrouwen in uw sociale veiligheid heb ik dus niet."

Conclusie:

Erg veel animo bij uw plannen is er m.i. niet. Grote scepsis over het parkeren en de groen voorziening zoals door u voorgesteld. Is in mijn ogen werkelijk niet te bevatten. Stelt niets voor en levert qua wateropvang ook zeer beperkt iets op. Ook de beplanting van dit gedeelte met bomen en fraai gras is niet erg aantrekkelijk. Zodra het gras gaat bloeien gaat de rest van de wijk eraan door het zaad dat vrij spel heeft in de nieuwe opzet. Anders gezegd binnen enkele jaren wonen we op een savanne.

Ook uw opmerking dat het aantal parkeerplekken NAGENOEG gelijk blijft doet bij mij de haren ten berge rijzen. Ben inderdaad bang dat de gevolgen van dit gebeuren een behoorlijke aanslag zal vormen op de onderlinge verhoudingen in de wijk. Zelfs agressie



opwekkend zou mij niet verbazen. In uw hele parkeerverhaal mis ik bijv. een optie als geen bedrijfsauto parkeren in de wijk, tenzij het nodig is voor uitvoering van een klus. Mijn voorstel zou zijn om aan beide zijde parkeren mogelijk te houden c.q. te maken en op de wijze van boom-3 of 4 parkeervakken-boom etc.. Zou de boomranden stuk hoger maken (30 cm?) en een grootte van 90 breed bij 120 diep. Verder mis ik een optie hoe om te gaan met de komst van de elektrische auto en de daarbij behorende toestanden (oplaadpunten en de daarbij behorende ruimte). Tot slot even deze: wilt u a.u.b. de naam Aziëpark niet meer gebruiken. Want van een park is in dit geval absoluut geen sprake meer. Is dus eigenlijk de groenstrook aan het eind van Meerwijk-Noord.

78	Schalkwijk, speelplek Mathilde Wredestraat 8 Mirjam Boxhoorn 7 dagen geleden Omdat de ondergrond hier zand is wordt er weinig gebruik gemaakt van deze speelplek. Is het een mogelijkheid om deze ondergrond te vervangen voor iets anders? Het ligt nu vol met kattenpoep...	Spelen & ontmoeten	De speellocatie bij de Mathilde Wredestraat valt binnen fase-B van het project. Wij nemen deze opmerking mee om in de volgende fase te verwerken.
79	Dank voor uw bericht. Ik heb het verslag ontvangen. Naar aanleiding van afgelopen donderdagavond heb ik nog een reactie gestuurd. Ik vraag mij af of er voldoende rekening mee is gehouden dat bv. 2 bestelbusjes elkaar kunnen passeren in het eerste gedeelte van de William Boothstraat tussen de Braillelaan en de Jan van den Boschstraat als er aan de huizenzijde geparkeerd is en er busjes (gehandicapten) en bezorgbusjes staan voor William Boothstraat 245.	verkeer	Het eerste gedeelte van William Boothstraat wordt ingericht voor twee-richtingen verkeer. De rijbaan wordt hier 5,0 meter breed met daarnaast een strook parkeervakken van 2,0 meter breed. Aan de zijde van William Boothstraat 245 worden twee invalideparkeerplaatsen ingericht (ook 2,0 meter breed).
		verkeer	Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp verkeer. Onder andere over de snelheid, eenrichtingsverkeer en de rijrichting in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer]



Telkens achteruit moeten gaan rijden lijkt mij zeer problematisch te gaan worden.

Maak de rijrichting andersom

Haal de hoek bij de parkeergarage bij nummer 213 van de William Boothstraat eruit, want het lijkt nu net een parkeerplek. Bij de Jan van den Boschstraat (aan de oostkant) bij nummer 26-34 moet een schelpenpad geplaatst worden en bij nummer 54-52 van de William Boothstraat moet een oversteek gerealiseerd worden, want hier zit nu groen.

"Zienswijze: A. het voorlopig-ontwerp William Boothstraat/Jan van den Boschstraat is niet toekomst gericht.

Toelichting: veel woningen zijn nog bewoond door de 1e of vroeg 2e bewoners. Dit zijn thans veelal oudere alleengaanden of oudere echtparen.

De meeste zijn geen autobezitter. De verwachting is dat binnen 5 tot 7 jaar hierin een behoorlijke roulatie gaat plaatsvinden met een zeker te verwachte toename van het autobezit.

Voorstel: de voorgenome groenvoorziening aan de zuidzijde van de William Boothstraat en de oostzijde van de Jan van den Boschstraat gaan voorzien van berijdbare kunststofrooster als parkeervoorziening.

Voordeel: toekomst gerichte parkeervoorziening / waterdoorlatend / ingroei groen / makkelijk in onderhoud
B. Aan de oostzijde van de Jan van den Boschstraat een schelpenpaadje aanleggen zodat er een verbinding ontstaat tussen de trottoirs van de William Boothstraat tussen nr. 2 en nr. 52"

"Naar ik begrepen heb is een uitgangspunt van het ontwerp: het creëren van een hofjes idee.

Hierbij gaat naar mijn inschatting dan een maximum snelheid van 30 km per uur gelden.

Parkeren (overig)

De vraag over de hoek bij de parkeergarages tegenover 213: het is niet duidelijk over welke hoek het hier gaat. In het ontwerp wordt de toerit naar de (privé-)garageboxen aangepast en duidelijker als inrit vorm gegeven.

Trottoir: We begrijpen uw vraag, het wordt echter gezien als niet noodzakelijke verharding. Er is voldoende toegang tot de rijweg en een mogelijkheid tot veilig oversteken. De aanvullende verharding wordt niet geplaatst.

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten. Het is niet goed mogelijk om een ontwerp te maken met volwaardig groen dat voldoende ruimte krijgt en kwaliteit heeft. Als er parkeervakken in het groen ingevoegd worden, wordt de beoogde kwaliteit en vergroening niet gehaald. Parkeervakken uitgevoerd met verharding in de vorm van open betontegels of roosters zijn niet mogelijk vanuit onderhoud/beheer.

Trottoir: We begrijpen uw vraag, het wordt echter gezien als niet noodzakelijke verharding. Er is voldoende toegang tot de rijweg en een mogelijkheid tot veilig oversteken. De aanvullende verharding wordt niet geplaatst.

verkeer

Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp verkeer. Onder andere over de snelheid, eenrichtingsverkeer en de rijrichting in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer]. Het ontwerp is zodanig opgebouwd dat er slechts korte stukken weg 'rechtuit' lopen (technische term: de rechtstand). Omdat deze rechte stukken nergens langer zijn dan +/- 80 meter wordt ook zonder verkeersdrempels de snelheid in de woonbuurt beperkt.



In dat verband vraag om in het ontwerp van de
bestrating 1 of 2 snelheidsbeperkende drempels op te
nemen in het gedeelte van de William Boothstraat
tussen de Braillelaan en de flat
"



80 Hierbij mijn zienswijzen omtrent de plannen in onze straat Baden Powellstraat te Haarlem.
Er is m.i.z. te weinig rekening gehouden met het parkeerprobleem. Welke er NU nog NIET zijn, maar als de plannen worden doorgevoerd WEL gaan komen. In de nieuwe plannen staan 35 parkeerplaatsen rondom de straat. Bij navraag door ondergetekende in de straat kom ik reeds tot de conclusie dat alleen al in huishoudens in de huizen 41 auto's in het bezit zijn.
* Dus kom je al 6 plekken te kort.
* Flatbewoners Braillelaan parkeren ook in begin Baden Powellstraat. Die mensen hebben helemaal bijna géén plek voor de deur.
* Bewoners Stressemanlaan parkeren op kleine parkeerplaatsjes ingang Baden Powellstraat, omdat ook hun bijna géén plek hebben voor de deur.
* Bewoners galerijflat BP straat, parkeren ook in de straat ipv achter de flat.
* Gezien de woningkrapte, blijft de jeugd langer thuiswonen dus halen hun rijbewijs, willen een autootje dus het wagenpark zal alleen maar groeien de komende jaren.
* Op slecht verlichte parkeerplaatsjes vinden drugsdeals plaats, dit word door meerdere bewoners beaamt. Dus daar zet je ook niet graag je auto neer.
* Vrije sector woningen zullen ook alleen maar toenemen, kennelijk mag je daar vrij kamers verhuren. Zodat je "huishoudens " krijgt met bijv 4 auto's of meer. Het is een mooi plan, ziet er mooi uit. Maar ik voorzie grote ergenissen de komende jaren als dit plan doorgaat.
En dan als je in het begin v.d. straat woont, krijg je te horen dat je je auto maar achter de galerijflat moet plaatsen.
De parkeerplaatstjes in de Jan v.d. Boshstraat zijn weggehaald omdat 2 hoekwoningen dan zouden opgezadeld zitten met auto's in hun uitzicht. Raar verhaal, zet ter hoogte van het raam niet een P-plek

Parkeren (overig)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten en de flats. Het klopt dat een garantie op parkeren-voor-de-deur niet wordt gegeven. De mening van bewoners die dat niet leuk vinden is helder overgekomen. De gemeente hecht echter ook veel waarde aan een buurt die ook in de toekomst een fijn en gezond woonklimaat biedt. In de nieuwe situatie zal het voorkomen dat bewoners 1 à 2 minuten moeten lopen naar hun auto.



maar de rest kan toch wel ? En wellicht kunnen er bij de garages aan het archimedespad ook parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het is een ruime plek ... Sorry 3e mailtje van mij, maar ik heb last van niet aangeboren hetsenletsel door een herseninfarct. En vergeet dus mega veel. Terwijl ik dit typ ben ik alweer vergeten wat ik typen wou.

Ohja... het watertje wat is ingetekend aan het Archimedespad. Dat ligt er net aan krappe 5 jaar ?? Waarom moet dat ook aangepast worden. Is toch ontzettend zonde ?? Geld verspilling ten top.



81 Vergroening van onze straat juich ik toe maar de geplande groenstroken zijn veel te breed en gaan ten koste van huidige trottoirbreedte, rijbaan en parkeerruimte. De woningen worden achter al dat groen 'weggedrukt'. De open aanblik van de straat verdwijnt. Wie onderhoudt bovendien al dat groen. De miserabele aanblik van het bestaande groen incl. de omgeving van de waterloop achter onze straat doe het ergste vrezen! p.s. maak van de J. vd Boschstraat aub geen geitenpaadje!

Bomen &
groeninrichting

In het ontwerp is zoveel mogelijk verharding verwijderd en groen toegevoegd. Groen zorgt voor minder hitte door schaduw, voor meer biodiversiteit en zorgt voor minder wateroverlast. De bewoners hebben begin 2021 de soort groeninvulling gekozen door te stemmen. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor is het beter te onderhouden. In het ontwerp geldt als regel dat het groen makkelijk te onderhouden moet zijn en er is geld gebudgetteerd voor groenonderhoud. Het is ook mogelijk een stuk groen bij uw woning te 'adopteren'. Kijk op <https://www.spaarnelanden.nl/inwoners/groenparticipatie> of stuur een mail naar meerwijk@haarlem.nl en geef aan wat uw ideeën zijn.

Riolering &
Waterhuishouding

In het ontwerp wordt ook de inrichting van de omgeving van de Geleerdevaart meegenomen. Deels om voldoende waterbergingscapaciteit te creëren en deels om de ruimtelijke inpassing te verbeteren.



82 Inrichting Braillelaan

De werkgroep Verkeer verbaast zich over het feit dat binnen de plannen de Braillelaan opnieuw wordt ingericht als een grijze weg. Dit wordt nog eens versterkt door het feit dat zowel de Stresemanlaan als de Briandlaan wel als gebiedsontsluitingsweg worden ingericht. Ook de Braillelaan heeft een dergelijke functie binnen de wijk. De gemaakte keuze sluit niet aan op het eigen beleid van de gemeente en past ook niet in het grotere geheel en de functie van de Braillelaan. Het is ons bekend dat de aansluitende wegen nog niet zo lang geleden opnieuw zijn ingericht en ook niet binnen IVORIM vallen maar het huidige profiel past niet bij de betreffende wegcategory en functie binnen de wijk. Het zou de intentie moeten zijn van het project om ook de Braillelaan in te richten als volwaardige GOW, in principe is hier voldoende ruimte voor. De inrichting als GOW kan dan in ieder geval lopen tot het kruispunt met de Albert Schweitzerlaan. In een vervolgfase of bij regulier groot onderhoud kan de Marin Luther Kinglaan, Erasmuslaan en Bernadottelaan dan ingericht worden als GOW. Aansluitend op de Bernadottelaan staat de Prof. Eijkmanlaan (Boerhaavewijk) momenteel al op de planning om als correct ingerichte GOW te worden

Verkeer

De doorgaande wegen worden in deze fase niet verder uitgewerkt tot definitief ontwerp. Er spelen nog verschillende issues die uitgezocht en uitgewerkt moeten worden. Waarschijnlijk gaan deze doorgaande wegen mee met de ontwerpfase van fase-B (vanaf 2023).



gerealiseerd. Hierdoor komt het wegnnet binnen Schalkwijk op één lijn en voldoet aan het concept Duurzaam Veilig. Concreet: waarom wordt de Braillelaan niet ingericht als GOW en wordt er ondanks dat dit niet overeenstemt met de functie en het eigen beleid er toch weer gekozen voor een grijze weg?

"

bij het bestuderen van de plannen valt het op dat er veel parkeergelegenheid verdwijnt in de woonstraten en dat het parkeren slechts aan 1 zijde van deze straten gesitueerd wordt. De werkgroep gaat er vanuit dat er op basis van onderzoek is bepaald dat het aantal parkeerplaatsen in de toekomstige situatie voldoet aan de parkeerbehoefte binnen de wijkjes. Al kunnen wij ons op voorhand al een aantal wijkjes bedenken waar de geprojecteerde parkeerplaatsen waarschijnlijk niet afdoende zijn. Hierdoor ontstaat het gevaar dat men gaat parkeren in de groenstroken. Indien mensen niet meer in de straat kunnen parkeren is het wel van belang dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gecreëerd op de openbare weg en dat die sociaal veilig wordt vormgegeven (zichtbaar en verlicht). Daarnaast vraagt de werkgroep zich af hoe er bijvoorbeeld omgegaan wordt met invalide parkeerplaatsen. Deze liggen nu in principe zo dicht mogelijk voor de deur bij de begunstigde. Hoe wordt dit vormgegeven als juist aan deze zijde van de weg in de plannen een groenstrook is geprojecteerd? Het kan niet de bedoeling zijn dat de begunstigde dan eerst een groenstrook en rijloper moet oversteken om bij de auto te komen. Daarnaast staat deze auto dan bij een

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in het ontwerp is gebaseerd op parkeertellingen op de drukste momenten in de buurt. In die zin voldoet het ontwerp aan de huidige parkeerbehoefte. In het ontwerp wordt rekening gehouden met maatregelen om parkeren buiten de vakken te voorkomen. Er zullen bijvoorbeeld hoge stoepranden worden gebruikt of we plaatsen keien of boomstammen langs de randen van het groen om auto's te weren. Binnen het project is er aandacht voor het veiliger maken van de pleintjes en parkeerveldjes. Hierbij wordt rekening gehouden met goede verlichting en bestrating. Als in de nieuwe situatie de parkeerpleintjes meer gebruikt worden zal daardoor de sociale controle en daarmee de veiligheid naar verwachting toenemen. Daarnaast zorgen we voor goed overzicht door alleen lage begroeiing toe te passen.

Parkeren (overig)

Het is juist dat bewoners met een groenstrook voor de deur deze groenstrook moeten oversteken naar de weg/ parkeerplaatsen. Om deze oversteek mogelijk te maken zijn er op regelmatige afstand doorsteekjes gemaakt. Deze doorsteekjes krijgen dezelfde verharding als de stoep en zijn ook voor minder valide gebruikers goed toegankelijk.



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

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

De werkgroep vraagt zich af waarom er niet gekozen wordt voor een gelijksoortige oplossing die in het verleden is genomen in Europawijk. Hierbij is er juist voor gekozen om binnen de wijkjes het 2 zijdig parkeren zo in te richten dat er een (optisch) smalle rijloper ontstaat. Dit drukt de snelheid enorm en maakt aanvullende snelheidsremmende maatregelen veelal overbodig. In deze situatie is het goed mogelijk aan de beide kanten van de rijloper waterdoorlatende verharding toe te passen (whh). Daarnaast zal de

verkeer

De CROW norm voor een rijbaan met eenrichtingsverkeer is een breedte van 3,85. In het ontwerp is met 4,0 meter niet een overdreven brede rijbaan toegepast. Deze breedte is gekozen om fietsers in twee richtingen veilig te laten passeren. Het toepassen van drempels in het ontwerp wordt nog onderzocht en nader uitgewerkt. Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp verkeer. Onder andere over de snelheid, eenrichtingsverkeer en de rijrichting in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer]

Parkeren (overig)

In het ontwerp wordt rekening gehouden met maatregelen om parkeren buiten de vakken te voorkomen. Er zullen bijvoorbeeld hoge stoepranden worden gebruikt of we plaatsen keien of boomstammen langs de randen van het groen om auto's te weren. Hierdoor wordt voorkomen dat de groenstrook verdwijnt. Tevens blijft de buurt hiermee altijd bereikbaar voor nood- en hulpdiensten en vuilnisauto's. Invalidenparkeerplaatsen op kenteken blijven zo dicht mogelijk bij de woning en zijn altijd volgens de voorschriften bereikbaar. De parkeervakken die in het ontwerp zijn opgenomen aan één zijde van de straat worden al uitgevoerd in waterdoorlatende verharding. Vanuit het oogpunt van beheer en onderhoud is het niet mogelijk om (meer) verharding toe te passen in de vorm van open betontegels of roosters.



realisatie van meer centrale parkeerterreintjes komen te vervallen en kan deze ruimte dan worden gebruikt voor meer groen (positieve bijdrage klimaat)."

"voldoet het aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie aan de parkeerbehoefte?

Worden er voldoende maatregelen genomen om (gedeeltelijk) parkeren in de groenstroken te voorkomen?

Worden de meer centrale parkeerterreintjes sociaal veilig aangelegd? en waar gesitueerd?

hoe wordt omgegaan met invalide parkeerplaatsen als er geen parkeervak voor de deur is gesitueerd?

waarom wordt er gekozen voor 1 richtingsverkeer icm een brede rijloper zonder dat er snelheidsremmende maatregelen worden genomen?

wat is de afweging geweest om aan 1 zijde parkeren te projecteren? Is de toegevoegde waarde van de groenstrook soo groot dat dit het rechtvaardigt of heeft deze groenstrook ook nog een functie in een ander project zoals bijv. Warmtenet?

is er onderzoek gedaan naar het aan 2 zijden van de straat parkeren icm een waterdoorlatende verharding?"

83 Bij deze wil ik graag een reactie geven over de plannen van de herinrichting van de straten. Op de foto ziet het er prachtig uit, maar in werkelijkheid komen we door de herinrichting heel veel parkeerplaatsen te kort!!! We komen nu al parkeerplaatsen te kort. Ook baart de

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten.



groenstrook ons zorgen, daar er nu al weinig aan het groen wordt gedaan in de wijk.

Er zijn verschillende bewoners die nu steeds het zwerfafval opruimen wat bij de garages door de jeugd 18+ zo uit de auto,s wordt gegooit. Deze staan daar uren, dit in de Pestalozzistraat schuin tegenover de business Post en voor de business Post.

De wijk is erg achteruit gegaan in de laatste jaren.

Onderhoud
(groen,verharding etc)

Het nieuwe groen dat wordt aangelegd wordt onderhouden door de (onderhoudspartner van de) gemeente. Bij het ontwerp zijn zij betrokken om er voor te zorgen dat al het nieuwe groen eenvoudig te onderhouden is. Er zal niet gevraagd worden aan bewoners om het onderhoud uit te voeren, dit is een taak van de gemeente. In de huidige situatie is er veel groen dat geen heldere functie heeft, veelal is dit verwilderd. Hierdoor is niet duidelijk hoe het onderhouden moet worden en ontstaat op de die plekken ook veel zwerfafval dat moeilijk weg te halen is. De nieuwe situatie zal duidelijker en overzichtelijker zijn.

De parkeerpleintjes zijn in veel gevallen eigendom van de woningcorporaties. Er zijn gesprekken tussen de gemeente Haarlem en de woningcorporaties over de veilige inrichting en het schoon houden van deze pleintjes. Als er in de toekomst meer gebruik gemaakt wordt van deze pleintjes om te parkeren dan worden die locaties minder interessant voor personen die daar niks te zoeken hebben. De verwachting is daarom dat de overlast daarmee zal afnemen.



84 Hierbij mijn zienswijze op het voorlopig ontwerp IVORIM Parkeren (aantallen)

Jan Ligthartstraat, in het bijzonder de verwachte parkeerproblematiek. Wij zijn erg enthousiast over de groenstrook voor de huizen, de wadi's, en alle andere verbeteringen. Maar we maken ons ook zorgen over parkeerplekschaarste.

Momenteel is de parkeerdruk in Jan Ligthartstraat en vooral in de Pa van de Steurstraat redelijk hoog.

Volgens een IVORIM rapport 83,2%. (Een gewenste parkeerdruk is rond de 80%.)

Toch lijkt het IVORIM voorstel een groot aantal parkeerplaatsen te willen schrappen. Het nieuwste plan zelfs nog meer dan het vorige. De bewoners zijn erg bang voor parkeerpleksschaarste, en overlast door foutparkeerders.

Ik heb zelf een parkeerdrukmeting uitgevoerd in de zone Jan Ligthartstraat, Pa van der Steurstraat en Pestalozzistraat. Dit om 03:00 's nachts en op drie verschillende data.

De uitkomst daarvan is dat de Jan Ligthartstraat momenteel 50 parkeerplekken heeft, en nog 7 vrije plekken tijdens piekuren ('s nachts). De Pestalozzistraat 32 parkeerplekken (inclusief parkeerplaats achter de huizen) en nog 7 vrije plekken gemiddeld. En de Pa van der Steurstraat 51 parkeerplaatsen (inclusief die van de galerijflat) met gemiddeld 0 (!) vrije plekken 's nachts.

De door de bewoners ervaren parkeerdruk ligt op 89,5%. Er zouden dus parkeerplaatsen bij moeten komen, in plaats van verdwijnen. In het huidige plan lijken in de Pa van der Steurstraat 3 parkeerplaatsen te verdwijnen (7 nieuwe er bij, en 10 plekken er af.)

In de Pestalozzistraat lijken er 7 parkeerplekken te verdwijnen.

En in de Jan Ligthartstraat lijken er 36 (!) parkeerplaatsen te verdwijnen.

De bewoners van, met name de Jan Ligthartstraat, maken zich hier grote zorgen over. Er kunnen straks meer dan 30 auto's helemaal niet meer parkeren. Dat

Er is geen opgave van de 'gewenste parkeerdruk'. In de ontwerpnota staat dat bij een bezettingsgraad boven de 80% het zoeken naar een parkeerplaats toeneemt. U geeft aan dat in de huidige situatie volgens uw tellingen er een restcapaciteit is van ongeveer 10% 's nachts. Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten. Een parkeren-voordeurgarantie wordt door het project IVORIM niet gegeven. Wel dat het huidige aantal auto's ook in de nieuwe situatie binnen de woonbuurt een plek kan vinden. Daarbij zal het voor komen dat bewoners 1 à 2 minuten moeten lopen van hun voordeur naar de auto.

In het ontwerp wordt rekening gehouden met maatregelen om parkeren buiten de vakken te voorkomen. Er zullen bijvoorbeeld hoge stoepranden worden gebruikt of we plaatsen keien of boomstammen langs de randen van het groen om auto's te weren. Hierdoor wordt voorkomen dat de groenstrook verdwijnt. tevens blijft de buurt hiermee altijd bereikbaar voor nood- en hulpdiensten en vuilnisauto's.



leidt tot foutparkeren, auto's in het groen, en gevaarlijke situaties.

Gelukkig is er in de straat ruimte voor zowel voldoende parkeerplaatsen, als een fraaie groenstrook. Bijgevoegd een suggestie (jpeg afbeelding) voor 34 meer parkeerplaatsen dan in het huidige ontwerp. Zonder dat dit afbraak doet aan het groene thema van IVORIM.

NB dit zijn ongeveer 10 plekken minder dan de huidige situatie. Dit kan bereikt worden door de parkeerruimte aan de overkant van de groenstrook beter te benutten (parkeerplaats 1 t/m 11), een parkeerplaats bij de kruising Jan Ligthartstraat - Fröbelstraat (zoals ook in het eerdere ontwerp getekend), en een parkeerplaats aan de Pa van der Steurstraat tegen de Groene Vinger (zoals die niet zo lang geleden nog bestond).

-De huidige parkeerdruk is 89,5% (eigen meting).

-Met het huidige plan zoals het er ligt zouden ten minste 30 auto's niet kunnen parkeren. De parkeerdruk zou 133,7% zijn.

-Met de suggestie zoals in de bijlage zouden er per nacht ongeveer 4 vrije plekken in de hele straat zijn, een parkeerdruk van 96,7%.

-(Indien een parkeerdruk van 80% gewenst is, dan zouden er 60 parkeerplekken moeten komen boven op het plan zoals nu ter inzage. Dat zou bereikt kunnen worden door de parkeerplaats aan de Pa van der Steurstraat tegen de Groene Vinger uit te breiden. Of door het plein Pestalozzistraat - Jan Ligthartstraat in te richten als parkeerplaats.)

Ik hoor graag van u terug, bedankt voor het lezen,



85 Beste Gemeente Haarlem, A. Vishnudatt,

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten.

Wij kijken erg uit naar een vernieuwde straat, met meer groen. De groenstrook voor ons huis lijkt ons ook erg fijn en veilig. Wel hebben we nog twee opmerkingen, en mogelijk verbeteringen.

1. Op de hoek Jan Ligthartsraat - Pestalozzistraat is een ontmoetingsplein bedacht. Daar hoort ook een speeltoestel bij, te weten een "junglebrug". Wij wonen daar aan de overkant, en hebben twee kleine kinderen in de junglebrug leeftijd.

Helaas is dat pleintje omringd door drukke wegen, zonder drempels of zebrapad. Alle verkeer naar een grote galerijflat, portiekflat, een postsorteerbedrijf en



tientallen huizen moet hier langs. Hierdoor is het pleintje niet goed bereikbaar voor kleine kinderen (te gevaarlijk). Ik zie er ook nooit kinderen spelen, en mijn kinderen mogen er voorlopig ook niet spelen.

Achter de Jan Ligthartstraat ligt een "Groene vinger". Hier spelen vaak heel veel kinderen uit de omringende flats en huizen. Helaas staan hier geen speeltoestellen. Enkel een vervallen basketbalpleintje, omgezaagde bomen, en -helemaal aan de kant van het spijkerboorpad- een soort fitnessspeeltoestellen. De kinderen spelen meestal met eigen stepjes of verzameld grof vuil, want speeltoestellen zijn er niet.

Ik zou het dan ook heel jammer vinden als er mooie en vast ook dure junglebrug komt op het door auto's omringde pleintje (waar kinderen niet (mogen) komen), en weinig of niks in de groene vinger (waar kinderen spelen).

Kortom: De mooie speeltoestellen liever in de Groene Vinger, dan kunnen de kinderen er ook op spelen.

2. De parkeerdruk in de Jan Ligthartsraat, en vooral de Pa van der Steurstraat is erg hoog, rond de 90%. Vaak is er 's nachts geen plek te vinden, of nog een enkele plek in de Pestalozzistraat. Toch lijkt het huidige plan rond de 44 parkeerplekken te willen schrappen, vooral in de Jan Ligthartstraat. Dat is veel meer dan het eerdere plan. De bewoners zijn bang voor een gebrek aan parkeerplekken, gevaarlijke situaties, en overlast van auto's die in het (nieuwe) groen moeten parkeren.

We kijken erg uit naar een nieuw plan. Hopelijk ook met meer duidelijkheid over de inrichting van de Groene vinger.

Spelen & ontmoeten

De speeltoestellen die zijn voorgelegd zijn bedoeld voor de kleine speellocaties in elke woonbuurt. In de 'groene vinger' tussen de Jan Ligthartstraat en de Rudolf Steinerstraat komt een groter gebied dat voor spelen wordt ingericht. Hier is meer ruimte en komen speeltoestellen voor alle leeftijdscategorieën. In dit gebied komt ook een voetbal/basketbalkooi. Daarnaast wordt de voetbalkooi in het Aziëpark teruggeplaatst. Aan de rand van Meerwijk, in Molenwijk, wordt in het Roosje Vosplantsoen een Krajicek foundation Playground aangelegd. Deze locatie is vooral gericht op de 14+ leeftijd. Voor de invulling en locaties van sport- en speellocaties is advies gevraagd aan jongerenorganisatie Triple ThreaT. De kinderrijkraad heeft ook ideeën doorgegeven voor de invulling van de speelplekken. Een goede sport/speelplek biedt mogelijkheden voor de jeugd en kan daardoor overlast bij andere speel- en hangplekken verminderen.

toegankelijkheid
(voetgangers, fiets)

In het vervolg van de ontwerpuitwerking nemen wij uw opmerkingen ter harte mee. Verkeersveiligheid en oversteekbaarheid zijn belangrijke punten die nog uitgewerkt worden. In de groene vingers worden meerdere speelplekken ontworpen. Hier komen speeltoestellen voor jonge en oudere kinderen. De speeltoestellen in de wijk (de junglebrug bijvoorbeeld) zijn alleen voor de allerkleinsten. Hier kan onder toezicht gespeeld worden door kleine kinderen. Wij begrijpen dat deze plek veilig te bereiken moet zijn en zullen hiervoor zorg dragen in het vervolg.



Met vriendelijke groeten,
##naam

86 De reactie op het eerste plan dat ons werd toegestuurd was: Fijn, meer groen. Maar ik gaf ook een mogelijkheid voor meer parkeerplaatsen omdat ik meende dat er een tekort zou ontstaan. Het VO gaf me bezorgde gevoelens. 1. Het leidde tot onderzoek naar het aantal geparkeerde auto's deze zomer dat hier een plek vond in dit wijkdeel. Zie ontwerp. 2. Het leidde ook tot het inzicht, dat de fijne groene vlakken, die de wijk rijk is, voor uitbouw in diversiteit van groen en functies meer benut zouden kunnen worden en in het plan opgenomen. Geconcentreerd op deze plekken zouden bv bepaalde thema's vorm kunnen krijgen zoals een schaduwplantsoen, een zonnige vaste planten plantsoen met ontmoetingsmogelijkheden, een mini heemtuinachtig plantsoen met fruitbomen en plaats voor insecten, bloemen om te plukken enz. Dit is voor kinderen een belangrijke mogelijkheid voor vorming van waardering voor groen. Het maken van een heemtuinachtig plantsoen hoeft niet veel werk te zijn. Eenmaal inzaaien, eenmaal maaien en eenmaal mechanisch bewerken om het zaad weer in de grond te krijgen. Dit kunnen kleine pareltjes worden. Misschien komen er initiatieven uit voort om samen het onderhoud te verzorgen ism de gemeente. 3. Het leidde tot een rondgang langs de mini voortuintjes in de wijk, waar aardig bloeiende heesters en bloemen vrij en in bakken en potten, bankjes ed te	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Er zijn tellingen gedaan in 2018 en nog een keer in maart 2021. Er is twee keer op een door-de-weekse dag en een keer op zondagnacht geteld. het drukste moment was leidend voor het aantal te ontwerpen parkeerplaatsen.
	Bomen & groeninrichting	Fijn dat u op deze manier met ons meedenkt. Met uw opmerkingen in gedachte gaan wij het ontwerp doorlopen. Haarlem heeft een rijke geschiedenis op het gebied van thematuinen en heemtuinen. De groeninrichting in de straat is geïnspireerd op de klassieke heemtuinen. Met zorg wordt beplanting gekozen die een aantrekkingskracht op insecten, vogels en andere fauna heeft. Daarbij putten wij ons plan uit een menging van deels inheems sortiment. De door u voorgestelde thematisering is zichtbaar op een grotere schaal. De randen van Meerwijk worden voorzien van stevig, inheems groen. In de wijken zelf wordt gezocht naar planten die kleur, zachtheid en ecologische meerwaarde toevoegen aan het straatbeeld. Wij zullen op zoek gaan naar een manier om educatie een onderdeel van het plan te laten worden.
	Onderhoud (groen,verharding etc)	Bij het ontwerp van de groenstroken is het een uitgangspunt dat deze eenvoudig door de onderhoudspartner van de gemeente onderhouden kunnen worden. Er zijn op dit moment veel plekken in de wijk waar verwilderd groen aanwezig is. Ook al kan dit zijn charme hebben het is vaak niet aansprekend en fungeert tevens als verzamelplaats voor zwerf afval. In het project juichen wij het toe en zullen we het stimuleren dat bewoners in hun tuinen meer groen en minder verharding creëren. Op dit moment is nog niet concreet hoe we dit in kunnen vullen.



bewonderen zijn. Maar het onderhoud in het algemeen is niet zo best. Ik vrees dat het onderhoud van de lange brede stroken groen niet iedereen zal aanspreken. Toch blijft het belangrijk de belangstelling voor groen op te wekken.

"4. Tja, het aantal parkeerplaatsen is drastisch ingekrompen. Dat leidde tot schrik en de vraag waarom. We willen graag in vrede hier met elkaar samenleven. Is dit wel nodig? Licht het niet veel meer voor de hand het aantal benodigde parkeerplaatsen te handhaven, zelfs met enige uitbreiding misschien, zie laterlatief ontwerp, en alle functies in de wijk zo in elkaar te schuiven, dat een harmonische omgeving ontstaat. Dat kan. Het is een uitdaging. Eigenlijk pleit ik voor een samengaan van initiatieven:

A De groene strook langs de huizen en parkeren aan 1 zijde

B doorbroken door parkeren tussen de bomen met afwisselend beplante boomspiegels

C het meer uitleven van groene ideeën, zoals genoemd in punt 4 in samenhang met

D de door het IVORIM voorgestelde keuze uit de buiten materialen.

Dan zou er een beweging van levendigheid door de wijk kunnen stromen. Zoud dat plan niet de voorkeur kunnen genieten. OUD en nieuw gaan samen. Een plan zal door de bewoners omarmd worden, wanneer groen voor ieder die hier woont, wandelt, fietst of rijdt als aangenaam ervaren wordt.

Veel inzicht en creativiteit gewenst bij de totstandkoming van het DO. En heb begrip en liefde voor de bewoners van de wijk. Zij hebben het ook voor u."

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. De vraag over het 'waarom' van het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in de straat is te beantwoorden vanuit de opgave dat we minder verharding en meer groen IN de straat willen hebben. Daar waar het gunstige effect het grootst is. Om het totaal aantal parkeerplaatsen voor de woonbuurt gelijk te houden zullen we dus meer gebruik gaan maken van de parkeerpleintjes. Als het nodig is vergroten we die ook en richten ze beter in. Uw ingediende ontwerpen kunnen daarbij als inspiratie dienen.

Een tussen-variant zoals u voorstelt met groenstroken deels onderbroken door parkeervakken zou wellicht de meest kansrijke route zijn om, met draagvlak uit de omgeving, een vergroening door te voeren. Het vraagt echter dat binnen 10 of 15 jaar de buurt weer aangepakt moet worden om het 'eindplan' te verwezenlijken en een uitvoering 'in 2 keer' is te kostbaar.



87 Meer parkeerplaatsen met het oog op de toekomst. 8 huizen zijn bewoond door 1 of 2 ouderen en deze zijn binnen 5 jaar vertrokken. De meesten van deze ouderen bezitten geen auto. Als deze huurhuizen verkocht gaan worden, dan komen hier 1 of som 2 gezinnen in te wonen (ivm boven + onderwoning). De verwachting is dat dit jonge gezinnen zijn met twee verdieners en dus twee auto's. Kinderen blijven tegenwoordig langer thuiswonen, dus zijn er straks 3 of 4 auto's per huishouden. Hierdoor ontstaat er een probleem doordat de parkeerplekken in het nieuwe ontwerp afnemen, terwijl deze eigenlijk moeten toenemen. Er moet geen ruimte voor water en brede groenstroken komen, maar voor extra parkeerplaatsen, want er is voldoende ruimte.

Het water naast het Archimedespad (Geleerde vaart) wordt momenteel slecht onderhouden. Mede door grof vuil dat door kinderen in het water achtergelaten wordt. Waarom wordt deze wateraansluiting niet ondergronds aangemaakt? Er zijn momenteel totaal geen speelplekken voor de jonge kinderen die in de straat komen wonen. Bovenop de ondergrondse wateraansluiting kan dan een leuke speeltuin en een voetbalveldje voor de kinderen gerealiseerd worden.

Als er toch aan de toekomst wordt gedacht, waarom zijn er geen laadpunten voor elektrische auto's meegenomen in het ontwerp?

"Het gros van de bewoners in de buurt is heel pessimistisch en heeft de hoop opgegeven. Hierdoor weigerden de meesten ook om dit formulier in te vullen. Ook door de vele verschillende nationaliteiten, waardoor niet iedereen de taal machtig is, zijn mensen bang om dit

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.

Onderhoud
(groen, verharding etc)

Er zijn veel vragen binnengekomen over het groen en onderhoud in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [onderhoud]

De Geleerde vaart biedt kans om meer water op te vangen dan ondergronds mogelijk is. Door het veranderende klimaat is het noodzakelijk meer water bovengronds te bufferen. De aanpassing van de Geleerde vaart van een stenen bak naar een kwalitatieve groenblauwe verbinding biedt naast ruimte water ook veel meer ruimte aan verblijven en groen.

In de iedere woonbuurt zal voor de jongste jeugd (0-6 jaar) een speelgelegenheid zijn. In de 'groene vinger' tussen de Jan Ligthartstraat en de Rudolf Steinerstraat komt een groter gebied dat voor spelen wordt ingericht. Hier is meer ruimte en komen speeltoestellen voor alle leeftijdscategorieën. In dit gebied komt ook een voetbal/basketbalkooi. Daarnaast wordt de voetbalkooi in het Aziëpark teruggeplaatst. Aan de rand van Meerwijk, in Molenwijk, wordt in het Roosje Vosplantsoen een Krajicek foundation Playground aangelegd. Deze locatie is vooral gericht op de 14+ leeftijd. Voor de invulling en locaties van sport- en speellocaties is advies gevraagd aan jongerenorganisatie Triple Threat. De kinderraad heeft ook ideeën doorgegeven voor de invulling van de speelplekken. Een goede sport/speelplek biedt mogelijkheden voor de jeugd en kan daardoor overlast bij andere speel- en hangplekken verminderen.

Parkeren (overig)

Binnen het project IVORIM worden geen laadpalen voor elektrische auto's opgenomen. Een openbare laadpaal kan (nu al) aangevraagd worden bij de gemeente. Hiervoor gaat u naar: <https://www.haarlem.nl/laadpaal-elektrische-auto/>



formulier in te vullen, want dan moeten ze iets in de Nederlandse taal opschrijven."	Overig	Uw reactie is begrijpelijk. Om de bewoners met een migratieachtergrond beter te betrekken zijn er in alle buurten gesprekken gehouden. Hier konden bewoners op een laagdrempelige manier in gesprek gaan met het projectteam. De uitnodigingen voor deze buurtgesprekken zijn opgemaakt met een ansichtkaart met veel beeld en weinig tekst. De grootste doelgroepen met een migratie achtergrond zijn benaderd door gesprekken die gehouden zijn met de Stichting de Brug en de VMGH. Via deze instanties en de moskee is ook informatie verspreid over het project.
88 In de nieuwe situatie kunnen maar weining auto's parkeren. Er wonen veel mensen met 1,2 of 3 auto's en er ontstaat een parkeerprobleem als de plannen doorgaan.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
89 De William Boothstraat is te smal voor de plannen. Wij bezitten 2 garages in onze straat. Voor 1 van deze garages wordt al geparkeerd en waarschijnlijk gaat dat met de nieuwe plannen ook voor de andere garage gebeuren, terwijl dit nota bene eigen grond is.	Parkeren (aantallen)	Het fout-parkeren bij de garageboxen is voor de ontwerpers een aandachtspunt. Er wordt gekeken naar maatregelen om duidelijker aan te geven dat het om privé-grond gaat. Daarnaast wordt ook de inrit naar de garageboxen aangepast en minder breed gemaakt zodat het duidelijker dat het een toerit is tot privé terrein.
Geen behoefte aan een opdrogende modderpoel voor het huis. Dit vanwege het plan om een grasstrook aan te leggen voor de huizen van nr 22 tot en met 30.	Bomen & groeninrichting	In het ontwerp is zoveel mogelijk verharding verwijderd en groen toegevoegd. Groen zorgt voor minder hitte door schaduw, voor meer biodiversiteit en zorgt voor minder wateroverlast. De bewoners hebben begin 2021 de soort groeninulling gekozen door te stemmen. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor is het beter te onderhouden. In het ontwerp geldt als regel dat het groen makkelijk te onderhouden moet zijn en er is geld gebudgetteerd voor groenonderhoud.
90 Het parkeren en de bereikbaarheid van de wijk wordt een probleem met de nieuwe plannen.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
"Dat de hoeveelheid afvalcontainers dicht bij de plannen gelijk blijft, vind ik niet goed."	Afval (inzameling en containers)	Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.



91 Parkeren wordt problematisch! Wij krijgen al een paar families van de Albert Schweizerlaan (2 auto's) hier in mijn straat. Het wordt steeds voller, sommige huizen hebben 3 auto's per gezin. De afvalcontainers staan veel te ver weg. Er dienen meer afvalbakken geplaatst te worden. Ik wil geen speeltuin in de William Boothstraat. Dit kan achter de Jan van Boschstraat of de Braillelaan, want dit is één van de grootste open ruimtes. Kunnen hierbij ook geen picknicktafels aangebracht worden? "De waterkanalen die worden aangelegd verzamelen muggen, wat niet nodig is." Er worden nieuwe bomen geplaatst. Wie gaat deze onderhouden, want de gemeente doet al weinig aan het onderhoud van de bomen en wat gebeurt er met de bomen in de tuinen? Komen er ook voorzieningen, in de vorm van laadpalen, voor elektrische auto's? En is het een idee om zonnepalen te plaatsen? De riolering is niet afdoende momenteel. Het plein bij de garage raakt overstroomt als het veel heeft geregend. Worden er ook brandtrappen en uitvalsplekken geplaatst en ingericht, zodat bij een brand gebruik van gemaakt kan worden. Hangjongeren zijn niet gewenst in de buurt. De wegen in de buurt moeten worden opgehoogd inclusief het garageplein.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten.
	Afval (inzameling en containers)	Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.
	Spelen & ontmoeten	In de William Boothstraat komt een ontmoetingsplek en één speeltoestel voor de jongste jeugd (leeftijd 0 - 6 jaar). Dit zal geen speeltuin worden. Achter de Jan van den Boschstraat ligt bevindt zich grond in eigendom van de corporatie. Hier kan de gemeente geen functies ontwerpen.
	Riolering & Waterhuishouding	De waterkanalen worden aangepast. We zullen ervoor zorgen dat er geen tot weinig stilstaand water door onze plannen ontstaat.
	Onderhoud (groen,verharding etc)	Het nieuwe groen dat wordt aangelegd wordt onderhouden door de (onderhoudspartner van de) gemeente. Bij het ontwerp zijn zij betrokken om er voor te zorgen dat al het nieuwe groen eenvoudig te onderhouden is. Er zal niet gevraagd worden aan bewoners om het onderhoud uit te voeren, dit is een taak van de gemeente. In de huidige situatie is er veel groen dat geen heldere functie heeft, veelal is dit verwilderd. Hierdoor is niet duidelijk hoe het onderhouden moet worden en ontstaat op de die plekken ook veel zwerfafval dat moeilijk weg te halen is. De nieuwe situatie zal duidelijker en overzichtelijker zijn. Het project IVORIM gaat over het vernieuwen van de openbare ruimte. De gemeente gaat niet over keuzes in prive tuinen van bewoners.
	Parkeren (overig)	Binnen het project IVORIM worden geen laadpalen voor elektrische auto's opgenomen. Een openbare laadpaal kan (nu al) aangevraagd worden bij de gemeente. Hiervoor gaat u naar: https://www.haarlem.nl/laadpaal-elektrische-auto/



	Riolering & Waterhuishouding	De pleintjes bij de parkeergarages nabij de William Boothstraat zijn geen openbare ruimte. Dit is eigendom van de woningcorporatie of de private eigenaren van de garageboxen. De gemeente kan hier aanpassingen doorvoeren. In algemene zin worden wel afspraken gemaakt met de corporaties over het opknappen van de parkeerpleintjes.
	sociale veiligheid	Brandtrappen en dergelijke zijn geen onderdeel van de inrichting van de openbare ruimte. De inrichting van de ontmoetingslocaties wordt zeer open en goed zichtbaar aangelegd en zijn daardoor niet aantrekkelijk voor 'hangjongeren'.
	Onderhoud (groen,verharding etc)	De straten en stoepen binnen het project worden opnieuw aangelegd. Hierbij worden ook de riool-deksels netjes in het straat niveau opgenomen. Hierdoor verdwijnen de 'bulten' die nu overal te zien zijn. De aansluitingen op de nieuwe stoepen en de inritten naar de garagepleintjes worden ook opnieuw aangelegd. Veel van de garagepleintjes zijn eigendom van de corporaties of van de bewoners. Deze vallen daarom buiten het project en zullen niet door de gemeente worden vernieuwd. De gemeente is wel in gesprek met de corporaties om afspraken te maken over het opknappen en veilig inrichten van deze pleintjes
92 Veel te weinig parkeervakken in de nieuwe situatie. Van de groenvoorziening langs de weg gaat weinig overblijven, want hierop gaan de auto's parkeren. Eenrichtingsverkeer is goed, maar maak er een woonerf van. Ook in verband met de veiligheid. De Jan van de Boschstraat afsluiten voor verkeer is een gevaarlijke keuze, want verhuishagens, bezorgdiensten, ambulance en brandweer blokkeren de weg en dan kunnen we de straat niet meer uit. Een tweede uitweg geeft een veiligere en betere doorstroming. Nog meer bomen in de straat is mooi, maar niet voor	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. In het ontwerp wordt rekening gehouden met maatregelen om parkeren buiten de vakken te voorkomen. Er zullen bijvoorbeeld hoge stoepranden worden gebruikt of we plaatsen keien of boomstammen langs de randen van het groen om auto's te weren.
	Verkeer	De verbindingsweggetjes tussen de woonbuurten leveren ook ongewenst sluipverkeer op. Dat wordt met het nieuwe ontwerp voorkomen. Voor voetgangers en fietsers blijven ze open waardoor er meer en betere fietsverbindingen in de buurt komen. Voor nood- en hulpdiensten zijn deze routes nog wel te gebruiken. Hierdoor is de buurt altijd vanuit twee kanten bereikbaar. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer].



mijn deur, want anders krijg ik overdag geen licht binnen. Het onderhoud van de huidige bomen is ook slecht. Ze staan veel te dicht op de huizen en de wortels komen onder de fundatie van mijn woning waar ze schade aanrichten. De kruin van de bomen groeien over mijn dak heen, wat bij storm schade aan mijn dak veroorzaakt. De ondergrondse afvalcontainer staat hier prima. Waarom wordt deze verplaatst, want hier staat hij niemand in de weg en kan makkelijk geleegd worden. In combinatie met het voorstel om wegen af te sluiten en de vuilniswagen in de straat door de smalle wegen gaat dat niet samen.	Onderhoud (groen, verharding etc)	Het nieuwe groen dat wordt aangelegd wordt onderhouden door de (onderhoudspartner van de) gemeente. Bij het ontwerp zijn zij betrokken om er voor te zorgen dat al het nieuwe groen eenvoudig te onderhouden is. Er zal niet gevraagd worden aan bewoners om het onderhoud uit te voeren, dit is een taak van de gemeente. In de huidige situatie is er veel groen dat geen heldere functie heeft, veelal is dit verwilderd. Hierdoor is niet duidelijk hoe het onderhouden moet worden en ontstaat op de die plekken ook veel zwerfafval dat moeilijk weg te halen is. De nieuwe situatie zal duidelijker en overzichtelijker zijn. De keuze voor de groenstroken en de locaties van de bomen is zo gekozen dat de schaduw zo veel mogelijk op de weg valt en niet op de woningen. Hierdoor hebben de bomen het meeste effect om hittestress te dempen. Daarnaast wordt voorkomen dat bewoners minder zonlicht in hun woning en op hun zonnepanelen hebben.
	Afval (inzameling en containers)	Op de locatie van de huidige container worden een aantal parkeerplaatsen voorzien. De nieuwe restcontainer wordt centraler in de woonbuurt geplaatst.
93 Eenrichtingsverkeer, maar geen uitvalswegen. Als er een ongeluk of iets dergelijks ontstaat, dan is er geen doorstroom meer van het verkeer. Te weinig parkeermogelijkheden in de nieuwe situatie. Slecht idee om de afvalcontainer te verplaatsen. Er zijn te weinig speelactiviteiten voor de kinderen. Kinderen moeten nu ook oversteken zonder begeleiding, wat niet verstandig is. Aan kinderen wordt in het ontwerp niet gedacht.	verkeer	De verbindingsweggetjes tussen de woonbuurten leveren ook ongewenst sluipverkeer op. Dat wordt met het nieuwe ontwerp voorkomen. Voor voetgangers en fietsers blijven ze open waardoor er meer en betere fietsverbindingen in de buurt komen. Voor nood- en hulpdiensten zijn deze routes nog wel te gebruiken. Hierdoor is de buurt altijd vanuit twee kanten bereikbaar. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer].
	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
	Afval (inzameling en containers)	Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.



	Spelen & ontmoeten	De invoering van 30km/u en eenrichtingsverkeer is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid. In het ontwerp wordt het parkeren gereguleerd met parkeervakken hiermee wordt het parkeren op de stoep vermeden en ook dit heeft een belangrijk effect op het vergroten van de verkeersveiligheid.
94 Er ontstaat een parkeerprobleem door het weghalen van parkeerplaatsen in de William Boothstraat. Er ontstaan grote verkeersproblemen wanneer de ouderen en alleenstaande mensen vertrekken en grote gezinnen met veel auto's hiervoor in de plaats komen. Wat gaat er gebeuren met het handhaven van geparkeerde auto's op de privégaragepleinen, want door het tekort aan parkeerplaatsen gaat er geheid op deze plekken geparkeerd worden.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Op de privé terreinen bij de garageboxen kan de gemeente geen aanpassingen doorvoeren (omdat het gen openbare ruimte is). In de gesprekken met de buurt zijn verschillende suggesties gedaan om de inrit van deze terreinen en de aansluiting met de openbare ruimte zodanig te ontwerpen dat verkeerd gebruik ontmoedigd wordt.
Er staat een wadi voor mijn deur gepland. Als het geregend heeft, blijft bagger en vuil op de bodem van de wadi liggen waardoor deze wadi gaat stinken. Plaats deze wadi ergens anders. Ook heeft hetzelfde veld een speelfunctie, lekker als je kinderen uit de wadi thuiskomen en onder de bageer en vuil zitten. Daarnaast waarom worden de huizen en flats niet op het regenwaterriool aangesloten? Dan wordt 60% van het regenwater voor schoon water afgevoerd.	Riolering & Waterhuishouding	Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp water en riolering. Onder andere over wateropvang en wadi's in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [riolering en waterhuishouding]
95 Te weinig parkeerplekken en door de afsluiting wordt het te druk qua verkeer.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
	verkeer	De verbindingsweggetjes tussen de woonbuurten leveren ook ongewenst sluipverkeer op. Dat wordt met het nieuwe ontwerp voorkomen. Voor voetgangers en fietsers blijven ze open waardoor er meer en betere fietsverbindingen in de buurt komen. Voor nood- en hulpdiensten zijn deze routes nog wel te gebruiken. Hierdoor is de buurt altijd vanuit twee kanten bereikbaar. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer].



96 We zijn het er niet mee eens dat er te weinig parkeerplaatsen gaankomen, er zijn al niet genoeg plekken, maar nu wordt het helemaal een puinhoop.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
Een speeltuin voor de deur bij ons vinden wij geen goed idee, want het wordt straks een hangplek voor jongeren.	Spelen & ontmoeten	De speeltoestellen die zijn voorgelegd zijn bedoeld voor de kleine speellocaties in elke woonbuurt. In de 'groene vinger' tussen de Jan Ligthartstraat en de Rudolf Steinerstraat komt een groter gebied dat voor spelen wordt ingericht. Hier is meer ruimte en komen speeltoestellen voor alle leeftijdscategorieën. In dit gebied komt ook een voetbal/basketbalkooi. Daarnaast wordt de voetbalkooi in het Aziëpark teruggeplaatst. Aan de rand van Meerwijk, in Molenwijk, wordt in het Roosje Vosplantsoen een Krajicek foundation Playground aangelegd. Deze locatie is vooral gericht op de 14+ leeftijd. Voor de invulling en locaties van sport- en speellocaties is advies gevraagd aan jongerenorganisatie Triple ThreaT. De kinderraad heeft ook ideeën doorgegeven voor de invulling van de speelplekken. Een goede sport/speelplek biedt mogelijkheden voor de jeugd en kan daardoor overlast bij andere speel- en hangplekken verminderen.
97 Het voorlopig ontwerp moet terug naar de tekentafel en er moet goed geluisterd worden naar de bewoners.	Overig	Alle reacties van bewoners worden bekeken en beantwoord. Als het mogelijk is en binnen het ontwerp past worden aanpassingen die bewoners aandragen doorgevoerd.
98 Er blijven te weinig parkeerplaatsen over, dit is nu al een probleem. De problemen betreft parkeren zullen alleen maar toenemen.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



99 Wij voorzien stevige problemen met parkeren in de William Boothstraat, zijn enorm geschrokken van de toebedeelde parkeerplekken, veel te weinig. De parkeersituatie in de William Boothstraat (aan beide zijden parkeren) is een veel beter uitgangspunt en daarbij blijft zeker genoeg ruimte over voor de overige plannen wat betreft groenvoorziening. Het mag niet zo zijn dat wij als bewoners met onze auto moeten uitwijken naar een gebied verderop en zo het parkeerprobleem nog groter te maken, want ook daar zijn parkeerproblemen voorzien. Als bewoners hebben wij recht op een goed bewonersgericht parkeerplan, het zou de gemeente Haarlem sieren als daar meer oog voor zou zijn.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
100 In de jaren '60-'70 was het geen probleem geweest, omdat er toen niet zoveel auto's waren. Maar met jullie plannen, waar moeten wij onze auto neerzetten (winkelcentrum)? Wij zijn ook al op leeftijd. Dat er groen komt vind ik niet erg, maar dat het parkeerplaatsen gaat kosten, sorry daar ga ik niet mee akkoord.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
101 Te weinig parkeerplaatsen. Geen invalideplek voor de deur, ik ben 91 jaar oud. Hoe kom ik bij mijn auto. Hoe breng ik mijn vuil weg, is nu net 40 meter, het wordt 250 meter. Geen groen, ik kan dat niet onderhouden. Wie betaalt dat gebeuren van het groen, de gemeente? Waar zijn de laadpalen in het ontwerp?	Parkeren (overig)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Invalidenparkeerplaatsen op kenteken blijven zo dicht mogelijk bij de woning en zijn altijd volgens de voorschriften bereikbaar.
	Afval (inzameling en containers)	Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.
	Onderhoud (groen,verharding etc)	Het nieuwe groen dat wordt aangelegd wordt onderhouden door de (onderhoudspartner van de) gemeente. Bij het ontwerp zijn zij betrokken om er voor te zorgen dat al het nieuwe groen eenvoudig te onderhouden is. Er zal niet gevraagd worden aan bewoners om het onderhoud uit te voeren, dit is een taak van de gemeente. In de huidige situatie is er veel groen dat geen heldere functie heeft, veelal is dit verwilderd. Hierdoor is niet duidelijk hoe het onderhouden moet worden en ontstaat op de die



		plekken ook veel zwerfafval dat moeilijk weg te halen is. De nieuwe situatie zal duidelijker en overzichtelijker zijn.
	Parkeren (overig)	Binnen het project IVORIM worden geen laadpalen voor elektrische auto's opgenomen. Een openbare laadpaal kan (nu al) aangevraagd worden bij de gemeente. Hiervoor gaat u naar: https://www.haarlem.nl/laadpaal-elektrische-auto/
102 Als moeder van kleine kinderen mis ik speeltuinen in de buurt. Aan 1-2 toestellen hebben ze niks. Er zijn zoveel kinderen in de buurt. Hierin mag echt meer geïnvesteerd worden. Als ik kijk naar de parkeerideeën weet ik dat het problemen gaat opleveren. Hierin moet niet worden gereduceerd. We hebben nu al parkeerproblemen. Als ik late dienst heb en thuiskom, vind ik bijna nooit plek in de straat.	Spelen & ontmoeten	De speeltoestellen die zijn voorgelegd zijn bedoeld voor de kleine speellocaties in elke woonbuurt. In de 'groene vinger' tussen de Jan Ligthartstraat en de Rudolf Steinerstraat komt een groter gebied dat voor spelen wordt ingericht. Hier is meer ruimte en komen speeltoestellen voor alle leeftijdscategorieën. In dit gebied komt ook een voetbal/basketbalkooi. Daarnaast wordt de voetbalkooi in het Aziëpark teruggeplaatst. Aan de rand van Meerwijk, in Molenwijk, wordt in het Roosje Vosplantsoen een Krajicek foundation Playground aangelegd. Deze locatie is vooral gericht op de 14+ leeftijd. Voor de invulling en locaties van sport- en speellocaties is advies gevraagd aan jongerenorganisatie Triple ThreaT. De kinderraad heeft ook ideeën doorgegeven voor de invulling van de speelplekken. Een goede sport/speelplek biedt mogelijkheden voor de jeugd en kan daardoor overlast bij andere speel- en hangplekken verminderen.
	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
103 Er wordt geen rekening gehouden met mindervalide mensen en kindervagens. Beheer wel gegarandeerd nu al veel zwerfvuil en slecht groenonderhoud. Ook last van hangjongeren. Bouwoverlast Elan Spijkerboorweg. Parkeeronderzoek (nu al parkeeroverlast). Eenrichtingsweg ook gecontroleerd door	Sociale veiligheid	Het uitgangspunt in het ontwerp is dat mindervaliden overla voldoende brede stoepen hebben, bij de oversteeklocaties worden verlaagde stoepen aangelegd. Het nieuwe groen dat wordt aangelegd wordt onderhouden door de (onderhoudspartner van de) gemeente. Bij het ontwerp zijn zij betrokken om er voor te zorgen dat al het nieuwe groen eenvoudig te onderhouden is. Er zal niet gevraagd worden aan bewoners om het onderhoud uit te voeren, dit is een taak van de gemeente. In de huidige situatie is er veel



afvalinzameling en ambulance? Ik ben voor het eenrichtingsverkeer.

groen dat geen heldere functie heeft, veelal is dit verwilderd. Hierdoor is niet duidelijk hoe het onderhouden moet worden en ontstaat op de die plekken ook veel zwerfafval dat moeilijk weg te halen is. De nieuwe situatie zal duidelijker en overzichtelijker zijn.

Onderhoud
(groen,verharding etc)

Het nieuwe groen dat wordt aangelegd wordt onderhouden door de (onderhoudspartner van de) gemeente. Bij het ontwerp zijn zij betrokken om er voor te zorgen dat al het nieuwe groen eenvoudig te onderhouden is. Er zal niet gevraagd worden aan bewoners om het onderhoud uit te voeren, dit is een taak van de gemeente. In de huidige situatie is er veel groen dat geen heldere functie heeft, veelal is dit verwilderd. Hierdoor is niet duidelijk hoe het onderhouden moet worden en ontstaat op de die plekken ook veel zwerfafval dat moeilijk weg te halen is. De nieuwe situatie zal duidelijker en overzichtelijker zijn.

verkeer

Het inrichten van een rijbaan met daarnaast parkeervakken voorkomt dat auto's half op de weg komen te staan. De rijbaan wordt weliswaar smaller dan dat deze nu is maar blijft wel 100% beschikbaar. Hierdoor verbeterd de toegankelijkheid van de buurt voor brandweer en vuilniswagen. We verwijzen verder naar het algemene antwoord over [verkeer].

104 Hoe kan het gebeuren dat in een woonwijk, waar gemiddeld twee auto's per huishouden zijn, zo weinig parkeerplaatsen komen. De persoon die dit bedacht heeft, moet zich eerst inleven in de buurt waar dit gedaan wordt. Dit is echt belachelijk, hier komt narigheid van.

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.

105 Het baart zorgen dat er minder parkeergelegenheid is in de Pestalozzistraat is. Voor niet-bewoners verplichten om de blauwe kaart te gebruiken voor parkeren.

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Auto's die vanuit het winkelcentrum of andere voorzieningen in de buurt geparkeerd worden zijn een bekend probleem. Dit kan alleen gereguleerd worden met een (bewoners-) vergunningen systeem. Daar is op dit moment geen draagvlak voor in de wijk.

Kunnen we geen conventionele plantenbakken plaatsen per straat?



Plaats een hek voor de achtertuinen van de Pestalozzistraat in verband met veiligheid.	Bomen & groeninrichting	In het ontwerp is zoveel mogelijk verharding verwijderd en groen toegevoegd. Groen zorgt voor minder hitte door schaduw, voor meer biodiversiteit en zorgt voor minder wateroverlast. De bewoners hebben begin 2021 de soort groeninulling gekozen door te stemmen. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor is het beter te onderhouden. In het ontwerp geldt als regel dat het groen makkelijk te onderhouden moet zijn en er is geld gebudgetteerd voor groenonderhoud. Om die reden staan de planten ook in de grond en niet in bakken. Daarnaast bieden bakken niet genoeg ruimte voor de hoeveelheid groen die wij graag willen inpassen.
	Overig	Er is contact met de woningcorporaties geweest. Deze wens is aan hen kenbaar gemaakt. Deze werkzaamheden vallen buiten de scope van project IVORIM.
106 De parkeerplaatsen worden minder. "De groenstroken worden niet (in de praktijk) onderhouden door bewoners." Graag meer aandacht, bijvoorbeeld door het uitdelen van boetes, voor het opruimen van afval dat op straat wordt gegooid. De bestrating dient op verschillende gedeeltes onder handen genomen te worden. Er zijn veel losse tegels en gaten in het wegdek.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
	Onderhoud (groen,verharding etc)	Het nieuwe groen dat wordt aangelegd wordt onderhouden door de (onderhoudspartner van de) gemeente. Bij het ontwerp zijn zij betrokken om er voor te zorgen dat al het nieuwe groen eenvoudig te onderhouden is. Er zal niet gevraagd worden aan bewoners om het onderhoud uit te voeren, dit is een taak van de gemeente. In de huidige situatie is er veel groen dat geen heldere functie heeft, veelal is dit verwilderd. Hierdoor is niet duidelijk hoe het onderhouden moet worden en ontstaat op de die plekken ook veel zwerfafval dat moeilijk weg te halen is. De nieuwe situatie zal duidelijker en overzichtelijker zijn.
	Handhaving	Dank voor uw opmerking. Deze en andere opmerkingen over handhaving en toezicht zijn doorgegeven aan de afdeling Handhaving binnen de gemeente.



	Onderhoud (groen,verharding etc)	Binnen het project worden alle stoepen en straten in de openbare ruimte vernieuwd. Tot het moment dat de uitvoering van IVORIM start blijft het zogenaamde dagelijks onderhoud gewoon plaats vinden. Als er gevaarlijke situaties zijn op dit moment dan vragen we u dit te melden via de website van de gemeente.
107 Er zijn te weinig parkeerplaatsen. Het plaatsen van groenbakken is goed en bomen ook.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
	Bomen & groeninrichting	Bedankt voor uw reactie!
108 Ik vind dat het parkeren een ramp is, er zijn te weinig parkeerplekken.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
109 Parkeerplaatsen in de omgevingen zijn een ramp. Er komen te veel auto's voor te weinig parkeerplaatsen. Leuk het groen in de omgeving maar anders ingedeeld worden. Containers in de wijk graag ondergrond is een aanfluiting. Maak pleintjes waar alles bij elkaar staat. Graag zebrapaden op de Stresemannlaan, want het is/wordt een gevaarlijke weg.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
	Bomen & groeninrichting	In het ontwerp is zoveel mogelijk verharding verwijderd en groen toegevoegd. Groen zorgt voor minder hitte door schaduw, voor meer biodiversiteit en zorgt voor minder wateroverlast. De bewoners hebben begin 2021 de soort groeninvulling gekozen door te stemmen. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor is het beter te onderhouden. In het ontwerp geldt als regel dat het groen makkelijk te onderhouden moet zijn en er is geld gebudgetteerd voor groenonderhoud.
	Afval (inzameling en containers)	Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.



	Verkeer	De doorgaande wegen worden in deze fase niet verder uitgewerkt tot definitief ontwerp. Er spelen nog verschillende issues die uitgezocht en uitgewerkt moeten worden. Waarschijnlijk gaan deze doorgaande wegen mee met de ontwerpfase van fase-B (vanaf 2023). Uw zienswijze wordt al wel opgenomen.
110 Parkeren is een groot probleem. Nu zijn er 24 parkeerplaatsen en straks nog maar 8 in de Jan Ligthartstraat. Hierdoor gaan er problemen komen. Er zijn huishoudens met meerdere auto's in deze huidige tijd, dus hoe gaan we dat dan oplossen. Ook parkeren er veel mensen vanuit andere straten hier. Waarom moeten de bewoners van de Jan Ligthartstraat hier onder lijden. Het groen is aardig aanwezig, maar dat mag nog wel meer zijn.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten.
	Bomen & groeninrichting	Fijn om te lezen dat u graag meer groen wilt. In het ontwerp is zoveel mogelijk verharding verwijderd en groen toegevoegd. Daarnaast is het groen gebundeld in grote stukken, hierdoor is het groen beter te onderhouden. Het vergroten van het aanwezige groen is een van de kerntaken van dit plan, echter zijn er ook andere doelen die ervoor zorgen dat het groen niet verder te vergroten is.
111 Ik heb 1 auto en kan nu na 18:00 uur al geen parkeerplek vinden, omdat uit andere straten er daar geparkeerd wordt, zelfs achter auto's waardoor je opgesloten zit. Ik ben bang dat het nog slechter wordt qua parkeren. Groen wordt nu slecht onderhouden, met meer groen moet dit beter. Kinderen hebben meer speelplek buiten nodig.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten.
	Onderhoud (groen,verharding etc)	Het nieuwe groen dat wordt aangelegd wordt onderhouden door de (onderhoudspartner van de) gemeente. Bij het ontwerp zijn zij betrokken om er voor te zorgen dat al het nieuwe groen eenvoudig te onderhouden is. Er zal niet gevraagd worden aan bewoners om het onderhoud uit te voeren, dit is een taak van de gemeente. In de huidige situatie is er veel groen dat geen heldere functie heeft, veelal is dit verwilderd. Hierdoor is niet duidelijk hoe het onderhouden moet worden en ontstaat op de die plekken ook veel zwerfafval dat moeilijk weg te halen is. De nieuwe situatie zal duidelijker en overzichtelijker zijn. In het ontwerp van IVORIM is juist heel veel aandacht voor speellocaties in de wijk.
112 Er zijn te weinig parkeerplaatsen. Verkeerd aanbieden bij containers. De stoep moet even hoog zijn als de voordeur.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



"Er zijn veel hangjongeren in en rond de garages bij de Pestalozzistraat."	Handhaving	Wij begrijpen dat het verkeerd aanbieden en het plaatsen van afval naast containers hinderlijk is. De oplossing hiervoor is echter niet binnen het project IVORIM te vinden. Als u een melding doet via de website van de gemeente dan kan Handhaving hier actie op ondernemen. melding doen kan via de website: https://www.haarlem.nl/melding-doen/
	Onderhoud (groen,verharding etc)	Binnen het project IVORIM wordt de openbare ruimte opnieuw ontworpen en ingericht. Het gaat daarbij naast de openbare weg ook over de stoepen. Meerwijk is aangelegd op veengrond. Vanwege deze bodemopbouw vindt er inklinking van de bodem plaats. Het is niet mogelijk om binnen het project IVORIM de gehele bodemdaling sinds de aanleg van de wijk te corrigeren. Bij de aanleg zal gezorgd worden een nette aansluiting tussen de nieuw aan te leggen delen en de bestaande verharding.
	sociale veiligheid	In de 'groene vinger' tussen de Jan Ligthartstraat en de Rudolf Steinerstraat komt een groter gebied dat voor spelen wordt ingericht. Hier is meer ruimte en komen speeltoestellen voor alle leeftijdscategorieën. In dit gebied komt ook een voetbal/basketbalkooi. Daarnaast wordt de voetbalkooi in het Aziëpark teruggeplaatst. Aan de rand van Meerwijk, in Molenwijk, wordt in het Roosje Vosplantsoen een Krajicek foundation Playground aangelegd. Deze locatie is vooral gericht op de 14+ leeftijd. Voor de invulling en locaties van sport- en speellocaties is advies gevraagd aan jongerenorganisatie Triple ThreaT. De kinderraad heeft ook ideeën doorgegeven voor de invulling van de speelplekken. Een goede sport/speelplek biedt mogelijkheden voor de jeugd en kan daardoor overlast bij andere speel- en hangplekken verminderen.
113 Voor 15 woningen is 5 parkeerplaatsen, minus nog 2 invalideparkeerplaatsen, veel te weinig (alleen al Pestalozzistraat).	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
114 De parkeerplaatsen die komen te vervallen dat kan niet. Nu wordt er al fout geparkeerd, omdat er parkeerplaatsen te weinig zijn. Er komen in het spijkerboorpark zelfs woningen bij. Als er van de stoep, die breed genoeg is,	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren]. Er zit in het ontwerp geen ruimte in de breedte van de stoepen om daar (deels) parkeerplaatsen van te maken.



wat afgesnoept wordt, kan er aan twee kanten geparkeerd worden en een leuke groen strook aangebracht worden. Over het éénrichtingsverkeer zou ik dan ook vanaf het begin van de straat het éénrichtingsverkeer willen. Open de openingen in Pestalozzistraat, zodat er een uitgang in de Spoelderstraat is. Voor eventueel groen, gelieve laag groen, geen grote bomen enz. misschien fruitstruiken en bloeiers. Het zou dan fijn zijn als het onderhoud dan opgewaardeerd wordt. Er zal veel zwerfafval in de groenzone blijven liggen.	verkeer	Het verkeer wordt per woonbuurt gereguleerd. De verbindingsweggetjes tussen de woonbuurten leveren ook ongewenst sluipverkeer op. Dat wordt met het nieuwe ontwerp voorkomen. Voor voetgangers en fietsers blijven ze open waardoor er meer en betere fietsverbindingen in de buurt komen. Voor nood- en hulpdiensten zijn deze routes nog wel te gebruiken. Hierdoor is de buurt altijd vanuit twee kanten bereikbaar. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer].
	Onderhoud (groen,verharding etc)	Het nieuwe groen dat wordt aangelegd wordt onderhouden door de (onderhoudspartner van de) gemeente. Bij het ontwerp zijn zij betrokken om er voor te zorgen dat al het nieuwe groen eenvoudig te onderhouden is. Er zal niet gevraagd worden aan bewoners om het onderhoud uit te voeren, dit is een taak van de gemeente. In de huidige situatie is er veel groen dat geen heldere functie heeft, veelal is dit verwilderd. Hierdoor is niet duidelijk hoe het onderhouden moet worden en ontstaat op de die plekken ook veel zwerfafval dat moeilijk weg te halen is. De nieuwe situatie zal duidelijker en overzichtelijker zijn. Bij de keuze voor boomsoorten wordt altijd rekening gehouden met de groeiplaats. In smalle straten worden kleine soorten gepland, op pleinen komen bomen die groter worden.
115 Ik ben bang dat er in de toekomst meer auto's komen en ook van andere straten komen, zodat ze ook hier parkeren, dus graag meer parkeervakken. Ook wil ik een afvalbak in het midden geplaatst in verband met de loopafstand. (Woonbuurt 5)	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
	Afval (inzameling en containers)	Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.
116 Door de parkeervakken aan 1 kant te plaatsen, wordt het moeilijker voor ons om te parkeren.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



Een wadi naast ons huis is niet wenselijk. Het extra groen is super. Ook graag speelplekken.	Riolering & Waterhuishouding	Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp water en riolering. Onder andere over wateropvang en wadi's in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [riolering en waterhuishouding]
	Spelen & ontmoeten	De speeltoestellen die zijn voorgelegd zijn bedoeld voor de kleine speellocaties in elke woonbuurt. In de 'groene vinger' tussen de Jan Ligthartstraat en de Rudolf Steinerstraat komt een groter gebied dat voor spelen wordt ingericht. Hier is meer ruimte en komen speeltoestellen voor alle leeftijdscategorieën. In dit gebied komt ook een voetbal/basketbalkooi. Daarnaast wordt de voetbalkooi in het Aziëpark teruggeplaatst. Aan de rand van Meerwijk, in Molenwijk, wordt in het Roosje Vosplantsoen een Krajicek foundation Playground aangelegd. Deze locatie is vooral gericht op de 14+ leeftijd. Voor de invulling en locaties van sport- en speellocaties is advies gevraagd aan jongerenorganisatie Triple ThreaT. De kinderrijkraad heeft ook ideeën doorgegeven voor de invulling van de speelplekken. Een goede sport/speelplek biedt mogelijkheden voor de jeugd en kan daardoor overlast bij andere speel- en hangplekken verminderen.
117 Het ontwerp is erg mooi. Wel 1 ontzettend heikelpunt. Namelijk de parkeerplekken die verdwijnen. We voorzien echt problemen. Er komt te weinig voor terug. Mensen gaan parkeren op plekken waar het niet mag. Daarbij komen er meer woningen, maar niet meer parkeergelegenheid. We hopen dat er nog een keer naar gekeken kan worden.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij ontwikkeling van nieuwe woningen is aan de bouwvergunning een verplichting gekoppeld dat de parkeerbehoefte op eigen terrein voorzien moet worden.
118 Rudolf Steiner: Zet pilonnen neer op het Spijkerboorpad (door de school), dit is een afzetoplossing.	Verkeer	De problematiek met het haal- en brengverkeer van de scholen op het Spijkerboorpad is bekend. Deze locatie valt buiten de scope van project IVORIM, maar het zal met het schoolbestuur besproken worden vanuit de gemeente (door het gebiedsteam).
119 Aandacht voor fiets op- en afritten, bijvoorbeeld bij de stoep in de William Boothstraat tussen huisnummers 215/217. Omdat er weinig op- en afritten zijn, wordt de stoep als fietspad gebruikt. Graag meer op- en afritten waardoor de fietsers de weg meer gebruiken om te	toegankelijkheid (voetgangers, fiets)	Bedankt voor het onder de aandacht brengen van de toegankelijkheid van de straat. In het vervolg van het ontwerp zullen we deze aandachtspunten meenemen.



fietsen. Speelruimten voor jongeren tussen de 10 en 15 jaar. Bijvoorbeeld een echt basketbalveldje. (in tegenstelling tot alleen wat balken/speeltoestellen)	Spelen & ontmoeten	De speeltoestellen die zijn voorgelegd zijn bedoeld voor de kleine speellocaties in elke woonbuurt. In de 'groene vinger' tussen de Jan Ligthartstraat en de Rudolf Steinerstraat komt een groter gebied dat voor spelen wordt ingericht. Hier is meer ruimte en komen speeltoestellen voor alle leeftijdscategorieën. In dit gebied komt ook een voetbal/basketbalkooi. Daarnaast wordt de voetbalkooi in het Aziëpark teruggeplaatst. Aan de rand van Meerwijk, in Molenwijk, wordt in het Roosje Vosplantsoen een Krajicek foundation Playground aangelegd. Deze locatie is vooral gericht op de 14+ leeftijd. Voor de invulling en locaties van sport- en speellocaties is advies gevraagd aan jongerenorganisatie Triple ThreaT. De kinderraad heeft ook ideeën doorgegeven voor de invulling van de speelplekken. Een goede sport/speelplek biedt mogelijkheden voor de jeugd en kan daardoor overlast bij andere speel- en hangplekken verminderen.
120 Bij stoep hoek nr. 2 gras, moet een stoep komen. Voortuinen voor de mensen, stoep en groen omdraaien. In de Jan van der Burgstraat (Jan van den Boschstraat?) graag een tweezijdige stoep gewenst. De afvalbak tegenover mijn huis gaat weg, deze moet blijven. Er moet ook een pasje komen voor alle ondergrondse afvalcontainers. Bij nr. 2 moeten de bomen verkleind worden ten behoeve van de zonnepanelen op het dak.	Onderhoud (groen,verharding etc)	Een tweezijdige stoep is hier niet mogelijk. Er komt aan de kopzijde van de gebouwen geen extra stoep. De keuze voor de groenstroken en de locaties van de bomen is zo gekozen dat de schaduw zo veel mogelijk op de weg valt en niet op de woningen. Hierdoor hebben de bomen het meeste effect om hittestress te dempen. Daarnaast wordt voorkomen dat bewoners minder zonlicht in hun woning en op hun zonnepanelen hebben.
	Afval (inzameling en containers)	Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers. De manier hoe afval aangeboden wordt (met of zonder pasje) maakt geen onderdeel uit van de herinrichting van de openbare ruimte.
	Onderhoud (groen,verharding etc)	De keuze voor de groenstroken en de locaties van de bomen is zo gekozen dat de schaduw zo veel mogelijk op de weg valt en niet op de woningen. Hierdoor hebben de bomen het meeste effect om hittestress te dempen. Daarnaast wordt voorkomen dat bewoners minder zonlicht in hun woning en op hun zonnepanelen hebben.
121 Ik vind het onzin om de Jan van den Boschstraat richting de Baden Powellstraat af te sluiten waardoor de drukte zal toenemen op de William Boothstraat. Er verdwijnen 2 afvalcontainers op de Jan van den	verkeer	Het verkeer wordt in de toekomst per woonbuurt gereguleerd. De verbindingsweggetjes tussen de woonbuurten leveren ook ongewenst sluipverkeer op. Dat wordt met het nieuwe ontwerp voorkomen. Voor voetgangers en fietsers blijven ze open waardoor er meer en betere fietsverbindingen in de buurt komen. Voor nood- en hulpdiensten zijn

deze routes nog wel te gebruiken. Hierdoor is de buurt altijd vanuit twee kanten bereikbaar. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer].

Afval (inzameling en containers)

Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.

122 deze plan is ontworpen door mensen die alleen ontwerpen maken op tekentafel en niet verder kijken dan hun neus lang is. werkelijkheid is anders. B.V. hoek Jan van de Bosch straat en William Boothstraat is groen voorzienng geworden. als iemand die woont bij galerij flat naar Braillelaan moet, moet door groen voorziening. ik kan mij niet voorstellen dat er een persoon zal zijn die om gaat lopen. met gevolg dat daar een blubber bende gaat worden. ten tweede afvalcontainer op het hoek Jan van de Boschstraat William Boothstraat word weg gehaald het is nu al niet genoeg om je afval kwijt te raken want die is meestal vol. en je moet verder lopen om je afval te kunnen storten. ik betaal geen afvalstoffen heffing om 250 meter met zware afval zak naar dichtbijzijnde container te lopen. Het gevolg kan zijn dat die al vol zit en zal afval zakken naast containers gezet worden waardoor die weer ongedierte zal aantrekken of veel meeuwen aantrekken. Betreft de parkeer gelegenheid wij hebben nu al te kort aan parkeer plaatsen met dit plant moeten wij zeker onze auto's in woonkamer parkeren. Betreft Warmte pompen. straks moeten wij van een leverancier afhankelijk worden en die zal zijn macht misbruiken. want je kan niet switchen naar andere leverancier. M.A.W. onze enegie prijzen zullen straks verdubbelen. ik heb nog nooit zo'n slecht plan gezien als dit ontwerp.

Warmtenet

Een aantal warmtenetten in Nederland zijn ontwikkeld door één warmtebedrijf die vervolgens misbruik kan maken van zijn monopolypositie. De gemeente Haarlem wil misbruik door een monopolypositie voorkomen. In Schalkwijk komt daarom een zogenoemd 'open warmtenet', waarbij de gemeente samen met een dochterbedrijf van Alliander en de provincie het buizennetwerk gaan aanleggen. We geven een concessie uit aan warmteleveranciers die onder de randvoorwaarden van de gemeente warmte mag leveren aan bewoners. Een van de belangrijkste randvoorwaarden is de prijs van de warmte en vastrecht. Die mag niet hoger zijn dan wat mensen anders zouden betalen. Het warmtenet is dus niet duurder. De gemeente kan dit blijven monitoren en handhaven via die concessie-contracten. Als een leverancier slecht presteert (ook qua dienstverlening), kan de gemeente een nieuwe warmteleverancier zoeken. We starten het warmtenet met één warmteleverancier, maar in de toekomst worden dat er meer.

Parkeren (aantallen)

Vanuit de hoek van de Jan van den Boschstraat en William Boothstraat loopt er nu en in het ontwerp via het Archimedespad (langs de Geleerdevaart) een route voor voetgangers naar de Braillelaan. Alle voetpaden worden aangelegd met verharding of halfverharding. Beiden blijven ook bij regen goed beloopbaar.

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



123 Naast huisnummer 217-215 is een donkere steeg aanwezig waar veel alcoholisten rondhangen en overlast ontstaat. Om scooters en fietsers te weren, kunnen er hekjes geplaatst worden.	sociale veiligheid	Deze wens valt buiten de scope van project IVORIM. Er is echter contact geweest met de woningcorporaties en deze wens is aan hen doorgegeven.
124 Mijnheer woont in een 6 hoog flat en in het huurcontract is opgenomen dat hij ook een parkeerplaats krijgt toegewezen. In het ontwerp is geen rekening gehouden met het volgende uitgangspunt: Zijn de parkeerplaatsen bij het seniorencomplex op loopafstand aanwezig en zijn deze voorzien van laadpalen voor elektrische auto's en extra gehandicaptenplaatsen?	Parkeren (aantallen)	Binnen het gebied zijn geen toegewezen parkeerplaatsen (op kenteken) voor huurders bekend. Binnen het project IVORIM worden geen extra parkeerplaatsen voor invaliden of gehandicapten gecreëerd. Deze kunnen beiden aangevraagd worden bij de gemeente en worden los van het project IVORIM afgehandeld. Bij de grotere complexen en flats liggen altijd grote parkeerplaatsen.
125 Graag parkeerplekken voor de deur, want er zijn te weinig parkeerplekken voor nummer 5 en het totaal aantal parkeerplekken is al te weinig door het gebruik van deze parkeerplekken door flatbewoners. De speelplek achter de huizen van nummer 5 gaat weg. Deze willen we graag behouden. De afvalcontainer ter hoogte van nummer 23 moet blijven staan.	Parkeren (aantallen) Spelen & ontmoeten	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Tussen de Jan Lighartstraat en de Rudolf Steinerstraat komt een geheel nieuw speelgebied. In de 'groene vinger' tussen de Jan Lighartstraat en de Rudolf Steinerstraat komt een groter gebied dat voor spelen wordt ingericht. Hier is meer ruimte en komen speeltoestellen voor alle leeftijdscategorieën. In dit gebied komt ook een voetbal/basketbalkooi. Daarnaast wordt de voetbalkooi in het Aziëpark teruggeplaatst. Aan de rand van Meerwijk, in Molenwijk, wordt in het Roosje Vosplantsoen een Krajicek foundation Playground aangelegd. Deze locatie is vooral gericht op de 14+ leeftijd. Voor de invulling en locaties van sport- en speellocaties is advies gevraagd aan jongerenorganisatie Triple Threat. De kinderraad heeft ook ideeën doorgegeven voor de invulling van de speelplekken. Een goede sport/speelplek biedt mogelijkheden voor de jeugd en kan daardoor overlast bij andere speel- en hangplekken verminderen.



	Afval (inzameling en containers)	Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.
126 De plannen zijn dat ik groen voor mijn deur krijg, maar omdat ik heel slecht ter been ben, wens ik hier graag een invalideparkeerplaats, zo spoedig mogelijk aanvraag.	Parkeren (overig)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk veranderd vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van parkeren in de straat naar meer parkeren op de pleintjes. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen]. Gehandicapten parkeerplaatsen op kenteken blijven zo dicht mogelijk bij de woning en zijn altijd volgens de voorschriften bereikbaar. Een invalidenparkeerplaats kunt u aanvragen bij de gemeente via https://www.haarlem.nl/gehandicaptenparkeerplaats/ of het telefoonnummer 14023
127 Ik ben het niet eens dat er voor mijn deur een pad komt naar de overkant. Dit in verband met mijn werkbus die vol zit met materialen en die zou ik graag voor mijn deur hebben staan in verband met inbraak. Kan het pad niet verplaatst worden naar ter hoogte van nummer 2. Misschien kunnen jullie ook kijken om meer parkeerplekken aan te leggen, want 's avonds staat het namelijk helemaal vol en nu wordt het aantal parkeerplekken gehalveerd, waardoor er een groot parkeerprobleem ontstaat.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. We kunnen het ontwerp niet aanpassen vanwege het belang van uw werkbus.
128 De afvalcontainer is niet prettig en hoort niet thuis in een speeltuin en het zorgt voor geuroverlast in de tuin. De bank in de speeltuin moet met de rug naar de straat gesitueerd zijn, zodat de kinderen goed in de gaten kunnen worden gehouden. Ook vind ik dat de speeltuin rookvrij moet zijn.	Afval (inzameling en containers)	Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.
	Spelen & ontmoeten	Uw opmerking over de locatie van de afvalcontainer is begrijpelijk. Het gaat echter om een bestaande locatie. Het verplaatsen van een ondergrondse afvalcontainer is erg kostbaar. Daarom is in het ontwerp getracht de container zo goed mogelijk in de nieuwe omgeving in te passen.



129	Het ziet er goed uit, maar ik zie ook een aantal bezwaren. Parkeren dat gaat een drama worden. Zo veel nieuwe huizen en appartementen, wat leidt tot meer mensen, wat leidt tot meer auto's, waardoor er te weinig parkeerplaatsen zijn.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
130	Er komen te weinig parkeerplaatsen. Ik woon in de Rousseaustraat bestaande uit 50+ woningen en voor die huizen staan de auto's van de bewoners. De oude mensen kunnen er vaak niet staan, omdat personeel van de winkels in het winkelcentrum er de hele dag parkeren. De bewoners van nummer 206 tot en met 214 hebben een parkeerplaats achter het huis/Préwonengrond/ waar door anderen ook wordt geparkeerd. Er zijn overal te weinig plaatsen en als de plaatsen minder worden, zal men op het voorgestelde gras gaan staan. Dan wordt het één grote rommel in plaats van de mooie voorstelling op het bord in de straat.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten. Auto's die vanuit het winkelcentrum of andere voorzieningen in de buurt geparkeerd worden zijn een bekend probleem. Dit kan alleen gereguleerd worden met een (bewoners-) vergunningen systeem. Daar is op dit moment geen draagvlak voor in de wijk.
131	Goedededendag, Er zijn natuurlijk veel te weinig parkeerplaatsen! 7 parkeerplaatsen op 10 huizen en 4 parkeerplaatsen op 6 huizen	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
132	Er zijn erg weinig parkeerplaatsen de bewoners van de Stresemanlaan parkeren altijd op de plaatsen bij de garage 's zou dat dan misschien privé voor de Baden Powellstraat kunnen worden????	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten.
133	Weinig parkeer plaats voor auto's terwijl er best veel nu staan.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



134 Ik vraag uw aandacht voor twee onderwerpen die ik mis in de voorlopige ontwerpen, Fase A Deel nrs. 1 en 2. 1)In het voorlopige ontwerp fase A, deel 1, ontbreken een belangrijke weg en pad, t.w.: De Spijkerboorweg en het Spijkerboorpad. Als bewoner van de Spijkerboorweg maak ik mij zorgen dat deze weg en pad “tussen wal en schip gaan vallen.” Dat kan toch niet de bedoeling zijn, het lijkt mij logisch dat deze weg en pad worden meegenomen in dit plan. 2)Het ontbreken van parkeerplaatsen voor elektrische auto's, die ook geplaatst zouden moeten/kunnen worden op de Spijkerboorweg en Spijkerboorpad. De bewoners van de Twister en de Tango (woontorens) kunnen nu geen laadpalen plaatsen, omdat de nodige (stroom)voorzieningen er niet zijn.	Parkeren (overig)	Uw opmerking over "tussen wal en schip" is begrijpelijk. De locatie Spijkerboorpad valt buiten de scope van project IVORIM, maar wordt wel binnen de gemeente onder de aandacht gebracht bij het gebiedsteam-Schalkwijk. Binnen het project IVORIM worden geen laadpalen voor elektrische auto's opgenomen. Een openbare laadpaal kan (nu al) aangevraagd worden bij de gemeente. Hiervoor gaat u naar: https://www.haarlem.nl/laadpaal-elektrische-auto/ . De woontorens Twister en Tango vallen buiten het projectgebied van IVORIM.
135 Geachte heer/mevrouw, Wij wonen in William Boothstraat graag zou ik mijn mening willen geven over het ontwerp die u gedaan heeft voor deze straat helaas vinden wij als bewoner van het straat dat er niet genoeg parkeer plaatsen komen, wij snappen dat u leuke kleine speelplek wil maken en minder parkeerplaats maar weet dat dit straks als de procet af is dat er meer bewoners zonder parkeer plekken dat ze op de stoep gaan parkeren en dat betekend dat de kinderen en oudere mensen met hun hulp middelen minder plekk hebben om te lopen.. Wij vinden als bewoner dat u meer gebruik kunt maken van het plek bij Baden-powellstraat dat daar in het midden stuk grote speelplaats kan komen voor de kinderen van het buurt want dat missen wij als ouders namelijk heeeell ergggg... En als we weer terug moeten kijken naar het parkeer problem van het william bootstraat er zijn paar stoepen die breed zijn misschien kunt u die wat versmalen en daar parkeerplekken maken net als het achter straat (albert schweitzerlaan) daar heb je parkeervakken voor 4 à 5 autos en lange	Spelen & ontmoeten	De speeltoestellen die zijn voorgelegd zijn bedoeld voor de kleine speellocaties in elke woonbuurt. In de 'groene vinger' tussen de Jan Ligthartstraat en de Rudolf Steinerstraat komt een groter gebied dat voor spelen wordt ingericht. Hier is meer ruimte en komen speeltoestellen voor alle leeftijdscategorieën. In dit gebied komt ook een voetbal/basketbalkooi. Daarnaast wordt de voetbalkooi in het Aziëpark teruggeplaatst. Aan de rand van Meerwijk, in Molenwijk, wordt in het Roosje Vosplantsoen een Krajicek foundation Playground aangelegd. Deze locatie is vooral gericht op de 14+ leeftijd. Voor de invulling en locaties van sport- en speellocaties is advies gevraagd aan jongerenorganisatie Triple ThreaT. De kinderrijkraad heeft ook ideeën doorgegeven voor de invulling van de speelplekken. Een goede sport/speelplek biedt mogelijkheden voor de jeugd en kan daardoor overlast bij andere speel- en hangplekken verminderen.
	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



parkerplekken voor het eengezinswoningen misschien is dat een optie voor het William bootstraat..

136 In alle ontwerpen voor de diverse straten zijn er veels te weinig parkeerplaatsen. Het is fijn dat er meer groen komt in de wijk maar als daardoor zoveel parkeerplaatsen gaan verdwijnen lijkt het me geen verstandig besluit om de vergroening in deze vorm door te zetten maar wat te versoberen. Ik zie er van komen dat men de auto voor de deur wil hebben en dan hun "gouden koets" in het groen gaan parkeren wegens gebrek aan parkeerplaatsen! Wijkraad Meerwijk roept al maanden dat het plan herzien moet worden omdat het niet realistisch is zoals de tekeningen zijn gemaakt maar wordt niet gehoord door het bedrijf wat de plannen heeft ontworpen, die willen gewoon hun plan doorzetten ten koste van alles. Als mensen vragen stellen over hun invalide parkeerplaats, wordt daar geen reactie op gegeven. Ik hoop dat de politiek die door ons is gekozen nu eens gehoor geeft aan zijn kiezers door eens bijzonder kritisch naar dit plan te kijken! Vriendelijke groet, ##naam	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. De opdracht van de gemeente voor het project IVORIM was om in het ontwerp de verharding te verminderen en groen toe te voegen. Groen zorgt voor minder hitte door schaduw, voor meer biodiversiteit en zorgt voor minder wateroverlast. Alle vragen en zienswijzen worden gelezen en beantwoordt, ook die over invalidenparkeerplaatsen.
	Parkeren (overig)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Alle vragen en zienswijzen die over invalidenparkeren zijn binnengekomen hebben een antwoord gekregen.
137 Ik vind dat er nu al te weinig parkeerplaatsen zijn! Dus het idee van aan 1 kant van de straat parkeren en de andere kant groenstrook, is geen goed idee! Er is trouwens zat groen om ons heen in Meerwijk.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
138 Prachtige plannen maar volgens mij moeten jullie eens door die straatjes rijden en auto's tellen, kijk eens naar de parkeerproblemen die er nu al zijn..	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. In 2018 en in maart 2021 zijn alle auto's in de wijk geteld. Hierbij zijn tellingen uitgevoerd op twee verschillende dagen overdag en er is een telling uitgevoerd op zondag nacht. Bij het tellen van het aantal



auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten.

139 Hierbij onze reactie op het ontwerp in de Baden-powellstraat. Wij wonen op nummer 11 en zien dagelijks veel auto's uit de omliggende straten parkeren in onze straat en natuurlijk voor onze deur. Met 3 kinderen onder 5 is het belangrijk en veilig voor ons om voor de deur of in ieder geval aan onze kant van de straat te parkeren. In het nieuwe ontwerp is dit niet het geval. Daarnaast zijn er maar weinig parkeerplekken. Wij zien hier nu al problemen ontstaan waardoor mijn man die om 19.30 uur pas thuis komt van werk, als een van de laatste, waarschijnlijk geen plek heeft om te parkeren in onze eigen straat. Heel jammer, vooral omdat de meeste mensen die geparkeerd staan niet zelf in de Baden-powellstraat wonen, maar in de braillelaan of stresemanlaan.
We vinden het fijn dat er meer bomen komen en eenrichtingsverkeer waardoor mensen hopelijk minder hard gaan werken. Maar we hopen vooral dat er meer parkeergelegenheid komt.

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten. Wij begrijpen dat het veel praktische voordelen heeft om aan de eigen zijde van de straat te kunnen parkeren. Zeker met kleine kinderen. In het plan zitten echter veel aspecten die juist gericht zijn op het verbeteren van de buurt voor kinderen: veiliger fietsen en spelen, meer groen en een fijnere omgeving om te wonen en buiten te zijn.



140 Reactie voor woonbuurt Baden Powellstraat: Plan met al het extra groen ziet er prachtig uit, maar.... kost wel heel veel parkeerplaatsen. Op het vorige ontwerp telden we 70 parkeerplaatsen, op het nieuwe slechts 33! Dat vraagt om heel veel problemen. Momenteel krijgen we ook al auto's van de Braillelaan flat bij ons om de hoek, dus is er al tekort. Er moeten echt meer parkeerplaatsen komen. Kan er niet van het nog te ontwikkelen bouwterrein iets afgesnoept worden, desnoods haaks op dat terrein? Ook zouden de aanvankelijk geplande 16 parkeerplaatsen in de Jan van den Boschstraat weer terug kunnen komen. Wat betreft het eenrichtingsverkeer zouden we dat graag aangegeven zien op het ontwerp. Het lijkt dat er bij onze woning 237 twee richtingsverkeer komt, wat wel druk zal zijn. Graag zien we dat wel even terug op de tekening.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten. De Baden-Powellstraat zal tussen 229 en 239 tweerichtingen zijn omdat dit stuk straat de ontsluiting vormt voor de woonbuurt. Het verkeer wordt per woonbuurt gereguleerd. Door de afsluiting van de tussen straatjes zal er geen sluipverkeer door de woonbuurt heen meer mogelijk zijn.
141 Meer groen in de buurt prima, maar niet ten koste van de nu al te weinig parkeerplaatsen. In de Spoelderstraat hebben meerdere huishoudens meerdere auto's. Ook wordt er met regelmaat geparkeerd door bezoekers van het winkelcentrum. Daarbij komt ook dat onze buurt wordt gebruikt door vakantiegangers die via buslijn 300 richting Schiphol reizen. Om escalatie tussen buurtbewoners te voorkomen lijkt mij dat deze plannen totaal onrealistisch zijn.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten. Auto's die vanuit het winkelcentrum en andere voorzieningen in de buurt geparkeerd worden kunnen alleen gereguleerd worden met een (bewoners-) vergunningen systeem. Daar is op dit moment geen draagvlak voor in de wijk.



142 Minder parkeer plaatsen brengt chaos in de AlettaJacobsstraat omdat deze rijbaan al te smal is. Er komen elke dag vrachtwagens die achteruit moeten omdat de draai niet gemaakt kan worden. Met als gevolg kans op schade. Als er nu ook nog een richting komt dan loopt het vast. Het voet pad is nu zo breed dat er ruimte is voor parkeer havens. Hierdoor wordt de rijbaan breder en voelt de fietser zich een stuk veiliger want die gebruikt nu het voetpad. Er zijn al genoeg bomen in de AlettaJacobsstraat die al veel overlast geven.	Parkeren (aantallen)	Het inrichten van een rijbaan met daarnaast parkeervakken voorkomt dat auto's half op de weg komen te staan. De rijbaan wordt in de toekomst weliswaar smaller aangelegd dan dat deze nu is maar blijft dan wel 100% beschikbaar. Hierdoor verbetert de toegankelijkheid van de buurt voor brandweer en vuilniswagen. We verwijzen verder naar het algemene antwoord over [verkeer]. Het instellen van eenrichtingsverkeer en 30-km is erop gericht dat het verkeer overzichtelijker wordt en dat de veiligheid voor fietsers voetgangers en spelende kinderen toeneemt.
	verkeer	De Aletta Jacobsstraat valt onder fase B. We nemen uw opmerking mee. Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp verkeer. Onder andere over de snelheid, eenrichtingsverkeer en de rijrichting in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer]
143 Vernieuwing in de wijk. Dat gaat ook ten koste van de parkeerplaatsen. Nu 90 woningen in onze flat en maar 40 parkeerplaatsen. Dit is inclusief de plaatsen naast de flat. Waar gaan wij als bewoners onze auto parkeren? Dit plan wordt waarschijnlijk weer bedacht door iemand die van het bovengenoemde absoluut geen last heeft omdat hij/zij een riante woning heeft met eigen parkeerplaatsen. Heel veel bewoners zijn voor meer groen maar daar mag het parkeerprobleem niet onder gaan lijden.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



144 wat een onzalig plan om bij de herinrichting van meerwijk niet MEER maar MINDER parkeerplaatsen beschikbaar te maken. nu is het al zo dat in de betreffende straten auto's overal en nergens worden geparkeerd omdat er te weinig normale parkeerplaatsen aanwezig zijn. dit wordt straks nog veel erger! en dit probleem zal zich ook gaan verplaatsen naar straten die niet worden aangepast en waar net genoeg plekken aanwezig zijn voor een ieder. gevolg: ook daar te weinig plekken en mensen kunnen hun eigen auto niet meer in de gaten houden doordat hij straten verderop geparkeerd moet worden. ik hou mijn hart vast voor mijn straat, de erasmuslaan. nu is het al druk maar straks wordt het vechten om plekken. ga de 21ste eeuw in en duw ons niet de groen-links doctrine door de keel. mensen hebben autos, en mogen verwachten die netjes en VEILIG te kunnen parkeren.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten. Binnen het project is er aandacht voor het veiliger maken van de pleintjes en parkeerveldjes. Hierbij wordt rekening gehouden met goede verlichting en bestrating. Als in de nieuwe situatie de parkeerpleintjes meer gebruikt worden, zal daardoor de sociale controle en daarmee de veiligheid naar verwachting toenemen. Daarnaast zorgen we voor goed overzicht door alleen lage begroeiing toe te passen.
145 Beste mensen Graag wil ik reageren op de vernieuwingsplannen van meerwijk. Al ruim 50 jaar wonen wij met plezier in deze wijk. Meer groen ,een wijk gericht op de toekomst rekening gehouden met veel factoren.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Het uitgangspunt voor het ontwerp is dat zo veel mogelijk van de bestaande bomen worden behouden.



Allemaal positieve punten. Echter meerwijk wordt steeds drukker meer auto's in de straten en per huishouden. Hier voorzie ik dan ook in drukke straten problemen. Als de mogelijkheid tot parkeren aan twee kanten wegvalt. Bij mijn moeder in de Jan van Zutphenstraat 15 is het tegenwoordig in de ochtend en avond vaak al lastig om een parkeerplek te vinden. Terwijl dat nooit het geval was. Zij woont op een hoek met groenstrook naast haar..

Dit is een erg drukke straat. Ook lijkt het mij dat eenrichtingsverkeer problemen kan opleveren. Hoe vaak stoppen pakket diensten of boodschappendiensten niet in de wijk. Ook verhuishagens waar moeten die heen ?....niet meer voor de deur anders staan hele straten vast. Is er rekening gehouden met de verkeersveiligheid? Tot slot hoop ik met heel mijn hart dat veel al bestaande grote bomen behouden mogen blijven. En dat er echt geluisterd gaat worden naar de mensen die in de buurt wonen,
Met vriendelijke groeten ##naam

verkeer

Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp verkeer. Onder andere over de snelheid, eenrichtingsverkeer en de rijrichting in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer]



146 Geachte bestuur,

Hoewel de video presentatie er heel mooi uit ziet heb ik wel mijn bedenkingen bij dit plan. Probleem is de parkeer plaatsen. Die gaan weg voor de deur en komen verder weg te liggen. Erg onhandig. Tevens zitten we in meerwijk overal ver van afgesloten. Om in vijfhuizen te komen moeten we 10 km om rijden terwijl het hemelsbreed nog geen anderhalve KM bij ons vandaan ligt. Voor Hoofddorp geldt het zelfde. Om in Haarlem Noord te komen ben je ook 10 km onderweg dus liggen we erg geïsoleerd. Om de bus naar Schiphol te nemen is het, het zelfde. eerst anderhalve km lopen om bij het busstation te komen bij het winkelcentrum daar de bus nemen en op Schiphol aangekomen nog een km lopen om op de werkplek te komen. Niet erg aangenaam en dan te bedenken dat de bus elke 300 meter stopt in Hoofddorp en in Haarlem (Schalkwijk) dus bijna niet. Laten we dus niet de auto onaantrekkelijk maken in Schalkwijk door ook nog eens het parkeren te ontmoedigen. Als de school gaat beginnen of eindigt dan is het al een crime om een parkeerplek te vinden. Dit om groen voorrang te geven. Als we 200 meter lopen zijn we bij de Meerwijk plas en een km verder is de Molenplas met alle natuurschoon die Noord Holland te bieden heeft. Dus laten we zorgen dat Meerwijk bewoonbaar en bereikbaar blijft en dat er meer uitvalwegen komen om makkelijk uit de buurt te komen zodat we geen 10 km heen en 10 km terug om moeten rijden om in vijfhuizen of Hoofddorp te komen. Hoop dat deze voorstellen mee genomen kunnen worden in jullie plannen. een bezorgde bewoner van Meerwijk

Parkeren (aantallen)

Binnen het ontwerp is voor elke getelde auto een parkeerplaats gecreëerd. Het is wel zo dat er geen garantie wordt gegeven voor parkeren-voor-de-deur. In veel gevallen zullen bewoners 1 of 2 minuten moeten lopen naar hun auto. Het is aan u of u dit een 'ontmoedigingsbeleid' vindt. Uw suggesties om Schalkwijk beter aan te sluiten op de omliggende infrastructuur vallen buiten de scope van het project IVORIM. Hier kan het project dus niets voor u betekenen.



147 Het idee is top, de uitvoering minder. Het is niet haalbaar om parkeren aan 1 zijde te realiseren. Ik ben voor meer groen, maar stimuleer dit in de achtertuin en duw niet een groenstrook in de straat door de strot van de inwoners. Ik, maar ook mijn mede straat bewoners willen gewoon de auto voor de deur kunnen parkeren, zodat ik niet met mijn maxicosi op de arm eerst een paar minuten moet lopen om bij de auto te komen. Ook mijn invalide overbuurman zit er denk ik niet op te wachten om de straat over te moeten steken om naar zijn auto te gaan. Ik kijk uit naar vernieuwing van de straat, maar niet met aan één zijde parkeren.	Parkeren (aantallen)	Uw opmerking is begrijpelijk. Echter maakt het gemeentebestuur een keuze voor meer groen en minder verharding in de straat juist om er voor te zorgen dat als uw kinderen groter zijn de buurt en de straat een prettige plek zijn om te wonen en te spelen met meer ruimte voor spelen en minder last van extreme hitte in de zomer en wateroverlast bij heftige buien.
Wel positief aan het plan: eenrichtingsverkeer, extra bankjes en speeltoestellen en ook het op de schop gaan van riolering en afwaterscheiding. Top!		
148 de werkzaamheden die gepland staan vind ik geen goed idee. hoe kun je zoiets verzinnen in een buurt waar haast geen ruimte is voor evt. parkeren. hoe lost de gemeente dit dan op.? en dan de groen voorziening. we zijn bang dat er veel zwerf afval in het groen komt en daar zitten we ook niet op te wachten. vanachter een buro kan je van alles verzinnen maar in de praktijk lost het niets op.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk veranderd vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. De 'oplossing' waar u om vraagt zit dus in het efficiënter gebruiken van bestaande parkeerruimte op de pleintjes en het nieuw aanleggen, vergroten van deze pleintjes. Hierdoor blijft het aantal parkeerplaatsen gelijk en kan er meer groen in de straat aangelegd worden. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen].
	Bomen & groeninrichting	Wij begrijpen uw zorgen voor zwerfafval. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor is het beter te onderhouden. In het ontwerp geldt als regel dat het groen makkelijk te onderhouden moet zijn en er is geld gebudgetteerd voor groenonderhoud.
149 er is geen rekening gehouden met parkeer ruimte er verdwijnt juist parkeerplaatsen terwijl al nu al gebrek aan parkeerplaatsen zijn ik ben dus tegen dit voorlopig ontwerp	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



150 Goede Middag Hierbij wil ik reageren op het verdwijnen van mijn invalide parkeer plaats voor de deur! Met het ontwerpplan van het groener maken van de straat mag er maar aan 1 kant van de straat geparkeerd worden! In de Alphons Ariensstraat betekent dit, dat ik misschien mag parkeren bij de overbuurman voor de deur! Zodat hij nooit meer zware spullen kan uitladen voor zijn deur zonder aan mij te vragen mijn auto even weg te zetten. Eenrichting verkeer is een prima plan maar om maar aan een kant te parkeren is een verkeerd ontwerp. Plus als de straat breder is zal er weer veel harder gereden worden! Nu moet er zeer rustig gereden worden. Er zijn in de straat veel gezinnen komen wonen met jonge kinderen die zonder te kijken oversteken! Want als kinderen op een bredere stoep spelen zullen ze ook makkelijker naar de overkant rennen.	Parkeren (aantallen) verkeer	Invalidenparkeerplaatsen op kenteken blijven zo dicht mogelijk bij de woning en zijn altijd volgens de voorschriften bereikbaar. Omdat er is gekozen voor parkeerplaatsen aan één zijde van de straat betekent dit in sommige gevallen dat de invalideparkeerplaats inderdaad naar de overkant verplaatst wordt. In het ontwerp worden paadjes door het groen opgenomen die er voor zorgen dat de route naar de invalideparkeerplaats zo kort mogelijk is. Voor deze paadjes worden verlaagde stoepen toegepast. De straat wordt niet breder. In het merendeel van de woonbuurten wordt éérichtingverkeer ingevoerd. Hierbij wordt een straatprofiel van 4,0 meter toegepast. Deze breedte is nodig om ruimte te bieden aan 1 auto en fietsers in twee richtingen. Voor de veiligheid van spelende kinderen worden veel maatregelen doorgevoerd zoals: 30km, éénrichting, parkeren aan 1 zijde etc. De Alphons Ariensstraat valt binnen fase-B van het plan. Uw opmerking wordt meegenomen in die fase. Er zijn veel vragen binnengekomen over het onderwerp verkeer. Onder andere over de snelheid, eenrichtingsverkeer en de rijrichting in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [verkeer]
151 Op het eerste gezicht lijkt het erg aantrekkelijk maar als je beetje verder kijkt zijn er onverklaarbare dingen in het ontwerp. Het aantal parkeerplekken vermindert drastisch. Nu staat het al vol. Hoe denkt men dat het er straks uitziet? Parkeren tussen het groen? Hoe kan men dit bedenken? Kan alleen iemand zijn die een hekel aan auto's heeft. Stop met die onzin. Men heeft gewoon een auto nodig om naar je werk te gaan omdat werk niet meer in je eigen woonplaats is tegenwoordig. Openbaar vervoer is vaak niet te doen. Wie gaat al dat groen onderhouden? de wijkbewoners of gaan de belastingen omhoog om dit te bekostigen?	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



152 ##naam en ##naam schetsen de Heldringstraat ipv Alfons Ariens. Echt weer een plan van de schrijftafel maar 't heeft niets met de bewoners zelf te maken. PLANTEN WATER GEVEN TERWIJL HET HARD REGENT. Dit zijn eenmaal de regels bij de Gemeente. Waar de groenstrook komt wonen 5 gezinnen met een gemiddelde leeftijd van 75 jaar i.p.v een invalide parkeerplek moeten ze nu verder lopen om hun auto te parkeren. Heb zelf geen auto . Maar voor mijn deur staat bij regelmaat geparkeerde auto's voor het gezondheidscentrum. Zie de mensen heel moeizaam uit de auto klimmen en naar het gezondheidscentrum lopen. MISSCHIEN KAN DAAR OOK REKENING MEE GEHOUDEN WORDEN i.p.v. straks parkeergeld te heffen. SUCCES	Parkeren (overig)	Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten en van voorzieningen zoals het gezondheidscentrum.
153 Sorry maar wij zijn het hier niet mee eens, het groen is wordt nu alleen maar gebruikt als grote afvalbak en dit zal niet veranderen als er meer groen bij komt. Ik ben bang dat het groen alleen maar nog meer verslonst er staat nu heel veel onkruid zoals brandnetel en daar wordt alleen maar troep in gedumpt. Parkeerplekken weghalen???? Waaron er zijn er nu al niet genoeg, mensen staan nu al vaak op de stoep en in de bochten geparkeerd omdat er weinig plek is. Hier wordt nu al niet op gehandhaafd laat staan als de helft van de plekken wordt weggehaald. Al met al lijkt mij dat dit plan het beste aangepast kan worden naar de behoefte die er in de wijk is en niet wat iemand achter een bureau bedacht heeft.	Onderhoud (groen,verharding etc)	Het nieuwe groen dat wordt aangelegd wordt onderhouden door de (onderhoudspartner van de) gemeente. Bij het ontwerp zijn zij betrokken om er voor te zorgen dat al het nieuwe groen eenvoudig te onderhouden is. Er zal niet gevraagd worden aan bewoners om het onderhoud uit te voeren, dit is een taak van de gemeente. In de huidige situatie is er veel groen dat geen heldere functie heeft, veelal is dit verwilderd. Hierdoor is niet duidelijk hoe het onderhouden moet worden en ontstaat op de die plekken ook veel zwerfafval dat moeilijk weg te halen is. De nieuwe situatie zal duidelijker en overzichtelijker zijn. In het ontwerp zijn maatregelen opgenomen die voorkomen dat mensen hun auto in de groenstroken parkeren.
	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. In het ontwerp wordt het parkeren in de straat voorzien in parkeervakken naast de rijbaan. Naast de groenstroken en in de bochten komen voorzieningen om te voorkomen dat auto's half op de weg gaan staan. Hierdoor blijven de groenstroken intact en blijft de woonbuurt bereikbaar voor nood- en hulpdiensten en vuilnisauto's



154	Waar kan ik het plan vinden voor de Erasmuslaan?	Participatie / Communicatie	De Erasmuslaan maakt geen onderdeel uit van het project IVORIM. Deze weg is enkele jaren geleden al opnieuw ingericht.
155	M.b.t de de ondergrondse vuilcontainers komt niet logisch over, dat in een maatschappij waarbij van ouderen verwacht wordt dat zij langer zelfstandig blijven wonen bestaande containers ,die in een straat op de aanrijd route van gehandhaafde containers liggen, komen te vervallen en de loop afstanden voor diverse woningen boven de 100m komen te liggen. Daar waar in Nederland een loopafstand van maximaal 75m vanaf de woning naar de container gebruikelijk is,125m in uitzonderlijke gevallen, kiest de gemeente Haarlem voor een maximum van maar liefst 250m. Het laten vervallen van de bestaande ondergrondse container in de Thomas More straat t/o nr 33 is zeer onwenselijk en gelet op de toekomst zeer onverstandig "Hierbij maak ik bezwaar tegen de in het voorlopig ontwerp van 18-05-2021 opgenomen aantal parkeerplaatsen in de Hugo de Groot en Thomas Morestraat omdat dit ontoereikend is. In het ontwerp zijn nu (volgens de medewerkster van Anteagroup 7-9 in de Thomas Morstraat aanwezig) 97 parkeerplaatsen opgenomen, inclusief corporatie parkeerplaatsen. Bij een zelf uitgevoerde telling op 9-9-21 om 6:00 staan 117 auto's in de wijk geparkeerd. Het ontbreekt aan het concrete aantal parkeerplaatsen in het ontwerp en uitkomsten van de uitgevoerde tellingen (datum, tijd, aantal geparkeerde auto's) zodat helder is waarop het aantal in het ontwerp opgenomen	Afval (inzameling en containers) Parkeren (aantallen)	Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers. Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Er zijn parkeertellingen uitgevoerd in 2018 en nog een keer in maart 2021. In maart is twee keer op een door-de-weekse dag en een keer op zondagnacht geteld. Deze momenten zijn gekozen op advies van de klankbordgroep. Het doel was om te tellen op het drukste moment. Voor bijna alle woonbuurten gold dat het moment in de zondag nacht het drukst was. De rapportage van de tellingen is op te vragen door een e-mail te sturen naar meerwijk@haarlem.nl.



parkeerplaatsen is gebaseerd. Graag verneem ik van u waar de resultaten van de in opdracht van de gemeente uitgevoerde tellingen te vinden zijn."

Waarom komt in de Thomas Morestraat de bestaande restafvalcontainer 81100 ter hoogte van nummer 15, halverwege de woonbuurt, te vervallen? In de woonbuurten "Montessoristraat, Fröbelstraat en Rudolf Steinerstraat", "Jan Ligthartstraat, Pestalozzistraat en Pa van der Steurstraat" en "Spoelderstraat en Rousseaustraat" worden de bestaande restafvalcontainers (6044, 6277, 6062) halverwege de woonbuurt, in een vergelijkbaar ontwerp, gehandhaafd.

"Vindt n.a.v. onderstaande voor de woonbuurt "Hugo de Grootstraat en Thomas Morestraat" aanpassing van het aantal in het ontwerp opgenomen parkeerplaatsen plaats?

Tijdens de informatieavond in Da Vinci ben ik Door Dhr ## van de Anteagroup op de hoogte gebracht dat het aantal parkeerplaatsen voor woonbuurt "Hugo de Grootstraat en Thomas Morestraat" 98 zal gaan zijn, op basis van de parkeerdruk meting van maart 2021. Hierop is door mij aangegeven dat dit aantal niet onvoldoende is omdat bij een zelf uitgevoerde telling op 6-9-2021 om 06:00 117 parkeerplaatsen in gebruik waren (aantoonbaar met foto's) en er op het moment van de informatie al meer auto's aanwezig zijn. Hier op is gezamenlijk met dhr ## het aantal geparkeerde auto's geteld en vastgesteld dat er op de vroege avond om 19:45 al 106 parkeerplaatsen in gebruik zijn.

In de 03 Memo beantwoording participatieopbrengst van 18 mei 2021 staat;

""Deze piekbelasting per woonbuurt of gebied vormt de maximale parkeerdruk en bepaald de hoeveelheid

Afval (inzameling en containers)

Het ontwerp is aangepast waardoor er in alle woonbuurten van fase-A twee locaties zijn met ondergrondse afval containers. Verder verwijzen we graag naar het algemene antwoord voor afval en containers.

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.

Er zijn parkeertellingen uitgevoerd in 2018 en nog een keer in maart 2021. In maart is twee keer op een door-de-weekse dag en een keer op zondagnacht geteld. Deze momenten zijn gekozen op advies van de klankbordgroep. Het doel was om te tellen op het drukste moment. Voor bijna alle woonbuurten gold dat het moment in de zondag nacht het drukst was.

De rapportage van de tellingen is op te vragen door een e-mail te sturen naar meerwijk@haarlem.nl.



parkeerplaatsen die terug komen in het ontwerp. Zodoende is voor alle auto's parkeerplek in de woonbuurten.'"

Aan bovenstaande toezegging wordt in het huidige ontwerp niet voldaan.

"

- | | | |
|---|-----------------------------|--|
| <p>156 Wij wonen in een straat die pas in de tweede fase wordt aangepakt, maar maken ons nu al zorgen over de manier waarop parkeergelegenheid kennelijk door de gemeente wordt bekeken. Door de ontwerpplannen voor fase 1 en de reacties daarop door de betrokken wijkbewoners en klankbordgroep leden te bekijken (zie ook de Wijkkrant Meerwijk) krijgen we sterk de indruk dat de gemeente de problemen met parkeren die nu al bestaan niet serieus neemt, en de nieuwe plannen die na invoering in nog minder parkeerplaatsen gaat voorzien, door gaat drukken zonder rekening te houden met de mening van de bewoners. Dit gaat resulteren in wijken die misschien mooi uitzien, maar slecht bewoonbaar zijn met meer irritatie tussen bewoners onderling. Men kan net doen alsof er minder auto's zijn en minder parkeergelegenheid nodig is, maar de realiteit is dat die auto's er wel zijn.</p> | <p>Parkeren (aantallen)</p> | <p>De reacties en zienswijzen van de betrokken wijkbewoners worden allemaal gelezen en beantwoordt. De zorgen omtrent het parkeren zijn heel duidelijk over gekomen. Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.</p> |
| <p>157 Er zijn veel te weinig parkeerplaatsen in het ontwerp! Het is nu al vaak zoeken als je uit je werk komt 's avonds. In dit nieuwe ontwerp zal ik helemaal geen plaats meer vinden. De gemeentelijke norm van 1 auto per huishouden wordt hier absoluut niet gehaald. Ook het aanbod van speeltoestellen waaruit je kan kiezen is dieptriest. Je kan dan beter niets neer zetten....</p> | <p>Parkeren (aantallen)</p> | <p>Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Er is geen norm toegepast waarbij is gekeken naar aantallen auto's per huishouden. Er zijn tellingen uitgevoerd om te bepalen hoeveel auto's er maximaal in de wijk zijn en voor elke auto een parkeerplaats in het ontwerp op te nemen. De speeltoestellen die zijn voorgelegd zijn bedoeld voor de kleine speellocaties in elke woonbuurt. In de 'groene vinger' tussen de Jan</p> |



		Ligthartstraat en de Rudolf Steinerstraat komt een groter gebied dat voor spelen wordt ingericht. Hier is meer ruimte en komen speeltoestellen voor alle leeftijdscategorieën. In dit gebied komt ook een voetbal/basketbalkooi. Daarnaast wordt de voetbalkooi in het Aziëpark teruggeplaatst. Aan de rand van Meerwijk, in Molenwijk, wordt in het Roosje Vosplantsoen een Krajicek foundation Playground aangelegd. Deze locatie is vooral gericht op de 14+ leeftijd. Voor de invulling en locaties van sport- en speellocaties is advies gevraagd aan jongerenorganisatie Triple Threat. De kinderraad heeft ook ideeën doorgegeven voor de invulling van de speelplekken. Een goede sport/speelplek biedt mogelijkheden voor de jeugd en kan daardoor overlast bij andere speel- en hangplekken verminderen.
	Spelen & ontmoeten	Het speeltoestel dat gekozen is door de bewoners wordt in ieder geval geplaatst. Op veel speellocaties worden daarnaast ook nog andere toestellen geplaatst.
158 Parkeren is al een zeer groot probleem in de straat. Dit gaat nu alleen maar erger worden. Onderhand staan er meer mensen uit de flat geparkeerd, dan de mensen uit de straat zelf. Dus aan beide kanten van de weg staan auto's, zal er dan niet beter van worden qua parkeren. Misschien een optie om voor hen meer parkeerruimte te maken, stoep is breed ipv één rij auto's, parkeervakken maken, net als dat ze bij de Lidl hebben gedaan. Dan het groen, de boom achter blijft staan, prima, maar hopelijk wordt dat ook bijgehouden, want als hij zo doorgroeit, is er straks bijna geen zon meer in de tuin. Want hij groeit wel heel snel en wild.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk veranderd vrijwel niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van parkeren in de straat naar meer parkeren op de pleintjes. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over [parkeer aantallen]. In 2018 en in maart 2021 zijn alle auto's in de wijk geteld. Hierbij zijn tellingen uitgevoerd op twee verschillende dagen overdag en er is een telling uitgevoerd op zondag nacht. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten en de bewoners van de flat. De doelstelling van het project is om minder verharding en meer groen te creëren in de wijk. Hierbij past het niet om het aantal parkeerplaatsen in de wijk te laten groeien.
	Onderhoud (groen, verharding etc)	Het adres van de indiener ontbreekt waardoor het niet mogelijk is om een uitspraak te doen over een specifieke boom. Indien bomen zorgen voor overlast voor bewoners kan gekeken worden of deze gesnoeid kan worden. Dit maakt onderdeel uit van het dagelijks beheer (Spaarnelanden) en niet het project IVORIM.



159 Het ontwerp zie er erg mooi en groen uit. Waar ik me wel zorgen over maak is dat bestaande grote bomen wellicht gekapt gaan worden en er jonge boompjes voor in de plaats komen. Ik wil hierbij opmerken dat de oude bomen de buurt mooi maken en ecologisch van groot belang zijn. Mijn reactie is in het kort dus, geen oude bomen kappen en jonge bomen planten. Er moet meer groen komen, en dan niet ten koste van bestaande oude bomen.	Bomen & groeninrichting	Dank voor uw reactie. Een van de uitgangspunten van het project is om Meerwijk groener te maken. De bestaande bomen zijn dus ook voor ons heel belangrijk. Alle bomen binnen het project zijn onderzocht. Hierbij is aangegeven hoe gezond ze zijn en wat de levensverwachting van elke boom is. Alleen bomen in een hele zwakke toestand worden gekapt. Er wordt gekeken of het mogelijk is om bomen terug te planten die al een behoorlijk formaat hebben.
160 Ik heb de plannen voor de herinrichting straten Meerwijk fase B ingezien en ik ben zwaar tegen het verdwijnen van parkeerplaatsen. En dan met name het maar aan 1 kant van de straat kunnen parkeren. Dat gaat ook onherroepelijk leiden tot ruzies onder burens. B.v. als je thuiskomt na een dag werken en de auto van de burens staat alweer of nog steeds voor jouw deur en jijzelf moet 3 rondjes rijden om je auto elders te parkeren. En aangezien de buurtstraten met hetzelfde probleem zitten, gaat dat dus ook niet. Ik ben dus fel tegen dit gedeelte van het plan mn wat betreft de Bertha von Suttnerstraat.	Parkeren (aantallen)	Het ontwerp dat ter inzage heeft gelegen gaat over Fase-A en niet Fase-B. Het uitgangspunt dat in de Masterplanfase (2019) is vastgesteld met meer groen en minder verharding en dus parkeren aan één zijde van de straat geldt ook voor fase-B. Uw reactie is dus ook daar op van toepassing. Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
161 Te weinig parkeer gelegenheid als alle flat bewoners en de rest parkeren dan kan ik er niet meer bij.	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



162 We hebben de plannen voor onze buurt vol verbazing tot ons genomen. Er wordt nu van ons verwacht dat wij elke dag weer op zoek moeten gaan naar een plekje voor onze auto. Het is nu al een crime laat staan na de uitvoering van deze plannen voor de William Boothstraat. Er is schijnbaar een telling gehouden op een avond en daarop wordt dan een tekening gemaakt. Ook wordt er gezegd dat de aantallen gelijkblijven.... lijkt me niet heel geloofwaardig.

Volgens het plan moet ik bij de flat parkeren. parkeerplaatsen aldaar is al ontoereikend voor de mensen die in die flat wonen.

Ik hoop echt dat er nog eens serieus naar de plannen worden gekeken. Mijn stoep is breed genoeg om hier een groene strook te realiseren. Laat de parkeerplaatsen gewoon staan!!!!

U wilt toch ook niet meters verderop parkeren, als er uberhaupt nog een plekje is.

Het ziet er nu naar uit dat ik in de garage van de Vomar moet parkeren. Dit is toch ridicuul.

Wij eisen als buurtbewoners dat deze plannen, zoals deze er nu voorstaan, niet tot uitvoeren mogen worden gebracht.

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. In 2018 en in maart 2021 zijn alle auto's in de wijk geteld. hierbij zijn tellingen uitgevoerd op twee verschillende dagen overdag en er is een telling uitgevoerd op zondag nacht. Bij het tellen van het aantal auto's in de wijk zijn alle auto's meegeteld, dus ook die van de omliggende straten. Voor alle auto's die in de telling zijn meegenomen wordt binnen de woonbuurt een nieuwe parkeerplaats voorzien. 'Ver lopen' is dus nog altijd binnen de eigen woonbuurt.



163 Meerwijk heeft al heel veel groen t.o.v. de meeste andere wijken in Haarlem, Nog meer groen is goed, maar dit moet niet ten koste gaan van de bewegingsruimte en parkeergelegenheid van de bewoners. Bij mij roept het ontwerp veel vragen op, zoals:

De trottoirs
Deze zouden 1.50 mtr. breed gaan worden

- Hoe kun je op deze breedte iemand met een rollator, scootmobiel, kinderwagen, rolstoel of iemand met de fiets aan de hand enz. nog normaal passeren, zonder dat je in het groen moet gaan staan of ruggelings tegen de muur van een woning? Want de trottoirs liggen tegen de woningen aan.
- Waar kan bezoek met een scootmobiel of scooter deze neerzetten? Deze zijn gevoelig voor diefstal, dus liever niet uit het zicht.

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Invalidenparkeerplaatsen op kenteken blijven zo dicht mogelijk bij de woning en zijn altijd volgens de voorschriften bereikbaar. De keuze voor de groenstroken en de locaties van de bomen is zo gekozen dat de schaduw zo veel mogelijk op de weg valt en niet op de woningen. Hierdoor hebben de bomen het meeste effect om hittestress te dempen. Daarnaast wordt voorkomen dat bewoners minder zonlicht in hun woning en op hun zonnepanelen hebben.



- Waar kunnen de rolcontainers of grof vuil geplaatst worden?
 - Wat voor ruimte blijft er over voor kleine kinderen om op de stoep te spelen of te fietsen?
 - Ook als je met iemand een praatje maakt belemmer je al de doorgang.
- Het lijkt alsof er over deze punten niet is nagedacht.

De parkeer plaatsen in de straat
Deze komen aan de overkant van de eensgezinswoningen en de rijrichting wordt met de klok mee.

- Dit houdt in dat je eerst de straat (via een doorsteek) over moet steken. Ook met kinderen en/of goederen om bij de auto te komen.
- Wij hebben zelf een gehandicaptenparkeerplaats voor mijn man. Deze gpp is nu voor de deur, maar wordt naar de overkant verplaatst. Nu kan hij de auto met behulp van krukken nog eenvoudig en zelfstandig bereiken. Als de auto aan de overkant staat dan is dit te ver en zal hij gebruik moeten maken van zijn rolstoel, die hij niet zelfstandig in de auto kan zetten en hier altijd hulp bij nodig heeft. Via de hoeken van de straat kom je aan de passagierskant.

Wat zijn de afmetingen van de gpp? is er voldoende ruimte om de rolstoel achter in de auto e kunnen zetten?

Idee voor verbeterpunten

- Houdt voor de trottoirs een minimale breedte van 2.00 mtr.aan, aan de kant van de eensgezinswoningen.
- Houdt de parkeerplaatsen aan deze kant van de woningen. 1 parkeerplaats per woning. Dit maakt het makkelijker om goederen, boodschappen en kinderen in of uit de auto te zetten. Zonder dat men door het groen gaat lopen, want er zijn niet veel doorsteken in het ontwerp.
- Verplaats het groen naar de overkant.

toegankelijkheid
(voetgangers, fiets)

Het uitgangspunt voor het ontwerp is: 'minder verharding en meer groen'. Daarom worden alle stoepen aangelegd met een breedte van 1,50m. Dit is voldoende ruim voor kinderwagens, scootmobielen enzovoorts. Deze breedte voldoet aan de landelijke richtlijn en is daarmee ook voldoende voor het elkaar passeren. Ook als er tijdelijk (voor bezoek) een scooter of scootmobiel staat, levert dit nog geen problemen op. Op plaatsen waar de stoep grenst aan een groenstrook heeft dit een ruimtelijk effect. Voor het aanbieden van rolcontainers worden op enkele plaatsen in de woonbuurt locaties aangewezen en aangelegd.



Voor de woningen nr.11 tot en met nr. 21 van de baden Powellstraat zou je 6 parkeerplaatsen en 3 stukken groen met een boom kunnen maken.
B.v: - groen - 3 parkeerplaatsen - groen - 3 parkeerplaatsen- groen

Er zijn nu in dit ontwerp 27 parkeerplaatsen gepland, dit moeten er 36 worden. Mijns inzien is dit goed en eenvoudig te realiseren voor alle eensgezinswoningen, Veel bewoners zullen hier blij van worden.

Indien nodig wil ik graag een toelichting geven.

- 164** Het aantal ingetekende parkeerplaatsen in het huidige document lijkt nu nog minder te zijn dan het ontwerp wat per post is verspreid. Wellicht zie ik het verkeerd; 6 parkeerplaatsen voor de huizen? Het waren er 15 in het oorspronkelijke ontwerp en dat was al VEEL te weinig gegeven de huidige parkeerdruk.
Zoals gemeld, er dienen voldoende parkeerplaatsen te zijn; niet minder dan het huidige aantal maar liever meer.
De auto's gaan niet weg, dus zonder aanpassingen in uw ontwerp wordt het een zootje,

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.



Voorkom deze problemen en pas dit aan.

Als reden wordt door u aangegeven "het milieu" alsof minder parkeerplaatsen het milieu gaat redden. Alle stukken groen in de buurt worden volgebouwd; dat is goed voor het milieu? Overtuig en stimuleer bewoners desnoods om tuinen te ont-tegelen als het milieu de drijvende kracht achter deze plannen is.

U zegt gemeten te hebben in 2018 en in maart 2021 en op basis daarvan is het aantal parkeerplaatsen voldoende. Ik zou nog een keer meten en dan op momenten dat de straat volstaat met mensen die weer terug zijn van werk en dergelijke. Vraag gegevens op bij het RDW hoeveel auto's geregistreerd zijn in deze buurt.

Het kan niet zo zijn dat met de ingetekende parkeerplaatsen iedereen nog steeds zijn auto kwijt kan. Ik heb begrepen van de vertegenwoordiger van GroenLinks dat mensen hun tweede auto kunnen vervangen door een elektrische fiets. Ik denk niet dat ze in Schalkwijk woont.

Graag aanpassing van de plannen voor wat betreft parkeerplaatsen, de speeltjes en fruitbomen vind ik allemaal prima.

165 Goed doordacht en onderbouwd vanuit zowel klimatologisch oogpunt als een prettige woonomgeving. Compliment, we kijken er naar uit!

Hartelijk dank voor uw reactie!

166 Ik ben bewoner van de Emilie Knappertstraat. Als er slechts aan één kant van de straat parkeerplaatsen komen voorzie ik echt een parkeerprobleem. Het parkeren is nu al aan beide kanten nodig en ik verwacht dat het gemiddeld aantal auto's per huishouden alleen maar zal stijgen omdat kinderen langer thuis blijven wonen (als gevolg van het woningtekort). Daarnaast wil ervoor pleiten om volgroeide bomen in de straat zoveel als mogelijk te behouden.

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Binnen het project wordt er naar gestreefd om de bestaande bomen te behouden. Er zijn onderzoeken uitgevoerd naar de kwaliteit van alle bomen in de wijk. Uiteindelijk worden er meer bomen terug geplant dan er worden gekapt, maar aangezien nieuwe bomen nog niet zo groot zijn is het behoud van de bestaande bomen het uitgangspunt.



167 Beste, Ondanks dat ik het fijn vind dat de straten een update krijgen met name het asfalt. Vind ik de voorgestelde groene strook geen goed idee. Het verwijderen van parkeerplaatsen, zeker recht voor de huizen zal veel mensen van streek maken en vrijwel zeker burenruzies veroorzaken en we willen de buurt leuker maken niet slechter. Mogelijk perkjes rond de bomen? Of een dunnere strook, zodat de parkeerplaatsen kunnen blijven, misschien de stoep iets smaller dan. Meer speelplekken voor kinderen van meerdere leeftijden vind ik een goed idee om uit te voeren.	Spelen & ontmoeten	Dank voor uw enthousiaste reactie op het thema 'spelen'
	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren.
168 Geacht wijkbestuur, Met plezier lees ik altijd de wijkkrant. Daardoor neem ik kennis hoe bewoners verschillend denken over belangrijke onderwerpen welke betrekking hebben op de wijk. Zo las hoe verschillend er wordt gedacht over de inrichting van de wijk. Vraagt de één aandacht voor groen en een ander voor het parkeren. Ik wil eigenlijk niet voor die komen te staan. Ik vind namelijk beide onderwerpen belangrijk. Uit ervaring door mijn vroegere werk weet ik dat voor leefbaarheid het groen het belangrijkste is. We kunnen echter er niet omheen dat het parkeren niet genegeerd kan worden. Het is nu eenmaal een feit dat er auto's zijn. Steeds zijn er woningen meerdere auto's waarvoor een plaatsje wordt gezocht. Als ik dan zie, dat bij de nieuwe inrichtingsplan minder parkeerplaatsen komen, slaat mij de schrik om het hart. De praktijk is dat er steeds werkbusjes in de wijk worden geparkeerd. Ook het parkeren van bezoekers van onder andere de sportschool in de wijk gaat ten koste van parkeren voor de bewoners. Als ik dan ook waarneem dat veel bewoners aan de Bernadottelaan, de ruimte van carport bij de tuin betrekken, gaat dat ook ten koste van de openbare parkeerplaatsen. We kunnen de wens hebben om te negeren dat er auto's zijn, dan is dat buiten de huidige tendens en	Parkeren (aantallen)	Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Werkbussen en auto's die vanuit het winkelcentrum en andere voorzieningen in de buurt geparkeerd worden kunnen alleen gereguleerd worden met een (bewoners-) vergunningen systeem. Daar is op dit moment geen draagvlak voor in de wijk.



realiteit.

Ik ben mening dat er niet minder parkeerplaatsen moeten komen, het huidige aantal handhaven. Tevens zou er bij gemeente op aangedrongen moeten worden om de APV(Algemene Plaatselijke Verordening) aan te passen. De aanpassing betreft het verbieden van het parkeren van werkbusjes en vrachtauto's in de straten. Voor de groep zouden speciale plaatsen moeten worden aangewezen.

Ik hoop, dat u mij niet kwalijk neemt dat ik u op deze wijze, mijn zienswijze kenbaar maakt. Ik was echter niet in de gelegenheid om u via de inspraakijdstippen mijn zienswijze kenbaar te maken.

169 Geacht Gemeentebestuur - A. Vishnudatt. Betreft: Voorlopig ontwerp Meerwijk. Met grote verbazing hebben wij kennis genomen van de voorstellen voor renovatie van Meerwijk. Ook heb ik het grote bord met tekening bekeken. Heeft de wethouder of iemand van de gemeente Haarlem wel eens door de straten van Meerwijk gelopen en gezien hoe de toestand hier is. Ik ben zeker elke dag bezig om de rotzooi van de straat te halen en dan praat ik over soms halve zakken vuil over een afstand van onze 6 huizen in de E.Brandstromstraat. Al het vuil hoopt zich op in de goten. Komt er zoals het ontwerp voorstelt een leuke groene strook blijft het vuil dat ook lekker in hangen, zoals ik zie in menige groetstroken. Wat betreft parkeren is het in mijn ogen onmogelijk om aan een kant van de straten te parkeren. Alle straten in heel Meerwijk staan vol met dubbel geparkeerde auto's. In onze straat en praat ik alleen maar over 6 woonhuizen. Deze bewoners hebben totaal 14 auto's. Waar moeten deze dan naar toe? Ook onze zijstraat waar niet overal woningen staan is ook dubbel geparkeerd. Heel schalkwijk wordt volgebouwd en dan weinig

Parkeren (aantallen)

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk verandert niet. De parkeerplaatsen verschuiven wel van 'parkeren in de straat' naar 'meer parkeren op de pleintjes'. We verwijzen hiervoor naar het algemene antwoord over parkeren. Bij ontwikkeling van nieuwe woningen is aan de bouwvergunning een verplichting gekoppeld dat de parkeerbehoefte op eigen terrein voorzien moet worden. Deze nieuwe woningen zullen dus niet zomaar zorgen voor meer auto's in de straat.

Onderhoud
(groen,verharding etc)

Heel erg fijn om te lezen dat u zich persoonlijk inspant om Meerwijk schoon te houden. Er zijn veel vragen binnengekomen over afval en inzameling in de woonbuurten. Wij verwijzen u hiervoor naar het algemene antwoord over [afval]. De weg die u beschrijft ligt nog niet in het gedeelte van Meerwijk dat binnen de voorgelegde plannen valt. Uw omgeving wordt in fase B opgepakt. Het groen is gebundeld in grote stukken, hierdoor is het beter te onderhouden. In het ontwerp geldt als regel dat het groen makkelijk te onderhouden moet zijn en er is geld gebudgetteerd voor groenonderhoud. Het is ook mogelijk een stuk groen bij uw woning te 'adopteren'. Kijk op <https://www.spaarnelanden.nl/inwoners/groenparticipatie> of stuur een mail naar meerwijk@haarlem.nl en geef aan wat uw ideeën zijn.



parkeergelegenheid. Hoe verzin je het. Er zijn al div. handtekeningacties onderweg en hoop dan ook van harte dat de gemeente ook eens naar de bewoners luistert. Ook wat betreft onderhoud groenvoorziening is het slecht gesteld en dan zou er nog meer werk bijkomen wat nu al niet haalbaar is. Ik zou heel graag een reactie op dit schrijven van u ontvangen.

Bijlage 2: Lijst namen indieners van zienswijzen

Bijlage nota van beantwoording
zienswijzen – indieners.

Nr.	Naam voor publicatie
1	Frank Hartog
2	Michael den Hartog
3	Jozefus van Tilburgh
4	Stefan van de Pol
5	Afgeschermd
6	Afgeschermd
7	Afgeschermd
8	Rene Kiel
9	Patricia Kwappenberg
10	Omer Aktas
11	Cobie Tigchelaar
12	Ans Janssen
13	BM Huibers
14	Hans Blokker
15	Emmy van der Hoek
16	Benny en Ans Janssen
17	Leander Houtenbos namens diverse bewoners
18	Ester Melchior
19	R. Spikker
20	Melek Metin
21	Sandra Kuhn
22	Nathalie Brus
23	Hayrunnisa
24	G. Meijer
25	R.E. Licht
26	C. Winnubst-Hoekstra

27	Afgeschermd
28	Caspers (meneer en mevrouw)
29	Afgeschermd
30	Groot. H
31	Afgeschermd
32	Afgeschermd
33	Mw. J Damen
34	Jos Gebe
35	Bernadette Sehaad
36	R. Saexdi
37	Silál
38	Henk Klootwijk
39	Hardjokoesoemo
40	Afgeschermd
41	x
42	meneer en mevr Buis
43	Afgeschermd
44	E. Geerlof
45	Afgeschermd
46	Afgeschermd
47	Ruben Simson
48	x
49	Afgeschermd
50	Miranda v. Broeck
51	Afgeschermd
52	S. Hoefs
53	Afgeschermd
54	Danica Kovacevic
55	Liesbeth Groenewegen -Flameling
56	Afgeschermd
57	D.J.M. de Vries
58	Afgeschermd
59	Frans Raap



Gemeente Haarlem

60	Carina Fernhout
61	Fam. Van Agteren
62	Leander van Dam
63	Ronald en Anita Boham
64	Rina van Leeuwen
65	Ceylan Dur
66	H. Karademir
65	Afgeschermd
67	Kezban Dur
68	Dirk Kuiper
69	Truus Vos, Truus namens bewoners
70	564 bewoners
71	K. Bakker
72	Ouafa Samdoun
73	Gunes Sar
74	Leona Sar
75	Wijkraad Meerwijk
76	Melanie Nab
77	W. Mol
78	Mirjam Boxhoorn
79	A.G. van Oort
80	Natasja Koppen
81	W.P. de Kwant
82	werkgroep Verkeer en Vervoer
83	Valentine Hermus
84	Diederik van der Heijden
85	Diederik van der Heijden
86	W.J. Jörg
87	Gerry-An Schets
88	Y Schouten
89	Afgeschermd
90	H. Demir
91	Afgeschermd



Gemeente Haarlem

92	C J de Bonte
93	Afgeschermd
94	B.J. (\$) Pals
95	Afgeschermd
96	Dason Alakhverdiyan / Svetlana (\$) Sukiasjan
97	Afgeschermd
98	Zeki (\$) Gökalp
99	Afgeschermd
100	Afgeschermd
101	De Goede
102	Afgeschermd
103	Edith Zegwaard Vos
104	M H Venema
105	niet bekend
106	H van Dam
107	Afgeschermd
108	Afgeschermd
109	Afgeschermd
110	Afgeschermd
111	Afgeschermd
112	Afgeschermd
113	Afgeschermd
114	S. Dijkstra
115	O. Anez
116	John Vaandrager & Bianca Straver
117	Afgeschermd
118	Afgeschermd
119	Afgeschermd
120	Jeannette de Bonte
121	Cengiz Akpinar
122	Cengiz Akpinar
123	Nadji Mamezdene
124	R. Scholten



Gemeente Haarlem

125	Afgeschermd
126	Sonja Oversteegen
127	Afgeschermd
128	Riannen Konijn-Cartens
129	Afgeschermd
130	Afgeschermd
131	Marcel Geerlof
132	Van Hout
133	Roberto Suriel
134	Peter C. Boesveld
135	Afgeschermd
136	Ilona den Hengst
137	Marianne Brinkman
138	Marit
139	Sadhana Moesa
140	Hans en Thea Roolker
141	Marco Doesburg
142	Blom
143	w. Huisson
144	Peter Ruigrok
145	Mieke van Luijk
146	John de Bie
147	Dennis
148	carolien van de klok
149	a ait ourjdal
150	H.de Vos
151	nico koetsier
152	J.J.Joosten
153	Reints
154	Natasja
155	J. Aal
156	Anton en Susan Kerstholt
157	Lies



Gemeente Haarlem

158	Monique
159	Susan van der Veer
160	Maro Breij
161	S.C Paulina
162	I. Karademir
163	Janet Joores
164	P. Pol
165	Caroline en Albert Kubbenga
166	Ineke Koren
167	Dominique, Bolland van Marion
168	Klaas van der Veen
169	Afgeschermd

Bijlage 3: profielenvergelijk

Breed straatprofiel
14,1 meter



Smal straatprofiel
11,5 meter



Huidige situatie

Twee zijden parkeren

Geen uitgewerkt ontwerp, gegevens op basis van ruwe schets en aannames

DO +101 parkeerplaatsen

Inrichting Richting en snelheid	- Brede tweerichting rijweg 50 km/u	- Tweerichting rijweg 30 km/u	- Eénrichting rijweg 30 km/u
Inrichting Parkeren	- Parkeren op straat en op het trottoir - Geen aangeduide parkeervakken - Voldoende parkeerplaatsen en stalling (o.b.v. onderzoek parkeertelling/behoefte) - Toegankelijkheid brandweer niet geborgd door twee zijden parkeren, risico dat gemeente als wegbeheerder aansprakelijk gesteld wordt - Parkeerterreinen onvoldoende gebruikt en als sociaal onveilig ervaren	- Parkeren 2-zijdig (max parkeren) - Parkeren voor de deur 200 parkeerplaatsen te veel (o.b.v. parkeer/tellingbehoefte), exclusief garageboxen - Toegankelijkheid brandweer geborgd, nog nader uit te werken - Parkeerterreinen in overleg met corporaties beter verlichten en beter zichtbaar maken	- Parkeren 1-zijdig - Parkeren voor de deur of op korte loopafstand 35 parkeerplaatsen te veel (o.b.v. parkeer/tellingbehoefte), exclusief garageboxen - Toegankelijkheid brandweer geborgd - Parkeerterreinen in overleg met corporaties beter verlichten en beter zichtbaar maken
Groen	461 bomen - Berperkte groene ruimte ca. 15.000m2 - Bomen staan in verharding	9% minder bomen/te kappen t.o.v. huidige situatie, ca. -40 stuks bomen, totaal ca. 421 7% meer groen t.o.v. huidige situatie, totaal ca. 16.000m2 - Bomen staan in verharding - Vele bestaande bomen in conflict met mogelijk nieuw ontwerp inschatting ca. 200 stuks	19,5% meer bomen t.o.v. huidige situatie, +49 stuks bomen, totaal 510 33% meer groen, totaal ca. 20.000m2 - Bestaande en nieuwe bomen ruim in het groen - Sommige bestaande bomen in conflict met nieuw ontwerp
Spelen Speelruimtes	Weinig speelplekken in de woonbuurten	Meer/grotere speelplekken in iedere woonbuurt en een grote centrale speelruimte, maar wel kleinere speelplekken t.o.v. DO en DO variant door toename verharding en parkeren in de straat	Meer/grotere speelplekken in iedere woonbuurt en een grote centrale speelruimte
Klimaat Hitte, droogte en water	- Geen klimaatadaptieve inrichting - Hitte deels beperkt door bomen - Kans op wateroverlast en droogte - Onvoldoende voorbereid op hevige piekbuien	- Geen klimaatadaptief ontwerp - Heter door minder groen, minder bomen en grotere afstand tussen bomen in straat door parkeerplaatsen - Risico op droogte door snelle afwatering via riolering, water verlaat snel het gebied - Wateroverlast treedt frequenter op omdat riolering-systeem onvoldoende piekbuien kan opvangen	- Klimaatadaptief ontwerp - Biedt verkoeling door aaneengesloten bomenrijen en groen in de straat - Vermijdt droogte door waterinfiltratie in het groen (sponswerking) - Vermijdt wateroverlast, omdat water in groen infiltreert, buffert en vertraagd wordt afgevoerd
Riolering Afwatering en afkoppelopgave	- Gemengd stelsel voldoet niet meer (afkoppelopgave) - Hoogheemraadschap Rijnland wil in 2030 de AWZI locatie Schalkwijk afschalen. Hiervoor dient de gemeente 30ha af te koppelen - Tijdig afkoppelen is noodzakelijk. Reëel risico op stankoverlast bij piekbuien als gevolg van lagere capaciteit AWZI Schalkwijk in 2030	- Herzien rioleringsplan met Rijnland (aanvullende rioleringsbuizen) noodzakelijk vanwege meer verharding, kleinere wadi's en minder groen - Toepassing waterdoorlatende stenen i.p.v. groen niet toereikend om hemelwater voldoende te laten passeren en infiltreren in de bodem - Voldoet niet aan de voorgenomen afkoppelbijdrage i.r.t. Hoogheemraadschap Rijnland - Groot risico op stankoverlast bij piekbuien	- Geen aanvullende maatregelen, het water wordt zo veel mogelijk bovengronds geïnfiltreerd, gebufferd en vertraagd afgevoerd (inclusief toepassing waterdoorlatende stenen) - In overeenstemming met de voorgenomen afkoppelbijdrage i.r.t. Hoogheemraadschap Rijnland, 19ha (IVORIM) van de 30ha - Tempo staat onder druk om tijdig uit te voeren, de overige afkoppelbijdrage te behalen en daardoor overlast te voorkomen
Sociaal Onveilige parkeerterreinen	- Sommige parkeerterreinen worden niet gebruikt en voelen sociaal onveilig en anoniem aan door slechte verlichting, slecht zicht en doordat ze niet gebruikt worden - Overlast door hangjeugd	- Ongebruikte parkeerterreinen blijven onveilig en anoniem aanvoelen doordat focus parkeren voor de deur ligt met als gevolg minder bijdrage aan sociale controle en veiligheidsbeleving - Overlast door hangjeugd beperkt opgelost door nieuwe speelplekken voor alle doelgroepen	- Alle parkeerterreinen worden intensief gebruikt waardoor reuring en sociale controle ontstaat - Overlast door hangjeugd zo goed mogelijk aangepakt door actieve ruimtes en nieuwe speelplekken voor alle doelgroepen

Breed straatprofiel
14,1 meter



Smal straatprofiel
11,5 meter



Huidige situatie

Twee zijden parkeren

Geen uitgewerkt ontwerp, gegevens op basis van ruwe schets en aannames

DO +101 parkeerplaatsen

Omgeving Bewoners	• Voldoet niet • Slechte onderhoudsstaat, openbare ruimte moet snel aangepakt worden	• Komt tegemoet aan een deel van de bewoners die willen parkeren voor de deur • Komt niet tegemoet aan bewoners die meer groen willen (zie 16.000 handtekeningen groener Schalkwijk) • Mindervaliden kunnen altijd voor de deur parkeren	• Komt tegemoet aan bewoners die meer groen willen (zie 16.000 handtekeningen groener Schalkwijk) • Komt niet tegemoet aan bewoners die voor de deur willen parkeren, moeten iets verder lopen. • Mindervaliden kunnen altijd voor de deur parkeren
Omgeving Groenplatform	• nvt	• Voldoet niet • Nadelig effect voor het groenplatform dat bomen wil behouden en meer bomen terug wil zien • Groenplatform staat niet achter meer parkeren in de straat ten koste van groen en bomen	• Voldoet • Komt tegemoet aan het groenplatform dat bomen wil behouden en meer bomen terug wil zien. • Groenplatform staat achter het DO
Inrichtingsregels CROW en HIOR	• Voldoet niet • Rijweg met 2-zijdig parkeren is te smal • Gevolg: Foutparkeren en parkeren op trottoir • Gevolg: Straat en woningen niet bereikbaar voor afval-, nood- en hulpdiensten	• Voldoet	• Voldoet
Beleid SOR & Mobiliteit	• Voldoet niet • Weinig verblijfskwaliteit, groen van lage kwaliteit (bomen in verharding), inrichting is gericht op auto, 50 km/u in woonstraat is niet wenselijk	• Voldoet niet • Weinig verblijfskwaliteit in de straat, weinig groen, geen klimaatadaptatief ontwerp, inrichting is gericht op auto met overmatig veel parkeerplaatsen. De auto krijgt de prioriteit boven langzaam verkeer. Aantal parkeerplaatsen gebaseerd op een mogelijke groei van autogebruik • 30 km/u toegepast	• Voldoet • Veel verblijfskwaliteit, meer grotere bomen in straat en grotere groene speelplekken, klimaatadaptatie, ruimte voor langzaam verkeer, aantal parkeerplaatsen grotendeels gebaseerd op parkeertelling. Parkeren voor de deur of op korte loopafstand. • 30 km/u toegepast
Woningbouw	• nvt	• Vertraging woningbouwprogramma Elan Wonen met min. 1 - 1,5 jaar. *Of reeds ontwerpfase fase B starten, dit vergt wel uitleg/communicatie aan bewoners fase A. Staan namelijk wel positief tegen rest van ontwerp.	• Voldoet
MKBA (maatschappelijke kosten en baten analyse) bron: Quickscan MKBA Meerwijk, 21 augustus 2019, Antea Group	• nvt	• Mogelijke vermindering van maatschappelijke waarde door o.a. vermindering van groen en bomen en het stimuleren van autogebruik in plaats van langzaam verkeer	• Elke geïnvesteerde euro levert € 3 op o.a. door vermindering hittestress, minder huisarts bezoek, groene leefomgeving, stimulans LV, betere nachtrust tijdens hete dagen, voorkomen wateroverlast, waardestijging vastgoed
Kosten Vorbereiding en uitvoering fase A	• nvt	• 10,9 miljoen euro + extra ca. 2-3 miljoen euro vanwege meer verharding, meer/grotere afwateringsbuizen, boombunkers voor bomen in verharding, extra proceskosten voor nieuw ontwerp en omgeving opnieuw betrekken • Toegekende subsidie vervalt t.w.v. ca. 950.000 euro, door vertraging. Voor 1 -12-2022 moet aanbesteed zijn. Werkzaamheden moeten voor december 2023 zijn afgerond.	• 10,9 miljoen euro • Subsidie toegekend van ca. 950.000 euro vanwege duurzame inrichting
Planning Fase A	• nvt	• Opnieuw ontwerpfase en opnieuw inspraak • Vertraging 1 - 1,5 jaar (indicatief afhankelijk van invulling participatie)	• Geen vertraging (kanttekeningen: aangaan overeenkomst met huidig raamcontractaannemer/ uiterlijk september 2022 kredietbesluit/ kapvergunning in november is verleend • Start uitvoering eind 2022