



<b>Aan</b>	Deelnemers klankbordgroep
<b>Datum</b>	16 april 2019
<b>Onderwerp</b>	Terugkoppeling bijeenkomst klankbordgroep donderdag 4 april 2019
<b>Van</b>	Peter Hogeveen

## Inleiding

Meerwijk is toe aan groot onderhoud. Veel wegen en stoepen zijn verzakt en de riolering moet vernieuwd worden. De gemeente wil tegelijk het openbaar groen en de speelplekken verbeteren. De vernieuwing van de openbare ruimte (project IVORIM) biedt ook een kans om warmtebuizen voor een warmtenet aan te leggen.

Op donderdag 4 april 2019 organiseerde gemeente Haarlem een derde bijeenkomst van de klankbordgroep IVORIM/warmtenet. Deze keer stond project IVORIM (Integrale Vernieuwing Openbare Ruimte in Meerwijk) centraal.

In deze bijeenkomst gingen we aan de slag met het schetsontwerp en verschillende scenario's. We bedanken alle deelnemers voor hun komst en actieve deelname aan de werksessies. In dit verslag staan de belangrijkste resultaten en opmerkingen van deze bijeenkomst.

N.B. Op 7 mei organiseren we een bijeenkomst over warmtenet.

## Plenair deel

Zo'n zestien leden van de klankbordgroep waren aanwezig bij deze derde sessie. Na de inloop met soep en broodjes, heette Peter Hogeveen, procesmanager project IVORIM iedereen welkom. Projectmanager Merijn van Loon vertelde over de stand van zaken van het project. Aan bod kwamen de planning, wat is er tot nu toe gedaan en wat gaat er nog gebeuren. Merijn stond stil bij de



hoofddoelen van het project; het verbeteren van de openbare ruimte. Deze moet duurzaam en klimaatbestendig worden. Tot slot de wens om samen met de bewoners tot een gedragen masterplan te komen. Een vraag van de klankbordgroep was of het masterplan ter visie wordt gelegd? Antwoord: Niet als zodanig, maar er kan nog wel op gereageerd worden in de volgende klankbordbijeenkomst.



In de volgende fase van het project (na het vaststellen van het masterplan) wordt een voorlopig ontwerp gemaakt. Dit wordt wel ter inzage gelegd.

Omgevingsmanager Joris Jennen lichtte vervolgens toe wat we tot nu toe bij bewoners hebben opgehaald. De hele maand maart 2019 konden bewoners van Meerwijk via het digitale platform [www.haarlem.nl/mijnmeerwijk](http://www.haarlem.nl/mijnmeerwijk) meedenken over het plan voor de vernieuwing van de openbare ruimte in Meerwijk. Maar ook offline konden



## Denk mee over vernieuwing openbare ruimte Meerwijk

bewoners meedenken. Nabij het Da Vinciplein hebben we een participatiebord geplaatst en op diverse openbare plekken in Meerwijk zijn posters opgehangen. Er is een artikel in de wijkkrant verschenen en we hebben in heel Meerwijk huis-aan-huis flyers verspreid. Die konden bewoners inleveren in de ideeënbus in wijkcentrum Da Vinci. Daarnaast voerden we gesprekken met bewonersgroepen met diverse achtergronden (jongeren, bewoners met een migratieachtergrond en senioren), groepen die we met onze publieksaanpak niet 'automatisch' bereiken. Deelnemers van de klankbordgroep geven aan graag op de hoogte te worden gehouden van de opbrengst. Joris geeft aan dat er nu gewerkt wordt aan een participatieverslag en dat, zodra gereed, met iedereen wordt gedeeld.

Merijn van Loon blikte terug op de vorige werksessie in januari. Het onderwerp was 'ontwerpen is keuzes maken'. Aan de hand van stellingen werden de keuzes en dilemma's uitgelicht en was er een rondetafelgesprek over de thema's. Vervolgens lichtte hij de werksessie van deze bijeenkomst toe. Op basis van de gestelde doelen en uitgangspunten zijn drie zogenaamde rekenmodellen/scenario's ontworpen. In elk scenario worden verschillende keuzes gemaakt voor:

- Groen
- Verharding
- Verkeer en parkeren

Tijdens de werksessies hebben we de deelnemers gevraagd wat ze van de thema's in de verschillende scenario's vonden. In de scenario's zitten geen details, zoals bankjes, speelplaatsen, etc.



## Werksessies



De projectgroep presenteerde een aantal ontwerpen. Verschillende scenario's zijn uitgewerkt op de thema's groen, verharding, verkeer en parkeren. Poster 1 geeft drie scenario's op buurtniveau weer. Hiervoor is het 'voorbeeldbuurtje' Aletta Jacobsstraat uitgewerkt. Op Poster 2 staan de scenario's voor de verkeerssituatie op wijkniveau (voor auto én fietsverkeer) en voor de Stresemannlaan.

De insteek van de werksessie was: 'wat werkt en wat niet?'. Het ging uitdrukkelijk niet om het kiezen van één scenario, maar om te achterhalen wat de deelnemers goede oplossingen voor hun buurt en/of straat vinden. Daarbij vinden we het ook belangrijk om te horen welke onderdelen uit scenario's niet goed scoren. Een belangrijk deel van de werksessie besteedde we aan het toelichten van de getoonde ontwerpen. Welke gedachte zit er achter de verschillende scenario's of onderdelen? De deelnemers reageerden hierbij direct op wat ze ervan vonden. In bijlage 1 staan de concrete bijdragen die genoteerd zijn tijdens de werksessie.







Het tweede deel van de werksessie kregen de deelnemers elk vijf groene stickers en drie oranje. Met de groene stickers konden ze aangeven welke ontwerpideeën uit de verschillende scenario's ze goed vonden. De oranje stickers werden geplakt bij voorbeelden die ze minder goed vonden of waar ze vraagtekens bij hadden. Deze sessie is plenair afgesloten met een groepsgesprek over wat er allemaal uit de werksessie en het stickeren naar voren is gekomen. Merijn en Joris gaven aan dat de opbrengst van de sessie wordt

meegenomen in de afweging die het gemeentebestuur gaat maken. Uiteindelijk bepaalt het college van B en W welke uitwerking-op-hoofdlijnen door naar de gemeenteraad gaat.

## Opbrengst

Beoordeling van de scenario's op hoofdlijnen door deelnemers van de klankbordgroep.

Opbrengst: wat werkt en wat werkt minder?

### Scenario's op buurtniveau

Schets van bestaande situatie

- Er liggen al kansen voor vergroening door de bomen in de verharding veel meer ruimte te geven (grote boomvakken).

Scenario 1

- Het vervangen van asfalt door klinkers en een iets breder wegprofiel scoort goed.
- De mogelijkheid om aan beide kanten van de straat te kunnen parkeren scoort ook positief.
- De groene berm langs de parkeervakken roept vraagtekens op. Hoe steek je die over naar je huis en moet je uitstappen in het gras?

Scenario 2

- De uitgangspunten in dit scenario krijgen veel positieve bijval.
- Het (brede) straatprofiel met parkeren aan beide kanten scoort goed.
- Het vervangen van asfalt door klinkers en de aanleg van molgoten (goten voor afwatering) worden positief beoordeeld.
- Evenals bij scenario 1 roept de groenstrook naast de parkeervakken vraagtekens op. Als het mogelijk is dat auto's daarin gaan parkeren is de beoordeling daarvan negatief.



- Afvoer van regenwater via molgoten (goten voor afwatering) naar Wadi's (een buffering- en infiltratielocatie, die tijdelijk gevuld is met hemelwater) in het gebied (zodat verdroging wordt tegen gegaan) wordt positief gescoord.
- Het aanpassen van het verbindingsstraatje (naar het andere buurtje) waardoor auto's het niet meer kunnen gebruiken roept vraagtekens op. Met name vanwege verkeersveiligheid.

### Scenario 3

- Scenario 3 kent overwegend negatieve beoordelingen.
- Een toename van bomen en groen in de straat en in de randen van de buurt wordt positief beoordeeld.
- Als een ontwerp met meer groen ten koste gaat van heel veel parkeerruimte dan scoort dat ronduit slecht.
- Parkeerveldjes aan de randen scoren slechter dan parkeren in de straat (lees: voor de deur), omdat er daardoor meer sociale controle is op de auto's.
- Parkeervakken uitgevoerd in half-verharding roepen vraagtekens op over onderhoud. Blijft het wel netjes met onkruid en veegvuil? Half-verharding als oplossing tegen wateroverlast kan wel goed werken, vindt men.

### Scenario's voor verkeer op wijkniveau

#### Schets van bestaande situatie

- Geen reacties

### Scenario 1

- 50 km/u op de hoofdwegen scoort positief.
- 30 km/u in de woonstraatjes krijgt ook een positieve beoordeling.
- Het afwaarderen (geen autoverkeer meer) van de verbindingsstraatjes tussen de buurtjes wordt kritisch beoordeeld.

### Scenario 2

- Enkele deelnemers geven aan dat het goed werkt als er overal 30 km/u wordt ingevoerd.
- Fietsstroken, duidelijker herkenbaar dan in de huidige situatie, ziet men als een verbetering. Mogelijk is hier ook sprake van onduidelijkheid tussen fietsstroken (van het autoverkeer gescheiden door markerking op de weg) en fietspaden, die vrij liggen van de weg met een bermstrook ertussen.
- Autoverkeer ontmoedigen en fietsen aanmoedigen door de Stresemannlaan in te richten als fietsstraat vindt veel bijval bij de deelnemers.
- Verbeteren van de inrichting van de Briandlaan en de kruisingen scoort goed.
- Aanleg van een fietspad in het Romolenpark scoort positief.

### Scenario 3

- Vrijliggende fietspaden langs de Briandlaan scoren positief. Waarbij rekening moet worden gehouden met veilige kruisingen.



- Ook in dit scenario wordt aangegeven dat het uitgangspunt van een fietspad in het Romolenpark goed werkt.
- Verbeteringen aan de Briandlaan zoals in scenario 2 krijgen ook hier waardering.
- Veel deelnemers tonen zich kritisch ten opzichte van het idee een 'knip' aan te brengen in de Stresemannlaan. Hierdoor kunnen alleen fietsers deze weg als doorgaande route gebruiken. Voor auto's is de weg alleen bedoeld als het gaat om bestemmingsverkeer.

### Scenario's Stresemannlaan

Schets van bestaande situatie

- Geen input

Scenario 1

- Het groeperen van bomen waardoor meer structuur ontstaat wordt positief ontvangen.
- Het creëren van groenvakken/grasveldjes in plaats van brede stoepen wordt gewaardeerd.

Scenario 2

- Over het algemeen krijgen de ontwerpuitgangspunten in dit scenario veel bijval.
- De straatinrichting als fietsstraat scoort goed.
- Veel of hoge bomen dichtbij de huizen scoort slecht.
- Het verschoven profiel waardoor een ruime groenstrook met plantvakken, gras en bomen ontstaat scoort goed.

Scenario 3

- Ruimte voor geveltuintjes scoort positief.
- Ontwerp van de weg als bestemmingsverkeer en heldere inrichting scoort mogelijk ook goed.

## Tot slot



Frits Vermeijs, deelnemer aan de klankbordgroep en planoloog, presenteerde aan het eind van de bijeenkomst een aantal ideeën. Hij heeft hiervoor een globale schets gemaakt van Meerwijk. Hij wil graag dat Meerwijk een gezicht krijgt. Dit zou onder andere kunnen door de aanleg van een aantrekkelijke en mooie rotonde op de kruising Briandlaan/Stresemannlaan. Hiervoor zou een prijsvraag uitgezet kunnen worden. Ook stelde hij voor Japanse bloesembomen te planten in de zone vanaf de Aziëweg langs de



Briandlaan en de groenstrook tot aan het Vlinderpad. Nabij de Meerwijkplas zou hij graag een uitkijkplatform plaatsen en een kinderboerderij.

De projectgroep gaat bekijken welke ideeën een plek kunnen krijgen in binnen het masterplan. Een aantal ideeën wordt bekeken door gebiedsteam Schalkwijk, omdat deze ideeën buiten ons projectgebied vallen.

In een losse bijlage (in tekst en beeld) zijn suggesties en aanbevelingen.



## Bijlage 1: Concrete bijdragen genoteerd op de flappen

### Aandachtspunten/reacties uit besproken scenario's

#### Groep A

- Het buurtje 'Aletta Jacobsstraat' kent naast wonen ook voorzieningen: (KDV 't Hazeltje, VGMH, winkelcentrum, etc.). Daardoor is de parkeerdruk daar erg hoog. Ontwerpen met weinig parkeervoorzieningen scoren daar minder.
- Parkeren: langsparkeren of insteekvakken kennen verschillende voor- en nadelen:
  - Langsparkeren: overzichtelijk en sociaal veilig
  - Insteek vakken: Gemakkelijk parkeren, krassen/deuken op de deuren
- Relatie IVORIM en gemeentelijke parkeernorm: Neemt autoverkeer daadwerkelijk af? Alternatief voor de auto moet er eerst zijn voordat het aantal parkeervakken verminderd kan worden.
- Extreem sleutelen aan parkeeraantallen valt slecht. Als openbare en corporatie parkeerplaatsen samengevoegd worden, dan zou een overschot verminderd mogen worden ten behoeve van groen, dat zou kunnen werken.
- Plannen om de hoeveel parkeerplaatsen bij ontwikkeling van het winkelcentrum te verminderen gaat druk op de woonwijken opleveren.
- Opwaarderen openbaar vervoer, bijv. kleine busjes in de wijk zou een suggestie zijn. Als dat werkt zou eventueel het autogebruik en het aantal parkeerplaatsen terug kunnen lopen. Pas dan zou een scenario met veel minder parkeerplaatsen kunnen werken.
- Het is niet duidelijk of het weghalen van de doorsteek tussen de buurtjes gaat werken.
- Scenario's met een groene berm: er dient wel een uitstapstrook te zijn en de groene strook moet 'oversteekbaar' zijn richting de woningen.

#### Groep B

##### Poster 1 Scenario's op buurtniveau

- Bij scenario's met groene stroken naast de parkeervakken: mensen gaan vanuit parkeren over het gras lopen ('oversteekbaarheid'). Oppassen dat mensen niet in 't groen gaan parkeren. Wellicht het groen verhogen? Verhoogde stoepen? Maar dan weer lastig met parkeren (deur niet open).
- Wordt er gedacht aan helofyten filters? [*red. Neen, die zijn voor afvalwaterzuivering bestemd. Wadi's zijn enkel voor infiltratie in de bodem*]
- Er zijn nu regenpijpen die op straat uitkomen. Geeft wateroverlast/gladheid op de stoep.
- Een combinatie scenario 2 met 1-richtingsverkeer zou goed kunnen scoren.
- Mensen willen voor hun eigen deur parkeren zodat ze hun auto in het zicht hebben. Ontwerp met parkeren aan 2 zijdes scoort daarop goed.
- Scenario 2 en 3 combineren: veel groen en wel parkeren in de straat zou positief zijn.
- Goede verlichting scoort goed. Ook opletten met plaatsing bomen.
- Veel (hoge) bomen zorgen voor veel schaduw. Dit is weer lastig met zonnepanelen.
- Een goede keuze van het soort boom is belangrijk. (hoogte, kruin, etc).





#### Poster 2 Scenario's voor verkeer op wijkniveau en Stresemannlaan

- Men benoemt het risico dat met het scenario van de knip/fietsstraat het sluipverkeer door de wijk blijft. Het verlegt dan de verkeersdruk.
- Gooi Aziëweg weer open als doorgaande route, dat ontlast de Stresemannlaan.
- Aparte fietspaden langs de doorgaande (50-)wegen scoort goed voor de veiligheid.
- Versmallingen waarbij auto's op fietsstroken komen scoren slecht.
- Vrijliggend fietspad op Briandlaan werkt goed voor de veiligheid.
- Rotondes/kruisingen waarbij de fietsers in het ontwerp voldoende aandacht krijgen scoren goed.