



**Gemeente
Haarlem**

Technische opmerkingen politieke fracties

**Ontwerp-Omgevingsvisie
Haarlem**

[Kies datum]

Programma & Gebiedsmanagement

Omgevingsvisie Haarlem - verwerking technische opmerkingen

De Ontwerp-Omgevingsvisie Haarlem heeft ter inzage gelegen van 7 juni tot en met 19 juli 2021. Dit overzicht bevat een lijst van de schriftelijke technische opmerkingen van de politieke fracties & de behandeling van de Ontwerp-Omgevingsvisie in de Commissie Ontwikkeling.

Inhoudsopgaven

- Schriftelijke technische opmerkingen politieke fracties Blz. 3
- Behandeling Ontwerp-Omgevingsvisie Commissie Ontwikkeling Blz. 30

Schriftelijke technische opmerkingen politieke fracties

CA: VVD					
Nr.	Pag.	Omgevingsvisie	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1.	11	sleutel gebieden worden belicht	Maar het is toch juist een visie voor alle Haarlemmers? Waarom niet alle wijken uitgelicht en de inwoners laten zien wat er mogelijk is tot 2045	Wij zijn het met u eens dat inzicht geven in de uitwerking per gebied heel belangrijk is. Dit nu al in de visie verwerken past echter niet, vanwege het abstractieniveau ervan, maar ook vanwege de omvang van de opgave. Daarom is in de visie voorgesteld om als volgende stap omgevingsprogramma's per gebied op te stellen. Dit is in lijn met de insteek van de Omgevingswet.	Nee
2.	12.	ruimte te creëren voor klimaatadaptatie ten koste van ruimte voor de auto.	Het eerste deel is natuurlijk prima, maar niet alleen en uitsluitend ten koste van de auto. Dat is te makkelijk.	Wij zijn het met u eens dat de (geparkeerde) auto niet de enige functie is waar ruimte kan worden gevonden voor de klimaatadaptatie. De visie laat zien dat het zeker niet alleen ten koste van de auto gaat. De auto gebruikt echter stadsbreed zoveel openbare ruimte – zie ook antwoord op vraag 8 – dat op veel plekken klimaatadaptatieve maatregelen voor een belangrijk deel ten koste van ruimte voor de auto zullen moeten gaan. We zullen altijd de beste oplossing moeten vinden maar er zal dusdanig veel ruimte bij de auto vandaan moeten komen dat het belangrijk is om dit duidelijk te benoemen.	Nee
3.	13	Meer kwaliteit toe te voegen in het buitengebied onder andere door het opwaarderen van de natuurwaarde tot landbouwgrond.	Landbouw één van de klimaatproblemen, denk alleen al aan stikstof; hoe gaat dit dan bijdragen aan een gezonde leefomgeving?	Deze zin wordt aangepast. <i>Tot</i> wordt vervangen door <i>van</i> .	Ja

4.	13	Mobiliteitstransitie	Accepteer de realiteit dat de auto -die overigens steeds minder belastend wordt voor het milieu- nog lang essentieel zal zijn	In de omgevingsvisie nemen we geen afscheid van de auto. Wij herkennen het beeld dat u schetst. Echter, de mobiliteitstransitie leidt wel degelijk tot een ander evenwicht. Dit is in lijn met de mobiliteitsvisie.	Nee
5.	13	Vergroenen en vernatten	Ja hoor daar is hij weer... de auto moet weg, het gebrek aan creativiteit is stuitend! 2019; 0,75 auto per huishouden en u zegt weg ermee.	Zie antwoord op vraag 4.	Nee
6.	16	een goede internetverbinding is essentieel	Een groot deel van de mensen zal ook in de toekomst thuis blijven werken, daarom glasvezel in de hele stad. Dit mist in de visie.	Wij herkennen dit punt en hebben op pagina 126 opgenomen dat ruimte in de ondergrond moet worden gecreëerd voor glasvezel.	Ja
7.	29	Kortom, ons dagelijks leven houdt niet op bij de gemeentegrens;	dat betekent dus ook dat we de bereikbaarheid van die regio niet eenzijdig mogen beperken	Dit is de reden dat we op bereikbaarheid intensief samenwerken met de buurgemeenten. Uit de inspraakreacties maken we op dat onze directe burens in Zuid Kennemerland zich in de visie herkennen.	Nee
8.	47	(autowegen en parkeerplaatsen nemen een buitenproportioneel groot deel van de openbare ruimte in).	Dat is subjectief, er zijn genoeg mensen die het juist heel proportioneel vinden	In het stedelijk gebied van Haarlem wordt bijna 40% van de openbare ruimte primair ingenomen door de auto. In sommige wijken loopt dit op tot meer dan 55%. Ruimte voor fietsers, voetgangers en verblijf (pleinen, speeltuinen, etc.) neemt gezamenlijk tussen de 20 en 35% van de openbare ruimte in. Haarlem heeft de ambitie 90% van de verplaatsingen in 2030 met de fiets of te voet plaats te laten vinden. Als we dit in samenhang bekijken, moeten we concluderen dat de auto buitenproportioneel veel ruimte in beslag neemt. Voor verdere vergelijking: groen en water samen nemen tussen de 10 en 40% in van de openbare ruimte in Haarlemse wijken.	Nee
9.	57	We willen dat het soort banen dat in de stad aanwezig is, beter aansluit bij het profiel	Maar waar kiest Haarlem voor? Circulaire economie. Leuk maar kijk naar bijv. Leiden met het Bio Sciencepark. Dat is een echte keuze.	In de economische visie is beschreven waar Haarlem voor kiest. De omgevingsvisie bouwt hierop voort.	Nee

		en het opleidingsniveau van inwoners.			
10.	58	Het is onze ambitie dat iedere Haarlemmer in de openbare ruimte gebruik kan maken van een koele verblijfsplek van minimaal 100 vierkante meter en op loopafstand van zijn woning	Is dat op loopafstand ook met een rollator? En hoe en waar gaat u dat doen?	Het streven is dat voor iedereen binnen loopafstand een koele verblijfsplek op loopafstand is. Dit is onder andere afhankelijk van de gesteldheid van de rollator- gebruiker en het type bestrating of het uitvoerbaar is voor iedereen.	Nee
11.	59	Pag. 59 We willen van het gas af,	verander dit in we willen van het aardgas af. Groen gas als waterstof is een reëel alternatief.	Akkoord.	Ja
12.	59	Een duurzaam bereikbare stad	Daarvoor is het belangrijk om het verkeer om de stad heen te laten rijden. Waar staat dat in de visie?	Op p. 128, bij figuur 2 staat onder andere de volgende tekst: Auto gebundeld op de ring en minder dominant in de buurt.	Nee
13.	71	Speerpunt 6: Ruimte creëren voor klimaatadaptatie ten koste van ruimte voor de auto.	Nogmaals: het eerste deel is prima, maar niet alleen en uitsluitend ten koste van de auto. Het autobezit neemt toe, waar moet de auto heen? Investeer in een oplossing, kijk ook hier naar Leiden!	Eens over dat de auto van straat moet. En een deel gaat richting andere modaliteiten. Wijkhubs zijn onderdeel van het antwoord.	Nee
14.	73	Bij de legenda wordt gesproken (Waarderpolder) over een samenhangend economisch profiel	Wat is dan het profiel? De VVD kan dit niet terugvinden in de visie. Misschien iets om te onderzoeken?	De Waarderpolder is HET werkgebied van Haarlem. Hier willen we vasthouden aan de werkfunctie. Richting de toekomst wordt ingezet op intensivering (nieuwe banen en meer bedrijven) van de werkgelegenheid binnen de Waarderpolder. De ambitie is om de kwaliteiten van de Waarderpolder als hoogwaardig bedrijventerrein verder te versterken. Belangrijke sectoren zijn: Creatieve-en maakindustrie, 3D-printing, digitale economie, circulaire economie en duurzaamheid, life sciences en health.	Nee
15.	84	Meer ruimte voor groen, lopen en verblijven (ten koste	Ook hier: niet alleen ten koste van de auto!	We kijken breder dan de auto, maar de auto in de openbare ruimte is wel de hoofdmoot. Er is afgezien van ruimte die nu primair door	Nee

		van ruimte voor auto's in de openbare ruimte)		auto's gebruikt wordt weinig openbare ruimte die niet al water, groen, verblijfsruimte of ruimte voor wandelaars of fietsers is. En deze zaken moeten we juist allemaal versterken om bereikbaar, gezond, aantrekkelijk en klimaatbestendig te blijven.	
16.	84	Vrijkomende sociaal-maatschappelijke en economische ruimte behoudt die bestemming op het moment dat deze leeg komt te staan	Gezien de grote woningnood moet transformatie naar woonruimte mogelijk blijven	Menging van functies is een kwaliteit die we graag in de stad willen houden. Voor een goede balans is naast toevoeging van woningen ook toevoeging van werkgelegenheid en voorzieningen gewenst (zie rapport groeipotentie BIS...). Maatschappelijke bestemmingen die worden omgezet naar wonen transformeren meestal niet terug naar een maatschappelijke bestemming.	Nee
17.	84	Met kleinschalige verdichtingen in de stad door middel van toevoegen van bouwlagen of opsplitsing van woningen gaan we, gezien de effecten op de omgeving, zeer terug houdend om	Toevoegen van woonlagen wordt terughoudend mee omgegaan, je krijgt gezinsuitbreiding en je kunt niet in je huis blijven wonen terwijl een laag erop de uitkomst zou kunnen zijn. Dit is een ongewenste beperking.	Dit is een complex proces. Op korte termijn leidt dit tot voordeel, maar op lange termijn juist tot minder betaalbare woningen voor bijvoorbeeld gezinnen of starters. Daarom zet de gemeente in op grootschalige toevoeging in onder andere de ontwikkelzones.	Nee
18.	94	Behouden en vitaal houden van de horeca en versterken van het Haarlemse uitgaansleven. Behoud van uniek en aantrekkelijk kernwinkelgebied	De gemeente gaat niet over de invulling door de Horeca, winkels, hoe gaat u dit dus doen?	Veel punten, zo niet de meeste punten, in de omgevingsvisie zijn punten waar de gemeente niet alleen over gaat. De visie kan enkel tot uitvoering worden gebracht in samenspraak met alle belanghebbenden in de stad. Daarnaast heeft de gemeente via bijvoorbeeld het omgevingsplan en vergunningen wel de mogelijkheid om bepaalde ontwikkelingen af te dwingen.	Nee
19.	102	Waar nodig winnen we hiervoor ruimte ten	Ook hier: niet alleen ten koste van de auto	Zie eerdere vraag.	Nee

		koste van ruimte voor de auto			
20.	104	De hiervoor benodigde ruimte winnen we primair ten koste van parkeerplaatsen voor auto's.	Ook hier weer te makkelijk de auto geslactofferd. Waarom geen graskeien bijvoorbeeld?	Soms kan dit een oplossing zijn. Tegelijkertijd gaat de omgevingsvisie uit van het zoveel mogelijk combineren van functies. Dat leidt tot andere oplossingen.	Nee
21.	122	Nieuwe wijken autoluw ontwerpen. Een lagere parkeernorm;	Een lagere parkeernorm kan niet zomaar even in een omgevingsvisie besloten worden, daar zal eerst een raadsbesluit over moeten worden genomen	Dit is een visie, die moet verder uitgewerkt worden. Daar heeft de raad uiteraard een besluitvormende rol in. Op dit punt, maar ook op andere punten.	Nee
22.	122	In stadsdelen waar op termijn in de openbare ruimte geen plek meer is voor privéauto's, wordt voor een deel hiervan gezocht naar alternatieve plekken op afstand	Niet slechts voor een deel maar voor allemaal!	In het licht van de doelen die we beogen met de omgevingsvisie is dit niet wenselijk en het is ook niet nodig. Door in te zetten op nabijheid van functies, een tien-minuten-netwerk voor actieve vormen van mobiliteit, betere ontsluiting van het HOV en het stimuleren van deelmobiliteit neemt de auto-afhankelijkheid en daarmee het privébezit en de vraag naar parkeren af. Dat effect zien we nu al in de binnenstad en ook in andere steden is dit effect te zien.	Nee
23.	122	P+R terreinen, mobility hubs.	Waar dan? Het college praat er elke keer over, maar er is niets concreets. We lezen alleen maar: lagere parkeernormen en het minder aantrekkelijk maken van autobezit en dat is geen realistisch alternatief.	In de uitwerking van de omgevingsvisie, in de thematische- en gebiedsprogramma's gaan we daadwerkelijk opgaven verder uitwerken. Daar komen dan ook deze plekken in beeld. De omgevingsvisie heeft hiervoor indicatief locaties opgenomen in de kaarten.	Nee
24.	123	Om doorgaand verkeer door de stad te minimaliseren en sluipverkeer door de wijken te voorkomen, zorgen we voor een goede hoofd ontsluitingsstructuur	Belangrijk, we liggen nu eenmaal tussen Zandvoort en de rest van Europa.	Wij danken u voor het ondersteunen van de visie op dit punt.	Nee

25.	124	Bundelen van autoverkeer op hoofdroutes. Het regionale autoverkeer wordt gebundeld op een ring rondom de stad (N208-N205-A9 – nieuwe afrit ter hoogte van Velsen/ Velsersboog – N208).	Velsersboog is OK, maar hoe zit het aan de zuidkant? Waar is de tunnel gebleven?	De tunnel is niet haalbaar en is conform het nieuwe mobiliteitsbeleid niet meer opgenomen in de omgevingsvisie. De ingezette mobiliteitstransitie is onderdeel van de oplossing.	Nee
26.	132/133	Kaarten	Deze kaarten zouden duidelijker zijn met een legenda erbij	Om de kaarten beter leesbaar te maken hebben we een toelichting bij de kaarten geschreven. Er is bewust geen legenda gemaakt omdat het op de kaarten niet om de details gaat maar het gehele beeld.	Nee
Tekstueel					
1.	19	onder 03: De daadwerkelijke visie op de op de leefomgeving vindt u in deel 3	“op de” kan weg		Ja
2.	40	met bootjes, of op sub-planken.	Het is sup-planken (sup staat voor Stand Up Paddle)		Ja
3.	44	De gemiddelde WOZ-waarde in Haarlem in 2020 is het met 47% gestegen ten opzichte van 2013.	Het kan hier weg		Ja
4,	48	Dat heeft ook gevolgen voorsteden	dit moet zijn voor steden, twee woorden		Ja
5.	82	niet enkel ondernemen om je winst te maximaliseren, maar	moet zijn: maar door iets		Ja

		door iets toe te voegen aan de samenleving			
6.	104	We willen dat een deel van deze gebieden koel zijn.	Dit moet zijn: een deel is		Ja

CB: Actiepartij					
Nr.	Pag.	Omgevingsvisie	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1.		Strategische keuze: Mengen en verdichten – Speerpunt: Bestaande karakter van wijken behouden	Huidig instrumentarium (huisvestingsverordening) op gebied van woningsplitsing is te reactief. De leefbaarheid van wijken staat hiermee teveel onder druk.	De omgevingsvisie geeft aan dat terughoudend wordt omgegaan met de aanvragen voor het splitsen van woningen. De omgevingsvisie wordt uitgewerkt in gebiedsprogramma's en thematische programma's en juridisch vastgelegd in het omgevingsplan. Het omgevingsplan vervangt het huidige instrument: de huisvestingsverordening.	Nee
2.		Strategische keuze: Buurtgericht Ontwikkelen – Speerpunt: 10 minuten netwerk	Recent gemaakte ontwerpkeuzes in planontwikkelingen bevorderen de totstandkoming van dit netwerk onvoldoende. Er zal op hoger abstractieniveau, boven individuele planontwikkeling op basis van de speerpunten keuzes moeten worden afgedwongen waarmee plannen op elkaar aansluiten. Vb. Bestemmingsplan Europawijk, gebiedsontwikkeling Spaarne Gasthuis, Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid, Schalkwijk Midden. Maw. Visie heeft pas zeggingskracht bij sterke uitvoering.	Dit is een belangrijke reden waarom de omgevingsvisie is opgesteld. Na vaststelling van de omgevingsvisie wordt de visie concreter uitgewerkt in gebiedsprogramma's. Die bieden op hoofdlijnen de integraal afgestemde kaders bij de opstart van projecten waardoor de projectoverstijgende lange termijn belangen niet genegeerd kunnen worden. In dit vervoltraject moet uitvoering centraal staan.	Nee
3.		Strategische keuze: vergroenen en vernatten – speerpunt: Ten koste van de auto	Zolang auto's op maaiveld parkeren zou het vergroenen en vernatten ook daar kunnen plaatsvinden. Zie Haarlemmerstroom e.o.: grote, in het weekend leegstaande parkeerterreinen die volledig verhard zijn uitgevoerd. Hier kunnen andere ontwerpkeuzes worden	In de gebiedsprogramma's worden naast de ingewikkelde dure oplossingen, ook de korte termijn oplossingen met koppelkansen verkend, zoals het vergroenen van parkeerplaatsen. De korte termijn	Nee

			gemaakt zodat parkeren en vergroenen / vernatten worden gecombineerd. Voorbeeld van een koppelkans.	oplossingen zijn niet voldoende om de klimaatproblematiek het hoofd te bieden. Er moet nu ook gestart worden met de ingewikkelde duurdere en minder populaire ingrepen.	
4.		Strategische keuze: Bevorderen gezonde Leefomgeving – speerpunt: Meer kwaliteit in het buitengebied	De speerpunten richten zich te eenzijdig op het buitengebied. Voor Actiepartij begint de gezonde leefomgeving in de bestaande stad. Wij zien onvoldoende visie op het bevorderen van de gezonde leefomgeving in de bebouwde omgeving en vrezen dat dit telkens op projectniveau moet worden bevochten. De naar oordeel van Actiepartij onterechte afdoening door het college van de motie "gezondheidsaspecten" belooft in die zin weinig goeds.	In de omgevingsvisie worden meerdere voorstellen gedaan die een gezonde leefomgeving bevorderen. Het tien-minutennetwerk is hier een voorbeeld van. Dit komt nu niet tot uiting in de speerpunten. Wij scherpen de visie op dit punt aan.	Ja
5.		1. Woningbouw concentreren in grootschalige gebiedsontwikkelingen. (Sleutels A, G & J)	<ul style="list-style-type: none"> - Naast grootschalige gebiedsontwikkelingen stadsvernieuwing door verdichting binnen bestaande stad (vb. Aart van der Leeuwstraat) 	Verdichting gaat ook door in de stad, maar we kiezen bewust voor plekken waar niet alleen grote aantallen woningen toegevoegd kunnen worden, maar ook direct andere opgaven opgepakt worden, zoals versterken van het 10-minuten netwerk.	Ja
			<ul style="list-style-type: none"> - Oog voor menselijke maat: hoogbouw 4-6 lagen, uitzonderingen obv hoogbouwvisie. 	De alinea over hoogbouw is aangepast, alsmede de kaart.	Ja
6.		2. Substantieel aantal arbeidsplaatsen toevoegen aan de Waarderpolder en bij de OV-knooppunten. (Sleutels B, C & I)	<ul style="list-style-type: none"> - Regionale concurrentiepositie verbeteren door revitalisatie Waarderpolder, - Inzetten op dubbel grondgebruik Bedrijventerreinen - Voorkomen van monofunctionele OV knooppunten - Groei voor bestaande bedrijven mogelijk maken op nieuwe locaties waarbij oude locaties worden geherstructureerd 	De voorstellen sluiten aan op de omgevingsvisie. <ul style="list-style-type: none"> - de omgevingsvisie zet in op versterken van positie Waarderpolder. Waaronder het intensiveren van de werkgelegenheid. - dubbel grondgebruik sluit aan bij de visie. Door verscheidenheid en complexiteit van opgaven is dubbel ruimtegebruik een voorwaarde. - bij OV-knooppunten kiezen we voor een gemixt programma van wonen en werken. 	Nee
7.		3. Zorgvuldig omgaan met bestaande wijken: menging en karakterbehouden.	<ul style="list-style-type: none"> - Bestaande gemengde bestemmingen behouden, - Instrumentarium Huisvestingsverordening verbeteren 	De omgevingsvisie zet in op behoud van de gemengde karakteristieken van de bestaande wijken. Uitgangspunt is dat niet wordt meegewerkt aan aanvragen voor	Nee

				omzetting van kleinschalige goedkope bedrijfsruimte naar woonruimte. Het instrument huisvestingsverordening wordt vervangen door het omgevingsplan. Wij zien dit punt daarom als aandachtspunt voor het vervolg.	
8.		4. Versterken 10-minuten-netwerk en stadsstraten. (Sleutels A, F & H)	<ul style="list-style-type: none"> - Meer overkoepelende ontwerpvisie op naast elkaar gelegen ruimtelijke plannen - Shared Space do's & dont's 	Wij zijn het met u eens dat er meer aandacht nodig is voor de verbinding tussen (ontwikkel)gebieden. Daarom is de stadsbrede omgevingsvisie van belang. Ook in de uit te werken met gebiedsprogramma's komt dit terug.	Nee
9.		5. Sociale basis en ontmoetingsplaatsen in de buurt versterken. (Sleutel G)	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeentelijk vastgoed met prioriteit inzetten, - Marktpartijen bij gebiedsontwikkelingen aanzetten tot kostprijsdekkende realisatie van maatschappelijke functies, - Maatschappelijk veld betrekken bij ontwerpfase 	In de omgevingsvisie is in het laatste hoofdstuk op hoofdlijnen een aantal uitvoeringsprincipes opgenomen. De omgevingsvisie gaat met name over de fysieke inrichting. Uw punten hebben betrekking op de stedelijke strategie. Ze onderstrepen de noodzaak om de ontwikkeling van de stad samen met alle belanghebbenden verder vorm te geven.	Nee
10.		6. Ruimte creëren voor klimaatadaptatie ten koste van ruimte voor de auto. (Sleutel D & H)	<ul style="list-style-type: none"> - Ondergrond (bestaande) parkeervelden beter ontwerpen tbv klimaatadaptatie (zie Haarlemmerstroom, etc) 	Zie beantwoording CB punt 3.	Nee
11.		7. Boezemwaterstructuur versterken. (Sleutel A & H)	<ul style="list-style-type: none"> - Water tbv waterberging maar ook landschappelijke- en gebruikskwaliteiten nadrukkelijk ontwerpen in gebiedsontwikkelingen 	Dit wordt verder uitgewerkt in de gebiedsprogramma's.	Nee
12.		8. Meer kwaliteit in het buitengebied: o.a. opwaarderen natuurwaarde van boerenland. (Sleutel K)	<ul style="list-style-type: none"> - Betrekken natuurbeheerders, Belangenbehartigers - Ondersteunen initiatieven voor ecologische landbouw 	Bij de uitvoering van de omgevingsvisie zoeken we de samenwerking met de direct belanghebbenden. In de geest van de Omgevingswet spelen belanghebbenden en initiatieven een grotere rol. Dit is wat ons betreft de basis voor het vervolgtraject.	Nee

13.		9. Ecologische verbindingen tussen hotspots versterken. (Sleutel H)	<ul style="list-style-type: none"> - Maaibeleid, - Bomenbalans verbeteren 	Het maaibeleid is geen onderdeel van de omgevingsvisie. Uitgangspunt van de omgevingsvisie is verbetering van de ecologische en recreatieve verbindingen. Het toevoegen van bomen kan hier onderdeel van zijn.	Nee
14.		10. Ruimte reserveren en creëren voor energietransitie. (Sleutels D, J, K & L)	<ul style="list-style-type: none"> - Kwaliteit oostelijk landschap Haarlem als verblijfsgebied en buffer naar Schiphol niet aantasten 	Dit is een uitgangspunt van de omgevingsvisie. Naast natuurontwikkeling en recreatieve ontwikkeling wordt het oostelijk landschap ook ingezet voor energievoorzieningen en klimaatadaptieve voorzieningen mits het past in het landschap.	Nee
15.		11. Regionale fietsverbindingen verbeteren en verbinden met het 10-minuten-netwerk. (Sleutel F)	<ul style="list-style-type: none"> - Noord-zuidverbinding binnenstad, - VRI's beter afregelen, 	Onderdeel van de omgevingsvisie is het verbeteren van de regionale fietsverbindingen die aansluiten op het zogeheten tien-minutennetwerk.	Nee
16		12. Knooppuntontwikkeling en in combinatie met verbeteren HOV-bereikbaarheid. (Sleutels A, C, I & J)	<ul style="list-style-type: none"> - Voorkomen monofunctionaliteit, - Visie op lightrail, - Economische functies passend bij Haarlemse maat en regionale positie, - Gemengde woonmilieus, - Visie op onderlinge relatie tussen knooppunten 	Dit zijn allemaal punten die terugkomen in de omgevingsvisie. Wij zien dit als ondersteuning van de visie.	Nee

CC: Christen Unie					
Nr.	Pag.	Omgevingsvisie	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
1.	Algemeen		Waarom is het visiedeel van de Nota Ruimtelijke kwaliteit en de Nota Dak niet opgenomen in deze omgevingsvisie zodat deze nota's zodra het regeldeel van deze oude nota's is opgenomen in het Omgevingsplan kunnen worden ingetrokken?	De omgevingsvisie heeft een ander abstractieniveau dan de Nota Dak en Nota Ruimtelijke Kwaliteit. Om inzichtelijk te maken hoe de omgevingsvisie zich verhoudt tot bestaand beleid is een overzicht gemaakt welke beleidstukken kunnen worden ingetrokken en welke niet.	Ja, overzicht beleid.

2.	Algemeen		Welke visies en beleidsstukken komen met de nieuwe Omgevingsvisie te vervallen? Dan kunnen wij als Raad ook controleren of daar nog dingen in staan die we toch graag terug zouden zien in de Omgevingsvisie.	Zie punt 1.	Ja
3.	Algemeen		Wij pleiten er voor de heldere prioriteitstelling op blz. 38 van de SOR integraal over te nemen in de Omgevingsvisie.	De prioriteitstelling van de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) gaat alleen over de openbare ruimte en wordt daarom niet overgenomen. De prioriteitstelling wordt uitgewerkt aan de hand van de strategische keuzes en daarmee verbreed.	Ja
4.	Algemeen		In de SOR lezen wij op blz. 114 "Totdat het gebruik van de ondergrond is vastgesteld in een omgevingsvisie kan efficiënt gebruik van de ondergrond worden verbeterd door de volgende uitgangspunten". Er staat in de Omgevingsvisie dat vooral energie vraagt om veel ruimte in de ondergrond vraagt maar is daarmee ook "het gebruik van de ondergrond" vastgesteld zoals bedoeld in de SOR?	Ja, voor zover de omgevingsvisie hier het passende instrument voor is. De omgevingsvisie legt geen type gebruik van de ondergrond vast. De ondergrond wordt op veel manieren gebruikt en heeft vele functies, vaak op dezelfde plek. Wat precies wordt bedoeld met het vastleggen van het gebruik van de ondergrond is niet nader gespecificeerd in de SOR. De omgevingsvisie wordt uitgewerkt in thematische- en gebiedsprogramma's. In de gebiedsprogramma's vindt integrale afweging plaats, worden zaken concreter en kan worden ingezoomd op detailniveau.	Nee
5.	11	Samenvatting	Verbeter de leesbaarheid: - In de samenvatting kan worden verduidelijkt dat de 6 strategische keuzes volgen uit de 6 strategische opgaven. - Benoem voor de leesbaarheid ook expliciet dat "mengen en verdichten", "buurtgericht ontwikkelen", etc. de strategische keuzes zijn. Die term hoort in de samenvatting te staan - Een lezer die andere nota's niet kent weet niet wat ontwikkelzones zijn. Neem elke ontwikkelzone apart op in de opsomming. Zo is duidelijker om welke gebieden het gaat. Het zijn immers aparte sleutelgebieden (zie	De samenvatting is herschreven en publieksvriendelijker gemaakt. De ontwikkelzones worden in de tekst beter omschreven.	Ja

			ook opmerking bij blz. 62 en 74 over sleutelgebieden en sleutelprojecten)		
6.	12	En het autoverkeer niet toeneemt.	Deze tekst komt niet helemaal overeen met de tekst onder strategische keuze 6 voor een mobiliteitstransitie op blz. 13.	Samenvatting is tekstueel aangepast.	Ja
7.	18/19	Leeswijzer	<p>Het werken vanuit 6 integrale opgaven en daaruit voortvloeiend 6 strategische keuzes is logisch. Daarna is de structuur van de Omgevingsvisie echter niet logisch. Wij pleiten voor een vereenvoudigde structuur van de nota om de volgende redenen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Onder de strategische keuzes worden steeds 2 of 3 speerpunten gehangen maar verderop worden in hoofdstuk 9 onder de opgaven ook “verdiepende uitspraken” gedaan die ook belangrijk zijn maar kennelijk net niet tot speerpunt zijn verheven. En dan hangen de sleutelgebieden er nog ergens tussen. Dit is erg onduidelijk. 2. De verdiepende uitspraken zouden sowieso niet aan de opgaves gekoppeld moeten zijn maar aan de strategische keuzes. 3. Nog onduidelijker wordt het doordat aan elk speerpunt “sleutelgebieden” zijn gekoppeld en aan elke “verdiepende uitspraak” meerdere “aandachtspunten”. Deze aandachtspunten zijn niet alleen letterlijk aandachtspunten maar ook “sleutelgebieden” 4. En om het helemaal ingewikkeld te maken is elk “aandachtspunt” (dat dus al onder een opgave van een bepaalde kleur hangt) via kleuren bolletjes ook gekoppeld aan andere opgaven... Die bolletjes voegen niets toe. Bovendien: soms ontbreekt bij een aandachtspunt zelfs het bolletje met de kleur waar het aandachtspunt bij staat.... Voorbeeld: op blz. 86 bij het aandachtspunt “Aantrekkelijke OV-, fiets- en voetgangersverbindingen van OV-knooppunten met omliggende wijken.” Staat niet de roze 	<p>1. Dit een bewuste keuze en het is inderdaad juist dat niet alle verdiepende uitspraken tot speerpunt zijn gemaakt.</p> <p>2. De verdiepende uitspraken zijn gekoppeld aan de opgaven om te laten zien hoe de keuzes gekoppeld zijn aan de opgaven. Dit is een bewust gedaan om zodoende thema’s zoals bijvoorbeeld wonen en werken ook goed herkenbaar in de visie terug te laten komen en niet helemaal te verdelen over de strategische keuzes.</p> <p>3. De koppeling tussen speerpunten en Icoonprojecten (nieuwe benaming van sleutelprojecten) is gemaakt om te laten zien hoe de visie concreet wordt in de stad. De aandachtspunten bij de verdiepende uitspraken maken deze concreet en zorgen voor duidelijkheid en richting op vaak thematische onderwerpen.</p> <p>4. De bolletjes zijn niet gekoppeld aan de opgaven maar laten zien van welke strategische keuzes de aandachtspunten een uitwerking zijn. Ze zijn bedoeld om te verhelderen hoe de punten integraal aan verschillende keuzes bijdragen.</p> <p>De kaarten worden ook per laag afzonderlijk beschikbaar gesteld. De integrale kaarten maken inzichtelijk hoe verschillende</p>	Nee

			<p>kleur van de opgave “aantrekkelijke woon- én werkstad voor iedereen” respectievelijk de strategische keuze “mengen en verdichten”. Kortom: het gebruik van de kleurtjes is hier doorgeschoten en niet te volgen!</p> <p>Ook vinden wij de SOR veel krachtiger doordat daar de themakaarten veel meer centraal staan. Deze zijn veel beter leesbaar dan de nu nog vrij onoverzichtelijke kaarten van de Omgevingsvisie. Hier is een verbeteringslag mogelijk!</p> <p>Daarom stellen wij voor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kies voor een logische volgorde: 6 opgaven leiden tot 6 keuzes en onder die keuzes komen thematisch alle uitspraken (speerpunten en overige uitspraken). Dit voorkomt ook overlap tussen de verdiepende uitspraken en de speerpunten. 2. Verwerk aandachtspunten gewoon in de tekst bij de thematische uitspraken zonder het verwarrende gebruik van de kleurtjes. 3. Laat per thema zien welke sleutelgebieden en sleutelprojecten relevant zijn. (zie opmerking bij blz. 62 en 74 met uitwerking van dit punt!) 4. Plaats niet alleen per hoofdkeuze een kaart maar ook per deelthema. Maak hierbij gebruik van de duidelijke opzet van de kaarten van de SOR. Wij zien dus graag duidelijke kaarten terug van fietsnetwerk met ontbrekende schakels, een kaart met het OV netwerk, een kaart met de vaarroutes, etc. Of te wel de verschillende kaartlagen. (technische vraag: sowieso graag bij de presentatie van de definitieve omgevingsvisie graag een overzicht van de wijzigingen die zijn doorgevoerd t.o.v. de kaarten in de SOR) 	<p>onderwerpen bij elkaar komen en blijven daarom gehandhaafd.</p> <p>Wij denken dat een nieuwe structuur de visie niet verder verbetert. Wij danken u dat u zich herkent in de opgaven en de keuzes.</p>	
--	--	--	--	---	--

			5. Laat op de kaarten bij voorkeur ook zien wat bestaand is en wat nieuw/te verbeteren is		
8.	Blz. 22 en Blz. 28 en Raadsstuk	<p>Blz. 22 De omgevingsvisie bouwt voort op een aantal al bestaande brede documenten, zoals de Toekomstvisie Haarlem 2040, en de Structuurvisie Openbare Ruimte.</p> <p>Blz. 28 Het is niet zo dat de omgevingsvisie al het gemeentelijk beleid vervangt, ze bouwt voort op belangrijke eerdere beleidsdocumenten, zoals de Toekomstvisie Haarlem 2040 en de Structuurvisie Openbare Ruimte</p> <p>Raadsstuk: Wanneer op dit moment de omgevingsvisie en vigerend beleid van elkaar afwijken, prevaleert de omgevingsvisie.</p>	<p>Integratie van SOR en Omgevingsvisie ligt voor de hand. De SOR is immers net als de Omgevingsvisie integraal en gaat over een breed spectrum beleidsthema's van de leefomgeving. Het enige verschil is dat de SOR alleen over de openbare ruimte gaat (circa 50% van Haarlem) en de Omgevingsvisie ook over de gebouwde omgeving gaat.</p> <p>De analyse en visie van de SOR komen bovendien vrijwel overeen met de structuurvisie. Dit geldt ook voor het merendeel van de hoofdkeuzes en ook de invulling daarvan in projecten. Alleen voor de Kennemertunnel wordt een andere keuze gemaakt. Omdat over de SOR al inspraak is geweest is er niets op tegen om alle SOR elementen die nog niet in de Omgevingsvisie staan in de fase van concept naar definitief alsnog op te nemen in de Omgevingsvisie.</p> <p>Er is zijn ook twee praktische redenen om dit te doen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het is nu, behoudens de Kennemertunnel, onduidelijk waarom sommige sleutelprojecten van de SOR wel en andere niet zijn overgenomen in de Omgevingsvisie. Hierdoor is er onduidelijkheid welk beleid van de SOR nog geldig is en welk deel niet. Het doel van de Omgevingsvisie was juist om minder strijdige beleidsdocumenten te krijgen. 2. De omgevingsvisie is het kader waarbinnen het omgevingsplan opgesteld wordt. Daarom is het wenselijk om alle nog relevante elementen uit de SOR over te nemen. Zo hoeft in het Omgevingsplan niet meer naar de oude SOR verwezen te worden maar kan worden verwezen naar de nieuwe Omgevingsvisie. <p>Wij hebben begrepen dat de SOR vanwege de bekostiging van projecten (bijdrage aan bovenwijkse voorzieningen) vooralsnog moet blijven. Niks staat</p>	<p>Wij zijn van mening dat de integratie tussen SOR en omgevingsvisie niet wenselijk is. De SOR is verwerkt in de omgevingsvisie en op sommige punten doet de omgevingsvisie aanpassingen. Tegelijkertijd beweegt de SOR zich op een minder abstract niveau dan de omgevingsvisie, waardoor volledige integratie niet mogelijk en zelfs onwenselijk is. Wij vinden de inhoud van de SOR hiervoor te belangrijk.</p>	Nee

			<p>echter in de weg om de SOR zoveel mogelijk te integreren in de Omgevingsvisie. Wij pleiten er daarom voor om alle elementen van de SOR die nog relevant zijn en die nog niet in de Omgevingsvisie staan alsnog (geactualiseerd) op te nemen in de Omgevingsvisie. Zo ontstaat er één compact en actueel naslagwerk. De SOR kan dan blijven bestaan maar zodra kan worden ingetrokken zijn er geen verdere aanpassingen van de Omgevingsvisie meer nodig en ook een actualisatie van de SOR is dan niet meer nodig want dat kan dan gewoon via actualisatie van de Omgevingsvisie. Door integratie van de SOR geldt tenslotte voor de Raad vanaf het vaststellen van de Omgevingsvisie alleen nog de Omgevingsvisie en dat is wel zo helder.</p>		
9.	Blz. 62 en 74	<p>Blz. 62 De sleutelgebieden zijn iconische projecten die de essentie van de visie illustreren.</p> <p>Blz. 74 De sleutelgebieden bestaan vaak uit meer sleutelprojecten. De sleutelgebieden en daarbinnen vallende sleutelprojecten worden later geprioriteerd.</p>	<p>Graag de formulering op blz. 62 aanpassen. De SOR kent sleutelprojecten, de Omgevingsvisie kent sleutelgebieden. Het door elkaar gebruiken van de termen sleutelprojecten en sleutelgebieden is verwarrend zeker zolang beide documenten naast elkaar blijven bestaan. Maar ook binnen de Omgevingsvisie is het verwarrend. Dit blijkt wel uit blz. 74 waar in tegenstelling tot blz. 62 wel een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen gebieden en projecten. Alleen dit wordt in het vervolg van de Omgevingsvisie helaas niet doorgezet...</p> <p>Wij constateren bovendien dat een deel van die sleutelgebieden in paragraaf 8.2 eigenlijk gewoon projecten zijn. Ook zijn kunstmatig een aantal projecten op een hoop gegooid omdat ze over hetzelfde thema gaan maar ze liggen niet in hetzelfde gebied. Dit is niet handig voor de latere monitoring van de realisatie van de Omgevingsvisie.</p> <p>Tenslotte zijn “ontwikkelzones” in de Omgevingsvisie als één gebied aangewezen, terwijl ze verspreid over de stad liggen.</p>	<p>Wij herkennen de verwarring. Wij vervangen daarom de term sleutelgebieden door icoonprojecten. Ook zijn wij het met u eens dat alle ontwikkelzones hun eigen aanduiding verdienen. Tegelijkertijd willen we er ook voor waken dat de lijst niet te lang wordt. De gebieden zijn immers niet bedoeld als een uitputtende lijst waar in de stad aan de slag wordt gegaan.</p>	Ja

			<p>Wij pleiten er voor in de Omgevingsvisie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zowel sleutelgebieden als sleutelprojecten op te nemen. Sleutelgebieden zouden met letters kunnen worden aangeduid, sleutelprojecten met nummers. 2. Elke ontwikkelzone als een apart “sleutelgebied” op te nemen 3. Projecten die verspreid liggen over de stad als afzonderlijke sleutelprojecten op te nemen en niet als één “sleutelgebied”. Voorbeeld: de OV-projecten (zie opmerking bij blz. 77). Ook de Fietsring zou een apart sleutelproject moeten zijn. 4. Gebieden die verspreid liggen over de stad als afzonderlijke sleutelgebieden op te nemen en niet als één sleutelgebied. Voorbeeld: Wijken met complexe stapeling 5. Alle sleutelprojecten uit de SOR (vanaf blz. 78 van de SOR) en alle regionale sleutelprojecten uit de SOR (vanaf blz. 105 van de SOR) voor zover ze nog steeds gelden en nog niet zijn uitgevoerd ook op te nemen in de Omgevingsvisie 6. Verzamelingen projecten die verspreid zijn over de stad en niet toe te wijzen zijn aan een specifieke locatie op te nemen als “beleidstraject” net zoals gedaan is in de SOR. Dit geldt bijvoorbeeld voor tien-minuten-netwerk en ontbrekende schakels. Eventueel kunnen grotere projecten daaruit als apart sleutelproject worden aangewezen zoals de fietscorridor Waarderpolder-Parkwijk-Schalkwijk-Hoofddorp. 7. Neem ook de beleidstrajecten van de SOR op in de omgevingsvisie (vanaf blz. 101 SOR) <p>Gevolg zal zijn dat het aantal sleutelprojecten en sleutelgebieden toeneemt maar de omgevingsvisie</p>		
--	--	--	--	--	--

			wordt hierdoor veel leesbaarder en het kaartmateriaal kan hierdoor ook sterk worden verbeterd.		
10.	64	Om het aantal arbeidsplaatsen in deze gebieden flink op te voeren is het belangrijk om als gemeente samen met bedrijven, investeerders en eigenaren te bouwen aan een geschikt werkmilieu met de juiste vestigingsvoorwaarden	In onze ogen vraagt dit vooral ook een stedenbouwkundige (verdichtings)visie voor dit gebied. Dit voorkomt versnipperde ontwikkeling met niet efficiënt ruimtegebruik. Ook kan veel ruimte worden gecreëerd door in dit gebied in te zetten op een mobiliteitstransitie en het resterende parkeren op een centrale plek te concentreren.	Wij nemen dit op in de uit te werken omgevingsprogramma's.	Nee
11.	Blz. 70 en 124	Blz. 70 Daarom komt een nieuwe OV-knoop aan de oostkant van de stad (Haarlem Nieuw Zuid) en worden bestaande stations beter benut en ingezet als knoop- en overstappunten. Het OV-netwerk wordt uitgebreid met onder andere met een lightrailverbinding richting Schiphol en Amsterdam Zuid Blz. 124 Aan de noordkant van het spoor tussen Haarlem Centraal en Amsterdam Centraal reserveren we op Haarlems grondgebied een strook van tien meter voor een	Op blz. 70 staat het woord "met" een keer te veel maar ook inhoudelijk moet deze tekst scherper. Bij het vaststellen van de Structuurvisie Openbare Ruimte op 21 december 2017 is het amendement "Het regionale openbaar vervoer is de sleutel!" aangenomen. In dit amendement zijn de volgende 3 projecten geformuleerd als sleutelprojecten <ol style="list-style-type: none"> 1. Lightrail Amsterdam-Haarlem-Zandvoort/Uitgeest (aansluiting op A'damse metro) 2. HOV-busbaan A9 (huidige route 346/356) (De Raad heeft zich later ook uitgesproken over de wens van lightrail ipv HOV langs de A9) 3. Lightrail Zuidtangent Haarlem-Hoofddorp-Schiphol T.a.v. punt 1 blijkt uit de tekst van het amendement op de SOR dat lightrail Amsterdam-Haarlem nadrukkelijk los staat van de bestaande Intercity verbindingen. In de uitvoering zouden het dus ook hoogfrequente Sprinters	P. 70 akkoord. In de omgevingsvisie is de spoorreservering opgenomen. Wij herkennen ons zeer in het belang van goede verbindingen, in lijn ook met het eerder aangenomen amendement. Tegelijkertijd vinden we de door u voorstelde wijziging te gedetailleerd voor de omgevingsvisie. Daarnaast willen we de uitspraken in de omgevingsvisie zoveel als mogelijk beperken tot het Haarlemse grondgebied.	Ja

		<p>toekomstige uitbreiding van het regionale mobiliteitssysteem. (...) Volwaardige HOV/lichtrailverbinding tussen Haarlem en Schiphol(Noord)/Amsterdam-Zuid en tussen Haarlem-Hoofddorp.</p>	<p>kunnen zijn naast de Intercity's. In het landelijk OV toekomstbeeld en in de Omgevingsvisie van gemeente Amsterdam dreigt echter een model met alleen maar hoogfrequent Sprinters op de bestaande sporen maar het verdwijnen van de Intercity's. Daarom is in de Omgevingsvisie een hele duidelijke uitspraak nodig!</p> <p>Wij merken echter op dat de Omgevingsvisie wel duidelijk is over sleutelproject 2 en 3, maar niet over sleutelproject 1. Hier wordt alleen maar gesproken over de ontwikkeling van knooppunt Oostpoort en over een ruimtelijke reservering. Ook staat nergens in de Omgevingsvisie de wens verwoord van de Raad van doorgaande treinverbindingen (zowel Intercity's als stadsgewestelijk vervoer!!) die verder gaan dan Amsterdam Centraal.</p> <p>Kortom: Wij vinden dat in de omgevingsvisie een duidelijker visie op de spoorcorridor Haarlem-Amsterdam moet worden opgenomen.</p> <p>Daarom stellen wij voor op blz. 70 de laatste zin te wijzigen in</p> <p>“Het OV-netwerk wordt uitgebreid met een lightrailverbinding richting Schiphol en Amsterdam Zuid, een lightrailverbinding richting Hoofddorp en nieuwe buslijnen in Haarlem Oost. Ook gaan treinen uit Haarlem na Amsterdam Centraal verder doorrijden richting Almere, Amersfoort en Utrecht”</p> <p>op blz. 124 de volgende tekst op te nemen:</p> <p>“De capaciteit van het spoor tussen Haarlem en Amsterdam wordt vergroot zodat er zowel meer Intercity's als meer Sprinters kunnen rijden. Om dit mogelijk te maken wordt aan de noordkant van het spoor tussen Haarlem Centraal en Amsterdam Centraal</p>		
--	--	--	---	--	--

			op Haarlems grondgebied een strook van tien meter gereserveerd voor een toekomstige uitbreiding naar vier sporen. Indien het hele traject tot Amsterdam viersporig wordt kunnen twee sporen in de toekomst voor Lightrail worden gereserveerd. Haarlem zet daarnaast in op spooruitbreidingen op de spoorruit van Amsterdam die het mogelijk maken dat treinen uit zowel Haarlem, Zaandam als Schiphol vanaf Amsterdam Centraal kunnen doorrijden richting Almere, Amersfoort en Utrecht. Hiervoor is o.a. een ongelijkvloerse kruising nodig bij Sloterdijk en een extra perron op de stations Sloterdijk, Muiderpoort en Sciencepark.”		
12.	75	Onderwijscluster Zijlweg	Overlapt met ontwikkelzone Zijlweg. Moet dit niet gewoon één sleutelproject zijn?	Het gaat hier om een ander type ontwikkeling, daarom kiezen we ervoor dit een ander sleutelproject te laten zijn.	Nee
13.	77	Verbeteren regionaal OV-netwerk, inclusief ketenmobiliteit	(zie ook opmerking bij blz. 70 en 124 hierboven) Dit zijn meerdere sleutelprojecten die beter los van elkaar kunnen worden opgenomen: - Verbeteren HOV-netwerk (eigenlijk beleidstraject waar mogelijk projecten uit voortkomen) - Ontwikkeling lightrail Amsterdam Zuid/Schiphol en lightrail Hoofddorp - Verbeterde spoorverbinding richting Amsterdam en verder (inclusief OV knoop Oostpoort)	Sleutelgebieden zijn geen projecten. Dit zijn gebieden waar meerdere opgaven en strategische keuzes samenkomen. Het is belangrijk om HOV in samenhang te bekijken.	Nee
14.	78	Stadslandschappen	Deze tekst is meer een analyse die elders in de Omgevingsvisie thuis hoort. Op deze plek hoort alleen een korte tekst over het concrete sleutelproject “Stadsrandpark Oost”.	Wij denken dat uitleg op deze plek belangrijk is. Dit omdat de geïntroduceerde term nieuw is en het goed is dit af te bakenen.	Nee
15.	78	Ook de noordzijde van het station transformeert tot een echte entree van de stad. Vanuit de trein heb je direct toegang tot het unieke park de Prinsen Bolwerken. Om deze entree mogelijk te	Door de ontwikkeling van knooppunt Haarlem Nieuw Zuid en knooppunt Oostpoort en door herroutering van bussen (nieuwe buslijnen) kan de groei van het aantal reizigers via het stationsplein worden afgeremd. Door de verwachte groei van het aantal treinreizigers is het echter niet reëel om alle groei elders op te vangen. Ook op het stationsplein moet groei van het openbaar vervoer mogelijk zijn. Dit kan door beperkte uitbreiding van het aantal haltes, door niet op het station te	Wij denken dat de voorgestelde zin op een ander detailniveau zit dan de omgevingsvisie. De voorgestelde structuur staat dit punt niet in de weg.	Nee

		maken moeten we de noodzakelijke groei van het openbaar vervoer elders in de stad opvangen	<p>bufferen en door lijnen door te koppelen zodat minder bussen hun eindpunt hebben op het stationsplein. Dit element “doorkoppelen van buslijnen” staat ook expliciet op blz. 35 van de SOR en zien wij graag overgenomen in de Omgevingsvisie</p> <p>Wij zien daarom graag dat de laatste zin gewijzigd in: “Om deze entree mogelijk te maken moeten we de noodzakelijke groei van het openbaar vervoer voor een belangrijk deel elders in de stad opvangen. Daarnaast is groei op het stationsplein mogelijk door beperkte uitbreiding van het aantal haltes, door het bufferen van bussen op deze locatie te voorkomen en door noord en zuid lijnbussen zo veel mogelijk met elkaar te verknopen. Het station is daarmee minder vaak de eindhalte, zodat meer reizigers overstapvrij kunnen reizen”</p>		
v16	96	Schalkstad vervult binnen Zuid-Kennemerland een belangrijke functie als centrum met onderscheidende kwaliteiten, aanvullend op het stadscentrum	Schrappen. Wij zouden niet weten wat hier gezegd wordt. Bovendien heeft Schalkstad vooral een functie voor het stadsdeel en binnen de stad.	De ambitie is juist om Schalkstad meer deze functie te geven. Schalkstad wordt niet alleen aantrekkelijk voor inwoners van Schalkwijk, maar ook voor anderen. Het verzorgingsgebied van de bioscoop is bijvoorbeeld groter.	Nee
17.	97	Speelgelegenheden meer vergroenen.	Wij ondersteunen het belang van vergroenen speelgelegenheden en multifunctioneel gebruik schoolpleinen. Dit is typisch een voorbeeld waar in de uitvoeringsparagraaf dan een omgevingsprogramma of uitvoeringsplan of beleidstraject aan gekoppeld zou moeten worden. Zie ook opmerking bij blz. 135 over beleidstraject spelen uit de SOR.	Wij danken u voor uw steun voor dit punt.	Nee
18.	98	Specifiek verdient de Waarderpolder, die nu is omgeven door barrières, aanvullende aandacht. Betere verbindingen tussen de	Wij onderschrijven dit punt. Dit zou een goed voorbeeld kunnen zijn van een omgevingsprogramma in de uitvoeringsparagraaf van de Omgevingsvisie.	Wij danken u voor uw steun. Dit is één van de redenen dat we voorstellen een apart gebiedsprogramma voor de Waarderpolder op te stellen.	Nee

		Waarderpolder en de omliggende stadsdelen kunnen ervoor zorgen dat het gebied beter bereikbaar is en daarom aantrekkelijker voor Haarlemse werkenden.			
19.	121		Wij zouden graag niet alleen op stadsdeelniveau hubs zien maar ook op buurtniveau te beginnen in de ontwikkelzones. Zo stimuleren we deelmobiliteit.	Het is maatwerk. In de uitwerking moeten we de specifieke locaties bepalen. Het doel is de mobiliteitstransitie dichterbij brengen. Dat delen wij met u.	Nee
20.	129	Zoals een bestemmingsplan of beleidskader.	Bedoeling zin onduidelijk. Bovendien zijn er straks geen bestemmingsplannen meer. Uit volgende zin wordt duidelijk dat omgevingsvisie het kader is. Kortom: deze zin schrappen.	Wij passen de visie op dit punt aan.	Ja
21.	129	Daarom volgt er logischerwijs op de omgevingsvisie een stedelijk strategische uitwerking. Deze uitwerking gaat over de handelswijze van de gemeente voor de komende vijf tot tien jaar op stedelijk niveau. Vanuit stedelijk perspectief worden er kaders gesteld voor het maken van afwegingen en prioriteiten met het bijbehorende instrumentarium. Dit moet passen binnen het handelingsperspectief voor de langere termijn. Ook worden er kaders geboden zodat er ruimte blijft om doelen	<p>Waar de omgevingsvisie over het algemeen in hele toegankelijke taal is geschreven is deze passage echt onduidelijk. De omgevingsvisie is het kader maar toch moeten er nieuwe kaders komen?</p> <p>Wat moeten we nu van zo'n strategie verwachten? En wanneer zou deze moeten verschijnen? Zou niet juist deze uitvoeringsparagraaf de strategie moeten bevatten?</p> <p>Bovendien is de genoemde strategie geen instrument van de omgevingswet. Dit geldt wel voor omgevingsprogramma's conform de Omgevingswet maar die staan al vermeld op blz. 135.</p> <p>Ook kunnen hier de uit te werken beleidstrajecten staan zoals ook is gedaan in de SOR. (zie opmerking bij blz. 135)</p> <p>Graag deze passage herschrijven tot een SMART tekst die te volgen is.</p>	Deze stedelijke strategie kan worden gezien als een gereedschapskist waarin tools zitten om op strategisch, tactisch en operationeel niveau richting te geven en tot uitvoering te komen. De omgevingsprogramma's kennen een vaste structuur. Naast inhoud komt ook aan bod hoe de beschreven ambities tot uitvoering worden gebracht. Op basis van de omgevingsvisie en de stedelijke strategie wordt een inhoudelijke invulling gegeven, maar wordt ook ingegaan op organisatie, strategie en financiën. Daarom is het zaak om ook de stedelijke strategie snel verder uit te werken.	Nee

		<p>bij te stellen. Er wordt een relatie gelegd tussen het korte en lange termijnperspectief, zodat we stapsgewijs kunnen toewerken naar het wenselijke eindbeeld. Met een stedelijk strategische uitwerking heeft het bestuur concrete handvatten voor het uitvoeren van de opgaven en ambities die zijn opgenomen in de omgevingsvisie. Denk aan het bestendigen van de duurzaamheids- en mobiliteitsambities, het zuinig gebruik van de openbare ruimte en de woningbouwopgave. Door vanuit stedelijk niveau af te dalen naar het perspectief van gebieden-, zones en locaties kunnen we een betere integrale afweging maken en worden op een gebalanceerde manier zoveel mogelijk kansen benut. Met de stedelijke strategie houden we de stadsbrede opgaven op</p>	<p>Overigens: de tekst op de blz. 130-131 met de 7 strategische uitvoeringsrichtingen is weer wel heel duidelijk!</p>		
--	--	---	---	--	--

		de korte en lange termijn in beeld. Daarnaast gaan we in op belangrijke uitgangspunten bij ontwikkelingen volgend uit de omgevingsvisie, geven we uitwerking aan de strategische uitvoeringsrichtingen en beschrijven we belangrijkste elementen van de financiering van de uitvoering. Dit alles moet bijdragen aan het realiseren van de opgaven en ambities			
22.	135		In de SOR zijn een aantal “nog te agenderen” beleidstrajecten opgenomen (vanaf blz. 111 van de SOR). Wat is de status van deze beleidstrajecten zoals “gedrag en verleiders”, “ontmoeten, spelen, bewegen” en “recreatieve belevingswaarde buitengebied”? Wij pleiten er voor deze beleidstrajecten voor zover ze nog relevant zijn, samen met evt nieuwe beleidstrajecten op te nemen in de uitvoeringsparagraaf van de Omgevingsvisie.	Verschillende van deze punten komen terug in de omgevingsvisie. Ze zijn verwerkt in meerdere speerpunten en kerngebieden. In het uitvoeringsprogramma SOR worden jaarlijks nieuwe projecten geagendeerd.	Nee
23.	135	Naast deze thematische omgevingsprogramma's stellen we ook programma's op voor de sleutelgebieden uit de visie. We doen dit voor ten minste deze gebieden:	Een omgevingsprogramma is een instrument uit de Omgevingswet. Met de woorden “ten minste” is onduidelijk wat dit betekent voor de andere sleutelgebieden en projecten. Het is daarom beter om per sleutelgebied en sleutelproject aan te geven wat het vervolg is. Komt er een programma? Komt er een uitvoeringsplan? Of.... Maak het SMART!	Wij begrijpen de verwarring en schrappen de woorden ‘ten minste’.	Ja
24.	Blz. 22 en 135	Blz. 22 In Haarlem werken we met gebieden: Haarlem Noord, Haarlem Oost,	Wij missen in de Omgevingsvisie een soort korte samenvatting van de visie per stadsdeel. Dit zou de visie veel toegankelijker kunnen maken voor inwoners, zeker als daar een stadsdeelkaart bij zou zitten. Wij zijn het	Wij hebben er voor gekozen dit geen onderdeel te maken van deze fase. Dat het belangrijk is, zijn wij met u eens. Tegelijkertijd constateren we dat de	Nee

		Centrum, Zuid West en Schalkwijk Blz. 135 De stadsdelen (de uitgewerkte integrale ontwikkelopgave per stadsdeel)	eens met de stadsbouwmeester dat een visiestuk per stadsdeel het eigenaarschap van bewoners en gebruikers van buurten kan vergroten. Ook hier kunnen we leren van Amsterdam die ook in de Omgevingsvisie een visie per stadsdeel heeft gevoegd. Wij vragen ons af of als vervolg op de Omgevingsvisie een programma per stadsdeel toegevoegde waarde heeft. Wij verwachten veel overlap met programma's voor specifieke sleutelgebieden of sleutelprojecten. Het is beter in deze Omgevingsvisie al een beeld te schetsen van de ontwikkelingen waar per stadsdeel op wordt ingezet. Dan is een apart programma per stadsdeel niet nodig. Uiteraard gaan we er wel vanuit dat het huidige meerjarige gebiedsprogramma dat jaarlijks wordt geactualiseerd wel behouden blijft. Maar dit heeft vooral het karakter van een projectenlijst. Het zou mooi zijn als dit MJGP sterk verbonden wordt met de Omgevingsvisie.	omgevingsvisie op een ander abstractieniveau zit en dat de uitwerking de omgevingsvisie zeer zou verzwaren. Daarom maken wij dit onderdeel van het vervolg van het traject. Wij geven hier zeker invulling aan, maar in de komende tijd en niet in deze visie.	
Tekstueel / Lay-out					
1.	40	Die ontspanning wordt niet alleen gezocht in het groen, ook op het water	, maar ook		Ja
2.	46	Als we met de vaart waarmee we de afgelopen decennia doorgaan met het gebruiken van fossiele brandstoffen	Als we met dezelfde vaart als de afgelopen decennia doorgaan met het gebruik van fossiele brandstoffen		Ja
3.	47	Energietransitie	Moet aparte tussenkop zijn in de layout		
4.	57	De zes opgaven	In hoofdstuk 7 hebben de zes opgaven dezelfde kleur. Elders in de omgevingsvisie heeft elke opgave echter zijn eigen kleur. Het is logischer om dit ook in hoofdstuk 7 te doen.		Ja layout

5.	58	De opgave daarvoor	Onduidelijk is welke link hier wordt gelegd tussen luchtkwaliteit en geluidshinder. Ons lijken dit twee aparte opgaven.		Ja
6.	75	Ramplaankwartier	Verschrijving		Ja
7.	76	We gaan onderzoeken hoe we in de toekomst op verantwoorde wijze met hinderzoning.	Zin loopt niet.		Ja
8.	78	toekomstig	Bedoeld wordt toekomstbestendig		Ja
9.	82	maar oor	maar door		Ja
10.	130	Zie tijdlijnkaarten op pagina 138	Verwijzing klopt niet		Ja
11.	132	Tijdlijnkaarten	Mooie visuele weergave van de voorziene ontwikkelingen. Voor de leesbaarheid lijkt het ons wel van belang dat deze ontwikkelingen ook in tabelvorm worden toegevoegd.		Ja
12.	135	Van programma's en zones naar omgevingsplannen	Er komt één omgevingsplan.		Ja
Kaarten					
1.		Fiets	Fietstunnel onder spoor bij station Oostpoort ontbreekt in verlengde van Jan van Krimpenweg, inclusief deze weg (doorgaande fietsroute Waarderweg-Parkwijk-Schalkwijk)		Ja
2.		Fiets	Nieuwe brug over Spaarne thv Spaarneboog ontbreekt. Is wel onderdeel van ontwikkelvisie Spaarndamseweg		Ja
3.		Fiets	Fietsroute Geusevesperstraat - Van der Aartspportpak ontbreekt		Nee
4.		Fiets	Fietstunnel onder spoor in verlengde van Prins Bernhardlaan ontbreekt		Nee
5.		Fiets	Fietsroute kinderhuissingel <> Verspronckweg ontbreekt		Ja
6.		Fiets	Bestaande fietsbrug over Kinderhuissingel t.h.v. Nieuwegracht ontbreekt		Ja
7.		Fiets	Wij zijn van mening dat ook met de Fietsring wel een fietsroute Noord/Zuid en Zuid/Noord door het centrum beschikbaar moet blijven en in de visie opgenomen	Fietsen door het centrum blijft zeker mogelijk, maar we willen de fietser graag	Nee

			moet worden. Dit betreft de route Noord>Zuid: Kruisweg-Kruisstraat-Nieuwe Groenmarkt-Grote Markt-Gierstraat en Zuid>Noord: Kleine Houtweg-Kleine Houtstraat-Jansstraat-Jansweg-Stationsplein	verleide om het centrum heen te gaan. Vandaar dat deze route nu ontbreekt.	
8.		Fiets	Wij zijn van mening dat de Rode Loper in het verlengde van de Kruisweg moet worden doorgetrokken over de Bolwerken naar Haarlem Noord.	Dat de opgave er is delen we. De oplossing moeten we verder uitwerken.	Nee
9.		Fiets	Fietsroute langs Delftlaan ten noorden van Jan Gijzenkade is niet helemaal goed ingetekend. Er zijn hier twee routes: de bestaande ten oosten van de Delftlaan en de nieuwe geplande ten westen van de Delftlaan.	Kaart is aangepast.	Ja
10.		Fiets	Overweeg een kaartlaag fietsstraten	Wij zien dit niet als onderdeel van de visie.	Nee
11.		Cultuurhistorie	Kaart cultuurhistorie SOR ontbreekt in omgevingsvisie	Wij geven het thema cultuurhistorie meer aandacht in de visie. Echter niet met een aparte kaart.	Ja
12.		Bomen	Kaart hoofdbomenstructuur SOR ontbreekt in omgevingsvisie	Deze kaart nemen we niet apart op in de visie. Wij bekijken de structuur iets meer op de hoofdlijn.	Nee
13.		Water	Kaart water op straat SOR ontbreekt in omgevingsvisie	Deze kaart nemen we niet op in de visie. De kaart in de SOR is ten dele achterhaald. In het gebiedsprogramma werken we dit thema verder uit. Deze kaart was in de SOR vooral agenderend bedoeld.	Nee
14.		Openbaar vervoer	Toekomstige HOV-verbinding Schalkwijk Centrum-Prins Bernhardlaan-Oostpoort is vergeten in te tekenen langs Amerikaweg	Verbinding is geen onderdeel van de omgevingsvisie.	Nee.
15.		Openbaar vervoer	Gewenste HOV verbinding Schalkwijk Centrum-Heemstede ontbreekt	Verbinding is geen onderdeel van de omgevingsvisie.	Nee.
16.		Openbaar vervoer	Wij vragen de reservering voor spooruitbreiding te verlengen tussen station Haarlem en station Heemstede-Aerdenhout. Bij plannen voor hoogfrequente Sprinters dreigen Intercity's te verdwijnen. Voor behoud van Intercity's vanuit Haarlem naar Leiden en Amsterdam is binnen Haarlem in de toekomst viersporigheid nodig.	Op het Haarlems grondgebied is hier ruimte voor. De gemeente Heemstede moet voor haar grondgebied zelf een ambitie opnemen in haar omgevingsvisie.	Nee

17.		Openbaar vervoer	Overweeg ook HOV langs Westelijke Randweg/Delftlaan tussen station Haarlem en Delftplein (mogelijk deels ter vervanging van lijn 2 die dan route via Planetenlaan zou kunnen gaan volgen)	Deze suggestie vinden we te specifiek voor de omgevingsvisie. Wij zien de uitwerking iets abstracter.	Nee
18.		Openbaar vervoer	In SOR kaart staat niet alleen het HOV maar ook het overige OV. Neem in de omgevingsvisie in een kaartlaag ook het overige OV op.	Deze suggestie vinden we te specifiek voor de omgevingsvisie.	Nee
19.		Openbaar vervoer	Neem een reservering op voor een station Haarlem West bij de Westergracht. Dit wordt mogelijk een optie als er een hoogfrequent Sprinternet zou komen tussen Leiden-Haarlem-Amsterdam.	Wij zien dit niet als een reservering die wij zouden moeten opnemen in de omgevingsvisie.	Nee
20.		Openbaar vervoer	Overweeg de HOV-route vanuit knooppunt Nieuw Zuid naar Haarlem Noord vanaf de Koepel niet langs station Haarlem en Rijksweg te leiden maar langs de Spaarndamseweg om zo meer Haarlemmers een HOV halte in de nabije omgeving te geven en de N200 langs het station te ontlasten.	Deze suggestie vinden we te specifiek voor de omgevingsvisie.	Nee

Behandeling Ontwerp-Omgevingsvisie Commissie Ontwikkeling

Partij	Opmerking	Antwoord	Aanpassing
ActiePartij	U zegt: ik bevorder de gezonde leefomgeving. Dat is één van de strategische keuzes. Die oplossing zoekt u primair in het buitengebied. Voor Actiepartij is de bestaande stad, de binnenstad, de bestaande wijken, dat is het uitgangspunt om na te denken over een gezond leefklimaat.	Eens, dit wordt aangepast.	Ja
	U maakt een keuze voor de energietransitie, u zegt: daar hebben we ruimte voor nodig, het oostelijk landschap komt daarvoor bij ons in beeld. Nou, daar kijken wij een beetje zorgelijk tegenaan, want hoe gaat u prioriteren? Vergroenen, vernatten, de energietransitie, de woningbouw?	Prioritering voegen we toe aan de visie.	Ja
	Dus we erkennen nogmaals de opgaven, maar de prioritering onderling en het ruimtebeslag wat al die opgaven met zich meebrengt, dat zien we nog onvoldoende terug	Zie reactie vorig punt.	Ja
CU	Het stuk kan volgens de ChristenUnie wel de inspraak in, maar we vragen wel de toezegging van de wethouder dat de SOR en de omgevingsvisie alsnog zullen worden geïntegreerd, dat de kaarten worden verduidelijkt, en ten derde dat de structuur van de omgevingsvisie wordt vereenvoudigd.	Kaarten in de nieuwe versie worden verduidelijkt.	Ja, kaarten zijn verduidelijkt.
	Meer kaarten publiceren	Aan dit verzoek is uitvoering gegeven. Kaarten zijn ook online gepubliceerd.	Ja
	De ChristenUnie mist een visie op de spoorcorridor Haarlem-Amsterdam, waar de raad wel via moties uitspraken over heeft gedaan	Spoorcorridor is aangescherpt	Ja

	We zouden graag niet alleen op stadsdeelniveau hubs zien maar ook op buurtniveau	Ook op buurtniveau wordt gekeken hoe en in welke vorm dit mogelijk is. Door het versterken van het 10-minuten netwerk wordt het voor Haarlemmers gemakkelijker om de dagelijkse voorzieningen te bereiken.	Nee
	de ChristenUnie mist nog een visie per stadsdeel, en daarin zijn we het eens met de stadsbouwmeester dat het eigenaarschap van bewoners en gebruikers van buurten dat kan vergroten. En daar kunnen we bijvoorbeeld leren van Amsterdam die ook in de omgevingsvisie een visie per stadsdeel heeft gevoegd.	De Omgevingsvisie wordt uitgewerkt dmv thematische en gebiedsprogramma's. In gebiedsprogramma's wordt meer ingezoomd per stadsdeel. In de uitvoering komt meer ruimte voor eigenaarschap van bewoners en gebruikers.	Nee. Dit gaat naar de uitvoering.
CDA	Werkgelegenheid en arbeid in de Omgevingseffectrapportage zijn slecht en vertonen bovendien negatieve trend. Voor een stad in balans is het dus buitengewoon belangrijk dat we voor deze aspecten goed aandacht houden en in evenwicht laten ontwikkelen met het groeiend aantal woningen. Ruimte voor werkgelegenheid is essentieel. Dit bevestigt het belang om zuinig te zijn op de mogelijkheden van onze bedrijvenlocaties. In de definitieve versie willen we niet alleen terugzien hoe we ruimte voor werkgelegenheid behouden, maar ook duidelijk terugzien hoe we de negatieve trend keren.	Het OER laat voor de autonome trend een daling van de werkgelegenheid zien. Met de omgevingsvisie wordt gestreefd naar een trendbreuk. De ambitie is om de huidige woonwerkbalans gelijk te houden. Redenen waarom OER daling aangeeft is dat er in Haarlem geen uitbreidingsruimte is voor nieuwe werklocaties (kwantitatief tekort). Zie nadere toelichting naast genoemde rapport p. 99 (d.d. Met de omgevingsvisie wordt bij de knooppunten en zuidrand Waarderpolder ingezet op toevoeging van extra bedrijfsruimte mede door	Nee

		menging en stapeling van werkfuncties. OER beoordeeld dat met deze omgevingsvisie positieve effecten verwacht worden voor de werkgelegenheid en aanbod arbeidskrachten (p. 10 OER d.d. 15-04-2021)	
	In de Omgevingsvisie geven we de auto een kleinere rol. Dat is mooi, maar is het ook reëel? Het is lastig inschatten hoe mobiliteit zich gaat ontwikkelen. Dat we de ruimte voor de auto willen beperken is te begrijpen. Het is dan wel nodig dat we vol inzetten op ondergronds parkeren en iedere kans aangrijpen om dat te realiseren. In dat opzicht is het jammer dat in de Omgevingsvisie ondergronds parkeren niet voorkomt. Het CDA vindt dat dit wel zou moeten en wil het belang van ondergronds parkeren terugzien in de definitieve versie.	In stadsdelen waar op termijn in de openbare ruimte geen plek meer is voor privéauto's, wordt voor een deel hiervan gezocht naar alternatieve plekken op afstand. Aan de rand van de stad vormen P+R-terreinen of mobiliteitshubs in de toekomst een belangrijke schakel in het mobiliteitssysteem van Haarlem.	Nee
	Bij de strategische keuze voor het bevorderen van een gezonde leefomgeving missen wij de sport. We weten hoe belangrijk sport is voor gezondheid. Een gezonde leefstijl wordt als één van de problemen en knelpunten gezien. Wij vinden te weinig terug om hiermee verder aan de slag te gaan, om ook de stad in dit opzicht zich in balans te laten ontwikkelen. Concreet willen wij dus dat in de definitieve versie sport een belangrijke plaats krijgt bij de strategische keuze 'Bevorderen gezonde leefomgeving' en we willen sport terugzien bij de speerpunten en dan vooral in Schalkwijk, waar we zoveel woningen toevoegen.	Het thema sport komt terug onder de strategische keuzes buurtgericht ontwikkelen en gezonde leefomgeving voor mens en dier.	Ja
PvdA	Mis inclusieve stad in de tekst.	In de visie wordt de term Ongedeelde stad gehanteerd (andere terminologie).	Ja. Thema komt in nieuwe versie nadrukkelijker terug.
	In de omgevingsvisie zien we graag een uitspraak dat de uitvoering van de visie wordt opgepakt in samenwerking	In de visie zijn zowel de thema's opgenomen uit de provinciale als	Nee

	bewoners en ondernemers. Waarbij een coördinerende taak is weggelegd voor de gemeente.	nationale visie opgenomen. Participatie is zowel nu als naar de toekomst heel belangrijk. Het uitgangspunt dat het niet de visie van de gemeente is, maar alleen samen met inwoners gerealiseerd kan worden is duidelijk verwoord in de visie.	
	Mobiliteit, kijk ook naar ontwikkelingen op nationaal niveau.	Mobiliteitstransitie is nationale ontwikkeling	Nee
OPH			
	Ik herken ook wat de VVD zegt: er moet draagvlak voor zijn. We willen ook dat deze visie gedragen wordt door alle Haarlemmers,.	Wij zijn het eens met deze reactie.	Nee
Jouw Haarlem			
SP	In de SOR komt een expliciete prioritering naar voren (op volgorde: eerst de voetganger, dan de fiets, dan het openbaar vervoer en dan de auto). Dat is ook vastgesteld. Dit zien we ook graag terug in de omgevingsvisie.	Fiets en voetganger krijgen prioriteit. Door het versterken van het 10-minuten netwerk in de stad geven we prioriteit aan directe, aangename en comfortabele routes en goede faciliteiten voor voetgangers en fietsers.	Nee
	De omgevingsvisie is een groots document met veel ingewikkelde onderwerpen. Hoe ga je bewoners hier in mee krijgen? Hoe wordt de participatie georganiseerd i.p.v. alleen inspraak?	De omgevingsvisie wordt straks uitgewerkt aan de hand van thematische & gebiedsprogramma's. Binnen deze programma's is participatie een belangrijk aspect. In het uitvoeringshoofdstuk worden 7 strategische uitvoeringsrichtingen	Nee

		<p>benoemd. Samen werken aan en co-creëren in de stad is hier 1 van.</p> <p>We zullen steeds vaker samen met de bewoners, ondernemers en gebruikers van de stad plannen voor wijken en buurten in co-creatie uitwerken en afspraken maken over wat en hoe zaken worden opgepakt en uitgevoerd. De toekomst van de stad is tenslotte een gedeelde verantwoordelijkheid.</p>	
	In de omgevingsvisie staat duidelijk wat we willen. Maar waar kiezen we niet voor? Wat willen we niet?	<p>Kiezen voor de richting zoals verwoord in de omgevingsvisie betekent ook dat je voor andere richtingen niet kiest. Bijvoorbeeld ruimte voor de auto, of Haarlem puur een woonstad. Een uitputtende lijst is niet te maken.</p>	Nee
	Wat is het profiel van de Waarderpolder? Wat voor type industrie willen we hier graag stimuleren? Hier zouden we graag duidelijkheid in zien.	<p>De Waarderpolder blijft het werkgebied van Haarlem. Hier willen we vasthouden aan de werkfunctie. Richting de toekomst wordt ingezet op intensivering (nieuwe banen en meer bedrijven) van de werkgelegenheid binnen de Waarderpolder. Ofwel een hoger aantal arbeidskrachten per m2. De ambitie is om de kwaliteiten van de Waarderpolder als hoogwaardig bedrijventerrein verder te versterken. Belangrijke sectoren zijn: Creatieve-en maakindustrie, 3D-printing, digitale economie, circulaire economie en duurzaamheid, life sciences en health.</p>	Nee

D66			
VVD	De omgevingsvisie wekt de indruk dat de focus ligt op de sleutelgebieden. De visie gaat toch over de hele stad?	<p>De omgevingsvisie gaat uiteraard over de hele stad. We gaan ook overal aan de slag, maar in het bijzonder op plekken die in de omgevingsvisie icoonprojecten worden genoemd.</p> <p>De omgevingsvisie wordt concreet in de icoonprojecten. In de icoonprojecten komen verschillende strategische keuzes samen. Daarom zijn ze illustratief voor de koers die we als Haarlem willen varen.</p>	Nee
	Uitgangspunt van de visie is het bouwen van 10.000 woningen. Op een bepaald moment zijn deze woningen gerealiseerd (2030-2035). De visie loopt echter tot 2045. Hoe gaan we in Haarlem dan verder met de woningbouw? Waar gaan deze woningen gerealiseerd worden?	<p>De omgevingsvisie doet uitspraak over de looptijd tot 2045. Er worden in deze visie geen aantallen genoemd. Wel wordt aangegeven op welke manier de stad wordt ontwikkeld en waar ruimte ontstaat voor nieuwe ontwikkelingen.</p> <p>Grootschalige woningbouw wordt geconcentreerd in de gebiedsontwikkelingen. Dit biedt meteen de mogelijkheid goed mobiliteitsalternatieven te implementeren en het 10-minuten netwerk van de stad te versterken.</p> <p>De gehele plancapaciteit van Haarlem bestaat op dit moment uit 17.000 woningen.</p>	Nee

	<p>In de omgevingsvisie wordt aangegeven dat meer groen en water wordt gerealiseerd in de stad. Waar is hier ruimte voor? Veelvuldig wordt geschreven dat deze ruimte ten koste gaat van de auto. Waar gaat de auto plek krijgen? Welke voorzieningen worden hiervoor geboden?</p>	<p>De omgevingsvisie is een integrale visie. We kijken breder dan de auto, maar de auto in de openbare ruimte is wel de hoofdmoot. Er is afgezien van ruimte die nu primair door auto's gebruikt wordt weinig openbare ruimte die niet al water, groen, verblijfsruimte of ruimte voor wandelaars of fietsers is.</p> <p>Zonder mobiliteitstransitie is het niet mogelijk om woningen toe te voegen. Het toevoegen van woningen en het nemen van maatregelen met het oog op de gevolgen van klimaatverandering kan alleen als de auto minder ruimte krijgt in de openbare ruimte.</p> <p>In de omgevingsvisie wordt voorgesteld op P&R parkeerplaatsen / garages in wijken en aan de rand van de stad. Op deze manier kan in de fysieke leefomgeving ruimte worden gecreëerd voor klimaatadaptieve maatregelen en actieve vormen van mobiliteit.</p>	Nee
	<p>De Mariatunnel wordt niet opgenomen in de visie. Dat zien wij graag anders. Voor ons is de tunnel een essentieel knooppunt om niet al het verkeer door de stad heen te sturen.</p> <p>In de visie wordt gesproken over mobiliteitshubs. Waar en hoe gaan deze gerealiseerd worden.</p>	<p>De Mariatunnel is niet opgenomen in de omgevingsvisie. Dit is in lijn met de het recent vastgestelde mobiliteitsbeleid. De tunnel is niet noodzakelijk voor de mobiliteitstransitie.</p>	Nee

		<p>Voor het regionale verkeer is de inzet het bundelen van autoverkeer op hoofdroutes. Het regionale autoverkeer wordt gebundeld op een ring rondom de stad (N208-N205-A9 – nieuwe afrit ter hoogte van Velsen/ Velservoog – N208).</p> <p>Aan de rand van de stad vormen P+R-terreinen of mobiliteitshubs in de toekomst een belangrijke schakel in het mobiliteitssysteem van Haarlem. In aanvulling daarop komen er stadsdeel/wijkhubs in combinatie met deelmobiliteit en centrale oplaadpunten voor elektrisch vervoer.</p>	
	<p>In de visie wordt veelvuldig gesproken over de Waarderpolder als het werkgebied van Haarlem. Maar wat is het economische profiel van de Waarderpolder? Waar zetten we op in?</p> <p>Hoe wilt u de Waarderpolder gaan versterken en intensiveren wanneer het autoverkeer niet versterkt mag worden?</p>	<p>Haarlem spreekt de ambitie uit om een woon-werkstad te blijven. De ambitie is om de huidige woon-werkbalans gelijk te houden aan minimaal 0,43 baan per inwoner (Economische visie) En de werkgelegenheid aan te laten sluiten bij de beroepsbevolking.</p> <p>Richting de toekomst blijft de Waarderpolder het werkgebied van Haarlem. Hier willen we vasthouden aan de werkfunctie en wordt ingezet op intensivering (nieuwe banen en meer bedrijven) van de werkgelegenheid. Ofwel een hoger aantal arbeidskrachten per m2.</p>	Nee

		<p>De ambitie is om de kwaliteiten van de Waarderpolder als hoogwaardig bedrijventerrein verder te versterken. Belangrijke sectoren zijn: Creatieve-en maakindustrie, 3D-printing, digitale economie, circulaire economie en duurzaamheid, life sciences en health.</p> <p>In de Waarderpolder wordt ingezet op het verbeteren van de fietsinfrastructuur en de aansluiting op het Centraal Station en Station Haarlem-Spaarnwoude.</p>	
	Hoe staat het ervoor met het draagvlak onder Haarlemmers. Hier is weinig over terug te lezen.	Voor de Omgevingsvisie is een participatieproces georganiseerd waar Haarlemmers de mogelijkheid hebben gehad om aan deel te nemen. Daarnaast zijn de afgelopen jaren meerdere participatieprocessen georganiseerd voor de oa. De Toekomstvisie, Economische visie, mobiliteitsvisie. De omgevingsvisie maakt gebruik van deze visies.	Nee
GL			
Trots	Als je het hebt over de stad en omgang, dat je natuurlijk uit moet gaan van dubbel grondgebruik.	In de Omgevingsvisie gaan we uit van meervoudige gebruik. Dit sluit aan bij de opmerking over dubbel grondgebruik.	Nee
	Waarom zijn die Haarlemmers allemaal niet meegenomen in het hele proces?	Voor de Omgevingsvisie is een participatieproces georganiseerd waar Haarlemmers de mogelijkheid hebben	Nee

		gehad om aan deel te nemen. Daarnaast zijn de afgelopen jaren meerdere participatieprocessen georganiseerd voor de oa. De Toekomstvisie, Economische visie, mobiliteitsvisie.	
Liberaal Haarlem	Wat kan de Haarlemmer verwachten in de toekomst? Er zijn geen antwoorden nog op vragen die zullen ontstaan over bijvoorbeeld kwaliteit en type woningen.	De omgevingsvisie is de stip op de horizon en schetst de grote lijn. Mengen en verdichten is 1 van de 6 strategische keuzes uit de visie. We moeten extra woningen bouwen om te zorgen dat er voor alle doelgroepen een woning is. Hierbij is niet de kwantiteit leidend maar de kwaliteit. Merendeel van de woningbouw vindt plaats in grootschalige gebiedsontwikkeling. Maar de omgevingsvisie vraagt zeker nog om verdere uitwerking .	Nee
	Water en groen (zie daar geen ruimte voor).	Praktisch gezien heeft elke m2 in Haarlem al een bestemming. Er wordt dan ook scherp gekeken waar en hoe er ruimte is voor water en groen. In de Omgevingsvisie doen we hier ook uitspraken over.	Nee
	Het is ook goed om na te denken over andere vervoersmiddelen dan de auto, maar de realiteit is dat er veel soorten nieuwe vervoersmiddelen zijn, maar de auto moet worden meegenomen in de plannen, dat kan niet anders.	De auto wordt ook meegenomen in de verschillende plannen. Voortbordurend op de SOR wordt er voor gekozen om meer ruimte te geven aan andere vormen van mobiliteit, zoals fietsen, wandelen en het OV.	Nee

	En de ontsluiting van het verkeer rond Haarlem blijft zorgelijk en ernstig, en een toenemend probleem als er meer gewoond gaat worden. Ik mis elke vorm van visie hierin.	De omgevingsvisie sluit hierbij aan bij de recent vastgestelde mobiliteitsvisie. Voor het regionale verkeer is de inzet het bundelen van autoverkeer op hoofdroutes. Het regionale autoverkeer wordt gebundeld op een ring rondom de stad (N208-N205-A9 – nieuwe afrit ter hoogte van Velsen/ Velservoog – N208).	Nee
	De suggestie van het CDA om parkeren ondergronds op te nemen in de visie ondersteun ik. En ook de suggestie van het CDA om sportmogelijkheden op te nemen in de visie onderschrijf ik van harte, sport draagt immers bij aan de vitaliteit van de stad	Het thema sport is aangescherpt.	Ja
	Mijn laatste vraag is: is er voldoende draagvlak? Weet de Haarlemmer dat hij invloed kan gaan uitoefenen? Hoe gaat u dat meer aandacht geven? En ik hoop op een heel concreet antwoord hierop van de wethouder, want uiteindelijk gaat het om de stad van de Haarlemmers.	Voor de Omgevingsvisie is een participatieproces georganiseerd waar Haarlemmers de mogelijkheid hebben gehad om aan deel te nemen. Daarnaast zijn de afgelopen jaren meerdere participatieprocessen georganiseerd voor de oa. De Toekomstvisie, Economische visie, mobiliteitsvisie. De omgevingsvisie wordt straks uitgewerkt aan de hand van thematische & gebiedsprogramma's. Binnen deze programma's is participatie een belangrijk aspect. In het uitvoeringshoofdstuk worden 7 strategische uitvoeringsrichtingen	Nee

		<p>benoemd. Samen werken aan en co-creëren in de stad is hier 1 van.</p> <p>We zullen steeds vaker samen met de bewoners, ondernemers en gebruikers van de stad plannen voor wijken en buurten in co-creatie uitwerken en afspraken maken over wat en hoe zaken worden opgepakt en uitgevoerd. De toekomst van de stad is tenslotte een gedeelde verantwoordelijkheid.</p>	
Hart voor Haarlem	Visie is voor de hoogopgeleide Haarlemmers. Hoe bereiken we de andere Haarlemmers.	<p>Het is geen visie voor alleen hoogopgeleide Haarlemmer maar juist voor alle Haarlemmers. Er is in de visie aandacht voor alle inwoners van de stad en alle stadsdelen van Haarlem. Een van de doelstelling van Haarlem is ook om een gemengde stad met verschillende inwoners te blijven.</p> <p>Er zijn verder diverse mogelijkheden geweest voor alle Haarlemmers om mee te denken met de omgevingsvisie en te reageren op de omgevingsvisie. Via de mail, via informatieavonden en via de tentoonstelling bij het abc onder andere.</p>	Nee
	Verhouding met de SOR	Er wordt een beleidshuis opgesteld waarin inzichtelijk gemaakt wordt wat de verhouding met de SOR is en welke onderdelen van de SOR buiten werking worden gesteld n.a.v. de omgevingsvisie.	Nee

	Mariatunnel?	De Mariatunnel is niet opgenomen in de omgevingsvisie. Dit is in lijn met de het recent vastgestelde mobiliteitsbeleid. De tunnel is niet noodzakelijk voor de mobiliteitstransitie.	Nee
--	--------------	--	-----

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,
[Kies datum]

Tekst: [Naam],
Fotografie: [Naam],
Ontwerp: [Naam],
Drukwerk: [Naam]

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl

