



**Gemeente
Haarlem**

Groeipotentie

**Studie naar wonen,
voorzieningen, werken en
mobiliteit**

9 april 2019

Groei van Haarlem

Betrokken afdelingen uit sociaal en fysiek domein:

Maatschappelijke ondersteuning
Werk en inkomen
Economie, Cultuur, Duurzaamheid en Wonen
Jeugd, Onderwijs en Sport
Beheer en Beleid Openbare Ruimte
Omgevingsbeleid
Programma en gebiedsmanagement

Inhoud

Inleiding.....	4
Wonen.....	5
1.1 Inleiding.....	5
1.2 Stedelijk kader.....	6
1.3 Doelgroepenindeling en verdeling doelgroepen over woningvoorraad.....	6
1.4 Woonbehoefte: welke doelgroepen komen op Haarlem af?.....	9
1.5 Hoe verhoudt de vraaggerichte prognose zich tot het coalitieprogramma?.....	11
1.6 Verdeling doelgroepen per ontwikkelzone.....	14
1.7 Leefstijlen en ontwikkelzones.....	17
1.8 Conclusie en aanbevelingen.....	17
Voorzieningen.....	18
2.1 Inleiding.....	18
2.2 Achterstanden, trends en groei.....	19
2.3 Relatie met woonstudie.....	20
2.4 Afbakening.....	20
2.5 Uitbreiding, menging, verdichting.....	21
2.6 Spreiding voorzieningen.....	22
2.7 Ruimteclaims sociaal domein.....	24
2.8 Afbakening verzorgende (wijk)economische voorzieningen.....	24
2.9 Enkele spelregels bij het onderzoek.....	25
2.10 Bronnen en kengetallen.....	26
2.11 Conclusies en aanbevelingen voor het vervolg.....	27
Beschrijving ruimteclaims thema.....	29
Werken.....	59
3.1 Inleiding.....	59
3.2 Stedelijk kader.....	59
3.3 Groei van de Stad.....	62
3.4 Toekomstige werkgelegenheid.....	63
3.5 Voorlopige berekening ruimteclaim werkgelegenheid.....	66
3.6 Aanbeveling.....	67
Mobiliteit.....	68
4.1 Inleiding.....	68
4.2 Ruimteclaims voor noodzakelijke ingrepen in de mobiliteitsnetwerken vanuit bestaand beleid	68
4.3 Overige aandachtspunten voor de mobiliteitsnetwerken in de stad.....	75
4.4 Overige ruimtevragers voor mobiliteit bij gebiedsontwikkeling.....	88

4.5	Kansen en aandachtspunten voor de duurzame mobiliteitstransitie	100
4.6	Conclusie en aanbevelingen mobiliteit	104
	Gebruik resultaten	106
	Bijlage 1 Verzamelblad voorzieningen	107
	Bijlage 2 Claim voorzieningen	108
	Bijlage 3 Doelgroepen en mobiliteit.....	109

Inleiding

Haarlem is een eeuwenoude, mooie stad waar mensen graag wonen en leven. Dat zorgt voor grote druk op de woningmarkt. Haarlem heeft de ambitie om de komende jaren 10.000 woningen toe te voegen. Deze zijn nodig om wachttijden voor sociale woningen te verkorten, doorstroom te vergemakkelijken en iedereen meer kans te geven een woning te vinden.

Groei heeft veel voordelen, maar moet wél in goede banen geleid worden, met oog voor de bestaande leefkwaliteit.

Om de effecten van de woningbouwopgave te onderzoeken is het project Groeipotentie opgezet. Hierbij wordt stadsbreed nagegaan welke ruimtelijke consequenties de verwachte bevolkingsgroei heeft op het gebied van wonen, werkgelegenheid, voorzieningen en mobiliteit. Om de opgave behapbaar te maken en binnen een jaar uitspraken te kunnen is de studie op hoofdlijnen uitgevoerd. In de omgevingsvisie wordt dit meer integraal uitgewerkt en agenderend voor nieuw beleid.

In de ontwikkelzones landt een substantieel deel van het te realiseren woningbouwprogramma voor de komende jaren. Het college wil gebalanceerde keuzes, waarbij de woninggroei plaatsvindt in afstemming op voorzieningen, werkgelegenheid en mobiliteit. Niet alles hoeft in een ontwikkelzone te landen, het kan ook in het stadsdeel, Haarlem of zelfs in de regio opgelost worden, afhankelijk van de voorziening. Het is bijvoorbeeld niet logisch om een extra basisschool te realiseren in een ontwikkelzone waar al scholen (in de omgeving) staan die uitgebreid kunnen worden.

Wat zijn de studies?

Voor de studies is als uitgangspunt genomen de woningbouwopgave van 10.000 woningen en de geldende afspraken met betrekking tot de verdeling van sociaal huur, middel-dure huur of koop en overig. De vier studies beschrijven op hun deelterrein wat er nodig is om een evenwichtige groei te realiseren. De resultaten hiervan zijn uitgedrukt in m² zodat hier bij de inrichting van de ontwikkelzones (of de stad als er sprake is van een stedelijke voorziening) rekening kan worden gehouden met een ruimtereservering.

Wat zijn de studies niet?

In de studies wordt geen nieuw beleid voorgesteld en er worden geen keuzes gemaakt. Keuzes worden gemaakt in de definitieve ontwikkelvisies en de verdere uitwerking hiervan in ontwikkelstrategieën. Het kan ook zijn dat het college nadere keuzes maakt door nieuw beleid te formuleren, zoals in het aangekondigde mobiliteitsbeleid eind van dit jaar.

Disclaimer: De studies zijn bedoeld om op hoofdlijnen keuzes te maken in de stadsdelen en ontwikkelzones. Op onderdelen wordt verdieping of onderbouwing aangeraden

Wonen

1.1 Inleiding

In Haarlem is de vraag naar woningen groot. De college heeft daarom in haar coalitieprogramma 2018-2022 de ambitie uitgesproken om versneld aan de slag te gaan met de bouwopgave. In de Woonvisie (2016) zijn al afspraken gemaakt over het toevoegen van 7.500 woningen tot en met 2025. De capaciteit daarvoor is er in de acht ontwikkelzones en de gemeente heeft nu het streven om dit aantal te laten oplopen naar 10.000 woningen in de periode 2016-2025.

In deze studie is aangesloten op de ambitie '10.000 woningen tot en met 2025 in acht ontwikkelzones'. Bij het toevoegen van 10.000 woningen in acht ontwikkelzones rijst de vraag welke doelgroepen met welke leefstijl in de nieuwbouw zullen gaan wonen en hoe hun woonbehoefte er uit ziet.

Is in de ontwikkelzones voldoende ruimte om 10.000 woningen te realiseren voor de verwachte doelgroepen?

De basis van deze verkenning is de doelgroepen/leefstijlen-prognose die bureau ABF heeft gemaakt tot en met 2040. Deze vraaggerichte prognose is tijdens Bouwend Haarlem (22 januari 2017) gepresenteerd. De resultaten zijn bewerkt om aan te sluiten op de uitgangspunten uit het coalitieprogramma. Ook wordt uitgegaan van gemiddeld kleinere woningen.

Het resultaat is een kwantitatieve verkenning van doelgroepen, leefstijlen en woonbehoefte op het niveau van Haarlem volgens

1. een vraaggerichte benadering en
2. op basis van het coalitieprogramma (40-40-20)
3. op basis van coalitieprogramma waarbij voor de "lopende en gerealiseerde projecten" de 40-40-20 afspraak niet geldt.

Ook is een presentatie van de cijfers volgens het coalitieprogramma op het niveau van de acht ontwikkelzones opgenomen.

Naast bovenstaand resultaat geeft dit hoofdstuk ook statistische informatie over de woningvoorraad en hoe doelgroepen momenteel over de voorraad zijn verdeeld. Ook geeft deze studie een verkenning van de invloed van de specifieke (geografische) kenmerken van de acht ontwikkelzones op het huisvesten van specifieke leefstijlen: die invloed kan – voor zover het niet betrekking heeft op de onderdelen die vastliggen - aanzetten tot een verschuiving in het berekende bouwprogramma op basis van een toedeling naar rato.

Uitgangspunt: 40/40/20

In het coalitieprogramma 2018-2022 is de ambitie uitgesproken om tot 2025 10.000 woningen toe te voegen. Daarbij is voor nieuwe projecten een verdeling van 40% sociale huur, 40% middeldure huur of koop (met de nadruk op huur tot 950 euro) en 20% overige woningen uitgesproken. Deze ambitie is, nader toegespitst op de verhouding 40:24:16:20, als uitgangspunt gebruikt voor de doorrekeningen in dit hoofdstuk.

Onderzoeksvragen

Het hoofdstuk geeft antwoord op de volgende vragen:

1. Opbouw huidige woningvoorraad (paragraaf 1.3)
2. Kenmerken en woonwensen doelgroepen tot 2040 (paragraaf 1.4)
3. Omvang doelgroepen tot 2025 (paragraaf 1.5)

4. Confrontatie behoefte en potentieel bouwprogramma stadsbreed (paragraaf 1.6) en per ontwikkelzone (paragraaf 1.7)
 - Hoe ziet de verdeling van doelgroepen er stadsbreed uit, met als uitgangspunt 40/24/16/20?
 - Hoe ziet de verdeling van doelgroepen er per zone uit, met als uitgangspunt 40/24/16/20?
5. Kansen voor verschuivingen in het bouwprogramma (paragraaf 1.8)

1.2 Stedelijk kader

Tabel 1.1 geeft een beeld van de huidige omvang van de woningvoorraad in Haarlem. In totaal bestaat de Haarlems voorraad uit 75.527 woningen per 2018; 73.596 in 2016. Door toevoeging van 10.000 woningen in de periode 2016 tot en met 2025 kan de voorraad dus groeien tot circa 84.000 woningen. In de stadsdelen Schalkwijk en Oost bestaat meer dan de helft van de woningvoorraad uit corporatiewoningen. In de andere stadsdelen is dit aandeel lager: Noord: 22%; Zuid-West: 17% en Centrum: 13% (zie tabel 1.2).

Aantal woningen 2018 - Stadsdelen	Aantal woningen
Centrum	8.128
Zuid-West	16.295
Oost	10.671
Noord	25.149
Schalkwijk	15.284
Totaal	75.527

Tabel 1.1 Aantal woningen per stadsdeel, 2018

Koop/Huur 2017- Stadsdelen	% koop	% huur corpo's	% huur particulier
Centrum	47%	13%	41%
Zuid-West	65%	17%	19%
Oost	37%	51%	12%
Noord	61%	22%	17%
Schalkwijk	35%	55%	10%

Tabel 1.2 Woningen naar eigendom per stadsdeel, %, 2017

1.3 Doelgroepenindeling en verdeling doelgroepen over woningvoorraad

Zoals reeds aangegeven is de basis van deze verkenning is de doelgroepen/leefstijlen-prognose die bureau ABF heeft gemaakt tot en met 2040. Er is voor deze insteek gekozen omdat er een goed beeld van de wensen van verschillende groepen mee ontstaat. Dit niet alleen qua woningtype, de grootte van de woning e.d. maar ook wat betreft woonomgeving, voorzieningen en mobiliteit. In het onderzoek van ABF zijn voor de Haarlemse toekomstige woningbouwopgave zes doelgroepen relevant:

1. Jonge alleenstaande starters;
2. Jonge stellen;
3. Jonge gezinnen;
4. (Beneden) modale medioren;
5. Welvarende emptynesters en gezinnen;
6. (Beneden) modale senioren (60+).

Opmerking: deze indeling doelgroepen/ leefstijlen wordt in heel Nederland toegepast. De doelgroepen zijn niet specifiek voor Haarlem.

In onderstaand overzicht (in zessen) is per doelgroep nader omschreven om wie het gaat en wat hun wensen zijn op het gebied van de woning, wijk en buurt en mobiliteit (bron: ABF).

jonge alleenstaande starters (jonge digitalen en stedelijke balanceerders)				
wie	woning	wijk en buurt	voorzieningen	mobiliteit
- Onder de 40 jaar oud	- Vaker verhuiscandidate naar huur dan koop	- Centrum stad of rand er om heen, geen dorp	- voorzieningen op korte afstand	- geen auto
- alleenstaand	- huurprijs €-€700 per maand	- gemengd woonmilieu, wonen en voorzieningen		- OV-bereikbaarheid
- geen kinderen	- goedkoop appartement (of rijwoning) 150k-250k	- park is pluspunt		Kans: fietsbereikbaarheid
- middelbaar opleidingsniveau	- kleinschalige nieuwbouw 10 tot 50 woningen	- minder gevoelig voor architectuur en stedenbouw		
- werkloos, of studierend met parttimebaan		- meer heterogene buurt		
- beneden modaal				
- huurwoning (appartement)				
- woonwens onder de 90 m2 woonopp.				

jonge stellen (samen starten en goed stadsleven)				
wie	woning	wijk en buurt	voorzieningen	mobiliteit
- 25 – 40 jaar	- voorkeur koopappartement 100k-500k	- rondom of in het stadscentrum	- kinderdagverblijf	- geen auto
- alleenstaand of samenwonend	- voorkeur voor bestaande bouw	- winkelcentrum op loop-of fietsafstand	- winkels, horeca en kantoren	- weinig autobezitters
- geen kinderen		- buurt: gemengde woonwijken met winkels, horeca en kantoren		- goede bereikbaarheid OV
- hoog opleidingsniveau		- en/of wonen aan een hof of een pleintje		Kans: kansrijke groep om op autobezit te sturen (max. sturen)/minimaal
- full-time baan of student		- meer heterogene buurt		
- 2x modaal		- kleinschalige aantrekkelijke projecten		
- particulier huur-of koopappartement		- durft te investeren in een opkomende wijk		
- woonwens onder de 90 m2 woonoppervlak				

jonge gezinnen (Modale koopgezinnen en Kind en carrière)				
wie	woning	wijk en buurt	voorzieningen	mobiliteit
- 25 -50 jaar oud	- koopwoning van € 200k-€ 600k	- buitenwijk van een stad of dorp	- parkjes, pleintjes, groen	- één of twee auto's
- getrouwd of samenwonend	- (chique) rijwoning	- 'ons soort mensen'		autobereikbaarheid en parkeren
- een of meer kinderen tot 14 jaar	- kluswoning of vrije kavel	- lagere voorkeur mix koop en huur		Kans: sturen op max. 1 auto/huishouden is
- hoog opleidingsniveau		- wijk 'in samenhang'		aandachtspunt: voelen zich auto-afhankelijk
- full-time baan				
- 2x modaal				
- koopwoning				
- 90-135 m2 woonoppervlak				

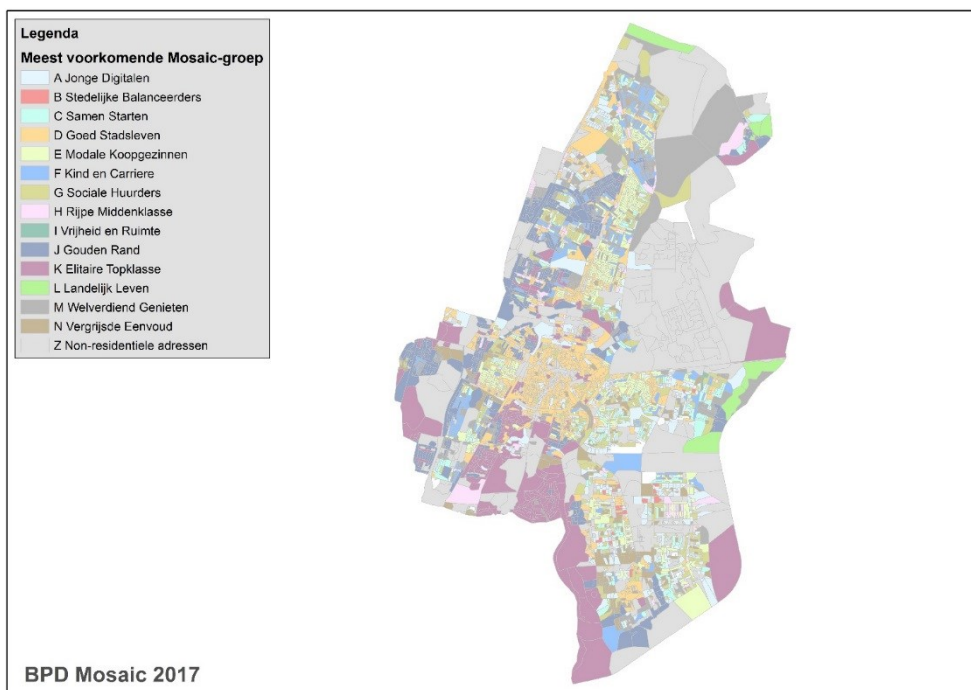
(beneden) modale medioren (sociale huurders en rijpe middenklasse)				
wie	woning	wijk en buurt	voorzieningen	mobiliteit
- 45 -65 jaar oud	- voorkeur voor huurappartement of rijtjeswoning	- voldoende voorzieningen op loopafstand	- buurt-of wijkwinkelcentrum	- één of geen auto's
- getrouwd, samenwonend of alleenstaand	- € 400-€700 per maand	- liefst nette buurt met grondgebonden koop-en huurwoningen, maar blij met wat ze kunnen krijgen	- wijkverpleegcentrum , apotheek en fysio	- goede OV bereikbaarheid
- geen kinderen (thuis)				
- laag opleidingsniveau				
- parttime baan of werkloos				
- beneden modaal- modaal				
- (sociale) huur				
- < 90 m2 woonoppervlak				

welvarende emptynesters/ gezinnen (gouden rand en eliteire topklasse)				
wie	woning	wijk en buurt	voorzieningen	mobiliteit
- 45 -65 jaar oud	- dure segment rond € 600k-€ 700k	- zeer breed: zowel zeer centrumstedelijk als zeer landelijk (in ieder geval op de 'betere plekken')	- groen en water danwel zeer stedelijk	- twee auto's
- getrouwd, samenwonend of alleenstaand	- vrijstaand, bouwkaavel, luxe penthouse	- diversiteit architectuur	- cultuur	Kans: 1 auto. Op de 2e kan wel gestuurd worden
- geen tot 2 kinderen van 6-19 jaar	- voorkeur voor nieuwbouw	- iets van 'exclusiviteit'		Kansen voor versnellen elektrificeren autopark
- hoge tot universitaire opleiding				Aandachtspunt: Bus is kansloos. Liever met fiets naar NS-station)
- full-time baan				Betalen voor parkeren is geen probleem
- meer dan 2x modaal				
- koopwoning, vrijstaand of 2zonder1kap				
- > 135 m2 woonoppervlak				

beneden) modale 60+ (welverdiend genieten en vergrijsde eenvoud)				
wie	woning	wijk en buurt	voorzieningen	mobiliteit
- 60+	- middeldure en dure koopwoning, hoe ouder hoe meer geneigd naar gelijkvloerse huurwoning	- centrum-stedelijke en centrum-dorpse woonmilieus	- winkelcentrum op loopafstand	- soms één auto
- getrouwd, samenwonend of alleenstaand	- sociale huur en vrije sector tot €800 per maand	- verhuizen bijna niet	- pinautomaat	kans: allemaal e-bike
- geen of volwassen kinderen	- grondgebonden of appartement (met lift)		- zorgvoorzieningen	aandachtspunt: moeilijk te suren op lager bezit, ongeveer 1 auto per huishouden
- middelbare opleiding	- voorkeur voor nieuwbouw of gerenoveerd			
- gepensioneerd				
- modaal				
- koopwoning				
- 90 – 135 m2 woonoppervlak				

Verdeling van doelgroepen over de huidige voorraad

De verdeling van de doelgroepen over de huidige woningvoorraad van Haarlem is in 2017 door BPD onderzocht. Op onderstaande kaart hanteert BPD 12 doelgroepen. Deze 12 doelgroepen staan in de tabellen hierboven tussen haakjes opgenomen, achter de zes ABF-doelgroepen.

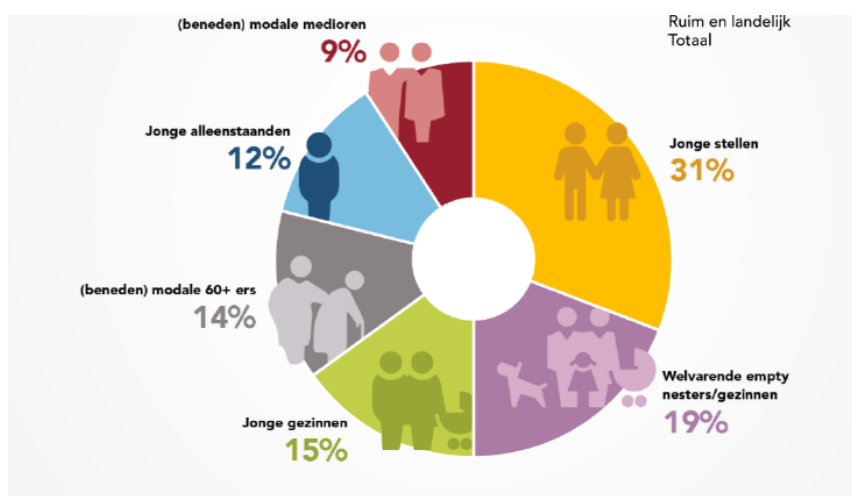


Afbeelding 1.1: meest voorkomende Mosaic-groep, postcodegebieden in Haarlem, 2017

Uit het BPD-onderzoek blijkt dat de huidige woningvoorraad wordt bezet door een diversiteit aan doelgroepen; van jong tot oud, van arm tot rijk en van laag- tot hoogopgeleid. De kaart laat de meest voorkomende doelgroep in een postcode gebied zien. Daarbij valt op dat de groep 'Elitaire Topklasse' dominant is aan de randen van de stad (bijvoorbeeld bij Schalkwijk en aan de Groene Zoom). In het centrum is de doelgroep 'Goed Stadsleven' de grootste.

1.4 Woonbehoefte: welke doelgroepen komen op Haarlem af?

Op basis van het vraaggerichte onderzoek blijkt hoe bij een toevoeging van 10.000 woningen tot en met 2025, de woningen zijn verdeeld over de zes doelgroepen. Hier zien we hoe de 10.000 woningen zijn verdeeld over zes doelgroepen. Ruim 3.100 (31%) betreft jonge stellen. Ruim 1.900 huishoudens (19%) zijn welvarende empty nesters/gezinnen; jonge gezinnen: bijna 1.500 (15%); beneden modale 60+ ers: bijna 1.400 (14%); jonge alleenstaanden: bijna 1.200 (12%) en beneden modale medioren: bijna 900 (9%).



Afbeelding 1.2: verdeling doelgroepen die op Haarlem afkomen

doelgroepen vertaling huishoudens	Samenstelling huishouden	leeftijd	Aantal huishoudens wat erbij komt in de periode 2018-2040	procentuele verdeling ABF	Aantal huishoudens	aantal personen per huishouden	aantal personen per doelgroep	aantal kinderen per huishouden	totaal aantal kinderen per doelgroep
Jonge alleenstaande	1 volwassene	< 40 jaar	2.000	12%	1.198	1,0	1.198		
Jonge stellen	2 volwassene	25-40 jaar	5.200	31%	3.114	1,75	5.449		
Jonge gezinnen	2 volwassene 1-3 kinderen	25-50 jaar, kinderen tot 14 jaar	2.500	15%	1.497	4,0	5.988	2	2.994
(beneden)modale	1-2 volwassene	45-65 jaar	1.500	9%	898	1,5	1.347		
welvarende emptynesters/gezin nen	1-2 volwassene, 0-2 kinderen	45-65 jaar, kinderen 6-19 jaar	3.200	19%	1.916	2,5	4.790	1	1.916
(beneden) modale	1-2 volwassene	60+	2.300	14%	1.377	1,5	2.066		
			16.700	100%	10.000		20.838		4.910

1

Tabel 1.3: Verwachte aantal huishoudens (zesde kolom) per doelgroep en verwacht aantal personen (achtste kolom) bij een vraaggerichte bouw van 10.000 woningen tot en met 2015

Uit tabel 1.3 blijkt voorts dat het bij het vraaggericht toevoegen van 10.000 woningen in de ontwikkelzones om circa 20.838 personen gaat, waarvan 4.910 kinderen. Om tot deze schatting te kunnen komen is een aanname gemaakt over het aantal personen per huishouden (en het aantal kinderen per huishouden).

Woonwensen naar woningtype en ruimtebeslag

Tabel 1.4 geeft de woonwensen weer van de verschillende doelgroepen. Het gaat om: de gewenste oppervlakte van de woning, een eengezinswoning of appartement, huur of koop en wel of geen auto. Met deze informatie kan een inschatting van het ruimtebeslag van wonen worden gemaakt. Als deze wensen vertaalde worden naar het aantal van 10.000 woningen, levert dat een ruimteclaim op van 1.311.333m².²

In tabel 1.4 valt eveneens te lezen dat er conform de vraaggerichte behoefte 6.888 appartementen en 3.112 eengezinswoningen toegevoegd zouden moeten worden.³

¹ De berekening in de vijfde kolom van tabel 1.3 is als volgt tot stand gekomen: de relatieve verdeling over de zes doelgroepen in het ABF-onderzoek, op basis van een bouwopgave van 16.700 tot en met 2040, is constant verondersteld; aangenomen is dat de bouwopgave van 10.000 tot en met 2025 dezelfde relatieve verdeling over de zes doelgroepen heeft als in het ABF-onderzoek. In deze berekening is het aantal huishoudens gelijkgesteld aan het aantal toe te voegen woningen.

² Deze becijfering is gebaseerd op gegevens uit het ABF-onderzoek. In dit onderzoek is per doelgroep aangegeven wat de gewenste woonoppervlakte of gebruiksoppervlakte (GBO) van de woning. Door deze omvang te vermenigvuldigen met het aantal huishoudens ontstaat het totale aantal vierkante meters GBO. Op basis van standaardkengetallen van de verhouding tussen GBO en BVO is in tabel 1.4 een becijfering gemaakt van het aantal vierkante meters BVO (voor appartementen is deze factor 0,7, voor eengezinswoningen is dat 0,9 en voor woonwensen met beide opties is de factor 0,8 gebruikt).

³ Om deze berekening te kunnen maken is ervan uitgegaan dat de eengezinswoningen en appartementen, die bovenmodale medioren wensen, zich verhouden als 50/50. Voor de welvarende emptynesters/gezinnen is op dit punt gerekend met een verhouding 60/40. Bij de vier andere doelgroepen gaat het uitsluitend om appartementen of uitsluitend eengezinswoningen (zie kolom 3 van tabel 1.4, die is ontleend aan het ABF-onderzoek).

Tabel 1.4 geeft ook informatie over de gewenste huur- en kooprijksklassen en het autogebruik (zie kolom zes, zeven en acht). Die informatie is ontleend aan het ABF-onderzoek.

doelgroepen/woonwensen	gewenst oppervlakte woning	gewenst woningtype app/egw	m2 gbo	m2 bvo	auto	huur	koop	aantal ap	aantal egw
Jonge alleenstaande starters	70	app	83.832	119.760	nee	€400-€ 700	€150.000-€ 250.000	1.198	
Jonge stellen	90	app	280.240	400.342	nee		€ 100.000-€ 500.000	3.114	
Jonge gezinnen	113	egw	169.162	187.957	1 of 2		€ 200.000-€ 600.000		1.497
(beneden)modale medioren	70	egw/app	62.874	78.593	0 of 1	€400-€ 700		449	449
welvarende emptynesters/gezinnen	135	egw/app	258.683	323.353	2		€ 600.000-€ 700.000	750	1.166
(beneden) modale 60+	113	app	155.629	222.327	0 of 1	sh- € 800	€ 200.000-€ 400.000	1.377	
			1.010.419	1.332.333				6.888	3.112

Tabel 1.4: Woonwensen, ruimtebeslag van wonen bij een vraaggerichte bouw van 10.000 woningen tot en met 2025 per doelgroep

1.5 Hoe verhoudt de vraaggerichte prognose zich tot het coalitieprogramma?

De cijfers in paragraaf 1.3 geven een vraaggericht overzicht van de doelgroepen en hun woonwensen die de komende jaren op de ontwikkelzones zullen afkomen. In deze paragraaf volgt een aanpassing van die becijferingen omdat in het coalitie-programma is afgesproken dat er een programmatische verdeling van 40-40-20 moet worden aangehouden (in de berekeningen is dat toegespitst op 40:24:16:20). De cijfers zijn ook aangepast omdat ingeschat wordt dat de woningen gemiddeld kleiner worden en dat er in de sociale huur en middeldure huur geen eengezinswoningen zullen worden gerealiseerd. De ruimteclaim uit de vorige paragraaf van 1.332.33 wordt na deze aanpassingen een claim van 764.000 tot 982.900 m2 BVO, afhankelijk van de hoeveelheid te realiseren eengezinswoningen. Als alle woningen als appartementen worden gebouwd gaat het om 982.900 m2 BVO.

Woningtype	Prog. verdeling	Aantal woningen	M2 gbo	Totaal bgo	Bvo alles appartement	Bvo alles eengezinswoning
Sociale huur	40%	4.000	45	180.000	257.143	200.000
Middeldure huur/ (lage) middeldure koop	24%	2.400	55	132.000	188.571	146.667
Middeldure koop/ hoge middeldure huur	16%	1.600	85	136.000	194.286	151.111
Vrije sector	20%	2.000	120	240.000	342.857	266.667
	100%	10.000		688.000	982.857	764.444

Tabel 1.5: Ruimtebeslag van wonen bij een bouw van 10.000 woningen tot en met 2025 na aanpassing aan het coalitieprogramma en de inschatting "kleiner bouwen"

Inschatting verdeling doelgroepen over programma

Aan de woningtypen die na aanpassing aan het coalitieprogramma zijn onderscheiden zijn doelgroepen toebedeeld. Die verdeling wijkt af van de eerder besproken verdeling in de vraaggerichte benadering.

	Vraaggericht (ABF) % (zie tabel 1.3)	Na aanpassing aan coalitieprogramma %	Vraaggericht abs. (zie tabel 1.3)	Na aanpassing abs. (zie tabel 1.7)
jonge alleenstaande starters	12%	16%	1.198	1.589
jonge stellen	31%	32%	3.114	3.207
jonge gezinnen	15%	11%	1.497	1.139
(beneden) modale medioren	9%	12%	898	1.194
welvarende emptynesters/ gezinnen	19%	11%	1.916	1.113
(beneden) modale 60+	14%	18%	1.377	1.758
	100%	100%	10.000	10.000

Tabel 1.6: Doelgroepen na aanpassing aan het coalitieprogramma en in de vraaggerichte benadering, % en abs., zie toelichting tekst

We zien dat door de aanpassing aan het coalitieprogramma, jonge alleenstaande starters, de (beneden) modale medioren en de (beneden) modale 60-plussers meer ruimte hebben gekregen. Dit is ten koste gegaan van het aandeel welvarende emptynesters/gezinnen en het aandeel jonge gezinnen

Om de aanpassingen te kunnen doen zijn aannames gedaan over welke doelgroepen matchen met de verschillende woningtypen. En als de doelgroepen matchen met twee of meer woningtypen zijn ook aannames gemaakt over de verdeling van de betreffende doelgroep over de verschillende woningtypen.

De aannames zijn als volgt:

- A. Jonge alleenstaande starters belanden uitsluitend in de sociale huursector en middeldure huur/ (lage) middeldure koop. 90% gaat huren in de sociale huursector en 10% in de middeldure huur/ (lage) middeldure koopsector;
- B. Jonge stellen komen voor 50% in de middeldure huur/ (lage) middeldure koopsector terecht, voor 25% in de middeldure koop/ hoge middeldure huursector en voor 25% in de vrije sector;
- C. Alle (beneden)modale medioren richten zich op de sociale huursector;
- D. Alle welvarende emptynesters/gezinnen zijn gekoppeld aan de vrije sector;
- E. (Beneden) modale 60-plussers komen voor 75% in de sociale huursector terecht, voor 12,5% in de middeldure huur/ (lage) middeldure koopsector en voor 12,5% in de middeldure koop/ hoge middeldure huursector.⁴

Met de aannames (A tot en met E) is de verdeling van 10.000 woningen als volgt: sociale huursector 3.009 (in plaats van de beoogde 4.000); middeldure huur/ (lage) middeldure koopsector 1.849 (in plaats van de beoogde 2.400); middeldure koop/ hoge middeldure huursector 1.699 (in plaats van de beoogde 1.600) en de vrije sector 3.443 (in plaats van de beoogde 2.000).

⁴ Bovenstaande verdeelsleutels (A tot en met E) zijn losgelaten op de omvang van de doelgroepen volgens de vraaggerichte benadering. Na optelling per sector blijkt dan dat de aantallen afwijken van de omvang van de woningtypen na aanpassing zoals dat in tabel 1.5 is weergegeven. Door op te hogen en te verminderen, en daarbij de verhoudingen tussen de omvang van de doelgroepen per sector volgens de vraaggerichte berekening constant te houden, ontstaat het beeld zoals dat in tabel 1.7 is weergegeven.

De verschillen tussen het berekende aantal en het beoogde aantal impliceren dat een ophoging dan wel vermindering nodig is om tot het beoogde aantal (coalitieverdeling) te kunnen komen. Die actie is doorgevoerd door de verdeling van de doelgroepen per sector op basis van de vraaggerichte berekening (zie tabel 1.8) constant te houden.

	sociale huur	middeldure huur/ (lage) middeldure koop	middeldure koop en hoge middeldure huur	vrije sector	Totaal
Jonge alleenstaande starters	1.433	156			1.589
Jonge stellen		2.021	733	453	3.207
Jonge gezinnen			705	434	1.139
(beneden) modale medioren	1.194				1.194
Welvarende emptynesters/gezinnen				1.113	1.113
(beneden) modale 60+	1.373	223	162		1.758
	4.000	2.400	1.600	2.000	10.000

Tabel 1.7: Aantal doelgroepen per woningtype na aanpassingen aan het coalitieprogramma en na correctie, zie toelichting tekst

Doelgroepen	Sociale huur	Middeldure huur/ (lage) middeldure koop	Middeldure koop en hoge middeldure huur	Vrije sector
Jonge alleenstaande starters	36%	6,5%		
Jonge stellen		84,2%	46%	22,6%
Jonge gezinnen			44%	21,7%
(beneden) modale medioren	30%			
Welvarende emptynesters/gezinnen				55,7%
(beneden) modale 60+	34%	9,3%	10%	
	100%	100%	100%	100%

Tabel 1.8 : Relatieve verdeling van de doelgroepen over de woningtypen na toepassing van de in de tekst genoemde verdeelsleutels (A tot en met E) op de randtotalen van de vraaggerichte berekening (zie kolom zes van tabel 1.3). Omdat deze relatieve verdeling constant is verondersteld is deze relatieve verdeling ook verdisconteerd in de cijfers van tabel 1.7 die resulteren na aanpassing aan het coalitieprogramma en na correctie.

In tabel 1.9 staat de verdeling over de doelgroepen na aanpassing aan het coalitieprogramma. De tabel is vergelijkbaar met tabel 1.3 waarin deze informatie staat volgens een vraaggerichte berekening.

Doelgroepen	Aantal huishoudens in de verschillende doelgroepen	Procentuele verdeling doelgroepen	Samenstelling huishouden	Leeftijd	Aantal personen per huishouden	Aantal personen per doelgroep	Aantal kinderen per huishouden	Totaal aantal kinderen per doelgroep
Jonge alleenstaande starters	1.589	16%	1 volwassene	< 40 jaar	1,0	1.589		
Jonge stellen	3.207	32%	2 volwassenen	25-40 jaar	1,75	5.612		
Jonge gezinnen	1.139	11%	2 volwassenen 1-3 kinderen	25-50 jaar, kinderen tot 14 jaar	4,0	4.556	2	2.278
(beneden)modale medioren	1.194	12%	1-2 volwassenen	45-65 jaar	1,5	1.791		
welvarende emptynesters/gezinnen	1.113	11%	1-2 volwassenen, 0-2 kinderen	45-65 jaar, kinderen 6-19 jaar	2,5	2.783	1	1.113
(beneden) modale 60+	1.758	18%	1-2 volwassenen	60+	1,5	2.637		
	10.000	100%				18.968		3.391

Tabel 1.9: Verwacht aantal huishoudens (eerste kolom) per doelgroep en verwacht aantal personen (zesde kolom) bij een bouw van 10.000 woningen conform het coalitieprogramma tot en met 2025, zie toelichting tekst

Stadsbreed luidt de conclusie dat op basis van het toevoegen van 10.000 woningen conform het coalitieprogramma de kleine huishoudens makkelijker een woning zullen vinden dan gezinnen.

Huisvesting van bijzondere doelgroepen (uitstroom)

Op basis van de Wmo dienen gemeenten voorzieningen te hebben voor maatschappelijke opvang van eenieder die niet in eigen onderdak kan voorzien. Anders gezegd, voor inwoners uit de regio die onvoldoende in staat zijn om op eigen kracht zelfstandig te wonen en in andere noodzakelijke bestaansvoorwaarden kunnen voorzien. In de meeste gevallen gaat het om een tijdelijke behoefte, bijvoorbeeld (economisch) daklozen, noodbed, statushouders, vrouwenopvang (1.600 personen in 2015). Een specifieke vorm is 24-uurs maatschappelijke opvang voor mensen met multiproblematiek (bijvoorbeeld verslaving in combinatie met een GGZ-indicatie). Daarnaast zijn er voorzieningen voor bijvoorbeeld jeugd en jongvolwassenen.

De uitstroom van bijzondere doelgroepen komt terecht in de **sociale huurwoningen**. In feite is dit een *bestaande* ruimteclaim en niet voortvloeiend uit de groei van Haarlem. Het heeft echter wel effect op de toewijzing van sociale woningen die in het kader van de groei van Haarlem worden gebouwd.

In de voorzieningenstudie (onderdeel Ruimteclaims per thema- A. Zorg) is hierover meer te lezen.

1.6 Verdeling doelgroepen per ontwikkelzone

De doelgroepen aangepast aan het coalitieprogramma geven we in deze paragraaf per ontwikkelzone weer, verdeeld naar rato van het aantal woningen. De relatieve verdeling zoals gebruikt op stadsniveau is ook in elke ontwikkelzone aangehouden. Dat geeft dan per zone een theoretische indicatie; de verdeling gaat voorbij aan woonwensen in relatie tot type woonomgeving, openbaar vervoer, autobereikbaarheid e.d..

Verdeling doelgroepen per ontwikkelzone: coalitieprogramma 40/24/16/20:

Ontwikkelzone	sociale huur	tot.aantal woningen	sociale huur	jonge alleenstaande starters	(beneden)modale medioren	(beneden) modale 60+
				36%	30%	34%
Spaarndamseweg	50%	650	325	117	98	111
Spaarnesprong	40%	530	212	76	64	72
Oostpoort	40%	1100	440	158	132	150
Schipholweg	40%	1980	792	285	238	269
Europaweg	40%	2760	1104	397	331	375
Zuidwest	50%	2100	1050	378	315	357
Zijlweg	50%	620	310	112	93	105
Planetenweg/ Orionweg	50%	560	280	101	84	95
		10.300	4.513	1.625	1.354	1.534

Ontwikkelzone	middeldure huur/(lage) middeldure koop	tot.aantal woningen	middeldure huur/(lage) middeldure koop	jonge alleenstaande starters	jonge stellen	(beneden) modale 60+
				7%	84%	9%
Spaarndamseweg	10%	650	65	5	55	6
Spaarnesprong	24%	530	127	9	107	11
Oostpoort	24%	1100	264	18	222	24
Schipholweg	24%	1980	475	33	399	43
Europaweg	24%	2760	662	46	556	60
Zuidwest	10%	2100	210	15	176	19
Zijlweg	10%	620	62	4	52	6
Planetenweg/ Orionweg	10%	560	56	4	47	5
		10.300	1.922	135	1.614	173

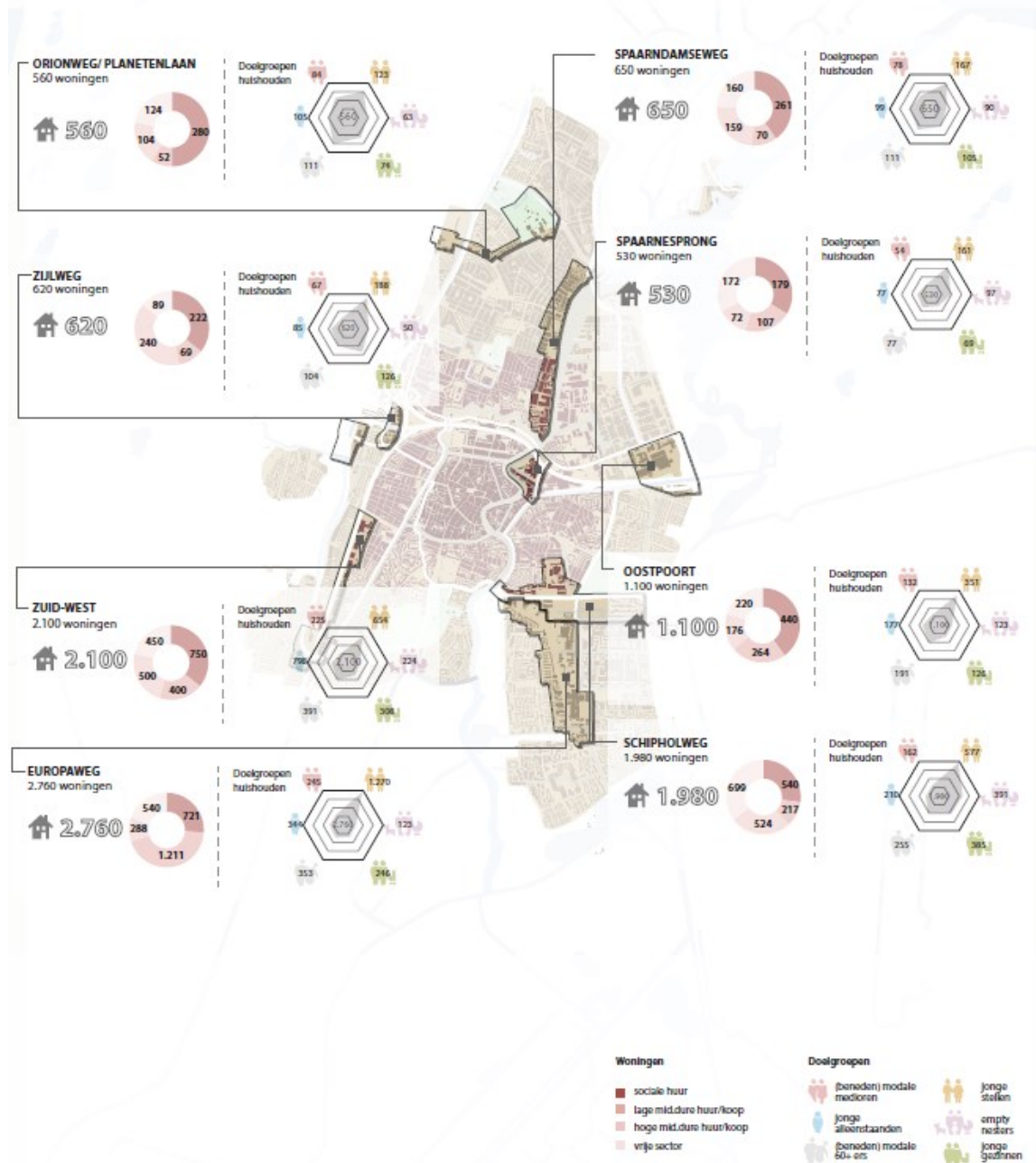
Ontwikkelzone	hoge middeldure huur/middel- dure koop	tot.aantal woningen	hoge middeldure huur/middel- dure koop	jonge stellen	jonge gezinnen	(beneden) modale 60+
				46%	44%	10%
Spaarndamseweg	20%	650	130	60	57	13
Spaarnesprong	16%	530	85	39	37	8
Oostpoort	16%	1100	176	81	77	18
Schipholweg	16%	1980	317	146	139	32
Europaweg	16%	2760	442	203	194	44
Zuidwest	20%	2100	420	193	185	42
Zijlweg	20%	620	124	57	55	12
Planetenweg/ Orionweg	20%	560	112	52	49	11
		10.300	1.805	830	794	181

Ontwikkelzone	vrije sector	tot.aantal woningen	vrije sector	jonge stellen	jonge gezinnen	welvarende emptynesters/gez innen
				22%	22%	56%
Spaarndamseweg	20%	650	130	29	29	73
Spaarnesprong	20%	530	106	23	23	59
Oostpoort	20%	1100	220	48	48	123
Schipholweg	20%	1980	396	87	87	222
Europaweg	20%	2760	552	121	121	309
Zuidwest	20%	2100	420	92	92	235
Zijlweg	20%	620	124	27	27	69
Planetenweg/ Orionweg	20%	560	112	25	25	63
		10.300	2.060	453	453	1.154

Ook is er gekeken naar de verdeling per ontwikkelzone waarbij voor de “lopende en gerealiseerde projecten” de 40-40-20 afspraak niet geldt. De uitkomst is opgenomen in onderstaande infographic en in bijlage 3.

Haarlem groeit door toevoeging van 10.000 woningen volgens deze verdeling over de doelgroepen, met 20.565 personen en het oppervlakte aan wonen bedraagt dan 1.077.100 m². Deze aantallen zijn gebruikt in de voorzieningenstudie (hoofdstuk 2) en de werkgelegenheid studie (hoofdstuk 3)

WOONSTUDIE woningen & doelgroepen

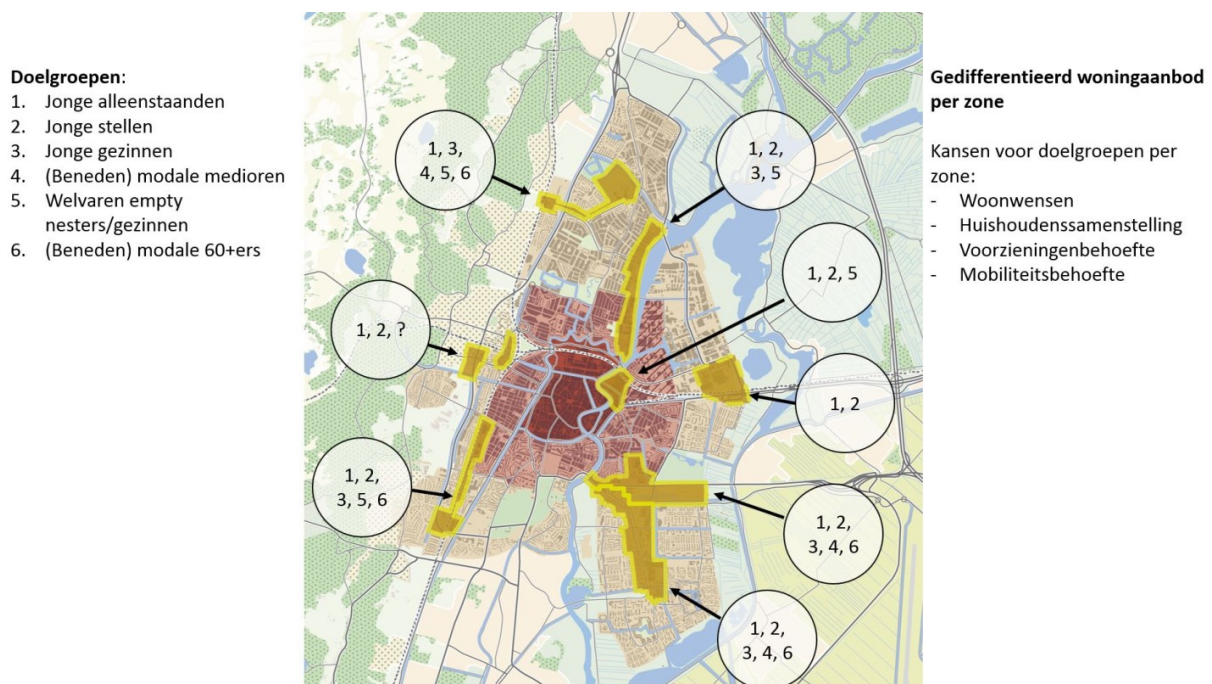


1.7 Leefstijlen en ontwikkelzones

Uit de leefstijlprofielen van het ABF-onderzoek in dit hoofdstuk blijkt dat doelgroepen verschillen in woon-, voorzieningen- en mobiliteitsbehoeften.

De ontwikkelzones hebben ieder een eigen (geografische) structuur, bijvoorbeeld op het punt of een NS-station zeer nabij is of niet. Omdat de aanwezigheid van een NS-station, of andere structuurelementen, voor de ene doelgroep wel relevant is en voor een andere niet, is het een logische gedachte dat verschillen tussen ontwikkelzones leiden tot meer of minder aantrekkingskracht van specifieke doelgroepen. Die invloed zou zodanig kunnen zijn, dat een specifieke doelgroep onder- of bovengemiddeld aanwezig zou kunnen zijn in een specifieke ontwikkelzone.

Om dit in beeld te kunnen brengen is een leefstijlenkaart ontwikkeld met de doelgroepen die in deze studie zijn onderscheiden (zie afbeelding 1.2). De kaart geeft aan welke locaties kansen bieden voor welke doelgroep(en). De kaart geeft een eerste aanzet en is moet verder worden ontwikkeld.



Afbeelding 1.2: Leefstijlenkaart

1.8 Conclusie en aanbevelingen

Uit de studie kan worden geconcludeerd dat de gemeentelijke ambities 40/40/20 redelijk goed overeenkomt met de woningbehoefte. Het belangrijkste verschil is dat uit het onderzoek blijkt dat er meer vraag is naar grotere en grondgebonden woningen geschikt voor gezinnen. Om de woningbouwopgave van 10.000 mogelijk te maken legt het college echter het accent op de bouw van appartementen en kleine woningen. Naast de sociale huurafspraken is in de meeste zones nog geen keuze gemaakt voor welke doelgroepen uiteindelijk gebouwd gaat worden.

Voorzieningen

2.1 Inleiding

Op basis van bestaand beleid en kengetallen worden kwantitatieve constatering gedaan over (uitbreiding van) de maatschappelijke voorzieningenstructuur van Haarlem bij een groei met 10.000 woningen. Het uitgangspunt is eventuele tekorten boven water te krijgen en dit te kwantificeren met een zekere bandbreedte. De voorzieningenstudie is onderdeel van het project Groei van Haarlem. Onderstaande vraag staat centraal bij deze voorzieningenstudie.

Is in het licht van de geplande uitbreiding met 10.000 woningen een tekort van bepaalde voorzieningen te verwachten waar de gemeente Haarlem regulerend in moet optreden?

Flexibiliteit

Bij groeiscenario's is het van belang marges te houden en flexibiliteit in te bouwen. Op die manier kan een stad meebewegen met ontwikkelingen in de maatschappij. Geen enkele stad blijft door de decennia heen precies hetzelfde; het gebruik van de bestaande voorraad kent verschuivingen (natuurlijke stadsdynamiek) en moet kunnen 'in- en uitvoeren'. Uit prognoses en demografie kan bijvoorbeeld blijken dat in de periode 2020-40 extra scholen nodig zijn. Vervolgens kan een scenario na 2040 zijn dat door een andere wijze van onderwijs (thuisstudie, virtueel aanbod) of gewijzigde trends in bevolkingsontwikkeling (minder kinderen) er minder lokalen of scholen nodig zijn. Daarin meebewegen kan door de bouw van flexibele panden die op termijn eenvoudig in zijn geheel of in delen zijn om te zetten in andere functies. Duurzaam gebouwgebruik en duurzaam ruimtegebruik. Hetzelfde geldt voor andere sociaal-maatschappelijke functies en zelfs voor economische functies.

Regelgeving en marktwerking

Wat voor nieuwe gebouwen geldt kan ook opgaan voor bestaande situaties. Tijdelijk kan een bestaand gebouw of gebied van functie veranderen: misschien keert de oude functie op termijn weer terug, of er komt weer een ander gebruik. Naast regelgeving is marktwerking bepalend wat de beste gebruiksfunctie is van een pand of gebied. Delen van bestaande winkel- of werkgebieden kunnen op die manier - voor enkele jaren of decennia - voorzien in andere behoeften. Er is een bekende foto van de Grote Houtstraat uit begin vorige eeuw: wat nu kernwinkelgebied is, was toen merendeels woningen. In dezelfde panden als er nu nog zijn.

Trends

In steden neemt bijvoorbeeld het belang van (en ruimte voor) horeca of 'food on demand' toe: een deel van de inwoners besteedt meer tijd en geld aan ontmoeting en eten buiten de deur, dan zelf boodschappen doen en koken. De huidige trend een eigen dure designkeuken in je huis plaatsen kan dan zomaar ombuigen naar een eenvoudige pantry. Anderen maken (momenteel) bewust een keuze voor klein wonen, bij voorkeur in een huursituatie (de behoefte aan vrijheid neemt toe en aan bezit neemt af). Door woningen te bouwen die makkelijk te splitsen of juist in andere tijden weer te schakelen zijn, wordt ook hier flexibiliteit en duurzaam grondgebruik geboden. Ook het gebruik (en met name bezit) van auto's kan makkelijk in een tijdsbestek van een decennium veranderen. De overmaat aan parkeerdruk zou in 2040 zomaar kunnen veranderen in 'ruimte over'.

Door locaties flexibel in te vullen (bijvoorbeeld door daar een demontabel tijdelijk schoolgebouw of parkeergarage voor 20 jaar te plaatsen), kan na 2040 opnieuw bezien worden hoe die ruimte dan het

beste benut kan worden. De kunst is om de stad te stroomlijnen met actuele trends, maar deze trends niet als de nieuwe waarheid te zien, maar als tijdelijke behoefte of verschuiving. De vragen die de stad ruimtelijk moet oplossen ná 2040 zijn niet of nauwelijks te voorspellen. Door de boel nu niet dicht te timmeren of definitief herin te richten op basis van de kennis van nu en verwachtingen over de komende 20 jaar, blijft de mogelijkheid als stad mee te groeien - of krimpen als dat nodig is.

Beschermen wat nodig is

Als overheid zorg je voor flexibiliteit en tegelijk voor regelgeving voor locaties en functies waar je verandering niet of beperkt voorstaat. Sommige gebieden of functies zouden zonder bescherming onomkeerbaar kunnen veranderen door actuele (maar wellicht tijdelijke) behoeften. Nu veranderen zou 'handig' zijn voor de betreffende behoefte, maar kan op termijn leiden tot spijt of gemis. Dit geldt bijvoorbeeld voor groengebieden, pleinen en kapitaalintensieve werkgebieden. Die zijn niet zo flexibel dat ze na 2040 weer makkelijk zijn te verschuiven naar 'de oude functie'. Het geldt ook voor waardevolle stedenbouwkundige structuren (historische patronen, zichtlijnen) die zonder bescherming niet opgepikt zouden worden binnen het krachtenspel van de marktwerking en dan verloren gaan. Daarnaast zal een overheid regulerend en beschermend moeten blijven voor afwegingen op het niveau van maatschappij en samenleving: niet alles wat (een deel van) de markt wil hoeft goed te zijn voor het sociaal weefsel of de structuur van de stad of voor Haarlem ná 2040.

Flexibele plinten en meer medegebruik

De mogelijkheden voor het eerder genoemde 'in en uitveren' geldt met name op gebouw- of complexniveau en voor de functies wonen, voorzieningen, horeca, detailhandel en kleine kantoren. Die functies kunnen naast elkaar of door elkaar heen ontwikkeld worden of in mengvormen. Daarbij kan gewerkt worden met flexibele zones of plinten waar deze functies in wisselende samenstelling kunnen vestigen of weer vertrekken. Grotendeels is de eerder genoemde marktwerking de 'vuller', waarbij voor commerciële voorzieningen geen specifieke stimulans vanuit de overheid nodig of wenselijk is. De studie zal eerder specifieker moeten zijn over maatschappelijke functies die de gemeente moet vestigen vanuit een wettelijke taak of vanuit een zorgplicht. Er is ruimtewinst te halen door bij het gebruik van maatschappelijke, sociale, culturele en sportvoorzieningen meer uit te gaan van medegebruik: een school in de avonden en weekenden gebruiken voor andere bijeenkomsten of cultuurvoorstellingen; welzijnsvoorzieningen overdag in sportkantines.

Vinger aan de pols

Met bovengenoemde gedachtenlijn in het achterhoofd is de studie uitgevoerd, met een getalsmatige inschatting van 'massieve behoeften'. Kengetallen geven indicatief een maat voor de verwachte ruimteclaims en het toewijzen aan stadsdelen en ontwikkelzones dient om ruimte te scheppen voor bijvoorbeeld onderwijs, zorg, sport en spel en voor commerciële doeleinden. Daarbij wordt combinatiegebruik en flexibiliteit - en soms omkeerbaarheid - aanbevolen. Ook de komende 20 jaar zullen er veranderingen optreden die niet bekend zijn. Door de vinger aan de pols te houden waar behoefte aan is of komt, kunnen nieuwe accenten of verschuivingen door het gemeentebestuur regelmatig besproken worden.

2.2 Achterstanden, trends en groei

Het onderzoek naar en de vraag voor welke voorzieningen extra ruimte moet komen gezien de beoogde groei met 10.000 woningen, leidt als eerste constatering dat het vrij goed gesteld is met het Haarlems voorzieningenniveau. Voor sommige functies zijn weliswaar achterstanden (zie hieronder), maar de totale hoeveelheid maatschappelijke functies, de spreiding en de bereikbaarheid zijn vrij goed. Mede door de overzichtelijke schaal van Haarlem en de langgerekte vorm van de stad zijn allerlei voorzieningen vanuit de buurten snel te bereiken.

Toch zijn er ook achterstanden: voorzieningen of oplossingen waar Haarlem voor wil zorgdragen vanuit huidige behoeften (dus nog los van de groeivraag). Het gaat bijvoorbeeld om doorstroming uit maatschappelijke opvang en beschut wonen, gezinsvervangende voorzieningen jeugd, ontbrekende verbindingen in de openbare ruimte, sportzalen en culturele werk- en oefenruimten.

Daarnaast zijn er trends gaande die om een andere structuur in voorzieningen vragen, zoals vergrijzing, extramuralisering, zorg-onder-één-dak, dagbesteding, internationaal onderwijs en (individuele) sportbeoefening. Andere voorbeelden zijn ontwikkelingen in online/offline retail, zzp, flexibele werkunits, elektrisch vervoer, klimaatadaptatie, energietransitie en natuurinclusief bouwen.

En naast achterstanden en trends speelt de vraag waar het onderzoek mee begon: woningen bijbouwen betekent ook het op peil houden van voorzieningen. Elk stadsdeel zal moeten bijdragen aan ruimte voor extra of andere voorzieningen vanuit deze drie motieven. Waar mogelijk wordt aangegeven of claims voortkomen uit achterstanden, trends of groei, of een combinatie daarvan.

2.3 Relatie met woonstudie

12,5% meer inwoners

Haarlem heeft nu circa 75.500 woningen en 159.000 inwoners (haarlem.nl/feiten-en-cijfers; okt. 18). Een toename van 10.000 woningen leidt tot ruim 13,2% extra woningen ten opzichte van de huidige voorraad. Uitgaande van een woningbezetting van 2 (herkomst getal zie woonstudie) is er een toename van ca. 20.000 inwoners, tot 179.000; dat is 12,5% meer dan de nu 159.000 inwoners.

Groei van woningen en voorzieningen in balans

Bij het kwantificeren van de behoefte aan voorzieningen wordt uitgegaan van 10.000 extra woningen en vanuit de in de woonstudie bepaalde doelgroepen. In de woonstudie is een differentie opgenomen die aangeeft of de extra huishoudens representatief zijn voor de huidige gemiddelde samenstelling aan huishoudens of daarvan afwijken. De keuzes in doelgroepen leiden tot een inschatting over een gemiddeld aantal personen per huishouden: dat bepaalt het aantal extra gebruikers van de stad en de beoogde voorzieningen.

Ook hoort bij de doelgroepen een leeftijd-indeling: dat beïnvloed of van bepaalde voorzieningen er relatief meer of minder moeten komen. Een groei van woningen en voorzieningen in balans.

Kortgezegd: het bepalen van het aantal woningen (inwoners) moet eerst leiden tot een antwoord op de vraag over het aantal en soort voorzieningen en vervolgens tot het veiligstellen van ruimte voor extra voorzieningen (stedelijke, wijk- en buurtvoorzieningen).

De ontwikkelzones waar de groei van Haarlem plaatsvindt liggen bijna allemaal binnen bestaande wijken. Door te ontwerpen in aansluiting op de omliggend structuur van het stadsdeel, verweeft het nieuwe met het oude en vindt wederzijds gebruik plaats van voorzieningen.

2.4 Afbakening

Om de voorzieningenstudie te kunnen starten is eerst een afbakening gemaakt over welke voorzieningen het gaat. In het coalitieprogramma, motie Voorzie(ningen in) de toekomst, Programma Groei en projectplan Groeipotentie wordt over diverse voorbeelden gesproken. Dit is in de stukken nog niet eenduidig afgebakend. Door eerst af te wegen en vast te stellen voor welke typen stedelijke functies er onderzoek gedaan wordt en voor welke niet, wordt het vertrekpunt helder. Op basis van bestaande overzichten en bronnen (zie 1.10) zijn alle mogelijke functies op een rij gezet en doorgenomen. In totaal zijn er circa 80 typen voorzieningen die bij een middelgrote stad als Haarlem horen (zie **bijlage 1**).

Deze zijn onderverdeeld in 6 thema's:

- A. Zorg
- B. Onderwijs
- C. Sport
- D. Cultuur & ontmoeting
- E. Openbare ruimte
- F. Verzorgende (wijk)economie

Vervolgens is beoordeeld en beargumenteerd voor welke voorzieningen wel, beperkt of geen voorstel nodig is qua ruimteclaims. Voor de thema's onderwijs, sport en economie zijn op basis van sectoraal beleid prognoses gemaakt, waarmee goed overzicht is op de periode tot 2025/2030. In die stukken wordt reeds geanticipeerd op de beoogde uitbreiding met 10.000 woningen, zoals genoemd in de Woonvisie. Voor openbare ruimte is voor de lange termijn vers van de pers een visiestuk: Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 (2017). Dat geeft vooralsnog voldoende toekomstbeleid voor allerlei gebruiksfuncties in het openbaar domein. Er is nog geen sluitend beleid voor de ruimtebepaling van voorzieningen op het vlak van zorg, cultuur & ontmoeting (inclusief welzijn).

In algemene zin wordt voor drie grote functies er van uitgegaan dat er geen extra ruimtebeslag mogelijk is, het maximum is bereikt. Dat geldt voor parken (SOR als kader voor ontwikkeling en verbetering), de Waarderpolder en het grootste deel van de sportvelden. Daarnaast zijn er voorzieningen denkbaar die 'nice to have' zijn (extra museum, extra jachthaven), omdat deze een stad aantrekkelijker maken voor inwoners en bezoekers. Maar ze zijn niet essentieel in het licht van de geplande uitbreiding met 10.000 woningen.

Voorts is er een splitsing tussen voorzieningen waarvoor de gemeente een wettelijke taak of zorgplicht heeft, voorzieningen die gewenst zijn vanuit een (lokale) beleidsambitie en voorzieningen die goed passen bij een stad met deze omvang, maar toch enigszins facultatief zijn. Voor voorzieningen die wel in een stad thuishoren, maar geen directe overheidstaak zijn, kan getalsmatig bepaald worden hoeveel extra m² hiervoor nodig is op basis van de verwachte bevolkingstoename (bijv. commerciële maatschappelijke functies als kinderopvang, individuele eerstelijnszorg en religieuze ontmoetingsruimten).

2.5 Uitbreiding, menging, verdichting

Voor sommige voorzieningen is eventuele uitbreiding in eerste instantie vrij lineair te benaderen: d.w.z. 12,5% meer inwoners is circa 12,5% meer gebruik (bijv. supermarkten, bibliotheken, culturele educatie). Vervolgens kan bepaald worden of de huidige voorzieningenstructuur dit kan opvangen of dat er ruimte bij moet. Voor andere voorzieningen is eventuele uitbreiding afhankelijk van de doelgroep waarvoor gebouwd gaat worden (type onderwijs, type kantoren). Daarbij is onderscheid in ruimteclaims die alleen opgelost kunnen worden door uitbreiding (grondbeslag) en ruimteclaims die opgelost kunnen worden in de vorm van menging / meervoudig grondgebruik en verdichting. Uitbreiding is een vraag voor extra m² die ten koste gaan van een andere gewenste (of eventueel al bestaande) functie in de stad. Menging en verdichting uit zich meestal in gestapelde vorm of compacter grondgebruik.

Door de groei wordt Haarlem drukker. Er komen meer mensen wonen en werken binnen het huidige stadsoppervlak. Veel bestaande voorzieningen (die niet kunnen groeien qua ruimtebeslag) zullen die drukte moeten opvangen: verkeerswegen, musea, parken, stations, hoofdwinkelgebied. Voor sommige voorzieningen wordt daarmee het draagvlak beter (meer bezoekers is juist welkom), voor andere leidt het tot langere reistijd of wachttijd. Als het voller en drukker wordt, komt op een gegeven moment een grens in beeld qua behoud ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Deze waarden

moeten niet in het gedrang komen door de bevolkingsgroei in de stad en regio. Voorbeelden zijn de invloed van meer autoverkeer op leefbaarheid of bouwen in een geliefd buurtpark.

Gebieden en straten voor multifunctioneel gebruik

Naast de binnenstad en buurtwinkelcentra kenmerken stadsstraten zich door multifunctioneel gebruik, drukte en ontmoeting. Er staan woningen en er zijn voorzieningen gevestigd die bezoekers trekken. De belangrijkste stadsstraten zijn Schoterweg / Rijksstraatweg, Zijlweg, Wagenweg, Schalkwijkerstraat / Europaweg en (potentieel) de Amsterdamse Vaart. Deze centrale assen door de wijken hebben een belangrijke rol in het opvangen van kleine of middelgrote maatschappelijke ruimtevragers. Door middel van flexibel bestemmen van de plint kan maatwerk geleverd worden voor nieuwe aanvragen vanuit de markt.

Strategisch vastgoed

Vanwege de behoeftetoename van sociaal-maatschappelijke voorzieningen is het extra van belang goed zicht te houden op behoud en inzet van (gemeentelijk) strategisch vastgoed. Locaties die vrijkomen niet direct inzetten voor woningbouw maar eerst onderzoeken of deze op korte of middellange termijn dienst kunnen doen voor een (andere) sociaal-maatschappelijke voorzieningen, publiek of privaat, dit in relatie tot de specifieke wijk. Ook benutting voor functies als broedplaatsen, startups, ateliers, verzamelgebouwen zijn kansrijk. Dit kan in een tijdelijke vorm maar de behoefte is met name om permanente locaties beschikbaar te stellen. Zeker omdat die locaties met culturele functies (naast werkruimtes ook culturele programmering) mede vorm geven aan de woonaantrekkelijkheid en de dynamiek in de stad en de buurt waar ze gevestigd zijn. Daarbij is ook een toenemende behoefte om op wijkniveau gebruik te maken van dergelijke functies. Een leegkomende school zou bijvoorbeeld dienst kunnen doen als combinatie van ateliers, een artist in residence locatie, ZOED, bibliotheek, buurthuis en flexibele verhuur van werkunits (toename zzp'ers).

2.6 Spreiding voorzieningen

Op basis van de woonstudie is een inschatting gemaakt van de doelgroepen waarvoor nieuwe woningen worden bijgebouwd en eventuele accenten op typologie per ontwikkelzone. In theorie kan een gespecificeerde toedeling in doelgroepen op beperkte schaal leiden tot een andere voorzieningenvraag per zone. Als bijvoorbeeld in een zone vooral gestuurd wordt op bijbouwen van woningen voor 60+ zou in eerste instantie hieraan verbonden kunnen worden dat er geen basisscholen bij hoeven. Bijbouwen voor ouderen zal evenwel kunnen leiden tot doorstroming, waarbij ouderen er voor kiezen hun gezinswoning te verlaten waardoor er nieuwe instroom van gezinnen kan plaatsvinden in het betreffende stadsdeel, met navenant een vraag naar extra ruimte voor basisscholen. Eenzelfde redenering is toe te passen voor bijvoorbeeld sportvoorzieningen en eerstelijnszorg (is voor alle leeftijden nodig).

Daarom is de uiteindelijk te kiezen woonverdeling niet of zeer beperkt leidend geweest bij de spreiding in ruimtereserveringen voor voorzieningen in stadsdelen. Temeer ook vanwege de hierboven aangehaalde aanleiding voor het realiseren van voorzieningen: naast groei is die behoefte ook sterk gemixt met behoeften om (stadsbrede) achterstanden weg te werken en te kunnen voorzien in vraag ten gevolge van trends in bijvoorbeeld zorgwonen en sportbeoefening.

Waar wel op gestuurd kan worden is om bepaalde typen woningen nabij bestaande of nieuwe voorzieningen te realiseren. Dat wil zeggen, elke zone heeft bepaalde kenmerken die benut kunnen worden voor enige spreiding van doelgroepen. Voorbeelden zijn locaties met relatief veel zorgaanbod, goede ontsluiting via HOV, dynamische versus consoliderend karakter, centrumkwaliteiten of beroepsomstandigheden e.d.

Berekening ter onderbouwing van verhouding 80-5-15 in de voorzieningenstudie

Vanuit de gemeentelijke basisadministratie (BAG) is herleid dat in Haarlem de woonwijken voor gemiddeld 80% uit woongebouwen bestaan. In de woonstudie is het totaal aantal m² wonen in de zones bepaald (1.028.287 m²).

Vervolgens zijn alle ruimteclaims voor algemene sociaal-maatschappelijke voorzieningen opgeteld die vanuit de voorzieningenstudie naar voren zijn gekomen (59.014 m²). Daarnaast zijn vanuit de BAG de algemene sociaal-maatschappelijke voorzieningen herleid met enkele aannames (BAG is vrij grof), wat leidt tot 68.265 m². In beide getallen zit een bepaalde onvermijdelijke globaliteit. Voor de berekening in de voorzieningenstudie is voorlopig van het gemiddelde van die twee getallen uitgegaan (63.640 m²). De aannames zijn onderaan kort toegelicht.

Als deze gegevens in een tabel zetten kunnen de percentages berekend worden:

Wonen	algemene sociaal-maatschappelijke voorzieningen	(commerciële) buurtgebonden voorzieningen	Totaal m ²
80%	+ A%	+ B%	= 100%
1.028.287	63.640	+ C	= D

In het dikomlijnde blok is één variabele (A%) die m.b.v. een kruistabel is te berekenen: 4,9%

Vervolgens is B% te berekenen: $100 - 80 - 4,9 = 15,1\%$.

Op basis daarvan is C weer via een kruistabel te berekenen: 196.115 m². D is dan 1.288.042 m².

De verdeling ziet er als volgt uit (waarbij 14,9 en 15,1 worden afgerond):

wonen	algemene sociaal-maatschappelijke voorzieningen	(commerciële) buurtgebonden voorzieningen	Totaal
80%	5%	15%	= 100%
1.028.287 m ²	63.640 m ²	196.115 m ²	= 1.288.042 m ²

Aannames:

In de BAG is een categorie “bijgebouwen” en “overige gebouwen” gehanteerd, respectievelijk 6% en 2% van het totaalareaal aan gebouwen in de stad. Daarbij wordt onder bijgebouwen verstaan panden zonder kenmerk als verblijfsobject (d.w.z. eenheid voor woon-, bedrijfsmatige, of recreatieve doeleinden). Schuren, bergingen, garageboxen en parkeergarages zijn daar onder te scharen. Dit is voor 25% toegerekend aan algemene sociaal-maatschappelijke voorzieningen (en voor 75% aan (commerciële) buurtgebonden voorzieningen). Daarnaast zijn in de BAG percentages onderwijs en sport opgenomen. Deze zijn redelijk objectief te maken voor de zones (vanuit recent Haarlems toekomstbeleid) en daarom gecorrigeerd met de gegevens uit de voorzieningenstudie.

Disclaimer: met deze berekening wordt per saldo de verdeling van functies in de woonwijken en de zones benaderd. Dit gaat uit van de huidige verdeling in de stad. Er is geen berekening indien bijvoorbeeld het economische ruimtebeslag in de stad procentueel afneemt, gezien een tendens dat het aantal m² per werkplek kleiner wordt, mede door meer kennisintensieve werkgelegenheid. Het aantal banen zal dan eerder maatgevend zijn dan het feitelijk ruimtegebruik (zie hoofdstuk 3). Indien er behoefte is aan preciezere verhoudingen en statistische onderbouwingen, zal dit apart onderzocht moeten worden.

Als ontwikkelprincipe wordt gewerkt met de volgende (berekende) verhouding:

wonen	algemene sociaal-maatschappelijke voorzieningen	(commerciële) buurtgebonden voorzieningen	Totaal
80%	5%	15%	100%
1.028.287 m2	63.640 m2	196.115 m2	1.288.042 m2

Tabel 2.1

De totstandkoming van deze tabel is toegelicht in het tekstkader op de vorige bladzijde. In de ene ontwikkelzone zullen mogelijk relatief meer (commerciële) buurtgebonden voorzieningen komen en in de ander meer algemene sociaal-maatschappelijke voorzieningen. Dus niet elke zone zal precies de verhouding 5%-15% kennen. Als in totaliteit in de zone de niet-wonen functies ongeveer 20% zijn, is het naar verhouding op de schaal van het stadsdeel of de stad in orde.

2.7 Ruimteclaims sociaal domein

Een aanzienlijk deel van de ruimteclaims voor voorzieningen komt voort uit - of heeft een relatie met - het sociaal domein. Een aantal ontwikkelwensen is direct te vertalen in een ruimteclaim, voor andere is nog een vertaalslag nodig. De ruimtebehoeften waar het om gaat hebben betrekking op diverse typen zorgwonen (vanuit de Wlz, Wmo en Jeugdwet) en voor zorg- en welzijnsvoorzieningen (CJG, opbouwwerk, dagbesteding e.d.). Zorg- en welzijnsvoorzieningen komen aan de orde in de beschrijving van ruimteclaims per thema, onder “Zorg” en onder “Cultuur & ontmoeting”.

In deze voorzieningenstudie wordt extra uitgebreid stilgestaan bij ontwikkeling en behoeften binnen zorgwonen, dat wil zeggen diverse woonvormen met in meerdere of mindere mate een zorg- of maatschappelijk kenmerk (beschrijving van ruimteclaims per thema, onder “Zorg”). Voor nieuwe woningen met een zorg- of maatschappelijk kenmerk is een strategie nodig op het mogelijk maken van langer thuis kunnen wonen, in diverse woonconcepten en op het verwerken van de benodigde doorstroming uit de maatschappelijke opvang. Ook is het van belang daarin prioriteiten te stellen: voor welke doelgroepen bouw je eerst en op welke locaties binnen de zones?

2.8 Afbakening verzorgende (wijk)economische voorzieningen

Voor economie en werkgelegenheid is een aparte studie verricht. In die studie is een duidelijk onderscheid gemaakt tussen inwonerverzorgende economie die met name in de woonwijken is geclusterd en stuwende economie (stedelijk-regionaal, zoals kantoren en bedrijventerreinen). Binnen de stuwende economie kan een extra ruimtevraag ontstaan als gevolg van de groei van Haarlem. Voor extra kantoren zijn er enkele ruimtelijke mogelijkheden. Voor industrie / bedrijven (hoger dan milieucategorie 2) is alleen maatwerk op de Waarderpolder en enkele omliggende bedrijventerreinen in de omgeving mogelijk. De Waarderpolder is 163 hectare groot en heeft nog ongeveer 10 hectare uitbreidingsruimte, waarvan 7 hectare is uitgegeven of in optie. Daarnaast is er beleid voor intensivering van bedrijvigheid in werknemers-dichtheid. Dit leidt op de langere termijn tot intensiever ruimtegebruik. Meer ruimte is er niet. Als ten gevolge van de groei van het aantal inwoners de vraag naar arbeidsplekken zoals op de Waarderpolder toeneemt, zal dit gevonden moeten worden in de genoemde intensivering van bedrijvigheid in werknemers-dichtheid of op werklocaties buiten de gemeente.

Voor de voorzieningenstudie is de inwonerverzorgende economie van belang, omdat een extra inwoneraantal als gevolg van de groei van Haarlem rechtstreeks samenhangt met een groei in balans

van verzorgende (wijk)economische voorzieningen. De belangrijkste voorbeelden daarvan zijn detailhandel (m.n. supermarkten), horeca, kleine bedrijvigheid, kleine (informele en/of flexibele) werklocaties en woonwerkwoonwoningen. Perifere en/of grootschalige detailhandel is een twijfelgeval; dat zijn stedelijke voorzieningen, maar bijvoorbeeld het aantal bouwmarkten in of nabij de stad is wel sterk verbonden aan het inwonertal.

Aandeel banen in verzorgende economie

In het handboek wijk economie staat op blz. 9: “circa 40% van het aantal arbeidsplaatsen en 36% van de bedrijvigheid in de grote steden bevindt zich in stedelijke woonwijken”. Een rekensom leert dan: van de 64.930 Haarlemse Lisabanen in 2017 bevinden zich er 25.972 ($0,4 \cdot 64.930$) in de Haarlemse woonwijken. Bij een groei van Haarlem met 10.000 woningen ten opzichte van 2018 ($=+13,2\%$; in 2018 75.527 woningen) kan de werkgelegenheid in de wijken grofweg ook met $13,2\% = 3.400$ banen groeien ($0,132 \cdot 26.000$). De resterende banen van de voorziene 8000 extra banen (te weten 4600 banen) zouden dan niet op de woonwijken betrekking hebben.

2.9 Enkele spelregels bij het onderzoek

- Deze studie gaat uit van bestaand beleid en doet op basis daarvan constatering over de maatschappelijke voorzieningenstructuur van Haarlem in het kader van de beoogde groei met 10.000 woningen. Deze studie is **geen beleidsstuk**; op de onderwerpen waar de gemeente geen actueel beleid heeft wordt gewerkt met aannames, extrapolaties of aanbevelingen voor het vervolg.
- In deze studie is aangegeven welke voorzieningen extra benodigd zijn en vertaald naar de stadsdelen en waar mogelijk naar de zones. Als een voorziening niet gaat passen in een zone, zal in het stadsdeel of een andere zone een oplossing moeten komen. In het totaalvraagstuk zullen de **zones dus in samenhang moeten worden gezien**. Indien er onvoldoende ruimte blijkt (bijv. op basis van de op te stellen verstedelijkingsstudie), kan dit ook ten koste gaan van de ruimteclaim voor wonen, wat kan aanzetten tot de ontwikkeling van nieuwe, andere woningbouwlocaties.
- Omdat de ruimte voor ontwikkeling binnen het bestaand stadsoppervlak gezocht moet worden, zijn uitbreidingen van **ruimte-extensieve functies** als industrieterrein, extra sportvelden en extra parken niet of maar zeer beperkt aan de orde en in feite niet realistisch. De enige oplossing is intensiever gebruik en kwaliteitsverbetering, waarvoor respectievelijk het beleid voor de Waarderpolder, sportbeleid en SOR als kader dienen, of afspraken met regiogemeenten om ruimte te bieden voor een deel van de vraag.
- Bij het onderzoek lag de nadruk op de behoefte aan extra voorzieningen ten gevolge van de groei. Daarbij bleek dat er ook behoefte is aan extra (of andere) voorzieningen ten gevolge van **achterstanden, reparaties of trends**. Waar dit zich voordoet is dit vermeld.
- In de voorzieningenstudie is **geen onderzoek gedaan naar de kwaliteit** van bestaande gebouwen; het wegwerken van eventuele achterstanden hierin is sectoraal beleid.
- Deze studie is **gericht op fysieke ruimteclaims**. Niet op groei van ambulante diensten, extra personeel of budgetten. Deze voorzieningenstudie kan wel een opstap zijn naar het voorbereiden van financiële aanvragen in meerjaren investeringsprogramma's⁵ of het opzetten van financieringsconstructies (bijv. directe financiering, subsidie, inkoop of garantstellingen).
- Veranderingen of verbeteringen die gewenst zijn in leefbaarheid maar **geen ruimtevraag** betreffen, zoals verbetering in sociale cohesie, veiligheid en gezondheidsaspecten, zijn vooral kwestie van organisatie / budgetten. Dit blijft buiten deze studie en is sectoraal beleid.

⁵ Amsterdam heeft berekend dat bij 50.000 nieuwe woningen € 1,4 miljard nodig is aan investering voor nieuwe sociaal-maatschappelijke voorzieningen. Dat is per nieuwe woning ca. € 29.000 (inclusief jaarlijks € 1.000 aan beheer & exploitatie en exclusief kosten van activiteiten (subsidies)).

- Een deel van de opgave voor extra maatschappelijke voorzieningen kan in overleg met de gebiedsmanager en vakafdeling mogelijk worden **opgelost buiten de zones**. Een overzicht van andere ontwikkellocaties staat op plancapaciteit.nl.

Vertaling naar stadsdelen en ontwikkelzones

In **bijlage 2** is een overzicht opgenomen waarin de voorzieningen staan opgenomen die toegevoegd moeten worden voor een evenwichtige groei van Haarlem. Deze zijn onderverdeeld naar stadsdeel en naar ontwikkelzone. Niet alles hoeft in een ontwikkelzone te landen, het kan ook in het stadsdeel, Haarlem of zelfs in de regio opgelost worden.

2.10 Bronnen en kengetallen

Geen universele referentienormen

Universele referentienormen voor sociaal-maatschappelijke voorzieningen zijn er niet. Elke stad stelt een eigen beeld samen en kijkt bij andere steden hoe zij dat doen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van gemiddelden en cijfers van onderzoeksbureaus en uit trendrapporten. Het hangt ook sterk af van het soort buurt, bewonerssamenstelling en opkomende en weer verdwijnende trends. De echte tekorten zijn vaak bekend en ook in deze voorzieningenstudie voor Haarlem is gebleken dat dit vaak achterstanden zijn die nog ingehaald moeten worden (zie 2.2).

Er zijn theoretische modellen en vergelijkingen met andere steden gebruikt. Daarnaast zijn er diverse strategische gemeentelijke beleidsnota's. Bovenal is veel kennis in huis beschikbaar, bij de vakafdelingen (interviews). Bij de aanpak is geput uit de volgende bronnen:

- STIPO-kengetallen, benchmark gemeente-atlas, gegeven KvK, Lisa-bestand, CBS en SBI;
- Normeringen maatschappelijke voorzieningen (Amsterdam) en buurtaccommodaties (Utrecht);
- BAG: kaarten huidige spreiding voorzieningen;
- Strategische plannen Haarlem: onderwijs, sport, detailhandelsvisie, hotelnota, SOR.

voorziening	eerste indicatie oppervlak (voor een groot deel schatting; dit vergt nog maatwerk)
eerstelijns zorg	
0,43 fte huisarts per 1.000 inwoners	56 m2 huisartsenruimte per 1.000 inwoners
0,88 fte fysiotherapeut per 1.000 inwoners	54 m2 ruimte voor fysio- en oefen therapie per 1.000 inwoners
0,07 fte oefentherapeut per 1.000 inwoner	54 m2 ruimte voor fysio- en oefen therapie per 1.000 inwoners
0,52 tandarts per 1.000 inwoners	57 m2 tandartsenruimte per 1.000 inwoners
0,97 verloskundige per 1.000 vrouwen (leeftijdscat 15-39 jr)	39 m2 praktijkruimte voor verloskundige per 1.000 vrouwen (15-39 jr)
1,30 consultatiebureau per 1.000 0-4 jarigen	195 m2 consultatiebureau per 1.000 0-4 jarigen.
0,13 openbare apotheek per 1.000 inwoners	31 m2 apotheekruimte per 1.000 inwoners
cultuur en ontmoeting	
0,12 buurthuis, dorpshuis of wijkcentrum per 1000 inwoner	70 m2 in wijkcentra, buurt- of dorpshuizen per 1.000 inwoners
0,23 jongerencentrum of poppodium per 1000 12-19 jarigen	110 m2 in jongerencentra en poppodia per 1.000 12-19 jaar
355 plaatsen per 1000 2-3 jarigen	2.650 m2 per 1.000 2- en 3 jarigen
213 plaatsen in kinderdagverblijven per 1000 0-3 jarigen	2.025 m2 per 1.000 2- en 3 jarigen
90 plaatsen voor buitenschoolse opvang per 1.000 4-11 jarige	585 m2 voor buitenschoolse opvang per 1.000 4-11 jarigen
0,82 alg. - en specifiek maatschappelijk werkers per 1.000 inw.	25 m2 voor alg. - en specifiek maatschappelijk werk per 1.000 inw.
0,07 bibliotheekvestiging per 1.000 inwoners	60 m2 aan bibliotheekruimte per 1.000 inwoners
0,015 muziek/creativiteitscentrum per 1.000 inwoners	10 m2 in muziek- en creativiteitscentra per 1.000 inwoners
onderwijs, buitensport, binnensport	
eigen beleid	
spelen	
60 speelplekken van 100 m2 per 1.000 0-5 jarigen	150 / 300 m2 speelruimte per ha ,
10 kleine speelvelden van 1.225 m2 per 1.000 6-11 jarigen	bij een woningdichtheid van 30 / 60 woningen per ha
1,67 grote speelvelden van 6.400 m2 per 1.000 12-19 jarigen	

Bron: STIPO, Kennisbank Voorzieningscan Inzicht in de kengetallen - versie: maart 2012

Theoretische normgetallen versus stad aan zijn grenzen

Bij het onderzoek ligt de nadruk op behoeften, welke worden gespiegeld aan kengetallen. De reden daarvoor is dat er eigenlijk geen goede objectieve normen zijn. Zeker niet voor een compacte stad. Het is meer maatwerk en acceptaties van een aantal omstandigheden (enige reistijd naar stedelijke voorzieningen, ruimtegebrek voor extra parken bijv.). Kengetallen voor voorzieningen geven een indicatief beeld van ruimtebehoefte en zijn nooit hard. Via **Stipo** zijn algemene kengetallen beschikbaar bij hoeveel inwoners een bepaalde voorziening gemiddeld gesproken nodig is. Dit is in bovenstaande tabel opgenomen en dient als vergelijkingslijst waar eventueel knelpunten verwacht kunnen worden. Tevens dient het als onderbouwing om aan te geven voor welke functie geen extra m2 verwacht worden o.b.v. de groei van Haarlem.

2.11 Conclusies en aanbevelingen voor het vervolg

Het is vrij goed gesteld met de spreiding en hoeveelheid maatschappelijke en economische voorzieningen in Haarlem. Tegelijk zijn er opgaven waar een actieve rol van de gemeente wenselijk is. Voor onder andere gezinsvervangende tehuizen, gezondheidscentra, sportzalen, basisscholen en culturele functies is extra ruimte nodig door middel van gerichte sturing. Voor de meeste voorzieningen zijn toekomstbehoeften en bijbehorende ruimte vraag vrij scherp in beeld. Voor sommige voorzieningen wordt aanbevolen een actueel overzicht te maken, bijvoorbeeld van alle huidige wijkcentra en capaciteit van die accommodaties voor groei. Er zijn ook maatschappelijke voorzieningen waar al in groei is voorzien of dit kunnen opvangen, bijvoorbeeld middelbare scholen, ziekenhuizen en bibliotheek. Een van de belangrijkste opgaven waar op gestuurd moet gaan worden is een onderwerp dat ook de woonopgave raakt: een claim op een aanzienlijk deel van het sociale woningbouwprogramma voor uitstroom van bijzondere doelgroepen (o.a. maatschappelijke opvang en beschut wonen): circa 220 personen per jaar.

Aanbevolen wordt per zone gemiddeld 15% ontwikkelruimte te reserveren voor buurtgerichte, vrije economische of maatschappelijke invulling (op basis van marktwerking). Het gaat om voorzieningen waar de gemeente niet actief op stuurt.

Voor een aantal voorzieningen is een uitwerking nodig om tot een helder beeld te komen of de vertaling naar de ontwikkelzones nauwgezetter is te maken. Samengevat gaat het om het volgende:

- Voor scholen / gymlokalen is de statistische behoefte bekend en wordt jaarlijks geactualiseerd via leerlingenprognoses. In deze voorzieningenstudie is de opgave per stadsdeel bekend en waar mogelijk een claim benoemd binnen de zones. Een groot deel van de opgave kan worden opgelost buiten de zones. De kansen per stadsdeel (en ontwikkelzone) zijn maatwerk, waarvoor vakafdeling JOS reeds in gesprek is met de gebiedsmanagers.
- De focus in de studie voor gezondheidsvoorzieningen ligt op het reserveren van ruimte voor zorgcentra, waar een geclusterd aanbod is eerstelijns gezondheid- en zorgdiensten. Voor een volledig beeld is het raadzaam ook het huidige aantal *solitaire* eerstelijns voorzieningen in de stad in kaart te brengen, afgezet tegen kengetallen en dit jaarlijks te monitoren.
- Er is geen actueel overzicht van de huidige wijk- en buurtcentra en de capaciteit van de centra voor opvang van groei van gebruik. Hiervoor is een beeld van de spreiding in de stad nodig en de mogelijkheden voor intensiever gebruik van de centra. Dit vraagt om een apart onderzoek naar het huidige metrage wijk- en buurtcentra. Met behulp van een benchmark met andere gemeenten en aan de hand van kengetallen kan vervolgens ingeschat worden in welke mate de huidige wijk- en buurtcentra (en andere maatschappelijke voorzieningen) intensiever gebruik kunnen worden. Uit de tabel in 2.10 blijkt een landelijk gemiddelde voor wijkcentra/buurthuizen van 70 m2 per 1.000 inwoners (wat voor Haarlem neerkomt op circa 12.600 m2 bij 180.000 inwoners).
- Voor een aantal voorzieningen wordt aanbevolen met kengetallen bij te houden hoe de stand is, waardoor eventuele behoeften / tekorten tijdig in beeld komen en ontwikkelingen of knelpunten

beter kunnen worden ingeschat en gemonitord. Voorbeelden zijn (commerciële) kinderopvang en solitaire eerstelijns zorg (individuele zorgaanbieders). Er zou als eerste actie een nulmeting 2019 gemaakt kunnen worden. Dat is een vrij bewerkelijke klus omdat dan eerst een betrouwbaar en volledig beeld gemaakt moet worden van alle locaties (inclusief net over de grens in andere gemeenten) van de betreffende voorziening.

16.700 extra woningen

Er is een quickscan gemaakt om een eerste inschatting in beeld te hebben indien Haarlem nog eens 6.700 woningen bijbouwt in de periode na 2025. In dat geval zal in balans een aantal voorzieningen moeten meegroeien. Bij een gemiddelde woningbezetting van 2 personen per huishouden komen er 13.400 inwoners bij (en uitgaande van de huidige demografische samenstelling). Op basis van extrapolatie en gegevens uit STIPO is de volgende lijst samengesteld:

Extra voorzieningen

- 2 clusters beschermd wonen
- 2 clusters gezinsvervangende tehuizen Wlz
- 2 gezondheidscentra (ZOED/CJG/SWT)
- 5 gezinshuizen jeugdzorg
- ca. 60 lokalen primair onderwijs (1.690 ll po)
- ca. 30 lokalen voortgezet onderwijs (850 leerlingen vo)
- 4 gymzalen
- 1 sporthal of 2 sportzalen
- 0,4 zwembad (1 extra zwembad kan bijdragen aan een betere spreiding in de stad, m.n. voor scholen en ouderen)
- 5 kleine speelplekken
- 5 ontmoetingsplekken jeugd 12-18 jaar
- 2 wijkcentra
- Tussen 670 en 3.350 extra m2 voor dagelijkse boodschappen, waaronder supermarkten (kunnen ook uitbreidingen van bestaande supermarkten zijn in hoofdwinkelgebieden)
- 15% ontwikkelruimte vrije economische of maatschappelijke buurtgerichte invulling: 100.000 m2

Kavels strategisch reserveren?

Hoe verder in de toekomst hoe lastiger uitspraken te doen, omdat daadwerkelijke behoeften dan anders kunnen zijn dan berekende behoeften. Aanbeveling is een afweging / inschatting te maken of reeds in de huidige ontwikkelzones ook enkele kavels gereserveerd moeten blijven voor latere ontwikkelingen. Eventueel kan er wel een tijdelijke functie op die kavels (bijvoorbeeld tijdelijke woningen, tijdelijk sportveld).

Websites met overzichten van locaties

www.ouderenhaarlem.nl/locaties/

www.dock.nl

www.haarlemeffect.nl/

www.lokaaltotaal.nl/haarlem

www.sociaalwijkteamhaarlem.nl/locaties/

www.buurtbedrijfhaarlem.nl

haarlem.socialekaartnederland.nl/

www.gemeentemakelpunt.nl (vraag en aanbod van maatschappelijk vastgoed)

www.haarlem.nl/feiten-en-cijfers/ (monitors)

zkl.wzwkaart.info/map/monitor (WoonZorgWelzijn Monitor)

www.waarstaatjegemeente.nl (dashboard gegevens van div bronnen o.a. CBS, GGD Burgerpeiling)

Beschrijving ruimteclaims thema

Op de volgende bladzijden worden de 6 thema's per voorziening/functie toegelicht in gekleurde blokken. Uit de kleuren blijkt of er wel of geen ruimteclaim is en hoe dit verwerkt moet worden in de plannen. Anders gezegd, elke voorziening komt in een van de blokken terecht en wordt daar nader toegelicht welke ruimtelijke ontwikkeling er speelt en of dit wel of niet leidt tot een claim. Daarbij wordt aangegeven of er een wet van toepassing is en/of gemeentelijk beleid (geldend of ontwerp). Tevens wordt aangegeven met wie overleg is gevoerd.

CLAIM

Meegroeien + ruimteclaim + actieve rol overheid

Voor de groei van deze voorzieningen is een actieve rol van de gemeente nodig, vanuit eigen beleidsambities (volledige stad) of uit wettelijke taken. De voorzieningen waar een ruimteclaim voor wordt verwacht, zullen actief locaties gereserveerd voor moeten worden in stadsdelen en in ontwikkelzones. Per voorzieningen wordt de claim beschreven.

NO-CLAIM

Meegroeit zonder extra ruimteclaim

De groei van deze voorzieningen kan worden opgevangen op bestaande locaties of op reeds aangewezen locaties. Dit zal deels leiden tot intensiever gebruik of tot betere bezetting/programmering (bijv. musea, podia, bibliotheek). Intensiever gebruik (m.n. sportvelden en openbare ruimte) leidt tot een hogere budgetlast voor beheer en onderhoud. Het beleidskader voor deze voorzieningen is afdoende of niet urgent.

15%-CLAIM

Meegroeit + algemene ruimteclaim van 15%

Voor een groot aantal buurtverzorgende of (commerciële) maatschappelijke functies heeft de gemeente geen huisvestingstaak. Uit gemiddelden in de andere Haarlemse wijken en kengetallen is wel een behoefte-inschatting te maken. Op basis daarvan is voor elke zone een ruimteclaim van 15 % van het programma voor een niet-woonfunctie. Dit kan gerealiseerd worden in flexibele zones voor menggebieden (wonen, voorzieningen, horeca, winkelen en kleine kantoren), in gebouwen of in plinten (vastleggen in bestemmingsplan). De vulling vindt plaats op basis van marktwerking, voor vrije economische of maatschappelijke (buurt gerelateerd).

NO-SPACE

Geen extra groeiruimte beschikbaar (intensiveren huidige locatie of regio)

Voor eventuele extra ruimtebehoeften voor een klein aantal specifieke (grootschalige, commerciële) voorzieningen, zal via marktwerking moeten blijken of er oplossingen zijn in het huidige ruimtebeslag van de stad en/of de huidige voorraad (natuurlijke stadsdynamiek in bestaande panden). Indien dit niet passend is te maken, zal er regionaal afgestemd moeten worden voor mogelijkheden. De eventuele toename van het aanbod is in feite afhankelijk van marktinitiatief (geen nader onderzoek).

ALGEMENE SEMI-OPENBARE MAATREGELEN (PROGRAMMA VAN EISEN)

Een aantal voorzieningen wordt niet 'toegewezen' maar is onderdeel van de ontwikkeling in elke zone. Dat wil zeggen, bij het ontwerp en inrichten van de (semi) openbare ruimte zal in elke ontwikkelzone een aantal algemene voorzieningen of maatregelen een plek moeten krijgen, zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin. Deze vormen een onderdeel van het Programma van Eisen. Het gaat om transities (m.n. klimaatadaptatie en energietransitie), openbaar gebruik, sociaal- en verkeersveilige inrichting en natuurinclusief bouwen.

A. ZORG

WONEN MET EEN ZORG- OF MAATSCHAPPELIJK KENMERK

❖ *Contactpersonen: Henk Esselink, Simone Leensen, Esther Oortwijn, Mariët Christiaan, Chantal van Liefland, Joram van Leeuwen, Jan Willem Duker, Ron de Wolf.*

- In deze paragraaf komen twee afkortingen voor die naar wetten verwijzen: Wmo = Wet Maatschappelijke Ondersteuning en Wlz = Wet Langdurige Zorg.
- De situaties van wonen en zorg vallend onder de Wlz of Wmo of Jeugdwet maken deel uit van deze voorzieningenstudie.

Van intramuraal naar extramuraal: extra zorgwoningen nodig

Door veranderingen in de maatschappij (Wmo) en in de zorg (Wlz) is uitgangspunt geworden dat mensen met een zorgbehoefte zo veel mogelijk zelfstandig wonen en zorg op maat thuis krijgen (extramuralisering). De doelgroepen zijn bijvoorbeeld mensen met een ziekte (somatisch of psychisch) of handicap en mensen met psychische of psychosociale zorgbehoeften. Afhankelijk van de zorgvraag en complexiteit daarvan vindt een indicatie plaats of een cliënt terecht kan in een intramurale zorginstelling (zie kader) of zorg op maat krijgt in de eigen woonomgeving.

De trend van toenemende extramuralisering, tezamen met bevolkingsgroei en vergrijzingstendensen, leidt ertoe dat de vraag naar extra (zorg)woningen toeneemt. Binnen alle stadsdelen in Haarlem is een deel van de woningvoorraad (woningen of geclusterde woonvormen) geschikt om een bepaalde mate van zorg thuis te kunnen verlenen. Veelal liggen die woningen dichtbij zorgcentra, voorzieningen en OV. **Voor de ontwikkelzones zal dit meer norm dan uitzondering moeten zijn: levensloopbestendige woningen, geschikt voor allerlei doelgroepen.**

Intramurale zorg (letterlijk: zorg binnen de muren) is gezondheidszorg die gedurende een onafgebroken verblijf van 24 uur per etmaal geboden wordt in een zorginstelling, zoals een verpleeghuis, verzorgingshuis of een instelling voor verstandelijk gehandicapten. Dit is voor mensen met een stapeling van zorgvragen die - tijdelijk of permanent - niet in de thuisfeer opgelost kunnen worden. Het gaat om een combinatie van wonen met begeleiding, verzorging en/of behandeling, vallend onder de Wlz of Wmo of Jeugdwet. Wonen en zorg vormen hier een onlosmakelijk geheel: de huur van de woning, woonruimte of kamer valt ook onder de wet.

De belangrijkste voorbeelden van 'residenties' van zorginstellingen zijn:

- verpleeghuizen en verzorgingshuizen (Wlz),
- opvang en beschermd wonen (Wmo),
- gezinsvervangende voorzieningen en/of tijdelijk onderdak jeugd (Wmo en Jeugdwet),
- en gezinsvervangende tehuizen voor gehandicapte volwassenen (Wlz).

Daarbij is onderscheid in residenties voor tijdelijke en voor permanente intramurale woonvormen. Een ziekenhuis is in feite ook een intramurale zorginstelling, maar dat heeft geen betrekking op zorgwonen. Voor ziekenhuizen is in Haarlem ook geen ruimteclaim (zie verderop in dit hoofdstuk).

Complementair hieraan is **extramurale of ambulante zorg**. Wonen en zorg zijn hier gescheiden. De zorgvrager krijgt zorg op maat aangeboden: mensen krijgen thuis zorghulp of begeleiding of dit wordt op afspraak aangeboden op een zorglocatie in de buurt.

Wonen met langdurige zorg of begeleiding

Alhoewel minder omvangrijk dan voorheen zullen voor een deel altijd vormen van intramurale (woon)zorg in stand blijven, via zorginstellingen. De zorginstellingen zijn door de wetswijzigingen en trends in de maatschappij sterk in beweging om de actuele vraag en het aanbod goed af te stemmen. Er rijzen nieuwe concepten op waarbij er meer verbinding met de wijk is, bijvoorbeeld door combinatie met huisvesting van publieke functies en door aanbod van activiteiten en zorg voor zowel inwonende bewoners als voor wijkbewoners. Onderdeel van het aanbod kan bijvoorbeeld dagbesteding zijn voor mensen vanuit diverse achtergronden en motieven.

Versnellen huisvesting van bijzondere doelgroepen (uitstroom)

Op basis van de Wmo dienen gemeenten voorzieningen te hebben voor maatschappelijke opvang van eenieder die niet in eigen onderdak kan voorzien. Anders gezegd, voor inwoners uit de regio die onvoldoende in staat zijn om op eigen kracht zelfstandig te wonen en in andere noodzakelijke bestaansvoorwaarden kunnen voorzien. In de meeste gevallen gaat het om een tijdelijke behoefte, bijvoorbeeld (economisch) daklozen, noodbed, statushouders, vrouwenopvang (1.600 personen in 2015). Een specifieke vorm is 24-uurs maatschappelijke opvang voor mensen met multiproblematiek (bijvoorbeeld verslaving in combinatie met een GGZ-indicatie). Daarnaast zijn er voorzieningen voor bijvoorbeeld jeugd en jongvolwassenen.

Het regionaal beleidskader voor deze voorzieningen is vastgelegd in de nota opvang, wonen en herstel 2017-2020. Een Taskforce huisvesting bijzondere doelgroepen is ingesteld om de uitstroom uit de voorzieningen te bevorderen. De belangrijkste ruimtevraag die voortkomt uit het Taskforce-onderzoek - en verwerkt moet worden in de woonopgave - betreft het vrijmaken of realiseren van voldoende sociale huurwoningen voor uitstroom van bijzondere doelgroepen. In feite is dit een *bestaande* ruimteclaim en niet voortvloeiend uit de groei van Haarlem. Het heeft echter wel effect op de toewijzing van sociale woningen die in het kader van de groei van Haarlem worden gebouwd.

Jaarlijkse uitstroom bijzondere doelgroepen uit:	Aantal
Maatschappelijke opvang (MO)	120
Beschermd wonen (BW) (uitstroom 25 + nieuwe behoefte 25)	50
Intramurale instellingen:	
* Geestelijke Gezondheidszorg (GGZ)	5
* (licht) verstandelijke gehandicaptenzorg (VG)	5
* Residentiële jeugdinstanties voor jongvolwassenen	20
Ex-gedetineerden	20
Totaal	220

Tabel 2: jaarlijkse kwantitatieve woonvraag (tot 2028)

Het gaat niet om speciale woningen maar om reguliere appartementenbouw in het goedkope deel van de sociale huur. Van de benodigde 220 woningen zijn 190 nodig in de vorm van (kleine) zelfstandige eenheden en 30 in de vorm van onzelfstandige eenheden. Hiervoor is **sectoraal beleid in ontwikkeling** (Advies Taskforce huisvesting bijzondere doelgroepen), dat gedetailleerd in gaat op de behoefte en mogelijkheden voor menging in de woonwijk ('magic mix'). Samengevat is er de volgende (rekenkundige) claim:

Uitgaande van een uitbreiding op termijn met 10.000 woningen in Haarlem, waarvan 40% (4.000 wooneenheden) binnen de sociale huur, adviseert Taskforce huisvesting bijzondere doelgroepen 30% (1.200) van het aantal in de zones toe te voegen sociale huurwoningen rekenkundig te reserveren voor bijzondere doelgroepen. Verspreid over 10 jaar is dat een toevoeging van 120 wooneenheden op jaarbasis aan de contingentenregeling. De contingentenregeling omvat nu nog een reservering door de corporaties van jaarlijks 62 wooneenheden binnen de bestaande voorraad voor bijzondere

doelgroepen. Dit samen resulteert in een totaal van 182 wooneenheden jaarlijks toe te wijzen aan bijzondere doelgroepen. Aangezien er 220 jaarlijks nodig zijn, zullen er 38 toewijzingen nodig zijn binnen andere projecten.

Van belang is het volgende. De 220 benodigde woningen zijn een rekenkundige toewijzing (claim) aan nieuwbouw projecten. Het is echter aan de corporaties om te bepalen waar binnen Haarlem uiteindelijk geplaatst wordt. Dat kan ook door mutaties of toewijzingen binnen de bestaande voorraad, waardoor de feitelijke claim op de ontwikkelzones / projecten lager is. Met andere woorden, het is maatwerk (ook uitgaande van de bovengenoemde 'magic mix') welk huishouden uiteindelijk in welke (bestaande of te bouwen) sociale huurwoning komt. Het ligt voor de hand - ook om de doorstroom in beweging te krijgen - een aanzienlijk deel van de claim huisvesting bijzondere doelgroepen op de zones te leggen. Er is echter (nog) geen hard getal maar een advies, dat naar rato - en op initiatief van de corporaties binnen de contingentafspraken - voldoende woningen in Haarlem beschikbaar komen om de jaarlijkse uitstroom van 220 personen te accommoderen.

Geen extra ruimteclaim maatschappelijke opvang

Door de bouw van 10.000 woningen neemt de Haarlemse bevolking met circa 12,5% toe. Op basis van statistiek zou rekening gehouden moeten worden met 12,5% meer opnamecapaciteit binnen de maatschappelijke opvang. Als zich dat voordoet is daar voldoende ruimte voor in de huidige gebouwen (mits, zoals hierboven genoemd, de doorstroming op orde komt).

De bedoeling is echter dat in de loop van het komend decennium niet of nauwelijks zich nog (extra) aanmeldingen voor MO voordoen; zodra de sociale woningvoorraad op orde is gekomen, wordt betrokkene zodra mogelijk toegeleid naar een huis, met waar nodig ambulante zorg of begeleiding.

Dan is alleen voor een specifieke doelgroep waarvoor een eigen huis (voorlopig) niet haalbaar is de MO beschikbaar (zoals de doelgroep waarvoor het pand Wilhelminastraat is ingericht).

Concluderend: bestaande capaciteit MO blijft gehandhaafd bij uitbreiding van de stad, onder gelijktijdige vergroting van de uitstroombemogelijkheid door extra woonruimte. Vraag en aanbod MO zijn dan in evenwicht. Er is dus geen ruimteclaim maatschappelijke opvang t.g.v. de groei van Haarlem.

Flexibel en levensloopbestendig bouwen

Alle gewenste nieuwe woonvormen waar in mindere of meerdere mate een zorgvraag op maat kan spelen, maar niet intramuraal zijn, worden onderdeel van de 10.000 extra woningen die in de woonstudie zijn toegelicht. Dat wil zeggen, een nader te bepalen aandeel van de nieuwe woningen zal zodanig gebouwd moeten worden dat ze toegankelijk zijn en blijven voor iedereen gedurende alle levensfasen (levensloopbestendig), of makkelijk aanpasbaar om het mogelijk te maken ook bij een intensieve zorgvraag in de woning te kunnen blijven wonen.

De vraag naar levensloopbestendige woningen (veelal appartementen) met mogelijkheden voor zorg op maat doet zich voor in alle segmenten van 40-40-20. Door te bouwen voor die doelgroepen ontstaat binnen de huidige voorraad meer kans op doorstroming (ouderen die hun gezinswoningen vrijmaken voor nieuwe gezinnen). Fluctuaties in de vraag kunnen worden opgevangen door afspraken met ontwikkelaars om het nieuwe woningbestand flexibel te bouwen.

Locatiekeuzes en moderne hofjes

Binnen het te realiseren aanbod van woonzorgconcepten zijn per stadsdeel specifieke locatiekeuzes nodig. Ten eerste levensloopbestendige woningen bouwen op logische plekken zoals dicht bij een zorgcentrum of buurtwinkelcentrum. Ten tweede is het zeer wenselijk specifieke clusters te realiseren die aantrekkelijk zijn voor op elkaar afgestemde doelgroepen, zoals moderne hofjes met een gezamenlijke huiskamer, activiteitenruimte en/of binnentuin en in sommige situaties ruimte voor ambulante zorg en begeleiding. Dit is maatwerk per zone en de behoefte moet afgeleid worden uit algemeen tendensen in de maatschappij, waar ontwikkelende partijen vaak beter zicht op hebben dan overheden.

Nadere toelichting op uitstroom beschermd wonen

Extramuralisering heeft o.a. betrekking op de uitstroom uit beschermd wonen. Van deze cliënten verblijft 90% in diverse vormen van (tijdelijk) intramuraal wonen. Een groot deel van hen kan en wil de komende jaren zelfstandig wonen, in een zelf gehuurde woning (thuis) of vormen van beschut wonen, met begeleiding en/of zorg op maat. Naar schatting leidt dit in circa 10 jaar tijd tot een reductie van ongeveer 50% van de intramurale plekken. Een kleiner deel van de huidige cliënten in een beschermd wonen voorziening zal levenslang zijn aangewezen op deze voorziening. De inschatting is dat het om circa 26% van de cliënten gaat. Deze doelgroep gaat mogelijk per 2021 over van de Wmo naar de Wlz.

Beschut wonen betreft bijvoorbeeld units van zelfstandige woonclusters of een vorm van groeps-wonen: cliënten hebben zorg en ondersteuning nodig en zijn gebaat in de nabijheid van andere cliënten (o.a. vanwege angst voor eenzaamheid) te wonen voor verdere ontwikkeling en herstel. Zelfstandig of beschut wonen kan deels ook geboden worden in bestaande woonvoorzieningen, waarbij de bestaande woonruimte wordt “omgeklapt” naar zelfstandige woonruimte. Omklappen houdt in dat mensen die “uitstromen” in feite niet hoeven verhuizen. Het woongebouw blijft hetzelfde, de zorg/begeleiding vermindert. De reductie van intramurale plekken zal dus veelal niet betekenen dat de woonsituatie van betrokken ook gaat wijzigen en er een nieuwe ruimteclaim voorveen andere woning uit voortvloeit.

Beschut wonen heeft in feite geen wettelijke status en is niet geïnstitutionaliseerd. Beschut wonen kent een variëteit aan woonvormen: van kleinschalig tot grootschaliger, van geclusterd wonen tot “gespikkeld” wonen, van het delen van voorzieningen tot alles volledig zelfstandig. Gespikkelde woningen zijn op loopafstand van een 24 uurssetting waardoor mensen een vorm van zelfstandigheid aan kunnen in nabijheid van ongeplande zorg.

Samengevat in cijfers (indicatief):

20% zelfstandig thuis wonen met bescherming op afstand (ruimteclaim sociale woningbouw);
40% (beschut) thuis wonen met begeleiding (ruimteclaim sociale woningbouw in clusters/hofjes en/of “omklappen” van huidige residenties beschermd wonen in beschut wonen);
40% (tijdelijk) intramuraal.

De verwachting is dat een deel van de cliënten die beschut wonen met begeleiding, na 1 à 2 jaar kan doorstromen naar zelfstandig wonen met bescherming op afstand. Een ander deel zal juist ‘terugstromen’ (tijdelijk of permanent) naar een vorm van intramuraal wonen, omdat de zorgvragen niet voldoende oplossen.

Per saldo ontstaan er door deze beweging twee ruimteclaims:

1. ruimteclaim sociale woningbouw in de vorm van zelfstandige woningen en in clusters/hofjes;
2. ruimteclaim voor beschermd wonen vanuit wachtlijst + extra inwoners Haarlem (groei). Deze claim ontstaat omdat het “omklappen” van huidige residenties beschermd wonen in beschut wonen geen ruimte oplevert voor de doelgroep. Daardoor komen er dus geen woningen/kamers vrij voor de nieuwe instroom beschermd wonen vanuit wachtlijst + extra inwoners en zullen daarvoor nieuwe residenties gebouwd of gekocht/gehuurd moeten worden.

Voor zorgwoningen die vallen onder Wlz of Wmo, zoals beschermd wonen, tijdelijk onderdak jeugd en gezinsvervangende tehuizen, is specifieke sturing nodig in capaciteit en locaties. Aandachtspunt daarbij is te zorgen voor enerzijds individuele bewoning en voor geclusterde accommodaties zoals hierboven genoemd en anderzijds voldoende spreiding van kwetsbare mensen in buurten en wijken.

Op basis van voorgaande toelichting zijn de ruimteclaims samengevat voor onderstaande woonzorg-voorzieningen. Daarbij is kort toegelicht of dit een bestaande opgave is of (ook) ten gevolge van de groei van Haarlem. Over de cijfers is nog terugkoppeling nodig met zorgaanbieders.

Goedkope sociale woningen voor huisvesting bijzondere doelgroepen

- Deze ruimteclaim betreft in feite een claim op een aanzienlijk deel van het sociale woningbouwprogramma binnen de woonstudie (aantallen: zie inleiding onder kopje Zorg).

Beschermd wonen

Huidige situatie: er zijn nu 26 locaties verspreid over de stad en regio Zuid-Kennemerland (zie tabel hieronder). De meeste locaties worden geleid door RIBW/KAM en daarnaast door Leger des Heils, Lievegoed en Dijk en Duin. In totaal zijn er regionaal ruim 700 plekken, waarvan circa 45% in Haarlem. Daarnaast is een wachtlijst voor ruim 150 plekken. Tezamen gaat het om bijna 900 personen die in de huidige situatie in aanmerking komen voor een intramurale beschermd wonen accommodatie.

Spreiding nu:	Noord	ZW	Oost	Schalkw	Centrum	Regio
RIBW/KAM	2	1	2	2	0	11
Leger des Heils	0	1	0	0	0	1
Lievegoed	0	0	0	1	0	0
Dijk en Duin	1	0	0	0	0	1
Overig	1	0	0	0	0	3
Totaal	4	2	2	3	0	16

De bedoeling is dat wordt toegegroeid naar het vrijmaken van nieuwe plekken: enerzijds kan dit binnen de bestaande capaciteit beschut wonen door uitstroom van mensen die (semi)zelfstandig kunnen gaan wonen, waardoor de wachtlijst afneemt. Anderzijds door enkele extra residenties te verwerven omdat door het eerder genoemde “omklappen” er in feite onvoldoende plekken vrij komen. Op basis van extrapolatie wordt voor dit moment rekening gehouden met drie extra locaties.

- In de huidige situatie is een aanpassing in voorbereiding om ongeveer de helft van de capaciteit beschut wonen om te vormen van intramurale plekken naar zelfstandige woonruimten (met ambulante zorg). Het gaat om kleinschalige, gegroepeerde sociale huurwoningen (5-10 woningen per cluster), waar mensen zelf hun huur betalen, bij voorkeur met een gemeenschappelijke ruimte. De schatting is dat er circa 5 clusters nodig zijn. Mogelijk vindt dit grotendeels binnen de huidige in gebruik zijnde panden plaats (omklappen).
- Claim t.g.v. groei van Haarlem: Op basis van extrapolatie is een voorlopige aanname dat er 3 extra locaties van (geclusterde) woningen nodig zijn (12,5% van 26). Uitgaande van bovenstaande tabel en de grootte van het stadsdeel ligt er een claim op stadsdeel **Noord en Zuidwest** voor het realiseren van de 3 extra locaties.

24 uren opvang multi-problematiek (DomusPlus)

Domus Plus is een beschermde woonvorm voor dak- en thuisloze mensen die nergens anders terecht kunnen. Zij krijgen intensieve 24-uurs begeleiding, een eigen kamer en benodigdheden voor het eerste levensonderhoud. De zorgvraag van de cliënt staat centraal en er worden individuele afspraken gemaakt over middelengebruik. Dit is een actuele vraag en betreft de opvang 24 cliënten.

- Er is een locatieonderzoek in gang gezet om deze voorziening te realiseren. Deze vraag heeft geen relatie met de uitbreiding met 10.000 woningen, maar wordt voor de volledigheid hier genoemd, als onderdeel van het gehele pakket aan diverse woonvormen met begeleiding.

Skæve Huse

Een nieuwe bedachte voorziening is Skæve Huse. Dat is een idee uit Denemarken. Het zijn drie tot zes eenvoudig ingerichte eenpersoons woningen (wooncontainers), op enige afstand van elkaar en

van reguliere woonwijken (niet in de ontwikkelzones). Bewoners van Skaeve Huse hebben onvoldoende sociale vaardigheden en sterk afwijkende leefstijlen. Hierdoor is het voor hen lastig om in een normale woonwijk te wonen. De ervaring uit andere plaatsen in Nederland leert dat het beter gaat als zij met enige begeleiding op een rustige en afgescheiden plek wonen. Bewoners krijgen beperkte zorg en begeleiding. Het doel is zelfredzaamheid te stimuleren en te behouden. Het doel is ook overlast in de reguliere woonwijken te verminderen en opname of verwaarlozing van de bewoner(s) te voorkomen.

- Deze vraag heeft net als Domusplus geen relatie met de uitbreiding met 10.000 woningen, maar wordt voor de volledigheid hier genoemd als onderdeel van het gehele pakket aan diverse woonvormen met bepaalde vormen van begeleiding.

Tijdelijke gezinsvervangende voorzieningen jeugd (Jeugdzorg)

In Haarlem zijn er passende gezinsvervangende voorzieningen indien een kind (tijdelijk) niet thuis kan wonen (cf. Jeugdwet). De kinderen wonen bij andere gezinnen of in gezinssituaties (pleeggezinnen / gezinshuizen) of in residentiële instellingen zoals kamertrainingscentra, fasehuizen ⁶, begeleid wonen en Jongeren Crisiscentrum Kennemerland. De jeugdwet heeft betrekking op het hele scala aan jeugdhulp, van eenvoudige vragen tot ernstig gedragsproblemen. Vanaf het 18e levensjaar (soms opgerekt tot 23) valt een persoon met hulpvragen in beginsel onder de Wmo.

De ambitie is zorg zo dicht mogelijk rondom het kind te bieden; de trend is kleinschaliger, zoals gezinshuizen. In Haarlem krijgen circa 3.600 jeugdigen jeugdhulp. Met in- en uitstroom zijn over een jaar hiervan 360 jongeren in de residentiële jeugdhulp (opgroeien buiten de eigen gezinssituatie). Er is enerzijds nu een tekort aan intramurale voorzieningen voor jeugdopvang (onderdeel voorzieningenstudie) en anderzijds onvoldoende uitstroom in verband met tekort kleine reguliere sociale huurwoningen (onderdeel woonstudie). Die druk neemt toe bij groei met 10.000 woningen / 20.000 inwoners.

Op basis van een gemeentelijke conceptmemo over (residentieel) verblijf jeugdhulp Haarlem (JOS, 8-2-19) is het volgende beeld samengesteld. Beoogde ontwikkeling komende 10 jaar:

	2018	2020	2022	2024	2026	2028	%
- pleegzorg	141	146	152	158	165	170	+20%
- jeugdzorgplus	20	18	16	12	8	5	-75%
- gezinshuis	28	28	36	44	48	48	+70%
- kamertrainingscentrum	42	42	42	42	42	42	0%
- jeugd ggz	27	24	20	20	20	20	-25%
- overig (3 milieu, lvg4, lvg5,							
- residentiële behandelgroepen)	68	64	52	40	28	20	-63%
- maatschappelijke opvang	35	25	10	10	5	5	-85%
- zelfstandige 1-persoons woningen	0	0	50	60	70	75	
- groepswoningen (4 pers)	0	0	60	70	75	75	
Totaal	361	347	328	326	316	310	-25%
Totaal incl. woonvoorziening	361	347	438	456	461	460	

Bovenstaande tabel geeft uitdrukking aan de trend om het aantal plekken in residentiële instellingen af te bouwen en meer jongeren in pleeggezinnen en gezinshuizen onder te brengen (wensbeeld). Daarnaast wordt uitstroom van jongeren uit voorzieningen beoogd door hen een huurwoning te

⁶ Een fasehuis/ kamertrainingscentrum is voor jongeren (16-23 jaar) die niet meer thuis kunnen wonen en toe- werken naar zelfstandig wonen. De jongeren leven met 4 - 5 personen, met dagelijks ambulante begeleiding. Er is sprake van een tekort aan passende voorzieningen. De wachttijd bedraagt momenteel meer dan 26 weken.

bieden (met ambulante begeleiding), in de vorm van eenpersoons starterswoningen en eengezinswoningen, verspreiding over de stad (geen clustering van grote complexen bij elkaar). De doelgroep betreft jongeren uit het kamertrainingscentrum, de maatschappelijke opvang of met behoefte aan ambulante ondersteuning. In totaal zijn circa 75 eenpersoons starterswoningen nodig en 20 eengezinswoningen voor een groep van 4 jongeren (4 slaapkamers; mogelijkheid tot gedeelde huur). De gevraagde eenpersoons starterswoningen hebben een lage huur (< € 424,- per maand), vallend binnen de contingentregeling met corporaties.

De gemeente studeert op uitbreiding van het concept van gezinshuizen. Een gezinshuis vangt kinderen op die niet langer thuis kunnen wonen, veelal met zware en ingewikkelde problemen. Een gezinshuis lijkt op een normaal gezin. Er zijn doorgaans 2 volwassenen (gediplomeerd begeleiders) die voor de kinderen zorgen. De wachttijd is afhankelijk van de problematiek. Er is sprake van een tekort aan passende gezinshuizen. Een gezinshuis (ca. 180 m2) biedt ruimte aan 2 volwassenen en 3-4 kinderen en heeft 7 slaapkamers en 2 badkamers. In totaal wordt uitgegaan van 7 gezinshuizen: zo mogelijk telkens 2 vlak bij elkaar met daartussen een reeks kleine woonunits (voor nabije ambulante begeleiding). Het 'ensemble' van 2 gezinshuizen en een reeks kleine woonunits voor jongeren kan onderdeel uitmaken van een bouwblok met andere woningen / appartementen.

stadsdeel	totaal gezinshuis	inwoners 0-19	percentage
centrum	2	1.731	0,12%
noord	9	13.713	0,07%
oost	0	4.121	0,00%
schalkwijk	2	7.235	0,03%
zuidwest	2	8.270	0,02%
buiten Haarlem	14	-	-

Kanttekening: de genoemde cijfers gaan uit van de instroom op dit moment. Vanuit de visie "getting it right for every child" vindt de gemeente het belangrijk dat kinderen zo thuis mogelijk opgroeien. Het motto is dan ook 'voor elk kind een thuis'. Dit betekent dat kinderen kunnen blijven waar zij wonen en de hulp organiseert zich in meer- of mindere mate rondom het kind of het gezin. Wat dit betekent voor de toekomstige instroom in bijvoorbeeld gezinshuizen is nog lastig te voorspellen.

- *In de huidige situatie zijn er onvoldoende gezinsvervangende voorzieningen, waardoor uitstroom uit de regionale voorzieningen (o.a. MO, fasehuis) stukt in verband met de beschikbaarheid aan passende woningen voor deze doelgroep. Meegerekend de toename van het aantal jongeren (groei van Haarlem) zijn er circa 75 eenpersoons starterswoningen en 20 eengezinswoningen voor een groep van 4 jongeren nodig, verspreid over de stadsdelen / zones. (P.s: de doelgroep uit sociaal jongerenpension Spaarnezicht (22 cliënten) is reeds meegerekend in het overzicht tabel 2).*
- *Daarnaast zijn er circa 7 gezinsvervangende voorzieningen ('residenties') nodig, in de vorm van grote gezinshuizen (voor 2 gediplomeerde ouders/zorgverleners en 3-4 kinderen). Op basis van de huidige verdeling zouden de extra gezinshuizen in oost, Schalkwijk en zuidwest moeten komen.*

Gezinsvervangende tehuizen

Zorgkantoren (in regio Haarlem Zilveren Kruis) regelen op basis van de Wlz toewijzingen voor permanent intramurale woonzorgvoorzieningen. Hieronder vallen ook gezinsvervangende tehuizen voor mensen met een lichamelijke en/of verstandelijke beperking. De gemeente heeft geen primaire beleidstaak; het is echter wel raadzaam om bij ontwikkeling de ruimtebehoefte voor nieuwe locaties te betrekken.

Huidige situatie: er zijn 26 locaties (deels in aanbouw) verspreid over de stad, aangeboden door Philadelphia, Hartekampgroep en SIG.

Spreading nu:	Noord	ZW	Oost	Schalkw	Centrum
Philadelphia	2	1	1	5	2
Hartekampgroep	2	0	3	2	1
SIG	4	0	1	2	0
Totaal	8	1	5	9	3

Uit de landelijke wachtlijst van de Wlz (<https://istandaarden.nl/wachtlijsten>) blijkt voor regio Kennemerland voor de doelgroep intramurale gehandicaptenzorg op peildatum 01-02-2018 rond de 80 cliënten te staan. Aanvullend staan bij de aanbieders tientallen cliënten op de interesselijst voor Haarlem. De wachttijd is minimaal 6 jaar geworden. Er is minimale uitstroom, er zou mogelijk uitstroom bevorderd worden als er mogelijkheden in Haarlem gecreëerd worden voor het zogenaamde "spikkelwonen". Bij uitbreiding van het aantal inwoners van Haarlem is groei van het aantal aanmeldingen te verwachten. De op stapel staande uitbreidingen zijn onvoldoende om de wachtlijst terug te brengen.

De grootste vraag is voor een beschermde woonplek, voor cliënten met een complexe zorgvraag. Aanmeldingen komen uit deze regio, maar ook daarbuiten. Voor veel van de cliënten geldt dat deze op wachtlijsten van meerdere zorgaanbieders staan.

Daarnaast is er vraag van cliënten die zelfstandig willen wonen (studio of appartement) met 24 uren zorg en het liefst een huiskamer waar zij kunnen aansluiten. Ook cliënten die bijvoorbeeld vanuit huis komen en nog willen en kunnen groeien naar zelfstandigheid, echter een 'groepswooning' of trainingshuis meest passend zou zijn als eerste stap, staan op de wachtlijst. De vraag is groter dan het aanbod. Ook voor deze cliënten geldt dat ze vaak op meerdere wachtlijsten staan.

De grootste toename in aanmeldingen zit in de doelgroep cliënten met een Licht Verstandelijke Beperking (LVB) – en veelal bijkomende psychische problematiek.

Op basis van de wachtlijst en als aanname eenderde daarvan als interesselijst meegerekend (ex dubbeltellingen) en de bevolkingstoename met 12,5% zou in theorie behoefte zijn aan: $80 + 27 + 12,5\% \cdot (78+24) = 120$ woonunits. Veelal wonen er tussen de 10 en 20 cliënten per residentie. Voor het wegwerken van bestaande wachtlijsten en opvang extra aanmeldingen (groei Haarlem) zijn dan tenminste 6 nieuwe vestigingen nodig (uitgaande van 20 cliënten per vestiging en mogelijk een aantal cliënten dat gebruik kan maken van een spikkelwooning).

Claim t.g.v. groei van Haarlem:

- *Op basis van bovenstaande berekening is een aanname dat 6 extra locaties nodig zijn. Gezien bovenstaande verdeling is het wenselijk te onderzoeken of het merendeel in Zuidwest kan komen.*
- *Aanbeveling is om met Zilveren Kruis de behoefte inschatting te verdiepen.*

GEZONDHEIDSCENTRA

Gezondheidscentra / Zorg onder één dak (ZOED) / Centra voor jeugd en gezin / Sociaal Wijkteams

❖ *Contactpersonen: Addy van der Sluijs, Esther Oortwijn en Mariët Christiaans*

Een ideaalwens is dat elke wijk een eigen zorgpunt heeft op een herkenbare en centrale, goed bereikbare plek of op een route liggen waar inwoners langskomen. In het zorgpunt komen vraag en aanbod samen met combinaties en samenwerking van allerlei sociaal-maatschappelijke en zorg-gerelateerde diensten. Dat is denkbaar in één gebouw of in nabijheid van elkaar. Deels gaat het om commerciële eerstelijnsvoorzieningen ⁷ (geclusterd) en deels om zorg- of welzijnsvoorzieningen van-

⁷ De eerstelijnsgezondheidszorg is de "rechtstreeks toegankelijke" hulp. Elke zorgzoekende kan zonder beperking een beroep doen op een zorghulpverlener, bijvoorbeeld huisarts, apotheker, fysiotherapeut, diëtist, wijkverpleegkundige, verloskundige, tandarts, consultatiebureau en algemeen maatschappelijk werk.

uit de overheid of verbonden partijen. Met het oog op vergrijzing en extramuralisering zijn dergelijke clusters zeer wenselijk. Door vanaf de initiatieffase koepelorganisaties van zorgverleners te betrekken, kan effectiever gepland worden in behoeftevraag per stadsdeel, concrete geïnteresseerde zorgaanbieders en intenties voor huurafspraken.

De locatie kan mede dienst doen als buurtcentrum, ontmoetingsplaatsen voor professionals Centra voor jeugd en gezin (CJG) en Sociale Wijkteams (SW) ⁸ met elkaar en met jeugdwerkers, mantelzorgers, vrijwilligers, andere professionals en met wijkbewoners. Ook andere wijkvoorzieningen als sociale raadsliden en formulierenbrigade zijn denkbaar. Door de aanwezigheid van een centrale balie, flexwerkplekken, vergaderruimte en spreekkamers wordt het mogelijk het gebouw multifunctioneel in te zetten. Het is belangrijk dat partners in zorg/ welzijn (combi SWT – CJG – huisartsen - welzijnsactiviteiten) bij elkaar zitten; de verbinding tussen zorg en welzijn is in toenemende mate van belang ⁹. In diverse wijken zijn bestaande welzijns- en/of zorggebouwen die een dergelijke brede functie deels al hebben. De ontwikkelzones zijn een kans om dergelijke centra op te zetten op een centrale plek, bijvoorbeeld in combinatie met een basisschool of andere wijkfunctie.

Claim t.g.v. groei van Haarlem:

- ▶ *Vanwege het ruimtebeslag van een ZOED kan in de bestaande stedelijke voorraad vaak geen geschikte ruimte gevonden worden. Daarom wordt aanbevolen dat de gemeente een sturende rol op zich neemt, gericht op nieuwbouw voor groepen zorgaanbieders geclusterd in één gebouw. Voor individuele zorgaanbieders wordt uitgegaan van marktwerking (zie blauwe vak hieronder). Voorlopig uitgangspunt is dat in elke ontwikkelzone rekening wordt gehouden met ruimte voor 1 nieuwe ZOED-vestiging (ca 600 m²), zo mogelijk gecombineerd met andere wijkvoorzieningen en flexruimten voor partners zorg/welzijn (ca 600 m² extra).*
- ▶ *Specifiek voor CJG en SW worden geen uitbreiding van het aantal teams verwacht op korte termijn. Thans zijn er in Haarlem 4 locaties CJG (en 1 flexteam) en 8 locaties sociaal wijkteam, vanaf eind 2019 worden het er 9.*

Voor onderstaande zorgvoorzieningen zijn ontwikkelingen gaande maar is geen sprake van een ruimteclaim als gevolg van de groei van Haarlem.

Maatschappelijke opvang (onderdak)

Op dit moment zijn in Haarlem twee grote locaties beschikbaar: Wilhelminastraat (30 plaatsen alleenstaanden) en Velperpoort (47 plaatsen alleenstaanden en 22 units gezinnen). Voor de feitelijke vraag (dus als de doorstroming op orde zou zijn) hebben deze locaties voldoende capaciteit. De huidige capaciteit zou zelfs op termijn kunnen afnemen zodra de voorraad sociale woningen op orde is.

Ziekenhuizen

De capaciteit van ziekenhuizen is een regionaal vraagstuk. In de diverse dependances van het Spaarne Gasthuis is nog uitbreidingsruimte: vestiging Noord (Delftplein), vestiging Zuid (Schalkwijk) en vestiging Hoofddorp. De geplande vervangende nieuwbouw in Zuid is vanuit een regionale opvang afgestemd op ziekenhuizen in de zone Heemskerk - Hoofddorp. Na afronding van Zuid is er nog ruimte voor een eventuele extra uitbreiding.

Verpleeghuizen en verzorgingshuizen

⁸ Het sociaal wijkteam richt zich op bewoners met regieverlies en problemen/vragen op meerdere domeinen. Het doel is om zorg en ondersteuning dichtbij, in de buurt of wijk te bieden ter verbetering of vergroting van zelfregie van bewoners. De inzet is gericht op het (weer) mee (laten) doen van mensen vanuit een oplossingsgericht perspectief waarbij de focus ligt op wat er wel kan in plaats van wat er niet (meer) kan.

⁹ Een uitspraak van een huisarts in een wijk met veel inwoners met een lage SES score illustreert dit: “70% van mijn patiënten wijs ik op het sociaal wijkteam”.

❖ *Contactpersoon: Ron de Wolf*

Er zijn diverse grote zorginstellingen in de stad en regio: Sint Jacob, Kennemerhart, Zorgbalans en Reinaldahuis. Voor zowel verpleeg- als verzorgingshuizen is sprake van afname van het aantal intramurale wooneenheden. Voor mensen die die niet (meer) zelfstandig thuis kunnen wonen blijven diverse vormen van tijdelijke of permanente intramurale woonzorg-voorzieningen beschikbaar. De vraag naar woonzorg in verpleeghuizen zal op termijn naar verwachting toenemen, omdat het aantal kwetsbare ouderen in de samenleving stijgt. Bijvoorbeeld van de 85-plussers krijgt en 30-35% te maken met vormen van dementie.

- ▶ Er is op dit moment geen claim op de ontwikkelzones. Evenwel wordt aanbevolen specifiek onderzoek te doen om in overleg met de zorginstellingen tot een prognose te komen. Onderdeel daarvan is of een toenemende vraag is op te vangen binnen het bestaande volume van de zorginstellingen in Haarlem, of dat uiteindelijk een of meer (kleine) extra locaties nodig zijn.

Voor onderstaande zorgvoorzieningen kan een extra ruimtevraag ontstaan als gevolg van de groei van Haarlem, maar daarvoor heeft de gemeente geen taak om locatiebeleid te ontwikkelen. De ruimtelijke mogelijkheid voor nieuwvestiging van deze zorgvoorzieningen wordt meegenomen in de algemene 15% ruimteclaim (verzorgende) wijk economie. De uiteindelijke vestiging van een aanbieder vindt plaats op basis van marktwerking.

- ▶ **Solitaire eerstelijns zorg (individuele zorgaanbieders):** nieuwvestigende eerstelijns (para)medische zorgaanbieders die er voor kiezen een solitaire vestiging te zoeken.
- ▶ **Commerciële zorg:** bijvoorbeeld oogkliniek, laboratoria, niet-medische cosmetische chirurgie e.d.

B. ONDERWIJS

❖ *Contactpersonen: Tobias Meenhorst en Henk Lelieveld*

Inleiding

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de huisvesting van scholen in het basisonderwijs, voortgezet onderwijs en speciaal onderwijs (Wet op het Primair Onderwijs, Wet op het Voortgezet Onderwijs en Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs gemeente Haarlem 2015). Instellingen aan het beroepsonderwijs, de volwasseneneducatie en het hoger onderwijs zijn zelf verantwoordelijk voor hun huisvesting.

De gemeente heeft actueel beleid in een **Strategisch Huisvestingsplan Onderwijs (SHO) 2018-2022** (2017) en actualisatie (2018). Het SHO geeft een goed beeld van de stand van zaken en gewenste ontwikkelingen. Per staddeel is beschreven hoe geanticipeerd gaat worden op de uitbreiding van het aantal inwoners, in combinatie met de benodigde autonome verbeteringen, uitbreidingen of nieuwbouw van schoolgebouwen. In het SHO is per school aangegeven of er uitbreiding mogelijk is op de locatie, er behoefte is aan nieuwbouw en er zijn voorkeuren benoemd voor nieuwe locaties.

Voor de inschatting en planning voor het bijbouwen van lokalen en scholen primair onderwijs (basisschool onderwijs) is het SHO richtinggevend en wordt gewerkt met (leerlingen)prognoses. Voor voortgezet onderwijs zijn geen ruimteclaims (zie gele tekstblok). De prognoses worden jaarlijks bijgesteld aan de hand van demografie, regionale ontwikkelingen, voortgang woningbouw, veranderingen in doelgroepen, trends e.d. Ook zijn er minder-voorspelbare veranderingen mogelijk in de mate van populariteit van een school of wijk. Er is daarom geen exacte ruimteclaim, de onderstaande beschrijving is een momentopname 2018/2019 waarin enige marge verwerkt zit. Door de bouw van 10.000 woningen komen er volgens het SHO (feb 2018) naar verwachting 2.970 kinderen in Haarlem bij (2017: 13.445 leerlingen). Dit getal is een momentopname en zal jaarlijks geactualiseerd worden met leerlingenprognoses. Omgerekend is dit een claim voor 9 basisscholen of 108 lokalen. Een deel van die claim zal binnen de ontwikkelzones landen

Op het moment dat bouwplannen zich gaan voordoen, kan opnieuw naar de behoefte-inschatting gekeken worden en alsnog voor bijvoorbeeld een 12- of 16-klassige school gekozen worden, of een beoogde af te stoten locatie wat langer aangehouden. Belangrijk is de marge serieus te monitoren en niet te snel voor een 'krap model' te gaan, omdat het moeilijk is in een volle stad nieuwe ruimte te vinden voor grote maatschappelijke functies.

Daarnaast is er al enige jaren een tendens voor gecombineerd ruimtegebruik in of bij scholen. Door ook andere sociaal-maatschappelijke accommodaties gebruik te laten maken van delen van het schoolgebouw en -plein is ruimtewinst te behalen. Dit kan door goed te sturen op verdeling (bezetting van gebouwen), op samenwerking tussen organisaties, op inhuizing bij elkaar en anders organiseren van vraag- en aanbod. Dit kunnen IKC-gelieerde functies zijn (kinderopvang, buitenschoolse opvang en welzijnsvoorzieningen) en/of combinaties en dubbelgebruik met Gezondheidscentra / Zorg onder één dak (ZOED) / Centra voor jeugd en gezin (CJG) / Sociaal Wijkteams. Gevolg is dan dat de ruimteclaim voor de "school-plus" groter is dan een regulier schoolgebouw, maar er per saldo in de wijk ruimtewinst kan ontstaan, naast voordelen in efficiency en clustering tot sterke sociaal-maatschappelijke wijkpunten.

Door scholen zodanig flexibel te bouwen dat lokalen ook voor andere maatschappelijke functies (gedeeld, tijdelijk of permanent) geschikt zijn - of over enkele decennia zelfs als woningen - wordt bovendien een grote mate van aanpasbaarheid en duurzaam ruimte- en materiaalgebruik bereikt.

Inschatting per ontwikkelzone

Orionweg – Planetenlaan

Binnen deze zone zijn er mogelijkheden voor uitbreiding op eigen terrein van basisschool De Zonnewijzer (Planetenlaan 9). In de directe omgeving van de zone is er uitbreidingsruimte bij basisschool De Verbeelding (Louis Couperusstraat 2). Dit samen biedt voldoende ruimte voor opvang van extra leerlingen als gevolg van woningbouw in het noordelijk deel van Haarlem-Noord.

Spaarndamseweg

Binnen deze zone is behoefte aan nieuwbouw van een 16-klassige basisschool in het gebied 'Sonneborn', ter vervanging en vergroting van de Liduinaschool. De huidige locatie van de Liduinaschool (Timorstraat 17) wordt voorlopig aangehouden als strategische reserve. Indien het leerlingenaantal in Haarlem op termijn daalt kan deze locatie alsnog voor ander maatschappelijk gebruik aangewend worden of voor woningbouw.

Daarnaast is er behoefte aan studie op mogelijkheden voor een 16-klassige basisschool (en maatschappelijke functies) t.p.v. De Fjord. Deze locatie is strategisch zeer interessant om de verwachte druk vanuit de omliggende (inmiddels populaire) Transvaalbuurt en vooral vanuit het centrum op te vangen. De nieuwe school zou dienen ter vervanging en vergroting van de Cirkel. De huidige locatie van de Cirkel (Atjehstraat 35a) kan dan beschikbaar komen voor woningbouw.

Korte Verspronckweg - Zijlweg

Het noordelijk deel van deze locatie (Korte Verspronckweg) ligt strategisch ten opzichte van allerlei populaire woonbuurten met gezinswoningen (Kleverpark, Overveen, Zijlweg, Garenkokerskwartier), tussen de stadsdelen Noord en Zuidwest. Deze locatie kan veel opvangen in de toenemende druk op scholen in de omgeving. Ook ligt de locatie nabij het centrum, om ook voor dat stadsdeel op acceptabele afstand schoolruimte te bieden. Op deze locatie is behoefte aan nieuwbouw van een 16-klassige basisschool, wat goed gecombineerd kan worden met een ontwikkeling met woningen en een goede nieuwe verbinding onder het spoor door naar de Zijlweg.

Zuidwest

Een groot deel van de behoefte aan extra schoollokalen wordt opgelost door de bouw van een 16-klassige basisschool in het noordelijk deel van de zone Zuidwest. Hierin wordt ruimte geboden voor zowel vervanging van de Bavoschool als uitbreiding voor toekomstige toename van de bevolking. Het huidige pand van de Bavoschool (Westergracht 3) kan beschikbaar komen voor woningbouw. Indien op termijn eventueel extra behoefte aan lokalen ontstaat, kan vervolgens ook nog uitbreiding plaatsvinden op eigen terrein van basisschool de Zuidwester (Ohmstraat 2, gelegen vlakbij de zone) en de wat verder weg gelegen Beatrixschool (Blinkertpad 3, Ramplaankwartier).

Oostpoort

De Oostpoort is een volledig nieuwe ontwikkeling. De ondergrens die in Amsterdam wordt gehanteerd om een basisschool te vestigen (bij circa 1.380 woningen), wordt hier niet gehaald. Daarnaast zal een vrij groot aandeel van de te bouwen woningen gericht zijn op starters en stellen als doelgroep. De Oostpoort zal daarom aangewezen zijn op bestaande scholen in stadsdeel Oost. Voorwaarde is een duidelijke, veilige en 'soepele' oversteek vanuit noordelijk deel Oostpoort over spoor/N200 naar de woonwijken Zuiderpolder / Parkwijk. Op acceptabele afstand van de Oostpoort liggen op respectievelijk circa 700 en 800 meter basisschool Zuiderpolder (Vrijheidsweg 84) en tijdelijk verhuurde locatie Jan Sluiterweg 11.

Basisschool Zuiderpolder ligt vrij excentrisch en er zijn eerste ideeën om de school te herbouwen bij de ontwikkellocatie Beatrixplein. De vrijkomende locatie van de Zuiderpolder zou in dat geval in gebruik genomen kunnen worden door de **Internationale Taalklas** (ITK, Pr. Beatrixdreef 6, gehuisvest in een voormalige school). Het ITK is een regionale voorziening voor kortdurende (max 1 jaar) opvang van kinderen van vluchtelingen en kent een jaarlijks sterk wisselende ruimtebehoefte. De ITK gebruikt thans 17 lokalen en is gebaat bij een locatie die indien nodig verder kan groeien. Ook voor de **Internationale Schakelklas** (ISK, voor kinderen in de middelbare school leeftijd) moet een definitieve locatie gevonden worden. Onderzocht moet worden of deze ruimtevrage in samenhang met die van de ITK opgelost kan worden of dat dit twee apart te bewandelen trajecten zijn.

Bij de eventuele nieuwbouw van basisschool Zuiderpolder (8 lokalen op huidige leerlingenniveau) kan rekening gehouden worden met de extra plekken voor kinderen vanuit Oostpoort (en Schipholweg, zie hieronder). In dat geval kan een 10- of 12-klassige school zinvoller zijn. Ook kan de locatie Jan Sluiterweg 11 opnieuw in gebruik genomen worden als school, om groei op te vangen.

Schipholweg (noordelijk deel)

Deze zone ligt voor ongeveer de helft in Oost (Slachthuisterrein e.o.) en voor de andere helft in Schalkwijk (gebied De Entree en Vijverpark, zie hieronder). In de directe nabijheid van deze zone ligt de Hamelinkschool. Deze wordt vergroot herbouwd op de huidige locatie. Dit geeft mogelijkheden voor opvangen groei van het aantal leerlingen als gevolg van de extra woningen in de projecten Slachthuisterrein en Blauwe Wetering. Ook bij bovengenoemde eventuele nieuwbouw van de Zuiderpolder kan hiermee rekening gehouden worden. Er is daarmee geen ruimteclaim voor een basisschool in het noordelijk deel van de Schipholweg.

Schipholweg (zuidelijk deel)

In de strook langs het zuidelijk deel van de Schipholweg (projecten De Entree en Vijverpark) zijn en worden veel (gezins)woningen gebouwd. Binnen de zone Schipholweg is geen basisschool voorzien; de nieuwe inwoners zijn aangewezen op de reeds bestaande planning voor vervanging en vernieuwing van een groot deel van de scholen in (m.n.) de Boerhaavewijk. Deze vernieuwing is op basis van het SHO ingezet en kent nog een vrij hoge mate van flexibiliteit om schoolgrootten aan te passen aan de (nieuwe) behoeften. Uitgangspunt is 3 nieuwe scholen voor elk circa 535 leerlingen in tweelaagse gebouwen. De bestaande scholen staan dicht bij elkaar, er is grote voorkeur voor meer spreiding, ook om ontwikkelzone Europaweg (zie hieronder) beter te bedienen.

Europaweg

Net als de zone Schipholweg worden in de zone Europaweg veel (gezins)woningen gebouwd. In feite ontstaat hier een 'vijfde wijk' binnen Schalkwijk, gemengd met allerlei stedelijke voorzieningen als het ziekenhuis en winkelhart. De zone Europaweg ligt zeer centraal en strategisch ten opzichte van woonbuurten Europawijk en Boerhaavewijk. Het is kansrijk hier een nieuwe school te realiseren, om toenemende druk op scholen in de omgeving op te vangen. Op termijn kan besloten worden of de school dienst doet om een deel van de capaciteit die nu in de Boerhaavewijk is gepland te benutten, ofwel voor een **Juniorcollege** indien dit definitief vorm krijgt. Als het mogelijk is een school in te passen is een 16- of 20-klassige school uitgangspunt, in combinatie met woningen erboven. Belangrijke voorwaarde is een goede en veilige oversteekbaarheid van de Europaweg en Amerikaweg.

Het idee voor een school in de zone Europaweg is nieuw (staat niet in het SHO). Het kwam recent als idee in beeld omdat op basis van het SHO een vrij grote schuif-carroussel wordt voorgesteld in Schalkwijk (en m.n. Boerhaavewijk). Er is dan de wens om eerst een nieuwe school te kunnen bouwen op een nieuwe plek. Dan wordt ruimte vrijgespeeld voor heen en weer schuiven van klassen om op bestaande locaties te kunnen amoveren + nieuwbouwen. Het idee voor het nieuw te vormen juniorcollege is bewust op een strategische centrale plek bedacht, vanuit ervaringen van het mislukken van het Teylercollege, dat o.a. te decentraal lag. Indien een school in de zone Europaweg haalbaar is, kan de ruimte die daardoor ontstaat in de Boerhaavewijk of elders (omdat daar een school minder hoeft), beschikbaar worden gesteld voor woningbouw.

Tabel ruimtebeslag scholen

Globale ruimtebehoefte Basisschool / IKC				
aantal groepen	10	12	16	20
- aantal leerlingen	280	335	450	560
- ruimtebehoefte ¹	1608	1885	2464	3017
- KDO (m ² BVO); 1/2 groepsruimten	115	230	230	230
- gymzaal ²	505	505	505	505
Totaal BVO:	2228	2620	3199	3752
- buitenruimte ³	840	1005	1350	1680
- fietsenstalling ⁴	210	251	338	420
- lang parkeren	parkeerbeleid n.t.b.			
- kiss & ride	parkeerbeleid n.t.b.			
Locatiebehoefte:				
- totaal bebouwd ⁵	1671	1965	2399	2814
- onbebouwd ⁶	1050	1256	1688	2100
Totaal: ⁷	2721	3221	4086	4914

[1] $200 + 5,03 \times \text{aantal leerlingen}$

[2] Standaard gymzaal van 308m² + benodigde aanvullende ruimtes

[3] 3 m²/leerling

[4] Helft aantal leerlingen x 1,5 m²

^[5] Totaal bebouwd: ruimtebehoefte onderwijs, KDO, gymzaal gedeeld door 2 + 50% (= footprint gebouw)

^[6] Ongebouwd = ruimtebehoefte buitenruimte en fietsenstalling

^[7] Totaal = footprint gebouw + ruimtebehoefte buitenruimte en fietsenstalling

Tot slot:

- *Een deel van het primair onderwijs wordt vormgegeven als Integraal Kind centrum (IKC). Dat leidt op stadsniveau niet tot een extra ruimteclaim. Wel op locatie, omdat er mogelijk extra ruimte nodig is voor bijvoorbeeld peuterspeelzaal, kinderdagverblijf of een andere, ondersteunende functie voor kinderen.*
- *Naast scholenbouw is er een ruimteclaim voor vernieuwing lokalen bewegingsonderwijs/ gymzalen, deels in/bij scholen gelegen en deels solitair gelegen (zie paragraaf over accommodaties binnensport).*
- *PO/VO internationaal: Sinds kort is er in Haarlem een internationale school gevestigd, op 2 tijdelijke locaties. Dit is speciaal voor kinderen van gezinnen die hier tijdelijk wonen en werken (expats). Voor zowel basis- als voortgezet onderwijs zijn er hoge groeiverwachting. Samen met de initiatiefnemer zoekt de gemeente naar een permanent plek voor deze school, waar deze kan groeien tot (naar verwachting) tegen de 360 leerlingen. De zoeklocatie is stadsbreed.*

Voor onderstaande onderwijsvoorzieningen zijn ontwikkelingen gaande maar is geen sprake van een ruimteclaim als gevolg van de groei van Haarlem.

Voortgezet onderwijs

Voor voortgezet onderwijs is de prognose dat deze gezamenlijk voldoende opnamecapaciteit hebben voor extra leerlingen door de groei van Haarlem. Die opnamecapaciteit is inclusief lopende plannen voor uitbreiding (bijv. Rudolf Steinercollege) of plannen in voorbereiding: Schoter Scholengemeenschap in Noord inclusief een sporthal (ter vervanging van de Beyneshal) en Coornhert Lyceum. De overige scholen kunnen toe met huidige capaciteit of mogelijkheden op de eigen kavel met eventuele tijdelijke extra lokalen. Door omliggende gemeenten wordt veel gebruik gemaakt van het voortgezet onderwijs in Haarlem. Vanuit leerlingenprognoses is de verwachting dat op middellang termijn de aanmeldingen uit regiogemeenten afnemen, o.a. door vergrijzing. Deze tendens ondersteunt de beleidskoers dat ook op termijn de capaciteit in het voortgezet onderwijs voldoende is.

Middelbaar en hoger onderwijs

De vestigingen voor MBO (ROC Nova College) en HBO (Inholland) liggen beide aan de westkant van Haarlem. Bij het Nova is de bouw gestart voor uitbreiding en clustering van een aantal nog verspreid in de stad liggende sublocaties. Beide scholen hebben een stedelijke en regionale functie. De Groei van Haarlem zal leiden tot extra aanmeldingen en het uitgangspunt is dat beide instellingen daarvoor voldoende capaciteit hebben.

Er is geen universitair onderwijs in Haarlem. Er zijn plannen in voorbereiding door Stichting Panopticum om academisch onderwijs mogelijk maken in het koepelgebouw.

Voor **particulier en/of volwassenonderwijs** kan een extra ruimtevraag ontstaan als gevolg van de groei van Haarlem. De gemeente heeft geen taak daarvoor locatiebeleid te ontwikkelen. De ruimtelijke mogelijkheid voor nieuwvestiging van deze onderwijsvoorzieningen wordt meegenomen in de algemene 15% ruimteclaim (verzorgende) wijk economie. Eventuele initiatieven hiervoor en huisvesting vinden plaats op basis van marktwerking.

C. SPORT

❖ *Contactpersonen: Michiel Lems en Michel Termond*

Actueel beleid

In het Integraal uitvoeringsplan sport accommodaties 2018-2028 “Sport aan zet” (2017) wordt geanticipeerd op de groei van Haarlem en voorzien in een behoefte-raming van binnensport-accommodaties en extra sportvelden per stadsdeel.

ACCOMMODATIES BINNENSPOORT

In Haarlem is in de huidige situatie een capaciteitstekort voor binnensport. Daarnaast is het areaal verouderd en grotendeels minder geschikt voor multifunctioneel gebruik. Er is een moderniserings-slag nodig en een uitbreiding van de capaciteit - mede in het licht van de groei van Haarlem. Er is behoefte aan 2 extra sporthallen en 5 – 8 sportzalen (dubbele gymzaal). Waar mogelijk zouden de tientallen oude kleine gymzalen van 200m² of 256m² vervangen moeten worden door zalen van 308m² of een sportzaal. Voor deze ingrepen is een lange termijn planning en budget nodig, waarvoor de nota Sport aan Zet (2017) de basis vormt.

De moderniseringsslag moet gaan voorzien in zowel de (toekomstige) behoefte van de (georganiseerde) sport als voor het bewegingsonderwijs. Gekoerst wordt op de bouw van zalen die geschikt zijn voor combinaties van binnensport, diverse doelgroepen en gebruiken. Omdat de inventarisatie/puzzel nog gaande zijn, kunnen in deze voorzieningenstudie constatering en gedaan worden over de lijnen die nu bekend zijn. In onderstaande tabel is dat weergegeven:

Type aanbod	Huidig aanbod in 2016	Gewenst aanbod (incl. 10.000 woningen)
Sporthallen	11	12 – 13
Sportzalen	0	5 – 8
Gymzalen totaal	74	62 – 66
Gymzalen ≤ 200 m ²	41	25*
Gymzalen 252 - 308 m ²	24	24**
Gymzalen 308 m ²	2	18***
Zaalsporteenheden	107	≥ 111 – 122
Zaaldelen ≥ 252 m ²	39	≥ 61 – 63
Zaaldelen ≥ 308 m ²	17	≥ 49 – 55

* van de 41 gymzalen met een vloeroppervlakte van 200 m² of kleiner, zijn er 16 in gemeentelijk bezit. Ambitie is om deze gymzalen in de komende tien jaar te vervangen voor zalen met een minimale afmeting van 308 m². Voor de andere 25 gymzalen in het bezit van de schoolbesturen, wordt bij nieuwbouw of renovatie gestreefd naar een maatvoering van minimaal 308 m². de vervanging is dusdanig vakbeleid en maatwerk dat de kansen per stadsdeel (en ontwikkelzone) in rechtstreeks overleg tussen gebiedsmanager en afd. JOS moet worden bepaald. Daarbij gelden ook normen voor de maximale loopafstand vanaf de school.

** van de 24 gymzalen met een vloeroppervlakte van 252 m² - 308 m², zijn er twee in gemeentelijk bezit. Deze zalen voldoen aan de wettelijke norm, maar niet aan de KVLO-richtlijnen voor modern bewegingsonderwijs. Ambitie is om eerst de gymzalen kleiner dan 200 m² te vervangen en bij kansen (nieuwbouw, renovatie) de gymzalen van 252 m² te vervangen.

*** Dit zijn de 16 gemeentelijke gymzalen van 200 m² of kleiner die vervangen worden (8 vanuit SHO en 8 vanuit het uitvoeringsplan sportaccommodaties), plus de twee huidige gymzalen van 308 m².

- *De moderniseringsslag zal er op termijn toe leiden dat 8-12 gymzalen kunnen worden afgestoten. In het kader van de voorzieningenstudie wordt er voor gepleit deze zo veel mogelijk te benutten voor gebruik door andere (commerciële) maatschappelijke voorzieningen.*

Ontwikkelzones

Een deel van de opgave kan in de periode tot 2025/2030 vorm krijgen binnen de 8 ontwikkelzones. In feite zijn de ontwikkelzones een kans om mee te liften op ontwikkelingen. Daarmee wordt bijgedragen aan vernieuwing van het bestaande netwerk binnensportaccommodaties, waar de huidige en toekomstige inwoners als gevolg van de groei van Haarlem van kunnen profiteren. De vernieuwing van het bestaande areaal en de extra zalen als gevolg van de groei van Haarlem kunnen niet los van elkaar gezien worden. Ze zijn samen onderdeel van een grote renovatie- en vernieuwingsslag. Het gaat daarbij om de gebruiksmogelijkheden door scholen en door de georganiseerde sport.

Stadsdeel Noord:

- Kwantitatief zijn er genoeg zaaldelen voor het onderwijs in Noord, ook met de groei van Haarlem. Geen enkele basisschool heeft echter de beschikking over een zaaldeel wat voldoet aan de richtlijnen van de KVLO en zijn niet geschikt voor modern bewegingsonderwijs (qua kwaliteit en qua omvang). Ook de spreiding is niet optimaal: Wilgenhoek, Liduina en Timor hebben geen zaaldeel dichtbij.
- Ook voor de georganiseerde sport zijn er kwantitatief genoeg zaaldelen in Noord. De vervangende nieuwbouw van de Beijneshal aan de Sportweg en de vervangende nieuwbouw Duinwijckhal en de mogelijke komst van een turnhal dragen daar sterk aan bij. Het aanbod van het bestaande areaal is goed, de geschiktheid niet. Dit komt door het ontbreken van sportzalen, te kleine gymzalen en de situering van de sporthallen (aan de randen van het stadsdeel, ver verwijderd van het onderwijs). Vergroten/nieuwbouw van gymzalen en/of sportzalen is dan ook wenselijk. Daarnaast moet dit stadsdeel ook de behoefte aan zaalsporteenheden van andere stadsdelen (centrum) opvangen, waar een tekort is.

Orionweg – Planetenlaan

Binnen deze zone is de vervangende nieuwbouw Beijneshal geprojecteerd (aan de Sportweg). Onderzocht wordt of er plaats is voor een extra zaaldeel (vier i.p.v. drie) op deze locatie. Dit kan een uitbreiding zijn op het areaal, maar mogelijk ook vervanging van de gymzaal aan Ambachtstraat/Planetenlaan.

Op locatie Zonnewijzer langs Planetenlaan liggen twee oude gymzalen. Conform het SHO zijn er mogelijkheden voor uitbreiding op eigen terrein van basisschool De Zonnewijzer (Planetenlaan 9). Vanuit sport is de wens bij deze ontwikkeling een dubbele gymzaal (sportzaal) te realiseren. De oude gymzaal kan een lokaal worden of andere (maatschappelijke) functie.

Voort is er een extra vraag voor toevoegen van kwalitatief goede zaaldelen, ter vervanging van verouderde gymzalen. Wellicht is het interessant om ook een gymzaal te ontwikkelen in combinatie met ontwikkelplannen voor het zorgcentrum van St Jacob? Deze plek is interessant voor Liduina, Paulus en Wilgenhoek die geen of te kleine zaaldelen hebben.

Spaarndamseweg

In aansluiting op de bij paragraaf over onderwijs beschreven wensen voor nieuwbouw van een 16-klassige basisschool in het gebied 'Sonneborn' (ter vervanging en vergroting van de Liduinaschool):

daarbij wordt rekening gehouden met één gymzaal van 308m². Dit is al een kwaliteitsimpuls. Vanuit sport is de wens bij deze ontwikkeling een dubbele gymzaal (sportzaal) te realiseren.

In de ontwikkelzone Spaarndamseweg liggen twee verouderde gymzalen. Onder andere aan de Werfstraat staat een gemeentelijke gymzaal. Vanuit sport is de wens een gymzaal of sportzaal te realiseren. Dit zou ook een interessante plek zijn voor basisschool de Kring en/of het Stedelijk Gymnasium. Door verdwijnen van Beijneshal hebben zij een tekort aan gymzalen. De gymzaal/sportzaal kan solitair, maar het zou winst zijn als dit meekan in het idee voor de genoemde studie op mogelijkheden voor een 16-klassige basisschool (en maatschappelijke functies) t.p.v. De Fjord (zie paragraaf over onderwijs).

stadsdeel Zuid West:

In principe zijn er genoeg zaaldelen (22) voor het onderwijs PO in Zuid West, ook met groei van Haarlem (20 is behoefte). Echter geen van de zaaldelen is geschikt voor modern bewegingsonderwijs. Geen enkele basisschool heeft de beschikking over een zaaldeel, wat voldoet aan de richtlijnen van de KVLO. Hannie Schaft heeft een zeer kleine gymzaal (speelzaal voor kleuters?).

Ook is er een tekort aan geschikte zaaldelen voor onderwijs VO. ECL heeft te weinig ruimte en moet uitwijken naar Schalkwijk. Sancta net aan genoeg ruimte, maar wel in te kleine zalen. Stedelijk (Centrum) heeft tekort aan ruimte met wegvallen Beijneshal. Andere VO scholen nog niet bekend. De verwachting is dat een sporthal in ontwikkelzone Zuid West ook voor VO scholen (met name uit Zuid West) een verrijking zal zijn.

Er zijn onvoldoende zaalsporteenheden voor de georganiseerde sport in Zuid West (22 aanwezig en 25-26 is de toekomstige behoefte). De zaalsporteenheden zijn ook niet erg geschikt voor de georganiseerde sport (te klein). Dit komt door het ontbreken van een sporthal, sportzalen en de te kleine gymzalen. Vergroten/nieuwbouw van gymzalen en/of sportzalen is dan ook wenselijk. Ook om die reden is een sporthal in dit stadsdeel zeer wenselijk. Het tekort van zaaldelen van het Centrum en uitplaatsing Beijneshal kan hier deels door opgevangen worden.

Zuidwest

De bouw van bovengenoemde sporthal kan gekoppeld worden aan de plannen voor een 16-klassige basisschool in het noordelijk deel van de zone Zuidwest (zie paragraaf over onderwijs).

Berekend zal moeten worden of de gebruikers van de huidige gymzaal aan de Westergracht mee kunnen in het plan voor de sporthal. De gymzaal aan de Westergracht wordt thans gebruikt door Bos en Vaartschool, Bavo school, Koorschool, Internationale school, Veronicaschool. Mogelijk zijn er nog meer gebruikers (avond). Indien de gymzaal niet meer nodig is, zal bepaald moeten worden of andere maatschappelijk gebruik mogelijk is. Zo niet, eventueel inzetten voor woningbouw.

In dat kader zal ook berekend moeten worden of basisschool de Zuidwester (indien deze uitbreid, zie paragraaf onderwijs) ook nieuwbouw gymzaal nodig heeft, of mee kan in het gebruik van de nieuwe sporthal.

Korte Verspronckweg - Zijlweg

Op de locatie Korte Verspronckweg is behoefte aan nieuwbouw van een 16-klassige basisschool (zie paragraaf over onderwijs). Bij voorkeur wordt bij die ontwikkeling ook een sportzaal gerealiseerd.

Optioneel is in SHO beschreven een uitbreiding van de Beatrixschool (Ramplaankwartier). De kavel is krap om ook de gymcapaciteit uit te kunnen breiden. Een mogelijke andere denkrichting is laten vervallen van gymzaal en gezamenlijk gebruik met Focus van (nieuwbouw) gymzaal Houtmanpad (ligt binnen ontwikkelzone Korte Verspronckweg - Zijlweg).

stadsdeel Oost:

In stadsdeel Oost is een groot tekort aan zaalsporteenheden (13 tot 17 zaalsporteenheden tekort) voor de georganiseerde sport. Toevoegen sporthal en/of sportzaal wenselijk in dit stadsdeel.

Voor het onderwijs zijn genoeg zaaldelen beschikbaar (4 beschikbaar en 3 nodig), echter:

- Alleen de gymzaal aan het van Zeggelenplein voldoet aan de norm van de KVLO en onderwijshuisvesting. Diepenbroek (gemeentelijk bezit), Noormannenstraat (bezit schoolbestuur), Beatrixplein (bezit schoolbestuur) voldoen niet aan de norm. Niet alle scholen hebben dus beschikking over een geschikte accommodatie.
- Basisschool de Zuiderpolder moet grote afstand (950 meter) overbruggen naar gymzaal (valt nog wel net binnen de norm van 1.000 meter).

Het zou voor stadsdeel Oost meerwaarde hebben voor de georganiseerde sport om een sportzaal (dubbele gymzaal) toe te voegen. Voor het onderwijs zou het wenselijk zijn om de (te) kleine accommodaties te vergroten/vervangen (Diepenbroek, Noormannenstraat, Beatrixplein). Op termijn komt er volgens SHO nieuwbouw van de Talenten. Dat is kans voor nieuwe (grote) gymzaal of sportzaal. De ontwikkeling van project Beatrixplein is mooie kans voor een sportzaal (dan komt het plot van de gymzaal vrij).

Spaarnesprong

In de vastgestelde visie voor de Spaarnesprong (2018) is beschreven dat dit gebied zich richt op sterke functiemenging en de ontwikkeling van een binnenstedelijk karakter. Een gebied dat met een diversiteit aan functies bijdraagt aan een hoogwaardig voorzieningenniveau en een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Dat betekent dat er naast wonen, ook bijvoorbeeld werk-, uitgaans-, winkel-, sport- en onderwijsvoorzieningen aanwezig moeten zijn. Die hoeven niet allemaal in een vaste verhouding aanwezig te zijn, maar moeten op stedelijk niveau wel in een behoefte voorzien.

Hierop aanhakend is vanuit scholen in het centrum (Veronica, De Kring en Stedelijk) sterk behoefte aan het realiseren van een sportzaal binnen het gebied Spaarnesprong. De Veronicaschool is nu bijvoorbeeld nog afhankelijk van busvervoer. De Kring en Stedelijk hebben met verdwijnen Beijneshal straks naast nieuwbouw van een gymzaal bij de Gonnestraat nog extra behoefte aan gymaccommodatie. Voor (georganiseerde) sport is een sportzaal in Spaarnesprong wenselijk op basis van behoefte.

Oostpoort

Als onderdeel van een werkleercampus kan een sportzaal interessant zijn. Ook voor georganiseerde sport is dit mogelijk kansrijk, maar minder 'centraal' voor inwoners stadsdeel Oost (buurtfunctie). Voor basisscholen is de plek niet interessant.

Stadsdeel Schalkwijk

Voor stadsdeel Schalkwijk is de gym- en sportzalen-puzzel nog gaande. Er is veel beweging in nieuwbouw voor scholen. Daarbij zal telkens de vernieuwing van zaaldelen sport meegewogen moeten worden.

BUITENSPORT

Voor voetbalvelden is behalve in ZuidWest geen ruimteclaim omdat in het uitvoeringsplan sport accommodaties beleidsmatig is gekozen voor het vervangen van een deel van de grasvelden door kunstgras op de locaties waar ruimtetekort is of ontstaat. Kunstgras maakt het mogelijk om een veld 4x zo intensief te bespelen. Ook is de inzet dat clubs meer samenwerken en elkaars velden kunnen gebruiken.

Kunstgras heeft nadelen uit oogpunt van duurzaamheid en m.n. als mede-veroorzaker van hittestress. Het voordeel is dat Haarlem geen ruimte voor extra velden hoeft te zoeken, waarvoor in feite alleen parken of buitengebieden zoekruimte zouden zijn.

Voor overige veldsporten zijn er behalve voor hockeyclub Saxenburg geen ruimteclaims. De verwachting is dat er voldoende ruimte is voor groei of wordt georganiseerd door meer samenwerking op complexen, uitrui of omzetting van velden.

Claim t.g.v. groei van Haarlem:

- ▶ *Voetbal: in stadsdeel zuidwest zijn relatief weinig sportvelden. Voor de locatie GeelWit (nu 2 velden) is een 3e voetbalveld wenselijk. Deze wens is bekend bij gebiedsmanagement.*
- ▶ *hockey: stadsdeel Schalkwijk: Saxenburg (nu 2 velden) wenst een 3e hockeyveld op een termijn van 4 tot 6 jaar, zo mogelijk naast de huidige locatie als onderdeel van de ontwikkeling van de strook langs de Schipholweg. Deze wens is bekend bij gebiedsmanagement.*
- ▶ *Ontwikkeling in behoeften aan teamsport zijn slechts beperkt te voorspellen. Daarnaast is het ruimtelijk heel lastig in de toekomst extra velden te realiseren. Nog niet bekend is of na 2025 er extra groeiambities zijn in inwonersaantallen waardoor er nieuwe sportclaims kunnen ontstaan. Om die reden wordt sterk aanbevolen de bestaande 3 sportvelden aan de Belgiëlaan (thans beschikbaar gesteld voor tijdelijk ander gebruik) te blijven reserveren als **strategische reserve** voor een toekomstige sportbehoefte.*

ZWEMBADEN

Het beleid is gericht op nog 10 jaar doorexploiteren van de zwembaden De Planeet en Boerhaavebad (tot 2028). Samenvoegen tot één stedelijk zwembad is vooralsnog niet aan de orde, de huidige spreiding in Noord en Oost/Schalkwijk blijft wenselijk. Voor de zwembadplannen zijn nog geen middelen gereserveerd. Voor openluchtwembad De Houtvaart (monument) zijn geen plannen.

Claim t.g.v. groei van Haarlem:

- ▶ *Na 2028 is voor De Planeet het uitgangspunt uitbreiding ter plaatse of als dat ruimtelijk-strategisch beter is vervanging door een groter bad ergens in Noord.*
- ▶ *Na 2028 is voor Boerhaavebad het uitgangspunt vervanging en vergroting op een andere locatie, zo mogelijk tezamen met nieuwbouw Spaarnehall (inclusief basketbalhal). Bij voorkeur vindt nieuwbouw plaats in Schalkwijk of Oost.*
- ▶ *Voor beide zwembaden is een PvE beschikbaar voor de totale nieuwbouw-ruimtebehoefte in m2.*

Voor eventuele toekomstige wensen voor uitbreiding van **sportkantines** is geen sprake van een ruimteclaim als gevolg van de groei van Haarlem. Uitgangspunt is dat dit waar nodig kan plaatsvinden binnen bestaande sportlocaties.

Voor **commerciële sporten**, zoals sportscholen, dansscholen, fitness, bowlen, kegelen, biljarten kan een extra ruimtevraag ontstaan als gevolg van de groei van Haarlem. De gemeente heeft geen taak daarvoor locatiebeleid te ontwikkelen. De ruimtelijke mogelijkheid voor nieuwvestiging van deze sportvoorzieningen wordt meegenomen in de algemene 15% ruimteclaim (verzorgende) wijkeconomie. Eventuele initiatieven hiervoor en huisvesting vinden plaats op basis van marktwerking.

Het is denkbaar dat een extra ruimtevraag kan ontstaan voor een **particuliere tennishal** als gevolg van de groei van Haarlem, maar daarvoor heeft de gemeente geen taak om locatiebeleid te ontwikkelen. De ruimtelijke mogelijkheid voor nieuwvestiging van deze sportvoorziening is vanwege het extensieve ruimtegebruik in feite niet realistisch in Haarlem. Eventuele nieuwvestiging is afhankelijk van marktinitiatief (geen nader onderzoek in het kader van deze voorzieningenstudie) en zal door een eventuele initiatiefnemer in eerste instantie in de regio gezocht moeten worden.

D. CULTUUR & ONTMOETING

Welzijnsvoorzieningen

❖ *Contactpersonen: Mariët Christiaans, Esther Oortwijn*

De gemeente en de organisaties in het sociaal domein werken steeds meer wijkgericht. Dit vraagt een goede spreiding van accommodaties waar sociale activiteiten kunnen plaatsvinden. In Haarlem zijn veel buurt- en wijkcentra waar buurtbewoners elkaar kunnen ontmoeten en activiteiten worden georganiseerd of zorgvragen kunnen worden gesteld. Voorbeelden zijn De Til (Leidseplein), De Tulp (Rozenprieel), Oosterkerk Wijkcentrum (Zomerkade), Ringvaart (Boerhaave-wijk), DaVinci (Meerwijk), Wijkcentrum Binnensteeds (Nieuwe Groenmarkt) en De Sprong (Oost).

Er zit veel meerwaarde in het combineren van ruimtegebruik door diverse sociaal-maatschappelijke voorzieningen: leren, ontmoeten en zorg op centrale plekken in de wijk.

Amsterdam werkt in de stadsdelen met *Huizen van de Wijk* en *Buurtkamers* waar vraag en aanbod voor activiteiten, vrijwilligerswerk en informatie worden geconcentreerd en dienst doen als ontmoetingsruimte voor en door bewoners, ondernemers en organisaties in de wijk. Huis van de Wijk is een grote voorziening die voor verschillende activiteiten kan worden ingezet en de Buurtkamer een kleinschalige ruimte die m.n. door buurtbewoners zelf wordt ingevuld. Een aantal locaties doet ook dienst als wijkservicepunt, voor zorgvragen en mensen met een beperking en ouderen te helpen om zo lang mogelijk zelfstandig thuis te blijven wonen. Ook Haarlem Effect werkt met buurtkamers, o.a. in buurtcentra De Tulp en de Fjord.

Aanbevelingen:

- Er is geen centraal overzicht van alle locaties en activiteiten in Haarlem en ook niet of de bestaande locaties voldoende ruimte hebben voor extra gebruik door de groei van Haarlem. Daardoor is (nog) geen sluitend antwoord mogelijk of er voldoende opnamecapaciteit is binnen het bestaand maatschappelijk metrage om de groei op te vangen. Aanbevolen wordt dit overzicht te maken (digitaal, vindbaar en aanpasbaar) voor zowel beleidsmakers, organisaties als buurtbewoners. Er zijn voorbeelden voor in de 4 grote steden.
- Voorts zijn er in Haarlem, naast de vele buurtcentra, veel andere maatschappelijke voorzieningen (publiek en privaat): scholen, kantines, bibliotheken, kerken, zorgcentra, ontmoetingscentra, verenigingsgebouwen en speeltuingebouwen e.d. De gemeente kan een actieve rol nemen door te sturen op betere verdeling (bezetting van gebouwen), op samenwerking tussen organisaties, op inhuizing bij elkaar en anders organiseren van vraag- en aanbod. In dat geval zou extra ruimtebehoefte (doordat er meer inwoners komen) wellicht op te lossen zijn door intensiveren ruimtegebruik binnen de huidige capaciteit van het gehele sociaal-maatschappelijk voorzieningennetwerk. Daarmee kunnen ook nieuwe initiatieven gericht op sociale activiteiten worden gehuisvest in ontmoetings- en werkruimten in de bestaande en geplande sociaal-maatschappelijke accommodaties.

Claim t.g.v. groei van Haarlem:

- *Uitgangspunt is dat extra ruimtebehoefte (doordat er meer inwoners komen) in eerste instantie is op te lossen door het intensiveren van het ruimtegebruik binnen de huidige capaciteit van het gehele sociaal-maatschappelijk voorzieningennetwerk. Daarnaast is uitgangspunt om bij de bouw van extra sociaal-maatschappelijke voorzieningen (scholen, zorgcentra, sportkantines) deze zodanig vorm te geven en organiseren, dat ze ook andere voorzieningen kunnen ontvangen op andere tijden. Daarmee wordt toegegroeid naar een flexibel inzetbaar voorzieningennetwerk.*

- ▶ *Hierbij is afstemming nuttig om eventueel combinaties in dubbelgebruik te maken met oplossingen voor de ruimtevrage/verdeling zoals hierboven genoemd over Gezondheidscentra / Zorg onder één dak (ZOED) / Centra voor jeugd en gezin (CJG) / Sociaal Wijkteams.*
- ▶ *Als uit de bij de aanbevelingen genoemde inventarisatie blijkt dat er binnen een stadsdeel concrete tekorten bekend zijn of verwacht worden (check gebiedsmanagers), dan is een specifieke ruimteclaim voor een nieuwe accommodatie gerechtvaardigd. Eerste inschatting is dat dit in **Schalkwijk** het geval is en mogelijk in zone **Zuidwest** (relatief meer sociale woningbouw kan tot meer behoefte aan ondersteunende sociaal-maatschappelijke voorzieningen).*

Dagbesteding

Voor georganiseerde vrije tijdsbesteding of dagbesteding zijn tientallen organisaties actief. Deels vindt dit plaats bij bovengenoemde buurt- en wijkcentra, bij zorginstellingen of in gehuurde (multifunctionele) ruimten. Dagbesteding is voor iedereen beschikbaar en organisaties bieden mogelijkheden voor diverse doelgroepen en motieven:

- mensen die bijvoorbeeld door hun handicap, ziekte of leeftijd niet in staat zijn te werken of een opleiding te volgen,
- mensen die gericht zijn op ontmoeting en vrije tijdsbesteding,
- mensen die arbeidsmatige dagbesteding doen vanuit een werktoeleidingstraject.

Een aantal partijen heeft een zorgcontract met de gemeente, om inwoners met een indicatiestelling van de gemeente begeleiding of ondersteuning te bieden op het gebied van Wmo of Jeugd. De kosten worden in dat geval (gedeeltelijk) vergoed door de gemeente.

Voor het verlenen van gecontracteerde zorg en arbeidsmatige dagbesteding heeft de gemeente (indirect) belang bij voldoende locaties om dagbesteding te bieden. Veelal vindt dat plaats in bovengenoemde ontmoetingsruimten, maar ook op kleinschaliger niveau in bestaande publieke of semi-commerciële voorzieningen (bijv. winkels, groenonderhoud, schoonmaak, klussen, horeca, kinderboerderij, grafisch centrum, wijkdienstencentrum). Voorbeelden van gespecialiseerde organisaties zijn Stichting MEE, welzijnsorganisaties DOCK of Haarlem Effect, Paswerk, SIG.

- ▶ *Uitgangspunt is dat op kleinschalig niveau (in bestaande publieke of semi-commerciële voorzieningen) maatwerkafspraken zijn tussen organisaties. Dat is in feite geen ruimteclaim, maar een afsprakenkader. De behoeftevrage (en specifiek onderzoek daarnaar) voor wel of geen extra ontmoetingsruimten voor dagbesteding kan het beste mee in de hiervoor genoemde aanbeveling bij welzijnsvoorzieningen (inventarisatie accommodaties, gebruiksintensiteit / bezettingsgraad, combinaties in dubbelgebruik e.d.).*

Werkruimten culturele functies

❖ *Contactpersoon: Blanka de Bruijne*

Culturele functies in de wijk geven karakter en leiden tot meer ontmoeting en levendigheid. In Haarlem is de Stichting 37pk een platform voor zoeklocaties voor ateliers voor professionele kunstenaars. Reeds in de huidige situatie is er een zoekvraag voor circa 100 atelier/werkruimten. Daarnaast melden zich steeds meer creatieve bedrijfjes (met name in de media en ict) bij 37PK door gebrek aan beschikbare ruimte. Zo staan nog eens 80 creatieve bedrijfjes geregistreerd als zoekende naar een werkstudio. Bij stijging van het aantal inwoners en het verdwijnen van bestaande broedplaatsen zal die zoekvraag alleen maar toenemen. Op commerciële basis ruimten huren is veelal niet haalbaar. Zo bevindt de culturele broedplaats Nieuwe Vide zich in een kwetsbare positie waarvan de verwachting is dat zij niet meer in het huidige pand kunnen blijven. Op dit moment is nog geen alternatief beschikbaar. De Nieuwe Vide biedt ruimte aan 27 studio's en een exporuimte die dreigen te verdwijnen. Mede daarom is in het coalitieakkoord de behoefte aan extra broedplaatsen voor kunst en creatieve bedrijvigheid in leegstaande locaties genoemd.

- ▶ *In dat kader is het van belang mee te liften op tijdelijk en permanent gebruik van strategisch (gemeentelijk) vastgoed (zie 1.5). Als dergelijke locaties binnen de ontwikkelzones vrijkomen (bijvoorbeeld een onderwijsgebouw), is het van belang eerst af te wegen of hergebruik door*

(tijdelijk) andere sociaal-maatschappelijke voorzieningen als ateliers en oefenruimten mogelijk is, en de plek niet (of niet direct) voor wonen wordt bestemd.

Musea, theater, (pop)podia

De behoefte aan extra ruimte voor cultuur is lastig te kwantificeren. Haarlem heeft een sterke structuur in culturele voorzieningen (musea, theater, (pop)podia), die voor een aanzienlijk deel leunt op de regio en op toerisme. Er zit rek in gebouwen en programmering om tijden van extra vraag op te vangen. De groei van het aantal inwoners zal het draagvlak vergroten en de sector sterker maken. Dit geldt ook voor bibliotheken, kunst- en cultuureducatie en vrijetijdsonderwijs en muziekscholen (zie hieronder). Een aantal gesubsidieerde instellingen kan daardoor mogelijk makkelijker uit de kosten komen en financieel onafhankelijker worden.

- Uitgangspunt is dat de huidige structuur schommelingen in vraag opvangt en de uitbreiding met 10.000 woningen geen urgente beslissingen vergt. Eventuele toename van aanbod kan uiteraard vanuit marktinitiatief ontstaan, maar daar zijn geen extra ruimtereserveringen voor te maken. Dit kan mee in de 15%-claim (blauwe vakken).

Bibliotheken

❖ *Contactpersoon: Carin Roes*

Haarlem heeft een vrij uitgebreide spreiding met 5 filialen van de bibliotheek op locaties in de stad. Als gevolg van de groei van de stad is er geen extra ruimteclaim. Wel overweegt Schalkwijk een relocatie. De bibliotheken krijgen een bredere functie in de maatschappij: ontmoetingsplek, relaties met sociaal domein, podium. De bibliotheek van Birmingham is een inspirerend voorbeeld.

Kunst- en cultuureducatie en vrijetijdsonderwijs; Muziekscholen

Beleid: Cultuurnota Haarlem 2013 – 2020

In Haarlem is Stichting Hart aan de Kleine Houtweg het centrum voor cultuureducatie en vrijetijdsonderwijs. Vraag en aanbod worden door Hart samengebracht, in afstemming met onderwijs, freelance docenten, verenigingen en maatschappelijke organisaties. Hart biedt les- en oefenruimtes voor koren, orkesten, bands en kunstenaarscollectieven. Hart gaat daarnaast samenwerking aan met organisaties voor zorg en welzijn: ouderen, dagbesteding, integratie, laaggeletterdheid, taalachterstanden. Hart biedt muziekonderwijs op PO en werkt op locatie in de in ontwikkeling zijnde Popschool op het Slachthuisterrein, i.s.m. het Patronaat. Muziekeducatie is ondergebracht bij Hart Muziekschool, een collectief van muziekdocenten. Het eigen aanbod van cursussen (dans, theater, beeldend, fotografie en kunstgeschiedenis) bouwt Hart af. Naast Hart zijn diverse kleine particuliere aanbieders actief, zowel in muziekeducatie als beeldende kunst en opleidingen. Hiervoor is geen overheidsbeleid.

Peuterspeelzalen

❖ *Contactpersoon: Irene Out / Kim van Goethem*

Per 2018 zijn twee wetten 'harmonisatie kinderopvang en peuterspeelzalen' en 'innovatie en kwaliteit kinderopvang' in werking getreden, waardoor peuterspeelzaalwerk en kinderopvang wettelijk gelijkgeschakeld wordt op het gebied van kwaliteit en financiën. Peuterspeelzalen en kinderdagverblijven moeten aan dezelfde eisen voldoen voor de opvang van peuters van 2,5 tot 4 jaar. Daarnaast regelt de eerstgenoemde wet dat ouders met recht op kindertoeslag ook een toeslag bij de rijksoverheid kunnen aanvragen voor opvang in peuterspeelzalen, waardoor de keuze vrijheid van ouders groter is geworden. Bij opvang in een kinderdagverblijf was dit al zo geregeld. De andere wet bepaalt de kwaliteitseisen waaraan aanbieders en kinderopvang en peuterspeelzalen moeten voldoen.

Een peuterspeelzaal is een laagdrempelige basisvoorziening voor de opvang van peuters van 2,5 tot 4 jaar om vroegtijdig kinderen gelijke ontwikkelingskansen te bieden. Peuters kunnen een aantal uren per week zich spelenderwijs ontwikkelen onder begeleiding van twee pedagogisch medewerkers. Op

een groot aantal peuterspeelzalen wordt een kwalitatief en toegankelijk programma voorschoolse educatie aangeboden voor peuters met een risico op een taal(ontwikkelings)achterstand. Dit vindt plaats in het kader van de wettelijke taak van de gemeente op het gebied van voor- en voerschoolse educatie (VVE) in het kader van onderwijsachterstandenbeleid. De kwaliteit van de peuterspeelzalen is hoog, mede door het grote aantal buurtgerichte VVE-locaties. De inspectie van het Onderwijs heeft de kwaliteit van Vve getoetst en als goed beoordeeld.

► De uitbreiding van het aantal peuterspeelzaalgroepen kan naar verwachting fysiek binnen de bestaande voorzieningen gerealiseerd worden. Een deel van de peuterspeelzalen is gesubsidieerd. Door de trend tot omvorming van een aantal scholen basisonderwijs tot IKC wordt ruimte gecreëerd voor peuterspeelzaalgroepen in of nabij het schoolgebouw.

Jongerencentra

Voor jongerencentra is er geen extra ruimtewens als gevolg van de groei van Haarlem. In diverse wijken zijn op dagdelen in de week de deuren van wijkgebouwen open voor ontmoetingen en activiteiten gericht op jongeren. De functie van dergelijke gebouwen als huiskamer voor iedereen in de wijk, kan verbreed worden waar dat nog niet is georganiseerd. De trend is tegelijk dat het jongerenwerk steeds ambulanter wordt en door jeugdwerkers vooral outdoor wordt georganiseerd (sport en spel). Een specifieke ontmoetingsplek is stedelijk jongerencentrum Flinty's (onderdeel van Stichting Haarlem Effect) aan de Gedempte Oude Gracht 138.

Voor onderstaande voorzieningen kan een extra ruimtevraag ontstaan als gevolg van de groei van Haarlem, maar daarvoor heeft de gemeente geen taak om locatiebeleid te ontwikkelen. De ruimtelijke mogelijkheid voor nieuwvestiging van deze voorzieningen wordt meegenomen in de algemene 15% ruimteclaim (verzorgende) wijk economie. De uiteindelijke vestiging van een aanbieder vindt plaats op basis van marktwerking. Flexibiliteit in bestemmingen van panden in de huidige voorraad (buiten de zones) kan ook uitkomst bieden voor de groei vraag.

Kinderopvang

Kinderopvang is een verzamelterm voor verschillende opvangmogelijkheden om kinderen in een georganiseerd verband een ontwikkelingsgericht aanbod te bieden op het moment dat ouders werken en studeren. Peuterspeelzalen zijn al op de vorige pagina beschreven.

Een andere voorziening, vallend onder kinderopvang, is het kinderdagverblijf (of crèche), dat kinderopvang voor kinderen in de leeftijd van 0 tot 4 jaar verzorgt.

Ook buitenschoolse opvang (BSO) valt hieronder. BSO, soms ook naschoolse opvang genoemd, is een verzamelnaam van alle professionele kinderopvang, geregeld voor schoolgaande kinderen (basisonderwijs) buiten de schooltijden.

Deze vormen van kinderopvang zijn vaak solitaire vestigingen, in een aantal gevallen gevestigd in of nabij een school. De laatste jaren zijn er intensieve samenwerkingsverbanden met scholen in de vorm van een Integraal Kind Centrum (IKC), waarvan er meerdere voorbeelden zijn in Haarlem. Indien organisaties voor kindcentra zich willen vestigen of extra filialen willen is dat een resultaat van marktwerking.

Verenigingsleven

Het zoeken of reserveren van bouwruimte voor bijeenkomsten in het kader van het verenigingsleven is geen overheidstaak. In het geval er extra ruimtebehoefte ontstaat (doordat er meer inwoners komen) kan in eerste instantie gekeken worden naar intensiveren van het ruimtegebruik binnen de huidige capaciteit van het gehele sociaal-maatschappelijk voorzieningennetwerk (vergelijkbaar met genoemd in het groene blokje onder aanbevelingen). Ook kunnen er zakelijke koop- of huurovereenkomsten worden gesloten binnen de 15%-claim, voor zover ruimten gezocht worden binnen de ontwikkelzones.

Religie

Dit is maatwerk op het moment dat een dergelijke vraag zit voordoet, en kan in eerste instantie worden overgelaten aan normale marktwerking binnen de totale stedelijke voorraad (natuurlijke stadsdynamiek in bestaande panden). Het zoeken of reserveren van bouwruimte voor religieuze bijeenkomsten is geen overheidstaak. Hiervoor geldt hetzelfde als genoemd onder verenigingsleven.

Evenementenhal

Het is denkbaar dat een extra ruimtevraag kan ontstaan voor een particuliere evenementenhal als gevolg van de groei van Haarlem, maar daarvoor heeft de gemeente geen taak om locatiebeleid te ontwikkelen. De ruimtelijke mogelijkheid voor nieuwvestiging van deze voorziening is vanwege het extensieve ruimtegebruik in feite niet realistisch in Haarlem. Eventuele nieuwvestiging is afhankelijk van marktinitiatief (geen nader onderzoek in het kader van deze voorzieningenstudie) en zal door een eventuele initiatiefnemer in eerste instantie in de regio gezocht moeten worden.

E. OPENBARE RUIMTE

Structuurvisie Openbare Ruimte 2040

De recent vastgestelde Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 (SOR, 2017) is leidend voor de visie en uitvoering op verbetering, verbinding, opknappen of ontwikkeling van functies in de openbare ruimte. De ruimtereservering en ontwikkeling van de openbare functies zijn in de SOR op kaart gezet en beschreven. Deze zijn in de voorzieningenstudie op een rij gezet die van belang zijn voor de zones. Daaruit blijkt dat 78 van de in totaal 130 ontbrekende schakels gedeeltelijk binnen de zones liggen of deze raken, zie onderstaand schema.

- De SOR vraagt om diverse opknappacties en aanleg van ontbrekende schakels. Aanbeveling is dat de projectteams van de ontwikkelzones de SOR toetsen en afwegen hoe die specifieke gevraagde maatregelen een plek krijgen in de uitwerkingsplannen van de ontwikkelzones. Het gaat om de volgende aantallen ontbrekende schakels / aanhelen structuren:

	stad totaal	stadsdeel					zone							
<u>Ontbrekende schakels / verbindingen:</u>		N	Z	O	S	C	A	B	C	D	E	F	G	H
Ecologische verbindingen:	18	5	5	2	4	2	1	0	5	2	1	2	0	2
Bomenrijen:	33	4	11	10	4	4	1	1	1	3	2	2	3	2
Recreatieve routes lopen/fietsen:	6	2	1	2	1	0	1	1	1	0	0	1	0	0
Recreatieve routes varen:	19	3	1	7	6	2	0	2	1	0	2	1	2	3
Watergangen (verbreden of aanleggen):	27	10	4	9	4	0	0	0	1	1	2	2	2	3
Fietsnetwerk:	27	8	9	4	6	0	1	4	1	3	0	1	0	3
Totaal netwerken:	130	32	31	34	25	8	4	8	10	9	7	9	7	13

Specifiek SOR:

OV (4 sporen Haarlem CS-Spaarnwoude):	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0
Fietsenstallingen (gebouw)	19	4	2	3	3	7	1	0	0	0	0	1	2	2
Park & Ride/Walk (gebouw)	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0

- Daarnaast zijn er in de autowegenstructuur diverse aandachtspunten (m.n. kruispunten) die om een oplossing vragen. Dit is nader uitgewerkt in de mobiliteitsstudie.
- Er is geen sprake van een extra ruimteclaim ten opzichte van de SOR. Intensiever gebruik van de bestaande openbare ruimte leidt wel tot een financiële claim. In feite moet via een verdeelsleutel een bijdrage komen vanuit de ontwikkelzones aan extra beheer en onderhoud.

Buurtpleinen en speelruimte

❖ Contactpersoon: Diana Bakboord

De realisatie van de ontwikkelzones gaat gepaard met verdere verdichtingen. Het is van belang een aantrekkelijke, veilige inrichting van de openbare ruimte te ontwerpen inclusief buurtplein(en) op centrale locaties in de zone, met zitgelegenheden en spelaanleiding / kleine speelplekken voor de jongste jeugd. Ook een ontworpen ruimte voor minimaal 1 speelplek (n.t.b. per zone voor 6-12 jaar of 12-18 jaar) per zone is uitgangspunt (speelruimtebeleid 2013-2020, prioriteitenkaart). Waar wat ruigere groenzones zijn kunnen speeldernissen en trapveldjes ontworpen worden.

Ruimte voor spelen is ook opgenomen in de aandachtslijst voor het Programma van Eisen voor alle ontwikkelzones (laatste rubriek in deze studie).

De openbare buitenruimte kan meer ingezet worden als een beweegvriendelijke ontmoetingsplek voor verschillende generaties. Als ontmoetingsplek met accent op gezondheidsbevordering en vitale leefstijl, voor jong en oud, van topsporter tot amateur en van valide tot minder valide. Daarmee worden inwoners verleid tot laagdrempelig bewegen en elkaar ontmoeten, door aanleg van groene beweegtuinten voorzien van beweegtoestellen en multifunctionele speelveldjes. Dit levert een bijdrage aan een grotere leefbaarheid en sociale cohesie in de wijk.

Schooltuinen

❖ *Contactpersoon: Nico Wisse*

Haarlem heeft 4 complexen met schooltuinen: Schotertuin (Noord), Cornelia Westendorptuin (Noord), Kortenaerstraat (Zuidwest) en Poelpolder (Schalkwijk). Jaarlijks gebruiken ruim 1.200 leerlingen van de basisschool de tuinen. De Poelpolder heeft nog capaciteit voor meer leerlingen.

- ▶ *De andere complexen zitten vol. De Cornelia Westendorptuin heeft een fantastische centrale ligging in de wijk met veel scholen rondom. Een idee is om de doetuinen die direct naast de C. Westendorptuin ook te gaan gebruiken voor schooltuinen, waardoor op dit populaire complex ruimte ontstaat voor groei. De doetuinen zullen dan gecompenseerd moeten worden, bijvoorbeeld op het buitenterrein bij het Sterrencollege of in het Schoterbos bij de kinderboerderij¹⁰.*
- ▶ *Schooltuincomplex Kortenaerstraat (Zuidwest) is ook vol. Een dergelijke open plek in de wijk is bijzonder en normaal gesproken niet snel voorhanden. Er zijn gedachten over woningbouw op die plek. Op zich is uitruil met een andere (grotere) plek denkbaar, bijvoorbeeld in combinatie bij andere groene of maatschappelijke functies (zie ook voetnoot hieronder) en is dat ook denkbaar als onderdeel van de ontwikkelzone Zuidwest. Gezien het belang van spreiding van schooltuinen is verplaatsing in de nabijheid wenselijk.*
- ▶ *Er zijn 2 NME-locaties die mogelijk ten gevolge van de toekomstige woningbouw verplaatst moeten worden. De stadsboerderij Schoterhoeve in Noord en het Huisdierencentrum aan de Van Oosten de Bruijnstraat 64. Voor beide is tijdig een passende oplossing nodig.*

Groen en parken

Voor deze functies is uitgangspunt dat deze bij circa 12,5% uitbreiding van de bevolking intensiever gebruik kunnen opvangen in het huidige areaal met waar nodig een verbeterde inrichting. Anders dan de hierboven in het groene blok genoemde SOR-ruimteclaims zijn er voor parken geen extra ruimteclaims gedaan als gevolg van de groei van Haarlem. In feite is dit ook een onmogelijke opgave in een stad die juist met een verdichtingsopgave bezig is. Het betekent wel dat er extra buurtpleinen en speelplekken nodig zijn in de ontwikkelzones (zie hierboven). Voor groen en parken is de insteek dat inwoners makkelijker en meer naar het groen kunnen (aantrekkelijke verbindingen) in plaats van meer groen naar de inwoners. Daarnaast kan er meer groenbeleving ontworpen worden in de buitenruimte, langs routes en langs gebouwen (natuurinclusieve architectuur). Steden hebben in

¹⁰ Schoterbos is een kansrijke plek om meer groene functies te combineren. Een interessante voorbeeld is De Weidemolen in Zoetermeer. Deze stadsboerderij is een publieksgebouw met een lunchrestaurant, een stal met dierenweides, konijnen- en kippenvilla, een speelplek en een avonturenpad met een waterspeelplaats. Ook is er een wijktuin waar basisschoolkinderen kunnen tuinieren en een kruidentuin, bessentuin en een boomgaard.

verband met klimaatverandering een opgave om hitte stress te beperken. Hoe meer groen in de zones aangebracht kan worden, hoe beter.

Evenementenlocaties

De grootste en belangrijkste zijn aangewezen in de SOR: Schoterbos (noordwestzijde), Veerplas, Reinaldapark (middengebied), Kenaupark, Frederikspark/Dreef/HaarlemmerHout, Engelandpark, Molenplas. Dit is reeds bestaand gebruik en biedt voldoende mogelijkheid om eventuele extra of drukkere evenementen te organiseren als gevolg van toename van het aantal inwoners.

Begraafplaatsen en crematoria

Volgens opgaaf van de afdeling Bedrijven is de inschatting dat de begraafplaatsen en crematoria in Haarlem voldoende capaciteit hebben om groei op te vangen.

Aanlegsteigers en vissteigers

Hierbij wordt uitgegaan van sectoraal beleid om waar wenselijk bij openbare oevers steigers te plaatsen voor tijdelijke ligplaatsen en visgelegenheden. Dit is in het kader van deze voorzieningenstudie niet nader onderzocht.

Het is denkbaar dat een extra ruimtevraag kan ontstaan als gevolg van de groei van Haarlem voor onderstaande vrijetijdsvoorzieningen. Daarvoor heeft de gemeente geen taak om nieuw locatiebeleid te ontwikkelen. De ruimtelijke mogelijkheid voor nieuwvestiging van deze voorzieningen is vanwege het extensieve ruimtegebruik in feite niet realistisch in Haarlem.

- ▶ **Nautische voorzieningen: jachthavens, surf en zeilscholen:** eventuele nieuwvestiging is afhankelijk van marktinitiatief (geen nader onderzoek in het kader van deze voorzieningenstudie) en zal door een eventuele initiatiefnemer in eerste instantie in de regio gezocht moeten worden.
- ▶ **Volkstuinen:** hiervoor is een wachtlijst. Als het inwoneraantal toeneemt zal ook de wachtlijst toenemen. Daarnaast ligt op sommige volkstuinen een druk tot verplaatsing vanwege beoogde woningbouw-plannen. In de raad is afgesproken dat een bestaand complex alleen kan worden verplaatst als een alternatief op aanvaardbare afstand gevonden wordt. Daarbij is het streven 10% extra ruimte te vinden vanwege wachtlijsten. Gezien deze ingewikkelde opgave (waardoor verplaatsing tot op heden niet heeft plaatsgevonden) is een extra ruimteclaim, voor de potentiële extra vraag naar tuintjes door de groei van het aantal inwoners, niet nader onderzoek in het kader van deze voorzieningen-studie. Wellicht zijn er mogelijkheden in de nabijheid, net buiten de gemeentegrens.
- ▶ **Doetuinen:** in Haarlem zijn 7 doetuin-complexen. In totaal gaat het om 495 tuintjes. Eventuele uitbreiding is in feite alleen realistische in bestaande groengebieden buiten de zones, meestal buiten de stadsranden. Dat is het beste af te wegen door gebiedsmanagement.
- ▶ **Stadsboerderijen:** NME Haarlem beheert twee gemeentelijke stadsboerderijen, de Houthoeve en de Schoterhoeve en huisdierencentrum aan de Van Oosten de Bruijnstraat. Daarnaast zijn er enkele kleine particuliere kinderboerderijen. In de nabijheid in Bloemendaal, Velsen, Spaarnwoude en Heemstede zijn ook kinderboerderijen. Er is geen beleid om als gevolg van de groei van Haarlem extra stadsboerderijen te vestigen. Wel is aandacht nodig voor de hierboven genoemde eventuele verplaatsing van Schoterhoeve en het huisdierencentrum.

F. VERZORGENDE ECONOMIE

❖ *Contactpersoon: Jan Appelman*

Perifere detailhandel (PDV)

In Haarlem is er een beleidswens om bestaande vestigingen voor perifere detailhandel (Leenbakker, Carpetland) te verplaatsen uit de ontwikkelzone Spaarndamseweg naar ontwikkelzone Oostpoort. Het gaat om ongeveer 6.000 m² bvo. Daarnaast speelt de recente vraag over de mogelijkheden voor eventuele hervestiging van GDV-bedrijven (showrooms/garages) van de autoboulevard Pijlslaan in ontwikkelzone Zuidwest. Hiervoor is nog geen alternatieve locatie. Tot slot is er in Haarlem marktruimte voor een extra bouwmarkt. Dit laatste heeft het meest relatie met de groei van Haarlem. De ruimteclaim is dus (behalve de bouwmarkt) in feite een verplaatsingsclaim.

- *Door de zonemanagers onderling zal beoordeeld moeten worden of ruil / verplaatsing onderling ruimtelijk en economisch haalbaar is, of dat hiervoor breder gekeken moet worden naar eventuele mogelijkheden in de direct omringende gemeenten.*

Hotels

- *In de Haarlemse conceptnota hotelbeleid 2018 is een globale kansenkaart opgenomen voor extra hotels in diverse segmenten. De marktruimte voor extra hotels komt voort uit actuele schaarste en is niet specifiek een gevolg van de groei van Haarlem. Binnen de zones zijn potenties voor 4 tot 6 vestigingen (Orionweg, Zijlweg, Spaarnsprong, Oostpoort en Schalkwijk centrum).*

Supermarkten

Haarlem kent een zeer goede spreiding van supermarkten over de wijken. Er zijn nauwelijks gebieden die niet gedekt zijn binnen een aanvaardbare loopafstand. De laatste jaren is het verkoopvloeroppervlak van supermarkten - waar mogelijk - toegenomen. Er zijn enkele plannen voor verplaatsing (spreiding) en toename van enkele supermarkten (noord, oost, zuidwest en Schalkwijk). Het draagvlak voor behoud van de bestaande (en licht uitbreidende) structuur neemt toe bij de groei van Haarlem. De vakafdeling kan via een regelmatige update (DPO) de vinger aan de pols houden, daarbij rekening houdend met toenemend gebruik van brengservices (en per saldo geen toename van behoefte aan fysieke winkelmeters).

- *Het beleid voor supermarkten is actueel en er zijn geen aanwijzingen dat in de zones nieuwe supermarkt-vestigingen nodig zal zijn. Voor project Oostpoort is dat nog in onderzoek.*

Extra toelichting:

In het provinciaal winkelmaktruimteonderzoek is de vraagraming in 2025 voor de dagelijkse boodschappen (waaronder supermarkten) in positieve zin beïnvloed door bevolkingstoename en in negatieve zin door internettoename. Voor Haarlem is op deze basis tot 2025 een extra ruimte voor dagelijkse boodschappen berekend tussen de 1.000 en 5.000 m². Met de bovengenoemde geplande uitbreidingen van supermarkten wordt deze ruimte ingevuld. Door de eventuele bouw van 6.700 extra woningen na 2025 (zie 2.11) neemt de bevolking in Haarlem toe. Tegelijk is de verwachting dat het internetgebruik na 2025 bij de dagelijkse boodschappen toeneemt. Als bovenstaande berekening uit het maktruimteonderzoek wordt doorgetrokken voor extra 6.700 woningen na 2025, ontstaat een bandbreedte van 670-3.350 m² voor dagelijkse boodschappen, waaronder die van supermarkten. Dit kunnen dan ook uitbreidingen van bestaande supermarkten zijn in de hoofdwinkelgebieden.

Detailhandel algemeen

Vraag naar en aanbod van retail zijn de laatste jaren sterk in beweging. Daardoor is de ruimtevrage voor deze sector lastig te kwantificeren op langere termijn en grotendeels een uitkomst van marktwerking. De bestaande winkelgebieden zijn gedefinieerd en goed verspreid over de stad. In beginsel kunnen deze schommelingen opvangen. Er komt niet een nieuw winkelcentrum bij in Haarlem.

Ambulante handel vindt plaats op aangewezen plekken in de openbare ruimte en is niet verder onderzocht.

Vestigingen politie en brandweer

Contactpersoon: Paul van Beersen. Er is geen ruimteclaim in geval van groei van Haarlem.

Publieksruimten overheid (publiekshal)

Deze ontvangstruimte voor burgerzaken e.d. is reeds nu te krap. De bevolkingstoename zal mogelijk de druk verhogen. Wellicht dat digitale technieken meer service op afstand kunnen bieden op termijn. Voorlopig is de enige oplossing bij aanhoudend ruimtetekort de ruimte in het pand uit te breiden ten koste van kantoorruimte.

Bedrijven / wijk economie (cat. 1+2)

De huidige voorraad panden in de wijken die bestemd zijn als werkruimten, zijn van belang voor wijk economie en functiemenging. Het gaat om werkfuncties die geen of een lage milieucategorie hebben en passend zijn in de wijken. Het is belangrijk dit te koesteren en bij de ontwikkelzones hierop voor te borduren door ook daar voldoende ruimte in gebouwen (plinten) op te nemen voor niet-woonfuncties.

Flexibele werkunits / short stay, informele werklocaties

In steden is altijd behoefte aan werkruimten die in zekere mate een informeel karakter hebben en waar kleine bedrijven of zzp'ers voor korte of langere tijd gebruik maken van werkruimten, ontmoetingsruimten en vergaderplekken. Dergelijke functies zijn commercieel en ontstaan volledig vanuit marktwerking. Om de ontwikkelzones diversiteit en reuring te geven is het aan te bevelen ook hiervoor voldoende ruimte in gebouwen (plinten) op te nemen als flexibele ruimte.

Combinaties van wonen en werken (pandsniveau)

Op het niveau van woonpanden kan architectonisch rekening gehouden worden met de toenemende trend van thuiswerken en beroepen aan huis. Dat is niet nieuw en gebeurt al veel in de bestaande woonvoorraad en het is aan te bevelen deze mogelijkheid (wellicht in een modern jasje) te bieden in de nieuwbouwprojecten in de zones.

Restaurants, cafés

In de meeste zones is het interessant kansen (ruimte) te bieden voor kleinschalige buurthoreca bij pleinen of centrale plekken waar al diverse publiekaantrekkende functies zitten.

Het is denkbaar dat een extra ruimtevraag kan ontstaan als gevolg van de groei van Haarlem voor onderstaande specifieke functies of voorzieningen. De ruimtelijke mogelijkheid voor nieuwvestiging hiervan is vanwege het extensieve ruimtegebruik in feite niet realistisch in Haarlem.

- ▶ **GDV / PDV (nieuwvestiging):** eventuele nieuwvestiging van een GDV of PDV is afhankelijk van marktinitiatief (geen nader onderzoek in het kader van deze voorzieningenstudie) en zal vanwege ruimtegebrek in Haarlem door een initiatiefnemer in eerste instantie in de regio gezocht moeten worden. De enige te onderzoeken optie binnen Haarlem zou project Oostpoort kunnen zijn, indien het programmatisch en ruimtelijk passend blijkt bij die ontwikkeling. In de loop van 2019 wordt een conceptvisie Oostpoort verwacht.
- ▶ **Vermaaksbedrijven (bios, gokhallen e.d.):** in Haarlem zijn twee bioscopen en een derde wordt gerealiseerd in Schalkwijk. Eventuele nieuwvestiging is afhankelijk van marktinitiatief (geen nader onderzoek in het kader van deze voorzieningenstudie).
- ▶ **Windturbines:** in feite is dit een ruimteclaim in de semiopenbare ruimte, maar gezien het economisch karakter geplaatst onder het kopje economie. In Haarlem zijn 4 verouderde windmolens (Waarderpolder). De eventuele vervangings- en/of uitbreidingsvraag is te specialistisch om in deze voorzieningenstudie te beantwoorden.

G. Programma van Eisen ontwikkelzones

Naast alle bovengenoemde voorzieningen is ook het volgende van belang. Het betreft voorzieningen die niet worden 'toegewezen', maar onderdeel zijn van de ontwikkeling in elke zone. Dat wil zeggen, bij het ontwerp en inrichten van de (semi) openbare ruimte zal in elke ontwikkelzone een aantal algemene voorzieningen een plek moeten krijgen, zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin. Deze vormen een onderdeel van het Programma van Eisen.

Transities:

- klimaatadaptatie: maatregelen voor wateropvang, tegen hittestress en stroombanen voor overtollig regenwater (SOR)
- energietransitie: zonenergie, mogelijkheden geothermie, ruimte voor elektrisch vervoer; gasvrij bouwen: ruimte voor capaciteitsverhoging elektrische infrastructuur (transformatorruimten bijv.)
- ondergrondse infrastructuur (BBOR)
- watercompensatie eisen waterschap conform Keur

Openbaar gebruik:

- op een centrale locatie een ontworpen buurtplein;
- door de zone heen spelaanleiding - spelroutes in de openbare ruimte / met kleine speelplekken voor de jongste jeugd;
- ontworpen ruimte voor minimaal 1 speelplek (n.t.b. 6-12 jaar of 12-18 jaar) (speelruimtebeleid 2013-2020, prioriteitenkaart);
- aanlegsteigers in bevaarbaar water (Ambitiekaart Haarlemse Wateren; ligplaatsenbeleid);
- groen/moestuinen op daken (tevens bijdrage waterbuffer / hittestress) (geen beleid, wel trend);
- ontworpen locaties voor afvalinzameling / ondergrondse containers;
- ontworpen oplossingen voor fietsparkeren op straat; er is een toenemend bezit en gebruik van scootmobiel: parkeer- en stallingsmogelijkheden meeontwerpen.

Sociaal- en verkeersveilige inrichting

Een **sociaal- en verkeersveilige inrichting** van Haarlem is een essentiële voorwaarde voor een goed functionerende ruimte. Een veilig gevoel in woonomgeving en op straat is een vereiste voor een goede leefbare woonomgeving. Deze veiligheidsbeleving is mede afhankelijk van de wijze waarop wonen en andere functies gemengd zijn, gebouwen ontworpen zijn en buitenruimten ingericht zijn. Voorbeelden zijn situeren van voorzijden van gebouwen langs veel gebruikte fiets- en voetgangersroutes of bieden van veilige alternatieven voor routes die 's avonds verlaten zijn. Door een adequate vormgeving en inrichting van de gebouwde omgeving en daarop aansluitend beheer kan de kans op kleine of veelvoorkomende criminaliteit beperkt worden. Het PKVW-handboek Nieuwbouw stelt veiligheidseisen op zowel planologisch als op stedenbouwkundig niveau en de openbare ruimte. Het aandachtsgebied veiligheid op straat (verkeersveiligheid, verlichtingsplan, sociale veiligheid e.d.) is niet uitgewerkt in de voorzieningenstudie, maar moet voortkomen uit sectoraal beleid (bijv. nota Haarlem veilige stad; HIOR; SOR).

Natuurinclusief bouwen

Om aan alle groeiambities te voldoen zal Haarlem nieuwe gebouwen en openbare ruimte realiseren via verdichting, omdat de stad geen beschikking heeft over uitleggebieden. Om die reden zijn er voor bijv. nieuwe parken geen extra ruimteclaims gedaan als gevolg van de groei van Haarlem (zie gele blok onder paragraaf E). Wel zijn veel groenclaims gelegd in de vorm van verbindingen, op basis van de SOR, zoals ecologische verbindingen, aanhelen bomenrijen en watergangen. Om bij de verdichtingsopgave de biodiversiteit beter te kunnen borgen is veel meer nadruk nodig op natuurinclusief bouwen. Gebouwen krijgen dan bijv. nestelmogelijkheden voor insecten, vogels en kleine zoogdieren en rotsachtige vegetaties. Dit is meer een 'afgeleide' ruimteclaim en niet een extra ruimteclaim.

Werken

3.1 Inleiding

De acht ontwikkelzones bieden ruimtekansen voor een betere benutting van de schaarse ruimte in Haarlem.

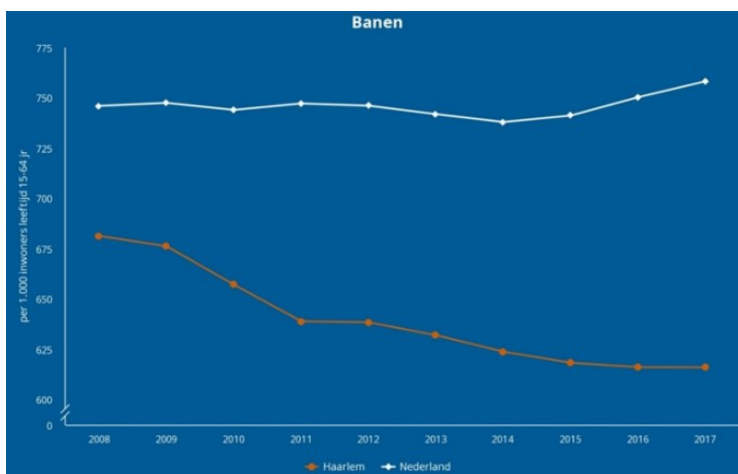
Wat is het effect op de werkgelegenheid door het toevoegen van 10.000 nieuwe woningen? Hoeveel banen verdwijnen of dienen te verhuizen, hoeveel arbeidsplaatsen moeten gerealiseerd worden om de verhouding wonen/werken gelijk te houden?

Om deze vraag te beantwoorden wordt eerst het bredere stedelijke kader voor de uitbreidingsvraag naar werkfuncties in beeld gebracht. Ook wordt ingegaan op de vraag hoeveel van de bestaande werkfuncties van ruim 12.500 banen in de acht ontwikkelzones bij herontwikkeling behouden kunnen blijven als vervangingsvraag.

Tenslotte dient de economische ruimteclaim van vervangings- en uitbreidingsvraag over de acht verschillende ontwikkelzones en mogelijk elders in Haarlem verdeeld te worden waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen sectoren uit de inwonerverzorgende economie die met name in de woonwijken zijn geclusterd (de verzorgende economie) en de sectoren die dat niet zijn (de stuwende economie).

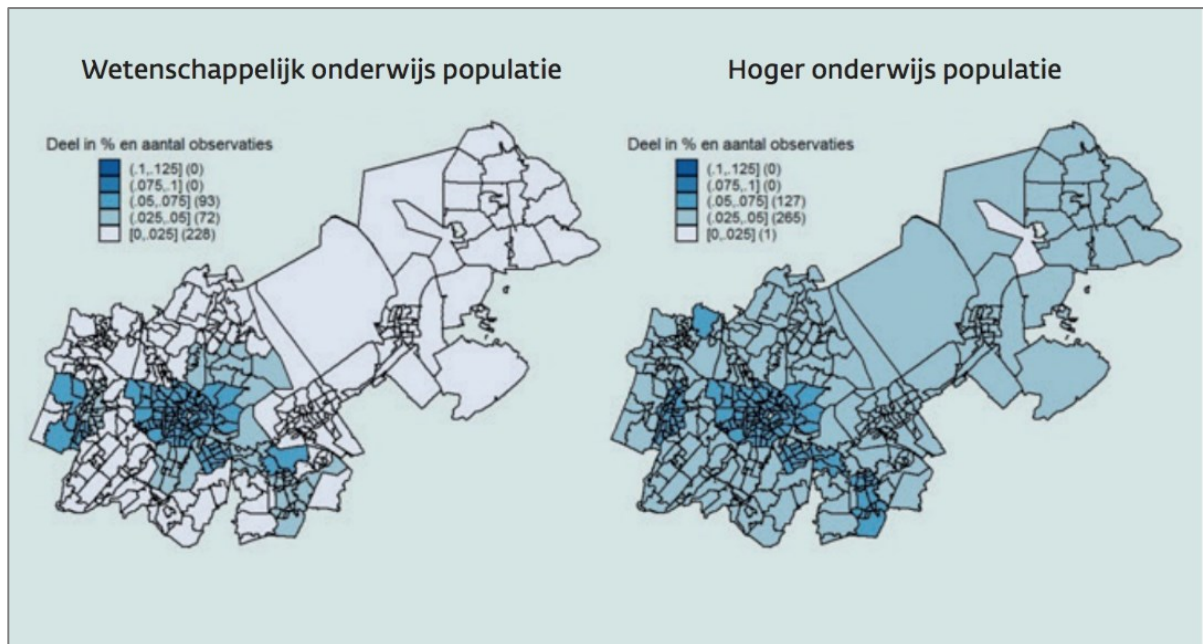
3.2 Stedelijk kader

Haarlem is van oudsher een woon-werkstad. Toch neemt de verhouding tussen het aantal banen en het aantal inwoners al decennia gestaag af, waardoor Haarlem steeds meer een woonstad wordt. Op dit moment biedt Haarlem 0,406 baan per inwoner; er zijn 64.931 banen voor 159.709 inwoners (2017). Dit is een zeer lage score ten opzichte van vergelijkbare steden. Voor het behoud van de stedelijke dynamiek en een stad in balans heeft het college aangegeven deze werk-inwonerratio niet verder te willen laten dalen. Dit betekent dat bij een toename van de bevolking door de Groei van de Stad het aantal banen per inwoner moet meegroeien met 0,4. Om dit te realiseren dient actief te worden ingezet op het behouden, aantrekken en stimuleren van werkgelegenheid.



Afbeelding 3.1 Aantal banen per beroepsbevolking. Duidelijke neerwaartse trend in Haarlem ten aanzien van rest van Nederland.

Het lijkt daarbij evident dat er gekeken dient te worden naar het profiel van de Haarlemse beroepsbevolking. Enerzijds omdat de nabijheid van werk, de quality of life verhoogt en daarmee de aantrekkelijkheid van Haarlem als woonstad, maar ook voor een beheersbare inter-stedelijke woon-werkpendel. Haarlem heeft anno 2017 een beroepsbevolking van 88.000 personen, waarvan er 84.000 werkzaam zijn. Van de werkzame beroepsbevolking werkt 62,4% buiten Haarlem (52.416 personen, 2017) en 37,6% in de stad (31.584 personen, 2017). Dit betekent dat 48,5% van de 64.931 Haarlemse banen wordt ingevuld door de eigen inwoners en de rest (51,5%) door werknemers van buiten Haarlem. Er lijkt een disbalans te zijn tussen het type werkgelegenheid dat Haarlem nu biedt en het talent dat in de stad woont.



Afbeelding 3.2. Economische monitor MRA, 2018.

Haarlem kent een bovengemiddeld percentage hoogopgeleide beroepsbevolking (>50%). Daarnaast is 32% van de beroepsbevolking middelbaar opgeleid en 17% laagopgeleid. Er zijn geen cijfers beschikbaar over het opleidingsniveau van de banen in Haarlem, maar kijkend naar de twee grootste werkgebieden (centrum en Waarderpolder) lijkt daar vooral praktisch geschoold werk te worden aangeboden. Dit bevestigt het vermoeden van een mismatch op de arbeidsmarkt. Om de verhouding tussen hoogopgeleide banen en praktisch geschoold werk meer in balans te brengen, lijkt inzetten op het aantrekken van kennisintensieve banen gewenst. Dit zorgt er bovendien voor dat beschikbare kennis en innovatie in Haarlem blijft en wordt benut.

In de Programmabegroting 2019-2023 is de ontwikkeling van het aantal banen in Haarlem als effectindicator opgenomen. Hierbij is uitgegaan van het percentage functiemenging: de verhouding tussen banen en woningen. Kijkend naar eerdere jaren dan zien we ook hier de verslechtering bevestigd (van 49,7% in 2006 naar 46,7% in 2015). Oorzaak is dat de groei van het aantal banen achterblijft bij de groei van het aantal woningen. Met het vaststellen van de Programmabegroting 2019 heeft de gemeenteraad de ambitie uitgesproken om de verhouding tussen banen en woningen (woon-werkbalans) minimaal gelijk te houden op het peil van 2015-2017, te weten 46,7%.

Effectindicator	Nulmeting	Realisatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Bron
Percentage functiemenging: de verhouding tussen banen en woningen ¹	49,7% (2006)	47,4% (2013) 47,1% (2014) 46,7% (2015) 46,7% (2016) 46,7% (2017)	46,7%	46,7%	46,7%	46,7%	46,7%	46,7%	LISA (BZK)
¹ De functiemengingsindex (FMI) weerspiegelt de verhouding tussen banen en woningen, en varieert tussen 0 (alleen wonen) en 100 (alleen werken). Bij een waarde van 50 zijn er evenveel woningen als banen.									
Programmabegroting 2019-2023									158

Afbeelding 3.3 percentage functiemenging

Voor de verdere berekening van het benodigde aantal banen wordt het aantal banen per inwoner aangehouden. Hierdoor is het aantal banen (0,4) gekoppeld aan de inwoner en niet aan de woning. Dit voorkomt dat trends op woningmarkt effect zouden kunnen hebben op het aantal benodigde banen. Omdat er nog onvoldoende zicht is van de bevolkingssamenstelling bij de groei van de stad, wordt gerekend met het totaal aantal inwoners en niet specifiek met de beroepsbevolking.

Verdere verdieping op het huidige banenaanbod van Haarlem

Er zijn bijna 65.000 banen in 2017 in Haarlem. Sectoraal zijn deze als volgt verdeeld:



Afbeelding 3.4 werkgelegenheid per sector

De banen top drie in Haarlem is:

1. groot- en detailhandel (lichtgrijs),
2. gezondheid- en welzijnszorg (lichtroze)
3. en zakelijke dienstverlening (donkergrijs).

De Haarlemse banen bevinden zich in de volgende stadsdelen:

- Oost (Waarderpolder): 16.700 banen
- Centrum: 13.500 banen
- Zuid West: 13.100 banen
- Noord: 11.700 banen
- Schalkwijk: 10.000 banen

3.3 Groei van de Stad

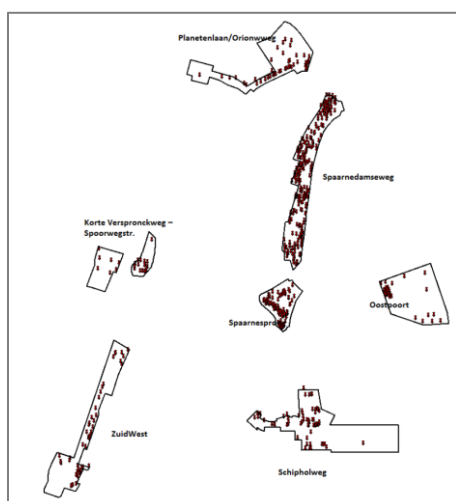
Om nu en in de toekomst de werkgelegenheidsratio (0,4 baan per inwoner) niet verder te laten dalen betekent een groei van het aantal woningen in Haarlem, ook een groei van het aantal banen. In de vastgestelde ontwikkelzones voor woningen bevindt zich veel werkgelegenheid. Het is van groot belang om hiervan zoveel mogelijk van te behouden. Een deel van de bedrijven kan in de ontwikkelzones blijven of terugkomen, echter zal een deel verhuizen. Daarnaast is het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid ook noodzaak om het aantal banen in Haarlem te laten toenemen.

Nieuwe banen door groei van de stad

De woonstudie geeft aan dat het toevoegen van 10.000 woningen resulteert in 20.565 extra inwoners. Bij een ratio van 0,4 baan per inwoner moeten 8.226 banen worden toegevoegd. Aangezien het aantal inwoners per woning nog berust op een aantal aannames, wordt bij de berekening van het aantal banen voorlopig uitgegaan van 2 inwoners per nieuwe woning. Dit resulteert in een opgave voor **8.000 nieuwe banen** ($10.000 \times 2 \times 0,4$).

Verhuizen, vervangen en behoud van banen door groei van de stad

In de huidige ontwikkelzones omvat de huidige werkgelegenheid op dit moment 12.500 banen. Als enkel wordt gekeken naar het aantal banen op kavels die zijn aangemerkt voor de herontwikkeling, komt het aantal banen lager uit. Dat aantal komt uit op **5.400 banen**.



Afbeelding 3.4 aantal banen in ontwikkelzones (bron: QGis)

Bij het ontwikkelen van zones is de vraag hoeveel van deze werkfuncties behouden kunnen blijven in de ontwikkelzone zelf. Regionale ervaring (Platform Bedrijven en Kantoren MRA, Plabeka) leert dat

50% tot 70% van de bestaande bedrijven op ontwikkellocaties (van werken naar wonen) niet gefaciliteerd kunnen worden en verdwijnen.

Niet alle ontwikkelzones in Haarlem bevinden zich primair in een werkgebied dus bij de berekening van verlies aan werkgelegenheid wordt uitgegaan van maximaal 50% verlies. Van de 5.400 banen die op herontwikkeldavels liggen, verdwijnen mogelijk 2.700 banen. Dit aantal dient te worden vervangen. De andere helft (2.700 banen) kunnen terugkomen na herontwikkeling of elders in de stad (verhuisbanen).

De overige 7.100 banen (12.500 – 5.400) bevinden zich in de ontwikkelzones maar buiten de herontwikkeldavels. Er bestaat voor deze bedrijven geen urgentie om direct te verhuizen. Wel dient actief ingezet te worden op het behoud van deze bedrijven.

Disclaimer: het aantal van 5.400 banen is een indicatie, na vaststelling van de ontwikkelzones en ontwikkelstrategieën is er meer zicht welke banen in de ontwikkelzones behouden blijven, verhuizen en toegevoegd worden.

Totale banenontwikkeling door groei van de stad

Samenvattend is de uitdaging rondom werkgelegenheid als volgt:

- 8.000 nieuwe banen toevoegen voor het behouden van de werk-woonratio van 0,4
- 7.100 banen behouden in de ontwikkelzones die buiten de ontwikkelkavels liggen (behoud banen)
- 5.400 liggen op ontwikkelkavels. Hiervan is de verwachting dat
 - 2.700 verhuizen binnen de stad (blijven in de zone of verhuizen naar elders in de stad) (verhuisbanen) en
 - 2.700 naar verwachting verdwijnen uit de stad (vervangbanen). Deze banen moeten vervangen worden.

De opgave door de groei van de stad betreft dus het aantrekken van **10.700** nieuwe banen (8.000 + 2.700) en het behouden en/of verplaatsen van 9.800 banen in Haarlem (2.700 + 7.100).

3.4 Toekomstige werkgelegenheid

In de wetenschap dat Haarlem een flinke uitdaging heeft ten aanzien van het behouden en aantrekken van werkgelegenheid, is het van belang in te zoomen op het type werkgelegenheid dat bij Haarlem past. Er wordt een onderscheid gemaakt in werkgelegenheid op voorzieningenniveau en vanuit stuwende economie.

Verzorgende economie

Het hoofdstuk Voorzieningen behandelt uitgebreid welk type voorzieningen er toegevoegd dienen te worden wanneer 10.000 woningen worden toegevoegd in de stad. De voorzieningen creëren werkgelegenheid en werkfuncties die direct gekoppeld zijn aan de stijging van het aantal inwoners. Naast voorzieningen als huisartsenposten, sportfaciliteiten en scholen ontstaat er door het toevoegen van extra woningen ook een additionele verzorgende economie, zoals extra retail.

Het Handboek Wijkeconomie gaat er vanuit dat "(...) circa 40% van het aantal arbeidsplaatsen en 36% van de bedrijvigheid in de grote steden bevindt zich in stedelijke woonwijken". Voor Haarlem zou dan gelden dat 25.972 banen (40% van totaal 64.931 banen) zich in de Haarlemse woonwijken bevindt. Er van uitgaande dat de toevoeging van 10.000 woningen een groei is van 13,2% ten opzichte van huidige aantal woningen (75.527) zal ook de wijkwerkgelegenheid met dit percentage

groeien. Doorgerekend betekent een groei van 13,2% op 25.972 banen een totaal van 3.428 nieuwe banen op wijkniveau. Afgerond zullen **3.400 banen** in de voorzieningen- en verzorgende economie op wijkniveau ontstaan. Deze banen ontstaan dus ‘automatisch’ door de toevoeging van 10.000 woningen en bevinden zich binnen de ruimteclaim van de voorzieningen.

Banen in de voorzieningen- en verzorgende economie per ontwikkelzone

Ontwikkelzone	Aantal woningen	Banen op wijkniveau
Orionwegzone	560	190
Spaarndamsewegzone	650	221
Oostpoort	1.100	374
Spaarnesprong	530	180
Schipholweg	1.980	673
Europaweg	2.760	938
Zuidwest	1.810	615
Zijlweg	620	210
Totaal	10.000	3.400

Afbeelding 3.5 Voorzieningen- en verzorgende economie

Bij het ontstaan van 3.400 banen op wijkniveau zouden de resterende banen van 7.300 (10.700 – 3.400) moeten komen uit werkgelegenheid die geen directe relatie heeft met de omgeving.

Stuwende economie

Werkgelegenheid die niet ontstaat of direct afhankelijk is van de directe omgeving wordt ook wel stuwende economie genoemd. Dergelijke bedrijvigheid brengt werkgelegenheid en welvaart naar een stad. In economische termen gaat het om vormen van “stuwende activiteiten”. Kenmerkend daarvoor is dus dat het merendeel van de diensten of producten verkocht worden buiten de regio, en daarmee inkomstenstromen generen van buiten de regio naar de stad toe. Stuwende bedrijven besteden vervolgens hun inkomsten voor een deel in de stad. Dat gebeurt via twee manieren:

1. Ze bieden werkgelegenheid en een inkomen aan werknemers, die veelal wonen in de stad of regio. Dit inkomen levert werkgelegenheid op in winkels, horeca, persoonlijke dienstverlening, gezondheidszorg, onderwijs en (vrijtijds-) voorzieningen. Het vaak hoog opgeleide personeel van de stuwende bedrijven (en instellingen) zorgt dus voor versterking van de stedelijke voorzieningen.
2. Stuwende bedrijven nemen zelf ook diensten en/of producten af van bedrijven in de directe omgeving. Voorbeelden zijn accountancy bedrijven, automatisering, advocatuur, adviesdiensten, financiële dienstverleners, maar ook schoonmaak- en beveiligingsbedrijven, cateraars en leveranciers van meubelen en kantoomaterialen. Vaak komt dat ten goede aan lokale MKB bedrijven, die hun producten en diensten vooral in de nabije omgeving afzetten.

Voor het creëren van **7.300 banen** in de stuwende economie is het van belang om rekening te houden met de samenstelling van de Haarlemse beroepsbevolking. Vanwege de beperkt beschikbare ruimte in Haarlem is het tevens van belang om in te zetten op werkgelegenheid die efficiënt gebruik maakt van ruimte. Het lijkt daarom kansrijk om in te zetten op kennisintensieve banen, omdat deze enerzijds goed aansluiten op het merendeel van de beroepsbevolking (>50% is hoogopgeleid) en een aanvullend profiel hebben ten opzichte van de huidige type banen, en zich anderzijds vaak in een kantooromgeving bevinden en dus een beperkte ruimteclaim vragen. Bovendien versterkt de inzet op kennisintensieve banen de innovatiekracht in de stad, wat mogelijkheden biedt voor additionele samenwerking met onderwijs- en kennisinstellingen. Dergelijke werkgelegenheid kan binnen de ontwikkelzones gecreëerd worden. Daarnaast kan worden gekeken in welke gebieden in Haarlem kan worden ingezet op het verdichten, verhogen en het toevoegen van ruimtelijke kwaliteit, eventueel in combinatie met circulaire en duurzame bouw.

Haarlem breed zien we dat de zakelijke dienstverlening, groot- en detailhandel en zorg veel banen genereren, en dat naar verwachting in de toekomst ook zullen blijven doen. Daarnaast liggen er voor Haarlem nieuwe kansen bij het faciliteren van de banengroei voor kantoorgebruikers, zo blijkt uit de meest actuele MRA vraagruiming van het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka). Dit wordt mede veroorzaakt doordat er in Amsterdam minder beschikbare ruimte is voor de huisvestingsvraag van dergelijke werkfunctie.

Haarlem heeft momenteel slecht 23% kantoorruimte versus een gemiddelde in de Metropoolregio Amsterdam van 39%. Plabeka geeft aan dat Haarlem per 2021 een kantorenleegstand heeft van 0%, waardoor de kantorenmarkt volledig op slot zit. Voor een gezonde kantorenmarkt is een leegstand nodig van 8-10% (frictieleegstand).

De inzet in Haarlem kan zich dus het beste richten op kennis gedreven werkgelegenheid met intensief ruimtegebruik. Dat betekent overigens niet enkel kantoren. Juist een mix van kantoren met bijvoorbeeld maakbedrijven en stapelbare bedrijvigheid lijkt kansrijk. Er dient voorkomen te worden dat Haarlem de spaarzame ruimte invult met bedrijvigheid waar inefficiënte werkgelegenheid wordt geboden. Daarnaast leiden stapelbare werkfuncties vaak tot een campusachtige omgeving, dat aansluit bij de vraag naar dit soort werkomgevingen. Het komt zelfs expliciet tegemoet aan de behoefte voor hub-vorming die is opgehaald bij ronde tafels met de huidige Haarlemse ondernemers.

Kennisintensieve banen hebben voordelen op gebied van toekomstbestendigheid en zijn door de hoge mate aan innovatie gericht op de transitie economie (duurzaamheid, circulair, robotisering, digitalisering, etc.). Dergelijke werkgelegenheid heeft een positieve economische spin-off op praktische banen en trekt meer zakelijke bezoekers.

Goede bereikbaarheid is essentieel voor de ontwikkeling van intensieve werkgebieden. Haarlem heeft kansrijke knooppuntlocaties waar intensievere werkgelegenheid ontwikkeld zou kunnen worden, zoals station Haarlem-Spaarnwoude, station Haarlem Centraal, station Heemstede/Aerdenhout en bij de haltes van het Randstadnet langs de Schipholweg in Schalkwijk.

Met name de zones **Oostpoort** (station Spaarnwoude en zuidelijk van de Oudeweg), **Schipholweg** (uitvalsweg Amsterdam), **Zuidwest** (nabijheid station Heemstede/Aerdenhout) en het stationsgebied in het centrum lijken kansrijk voor de stuwende economie.

Een mogelijke verdeling van de 7.300 stuwende banen per ontwikkelzone.

Ontwikkelzone	Stuwende economie Nieuwe banen	Stuwende economie Vervangbanen (minimaal 15m ² per baan)
Orionwegzone		
Spaarndamsewegzone		
Oostpoort		1.400
Spaarnesprong		
Schipholweg		300
Europaweg		700
Zuidwest		300
Zijlweg		
Rest van de stad (bijv centrum) (26m ² per baan)	400	
Werkzone zuidzone Waarderpolder (30m ² per baan)	4.000	
Waarderpolder (75 m ² per baan)	200	
Totaal	4.600	2.700

Tabel 3.6 Stuwende economie

3.5 Voorlopige berekening ruimteclaim werkgelegenheid

Om 7.100 banen te behouden binnen de ontwikkelzones is actieve inzet nodig vanuit de gemeente, maar dit kent geen ruimteclaim.

De andere opgave kent wel een ruimteclaim, echter wordt verwacht dat 3.400 banen op voorzieningsniveau ontstaan door de toevoeging van 10.000 woningen. Hiervoor is reeds bij voorzieningen 15% ruimteclaim opgevoerd. Dit hoeft hier dus niet meegenomen te worden.

Het resulteert in een totaal van 10.000 (4.600+ 2.700+2.700) banen waar nog een ruimteclaim voor gemaakt dient te worden. Deze ruimteclaim komt voort uit de nieuwe banen die gecreëerd dienen te worden voor behoud woon-werkratio en vanwege herhuisvesten van bedrijven die op herontwikkelkavels gevestigd zijn.

Zoals eerder aangegeven is het van belang om efficiënt ruimtegebruik toe te passen. Indien mogelijk zullen werkfuncties met inefficiënt ruimtegebruik behoren tot de vervangingsbanen, wat betekent dat de werkgelegenheid die er voor in de plaats komt minder ruimte nodig heeft.

Dit levert in totaliteit meer ruimte op voor andere functies.

Behoud banen in de zones buiten herontwikkeldavels	7.100	Behouden geen extra claim
Banen verzorgende economie	3.400	15% voorzieningen ruimteclaim
Nieuw toe te voegen banen om woonwerk/balans gelijk te houden	4600	Ruimteclaim afhankelijk van waar welk type bedrijf toegevoegd wordt: - Rest van de stad (bijv centrum) (26m2 per baan) - Werkzone zuidzone Waarderpolder (30m2 per baan) - Waarderpolder (75 m2 per baan)
Banen die door herontwikkeling uit Haarlem verdwijnen en vervangen moeten worden	2.700	Ruimteclaim minimaal 15m2 per baan op basis van kantoorfunctie)
Banen die door herontwikkeling binnen Haarlem verhuizen	2.700	Ruimteclaim afhankelijk van type bedrijf
Totaal	20.500	

Tabel 3.7 ruimteclaim werkgelegenheid

3.6 Aanbeveling

Binnen de acht ontwikkelzones zijn er ruimtekansen voor een betere benutting van de beschikbare ruimte, echter is het de vraag of de ontwikkelzones gericht op wonen ook voldoende ruimte bieden voor alle benodigde werklocaties. Geadviseerd wordt te zoeken naar locaties waar intensiever gebruik kan worden gemaakt van de ruimte en welke gunstig liggen voor intensieve werklocaties (zoals nabijheid OV). Een primair werkgebied als Waarderpolder biedt daarbij ook kansen, waarbij ingezet kan worden op intensiever gebruik van beschikbare ruimte. Dit houdt in dat voor een deel van dit bedrijventerrein mogelijk ook een mate van transitie beoogd moet worden, naar bijvoorbeeld meer mix van werkfuncties. Gedacht kan worden aan de zuidzone van de Waarderpolder

Het geniet verdere uitwerking, maar uitgaande dat de banen die benodigd zijn voor de ontwikkeling van 10.000 woningen ook elders in de stad kunnen landen, kan er een ruimteclaim uitgewerkt worden aan de hand van een aantal aannames:

- 7.100 banen behouden in ontwikkelzones
- 3.400 banen op voorzieningen niveau hebben geen additionele ruimteclaim omdat deze al bij onderdeel voorzieningen (15%) is gemaakt
- 2.700 banen verdwijnen uit de zones en worden vervangen door nieuwe banen. Hierbij wordt ingezet op intensieve werkfuncties (kantoren) met een ruimteclaim van minimaal 15m2 per baan (obv kantoorfunctie).
- 2.700 banen die door herontwikkeling verhuizen (ruimteclaim afhankelijk van het type bedrijf)
- 4.600 extra banen die gerealiseerd kunnen worden in een werkzone met intensieve werkomgeving (ruimteclaim van 20m2 per baan), banen in centrum (veelal horeca en retail, ruimteclaim 26m2 per baan) en door intensiever gebruik bedrijventerrein (ruimteclaim van 75m2 per baan)

Mobiliteit

4.1 Inleiding

Meer woningen betekent ook meer inwoners en dus meer vervoersbewegingen. Om de groeiende stad zowel bereikbaar als leefbaar te houden, wordt ingezet op een mobiliteitstransitie. Dat houdt in dat de stad zo wordt ingericht dat het meer vanzelfsprekend is om met te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te gaan. Deze vormen van mobiliteit nemen relatief de minste ruimte in, zowel rijdend als stilstaand. Bovendien zorgen ze, ten opzichte van het gebruik van de auto, voor minder uitstoot van schadelijke stoffen.

In de structuurvisie openbare ruimte is gekozen voor een stad waar de openbare ruimte uitnodigt tot ontmoeten, kinderen die kunnen spelen op de stoep, een stad waar alles op loop- en fietsafstand is, ook voor ouderen en mindervaliden. Een stad waar auto's die niet in Haarlem hoeven te zijn zoveel mogelijk om de stad worden geleid. Hoe we dit willen bereiken wordt komend jaar verder uitgewerkt in het mobiliteitsbeleid. De mobiliteitsstudie is een voorstudie voor het mobiliteitsbeleid. De studie geeft inzicht in de opgave voor mobiliteit in ruimtelijke zin als gevolg van de groei van Haarlem. De focus van de mobiliteitsstudie is stadsbreed, maar het geeft ook input voor de ontwikkelzonevisies op het gebied van mobiliteit. De studie laat de samenhang van de mobiliteitsopgave voor de stad zien, ook in relatie tot ontwikkelzones. Daarmee bouwt deze studie voort op de Structuurvisie Openbare Ruimte, waarbij ook al rekening is gehouden met groeiscenario's.

Doel van de mobiliteitsstudie: *inzicht in de opgave voor mobiliteit (in ruimtelijke zin) als gevolg van groei*

De **hoofdvraag** van de mobiliteitsstudie:

Welke aandachtspunten heeft een groeiende stad voor de mobiliteit?

De **subvragen** van de mobiliteitsstudie:

- Wat zijn de ruimteclaims voor noodzakelijke ingrepen in de mobiliteitsnetwerken vanuit bestaand beleid? (paragraaf 4.2)
- Wat zijn de overige aandachtspunten voor de mobiliteitsnetwerken in de stad? (paragraaf 4.3)
- Wat zijn overige ruimtevragers bij gebiedsontwikkeling voor mobiliteit? (paragraaf 4.4)
- Wat zijn de kansen en aandachtspunten voor de duurzame mobiliteitstransitie? (paragraaf 4.5)

4.2 Ruimteclaims voor noodzakelijke ingrepen in de mobiliteitsnetwerken vanuit bestaand beleid

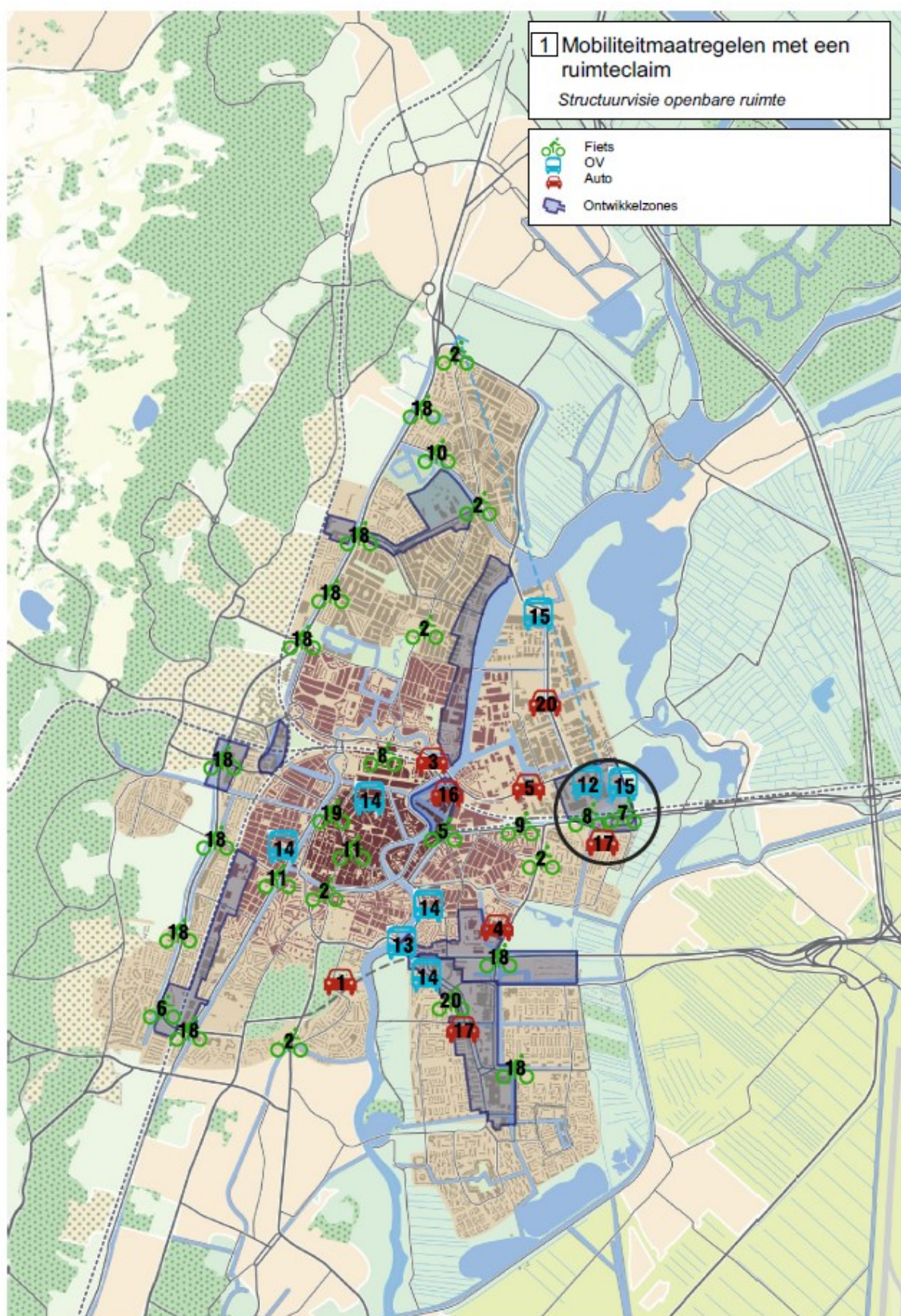
De visie van de SOR is erop gericht dat, als we de groeiende stad ook in de toekomst leefbaar en bereikbaar willen houden, het noodzakelijk is om de openbare ruimte anders te gebruiken en in te richten. Vandaar dat een van de onderdelen van de SOR is om in te zetten op een mobiliteitstransitie. Door het gebruik van voeten, fietsen en het openbaar vervoer te bevorderen (mobiliteitsvormen die relatief de minste ruimte innemen), blijft er in de stad meer ruimte over om te ontmoeten, spelen en recreëren. Daarmee is de

mobiliteitstransitie randvoorwaardelijk voor de binnenstedelijke groei. Dit geldt niet alleen in Haarlem maar in alle steden.

Een mobiliteitstransitie vraagt een wezenlijke verandering; zowel van de inwoners, ondernemers als bezoekers. Door anders te kijken naar mobiliteit zijn er andere ruimteclaims. Dat begint al bij de deur van de woning. Dit vraagt om aandacht voor alle aspecten die te maken hebben met mobiliteit in de gebiedsontwikkeling. Sommige ruimteclaims hebben we al in beeld, andere nog niet. In de structuurvisie openbare ruimte (SOR) is een visie voor de toekomst vastgelegd met ingrepen die op hoofdlijnen nodig zijn. De meeste van deze ingrepen kunnen binnen de huidige wegprofielen opgelost worden. Sommige ingrepen zijn groter van aard en vragen om een (extra) ruimtereservering. Het is belangrijk om deze ruimteclaims in beeld te hebben en houden, want als de benodigde ruimte eenmaal vergeven is, is het vrijwel onmogelijk om deze weer terug te krijgen. Wanneer de mobiliteitstransitie niet plaatsvindt, bijvoorbeeld doordat de benodigde ruimte is vergeven of doordat andere benodigde maatregelen geen doorgang vinden, gaat de groei van Haarlem ten koste van de leefbaarheid en/of de mobiliteit van onze inwoners, bedrijven en bezoekers. Of het heeft tot gevolg dat de groei van Haarlem minder snel kan plaatsvinden dan gewenst.

Toelichting bij kaart en tabellen

Op de kaart staat de geografische ligging van de ingrepen. Hierbij is inzichtelijk gemaakt of het betrekking heeft op het fiets-, openbaar vervoer- of autonetwerk. Belangrijk is hierbij te bedenken dat alle maatregelen met elkaar samenhangen. Zo is een ingreep om de doorstroming op de regioing te verbeteren niet alleen een verbetering voor het autonetwerk, maar zorgt het er ook voor dat fietsers in het centraal stedelijk gebied beter en veiliger kunnen doorfietsen. Doordat hier minder autoverkeer rijdt. Er is een grove inschatting gemaakt van de ruimteclaims van de diverse ingrepen. Hierbij is onderscheid gemaakt naar een ruimtereservering in de openbare ruimte (OR) en ruimteclaim als programmaonderdeel van een gebiedsontwikkeling (PR). Per ingreep in het mobiliteitsnetwerk is een inschatting gemaakt hoe groot de ruimtelijke impact is van de ingreep.



Kaart 1 Mobiliteitsmaatregelen met een ruimteclaim (Structuurvisie openbare ruimte)

Fiets

Ruimtereservering	Omschrijving + ruimtebehoefte	Ruimte claim ¹¹	Ruimtelijke impact ¹²
Bocht Westelijke randweg Heemstede (6)	Realisatie een fietspad 4 meter plus schrikstroken en bermen.	OR	#
Ontbrekende fietsschakels t.h.v. fly-over (7)	Verbeteren noord-zuidverbinding en deze goed aansluiten op het Veerpad en de Nurksweg, uitvoering afhankelijk van keuze oplossing	OR	#
Ontbrekende schakel Amerikaweg-Prins Bernhardlaan (9) * ¹³	Inpassen brug of tunnel voor voetgangers en fietsers dwarsprofiel 5,5 m + hellingbanen en toeleidende wegen	OR	#
Ontbrekende fietsschakels Planetenlaan – Schoterbos (10)	Fietsbrug over de Jan Gijzenvaart. Fietspaden in Schoterbos is onderdeel van plan Schoterbos.	OR	#
Ontbrekende schakel Westergracht – Pijlsaan (11)	Vrijliggend fietspad in twee richtingen Langs oostzijde van het spoor 4 m	OR	#
Ongelijkvloerse oversteek Westelijke randweg (18) * ¹³ • Simon Vestedijkpark • Orionweg • Stuyvesantstraat (upgrade naar fietstunnel) • Kleverlaan • Zijlweg • De Ruijterweg • Pijlsaan • Leidsevaart	Inpassen fiets- en voetgangerstunnel dwarsprofiel 5,5 m + hellingbanen en toeleidende wegen	OR	#
Fietsring (19) * ¹³	NB. Nog niet duidelijk of dit ruimte vraagt of alleen een andere inrichting. zal per trajectdeel verschillen en moet nog in beeld gebracht worden. In ieder geval is er ruimtegrebrek langs de Lange Herenveest en de Wilhelminastraat/Kinderhuisveest.	OR	#
Fietsenstalling station Haarlem CS (8)	Opgave: ca 4000 fietsparkeerplaatsen = 3000 m ² (incl. gewone fietsen hoog-laag+ gestapeld, ruimte voor buitenmodel fietsen en afwijkende maten + toenaderingsruimte, excl hellingbaan etc)		
Fietsenstalling station Haarlem Spaarnwoude (8)	Opgave: ca 750 fietsparkeerplaatsen = ca 560 m ² (incl. gewone fietsen hoog-laag+ gestapeld, ruimte voor buitenmodel fietsen en afwijkende maten + toenaderingsruimte, excl hellingbaan etc)	PR	##

¹¹ OR = ruimtevraag in de openbare ruimte, PR = ruimtevraag als programmaonderdeel

¹² # = enige ruimtevraag, ## = behoorlijke ruimtevraag, ### = grote ruimtevraag

¹³ * = er zijn in deze versie abusievelijk een aantal getallen op de kaart die niet corresponderen met de tabel. Dit wordt in de laatste versie verwerkt.

Fietsenstalling bij HOV-haltes (2) * ¹³	Uitbreiding geldt voor alle HOV-haltes, maar de HOV-haltes Minahassastraat, Reinaldapark en Europaweg/Schipholweg zijn nabij een ontwikkelzone. Capaciteit Minahassastraat (42 plekken) voldoet nu, maar vraagt uitbreiding bij sterke verdichting. Op halte Reinaldapark (schipholweg) is huidige capaciteit (102 plekken), dat is nu al te krap. Voor halte Europaweg/Schipholweg is huidige capaciteit (96 plekken) nu al te krap.	PR	#
--	---	----	---

Openbaar vervoer

Ruimtereservering	Omschrijving + ruimtebehoefte	Ruimte claim ¹⁴	Ruimtelijke impact ¹⁵
Viersporigheid / lightrail Amsterdam – Zandvoort (12)	Is al opgenomen in eerdere plannen, overnemen	OR	##
Busbanen waar de HOV nog geen eigen infrastructuur heeft/ reservering voor railverbinding in de toekomst (14) • Europaweg/Schipholweg bus stad uit • Schalkwijkerstraat • Wilhelminastraat • Nassaustraat/Gedempte Oude gracht/ Parklaan	Op sommige trajecten past een vrij liggende OV-baan in huidige profiel Tussen Graafschapstraat en Zomerkade 3,5 m breder profiel	OR	#(#)
Nieuwe HOV verbinding Delftplein – Spaarnwoude (15)	NB. Nog niet bekend welk profiel	OR	#(#)
HOV knoop Buitenrustbrug (13)	NVT past in huidige profiel, mits de Kennemertunnel wordt aangelegd.	PR	#
Knooppunt ontwikkeling Spaarnwoude (7,8,12,17,15)	Uitbreiden fietsparkeren, andere indeling bushalte/station bij NS Spaarnwoude, P+R, HOV, e.d.	PR + OR	###

¹⁴ OR = ruimte vraag in de openbare ruimte, PR = ruimte vraag als programma onderdeel

¹⁵ # = enige ruimte vraag, ## = behoorlijke ruimte vraag, ### = grote ruimte vraag

Auto

Ruimtereservering	Omschrijving + ruimtebehoefte	Ruimte claim ¹⁶	Ruimtelijke impact ¹⁷
Zuidelijk tracé Regioring (1)	Breedte 26 m ¹⁸ . lengte profiel zie onderzoek. Kruispunten?	OR	###
Voor autoverkeer wordt het mogelijk om linksaf te slaan vanaf de Prinsenbrug naar de Friese Varkenmarkt (3)	Verbreden brug met min. 3,5 m	OR	#
Kruispunt Schipholweg (4)	Is al verwerkt	OR	-
Oudeweg 2x2 (5)	Tussen de Wim van Eststraat en Waarderweg tussen de kruispunten afhankelijk van de locatie 3 of 6 m breder profiel	OR	##
Waarderweg 2x2 tussen Oudeweg en Schoterbrug (20)	In het profiel is hier een ruimte voor gereserveerd	OR	#
Parkeergarage bij de koepel (16)	Tussen 300-900 pp x 25 m ² = 7.500 a 22.500 m ²	PR	###
P+R (17)	800 pp x 25m ² = 20.000m ² (voorstel: Oostpoort, eventueel ook deels bij Europazone)	PR	###

Aandachtspunten voor het fietsnetwerk op basis van de Structuurvisie openbare ruimte

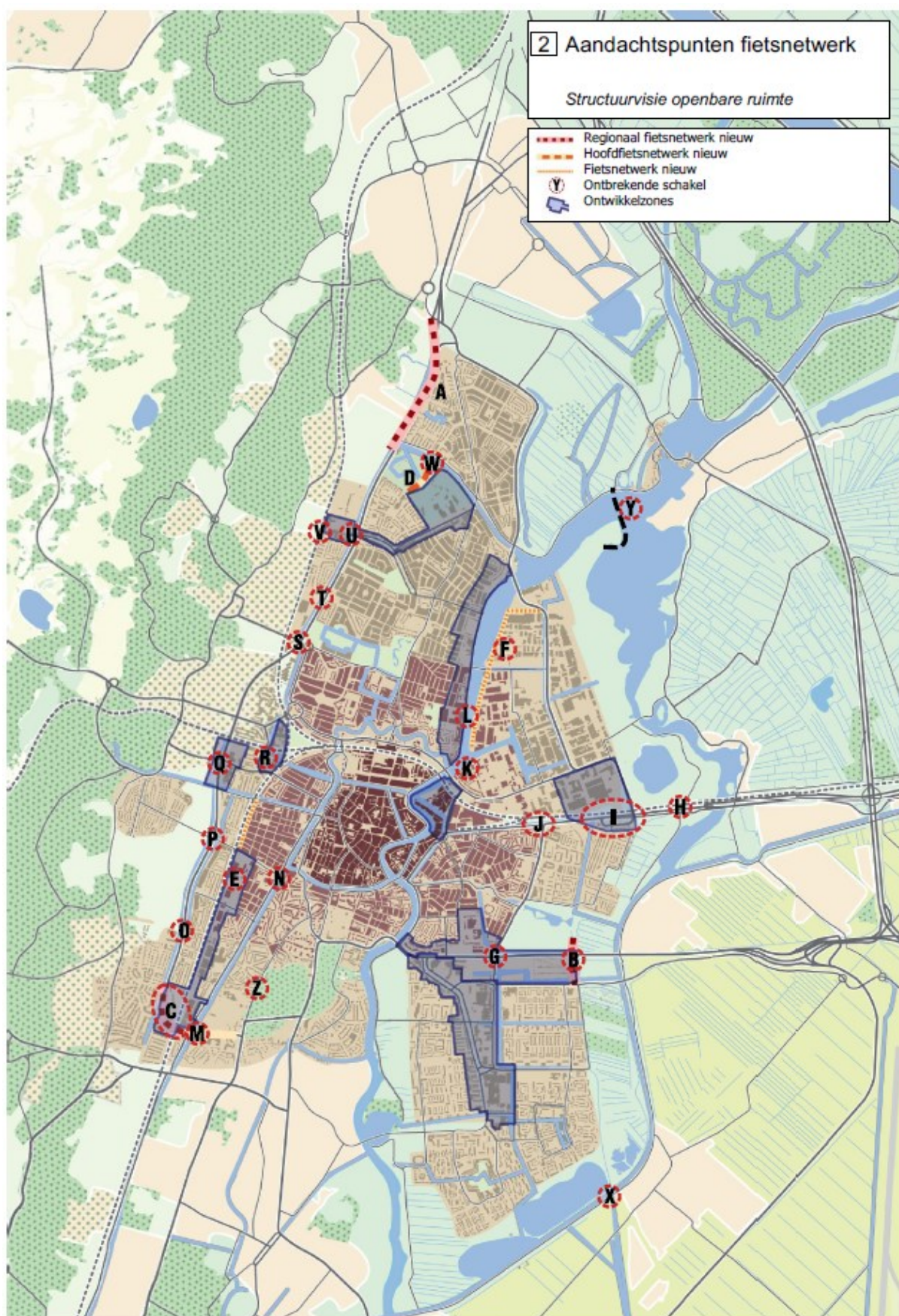
Uit oogpunt van gezondheid, duurzaamheid en efficiënt ruimtegebruik heeft Haarlem met de Structuurvisie openbare ruimte gekozen voor de fiets als belangrijkste vervoermiddel binnen de stad. De fietspopulatie wordt steeds diverser. Leeftijdverschillen nemen toe en ook de snelheidsverschillen op het fietspad. Op de centrale aders in de stad zal het fietsverkeer flink zal groeien. Fietsverkeer stimuleren betekent niet alleen oog hebben voor verkeerskundige aspecten als breedte van fietspaden, veiligheid, wachttijden enz. maar ook te kijken naar de omgeving. Het fietsnetwerk bestaat uit alle fietsroutes die bijdragen aan een goede bereikbaarheid in, naar en vanuit Haarlem. Op de fietsnetwerkaart van de SOR staan regionale fietsroutes, hoofdfietsroutes, fietsnetwerk, recreatieve fietsroutes en ontvlochten fietsroutes. Centraal in het netwerk ligt de fietsring. Hoewel het centrum en Station aanzienlijke trekkers blijven is het strategisch van belang om de route langs het centrum aantrekkelijk te maken. Dit verlicht de druk op de huidige routes en creëert daarmee ruimte voor groei op de routes naar het station en centrum. Steeds meer fietsers betekent dat er ook meer ruimte moet komen voor het parkeren van fietsen. Niet alleen daar waar mensen wonen, maar ook op de plaats van bestemming. Met name in de binnenstad, bij HOV-haltes en in de buurt van voorzieningen zoals scholen, winkels, ziekenhuis, bioscoop, werk et cetera.

In de Structuurvisie openbare Ruimte zijn een aantal ontbrekende schakels en ontbrekende routes geïdentificeerd. Samen met het realiseren van de fietsring zijn dit de aandachtspunten voor het fietsnetwerk uit de Structuurvisie openbare ruimte. Deze zijn weergegeven op kaart 2

¹⁶ OR = ruimtevraag in de openbare ruimte, PR = ruimtevraag als programmaonderdeel

¹⁷ # = enige ruimtevraag, ## = behoorlijke ruimtevraag, ### = grote ruimtevraag

¹⁸ Rijnlandroute tunnel twee geboorde buizen. De tunnelbuizen hebben beiden een verhardingsbreedte van 7,85 meter tussen de barriers. Dit betekent een dwarsprofiel van 2x2 rijstroken, maar zonder vluchtstroken. De doorrijhoogte is 4,7 meter. Beide buizen liggen 5 meter uit elkaar. De tunnelbuis zal een diameter van 10,5 meter hebben aan de buitenzijde.



Kaart 2 Aandachtspunten fietsnetwerk (Structuurvisie openbare ruimte)

letter	Omschrijving
A	Ontbrekende schakel: fietspad naar Velsen langs noordelijk deel Westelijke Randweg
B	Ontbrekende fiets/voet Poelpolder/Reinaldapark (Schakwijk-oost)
C	Ontbrekende schakel Westelijke Randweg - Houtvaartkade
D	Ontbrekende fietsschakel door Schoterbos
E	Fietspad langs het spoor tussen Westergracht en Pijlsaan
F	Fietspad langs het Spaarne in Waarderpolder
G	Ongelijkvloerse fietsverbinding Schipholweg/Amerikaweg
H	Ontbrekende fiets/voetschakel (oversteek A200 en spoor thv veerplas/Liewegje)
I	Ontbrekende schakel: knooppunt station Spaarnwoude (verbinding Meerspoorpad-Jan van Krimpenweg)
J	Ontbrekende schakel: ongelijkvloerse voet-fietsverbinding Bernardlaan/Amsterdamsevaart+Spoor
K	Ontbrekende fiets/voet NW Waardepolder via Nieuwe Energie (ten zuiden Figebrug)
L	Ontbrekende fiets/voetschakel (noord-waarderpolder thv Paul Krugerstraat)
M	Ongelijkvloerse fiets-voetschakel onder Westelijke Randweg: Leidsevaart
N	Ontbrekende schakel - bruggetje t.h.v. Westergracht
O	Ongelijkvloerse fiets-voetschakel onder Westelijke Randweg: Pijlsaan
P	Ongelijkvloerse fiets-voetschakel onder Westelijke Randweg: De Ruijterweg/Vlaamseweg
Q	Ongelijkvloerse fiets-voetschakel onder Westelijke Randweg: Zijlweg
R	Ontbrekende schakel (ontvlochten fietsverbinding) Garenkokerskade-Julianalaan via de Delftstraat of langs de Kerfsloot
S	Ongelijkvloerse fiets-voetschakel onder Westelijke Randweg: Kleverlaan
T	Opwaarderen voet- en fietstunnel t.h.v. Stuyvesantstraat
U	Ongelijkvloerse fiets-voetschakel onder Westelijke Randweg: Orionweg
V	Ongelijkvloerse fiets-voetverbinding onder spoor thv Pim Mulier richting Bloemendaal (ligt grotendeels in Bloemendaal)
W	Fiets-voetbrug over water tussen Schoterbos en Jan Gijzenkade
X	Ontbrekende fiets/voetschakel over ringvaart naar Vijfhuizen
Y	Pontje Schoteroog – Spaarndam
Z	Twee richtingenfietspad aan de westzijde Wagenweg t.h.v. Einderhout

Conclusie: Er lijkt voldoende ruimte aanwezig in de zones voor de fysieke ingrepen die nodig zijn voor de mobiliteitstransitie op basis van vastgesteld beleid. Aandachtspunt hierbij zijn de benodigde financiën en daarmee samenhangend moment van uitvoering.

4.3 Overige aandachtspunten voor de mobiliteitsnetwerken in de stad

Naast de structuurvisie openbare ruimte is er aanvullend onderzoek gedaan naar de aandachtspunten in het mobiliteitsnetwerk van de stad. Hiervoor is gebruik gemaakt van de fietstelweek uit 2016 om in beeld te brengen waar vertragingen zitten in de doorrijroutes. Door Goudappel Coffeng is aanvullend verkeersonderzoek gedaan naar mogelijke aandachtspunten op kruisingen in het autonetwerk. En er is gebruik gemaakt van de voorlopige uitkomsten van het OV Toekomstbeeld 2040 NH FL om inzicht te krijgen in de regionale openbaar vervoersbehoefte.

4.3.1 Aandachtspunten voor het fietsnetwerk

Het op orde brengen van het fietsnetwerk is belangrijk voor het stimuleren van de fiets als belangrijkste vervoermiddel in de stad. Naast de ontbrekende schakels uit de Structuurvisie openbare ruimte zijn er plekken in de stad die verbeterd moeten worden. Voor de oplossing voor de locatie is nadere studie nodig. Soms vraagt dit een kwalitatieve verbetering om het comfort te verbeteren, soms kan dit door het anders afstellen van verkeerslichten of door bredere fietspaden of meer opstelcapaciteit bij een kruispunt. Soms is het ook nodig om een stuk fietspad of een fietstunnel aan te leggen.

De bron voor deze studie is input uit de Fietstelweek 2016. Dit geeft, naast de ontbrekende schakels uit de SOR, aanknopingspunten voor ontwikkelzones om bij het ontwerp van de openbare ruimte rekening te houden met verbeteringen aan het fietsnetwerk. Een fietsnetwerk dat aantrekkelijk en op orde is nodigt uit om te gaan fietsen en dat stimuleert de gewenste gedragsverandering van de vervoerskeuze.

Aandachtspunten op basis van de fietstelweek

De meest actuele cijfers van de fietstelweek zijn uit 2016¹⁹. Er zijn een snelheidskaart en een vertragskaart geproduceerd. Op de snelheidskaart is te zien waar fietsers goed kunnen doorrijden en waar ze niet goed kunnen doorrijden en waar ze sneller kunnen doorrijden. Op de vertragskaart is te zien hoe lang een fietser op een punt, meestal een kruising of oversteek, moet wachten voordat hij zijn reis kan vervolgen. Deze kaarten geven een indicatie van de aantrekkelijkheid van een route in 2016 en zijn online raadpleegbaar²⁰.

Uit de kaarten van de fietstelweek 2016 blijkt dat er een hoop vertraging in de stad is en vooral in het centrum. Het centrum zien we als een eindbestemming. Daarom zetten we, zoals vastgelegd in de Structuurvisie openbare ruimte in op regionale en hoofdfietsroutes die aansluiten op de fietsring om het centrum. Daardoor wordt het aantrekkelijk om naar het centrum toe te fietsen of om het centrum heen te fietsen. De vertragingenkaart van de fietstelweek is gebruikt bij het bepalen van de aandachtspunt op de fietskaart. Hiervoor is de volgende situatie als 'knelpunt' gedefinieerd: locaties op het regionale fietsnetwerk of het hoofdfietsnetwerk waar meer dan 30 seconden gewacht moet worden.²¹

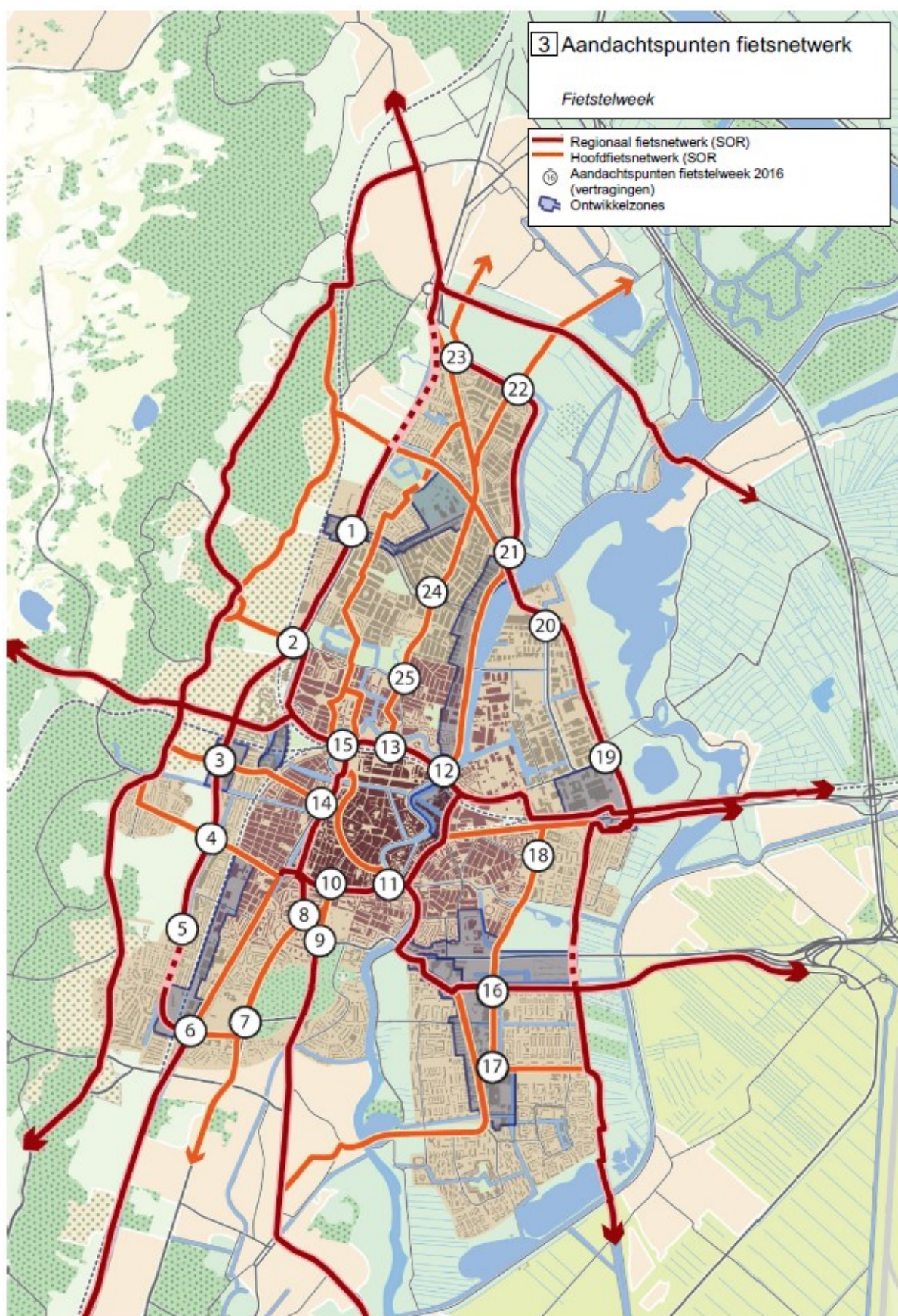
Op basis van de vertragskaart van de fietstelweek worden de volgende locaties opgenomen op de fietsknelpuntenkaart. De belangrijkste aandachtspunten zijn de punten in de fietsring (+++), gevolgd door de routes in de regionale routes (++) en in de hoofdfietsroutes (+).

¹⁹ De fietstelweek was voor het laatst in 2016. De fietstelweek wordt niet meer georganiseerd. Er zullen in de toekomst geen recentere cijfers uit dit onderzoek komen.

²⁰ <http://fietstelweek.nl/data/resultaten/>

²¹ Disclaimer: Er zijn ook aandachtspunten die niet in deze lijst zijn opgenomen, omdat er weinig metingen waren op dit punt in de fietstelweek of omdat ze niet op een regionale of hoofdfietsroute liggen. Bij het opstellen van de visies voor ontwikkelzones geldt dat in die fase gedetailleerder naar de locatie/omgeving gekeken wordt.

Fietsring (+++)	Regionale routes (++)	Hoofdfietsroute (+)
Grote Houtstraat/Gasthuisvest (10)	Delftlaan/Orionweg (1)	Wagenweg/Spanjaardslaan (7)
Turfmarkt/Langebrug (11)	Delftlaan/Kleverlaan (2)	Wagenweg/Florapark (8)
Friese Varkensmark/Prinsenbrug-Prinsen Bolwerk (12)	Westelijke Randweg/Zijlweg (3)	Dreef/ Florapark-Paviljoenslaan (9)
Kennemerplein/Staten Bolwerk (13)	Westelijke Randweg / De Ruijterweg-Vlaamseweg (4)	Amerikaweg/Kennedylaan (17)
Raaksbruggen (14)	Westelijke Randweg/ Pijlsiaan (5)	Prins Bernardlaan/Van Zeggelenplein (18)
Staten Bolwerk / Kinderhuissingel-Schotersingel (15)	Westelijke Randweg/ Leidsevaart (6)	Vondelweg/Jan Gijzenkade (21)
	Boerhavelaan/Amerikaweg (16)	Rijksstraatweg/Vondelweg (23)
	Camera Obscuraweg/A. Hofmanweg (19)	Rijksstraatweg/Zaanenlaan (24)
	Waarderweg/A. Hofmanweg (20)	Rijksstraatweg/Kleverlaan (25)
	Vondelweg/Vergierdeweg (22)	



Kaart 3: Aandachtspunten fietsnetwerk (Fietstelweek)

4.3.2 Aandachtspunten voor het openbaar vervoer

De provincies Noord-Holland en Flevoland werken, samen met de gemeenten en vervoerregio, aan een toekomstbeeld van het openbaar vervoer. Ook in andere regio's wordt een dergelijk toekomstbeeld gemaakt. Samen vormen deze input voor het landelijke OV-Toekomstbeeld voor 2040.

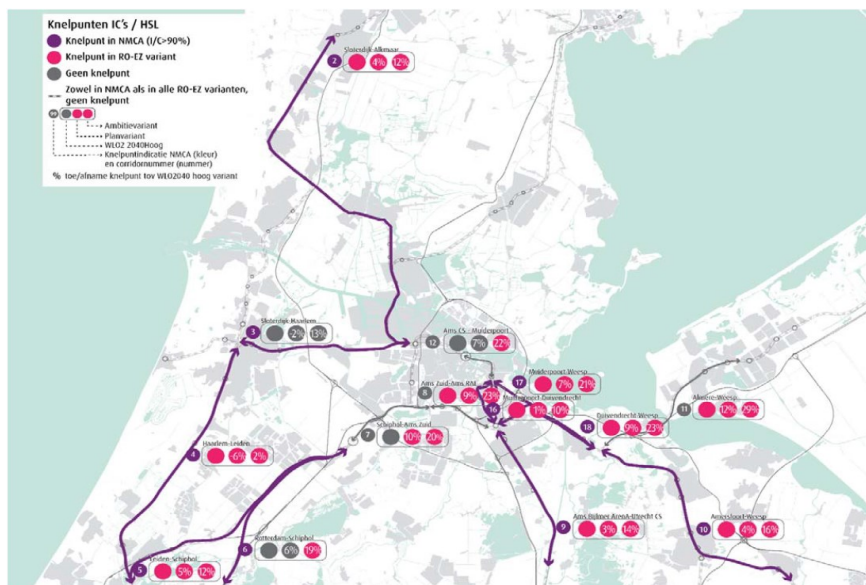
Het doel is om vanuit het openbaar vervoer een bijdrage te leveren aan maatschappelijke (ruimtelijke) opgaven rondom economie, woningbouw en leefomgeving richting 2040. Daarin worden de volgende doelen nagestreefd:

- Het openbaar vervoer vangt haar deel van de mobiliteitsgroei op, in stedelijk gebied is openbaar vervoer samen met de fiets het belangrijkste vervoermiddel.
- Het klantoordeel in het hele openbaar vervoer gaat naar een 8 gemiddeld
- De gehele openbaar vervoer-sector is zero emissie en circulair voor 2050
- Nederland is een koploper in innovatie en vernieuwing van het openbaar vervoer
- Een voortdurende verbetering van veiligheid en minder hinder voor de omgeving, ook met het intensiveren van het openbaar vervoer.

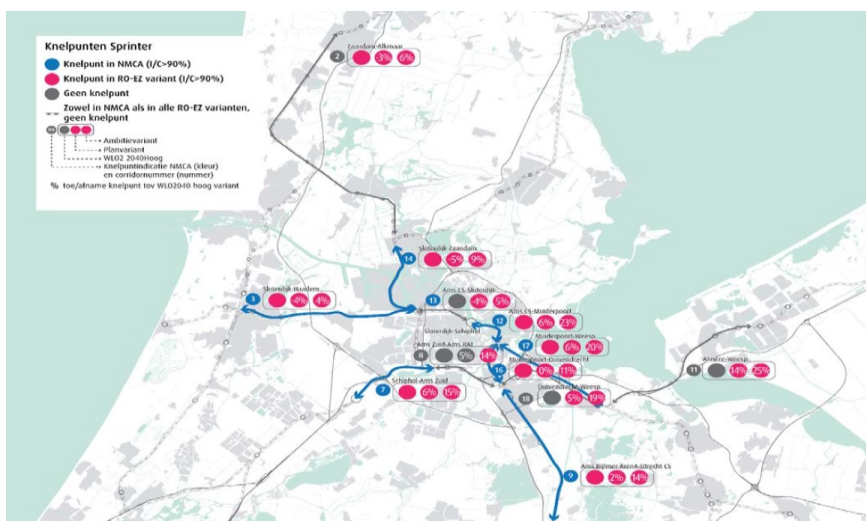
In het kader van het regionale toekomstbeeld is een knelpuntanalyse gemaakt voor trein, metro, tram en bus. Dit is gedaan op basis van 3 varianten voor de ruimtelijk-economische ontwikkelingen²². Er is een keuze gemaakt voor de "ambitievariant". Deze variant sluit aan bij de regionale groeiprognozes in de MRA voor woningen en arbeidsplaatsen en dus ook voor de vervoersbewegingen. Op kaarten 4.1, 4.2 en 4.3 zijn de aandachtspunten in de regio weergegeven voor de intercity's, sprinters en bus. Uit de analyse blijkt dat in deze variant de volgende corridors aandachtspunten op gebied van capaciteit en/of doorstroming kennen:

- Haarlem - Leiden (capaciteit Intercity)
- Haarlem - Amsterdam Sloterdijk/Amsterdam CS (capaciteit Sprinter)
- Haarlem - Amstelveen/Amsterdam-Zuid (doorstroming bus via A9)
- Haarlem – Houtplein (bus in relatie tot frequentie/ruimtelijke groei)
- Haarlem – Hoofddorp/Amstelveen (bus in relatie tot frequentie/ruimtelijke groei)

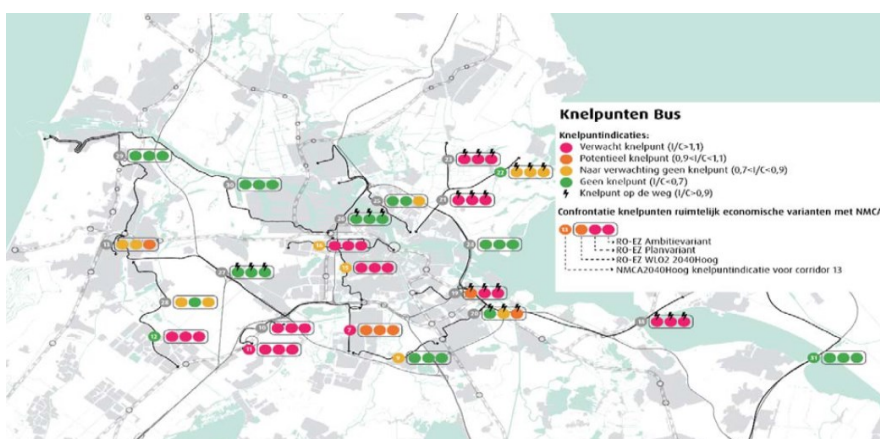
²² Variant 1 is het *WLO2 2040 hoog* (identiek aan het landelijke scenario uit 2015); variant 2 is de *Planvariant* (alle harde opgehaalde woningbouwplannen tot 2040 zijn toegevoegd aan de situatie in 2017, met een groei van arbeidsplaatsen volgens regionale verwachtingen) en variant 3 is de *Ambitievariant* (alle harde en zachte opgehaalde woningbouwplannen tot 2040 zijn toegevoegd aan de situatie in 2017, met een geëxtrapoleerde (forse) groei van arbeidsplaatsen).



Kaart 4.1: Aandachtspuntenpunten intercity's (bron: OV toekomstbeeld 2040 NH FL)



Kaart 4.2: Aandachtspunten sprinters (bron: OV toekomstbeeld 2040 NH FL)



Kaart 4.3: Aandachtspuntenindicaties bus voor de aangeleverde bus corridors (bron: OV toekomstbeeld 2040 NH/ FL)

Op basis van de ambitievariant worden in 2019 3 scenario's uitgewerkt:

1.8.1.1 Beter Benutten-scenario

Het beter benutten van de infrastructuur die er in 2040 zeker is om daarbij met minimale infrastructurele aanpassingen capaciteitsknelpunten op te lossen.

1.8.1.2 Markt-scenario

In deze variant is de potentiële mobiliteitsvraag leidend. In deze variant worden alle capaciteitsknelpunten uit NF-Beter Benutten opgelost. En staan de zwaardere vervoerrelaties en een goede kostendekkingsgraad, het vergroten van de concurrentiepositie van het OV en het oplossen van alle capaciteitsknelpunten centraal in deze variant.

1.8.1.3 Aanbod-scenario

In deze variant draait om het vergroten van de agglomeratiekracht, sociale cohesie en leefbaarheid. Het OV-aanbod is leidend en doel is een modal shift door intensivering van het OV, ook als dit ten koste gaat van de kostendekkingsgraad. Frequenties kunnen omhoog, zelfs als daar vooralsnog weinig extra reizigers tegenover staan.



2 Figuur 3 Opgeven in de drie onderzoeksscenario's

Voor elk van de drie scenario's is een aantal maatregelen benoemd. Deze worden getoetst op hun effectiviteit. Dat wil zeggen: in hoeverre het openbaar vervoer haar deel van de mobiliteitsgroei in deze regio op kan vangen. In de eerste variant staat met name het oplossen van knelpunten centraal, waar in de andere twee scenario's ook aandacht is voor een schaa sprong in het openbaar vervoer.

Om de gewenste duurzame mobiliteitstransitie mogelijk te maken is het van belang dat het OV aantrekkelijker wordt ten opzichte van de auto. Dit kan niet alleen worden bereikt door capaciteitsuitbreiding, maar ook door snelheid, comfort en gemak. Verder is van belang dat door de relatief grote bouwopgave binnen bestaande woonkernen er een grote druk is op de leefbaarheid van deze kernen. Dit stelt extra eisen aan de mobiliteit en OV in het bijzonder. De schaa sprong in de scenario's 'markt' en 'aanbod' is nodig om de modal shift naar meer openbaar vervoer mogelijk te maken. Daarom zet Haarlem, samen met haar partners in de regio Zuid-Kennemerland in op vijf sporen:

1. Capaciteitsuitbreiding OV-systeem om verdichting en bevolkingsgroei te faciliteren, met aandacht voor de inpasbaarheid en leefbaarheid in de hoogstedelijke en historische binnensteden.
Concreet: minder grote bussen door smalle/drukke straten.
Opgenomen in variant: 'Aanbod'
2. Snelle en comfortabele relaties met grote steden in landelijk netwerk.
Concreet: behoud en versterken IC Den Haag/Leiden - Heemstede-Aerdenhout- Haarlem - Amsterdam/Utrecht.
Opgenomen in variant: 'Beter benutten', 'Markt' en 'Aanbod'

3. Een integraal OV-systeem (hoogfrequent en snel) binnen Daily Urban System van de MRA, in combinatie met andere modaliteiten (first en last mile).
Concreet: Lightrail Zandvoort Heemstede-Aerdenhout en Kennemerlijn: Velsen -Bloemendaal – Haarlem – Amsterdam Zuid en Schiphol (via een van de voornoemde routes. Bloemendaal – Haarlem – Amsterdam – door/om Amsterdam in combinatie met (regionale) fietsroutes en voetverbindingen.
Opgenomen in variant: 'Aanbod'
4. Sterk concurrerend OV ten opzichte van de auto door snelle, frequente en comfortabele railverbinding tussen Haarlem - Schiphol/A'dam Zuid en Zandvoort - Heemstede - Schiphol.
Concreet: Snelle en comfortabele railverbinding Haarlem – Amsterdam Zuid via NS-station Amsterdam Sloterdijk (plus twee bogen) en vertrammen tracé Zuid-Tangent en/of tram langs tracé A9.
Opgenomen in variant: 'Aanbod'
5. Aandacht voor de connectiviteit tussen punten en vervoerswijzen. Kwaliteitsverbetering van OV-knooppunten als poorten naar stad en regio
Concreet: Verbeteren beleving en aansluiting reisketen (o.a. fietsparkeren en aansluiten bus en kleinschalig OV) bij Haarlem, Heemstede-Aerdenhout en Haarlem Spaarnwoude
Opgenomen in variant: niet opgenomen. Dit wordt wel nader uitgewerkt in een van de bijlagen bij het OV Toekomstbeeld NH FL (de "catalogus").

4.3.3 Aandachtspunten voor het autonetwerk

Haarlem wil dat het autonetwerk in de toekomst op een andere manier functioneert. Doorgaand verkeer wordt verleid rond de stad te rijden, in de binnenstad en het centraal stedelijk gebied wordt het vanzelfsprekend om de snelheid te matigen. In april 2018 is door Goudappel Coffeng in beeld gebracht waar de aandachtspunten in het autonetwerk zijn en waar ze te verwachten zijn in 2030. Het basis jaar is 2014. De input voor de studie van Goudappel Coffeng is:

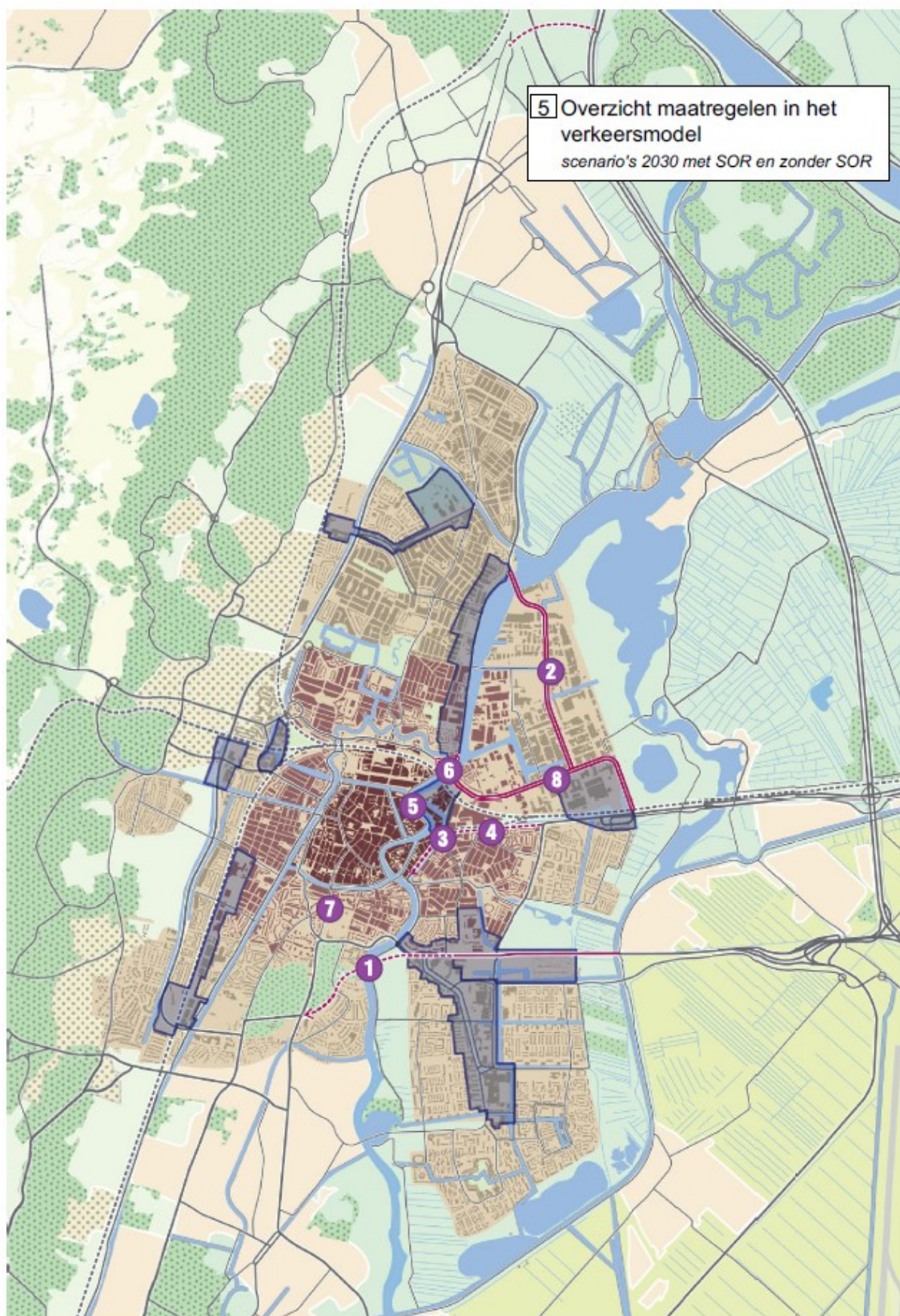
	Woningen	Inwoners	Arbeidsplaatsen
Haarlem 2014 (basisvariant)	74.332	153.043	64.972
Haarlem 2030 (scenario WLO2 2040 hoog)	88.240	179.969	69.000
Toename 2014-2030	13.908	26.926	4.028
Toename %	19%	18%	6%

Disclaimer: de input voor toename inwoners en arbeidsplaatsen die voor het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng is gebruikt, wijkt af van de toename inwoners en arbeidsplaatsen waar in de woonstudie en werkstudie vanuit wordt gegaan. Dit komt doordat het verkeersonderzoek is gedaan in 2018 en met de toen beschikbare aannames. Daarbij is nog geen rekening gehouden met de ambities van het coalitieakkoord dat daarna kwam. De woonstudie gaat uit van een toename van 10.000 woningen tot 2025, dat komt overeen met ongeveer 19.000 inwoners. Deze 10.000 woningen landen in de ontwikkelzones. Buiten de zones worden ook woningen gerealiseerd bij nieuwe projecten en splitsing

In deze studie zijn twee varianten onderzocht. Naar de effecten in 2030 als alle SOR-maatregelen uitgevoerd zijn en een scenario in 2030 waarbij de SOR-maatregelen niet uitgevoerd zijn. De volgende ingrepen zitten in de volgende scenario's verwerkt²³.

²³ Toelichting over SOR-ingrepen staat beschreven in Bijlage A2 bij de Plan-MER Structuurvisie openbare ruimte 'Uitgangspunten toegepast verkeersmodel SOR'

Ingreep (getal correspondeert met plek op kaart 3)	Scenario 2030 Autonoom (zonder SOR)	Scenario 2030 met SOR
Afwaardering Amsterdamsevaart, Gedempte Oostersingelgracht en Europaweg (3)	X	X
Verbreding Waarderweg naar 2x2 in de Waarderpolder (2)	X	X
Op regionaal niveau gaat het onder andere om ontwikkeling corridor SAA, omlegging A9 Badhoevedorp, verbreding A4 Hoofddorp – Leiden, ondertunneling A9 ter hoogte van Amstelveen, verbreding A10 zuid.	X	X
Matrixaanpassing: verlaging automatrices - Min 15% voor ritten van en naar de binnenstad en het centraal stedelijk gebied - Min 7,5% voor ritten van en naar overige bestemmingen in Haarlem		X
Snelheidsaanpassingen: 30% lagere gemiddelde rijsnelheid voor het autoverkeer in de binnenstad en het centraal stedelijk gebied		X
Aanleg van de Kennemertunnel tussen de Schipholweg en de Dreef (1)		X
Realisering van de 'Velserversbinding': een directe boog tussen de A22/A9 en de N208 en v.v. (9)		X
Verdere afwaardering tot 30 km/u-weg op de Amsterdamse Vaart tussen Gedempte Oostersingelgracht en Prins Bernhardlaan (3)		X
Een afslagverbod vanaf Amsterdamsevaart naar Gedempte Oudesingelgracht en v.v. (ter bevordering van het gebruik van de Oudeweg als alternatief voor de Amsterdamsevaart) (4)		X
Oudeweg over gehele tracé uitbreiden naar 2x2 (8)		X
Catharijnebrug exclusief voor langzaam verkeer en evt. openbaar vervoer (5)		X
Voor autoverkeer wordt het mogelijk om linksaf te slaan vanaf de Prinsenbrug naar de Friese Varkenmarkt (6)		X
Houtplein exclusief voor langzaam verkeer en openbaar vervoer (7)		X



Kaart 5: Overzicht maatregelen in het verkeersmodel (scenario's 2030 met SOR en zonder SOR. Bron: Goudappel Coffeng)

Met het verkeersmodel is gekeken op welke kruispunten mogelijk een knelpunt verwacht kan worden. In deze autostudie is met het verkeersmodel globaal gescand op welke kruisingen mogelijk een knelpunt te verwachten is of wordt. Op basis van de resultaten van de studie kan niet beoordeeld worden hoe groot de kans is dat de wachtrijen die mogelijk ontstaan terugslaan op andere kruispunten of routes en welke impact dit heeft op de gewenste mobiliteitstransitie. Verschillende factoren spelen een rol om te bepalen of het verkeer op een kruising een knelpunt is (of wordt) en in welke mate het een knelpunt is (of wordt). Zo zijn wachtrijen die mogelijk leiden tot vertraging op HOV-lijnen, die doorstroming op het fietsnetwerk belemmeren of voor een terugslag op de Regioring zorgen erger, omdat we juist de doorstroming van het HOV, fietsroutes en de Regioring willen verbeteren. Ook is een overbelasting in de ochtend- en avondspits ernstiger dan alleen in de ochtend- of avondspits. Belangrijk om te onthouden is dat een knelpunt in de ochtendspits vaak korter duurt en daardoor ook heftiger kan zijn. De avondspits is meestal uitgesmeerd over een langere periode van woon-werkverkeer.

Wij beschouwen een punt in het autonetwerk als aandachtspunt als:

- Doorstroming van het autoverkeer op die route en/of kruising belemmerd wordt, maar doorstroming van het autoverkeer op die route en/of kruising wel gewenst is,
- Het autoverkeer een goede doorstroming van het HOV en fietsverkeer belemmert.

Met name kruispunten zijn in een stedelijk netwerk de bron van problemen met de doorstroming. In de autoknelpunten studie is met het verkeersmodel gescand op de verhouding van de capaciteit van het kruispunt en de te verwachten intensiteit op dat kruispunt. Daarmee is ingeschat of het punt mogelijk een knelpunt voor het autonetwerk vormt. Met de uitgevoerde studie is een beeld gekregen waar de aandachtspunten zijn in het autonetwerk. Vervolgens is een inschatting gemaakt of dit effect zou kunnen hebben op regionale fietsroutes, HOV-routes of doorstroming op de Regioring.

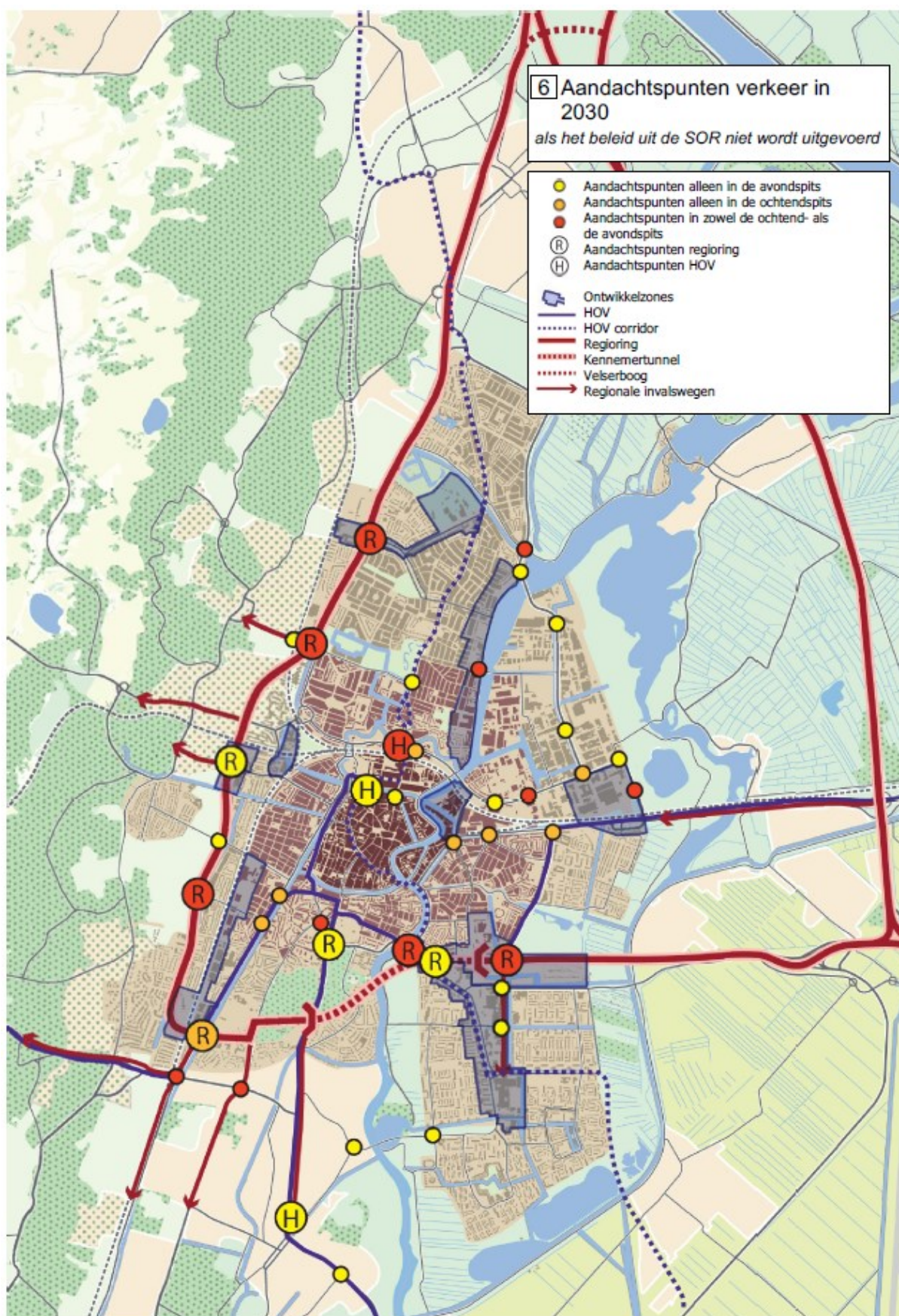
Disclaimer: Om te kunnen beoordelen of en in welke mate het een knelpunt vormt voor de gewenste mobiliteitstransitie is per ontwikkelzone een meer gedetailleerde studie noodzakelijk naar de te verwachten effecten van de verkeergeneratie van de toevoeging van verkeersbewegingen. Niet alleen op het hoofdnet, maar ook op het onderliggend wegennet in de omgeving van de ontwikkelzone.

Met de verkeersstudie zijn twee kaarten gemaakt:

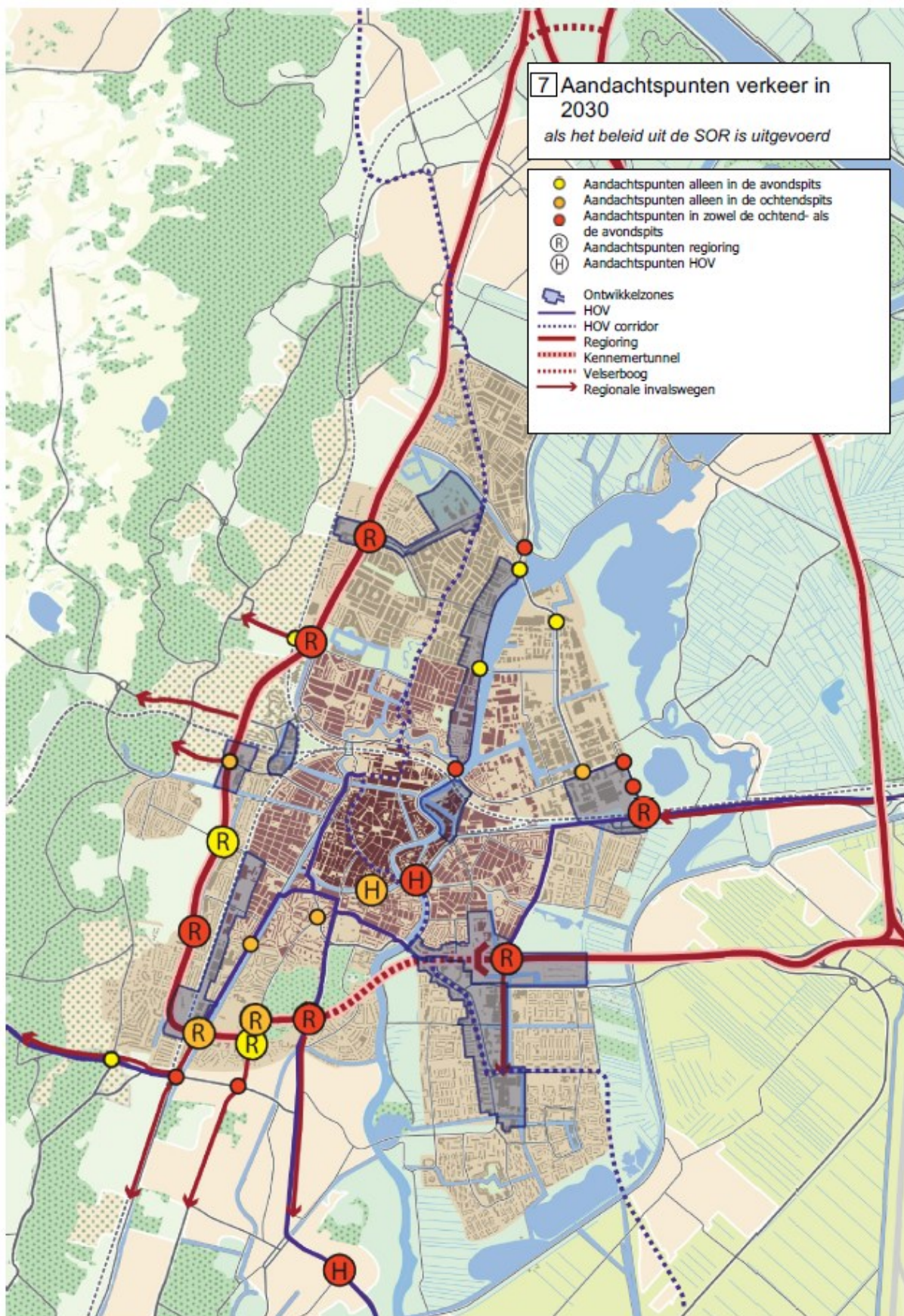
- 1) de aandachtspunten als gegroeid wordt zonder uitvoering van de SOR maatregelen;
- 2) de aandachtspunten als gegroeid wordt als alle SOR-maatregelen uitgevoerd zijn. Per kaart is te zien waar de aandachtspunten zich bevinden.

- Hoe donkerder het bolletje, hoe groter de impact van het knelpunt (ochtend en/of avondspits)
- Hoe groter het bolletje, hoe groter de impact van het knelpunt omdat het de doorstroming van het HOV of de doorstroming op de Regioring mogelijk belemmert

Omdat het fietsnetwerk fijnmazig is, is niet in beeld gebracht welke autoknelpunten mogelijk een belemmering vormt voor de doorstroming op het regionaal en hoofdfietsnetwerk. Bij het bepalen van de knelpunten op de fietskaart, zowel bij het opstellen van de SOR als de aandachtspunten op basis van de fietstelweek is wel rekening gehouden met de impact van het autonetwerk.



Kaart 6: Aandachtspunten in 2030 (als het beleid uit de SOR niet wordt uitgevoerd. Bron: Goudappel Coffeng)



Kaart 7: Aandachtspunten in 2030 (als het beleid uit de SOR is uitgevoerd. Bron: Goudappel Coffeng)

Disclaimer: Aandachtspunten zonder ruimteclaim moeten per ontwikkelzone nader onderzocht worden. De aandachtspunten van deze studie zullen niet uitputtend zijn en ook niet alle aandachtspunten zijn een knelpunt dat opgelost moet worden. Er is een wisselwerking met de planvorming bij ontwikkelvisies nodig. Bij het opstellen van de ontwikkelzonevisies- en strategieën is nader verkeersonderzoek nodig om de visie op de mobiliteit op te stellen. Zo kan blijken dat er maatregelen of ingrepen in de zone, of in de omliggende straten nodig zijn om de zone en de stad bereikbaar te houden en/of om de mobiliteitstransitie uit de SOR te kunnen realiseren. Afhankelijk van de ingreep heeft dit wel of geen ruimteclaim of kan het in de openbare ruimte opgelost worden door te kiezen voor een andere inrichting of door aanbevelingen te doen voor elders in de stad. Ook kan op basis van een verkeersstudie blijken dat er met relatief eenvoudige ingrepen bijgedragen wordt aan de gewenste mobiliteitstransitie of verplaatsing van motorvoertuigen naar de Regioring.

4.4 Overige ruimtevragers voor mobiliteit bij gebiedsontwikkeling

4.4.1. Ruimtevragers behorend bij een programma

In een groeiende stad is er ruimte nodig dat hoort bij het bouwprogramma omdat de toegevoegde functies een toename van mobiliteit veroorzaakt. Dit geldt bijvoorbeeld voor het stallen van fietsen en auto's, voor het laden en lossen van goederen, voor het in- of overstappen op openbaar vervoer etc. Hoeveel ruimte er nodig is hangt sterk af van het programma, de doelgroep en de locatie. In onderstaand schema staat per type behoefte wat de ruimteclaim daarvan is. Dit zijn allemaal aspecten die ook opgenomen zijn in de voorzieningenstudie omdat ze toe te rekenen zijn aan een functie zoals wonen, werken of voorzieningen.

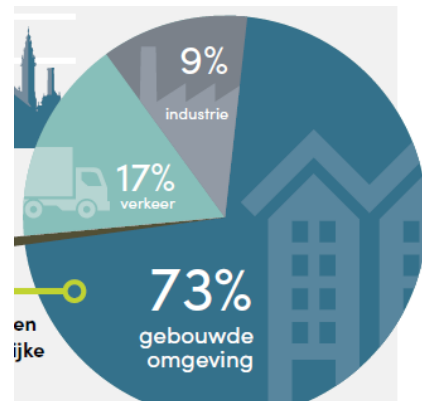
Ruimtevrager vanuit mobiliteit	Toelichting	M2
Ruimte voor de voetganger	De inrichting van de openbare ruimte is zo dat het aantrekkelijk is om te lopen, te spelen en te ontmoeten	PM
Parkeerplek + toenaderingsruimte in een parkeergarage/stallingsgebied (niet langs een openbare weg)	- Parkeerplaats is ca 2,5x5,5m + toenaderingsruimte	25 m2/auto (incl. Toenaderingsruimte)
Fietsparkeerplek bij de woning – gezamenlijke fietsenstalling	- Fietsmaat = ca 60 cm x 1 meter - Gangpad = ca 3,5 meter - Hoog-laag en gestapeld efficiënt (ca 40cm breedte) - Uitgaan van hoog-laag + gestapeld + gangpad	0,55m2/fiets (incl. toenaderingsruimte) 4x40 *100 + 4x40 * 175/ 8 fietsen
Fietsenberging	- Fietsmaat = ca 60 cm x 1 meter - Toenaderingsruimte = afhankelijk van waar de berging is	0,6m2/fiets + toenaderingsruimte
Fietsparkeerplek openbare ruimte	- Hoog-laag niet gestapeld, bereikbaar vanuit openbare ruimte - Per fiets: 40 cm x 1 meter + toenaderingsruimte	0,4 m2/fiets + toenaderingsruimte
Scooterparkeerplek (brom-snorfiets)	scooterparkeerplek is minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang	1,35 m2/scooter + toenaderingsruimte
Parkeerruimte voor afwijkende maatfietsen (bakfiets ed)	minimaal 5% van de plekken is geschikt voor bakfietsen of andere	2,75 m2 (incl. toenaderingsruimte)

	fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 mm breed); - parkeerruimte: 1m2 + toenaderingsruimte ca 1,75*1 = 1,75													
Buiten model fietsen	Minimaal 15% van de plekken is geschikt voor de overige ‘buiten-model fietsen’ (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm).	1,4 m2 - parkeren: 0,5 m2 + toenaderingsruimte ca 1,75*0,5 = 0,88												
Parkeerruimte voor scootmobielen	- afmetingen van een scootmobiel lengte: 1,40 meter, breedte: 0,70 meter <table><tr><td>Aantal woningen</td><td>Oppervlakte stallingsruimte scootmobielen</td></tr><tr><td>< 50</td><td>aantal woningen / 7 x 3 m2</td></tr><tr><td>50 tot 100</td><td>aantal woningen / 9 x 3 m2</td></tr><tr><td>100 tot 150</td><td>aantal woningen / 11 x 3 m2</td></tr><tr><td>150 tot 200</td><td>aantal woningen / 13 x 3 m2</td></tr><tr><td>> 200</td><td>aantal woningen / 15 x 3 m2</td></tr></table>	Aantal woningen	Oppervlakte stallingsruimte scootmobielen	< 50	aantal woningen / 7 x 3 m2	50 tot 100	aantal woningen / 9 x 3 m2	100 tot 150	aantal woningen / 11 x 3 m2	150 tot 200	aantal woningen / 13 x 3 m2	> 200	aantal woningen / 15 x 3 m2	3 m2/scootmobiel
Aantal woningen	Oppervlakte stallingsruimte scootmobielen													
< 50	aantal woningen / 7 x 3 m2													
50 tot 100	aantal woningen / 9 x 3 m2													
100 tot 150	aantal woningen / 11 x 3 m2													
150 tot 200	aantal woningen / 13 x 3 m2													
> 200	aantal woningen / 15 x 3 m2													
HOV knoop	- Perron, halteringsruimte, ruimte voor fietsenrekken - Ruimte voor halteren 2 bussen achter elkaar?	Afhankelijk van invulling												
Oplaadplekken, snellaadstations, laadpleinen	Alleen de plek, zonder de parkeerplek	NNB												

Disclaimer. Overzicht is niet limitatief. De ruimtereservering is een zeer grove schatting en kan zowel fors hoger als fors lager blijken.

4.4.2 Ruimtevragers voor een transitie naar duurzame mobiliteit

Met de mobiliteitstransitie wordt, naast een efficiënter gebruik van de ruimte, ook bijgedragen aan het verduurzamen van de mobiliteit. Dit verduurzamen doen we door in te zetten op *verminderen*, *veranderen* en *verschonen* van de voertuigen en verplaatsingen. Met verminderen wordt bedoeld minder ritten of minder kilometers per persoon. Veranderen gaat over de modal shift: het veranderen van de voertuigkeuze, dus in plaats van de auto het openbaar vervoer, de fiets of te voet. Ook deelmobiliteit valt hieronder. Met verschonen bedoelen we dat voertuigen op schonere brandstof rijden, zoals elektrische voertuigen, biobrandstof et cetera. Het verschonen van de voertuigen heeft wel effect op het verminderen van de CO₂ uitstoot en daarmee een positieve invloed op de leefbaarheid van de stad. Maar het verschonen van de voertuigen draagt niet bij aan de uitdaging om de stad bereikbaar te houden.



Figuur 1 Aandeel verkeer van de totale CO₂-uitstoot (Bron: Duurzaamheidsmonitor 2017)

Elektrisch rijden

De gemeente streeft naar een klimaat neutrale gemeente in 2030. Mobiliteit is verantwoordelijk voor ongeveer 17% van de CO₂ uitstoot van de stad. Mobiliteit zal daarom naast een modal shift ook een shift moeten maken van fossiel naar schone brandstof. Voor de komende jaren is dat elektrisch. Ontwikkelaars wordt gevraagd hier een bijdrage in te leveren. Denk daarbij aan laadpleinen in de wijk, snellaadstations en nieuwe voorzieningen in een buurt voor stroomvoorziening.

Smart mobility

Smart mobility is een verzamelterm voor technologische ontwikkelingen en innovaties op het gebied van mobiliteit. Voertuigen worden slimmer en kunnen steeds meer zelf. Men kan voertuigen, apparaten en de omgeving met elkaar verbinden. Ook de mogelijkheden voor het inwinnen en gebruiken van data nemen een grote vlucht. Ontwikkelingen zoals deelmobiliteit, 'in car applicaties', autonome voertuigen, slimme parkeergarages, nieuwe vormen van pakketbezorging of een mobiliteitshub vallen onder smart mobility. Smart mobility raakt steeds meer verweven met de mobiliteitstransitie, zoals deelmobiliteit en de modal shift. Passende mobiliteitsoplossingen bepalen voor een deel de speelruimte in gebiedsontwikkeling. Door modal shift en smart mobility wordt invulling gegeven aan de vraag naar mobiliteit zonder dat dit altijd met de auto is. Er is een hoge verwachting over de mogelijke effecten van smart mobility ten aanzien beperkingen van de ruimtelijke impact van verkeer (parkeernormen, parkeren buiten de stad, verminderen asfalt en toepassing mobility-as-a-service, logistieke voorzieningen) en duurzaamheid (efficiënte logistiek, verminderen/vermijden fossiele brandstof, oplaadstructuur). Tegelijkertijd zijn veel ontwikkelingen nog aan het begin en weten we nog niet zeker wat de impact is op de noodzakelijke ruimte én op de mobiliteitsontwikkeling. De MRA heeft een leidraad Gebiedsontwikkeling & Smart Mobility opgesteld. Deze leidraad is gebruikt bij het identificeren van de mogelijke ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en de ruimtevrage dit met zich mee brengt.

Maatregelen voor een duurzamere mobiliteit met een ruimtelijke impact

Er zijn tal van maatregelen denkbaar die bijdragen aan de gewenste mobiliteitstransitie en het verduurzamen van de mobiliteit. Sommige maatregelen zijn per woning of bouwblok, andere zijn buurtvoorzieningen of zelfs stedelijke voorzieningen. Sommige maatregelen hebben invloed op bewoners of werknemers, andere op bezoekers aan de stad.

Onderwerp	Ruimtelijke impact	Effect op duurzame mobiliteit
De openbare ruimte wordt zo ingericht dat het vanzelfsprekender is om met de fiets, het OV of te voet te gaan		
Mate waarin aangezet wordt tot lopen	Voldoende ruimte voor lopen / wandelpaden nodig	Modal shift > voet
Mate waarin aangezet wordt tot fietsen	Voldoende ruimte en prioriteit voor fietspaden	Modal shift > fiets
Mate waarin er binnen het gebied sprake is van verbindingen	Voldoende hoge dichtheid van het netwerk van straten en paden	Modal shift > voet en fiets
Mate waarin het gebied met het OV ontsloten wordt	Voldoende ruimte voor toeleiding van verkeer / gebruikers naar OV	Modal shift > OV
Mate waarin in het gebied sprake is van functiemenging (wonen, werken, recreatie, etc.)	Voldoende ruimte voor menging van de functies	Minder verplaatsingen of kortere verplaatsingen
Mate waarin binnen het gebied sprake is van verdichting	Verdichten vergt een kleiner oppervlak dan uitleggen.	Minder verplaatsingen of kortere verplaatsingen Modal shift > voet, fiets, ov
Mate waarin het gebied compact is	In een compact gebied zijn de reisafstanden kleiner en kunnen de afstanden makkelijker met andere voertuigen dan de auto afgelegd worden. Dat betekent minder ruimtelijke impact van geparkeerde en rijdende auto's.	Minder verplaatsingen of kortere verplaatsingen Modal shift > voet, fiets, ov
Fiets		
Parkeernorm voor fietsparkeren van de eigen fiets (reguliere fietsen, maar ook bakfietsen, cargobikes, e-bikes, etc.)	De parkeernorm heeft impact op het ruimtebeslag van geparkeerde fietsen. Als de parkeernorm te laag ligt, worden fietsen op plekken geparkeerd waar ze niet horen en zorgt dat voor verrommeling. Het parkeren van grote fietsen zoals de bakfiets neemt meer ruimte in dan het parkeren van reguliere fietsen. De mogelijkheden tot gestapeld parkeren zijn bij dit soort grote fietsen ook beperkter. Het parkeren van dure fietsen zoals bijvoorbeeld speedpedelecs stelt andere eisen aan de mate waarin een parkeervoorziening is beveiligd dan het parkeren van reguliere fietsen.	Modal shift > fiets
Real time informatie over fietsparkeren	Als mensen weten waar er nog een parkeerplek over is, neemt de kans op foutparkeren en daarmee de mate van verrommeling af.	Modal shift > fiets

	Sensoren of andere middelen om data te vergaren moeten geplaatst worden.	
Prioriteit voor de fiets bij kruispunten	Efficiënter gebruik van de bestaande ruimte. Betere doorstroom van fiets en mogelijk een groter fietsgebruik	Modal shift > fiets
Auto		
Mate waarin gebied toegankelijk moet zijn voor de auto (autovrij, autoluw of 'regulier')	Autoluwe of autovrije gebieden kennen een lagere parkeernorm dan gebieden waar de auto meer prioriteit heeft. Het ruimtebeslag van geparkeerde en rijdende auto's in deze gebieden is dus relatief laag. Indien toegang tot een gebied beperkt is, moeten er voorzieningen getroffen worden (camera's, sensoren, pollers, etc.) om toegang tot het gebied te monitoren en te beperken. Deelconcepten nemen ruimte in, zowel stilstaand (parkeren) als rijdend.	Modal shift > voet, fiets, ov, deelmobiliteit
Parkeernorm voor bewoners- en bezoekersparkeren	De parkeernorm heeft impact op zowel het ruimtebeslag van geparkeerde als van rijdende auto's. Indien eisen aan laadpalen gesteld worden, moeten hiervoor (ondergronds) kabels en leidingen worden getrokken.	Modal shift > voet, fiets, ov Verschonen > elektrisch
Prijsprikkels voor parkeren (vergunning tarieven, tarieven in parkeergarages en P+R, combitickets OV + PR)	Prijsprikkels kunnen bijdragen aan het gebruik van parkeervoorzieningen: meer aan de rand en minder in het centrum. Leidt niet direct tot minder parkeren, maar wel indirect op langere termijn: bij aanschaf van nieuwe auto/vervanging van de auto wordt de kostenafweging meegenomen	Efficiënter en gewenster gebruik van voorzieningen
Parkeernorm voor parkeren op afstand	Parkeren op afstand verlaagt de impact van geparkeerde en rijdende auto's in het gebied. De auto wordt minder vaak voor korte ritten gebruikt als de auto verder weg staat.	Modal shift > voet, fiets, ov Minder ritten en minder km's
Gereguleerd en / of gefiscaliseerd parkeren binnen	Als het gereguleerd en / of gefiscaliseerd parkeren binnen een	Modal shift > voet, fiets, ov

het gebied én in het omliggend gebied	gebied is afgestemd met het gebied erbuiten, voorkomt dat een waterbedeffect (mensen parkeren hun auto's daar waar de parkeertarieven het laagst liggen en creëren daar parkeeroverlast).	
Real time informatie over beschikbaarheid parkeerplekken/ parkeerverwijssysteem	Als mensen weten waar er nog een parkeerplek over is, neemt het zoekverkeer af, en daarmee het aantal gereden kilometers in een gebied. Sensoren of andere middelen om data te vergaren moeten geplaatst worden. Heeft geen impact op de parkeervraag	Efficiënter gebruik van voorzieningen
Verkeersmanagement in en om het gebied	I-vri's zelf hebben geen ruimtelijke impact. Een betere doorstroom verkleint wel de ruimtelijke impact van rijdende auto's (al kan dit ook een aanzuigende werking hebben en zo juist zorgen voor méér auto's op de weg)	Efficiënter gebruik van voorzieningen
P+R	Parkeerplaatsen hebben een ruimtelijke impact. Een P+R op de juiste locatie zorgt verkleint de ruimtelijke impact van rijdende auto's door bezoekers aan de stad.	Minder km's Minder ritten in het CSG (gedeeltelijke) modal shift > OV
Logistiek		
Slimme laad- en losplekken	Slimme laad- en losplekken beperken de hoeveelheid zoekverkeer en verkeerd geparkeerde auto's	Verminderen > minder km's
Logistieke hub (centraal punt voor laden en lossen van grote hoeveelheden; worden in de logistieke hub omgezet in kleinere delen die met kleiner materieel in het gebied verspreid kunnen worden)	De hub heeft ruimte nodig (parkeerplaatsen, mogelijk een gebouw). De hub beperkt het aantal voertuigbewegingen van vrachtwagens en bestelbussen in het gebied.	Verminderen > minder ritten
Bouwhub (centraal punt voor laden en lossen van grote hoeveelheden bouw materieel; worden in de ub omgezet in kleinere delen die met kleiner materieel in het gebied verspreid kunnen worden)	De hub heeft ruimte nodig (parkeerplaatsen, mogelijk een gebouw). De hub beperkt het aantal voertuigbewegingen van vrachtwagens en bestelbussen in het gebied.	Verminderen > minder ritten
Nieuwe vormen van pakketbezorging	Nieuwe vormen van pakketbezorging beperkt het aantal	Verminderen > minder km's

	kilometers dat in een gebied door een bestelwagen afgelegd hoeft te worden én beperkt het aantal stops (parkeermomenten) van de bezorger. Collectieve pakketoplossingen zoals bijvoorbeeld pakketwanden vergen ruimte.	
Zero emissie		
Mate waarin de toegang van niet-zero-emissie-voertuigen in een gebied beperkt wordt (personenvoertuigen in privé bezit, openbaar vervoer, taxi's, deelmobiliteit, logistiek, afval, etc.) al dan niet gedurende specifieke tijdsvensters	Indien laadpalen nodig zijn, moeten hiervoor (ondergronds) kabels en leidingen worden getrokken. Indien toegang tot een gebied beperkt is, moeten er voorzieningen getroffen worden (camera's, sensoren, etc.) om toegang tot het gebied te monitoren. Alternatief voor voertuigen in het gebied is het ondergronds brengen van stromen, bijvoorbeeld ondergrondse afvalinzameling via een buizensysteem.	Verschonen van motorvoertuigen
Mate waarin het gebruik van elektrische voertuigen gefaciliteerd wordt	Laadpalen vereisen het (ondergronds) trekken van kabels en leidingen. NB: het gaat niet alleen om het bieden van capaciteit in het heden, maar ook om het voorbereidingen treffen voor laadvoorzieningen in de toekomst.	Verschonen van motorvoertuigen
Mobility as a Service (MaaS)		
Mobiliteitshubs (combinatie van fysieke en virtuele omgeving die de gebruiker de keuze geeft uit een breed scala van mobiliteit; type hub is sterk afhankelijk van doel en locatie)	De mobiliteitshub heeft fysieke ruimte nodig (bijvoorbeeld parkeerplaatsen of een gebouw). De mobiliteitshub kan bijdragen aan het verlagen van het autogebruik, en daarmee aan het ruimtebeslag van geparkeerde en rijdende auto's.	Modal shift > deelmobiliteit, fiets en ov Verminderen > minder km's en minder ritten
Norm voor deelautoparkeerplekken	Deelconcepten nemen ruimte in, zowel stilstaand (parkeren) als rijdend. Door deelauto's kan het aantal parkeerplekken voor privé-auto's naar beneden bijgesteld worden. Leidt niet tot lagere parkeervraag bij werk/voorzieningen	Modal shift > deelmobiliteit Minder km's en minder ritten
Norm voor deelfietsparkeerplekken	Deelconcepten nemen ruimte in, zowel stilstaand (parkeren) als rijdend	Modal shift > fiets/ketenmobiliteit

	Door deelfietsen kan het aantal parkeerplekken voor privé-fietsen naar beneden bijgesteld worden.	
Slimme parkeergarages	Sensoren of andere middelen om data te vergaren moeten geplaatst worden.	Modal shift > fiets
Adaptieve parkeergarages (mogelijkheid om parkeergarages te kunnen herbestemmen bij afname van vraag naar autoparkeerplaatsen)	Parkeergarages moeten zo ontworpen worden, dat hun functie in de toekomst kan veranderen.	Efficiënter gebruik van voorzieningen
Capaciteit ICT-netwerk	Voor zover niet aanwezig moeten (ondergronds) kabels en leidingen getrokken worden.	Efficiënter gebruik van voorzieningen
Eenduidige en consistente eisen aan wergmartering en minimumkwaliteit wegdek	Geen directe ruimtelijke impact	Efficiënter gebruik van voorzieningen
Mobiliteitsmanagement door bedrijven en instellingen	Minder parkeerplaatsen bij werklocaties/voorzieningen	Modal shift > voet, fiets, OV

De impact van innovatie op de mobiliteit en de ruimtebehoefte

De toekomst is moeilijk te voorspellen. En met de steeds sneller veranderende techniek wordt die voorspelbaarheid alleen maar lastiger. Autonome voertuigen, elektrische auto's, e-bikes en speedpedelecs, deelauto's, mobility as a service. Sommige ontwikkelingen zullen tot vermindering van autobezit leiden, zoals de toenemende populariteit van fietsen en lopen, deelmobiliteit en nieuwe taxi- en meerijddiensten. En door de ontwikkeling dat auto's zichzelf inparkeren kunnen (bestaande) parkeergarages efficiënter gebruikt worden. Maar er zijn ook trends waardoor de parkeerbehoefte toeneemt, zoals het feit dat de auto goedkoper, duurzamer, laagdrempeliger en comfortabeler wordt. De impact van autonome voertuigen op onze mobiliteit en de openbare ruimte loopt uiteen. Op korte en middellange termijn zullen autonome voertuigen hooguit gedeelten van de rit gaan overnemen, zoals inparkeren of lange stukken op snelwegen. Dat zal autorijden alleen maar populairder maken, waarmee de parkeerbehoefte eerder zal toenemen dan afnemen.

Ruimteaspecten die een bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie

De mobiliteitstransitie kan een bijdrage leveren aan het versnellen van de woningbouwopgave. Sommige ruimtelijke aspecten en verdichting kan ook een bijdrage leveren aan een versnelling van de mobiliteitstransitie. Er zijn specifieke locatie eigenschappen die een kans bieden of juist een risico vormen voor de mobiliteitstransitie en het verduurzamen van de mobiliteit.

De risico's en kansen voor een verandering naar schone en duurzame mobiliteit hangen af van de ligging in de stad maar heeft ook een wisselwerking met het programma dat in de zone gerealiseerd wordt. Vragen die een rol spelen bij het veranderen van het mobiliteitsgedrag en voor het verduurzamen van de mobiliteit zijn bijvoorbeeld:

- Welke voorzieningen liggen op loopafstand (straal ca 500m)?
- Hoe ligt de zone ten opzichte van de binnenstad, werklocaties en regionale fietsroutes?
- Welke voorzieningen zijn bereikbaar binnen 5 minuten fietsen (ca 1200 m)?
- Wat is nodig om het fietsen naar de binnenstad, werklocaties en dagelijkse voorziening voor deze zone te versterken en is dat reëel?
- Welke HOV-haltes liggen op loopafstand (ca 500 m) en welke op fietsafstand (ca 1000 m)?
- Wat is de dichtstbijzijnde HOV-halte (hoeveel m) en wat is het dichtstbijzijnde treinstation (hoeveel m)?

- Wat is nodig om het openbaar vervoer voor deze zone te versterken en is dat reëel?
- Is het voor deze zone aantrekkelijk om de auto te nemen of om deze juist te laten staan? Hoe ligt de zone ten opzichte van het hoofdautonetwerk en de rijkswegen? Hoever is de dichtstbijzijnde oprit naar de Regioring?

Conclusie: De versnelling van de woningbouwopgave en de gewenste duurzame mobiliteitstransitie kunnen elkaar versterken. De mobiliteitstransitie kan een bijdrage leveren aan het versnellen van de woningbouwopgave. Sommige ruimtelijke aspecten i.c.m. de verdichtingsopgave kunnen ook een bijdrage leveren aan de versnelling van de gewenste duurzame mobiliteitstransitie.

Flankerende maatregelen

De woningbouw gaat in sommige gebieden harder dan de mobiliteitstransitie. Daarom moet er aandacht zijn voor flankerende maatregelen bij innovaties om modal shift en schonere voertuigen te bevorderen, zonder dat dit ten koste gaat van de bestaande omgeving²⁴.

In de ontwikkelzonestrategieën wordt een pakket vastgesteld dat als geheel zal leiden tot een gedragsverandering in de mobiliteit. Niet van alle mogelijke maatregelen is bekend dat het effect in alle situaties zal leiden tot het verminderen van autobezit. Wanneer het effect onvoldoende is, kan parkeeroverlast overlast in de omgeving ontstaan. Daarom wordt vooraf een politieke keuze gemaakt over wat op voorhand wordt meegenomen of wat als terugvaloptie aan de voorkant wordt ingebouwd. Er liggen vier keuzes voor de hand: twee maatregelen die op voorhand getroffen kunnen worden en twee terugvalopties voor naderhand.

Twee maatregelen die op voorhand getroffen kunnen worden:

1. het mogelijk maken om de parkeer- en mobiliteitsbehoefte (deels) af te kopen, i.c.m. stedelijke investeringen in het OV-netwerk, fietsnetwerk, parkeergarages etc.
2. het invoeren van betaald parkeren voordat de ontwikkeling opgeleverd wordt

Twee terugvalopties voor naderhand:

3. betaald parkeren wanneer blijkt dat de oplossing toch tot parkeeroverlast leidt.
4. het reserveren van ruimte in de zone om alsnog parkeerplaatsen te maken

Opties 2 en 3 kunnen gecombineerd worden met 1 en/of 4.

Bij alle opties geldt dat het de voorkeur heeft dat de ontwikkelaar verleid wordt om zich hard te maken om de mobiliteit van de bewoners en gebruikers te verduurzamen volgens de Trias Mobilica. De Trias Mobilica is gebaseerd op de '3 V's': Verminderen, veranderen en verschonen²⁵.

Het is niet gewenst om de volledige parkeereis op te leggen, wanneer deze ingeruild kan worden voor initiatieven van ontwikkelaars die op een meer duurzame wijze in de mobiliteit van de bewoners kunnen voorzien.

Deze genoemde vier opties hebben verschillende consequenties, waartussen een afweging gemaakt moet worden.

²⁴ Een flankerende maatregel is een maatregel die aanvullend nodig is om de negatieve effecten van de ideeën voor een modal shift/duurzame mobiliteit weg te nemen of te verminderen.

²⁵ Focus op a) het verminderen en verkorten van ritten, b) vervolgens het kiezen voor duurzamere vervoermiddelen zoals lopen, de fiets of het openbaar vervoer en c) tenslotte het verschonen van de vervoermiddelen (elektrificatie etc). Bron; <https://lokaalklimaatbeleid.nl/thema/mobiliteit/>



Figuur 2 Trias Mobilica (Bron: MVO Nederland)

Toelichting op de maatregelen die op voorhand getroffen kunnen worden

Ad 1. het mogelijk maken om de parkeer- en mobiliteitsbehoefte (deels) af te kopen, via een storting in een mobiliteitsfonds. Uitgangspunt is dat dit fonds gebruikt wordt voor mobiliteitsoplossingen binnen de stad.		
Voordelen	Nadelen	Aandachtspunten
Er zijn meer mogelijkheden om het vraagstuk geclusterd op te lossen of af te vangen door in te zetten op alternatieve vormen van vervoer. Een mobiliteitsfonds kan helpen bij projecten waar niet in voldoende mate voorzien wordt in de mobiliteitsbehoefte (bv. parkeernormen worden niet gehaald). Vanuit het mobiliteitsfonds kan dekking gehaald worden voor stadsbrede verkeersoplossingen en kan er meer sturing gegeven worden aan mobiliteit.	Met een mobiliteitsfonds gaat de verantwoordelijkheid voor een goede bereikbaarheid over van de ontwikkelaar naar de gemeente. Het beheer van het fonds moet ambtelijk goed belegd worden incl. verantwoordelijkheden. Op dit moment loopt er nog een haalbaarheidsonderzoek naar een mobiliteitsfonds. De ontwikkelaar wordt niet uitgedaagd om te komen met maatregelen die bijdragen aan een duurzamere mobiliteit. Tenzij de afkoopsom zeer hoog is.	Er moet een prikkel zijn dat mobiliteit binnen het project opgelost wordt waarbij de modal shift wordt gestimuleerd. Deze prikkel moet goed ingeregeld worden, bv door de hoogte van het afkooptarief.

Ad 2a. het invoeren van betaald parkeren voordat de ontwikkeling opgeleverd wordt. Met parkeerregulering is het mogelijk om tot een lagere parkeereis te komen. Hoeveel lager is sterk afhankelijk van hoe goed de alternatieven op orde zijn en hoe goed het voorzieningenniveau in de directe omgeving is.		
Voordelen	Nadelen	Aandachtspunten
Voorkomen wordt dat de nieuwbouw het parkeerprobleem afwentelt op de omgeving. De ontwikkeling ziet af van parkeervergunningen. Gebouwd parkeren wordt rendabeler voor ontwikkelaars.	De ontwikkelaar wordt niet uitgedaagd om te komen met maatregelen die de modal shift ondersteunen. De bereikbaarheid is daardoor afhankelijk van aanbiedingen uit de markt. Het proactief invoeren van betaald parkeren kan tot weerstand leiden in de buurt. Betaald parkeren wordt ingevoerd ook als dit misschien niet nodig is.	Proactief betaald parkeren invoeren past niet binnen de handelswijze van de gemeente Haarlem. Aanpassing hierop is noodzakelijk. Onderzoek naar een apart (mild) regiem is gewenst. Uitgewerkt moet worden welke norm er minimaal gerealiseerd moet worden.

Ad 2b. het invoeren van betaald parkeren voordat de ontwikkeling opgeleverd wordt. Er kan worden afgezien van vergunningen, de parkeereis kan dalen tot 0.		
Voordelen	Nadelen	Aandachtspunten
Voorkomen wordt dat de nieuwbouw het parkeerprobleem afwentelt op de omgeving. De ontwikkeling ziet af van parkeervergunningen, zoals reeds gebeurt in het gereguleerde gebied. Gebouwd parkeren kan rendabeler worden voor ontwikkelaars.	De ontwikkelaar wordt niet uitgedaagd om te komen met maatregelen die de modal shift ondersteunen. De bereikbaarheid en de mate waarin de mobiliteitstransitie gehaald wordt is afhankelijk van aanbiedingen uit de markt. Bezoekersparkeren kan niet worden opgevangen tenzij de buurt een overcapaciteit heeft. Het proactief invoeren van betaald parkeren kan tot weerstand leiden in de buurt. Betaald parkeren wordt ingevoerd ook als dit eigenlijk niet nodig is.	Proactief betaald parkeren invoeren past niet binnen de handelswijze van de gemeente Haarlem. Aanpassing hierop is noodzakelijk. Onderzoek naar een apart (mild) regiem is gewenst.

Toelichting op de terugvalopties die naderhand getroffen kunnen worden

Ad 3. kaders vast te stellen voor het invoeren van betaald parkeren wanneer blijkt dat de oplossing toch tot parkeeroverlast leidt, slechts als terugval optie.		
Voordelen	Nadelen	Aandachtspunten
Voorkomen wordt dat de nieuwbouw het parkeerprobleem afwentelt op de omgeving. De ontwikkeling ziet (voor de toekomst alvast) af van parkeervergunningen, zoals reeds gebeurt in het gereguleerde gebied. Ontwikkelaars worden uitgedaagd om in te zetten op een modal shift omdat dit een kostenbesparing oplevert door het realiseren van minder parkeerplaatsen, omdat tijdens de vergunningprocedure moet worden aangetoond dat er geen overlast voor de omgeving ontstaat.	Het probleem ontstaat eerst voordat er gehandeld wordt. Parkeeroverlast als gevolg van bouwontwikkeling geeft de gemeente en haar beleid op de mobiliteitstransitie een negatief imago.	Actief betaald parkeren invoeren past niet binnen de handelswijze van de gemeente Haarlem. Aanpassing hierop is noodzakelijk. Onderzoek naar een apart regiem is gewenst. Eventueel kan betaald parkeren achterwegen gelaten worden als er geen draagvlak voor is. De buurt accepteert dan de overlast. Het toetsingskader ontbreekt hier nog voor, maar kan ontwikkeld worden.

Ad 4. het reserveren van ruimte in de zone om alsnog de parkeerplaatsen te maken Ruimte voor het later aanleggen van parkeerplaatsen wordt gereserveerd in de openbare ruimte, nog te ontwikkelen plots of in een modulair gebouw. In/op deze plekken worden in geval van hoge parkeerdruk parkeerplaatsen toegevoegd of bij een lagere parkeerdruk parkeerplaatsen weggehaald en getransformeerd naar andere functies.		
Voordelen	Nadelen	Aandachtspunten
Er is naar de buurt een garantie dat er voldoende parkeerplaatsen kunnen worden gemaakt. Wanneer gekozen wordt voor modulair bouwen, ontstaat concentratie voor parkeren op afstand, dit geeft fiets (en bij slimme inpassing ook het OV) over het algemeen een concurrentievoordeel.	De reserveruimte kan niet ondergronds worden opgelost. De ruimtereservering vraagt een slimme inpassing. Want wanneer slecht ingepast zal het waarschijnlijk alsnog ten kosten gaan van andere waardevolle ruimte, zoals groen. Wanneer modulaire parkeervoorzieningen afgeschaald worden is er sprake van desinvestering. Er wordt minder gebouwd, omdat resterende plots worden gereserveerd voor de terugval optie. Het is lastig te bepalen wie veroorzaker is van de parkeerdruk die ontstaat. Ook wanneer goede afspraken	Een ruimtereservering kan per plot of in een zone gezamenlijk. Hoe centraler dit opgelost wordt, hoe groter de kans is dat het ook bijdraagt aan de gewenste mobiliteitstransitie (door parkeren op afstand). Een ruimtereservering op een plot zal ten koste gaan van andere ambities. Goede monitoringsafspraken in de anterieure overeenkomst zijn een vereiste. Samenwerking tussen verschillende partijen is noodzakelijk

	worden gemaakt kan dit tot discussie leiden. Kostenverhaal kan een probleem zijn.	
--	--	--

Conclusie: zonder mobiliteitstransitie is de groei met 10.000 woningen en 8.000 arbeidsplaatsen niet mogelijk en/ of gaat dit sterk ten koste van de leefbaarheid en bereikbaarheid in de stad

Conclusie: de woningbouw gaat in sommige gebieden sneller dan de mobiliteitstransitie. Daarom zijn flankerende maatregelen nodig.

4.5 Kansen en aandachtspunten voor de duurzame mobiliteitstransitie

Meer inwoners betekent ook meer vervoersbewegingen. Om de groeiende stad zowel bereikbaar als leefbaar te houden is een mobiliteitstransitie nodig. Dat wil zeggen dat de stad zo wordt ingericht dat het vanzelfsprekender is om met de fiets, het OV of te voet te gaan.

Grootschalige verdichting en de omgevingskenmerken van ontwikkelzones bieden kansen voor de mobiliteitstransitie, maar ook aandachtspunten. Zo is verdichting nabij de Regioring een kans omdat de nieuwe bewoners lang op de Regioring kunnen rijden en relatief kort door de stad hoeven te rijden om bij hun woning te kunnen komen. Aan de andere kant is de nabijheid van de regioring een aandachtspunt als we inwoners willen verleiden zo min mogelijk de auto te gebruiken. Aan de andere kant heeft de mobiliteitstransitie ook voordelen door de verdichtingsopgave. Door een slimme programmering door werk, wonen en voorzieningen te combineren is minder ruimte nodig voor mobiliteit. Dit vraagt wel dat de alternatieven voor automobility, openbaar vervoer en fietsmogelijkheden, op orde zijn. Tenslotte hebben de verschillende leefstijlen verschillende mobiliteitsbehoeften. De inzichten van de mobiliteitsbehoefte van een leefstijl kunnen bijdragen aan het versterken van de gewenste duurzame mobiliteitstransitie.

4.5.1. Geografische kansen voor de duurzame mobiliteitstransitie

Verdichting biedt een kans voor een mobiliteitstransitie. De mobiliteitstransitie wordt kansrijker als er voldoende voorzieningen in de buurt zijn en als er voldoende alternatieven voor de auto zijn om te reizen. Hoe dichter de locatie bij hoogwaardig openbaar vervoer ligt, hoe kansrijker. Verdichting in de nabijheid²⁶ van een Intercity-station, een sprinterstation en een HOV-knoop zijn dus aan te raden voor een mobiliteitstransitie. Een NS-station is een gegeven, op de ligging van een HOV-knoop heeft de gemeente meer invloed. Door extra in te zetten op OV-knooppuntontwikkeling is ook extra verdichting mogelijk. Ook geldt dat hoe hoogstedelijker en hoe dichter bij het centrum de ontwikkeling gelegen is, hoe kansrijker dat de doelgroep die door dit type woning aangetrokken wordt en geneigd zal zijn om te kiezen voor een duurzamere vervoerswijze. Deels komt dit doordat deze locatie ook een leefstijl aantrekt die

²⁶ Er is gerekend met een gemiddelde snelheid van een voetganger van 4,5km/u en een gemiddelde snelheid van een fietser van 15 km/u. Een afstand van 500 meter duurt dan ongeveer 7 minuten om te lopen en 2 minuten om te fietsen. Een afstand van 800 meter duurt dan ongeveer 11 minuten om te lopen en 3,5 minuut om te fietsen. Er is een straal afgebeeld, de werkelijke afstand zal iets hoger liggen omdat je nooit rechtstreeks naar het station kan lopen of fietsen, maar afhankelijk bent van het stratenpatroon. Wij verwachten dat binnen deze stralen de nabijheid van openbaar vervoer ervaren zal worden.

open staat voor een andere mobiliteitskeuze. Anderzijds komt dit ook doordat er minder behoefte is aan de auto, omdat het duurder is om een auto te bezitten (prijs parkeervergunning / geen parkeerrecht in de openbare ruimte) en omdat andere vervoerswijzen aantrekkelijker zijn.

Ook doelgroepen kunnen in meer of mindere mate bijdragen aan de gewenste mobiliteitstransitie. Zo bleek uit twee analyses²⁷ dat het autobezit onder sociale huur lager is dan we lange tijd aannamen en dat het autobezit toeneemt naarmate de woninggrootte en WOZ-waarde van de woning toeneemt. In paragraaf 4.8 is een overzicht opgenomen met de mobiliteitsvoorkeuren per doelgroep.

Op de kaart 7 zijn de kansen weergegeven:

- IC-stations
- Sprinter stations
- HOV-knoop (SOR)
- Parkeerregulering (d.d. 2019)
- Binnenstad en centraal stedelijk gebied (SOR)

4.5.2. Geografische aandachtspunten voor de duurzame mobiliteitstransitie

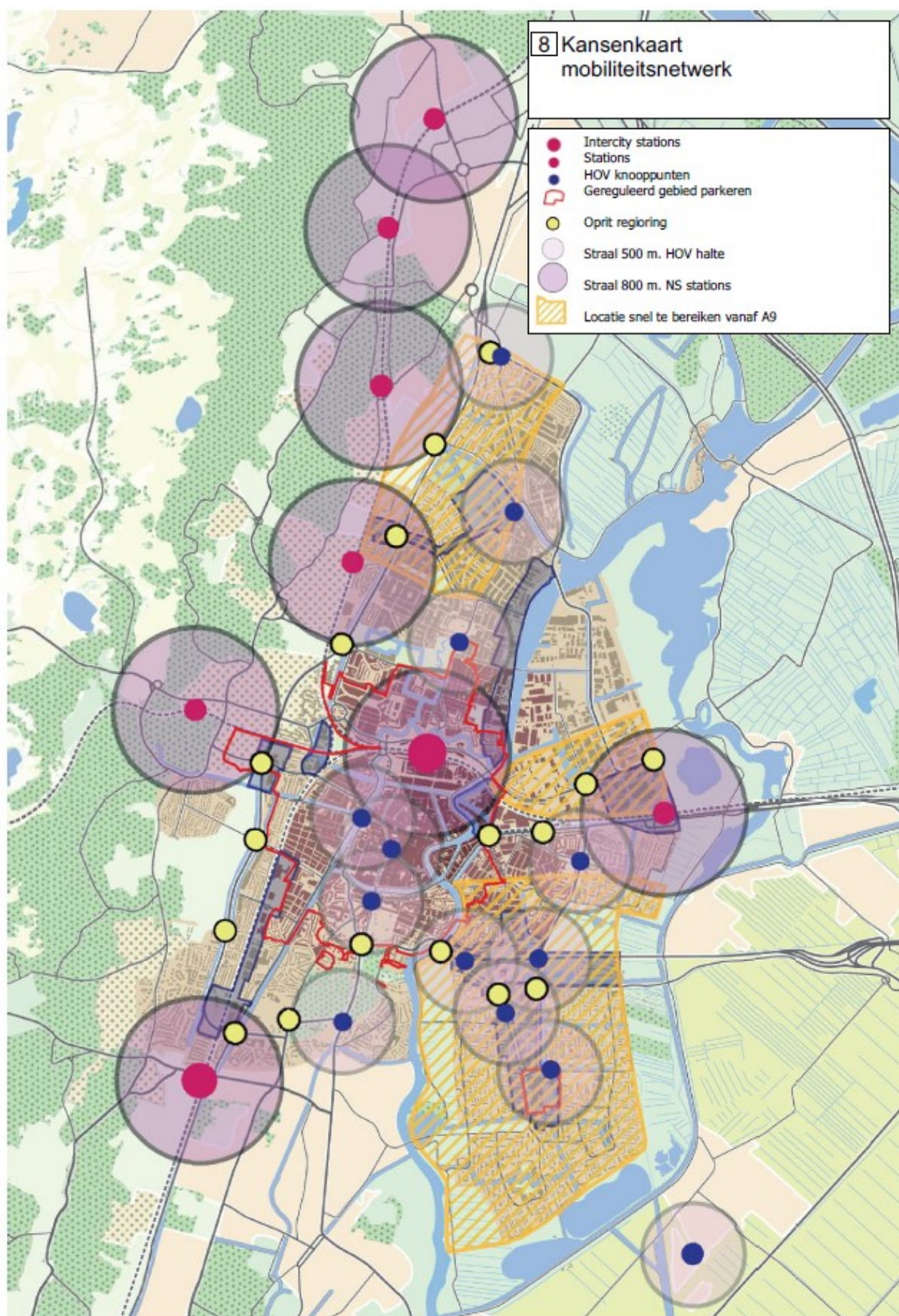
Er zijn ook locaties in de stad die door hun ligging extra vragen van de programmering en doelgroepen om bij te kunnen dragen aan de gewenste mobiliteitstransitie. Bijvoorbeeld doordat de locatie te aantrekkelijk ligt bij de Regioring of zelfs de A9. De nabijheid van de A9 en de nabijheid van een oprit tot de Regioring maakt het voor bewoners enerzijds aantrekkelijk zo lang mogelijk gebruik te maken van de Regioring. Tegelijkertijd is de nabijheid een ongewenste aantrekkelijkheid bij het ontmoedigen van autogebruik en autobezit. Toch betekent dit niet dat het kansloze locaties zijn. Vrijwel alle locaties binnen de bebouwde kom van Haarlem liggen op fietsafstand van het centrum en met een goede inrichting van de openbare ruimte, oriëntatie op de dichtstbijzijnde HOV-halte of NS-station is hier veel mogelijk. Dit vraagt alleen in de programmering en inrichting extra aandacht.

Op de kaart zijn de aandachtspunten weergegeven:

- Locatie snel te bereiken vanaf A9
- Oprit regioring

Conclusie: Woondoelgroepen spreiden over Haarlem heeft zowel voor- als nadelen op de mobiliteitstransitie.

²⁷ <https://gemeentebestuur.haarlem.nl/Vergaderingen/Raad/2018/25-januari/19:30/Verlagen-parkeernorm-voor-de-categorie-sociale-huurwoningen/2017486641-2-Bijlage-Van-onbetaalbare-parkeerplek-naar-betaalbare-woning.pdf> en <https://gemeentebestuur.haarlem.nl/Vergaderingen/Commissie-ontwikkeling/2019/10-januari/17:00/18-45-uur-Aanpassen-parkeernormen-voor-woningen-op-basis-van-reeel-autobezit-in-Haarlem-FR/2018747877-2-Analyse-naar-autobezit-in-Haarlem-2018-1.pdf>



Kaart 8: Kansenskaart mobiliteitsnetwerk

4.5.3. Kansen en aandachtspunten van leefstijlen voor de duurzame mobiliteitstransitie

De leefstijlen kennen een verschillende mobiliteitsbehoefte. Voor een mobiliteitstransitie wil je in het begin de ‘early adaptors’ bereiken. Wanneer de verandering van vervoerswijze gemeengoed wordt, dan volgt de rest geleidelijker. De ene leefstijl is meer geneigd tot verandering dan andere. Inzicht in de mobiliteitsbehoefte en bereidheid tot het wijzigen van een gewoonte kunnen ook bij gebiedsontwikkeling bijdragen aan de gewenste duurzame mobiliteitstransitie op stedelijk niveau.

De basis van deze verkenning is de doelgroepen/leefstijlen-prognose die bureau ABF heeft gemaakt tot en met 2040.

In bijlage 3 is een overzicht opgenomen hoe de doelgroepen over de ontwikkelzones verdeeld worden en wat de kenmerken zijn per doelgroep.

Mobiliteitsbehoefte en -kansen bij leefstijl “jonge alleenstaanden”

- Fietsbereikbaarheid is belangrijk
- OV-bereikbaarheid is belangrijk
- Aantrekkelijke looproute naar HOV-haltes/trein
- Een gedeelde fietsenstalling bij het appartementencomplex is kansrijk, want goedkoop en wordt geaccepteerd door doelgroep (voordeel= scheelt ruimte)
- Minder ruimte nodig voor autoparkeren, mits veel en aantrekkelijke fietsparkeergelegenheid
- Kan goed aan de rand gesitueerd, mits uitstekend ontsloten via fietsnetwerk
- Deelauto's kansrijk, mits goedkoop aanbod. Wordt vooral gebruikt voor af en toe een langere rit of het ophalen/wegbrengen van grote spullen)
- Zeer kansrijk om maximaal in te zetten op verlagen autobezit en – gebruik.

Mobiliteitsbehoefte en -kansen bij leefstijl “jonge stellen”

- Weinig autobezitters, dus deelauto-gevoelig
- OV-bereikbaarheid is erg belangrijk (focus op Amsterdam)
- Bereid te fietsen naar een HOV-halte
- Aantrekkelijke looproutes naar HOV-haltes.
- Fietsbereikbaarheid is belangrijk
- Minder ruimte nodig voor autoparkeren
- Deelauto-gevoelig
- Kan het beste gesitueerd nabij HOV/trein
- Zeer kansrijk om maximaal in te zetten op verlagen autobezit en – gebruik.

Mobiliteitsbehoefte en -kansen bij leefstijl “jonge gezinnen”

- Deze groep voelt zich autoafhankelijk
- Aandacht voor bakfiets (brede paden/ stalling bij de woning)
- Veel fietsparkeergelegenheid bij scholen
- Mogelijkheden om op straat te spelen zijn belangrijk. De straat moet ‘lezen’ als autovrij.
- Behoefte aan voldoende parkeergelegenheid nabij de woning. Bereid hiervoor te betalen.
- Parkeerregulering nodig om groei autobezit af te buigen.
- Deze groep maakt beneden gemiddeld gebruik van het openbaar vervoer, terwijl het wel met name twee verdieners zijn.
- Kansrijk om fietsgebruik binnen de wijk/stad te vergroten
- Kansrijk om in te zetten op verlagen autobezit van 2 naar 1 auto.

Mobiliteitsbehoefte en -kansen bij leefstijl “ (beneden) modale medioren”

- OV bereikbaarheid is belangrijk
- Behoefte aan fijnmazig lokaal OV, afstand tot de halte is belangrijk
- Relatief laag autobezit, maar sturen op lager autobezit zal voelen als beperking van vrijheid
- ZZP’er is afhankelijk van een busje
- Moeilijk om verleid te worden te veranderen van vervoerskeuze

Mobiliteitsbehoefte en -kansen bij leefstijl “welvarende empty nesters/gezinnen”

- Betalen voor parkeren is geen probleem. Deze groep is moeilijk te verleiden tot een lager autobezit. Hooguit is het mogelijk te sturen op minder 2e auto’s.
- Wel kansrijk om het rijden van schone voertuigen te versnellen.
- Aangetrokken tot technische hoogstandjes: speed pedelec, Tesla.
- Bus is kansloos. Liever met de fiets naar een NS-station.

Mobiliteitsbehoefte en -kansen bij leefstijl “ (beneden) modale 60+ers”

- Deze groep heeft ongeveer 1 auto per huishouden en is moeilijk te stimuleren tot een lager bezit.
- Het e-bike bezit in deze groep zal sterk toenemen. Dit vraagt ook in de woning iets van grotere, goed toegankelijke stallingen voor steeds zwaardere fietsen.
- Behoefte aan fijnmazig lokaal OV, afstand tot de halte is belangrijk

Conclusie: naar verwachting zijn de volgende doelgroepen van nature het meest bereid bij te dragen aan de mobiliteitstransitie:

- Bij jonge alleenstaanden en jonge stellen kan worden gestuurd op een lager autobezit.
- Deelauto’s zijn kansrijk bij jonge alleenstaanden en jonge stellen.
- Voor technische innovaties, zoals speed pedelecs en elektrische voertuigen kunnen welvarende empty nesters/gezinnen en (beneden) modale 60+’ers early adopter zijn.
- De fiets als alternatief voor de (tweede) auto kan met name interessant zijn voor jonge alleenstaanden, jonge stellen, jonge gezinnen en welvaren empty nesters/gezinnen.

4.6 Conclusie en aanbevelingen mobiliteit

4.6.1. Conclusies

- Er lijkt voldoende ruimte aanwezig in de zones voor de fysieke ingrepen voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer of auto (afhankelijk van totaal programma). Knelpunt zijn de benodigde financiën en daarmee samenhangend moment van uitvoering.
- De versnelling van de woningbouwopgave en de gewenste duurzame mobiliteitstransitie kunnen elkaar versterken. De mobiliteitstransitie kan een bijdrage leveren aan het versnellen van de woningbouwopgave. Sommige ruimtelijke aspecten i.c.m. de verdichtingsopgave kunnen ook een bijdrage leveren aan de versnelling van de gewenste duurzame mobiliteitstransitie.
- Zonder mobiliteitstransitie is de groei met 10.000 woningen en 8.000 arbeidsplaatsen niet mogelijk en/ of gaat dit sterk ten koste van de leefbaarheid en bereikbaarheid in de stad.
- De woningbouw gaat in sommige gebieden sneller dan de mobiliteitstransitie. Daarom zijn er flankerende maatregelen nodig.
- Woondoelgroepen spreiden over Haarlem heeft zowel voor- als nadelen op de mobiliteitstransitie.
- Naar verwachting zijn de volgende doelgroepen van nature het meest bereid bij te dragen aan de mobiliteitstransitie:

- Bij jonge alleenstaanden en jonge stellen kan worden gestuurd op een lager autobezit.
- Deelauto's zijn kansrijk bij jonge alleenstaanden en jonge stellen.
- Voor technische innovaties, zoals speed pedelecs en elektrische voertuigen kunnen welvarende empty nesters/gezinnen en (beneden) modale 60+'ers early adaptor zijn.
- De fiets als alternatief voor de (tweede) auto kan met name interessant zijn voor jonge alleenstaanden, jonge stellen, jonge gezinnen en welvaren empty nesters/gezinnen.

4.6.2. Aanbevelingen

- Met deze studie is er inzicht in de opgave en aandachtspunten voor de stedelijke mobiliteitsopgave. Het mobiliteitsvraagstuk vraagt een stedelijke aanpak, waarvoor beleidslijnen eind 2019 worden gepresenteerd. Daarin komt nader inzicht in prioritering (waar op inzetten?) en een doorkijk naar de financiering (hoe bekostigen?) en planning (wat is de volgorde van uitvoering?) van de stedelijke aanpak.
- In de ontwikkelzones de ruimtereserveringen opnemen die noodzakelijk zijn voor de mobiliteitstransitie.
- In het programma van de ontwikkelzones rekening houden de ruimteaspecten die een bijdrage leveren aan de duurzame mobiliteitstransitie. Wat deze ruimtelijke aspecten zijn hangt af van locatie, programma en doelgroep en moet per zone verder uitgewerkt worden.

Gebruik resultaten

Door de studie weten we voor welke doelgroepen gebouwd moet worden om rekening te houden met de woonbehoefte, in welke mate het voorzieningenniveau moet meegroeien om het huidige kwalitatieve voorzieningen niveau op peil te houden en hoeveel banen erbij moeten komen om de woon/werk verhouding gelijk te houden. En door de mobiliteitsstudie weten we welke aandachtspunten de groeiende stad heeft voor mobiliteit.

De studies geven ruimtelijke informatie om rekening mee te houden bij de woningbouwopgave. Er is gekeken hoe de resultaten van de studies kunnen 'landen' in de ontwikkelzones. Zo is het logisch om in werkgelegenheid te investeren in ontwikkelzones met een goed openbaar vervoersknooppunt zoals Oostpoort. En is het niet logisch om een extra basisschool te realiseren in een ontwikkelzone waar al scholen staan of waar weinig kinderen worden verwacht ook al is de ruimte wel aanwezig. De studies zeggen nog niets over de concrete haalbaarheid ervan – het is immers geen beleidsdocument en er worden geen keuzes gemaakt - het zegt alleen welke ruimte gereserveerd moet worden voor een evenwichtige groei en of die ruimte er is. Die ruimte is vaak beperkt, en er is geen financiële vertaling gemaakt van de studies. Dat betekent dat er nadere keuzes gemaakt moeten worden. Niet alles hoeft in een ontwikkelzone te landen, het kan ook in het stadsdeel, Haarlem of zelfs in de regio opgelost worden.

De studies zijn input voor het opstellen van de ontwikkelvisies voor de verschillende zones. Deze worden aan de raad ter besluitvorming voorgelegd. Dilemma's die uit de studies naar voren komen worden in de visie beschreven, en hoeven de besluitvorming rondom de visies niet in de weg te staan. Pas bij de daaropvolgende ontwikkelstrategieën worden de uiteindelijke keuzes gemaakt en voorgelegd.

Bijlage 1 Verzamelblad voorzieningen

Bijlage 2 Claim voorzieningen

claim voorzieningen					vertaling naar stadsdelen						inschatting per zone							
THEMA	CLAIM	RB	VP	totaal (aantallen)	N	ZW	O	S	C	A	B	C	D	E	F	G	H	
ZORG																		
beschut wonen	3 clusters (o.b.v. extrapolatie)		*	3	[1]	[1]		[1]										
gezinsvervangende tehuizen	6 clusters (o.b.v. achterstand + extrapolatie)		*	6		[5]	[1]											
tijdelijke gezinsverv. voorz. jeugd	7 gezinshuizen		*	7		[2]	[3]	[2]										
gezondheidscentra/ZOED/CJG/SW	elke zone 1 cluster		*	8	2	2	2	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
claim t.b.v. Woonstudie:																		
huisvesting bijzondere doelgroepen	kleine woonunits sociale huur		*	1.300	stadsbrede opgave					onderdeel van 40-40-20 in alle zones								
woon-zorgconcepten (geen Wlz/Wmo, extramuralisering; doorstroming)				n.t.b.														
ONDERWIJS																		
primair onderwijs	voori. schatting ca 62 lokalen netto toenam		*	62	[30]	[10]	[12]	[10]										
(+ 2.970 leerlingen = ca 106 lokalen)	in zones (dus minus af te stoten lokalen)																	
def. locatie internationale taalklas			*	1	stadsbrede opgave zoeklocatie													
def. Locatie PO/VO internationaal	def locatie max 1000 II		*	1	stadsbrede opgave zoeklocatie													
SPORT																		
buitensport: 2 velden	hockey Saxenburg; voetbal GeelWit		*	2		1		1					1				1	
sporthal	grote voorkeur ZW; evt +1 in S of O		*	1 a 2		1		[1]					1					
sportzalen (nu 0)	voorlopig elke zone 1 erbij (behalve ZW)		*	7	2	1	2	2		1	1	1		1	1	1	1	
gymlokalen	m.n. vervanging/vergroting + 4 a 6 extra		*	10tallen	stadsbrede opgave													
8-12 af te stoten gymlokalen	benutten voor ander maatsch voorz?		*	n.t.b.														
zwembaden (vanaf 2028)	verv./uitbr. Planeet + nieuwb B'haavebad		*	2	1			[1]		1								
CULTUUR EN ONTMOETING																		
welzijnsvoorzieningen	combinatiegebruik andere maatsch voorz		*	n.t.b.		[1]		[1]										
werkkruimten culturele functies	o.a. ateliers (ruim 100 in huidige situatie)		*	100														
OPENBARE RUIMTE																		
SOR: ontbrekende schakels/aanhelen structuren van:																		
ecologische routes	vertalen uit SOR, binnen of langs zones		*	18	5	5	2	4	2	1	0	5	2	1	2	0	2	
bomenrijen	idem		*	33	4	11	10	4	4	1	1	1	3	2	2	3	2	
recreatieve routes vanuit de wijk	idem		*	6	2	1	2	1	0	1	1	1	0	0	1	0	0	
recreatieve routes varen	idem		*	19	3	1	7	6	2	0	2	1	0	2	1	2	3	
watgangen (verbreden of aanlegger)	idem		*	27	10	4	9	4	0	0	0	1	1	2	2	2	3	
fietsnetwerk	idem		*	27	8	9	4	6	0	1	4	1	3	0	1	0	3	
totaal netwerken:				130	32	31	34	25	8	4	8	10	9	7	9	7	13	
SOR: OV (4 sporen CS-Spaarnwoude)	idem		*	2			1		1	0	0	0	0	1	1	0	0	
SOR: knelpunten oplossen structuur autowegen (specifieke kaart)			*															
SOR: fietsstallingen	19 lokaties (gebouw)		*	19	4	2	3	3	7	0	1	0	0	0	1	2	2	
SOR: P & Ride/Walk	4 lokaties (gebouw)		*	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	
speelruimte	kleine speelplekken		*	8	2	2	2	2	0	1	1	1	1	1	1	1	1	
	ontmoetingsplek 12-18 jr		*	8	2	2	2	2	0	1	1	1	1	1	1	1	1	
schooltuinen	noord en zuidwest uitbreiden		*	2	1	1	0	0	0									
ECONOMIE EN WERKGELEGENHEID																		
PDV	PDV hervestiging / verplaatsing bestaand		*	2 a 3	[-1?]	[-2?]												
hotels	concept hotelbeleid 2018 (kansenkaart)		*	4-6	[1]	[1]	[2]		[1]									
claim tussen [haken]: nog vertaalslag maken van stadsdeel naar zones																		
15%-claim																		
Bedoeld voor vrije economische of maatschappelijke invulling (marktwerking), m.n. buurt gerelateerd (in plint en deels in gebouw).																		
In elke zone 15% van het bebouwde deel geen woonfunctie (vastleggen in bestemmingsplan).																		
Ontwikkelingen op basis van kengetallen monitoren (stadsbreed).																		
individuele eerstelijns zorg (solitaire (para)medische zorgaanbieders)																		
commerciële zorg, bijv. oogkliniek, laboratoria, niet-medische cosm. chirurgie e.d.																		
particulier onderwijs																		
commerciële sport, bijv. sportschool, dans, fitness e.d.																		
bowlen, kegelen, biljarten																		
kinderopvang (commerciële functie)																		
evt. specifieke welzijnsvraag																		
religie																		
verenigingsleven																		
bedrijven / wijkeconomie (milieucategorie 1+2: passend in de wijken)																		
flex werkunits / short stay, informele werklocaties																		
combinaties van wonen en werken (pandsniveau)																		
horeca (restaurant, cafe)																		
15% 15% 15% 15% 15%																		

Bijlage 3 Doelgroepen en mobiliteit

DOELGROEP, LEEFSTIJL, WONEN & MOBILITEIT

jonge alleenstaanden



jonge stellen



jonge gezinnen



(beneden) modale medioren



welvarende empty nesters / gezinnen



(beneden) modale 60+ ers



- Fietsbereikbaarheid is belangrijk
- OV-bereikbaarheid is belangrijk (NB. is de focus op Haarlem of focus op Amsterdam?)
- Aantrekkelijke looproute naar HOV-haltes/trein
- Een gedeelde fietsstalling bij het appartementencomplex is kansrijk, want goedkoop en wordt geaccepteerd door doelgroep (voordeel= scheelt ruimte)
- Minder ruimte nodig voor autoparkeren, mits veel en aantrekkelijke fietsparkeergelegenheid
- Kan goed aan de rand gesitueerd, mits uitstekend ontsloten via fietsnetwerk
- Deelauto's kansrijk, mits goedkoop aanbod. Wordt vooral gebruikt voor af en toe een langere rit of het ophalen/wegbrengen van grote spullen)
- Zeer kansrijk om maximaal in te zetten op verlagen autobezit en -gebruik.

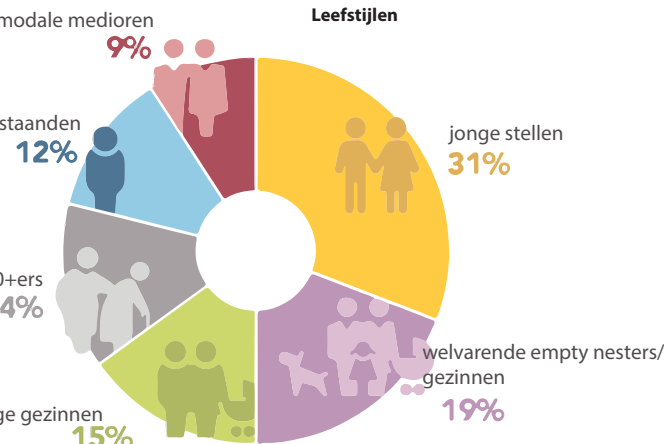
- Weinig autobezitters, dus deelauto-gevoelig
- OV-bereikbaarheid is erg belangrijk (focus op Amsterdam)
- Bereid te fietsen naar een HOV-halte
- Aantrekkelijke looproutes naar HOV-haltes.
- Fietsbereikbaarheid is belangrijk
- Minder ruimte nodig voor autoparkeren
- Deelauto-gevoelig
- Kan het beste gesitueerd nabij HOV/trein
- Zeer kansrijk om maximaal in te zetten op verlagen autobezit en -gebruik.

- Deze groep voelt zich autoafhankelijk
- Aandacht voor bakfiets (brede paden/ stalling bij de woning)
- Veel fietsparkeergelegenheid bij scholen
- Mogelijkheden om op straat te spelen zijn belangrijk. De straat moet 'lezen' als autovrij.
- Behoeft aan voldoende parkeergelegenheid nabij de woning. Bereid hiervoor te betalen.
- Parkeerregulering nodig om groei autobezit af te buigen. Deze groep maakt beneden gemiddeld gebruik van het openbaar vervoer, terwijl het wel met name twee verdieners zijn.
- Kansrijk om fietsgebruik binnen de wijk/stad te vergroten
- Kansrijk om in te zetten op verlagen autobezit van 2 naar 1 auto.

- OV bereikbaarheid is belangrijk (check: focus op Haarlem?)
- Behoeft aan fijnmazig lokaal OV, afstand tot de halte is belangrijk
- Relatief laag autobezit, maar sturen op lager autobezit zal voelen als beperking van vrijheid
- ZZP'er is afhankelijk van een busje
- Moeilijk om verleid te worden te veranderen van vervoerskeuze

- Betalen voor parkeren is geen probleem. Deze groep is moeilijk te verleiden tot een lager autobezit. Hooguit is het mogelijk te sturen op minder 2e auto's.
- Wel kansrijk om het rijden van schone voertuigen te versnellen.
- Aangezien tot technische hoogstandjes: speed pedelec, Tesla.
- Bus is kansloos. Liever met de fiets naar een NS-station.

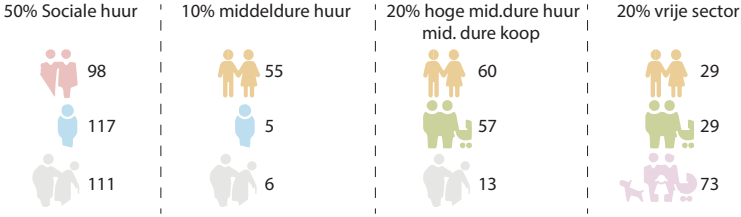
- Deze groep heeft ongeveer 1 auto per huishouden en is moeilijk te stimuleren tot een lager bezit.
- Het e-bike bezit in deze groep zal sterk toenemen. Dit vraagt ook in de woning iets van grotere, goed toegankelijke stallingen voor steeds zwaardere fietsen.
- Behoeft aan fijnmazig lokaal OV, afstand tot de halte is belangrijk



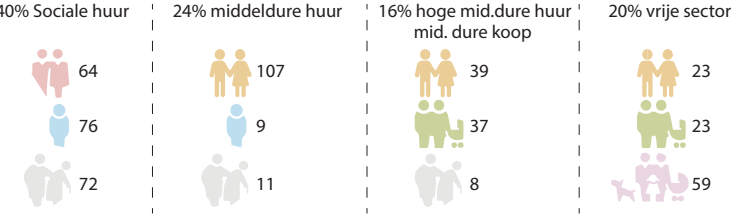
Conclusie:
Naar verwachting zijn de volgende doelgroepen van nature het meest bereid bij te dragen aan de mobiliteitstransitie

Jonge alleenstaanden > lager autobezit
Jonge stellen, jonge alleenstaanden > deelauto's
Welvarende empty nesters/ gezinnen en beneden modale 60+ers> technische innovaties, speed pedelecs, elektrische voertuigen
Jonge alleenstaanden, jonge stellen, jonge gezinnen en welvarende empty nesters> fiets als alternatief 2e auto

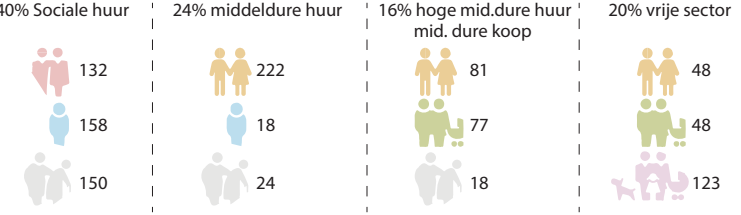
SPAARNDAMSEWEG: 650 woningen



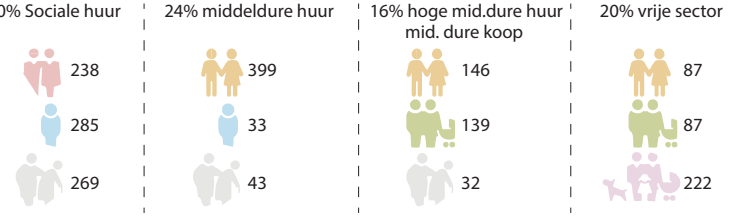
SPAARNESPRONG: 530 woningen



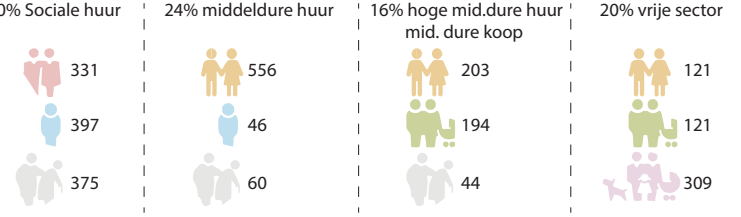
OOSTPOORT: 1100 woningen



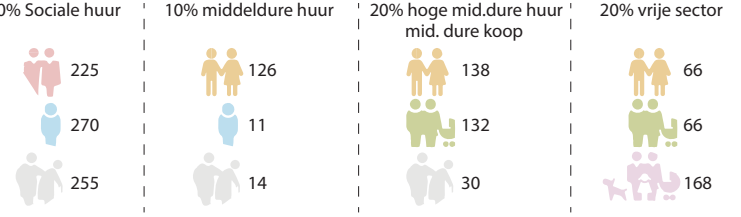
SCHIPHOLWEG: 1980 woningen



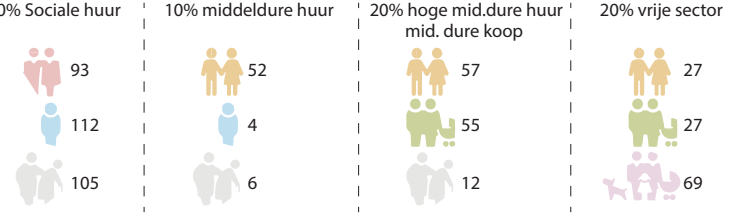
EUROPWAWEG: 2760 woningen



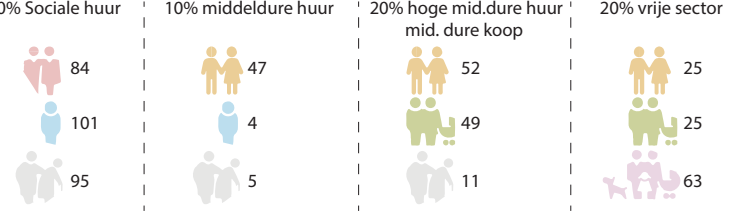
ZUIDWEST: 1500 woningen



ZIJLWEG: 1500 woningen



PLANETENWEG/ ORIONWEG: 1500 woningen



Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,
9 april 2019

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl