



**Gemeente
Haarlem**

Inspraakverslag Ontwikkelvisie Zuid-West

2 september 2019
Mariska van den Aarsen
Programma- en Gebiedsmanagement

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Inspraakmogelijkheden	4
1.2	Digitaal platform	4
1.3	Informatieavonden	4
1.4	Veel reacties	5
2.	Hoofdpijnen inspraakreacties	5
3.	Stedenbouwkundig plan	5
3.1	Bouwmassa's/-hoogten	6
3.2	Floor Space Index (FSI)	6
4.	Mobiliteit/Bereikbaarheid	7
4.1	Auto	7
4.2	Auto-parkeren	7
4.3	Doorstroming	7
4.4	Fiets- en wandelverkeer	8
4.5	Openbaar Vervoer	8
4.6	Verkeersveiligheid	8
4.7	Mobiliteitsonderzoek	8
5.	Woningen (50% sociaal)	9
6.	Programma	9
6.1	Voorzieningen	10
6.2	School	10
6.3	Sportvoorzieningen	10

6.4	Werkgelegenheid	11
6.5	Kantoorlocaties	11
7.	Leefbaarheid	12
7.1	Openbare ruimte	12
7.2	Luchtkwaliteit	12
8.	Groen & Duurzaamheid	13
8.1	Groen	13
8.2	Volkstuinen	13
9.	Overige inspraakreacties	13
9.1	Participatie	13
9.2	Afspraken ontwikkelaars	14
9.3	Extra verbinding onder spoor	14
9.4	Klimaatverandering/-adaptatie	14
9.5	Planschade	14
9.6	Aangrenzende gemeenten	15
10.	Spelregelkaart	15
11.	Overzicht wijzigingen	15
11.1	Wijzigingen in de visie	15
11.2	Wijzigingen in de spelregelkaart	16
12.	Conclusie	17

1. Inleiding

Het concept van de Ontwikkelvisie Zuid-West is op 26 februari 2019 door het college voor inspraak vrijgegeven. Bij het tot stand brengen van de visie zijn vertegenwoordigers de wijkraden uit deze omgeving, Leefbaar Haarlem ZW, overige bewoners, instellingen, ondernemers uit de buurt en projectontwikkelaars/eigenaren betrokken in een zogeheten meedenkgroep. Hun belangen, wensen en zorgen zijn in beeld gebracht en afgewogen.

Het concept van de visie is op 7 maart 2019 besproken in de raadscommissie en is daarna ter inzage gelegd. Er zijn ruim 400 reacties binnengekomen. In dit inspraakverslag wordt ingegaan op de bespreking in de commissie en op de inspraakreacties tijdens die vergadering en op de reacties uit de inspraakperiode.

1.1 Inspraakmogelijkheden

Om bewoners, gebruikers en belanghebbende in de ontwikkelzone zo breed mogelijk de kans te bieden om van het inspraakrecht gebruik te maken, heeft de gemeente het digitaal platform Ontwikkelzone Zuid-West (platform OZZW) geopend en drie informatieavonden georganiseerd. Naast de reacties via deze inspraakmogelijkheid heeft de gemeente zowel per mail als per reguliere post inspraakreacties ontvangen van haar inwoners.

1.2 Digitaal platform

Tussen 7 maart en 19 april kon iedereen op het digitaal platform www.haarlem.nl/geefuwmeningoverozzw reageren op de concept ontwikkelvisie. Op het platform staat informatie over hoe de concept ontwikkelvisie en concept spelregelkaart gelezen kunnen worden, het te doorlopen bestuurlijk proces en de wijze waarop invloed kan worden uitgeoefend. Het platform OZZW is in deze periode 1659 keer bekeken. Daarvan waren 1194 unieke bezoekers (het totaal aantal gecorrigeerd met bezoekers die de website meerdere keren raad plegen). Daarnaast is al langer bestaande projectwebsite (<https://www.haarlem.nl/ontwikkelvisie-zuid-west/>) in de periode van 1 januari tot en met 1 juni 2019 3512 keer bezocht; waarbij er 1987 unieke bezoekers waren.

1.3 Informatieavonden

Er is een drietal informatieavonden georganiseerd om bewoners, omwonenden, gebruikers en eigenaren te informeren én vragen te beantwoorden over de concept ontwikkelvisie en de concept spelregelkaart. Voor deze informatieavonden zijn 2.000 uitnodigingen tot inspraak verspreid in en om de ontwikkelzone.

Deze avonden vonden plaats op 20, 25 maart en 2 april 2019 van 17.00 tot 20.30 in de Pelgrimskerk, Stephensonstraat 1, 1014 KB te Haarlem. Er waren respectievelijk 179 - 115 - 126 mensen aanwezig bij deze avonden.

Tijdens de informatieavonden zijn veel inhoudelijke vragen gesteld over de concept ontwikkelvisie en spelregelkaart. Ook deze opmerkingen/vragen zijn meegenomen in de beantwoording in dit inspraakverslag.

1.4 Veel reacties

In totaal heeft de gemeente ruim vierhonderd (400) reacties ontvangen. Dit zijn inhoudelijke reacties, ideeën, verbetervoorstellen en suggesties, maar ook duidelijke meningen over één of meerdere onderdelen van de concept ontwikkelvisie en/of concept spelregelkaart.

2. Hoofdpijnen inspraakreacties

In dit inspraakverslag gaan wij in op de veelvoorkomende vragen. Veel reacties gaan over dezelfde onderwerpen, daarom zijn de antwoorden daarop geclusterd. Als bijlage bij dit inspraakverslag zit een nota van beantwoording. Hierin staan de namen van iedereen die gereageerd heeft. De meeste vragen worden in dit inspraakverslag beantwoord. De vragen die hier niet aan bod komen in de nota van beantwoording (bijlage) beantwoord.

De meeste reacties vroegen vooral om een nadere toelichting. Om onduidelijke of onjuiste beelden weg te nemen is gekozen voor een verduidelijking in dit verslag. De reacties die tot een wijziging en/of aanscherping hebben geleid zijn in Hoofdstuk 10 opgenomen en in de nota van beantwoording aangegeven.

De veelvoorkomende vragen hebben wij geclusterd in de volgende thematische hoofdstukken.

- 3. Stedenbouwkundig plan
- 4. Mobiliteit en bereikbaarheid
- 5. Woningen (50% sociaal)
- 6. Programma
- 7. Leefbaarheid
- 8. Groen & Duurzaamheid
- 9. Overige inspraakreacties

De visie gaat in op de hoofdlijn van de beoogde ontwikkeling van de zone Zuidwest. De uitwerking volgt in een latere fase. Veel inspraakreacties hebben betrekking op besluiten die in een latere fase worden genomen. Ook deze besluiten gaan gepaard met inspraak.

3. Stedenbouwkundig plan

Er zijn veel reacties binnen gekomen over de hoogten, volumes en massa's van de toekomstige plannen.

Concrete antwoorden zijn hierop nog lastig te geven, aangezien de spelregelkaart en de ontwikkelvisie vooral de hoofdrichting van de ontwikkeling definiëren. Het is wel duidelijk geworden dat het begrip FSI (Floor Space Index) een en ander niet gemakkelijk heeft gemaakt. We zullen proberen in dit verslag het begrip verder toe te lichten.

3.1 Bouwmassa's/-hoogten

De exacte hoogte van de verschillende bouwlocaties is nog niet bepaald. Dit wordt in de volgende fase, bij het opstellen van een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) en/of het Stedenbouwkundig plan duidelijker. De kans dat er hoger gebouwd wordt dan de bestaande twee of drie lagen met een kap in de bestaande omgeving, is zeer reëel. Wij vinden dit goed inpasbaar in de omgeving. De bouwhoogte van de nieuwbouw is wel afhankelijk van de nabijheid van bestaande bebouwing. Hoe dichter er op bestaande bebouwing wordt gebouwd, hoe meer de hoogte van de nieuwbouw moet aansluiten bij de hoogte van de bestaande bebouwing. Dit vanuit privacy oogpunt en voor een vloeiende overgang tussen de bestaande bebouwing en de nieuwbouw. Over het algemeen is de afstand tot omliggende bebouwing aan het spoor het grootst. Dit zou ertoe kunnen leiden juist hier hoger te bouwen.

Officieel valt een gebouw pas in de categorie 'hoogbouw' wanneer het hoger is dan 30 meter. Buiten het beschermde stadsgezicht is een hoogbouw effect rapportage nodig bij bebouwing hoger dan 30 meter. Op dit moment is nog niet precies bekend of en waar er hoogbouw komt hoger dan 30 meter. Er is daarom nog geen hoogbouweffect rapportage opgesteld. Eventuele hoogbouweffectrapportages zullen worden opgesteld ten behoeve van de stedenbouwkundige randvoorwaarden/het stedenbouwkundig plan.

De bebouwing en het stratenpatroon van het huidige bedrijventerrein aan het spoor sluit nu niet aan bij de omliggende wijken. Door de ontwikkeling van de zone zal de bebouwingsdichtheid toenemen. Dat vraagt om architectuur/bouwstijl die wel voor aansluiting op het omliggende gebied zorgt. In het vervolgproces, bij het maken van een SPvE of het Stedenbouwkundig plan zullen aanvullende criteria voor ruimtelijke kwaliteit worden opgesteld. In die fase worden concretere uitspraken gedaan over bouwstijlen.

Weerkaatsen van geluid bij hoogbouw is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking. Een eerste globale geluidsberekening, gebaseerd op het ruimtelijk model, laat zien dat de geluidstoename ten gevolge van de nieuwbouw verwaarloosbaar is, indien we de normale eisen en wensen in acht nemen. Zodra er een SPvE of een Stedenbouwkundig plan is, worden nieuwe geluidsberekeningen gemaakt. Ondanks dat we verwachten dat de geluidstoename volgens de normen acceptabel is, kiezen we ervoor om bij het ontwerpen van de nieuwbouw extra aandacht te besteden voor trillinghinder en weerkaatsing van spoorweggeluid. Daarom hebben we hier een specifieke spelregel voor opgenomen.

3.2 Floor Space Index (FSI)

Op de spelregelkaart is met het begrip FSI gewerkt. Het wordt uit de reacties duidelijk dat het gehanteerde begrip lastig is; men zou graag meer duidelijkheid hebben hoeveel verdiepingen een bouwveld/-blok kan hebben en hoeveel meter hoog dat bouwveld/-blok kan worden.

Het is in deze visie echter nog niet aan te geven hoe hoog de bebouwing wordt. Er is hiervoor gekozen om met deze visie nog ruimte te laten voor nadere uitwerking, kennis, expertise en creativiteit van de markt. Dit is ook nodig, omdat de markt de plannen ontwikkelt. In de volgende fase bij het maken van het SPvE en/of het stedenbouwkundig plan zullen de type bebouwing en de hoogte concreter zijn.

In de visie is de FSI nader toegelicht en is opgenomen wanneer een hoogbouweffectrapportage gemaakt zal worden.

4. Mobiliteit/Bereikbaarheid

4.1 Auto

Er worden door veel insprekers nu al problemen in de huidige situatie ondervonden op het vlak van mobiliteit; vooral de bereikbaarheid met de auto is daarbij een aandachtspunt.

De bekende knelpunten met de Randweg, Leidsevaart, bruggen, Pijlslaan, Westergracht zijn reeds in beeld gebracht in het onderzoek van Goudappel Coffeng, dat gedurende de visievorming is uitgevoerd. De uitkomsten zijn terug te vinden op de projectwebsite. Daaruit is geconcludeerd dat er mogelijkheden zijn om de knelpunten aan te pakken. In de vervolgstappen zal dit verder worden uitgewerkt, inclusief de periode waarbinnen aanpassingen kunnen worden uitgevoerd. De aanpak zal overigens in samenwerking met belangrijke partners op mobiliteitsgebied gebeuren, zoals provincie Noord-Holland als beheerder van de Randweg en omliggende gemeenten.

4.2 Auto-parkeren

Ook het huidige parkeren in de bestaande wijken is nu al een probleem, volgens sommige insprekers, en wordt met de realisatie van de ontwikkelzone, alleen maar erger. Daarnaast kwamen er vragen over elektrisch rijden.

De parkeernorm voor de ontwikkelzone wordt gebaseerd op het parkeerbeleid van de gemeente. Binnen dit beleid is er ruimte om een lagere parkeernorm in te stellen als er met andere mobiliteitsconcepten wordt gewerkt, zoals autodelen. De visie zet ook in op het versterken van fiets- en OV-verbindingen en in de spelregelkaart zijn potentiële locaties aangewezen voor een parkeerhub.

Voor de nieuwe ontwikkelingen kan parkeren worden gereguleerd; voor de omliggende gebieden wordt op het moment dat de bouw gerealiseerd wordt, de parkeerdruk gezien.

Er wordt gewerkt aan beleid voor het plaatsen van meer laadpalen en aan het instellen van een milieuzone (centrum). Anders dan dit is er nog geen beleid vanuit de gemeente in het stimuleren van elektrisch rijden.

4.3 Doorstroming

Insprekers maken zich zorgen over de doorstroming van het in- en uitgaande verkeer in de wijk en de omliggende stadsdelen, als een oplossing hiervoor niet meegenomen wordt in de planontwikkeling. Op alternatieve oplossingen zoals de ambitie mensen 'uit de auto' krijgen is in de inspraak sceptisch gereageerd.

De doelstelling vanuit de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) is dat de autonome groei van het autogebruik voor de hele stad wordt teruggebracht met 7,5%. Daarbij wordt er gestreefd naar een goede ringontsluiting rondom de stad; waardoor alle auto-bewegingen eerst de stad uit en vervolgens via deze 'ring' wordt afgevoerd. Ook zal in het vervolg steeds meer helder worden over de tijdsspanne waarbinnen aanpassingen worden uitgevoerd en over de wijze waarop er kan worden samengewerkt met belangrijke partners op mobiliteitsgebied (bv de provincie Noord-Holland) en omliggende gemeenten.

4.4 Fiets- en wandelverkeer

Insprekers vragen om verbetering van de fietsverbindingen.

Doelstelling vanuit de SOR en met de provincie is dat er een duidelijke en veilige fietsroute aanwezig is vanuit het centrum van Haarlem naar station Heemstede-Aerdenhout en dat er met de fiets altijd een station te bereiken moet zijn binnen 15 minuten. De ontwikkelvisie levert hieraan een bijdrage.

4.5 Openbaar Vervoer

De overtuiging uit de inspraakreacties is dat er veel mensen hun auto altijd zullen houden en niet snel gebruik zullen maken van het OV. De bereikbaarheid van Haarlem CS en Heemstede-Aerdenhout vanuit de zone met de bus is zeker niet optimaal.

In de vervolgstappen zal met provincie Noord-Holland gesproken worden over de mogelijkheden dit deel van de stad met buslijnen beter te verbinden met beide stations. Behalve de verbindingen zullen de OV-knooppunten aangepakt worden, waardoor overstappen in de stad ook makkelijker wordt.

In de inspraakreactie is een nieuw station voor Zuidwest genoemd. Na overleg met ProRail en NS is gebleken dat zij hiervoor vooralsnog geen mogelijkheden zien.

4.6 Verkeersveiligheid

Veel reacties gaan in op de verkeersveiligheid van de straten na realisatie van de plannen in de ontwikkelvisie. Zo wordt aandacht gevraagd voor de Oosten de Bruijnstraat (wordt dit geen sluiproute ?) en de veiligheid voor bv spelende kinderen. Daarbij zijn o.a. enkele inwoners uit Heemstede bezorgd over de aantakking op de Randweg bij de Pieter van Musschenbroekstraat.

Meer bewoners leidt tot meer verkeer. Het uitgangspunt in de ontwikkeling van het gebied blijft dat tussenstraten in woonbuurten – net als in overige wijken in Haarlem - veilig zullen zijn en blijven voor alle gebruikers van de verkeersruimte. In de uiteindelijke situatie zal er een balans gevonden zijn tussen het reguleren van het parkeren maatregelen waarmee verkeersstromen worden gestuurd. Meer autoverkeer via de Westelijke Randweg en meer verplaatsingen met de fiets en het OV zijn belangrijke pijlers in de ontwikkelvisie.

Concrete verkeersmaatregelen worden niet in ontwikkelvisie genoemd, maar zullen in het vervolgproces (als ook de plannen concreter zijn) verder worden uitgewerkt.

4.7 Mobiliteitsonderzoek

Veel insprekers verlangen meer onderzoek naar mobiliteit, voor gestart wordt met de bouw van deze woningen.

De mobiliteitsvraagstukken in de ontwikkelzones zijn in beeld en onderzocht, maar vragen om een stedelijke, soms zelfs regionale aanpak. De gemeente gaat het mobiliteitsbeleid actualiseren, waarbij mobiliteitstransitie en het verminderen van autogebruik in de stad het uitgangspunt is. Er komt een aanpak voor de langere termijn (tot 2040), maar ook programma met concrete 'no-regret' maatregelen en acties voor de korte termijn (tot 2025). Het geactualiseerde beleid wordt

verwacht na de zomer van 2020. De ontwikkeling van de zone is een langlopend proces, de woningen worden niet in een korte tijdspanne gebouwd. Er is ruimte de totale mobiliteit in de stad te verbeteren, parallel aan de ontwikkeling van deze en andere zones.

5. Woningen (50% sociaal)

Op de ambitie om 50% van de woningen aan het sociale segment toe te voegen, komen twee verschillende reacties. Veel mensen zien het nut in van sociale woningen binnen Haarlem, maar ook zijn veel mensen van mening dat 50% te veel is. Men wijst op het risico dat de eigenaren/ontwikkelaars zich niet gaan houden aan deze aantallen en wil weten hoe deze sociale woningen ten goede komen aan het verminderen van de lange wachttijden en aan Haarlemmers. Bij een enkele respondent bestaat de angst dat met de toevoeging van sociale woningen aan de wijk, gelijktijdig de criminaliteit en agressie in de buurt zal toenemen.

In de concept Ontwikkelvisie wordt op pagina 40 en 41 nader ingegaan op de noodzaak van het toevoegen van sociale huurwoningen. Daarbij is ook aangegeven dat wij nader willen onderzoeken of en hoe een bindingeis bij de toewijzing van deze sociale huurwoningen toegevoegde waarde heeft in de toekomst.

De eisen voor de realisatie van sociale huurwoningen in de ontwikkelzone zullen worden vastgelegd in de overeenkomsten met de eigenaren/ontwikkelaars.

Van de huidige bewoners van Haarlem is circa 40% doelgroep voor een sociale huurwoning. Dat zijn bijvoorbeeld de kinderen van de burens die al lang op de wachtlijst staan, mensen die alleen zijn komen te staan en nu een lager inkomen hebben. Binnen de sociale huursector worden ook een aantal woningen toegewezen aan mensen die kwetsbaarder zijn. Daarbij wordt zorgvuldig gekeken naar de samenstelling van wooncomplexen, de spreiding in de wijk. Met het toevoegen van sociale huurwoningen aan de westkant van de stad wordt bijgedragen aan de ongedeelde stad; in Zuid-West zijn nu relatief weinig sociale huurwoningen.

6. Programma

Eén van de uitgangspunten voor deze ontwikkelzone is het aantal woningen en het percentage sociale huurwoningen binnen het totale programma. Toch zijn hier veel vragen en opmerkingen over. Ook vraagt men zich af of geen andere gebieden in Haarlem zijn waar kan worden gebouwd. Specifiek wordt gewezen op de mogelijkheden in Schalkwijk en de Waarderpolder. Ook wordt gesteld dat veel van de 10.000 woningen al zijn gebouwd, het aantal woningen kan naar beneden worden bijgesteld, ook in Zuidwest.

In Schalkwijk ontwikkelzone Europaweg zal meer worden gebouwd dan in de ontwikkelzone Zuidwest. Wij willen de Waarderpolder in de komende 10 jaar als bedrijventerrein behouden en daar geen woningbouw toevoegen, afgezien van bij de nieuwe stadsentree de Oostpoort. Wij hebben ook gekozen de buitengebieden van Haarlem open en groen te houden en vooral binnenstedelijk te verdichten.

Het aantal van 10.000 woningen is onderdeel van een door het huidige bestuur geformuleerde doelstelling tot 2025. Dit beoogde aantal is nog niet gerealiseerd. Overigens zullen in de periode tot

2040, volgens de prognoses minimaal 14.000 woningen nodig zijn om in het woningtekort van Haarlem te voorzien.

6.1 Voorzieningen

Insprekers twijfelen aan de capaciteit van de huidige voorzieningen na toevoeging van dit woningaantal.

Het is de ambitie om met de realisatie van de Ontwikkelzone Zuid-West een volwaardig stuk stad toe te voegen aan Haarlem. Er wordt daarom niet alleen gekeken naar de ontwikkeling van woningen in het gebied, maar ook ruimte voor voorzieningen. Deze voorzieningen zullen zowel sociaal-maatschappelijk (o.a. onderwijs, sport, et cetera), als commercieel (winkels, kantoren, bedrijvigheid, overig) van aard zijn.

6.2 School

Er zijn veel vragen over de ambitie voor een school aan de van Oosten de Bruijnstraat. Men maakt zich zorgen over de hoogte c.q. massaliteit van het gebouw en de verkeer aantrekkende werking daarvan. Ook twijfelt men aan het nut van deze voorziening.

Volgens de leerlingenprognose neemt door ontwikkeling van de zone en door de autonome ontwikkeling het aantal kinderen tussen 4-12 jaar in stadsdeel Zuidwest met 400 tot 500 toe. Dat betekent dat er behoefte is aan meer lokalen voor het basisonderwijs. Er is gekozen om een bestaande school, de Bavo basisschool aan de Westergracht, te verplaatsen naar een gebied waar de school gecombineerd kan worden met een sportzaal en buitensportvelden. In het zuidelijk deel van de ontwikkelzone staat basisschool De Zuidwester. De school zou bij groei van het leerlingenaantal nog kunnen uitbreiden. Op deze manier is zowel in de noordkant in de zuidkant van de ontwikkelzone een basisschool met een goede omvang aanwezig. In het ruimtelijk model 'ontmoeten en verbinden', de basis was voor de spelregelkaart, is een wit vlak opgenomen. Dit vlak is een zone, die na het verdelen van de benodigde ruimte voor het openbaar gebied is overgebleven. Binnen de zone is getoetst of er voldoende ruimte is om het gewenste programma te realiseren, maar bebouwing is dit niet verder als plan uitgewerkt. De zone is een zoekgebied voor een extra sportveld, sporthal en basisschool. Het is aan marktpartijen om met een gedetailleerder plan te komen. Het is dus op dit moment niet zeker dat de school langs de van Oosten de Bruijnstraat komt. In het geval er wel aan de van Oosten de Bruijnstraat wordt gebouwd is een aanduiding in de spelregelkaart toegevoegd waardoor er bij de beoordeling van plannen extra aandacht is voor de overgang in bouwhoogtes. Daarnaast is de spelregel 'Levendige gevel, variërende hoogtes, gevelplastic' opgenomen om een monotoon en saai gevelbeeld te voorkomen.

6.3 Sportvoorzieningen

Enkele insprekers vragen zich af of er ook wel genoeg ruimte blijft om te sporten na de realisatie van de ontwikkelzone en willen graag zien dat de sportvelden blijven.

In de ontwikkelvisie is de komst van een derde volwaardig voetbalveld voor Geel-Wit duidelijker vastgelegd. De exacte locatie en oriëntatie is echter nog niet bekend; die volgen in een later stadium. Daarbij is het streven om sociaal-maatschappelijke functies (school, sportvelden,

sporthal, etc.) dichtbij elkaar te realiseren, zodat beheer en exploitatie van deze voorzieningen op een optimale wijze kunnen gebeuren.

6.4 Werkgelegenheid

Er zijn positieve reacties op het behoud van werkgelegenheid in de zone. Er moet meer werkgelegenheid komen passend bij het opleidingsniveau van de inwoners. Er zijn zorgen over de bereikbaarheid bij toename van de werkgelegenheid in de zone.

Met de groei van het aantal inwoners zal het aantal banen mee moeten groeien. De benodigde werkgelegenheidsgroei is voor heel Haarlem berekend en over de acht ontwikkelzones verdeeld. Uitgangspunt daarbij is dat Haarlem een woon-werkstad blijft en de uitgaande pendel woon-werkverkeer niet toeneemt. Dat betekent dat met de groei van het aantal inwoners ook het aantal banen moet toenemen. Met het toevoegen van het aantal banen in Haarlem kantoorvoorzieningen neemt het aantal banen toe en kunnen meer Haarlemmers ook in Haarlem werken. Hierdoor kan neemt de uitgaande pendel woon-werkverkeer afnemen.

Een deel van de banen ontstaat in de voorzieningen die gerealiseerd gaan worden, bijvoorbeeld de school, maar ook supermarkten, horeca en kleine bedrijvigheid. Om deze banen te realiseren wordt een deel van de ontwikkelruimte (van de bebouwde ruimte, niet de openbare ruimte) gereserveerd voor buurtgerichte, vrije economische of maatschappelijke invulling. De invulling van deze banen gebeurt op basis van marktwerking.

Hiernaast zullen in de OZZW ook kantoorvoorzieningen moeten ontstaan om de huidige woon-werkbalans gelijk te houden. Voor dit type bedrijvigheid zijn kansrijke locaties aangewezen in de ontwikkelvisie.

In de visie is bebouwing op het terrein van de volkstuinen komen te vervallen. Onderdeel van deze bebouwing was circa 3.000 m² commerciële ruimte. Dit aantal m² hoeft niet per se elders in de ontwikkelzone te worden gerealiseerd. Het doel is voldoende werkgelegenheid, zoals is de visie verwoord, te realiseren.

6.5 Kantoorlocaties

In de inspraakreacties is voorgesteld kantoorvoorzieningen in de zone te schrappen, zodat zij ook niet kunnen bijdragen aan de verkeersdrukke.

Er is sprake van een krappe kantorenmarkt in Haarlem. In 2018 is het leegstandspercentage van kantoren gedaald tot minder dan 8%. Dit is de grens waarbij er krapte op de markt ontstaat. Voor een gezonde kantorenmarkt is minimaal 8% leegstand nodig zodat er voldoende ruimte is voor bijvoorbeeld bedrijfsuitbreidingen of startups. Het toevoegen van kantoorlocaties in Haarlem en Haarlem Zuid-West is vanuit dit oogpunt gewenst.

7. Leefbaarheid

Een flink aantal bewoners geeft aan zich zorgen te maken over de leefbaarheid van hun wijk. Bij dit begrip 'Leefbaarheid' denkt iedereen aan andere aspecten. Voor de een gaat het hierbij over de luchtkwaliteit, terwijl de ander verwijst naar het toevoegen van sociale huurwoningen of de beoogde nieuwe woningen op zichzelf. Er wordt veel verwezen naar de 'Leefbaarheids Effect Rapportage' (LER) van Strategis, zoals deze voor de bewoners van de Bezuidenhout in Den Haag is opgesteld.

Veel thema's uit deze LER komen in dit inspraakverslag al naar voren; zoals de kwaliteit van de openbare ruimte (o.a. bomen/groen, maar ook luchtkwaliteit), mobiliteit, ruimtegebruik, voorzieningen, et cetera). Hieronder staan we specifiek stil bij de openbare ruimte en de luchtkwaliteit.

7.1 Openbare ruimte

De ruggengraat van het plan voor de ontwikkelzone is een hoogwaardige openbare ruimte met water en een langzaam verkeer verbinding. Dit is op de meeste plekken een ruim profiel, ruim tweeënhalf keer breder dan een normale woonstraat. Dit brede profiel draagt, samen met de hoogwaardige inrichting, bij aan een goede overgang van en verbinding tussen de bestaande wijk aan de oostzijde en de nieuwbouw. Aan de westzijde vormt de spoorlijn een natuurlijke barrière tussen de nieuwe ontwikkeling en de bestaande woningen. De bouwvelden liggen door het brede spoorprofiel ver van bestaande bebouwing af, maar zullen op sommige plekken wel zichtbaar zijn vanuit de bestaande woningen langs het spoor. Hoe dichter de nieuwbouw bij bestaande bebouwing komt te staan hoe meer de hoogte zich zal aanpassen aan bij deze bestaande bebouwing. Er zal waarschijnlijk wel altijd een paar verdiepingen hoogteverschil zijn.

7.2 Luchtkwaliteit

Er worden ook vragen gesteld over de luchtkwaliteit in de huidige situatie en (vooral) in de toekomst. Er wordt daarbij een relatie gelegd tussen meer autoverkeer en het verslechteren van de luchtkwaliteit. Op voorspraak van enkele leden van de Meedenkgroep zijn er reeds enkele verkenningen gedaan naar deze luchtkwaliteit, waarbij de situatie aan de Pijlsaan in het hart van de ontwikkelzone verder bekeken is, mede vanwege het vrachtverkeer.

Uit deze berekeningen volgde dat langs de Pijlsaan de wettelijke normen ('grenswaarden') voor de luchtkwaliteit niet worden overschreden. De berekende waarden voldoen zeer ruim aan deze grenswaarden en zijn in hoogte vergelijkbaar met waarden elders in Haarlem langs wat drukkeren wegen. Met een tweede proefberekening is getest dat - zelfs indien er beduidend meer verkeer zou rijden ('worst case') -, de grenswaarden nog niet benaderd worden. De luchtkwaliteit is dan nog steeds bijna 50% beter dan de grenswaarden. Er is dan ook geen aanleiding om te vrezen voor een kritische of ongezonde situatie langs de Pijlsaan.

De waarden zijn berekend op de wettelijke toetsingsafstand - bij de gevels aan de Pijlsaan- en die waarden zijn rechtstreeks getoetst aan de grenswaarden. Er is daarbij dus geen saldering of middeling over een groter gebied aan de orde.

De twee berekeningen illustreerden ook dat met name voor fijnstof de bijdrage van het verkeer aan het gehalte langs zo'n weg, ook bij de gevel, relatief klein is. Dat komt omdat met name fijnstof

voor het overgrote deel wordt aangevoerd van aanzienlijk grotere afstanden, tot en met het buitenland aan toe.

We streven er wel naar de waarden die de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) adviseert te halen in plaats van de huidige wettelijke normen. Om die reden werken Rijk, Provincies en gemeenten samen om tezamen de uitstoot verder te verlagen en op de lange termijn het wensbeeld van het voldoen aan de WHO-advieswaarden te bereiken.

8. Groen & Duurzaamheid

Er wordt aangegeven dat er nu weinig groen in de wijk is en dat men juist meer groen wil zien. Gewaardeerde plekken zijn het Van Leeuwenhoekpark en het Einsteinplantsoen (nu reeds groen). Ook de volkstuinten worden erg gewaardeerd, veel mensen begrijpen niet dat de volkstuinten mogelijk bebouwd gaan worden. Mogelijke ontwikkelingen in het gebied zouden deze groene kwaliteiten moeten behouden en versterken.

8.1 Groen

Een belangrijke ambitie van de ontwikkelvisie is om het groen in de zone te versterken. Uitgangspunten voor de zone zijn dat we bestaande groenwaarden behouden en groen toevoegen, dat actief gebruikt kan worden, zichtbaar en beleefbaar is. Daarbij houden we rekening met de ecologische waarden in het gebied. Uit de inspraakreacties komt naar voren dit niet helder genoeg in de visie is omschreven. Om dit uitgebreider toe te lichten hebben wij een hierover aparte bijlage bij dit inspraakverslag opgenomen.

8.2 Volkstuinen

In de concept visie waren op het terrein van de volkstuinten woningbouw en commerciële ruimtes opgenomen. Deze bebouwing is in de definitieve versie vervallen. Het is geen doel op zich deze bebouwing elders in de zone te compenseren. De ambitie 2.100 woningen toe te voegen in gewijzigd in circa 2.000 woningen.

9. Overige inspraakreacties

9.1 Participatie

De beleving bestaat dat niet alle bewoners betrokken zijn bij de visie.

Ondanks het gebruik van de verschillende gremia om betrokkenen en bewoners zo goed mogelijk te informeren, bestaat de beleving onder een enkele respondent dat de gemeente onvoldoende communiceert met de bewoners uit het gebied. De gemeente heeft binnen haar machten en kunnen zowel digitaal als schriftelijk (publicaties in lokale kranten en informatiefolders) getracht de bewoners te informeren en betrekken bij de totstandkoming van de visie.

9.2 Afspraken ontwikkelaars

Er is veel onvrede over de gang van zaken rondom de projecten nabij de Ontwikkelzone Zuidwest; te weten Plaza West en Remise. Veel insprekers vinden dat de ontwikkelaars hier veel afspraken niet goed uitgevoerd hebben of nagekomen zijn.

Om deze reden heeft de gemeente Haarlem bij de ontwikkelzone Zuidwest, gekozen voor het proces waarbij zij eerst zelf haar ambities en eisen formuleert, voordat marktpartijen (ontwikkelaars/eigenaren) met plannen komen. Het is de bedoeling dat deze partijen met voorstellen komen die passen in de vastgestelde ontwikkelvisie. De visie vormt de basis voor verdere gesprekken en afspraken met deze partijen. In deze afspraken worden de ambities van de gemeente Haarlem, zoals geformuleerd in de ontwikkelvisie, harde voorwaarden. Pas als de plannen daaraan voldoen, gaat de gemeente over tot het aanpassen en/of in orde maken van het bestemmingsplan en kan de gemeente op die manier de ontwikkelingen sturen.

9.3 Extra verbinding onder spoor

Er is onzekerheid bij bewoners aan het aangrenzende woongebied ontstaan over de mogelijke spoorwegovergang ter hoogte van de Ampèrelaan.

In de ontwikkelvisie wordt nadrukkelijk naar verbinding gezocht met bestaande omliggende wijken. De aanduiding zoals aangegeven op de spelregelkaart ter hoogte van de Ampèrelaan geeft vooral een kans aan om de bestaande en de nieuwe wijken met elkaar te verbinden. De kans dat hier een weg komt is vanwege de hoge kosten niet realistisch. Een voetgangersbrug of een zichtrelatie met het Houtvaartkwartier is wel denkbaar. In het vervolgproces wordt deze kans verder onderzocht.

9.4 Klimaatverandering/-adaptatie

Het verzoek is binnengekomen om maximale aandacht en inspanning te leveren in de zone voor de functie van groen in verband met mitigatie en adaptatie aan klimaatverandering.

Er wordt in de visie ingespeeld op de gevolgen van klimaatverandering (hittestress, droogte, piekbuien) door onder andere meer groen, bomen en oppervlaktewater toe te voegen in de openbare ruimte, en door ruimte te maken voor een waterverbinding door de gehele zone. Hierdoor ontstaat een robuuster watersysteem voor de zone en de omliggende wijken. De landelijke wetgeving voor klimaat-adaptief bouwen worden steeds strenger. Toekomstige bebouwing zal aan deze wetgeving moeten voldoen. Groene daken en groene binnengebieden zijn zeer effectief om water vertraagd af te voeren. Verwacht wordt dat dit veel zal worden toegepast

9.5 Planschade

Er bestaan zorgen over waardevermindering en planschade ten gevolge van de potentiële ontwikkelingen in Zuidwest.

Planschade is te eisen wanneer een definitief planologisch besluit, zoals een bestemmingsplan, nadelige gevolgen heeft. Wanneer er een bestemmingsplan is, kunt u een verzoek om een vergoeding van planschade indienen. Hier is een speciaal aanvraagformulier voor op de website van de gemeente.

9.6 Aangrenzende gemeenten

Als aangrenzende gemeente hebben de gemeenten Bloemendaal en Heemstede belangstelling getoond voor de ontwikkeling van Haarlem Zuidwest.

Ook de gemeente Haarlem vindt het belangrijk dat met name de belangen van haar buurgemeenten gekend worden bij deze ontwikkeling. De bewoners in omliggende gebieden van Zuid-West zijn uitgenodigd voor de informatieavonden. Ook in de toekomst ontvangen zij dezelfde informatie als de bewoners en ondernemers in Zuid-West.

In de verdere uitwerking van de visie zal de gemeente afstemmen met de regio Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland. Met de vier gemeenten samen moet worden gewerkt aan de bereikbaarheid van de regio, het voorkomen van nieuwe knelpunten en het betaalbaar maken/houden van de woningmarkt van de regio.

10. Spelregelkaart

Er wordt gevraagd waarom op de spelregelkaart geen rekening gehouden wordt met de aansluiting van de grensgebieden op de rest van de stad/naastgelegen gemeenten? Ook wordt gevraagd of de Volvo-garage meegenomen wordt in de ontwikkeling van de zone.

Op de spelregelkaart worden routes en verbindingen, gebouwen, randvoorwaarden en sfeergebieden voor de ontwikkelzone in beeld gebracht. De omliggende gebieden zijn op de kaart aangegeven, zodat de verbindingen daarmee ook aangegeven worden. Ook is gekeken naar het gebied in relatie tot de SOR, het structuurplan Haarlem, omliggende bestemmingsplannen etc. Daar is bijvoorbeeld uitgekomen dat de zichtlijn op de Koepelkathedraal en de ecologische hoofdstructuur belangrijk zijn.

De Volvo-garage is nu meegenomen in de spelregelkaart.

11. Overzicht wijzigingen

11.1 Wijzigingen in de visie

In de visie zijn taal technische aanpassingen gedaan en typefouten gecorrigeerd. Deze worden hier niet apart vermeld. De hieronder vermelde aanpassingen zijn zowel ambtshalve als op basis van de inspraakreacties doorgevoerd.

Aanpassingen:

- Er is een nieuwe samenvatting van de visie opgenomen.
- De visie is op meerdere plekken aangepast aan het laten vervallen van de bebouwing op het volkstuintencomplex en het aantal toe te voegen woningen is gewijzigd in circa 2.000.
- In het Hoofdstuk Inleiding is een alinea opgenomen over het waarom van een gebiedsvisie.

- Het hoofdstuk Status, werking en uitwerking en het Hoofdstuk Participatie en informatie zijn aangepast, omdat de visie geen concept status meer heeft.
- In het Hoofdstuk Analyse huidige situatie:
 - is de tekst dat station Haarlem en station Heemstede ook lopend goed bereikbaar zijn, gewijzigd. Er is goede bereikbaarheid per fiets en in minder mate goede bereikbaarheid lopend.
 - zijn Huisdierencentrum Haarlem, Stichting Bedenk en Egelopvang toegevoegd als andere gebruikers.
- In het Hoofdstuk Relevant beleid, onderzoek en inzichten:
 - is de omvang van behoefte aan binnensportvoorziening nader toegelicht.
 - is expliciet opgenomen dat met het toevoegen van een extra sportveld het totaal op drie volwaardige velden komt, in plaats van twee volwaardige velden en een veld met kleinere afmetingen nu.
 - is het belang van een stedelijke aanpak van mobiliteitsknelpunten opgenomen evenals een mobiliteitsplan voor Zuid-west met een pakket aan maatregelen passend binnen de uitgangspunten van de structuurvisie openbare ruimte.
 - is opgenomen dat zonder gereguleerd parkeren op het maaiveld in het gebied en in de omgeving, de gemeente geen grond heeft parkeren in de openbare ruimte tegen te gaan.
 - is natuur-inclusieve bebouwing en openbare ruimte nadrukkelijker opgenomen.
- In het Hoofdstuk Ontwikkelkansen en visie op het gebied is een zin toegevoegd over de toewijzing van woningen aan mensen die kwetsbaar zijn.
- In Hoofdstuk strategie is de eerste aanzet voor de ontwikkelstrategie vervallen. Hierover volgt in het najaar 2019 een apart document.
- In het Hoofdstuk Spelregelkaart is:
 - het begrip bouwhoogte vervangen door dichtheid.
 - bij 'Zoekgebied extra sportveld, sporthal en basisschool' tekst over een integraal kindcentrum en kinderopvang toegevoegd.

11.2 Wijzigingen in de spelregelkaart

Naar aanleiding van de inspraak is geconstateerd dat de spelregelkaart niet altijd voor iedereen even duidelijk is. Daarnaast hebben enkele reacties geleid tot een aanpassing op de spelregelkaart. Hieronder volgt een overzicht van deze aanpassingen. Enkele van de aanpassingen in de spelregelkaart hebben ook een relatie met de tekst in de visie. In die gevallen is ook de visie aangepast.

Leesbaarheid/verduidelijking:

- Op de spelregelkaart zijn straatnamen toegevoegd, zodat men zich beter kan oriënteren op het gebied.
- De grens van het zoekgebied is dunner gemaakt en is daardoor minder strikt.
- In de legenda is het kopje 'overig' toegevoegd met daarin de onderdelen; grens zoekgebied, bestaande bebouwing omgeving en water.
- De aanduiding 'Ecologisch waardevol gebied' over het spoor is aangepast, zodat duidelijk wordt dat vooral de bermen ecologische waarde hebben.
- De aanduiding 'Nader te bepalen hoogteaccent' wordt van de spelregelkaart verwijderd. De FSI methode maakt deze aanduiding overbodig.
- De grens zoekgebied is aangepast nabij de Maxwellstraat.
- Een deel van de spelregelkaart, waarvoor in het kader van de Remise spelregels worden opgesteld, is transparant gemaakt. Het wordt daardoor duidelijker dat dit onderdeel is van de visie, maar dat er een andere procedure loopt waarin de spelregels worden bepaald.

- In de legenda en in de spelregelkaart is het symbool 'sb' (slagboom) toegevoegd bij de toegangen naar 'Plaza West'.
- Voor het bepalen van FSI's geldt een NEN norm (NEN 9300). Deze norm biedt handvatten om de FSI's zo te bepalen dat de waarden ook ten opzichte van elkaar vergelijkbaar zijn en een beeld schetsen over de dichtheid. De FSI's op de spelregelkaart zijn niet volgens de NEN norm bepaald. De FSI waarden op de spelregelkaart geven vooral zicht op het maximaal te bebouwen aantal vloeroppervlak binnen een bouwveld en minder over de dichtheid.
- De suggestie om het 'zoekgebied verbinding' te vergroten richting de Zuidwester is op de spelregelkaart verwerkt.
- Uit de inspraakreacties blijkt dat er veel angst is voor een megaschool aan de Van Oosten de Bruijnstaat. Om aan te geven dat hier extra aandacht voor is, wordt ook hier een aanduiding 'extra aandacht overgang bouwhoogtes' opgenomen.
- Het bouwveld in de volkstuinten is verwijderd.
- Faradaystraat 2 in het deelgebied van Leeuwenhoekpark is aangemerkt als 'te behouden bebouwing'.
- De aanduiding 'kansrijke locatie woningen voor ouderen' toegevoegd aan het van Leeuwenhoekpark.
- Het symbool 'Nader te bepalen hoogteaccent' aan de Munterslaan vervangen door 'mogelijk hoogteaccent'.
- Het Svala (Volvo) gebouw Leidsevaart 576 'te behouden bebouwing' vervangen door 'bouwveld' met arcering 'voorzieningen in plint' en 'kansrijke kantoorlocatie'.
- In het bouwveld ten oosten van de Grippensteinweg zijn de FSI's verwijderd. Door de nabijheid van bestaande woonbebouwing is ervoor gekozen grenzen te stellen aan het maximum aantal bouwlagen. Op het moment dat de rooilijn naar het westen wordt verschoven kan het aantal bouwlagen nog toenemen. Daarbij moet worden aangetoond dat de invloed op de woonkwaliteit van de nabijgelegen woningen acceptabel is. Het verwijderen van de FSI op dit bouwveld zorgt er ook voor dat het oppervlak van het westelijk gelegen bouwveld groter wordt. Ervan uitgaande dat de te bouwen bruto vloeroppervlakte (BVO) op dit bouwveld gelijk moet blijven betekent het dat de minimale en de maximale FSI verlaagd wordt naar respectievelijk 1.7 en 2.0.
- In het bouwveld dat grenst aan de Pelgrimkerk is er in verband met de nabijheid van bestaande (woon)bebouwing voor gekozen grenzen te stellen aan het maximum aantal bouwlagen.
- In het bouwveld op de hoek van de Stephensonstraat en de Boogstraat is er, in verband met de nabijheid van bestaande (woon)bebouwing voor gekozen grenzen te stellen aan het maximum aantal bouwlagen.
- Er zijn meer waardevolle bomen toegevoegd op de spelregelkaart. Daarnaast zijn waardevolle boomstructuren langs het spoor aangegeven. Een aantal waardevolle bomen is in verband met ziekte verwijderd. Deze zijn ook van de spelregelkaart gehaald. De monumentale bomen zijn in deze versie transparant groen met een rand. De overige waardevolle bomen zijn transparant groen.

12. Conclusie

Het concept van de ontwikkelvisie heeft bij een aantal mensen, gelet op de binnengekomen vragen en reacties, geleid tot een beeld van massale bouw, toenemende verkeersdruk op korte termijn en beperkte vergroening. Op basis van de inspraak hebben wij de bebouwing van de volkstuinten laten vervallen en de visie gepreciseerd en toegelicht. Mogelijk leidt dit tot bijstelling van de beeldvorming. De visie gaat uit van kansen om een volwaardige wijk te realiseren met een goede openbare ruimte, groen en een diversiteit van bebouwing, bewoning, voorzieningen en economische functies. Bij elkaar een aantrekkelijk woon- werkgebied. Een gebied dat vooral voor

de voetganger en de fietser beter verbindt met het centrum van Haarlem en met station Heemstede. De openbare ruimte wordt enorm verbeterd en vergroend. De transformatie van het bedrijventerrein naar woongebied levert tevens een kwaliteitsverbetering voor de buurt. Er komen nieuwe plekken en pleinen waar buurtbewoners elkaar kunnen ontmoeten en kinderen kunnen spelen. Ook worden nieuwe voorzieningen toegevoegd waar ook bewoners uit de omliggende buurten gebruik van zullen maken.

Daarnaast gingen er vragen en reacties over de uitgangspunten, zoals het aantal woningen en het percentage sociale woningbouw. Het uitgangspunt 2.100 woning toe te voegen is gewijzigd naar circa 2.000 nu de bebouwing op het terrein van de volkstuinen is vervallen.

De andere uitgangspunten zijn voor ons onveranderd omdat wij vinden dat in deze zone deze , als onderdeel van de totale opgave voor Haarlem en de regio, goed passen.

De reacties hebben geleid tot aanscherpingen in de visie. Als dat de reactie oproept dat de gemeente daarmee inspraak niet serieus neemt betreuren wij dat. Binnen de ontwikkelvisies worden diverse belangen tegen elkaar afgewogen, waaronder die van huidige en toekomstige bewoners, ondernemers en andere betrokkenen. Voor een toekomstbestendige en leefbare stad is het belangrijk dat niet alleen naar de korte termijn en naar de belangen van de huidige bewoners wordt gekeken. Hun opvattingen en wensen zijn belangrijk en zijn serieus meegewogen. Het is onze verantwoordelijkheid de belangen van degene die nu nog niet in beeld zijn (bijvoorbeeld de jongere generatie) mee te wegen om zo een gelijk speelveld te creëren. Het is de taak van het bestuur om daarover besluiten te nemen.

Zoals meermalen is gezegd is de ontwikkelvisie de eerste stap in de ontwikkeling van de gebied in Zuidwest. Zorgen over verkeer zijn duidelijk overgekomen en hebben de aandacht. Zorgen over het soort gebouwen is in deze fase van het proces ook begrijpelijk. In het vervolg zal hier veel meer duidelijk over worden en ook dan kunt u uw mening geven. Tijdens het proces vragen wij bewoners, omwonenden, gebruikers, eigenaren en andere belanghebbenden opnieuw mee te denken en bij te dragen aan het realiseren van dit nieuwe en volwaardige deel van de wijk en de stad.

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,

12 september 2019

Tekst: Albert van der Stelt, Frank van Hattem, Levi Vlessing, Linda Bogaert, Sander Bosma, Henk Lelieveld, Heske Pohlman, Annemiek Verhaar

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl