



**Gemeente
Haarlem**

ORIONZONE

Inspraakreacties en beantwoording

28 november 2019

Inhoudsopgave

1.1 Reacties via Haarlem.nl/orionzone	1
1.2 Reacties via <u>orionzone@haarlem.nl</u>	58
1.3 Vragen/reacties uit de raadscommissie Ontwikkeling	139

Deel 1 - Reacties via haarlem.nl/orionzone

Inleiding

De concept ontwikkelvisie Orionzone heeft ter inzage gelegen van 26 augustus 2019 tot 7 oktober 2019. Dit overzicht bevat een lijst van de indieners van de inspraakreacties, het inhoudelijke commentaar op de ontwikkelvisie en het gemeentelijk antwoord op dit commentaar.

Cd	Naam	Adres
A	Corinne van Elst - Kinderopvang Haarlem	
B	T. Dors	
C	m niterink	
D	K. Douwma	
E	Hanke Dijkstal	
F	George Sernee	
G	Mevr J. Pas-Dignum	
H	J.A. van Buren	
I	J.A. van Buren	
J	K.Venema	
K	Samantha Scheenaard	
L	Ella Bloemendal	
M	jeroen ponten	
N	Lili Schutte	
O	J.C. Ruiter	
P	Frank Bohm	
Q	Natalie van harten	
R	Janine Rhee	
S	Paula Sweers	
U	joosje vermeij	
V	Louise Mennen	
W	Anna Zonneveld	

X	Spraks EDO Haarlem-Kenneemrland Menno Simonsz	
Y	Ron Zurhaar	
Z	Ron Zurhaar	
A2	Vincent van hall	
B2	Erna aarsen	
C2	Maarten Scheerde	
D2	Mostert	
E2	Sippens	
F2	Margriet van ravesteyn	
G2	Jacqueline Kuitert	
H2	yolanda barendregt	
I2	Thea Proper Vierhout	
J2	Margo Groot	
K2	K. Ku	
M2	Paul Veldhuis	
N2	Pim van den Broek	
O2	VvE Parksight	
P2	H. Kamerling	
Q2	J.M.H. Pas-Dignum	
R2	L.Muskens	
S2	Hans en Tineke Struijkenkamp	
T2	Ina Ruijter	
U2	Marrit Kerstens	
V2	Annemarieke Kraaij	
W2	Marian Trap	
X2	Fleur	
Y2	Jikke van der Putte	

X2	Nancy Schippers	
A3	Denise Bouwman	
B3	Frederique staal	
C3	Sabine	
D3	Ron Geven	
E3	Joke Hoogendoorn	
F3	J.F. Hoogland, A.E.M. Hoogland-Snackers	
G3	Edith Hudepohl	
H3	J.F. Hoogland	
I3	R. Bakker	
J3	Jan Maarten Braaksma	
K3	Johan Klungel	
L3	Peter de Loor	
M3	Maarten Dekker	
N3	Annelies Roon	
O3	Bastiaan van Apeldoorn	
P3	B. Goris	
Q3	Yvonne Sipman-Moolenaar	
R3	E.R. Cramer	
S3	Ron Apeldoorn	
T3	Wim Barendregt	
U3	Ger Snijder	
V3	ko Venema	
W3	U.P.J. Venema	
X3	Bas van der Laan en Emma Beeldman	
Y3	Henk van der Velde	
Z3	Tobiad	

A4	M. Peters	
B4	Fam van der Net	
C4	Aukje Vink en Bas Feskens	
D4	Michael Person	
E4	Van Heesch C.H.L.	
F4	Rachida oas	
G4	Frank van Laar	
H4	Thijs Nijkrake	
I4	T. Bronius	
J4	Luce de boer	
K4	Coen Eigenhuis	

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing (ja/nee met een korte toelichting)
A	Beste, Wij hebben met Kinderopvang Haarlem 2 BuitenSchoolseOpvang locaties in het gebied. BSO Neptunus in het zwembad waar we dagelijks 20 kinderen opvangen en BSO de Zeester in het clubgebouw van Sparks waar we dagelijks ruim 40 kinderen opvangen. Zoals nu in het concept is opgenomen verdwijnt de locatie van Sparks en komt hier een gezamenlijke sportkantine voor terug. Echter hebben de andere clubs ook BSO organisaties dus dit zal niet haalbaar zijn om met elkaar in dezelfde locatie te gaan zitten. Wij willen heel graag een locatie in of aangrenzend aan het park uiteraard. Wij zullen hier later nog een officiële aanvraag voor indienen nogmaals maar langs deze weg wilde ik iig graag onze zorg uiten over het verdwijnen van een van onze opvang locaties en de wens om hier een mogelijkheid voor terug te krijgen. mvg Corinne van Elst, Clustermanager Kinderopvang Haarlem	Het streven is dat het toevoegen van woningen gepaard gaat met een evenwichtige groei van voorzieningen. Tevens is het uitgangspunt van de gemeente functiemenging in woonwijken. Dit geldt ook voor de Orionzone. De huisvesting van een kinderdagverblijf en/of buitenschoolse opvang is geen wettelijke gemeentetaak. Echter, de gemeente erkent het belang van de aanwezigheid van dergelijke voorzieningen. Een kinderdagverblijf en/of buitenschoolse opvang worden door de gemeente als belangrijke voorzieningen binnen woongebieden geacht omdat deze bijdragen aan de leefbaarheid van de buurt. Deze voorzieningen worden dan ook mogelijk gemaakt binnen de visie zodat de markt hierop kan inspelen.	Nee
B	De geplande supermarkt Orionweg/TopNaefflaan is echt onzinnig! Nog geen 150m verderop - in t verlengde van deze straat, hoek A.Fokkerlaan/A.Verweylaan. De grote Dekamarkt op de Planetenlaan is ook niet heel ver weg. De motivatie van betere spreiding slaat dus nergens op. ik ben echt verrast dat ondanks eerdere inspraakrondes waar dit ook genoemd is (en ook locaties Plesmanplein en L.Couperusstraat genoemd werden) deze supermarkt nog steeds gepland wordt. Ik vraag me af of er al een toezegging aan een andere supermarktketen. Of wordt dat met spreiding bedoeld: meer soorten dan de dekamarkt?!? Kortom: dringend advies deze supermarkt uit de plannen te halen: want verplaatsen naar elders op de Orionzone lijkt ook niet tot betere spreiding van supermarkten.	In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zich meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem.	Ja. De mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg is in de definitieve ontwikkelvisie weggelaten.

C	Landgoed Schoterhout? Haha, dat heette vroeger het Noorder Sportpark. In Haarlem Noord hebben ze altijd de neiging alles mooier te maken dan het is. Ik ben opgegroeid in die ellende, op de Orionweg. Wat een zure buurt met zure katholieke mensen. Goddank ben ik bijtijds wakker geworden en woon nu in Amsterdam en niet meer in die kale ellende.	Wij hebben kennis genomen van uw inspraakreactie.	Nee
D	Hierbij wil ik reageren op de inspraak. Wij zijn ermee tevreden dat de groene kant van de hoven richting de Herman Gorterstraat zijn. Waar wij niet blij mee zijn is de hoogte van 7 verdiepingen langs de randweg. Op de hoek. Dat neemt een heleboel zon weg uit onze tuin. Graag zouden wij zien dat die 7 verdiepingen op de plek van nieuw delftwijde komt. Aan de kant van de top naeflaan. Hier staat nu ook een complex van 7 verdiepingen hoog en dan veranderd er qua zon/schaduw niets. Wij hebben dit huis gekocht vanwege de lekkere voortuin- en achtertuinzon. En uitzicht op een groenstrook, totaal géén inkijk. Nu krijgen we een uitzicht op een complex van 3 hoog helaas, waarbij men wel bij ons naar binnen gaat kijken. Recht voor ons huis is ook een blok getekend (van de u vorm) daar zijn wij niet blij mee. Graag zien wij dat blok iets korter zodat er meer groen komt voor onze deur.	Vanuit stedenbouwkundig oogpunt ligt een hoekaccent langs de Orionweg/Delftlaan meer voor de hand dan op de hoek met de Top Naeflaan. De zeven lagen zijn namelijk bedoeld om het begin van de wijk vanaf de Randweg te markeren. Hierdoor ontstaat vanaf de Randweg een veel betere aankondiging van belangrijke kruispunten en wijkentrees, zoals bijvoorbeeld ook het geval is bij de kruisingen met de Zijlweg (Nova College) en Jan Gijzenkade (woongebouw). Hierdoor verbetert de leesbaarheid van de Randweg als zogenaamde 'lange lijn', zoals gedefinieerd in de uitgangspunten van de Structuurvisie Openbare Ruimte. Het hoekaccent is geplaatst direct aan de Orionweg om op die manier zaken als bezonning effecten op de woningen langs de Herman Gorterstraat zoveel mogelijk te beperken. De bebouwing zal hier namelijk aflopen van zeven, tot vijf en uiteindelijk drie tot vier lagen. Het drielaagse deel van het gebouw komt op minimaal 18 meter en het vierlaagse deel van het gebouw op minimaal 25 meter van de bestaande bebouwing te liggen.	Nee
E	Ik ben bang voor nog mee drukte op de Zaanenlaan, kruispunt rijksstraatweg. Er wordt niet nagedacht over de ontsluiting van de stad en dat is een heikelpunt in Haarlem Noord. Ik wil geen extra vrachtwagens en file voor de deur. En eindeloos in de rij staan. Zeker ook in combinatie met de ontwikkelvisie die er voor de spaarndamseweg is gemaakt, zal haarlem noord steeds moeilijker de stad uitkomen. Wat gaan jullie daar aan doen? Zie dit alsjeblieft niet los van al deze nieuwbouw en ontwikkelplannen. Daarop moet juist nu een plan worden gemaakt met al die extra bewoners!!	Het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken, hebben wij met een eerste mobiliteitsonderzoek in kaart gebracht. Dit onderzoek liet zien dat het zonder de ontwikkelingen in de Orionzone al drukker wordt. De Orionzone zorgt daarbij voor een klein beetje extra verkeer. Al met al wordt het wel drukker. Maar het wordt niet te druk. Wel gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen.	Nee
F	Als de "grote" Dekamarkt aan de Planetenlaan en de "kleine" Dekamarkt aan de A. Fokkerlaan gehandhaafd blijven, is er uiteraard geen behoefte aan nog een supermarkt en zeker niet op de geplande locatie. Het aanbod aan supermarkten in Haarlem-Noord is ruim genoeg, ook al worden er 600 woningen gebouwd. Hier wordt duidelijk een concessie gedaan aan een supermarkt-belegger. Als er dan toch zo nodig een supermarkt moet komen, kies dan voor meer variatie, bijvoorbeeld een Jumbo of een Lidl in plaats van een Vomar.	In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zich meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem.	Ja. De mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg is in de definitieve ontwikkelvisie weggelaten.
G	Ik heb mij op de site al in maart opgegeven met mijn mailadres dat ik alle info over de orionzone wil ontvangen. Ik heb nog helemaal geen info ontvangen en het is al bijna 11	De concept ontwikkelvisie is op 26 augustus gepubliceerd op haarlem.nl/orionzone , inclusief de mobiliteitsstudie. Vervolgens heeft de	Nee

	september. Ook heb ik geen papieren uitnodiging ontvangen. Zo kan ik dus niet participeren. Ook op al mijn vragen die ik heb ingesproken tijdens raadsvergadering op 20 juni 2019 heb ik nog niets gehoord. De gemeente denkt goed bezig te zijn en alle vinkjes waaraan ze willen voldoen te hebben afgehandeld maar dat is dus zeer zeker niet het geval. Ik heb recht om ruim op tijd te worden geïnforméerd zodat ik de tijd heb om me in de zeer ingewikkeld geformuleerde rapporten in te lezen om dan met goede argumenten met u in gesprek te kunnen gaan. Die mogelijkheid is mij deels gegeven maar daarna wordt er NIETS meegedaan. Ik vraag me af wat mijn rechten als participant en bewoner van de orionzone zijn en wie ervoor zorgt dat de gemeente zich aan de regels houdt	concept ontwikkelvisie de wettelijke periode van 6 weken (tot 7 oktober) ter inzage gelegen en in die periode had u gelegenheid om een zienswijze in te dienen. In dit verslag met alle inspraakreacties geeft het college inzicht in de ontvangen zienswijzen, de reactie daarop en de eventuele aanpassingen waartoe de inspraakreacties hebben geleid.	
H	Aangaande de ongelijkvloerse kruising voor fietsers van de Orionweg en de Westelijke randweg zou ik u met klem willen verzoeken de meest logische optie te onderzoeken, die echter niet genoemd staat. Dat is namelijk de (hele?) Westelijke randweg in een tunnel, of op zijn minst verdeipt, aan te leggen. De voordelen zijn legio: fietser houden een normale, stoplichtvrije route, geluidsoverlast neemt af, er ontstaat ruimte voor nieuw groen en woningen etc. Graag uw reactie.	Het (deels) ondertunnelen van de Westelijke Randweg heeft zeker voordelen voor al het verkeer dat de Randweg moet kruisen. Het (deels) ondertunnelen van de Westelijke Randweg is wel een ambitieuze oplossing die veel geld kost. Er is ook een uitdaging om de tunnel in de beschikbare ruimte te passen. Er moeten naast een tunnelbak namelijk ook op- en afritten komen die de Randweg verbinden met de Orionweg en Orionbrug/Pim Mulierlaan. Omdat aan beide kanten van de Westelijke Randweg al bebouwing staat, is er bijzonder weinig ruimte om dit in te passen. Het verdiepen van (een deel van) de Westelijke Randweg is zo'n groot project dat dat niet binnen het project van de Orionzone kan worden opgepakt. Mogelijk wordt dit project in de toekomst stadsbreed onderzocht.	Nee
I	Aangaande de bebouwing: Er wordt gesproken van 'open hoven'. Echter, het resultaat voor de Orionweg is een massief, gesloten front van muren - allen openingen van de hoven liggen een andere kant op dan naar de Orionweg. Dit zou echt anders moeten om de Orionweg aantrekkelijk te houden/maken. Een tweede punt is de 7 bouwlagen aan de hoek Orionweg/Westelijk randweg veel te hoog is en niet in verhouding is met de bestaande bebouwing op de Orionweg. Ik zou ervoor willen pleiten dit op vier bouwlagen door te laten lopen, of beter, drie bouwlagen. Los van het esthetische aspect, richt onze zorg zich ook op het effect van het versterken/weerkaatsen van het geluid van het verkeer op de randweg hier een rol.	Het omdraaien van de hoven langs is een bewuste keuze geweest om een onderscheid te maken tussen de uitstraling van de Planetenlaan en de Orionweg. De Orionweg wordt grotendeels gekenmerkt door de stedenbouwkundige begeleiding van aaneengesloten gevelwanden, terwijl deze aan de noordzijde van de Planetenlaan veel poreuzer en luchtiger is. Het kenmerk van de aaneengesloten gevelwanden wordt daarom langs de Orionzone doorgezet. De gevelwanden zijn overigens beduidend minder lang dan op de meeste bestaande plekken langs de Orionweg (max. 55 meter tegenover 200-300 meter), waardoor van een massief gesloten front geen sprake zal zijn. Ter verlevendiging zijn voorts verschillende goothoogten voorzien in de bouwblokken om de bouwmassa verder te geleiden.	Nee
J	Het zou fijn zijn als er sociale huurwoningen voor alleenstaande wordt gebouwd . Ik als gescheiden vrouw kan niet duur wonen en ben verplicht om in te wonen omdat ik nergens voor in aanmerking kom omdat ik alleen ben . Voor vrije vesting verdien ik te weinig voor huur subsidie verdien ik te veel tussen zit klem in de regels en op de wachtlijst van minimaal 12 jaar gelukkig kan ik dan voor een bejaarde woning gaan	Van het totaal aantal woningen dat wordt gebouwd in de Orionzone, wordt 50% in het sociale huursegment gebouwd (dit om de wachtlijst voor een sociale huurwoning te verkorten). Dit zullen met name kleinere betaalbare woningen voor één en twee persoons huishoudens zijn.	Nee
K	Ik ben geïnteresseerd. Samen met mijn vriend wil ik graag een eerste huis kopen in Haarlem. We huren nu een woning van 50m2 in Haarlem, dit wordt alleen te klein als we een gezin willen gaan starten.	Dank voor uw inspraakreactie. Het voorzien in voldoende woningen, zodat mensen sneller kunnen slagen op de woningmarkt (huur en koop) is een belangrijke doelstelling voor de ontwikkelzones in het algemeen, en dus ook voor de ontwikkelzone Orionweg/Planetenlaan.	Nee

L	Ik als 16jarige meisje wat het liefst nog lang in Haarlem wil blijven wonen: Vind alle nieuwe plannen heel positief en ziet alles als een mooie groei voor de wijk. Over de wegen enz heb ik niet veel verstand maar dat er meer fietsgelegenheid komt vind ik heel erg goed! De meeste mensen die ik zag bij de inloopavond waren boven de 35 en zijn waarschijnlijk al weg voor de tijd dat alles af is er zou meer naar de jongere moeten worden gekeken en mee worden gepraat, mensen als mij die nog lang in Haarlem willen blijven.	Dank voor uw zienswijze. Uw instemming is genoteerd. Bij het maken van de visie hebben we nadrukkelijk ook aan de belangen van jongeren gedacht en hebben we hierover met jongeren gesproken. Onder meer op een speciale participatiedag voor leerlingen van het Mendel College.	Nee
M	Nav de informatie avond: Wat ik mis: een goede klimaatadaptieve aanpak. geen hemelwater afvoer, groene daken met zonnepanelen (erg rerndabel) water vasthouden in bijv diep uitgegraven glooiende plas dras, wadi's enz. watercirculatie in plan is niet aangegeven. dat betekent dode eenden en botulisme. enz Hoeveel volwassen bomen worden omgezaagd en wat komt er terug. Waar koemn de bomen ,is daar klimaatadaptiref over nagegedacht? De U vormige bouw is m.i. een draak om in te wonen., Op het zuid oosten gericht, de hele dag zon, geen wind circulatie (wind komt 2/3 van de tijd uit het zuidwesten) vaak hoge ramen. De hele dag gordijnen dicht om de warmte buiten te houden dus ook geen uitzicht op groen in de zomer wel op kale bomen in de winter en uitlaatgassen die niet wegtrekken omdat er geen wind staat. Kortom, begin nog eens opnieuw met als basis: energie neutraal en maximaal klimaat adaptief voor zeker de komende 50 jaar. Want dit doorstaat de klimaat stresstesten niet. Dit biedt heel veel kansen! Pak ze! is mijn credo. :-) en de wethouder kan trots zijn. Dit zijn slechts enkele opmerkingen die nu direct opborrelen. Suggestie: Maak gebruik van de contacten die er zijn in MRA (Metropool Regio Amsterdam) Er zit daar enorm veel kennis. Gratis en voor niets. En dna nog iets over het verkeers circulatie plan: Al luisterende hoor ik erg veel bezwaren en daar kan die van mij ook bij. Huidig woonstraat met spelende kinderen op straat zoals dat nu is wordt daaraan onttrokken en doorgaand verkeer straat. Dit kan je echt niet maken. :-((van nesstraat)	Dank voor de tips die u ook op de inloopavond heeft ingebracht, zeer waardevol. Gelukkig heeft Haarlem hoge ambities betreft duurzaamheid en met name de ontwikkelzones hebben veel potentie. Alle duurzaamheidsthema's waaronder klimaatadaptatie zal als 'basisingrediënt' onderdeel uitmaken van de ontwikkelzone. Dit geldt voor zowel de bebouwing als voor de openbare ruimte. Alle beschikbare en geschikte maatregelen zullen ingezet worden voor een maximaal duurzame leefomgeving.	Nee
N	Ik denk dat er 3 belangrijke punten zijn: 1. de bestaande schoolgebouwen op de Planetenlaan zoveel mogelijk behouden en die waar mogelijk een nieuwe bestemming geven in de vorm van woningen/appartementen/flexwerkruimtes/ateliers. Dus niet alleen het NOVA college, maar ook de Gunningenschool. De architectuur van beide gebouwen is bepalend voor het straatbeeld en m.n. de Gunningenschool geeft een bepaalde lichtheid die m.i. behouden moet worden. 2. De nieuwe bebouwing wordt gebouwd in de jaren 30 stijl met de Haagse school als voorbeeld. Dat is een mooie bouwstijl, mits deze ook met mooie en kwalitatief hoogwaardige materialen en ontwerpen wordt gerealiseerd. Dus met gebakken stenen, mooie voegen, speelse elementen met hoeken, ramen, balkonnetjes, lijnen, kozijnen en	1. Voor het bestaande schoolgebouw van het NOVA College wordt een procedure tot aanwijzing monument gevoerd met als doel het huidige schoolgebouw te behouden. In de visie is een bestemming zoals door u omschreven voorzien voor het gebouw. Voor de Gunningschool is op dit moment niet voorzien in een aanwijzingsprocedure. Wel is het zo dat het gebouw binnen de gemeente is aangemerkt als potentieel waardevol na-oorlogs erfgoed. Een nadere afweging, ook in samenhang met na-oorlogse gebouwen elders in Haarlem, voor wat betreft een uiteindelijke waardestelling van het gebouw volgt nog in de toekomst.	Nee

	hier en daar wat ornamenten. Als deze stijl met goedkope bouwmaterialen wordt uitgevoerd, op een fantasieloze manier, zal het resultaat afschuwelijk zijn en absoluut niet wat de mensen uit de buurt beogen. 3, Over de doorstroming en bereikbaarheid: op dit moment worden de van Nesstraat en Spaarnhovenstraat al te veel gebruikt als sluiproute naar de Waarderpolder richting Amsterdam. Dit zijn relatief brede straten, maar wel midden in een woonwijk waar veel kinderen spelen. Het gevaar is dat bij de bouw van zoveel huizen deze routes als standaard uitvalsweg zich gaan ontwikkelen. Dat is niet wenselijk. Tenslotte vind ik ook dat de fietspaden op de Rijksstraatweg nu al gevaarlijk smal en hobbelig zijn. Met name tijdens de spits is de situatie met veel normaal fietsverkeer in combinatie met scooters en elektrische fietsen echt heel gevaarlijk. Dit zal met de komst van nog meer bewoners er niet beter op worden. Meet vriendelijke groet, Lili Schutte	2. De gemeente beoogt een hoge mate van ruimtelijke kwaliteit in de opzet van de bebouwing, de architectuur en de uiteindelijke uitvoering. Om de kwaliteit vooraf te waarborgen zal de gemeente een extra ruimtelijke toets in de vorm van een beeldkwaliteitplan opstellen. Onderdelen van dit beeldkwaliteitplan zullen betrekking hebben op zaken als detaillering en materiaalgebruik. 3. Het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken, hebben wij met een eerste mobiliteitsonderzoek in kaart gebracht. Dit onderzoek liet zien dat het zonder de ontwikkelingen in de Orionzone al drukker wordt. De Orionzone zorgt daarbij voor een klein beetje extra verkeer. Al met al wordt het wel drukker. Maar het wordt niet te druk. Wel gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen.	
O	Ik maak bij deze bezwaar tegen de ontwikkeling van Orion Zone, en wel om de navolgende redenen: Het ontwikkelen van een uitbreiding in een bestaande oude stadswijk is een vrij complexe zaak. Omdat de bestaande wijk gebouwd is in de jaren 30 en deels in de jaren 50 in de vorige eeuw, is het schier onmogelijk om aanpassingen te plegen aan de huidige eisen van deze tijd. In die periode was het autobezit zeer laag en op basis daarvan heeft men toen de wijk ontwikkeld en gebouwd. Door de toename van de welvaart in de afgelopen 75 jaar is het autobezit explosief gestegen waardoor het parkeren in de wijk bijna onmogelijk is geworden. Door de uitbreiding van ca 600 woningen en appartementen zal de parkeerdruk in de bestaande wijk verder toenemen omdat er geen ondergrondse parkeergarages gebouwd gaan worden vanwege het kostenaspect. Ten tweede is te weinig rekening gehouden met de ontsluiting van de wijk waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan in de ochtend en avonden. Ten derde is er geen rekening gehouden met de toename van de stikstof waardoor het leefmilieu verder onder druk komt te staan. Gezien het vorenstaande en ook volgens andere deskundigen is een uitbreiding van 300 woningen en appartementen het maximaal haalbare. Als deze uitbreiding in zijn huidige vorm uitgevoerd gaat worden zal er waardedaling van het huidige woningbestand gaan plaatsvinden. Bij deze stel ik de gemeente Haarlem dan ook aansprakelijk voor deze waardedaling. Hoogachtend, J.C. Ruiter,	Parkeren: Alle ontwikkelingen in de Orionzone moeten het parkeren op eigen terrein oplossen. Dat kan zijn dat er ondergrondse parkeergarages komen, maar het kan ook zijn dat het parkeren op maaiveld en uit het zicht wordt gemaakt. Het parkeren moet in elk geval op eigen terrein komen. Een instrument dat de gemeente heeft om te voorkomen dat het in de wijk drukker wordt met parkeren, is om vergunningparkeren te maken. De nieuwe ontwikkelingen krijgen dan geen parkeervergunningen, zodat zij niet in de wijk kunnen parkeren. Alle bestaande huishoudens krijgen wel een parkeervergunning. Hoeveel dat kost, en hoeveel parkeervergunningen een huishouden kan krijgen, moet dan nog worden bepaald. Het instellen van een vergunninggebied kan alleen als bewoners dit zelf willen. Ontsluiting: Het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken hebben wij met een eerste mobiliteitsonderzoek in kaart gebracht. Dit onderzoek liet zien dat het zonder de ontwikkelingen in de Orionzone al drukker wordt. De Orionzone zorgt daarbij voor een klein beetje extra verkeer. Al met al wordt het wel drukker. Maar het wordt niet te druk. Wel gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. Stikstof: De toetsing van plannen aan stikstofregulering vindt plaats in een latere fase. Op dit moment is de regulering rond stikstof erg in ontwikkeling. Het is	Ja. De mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg is in de definitieve ontwikkelvisie weggelaten.

		dus niet mogelijk op dit moment te bepalen of de plannen met stikstofnormen te maken krijgen. Waardedaling: Een ontwikkelvisie is niet een planvorm die kan leiden tot een planschade vergoeding. Meer over planschade kunt u lezen op: haarlem.nl/planschade.	
P	Ten eerste vind ik (en vele burens met mij) het zeer verdrietig dat er zoveel bijgebouwd wordt in onze wijk. Wij zijn juist hier komen wonen in Sinnevelt omdat het heerlijk rustig wonen is. Daarnaast lijken de inspraak rondes een wassen neus, want bijna iedereen is faliekant tegen een grote supermarkt op de hoek van Top Naefflaan en Orionweg, maar evengoed is deze ingetekend in de plannen. Als laatste en derde probleem verwachten we A de drukte op de wegen, die nu al vast staan in de ochtendspits, en als er 600 woningen bijkomen PLUS de Planetenlaan wordt éénrichting, dan wordt het helemaal een drama. En we zijn bang dat de nieuwe bewoners vd wijk 2 autos zullen hebben, waardoor ze niet onder hun eigen appartement kunnen parkeren, daardoor in de wijk gaan parkeren, waardoor wij A last krijgen of B hier betaald parkeren ingevoerd gaat worden wat NIEMAND wil.	Bouwen: Dank voor uw zienswijze. De gemeente kiest voor het bijbouwen van woningen om de wachtlijst voor sociale huurwoningen te verkorten en mensen de kans te geven sneller een geschikte woning te vinden. Het gevolg van die keuze is dat er ook bij u in de wijk dingen gaan veranderen. De inzet daarbij is echter dat het ook na het realiseren van nieuwe woningen prettig en mooi wonen is in Sinnevelt en de Planetenwijk. Inspraak: De inspraakrondes zijn zeker geen wassen neus. Diverse ideeën in de concept ontwikkelvisie zijn afkomstig van wijkbewoners, en naar aanleiding van eerdere inspraakreacties zijn al diverse aanpassingen doorgevoerd in de concept ontwikkelvisie. Zo is in mei naar aanleiding van de ‘sneak preview’ van de concept ontwikkelingsvisie in de wijk het voorgestelde profiel van de Planetenlaan gewijzigd. Supermarkt: In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zich meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem. Parkeren: De visie schrijft voor dat de ontwikkelingsprojecten voldoende parkeerplaatsen krijgen op eigen terrein. Daarnaast stelt de visie dat op termijn overwogen moet worden of er delen van de zone zijn waar gereguleerd parkeren (parkeervergunning) moet worden ingevoerd. Het invoeren van gereguleerd parkeren is een effectief middel om te bereiken wat veel buurtbewoners aangeven belangrijk te vinden: voorkomen dat er meer auto's op straat worden geparkeerd.	Ja. De mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg is in de definitieve ontwikkelvisie weggelaten.
Q	Hierbij wil ik graag de vraag stellen hoe omgegaan wordt met de toenemende verkeersdruk op de van Nesstraat wat expliciet benoemd wordt maar waarbij niets benoemd wordt over maatregelen die daar omtrent genomen gaan worden.	Het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken hebben wij met een eerste mobiliteitsonderzoek in kaart gebracht. Dit onderzoek liet zien dat het zonder de ontwikkelingen in de Orionzone al	Nee

	Ook wordt er gesproken over een zogenaamde knip bij de dekamarkt waardoor verkeer niet meer via de Planetenlaan en de kan gijzenkade de stad uit kan, dit verkeer zal dan hoogstwaarschijnlijk via de van Nesstraat gaan rijden. Wij wonen in een kinderrijke straat waar de kinderen heerlijk en vooral veilig buiten kunnen spelen en dat draagt bij aan het woongenot in onze buurt. Het is dus zeer belangrijk dat er antwoorden komen op de vraag welke maatregelen er genomen gaan worden. Met vriendelijke groet, Familie Vos	drukker wordt. De Orionzone zorgt daarbij voor een klein beetje extra verkeer. Al met al wordt het wel drukker. Maar het wordt niet te druk. Wel gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. Dan komt er ook meer zicht op welke maatregelen er komen.	
R	Tezamen met een flink aantal burens opteren wij voor meer gezellige horeca in de buurt! Terrasjes, koffietentje, bakkertje.. iets op loopafstand waar je even heerlijk kunt zitten om een kopje koffie te drinken, een bescheiden lunch kan nuttigen of s middags een drankje kan drinken op het terras(je). Goeie voorbeelden van vergelijkbare initiatieven zijn: Koffieduss (op de Schotersingel), of Cleeff (op de Kleverparkweg) of De Buurtbakker op de Wagenweg. Het zou de buurt gezelliger kunnen maken, burens bij elkaar kunnen brengen en meer gezellige reuring brengen!!	Bedankt voor uw reactie en fijn dat u meedenkt aan de functionele invulling van de Orionzone. Een belangrijk uitgangspunt van de ontwikkelvisie is dat de groei van woningen gepaard gaat met de groei van voldoende voorzieningen in de ontwikkelzone. Praktischerwijs houdt dit in dat nieuwe voorzieningen ter aanvulling zijn of een verbetering betekenen van het reeds bestaande voorzieningenaanbod. Deze kunnen gerealiseerd worden in de ruimtereservering die gemaakt is aan de oostkant van de zone richting de Rijksstraatweg. Naast maatschappelijke voorzieningen zoals zorg, cultuur en sport, erkent de gemeente het belang van de aanwezigheid van horeca en winkels in wijken ten behoeve van de leefbaarheid. Ook deze voorzieningen worden mogelijk gemaakt binnen de visie zodat de markt hierop kan inspelen. De visie richt zich op het aantrekken van marktpartijen door een aantrekkelijke omgeving te creëren met voldoende verblijfskwaliteit door middel van o.a. pleinen en (wandel)routes.	Nee
S	De huidige situatie is zo dat bij het parkeerplein bij de dekamarkt er ook ruimte is voor het parkeren van vrachtwagens. Mijn zoon werkt bij Smits kraan en sleepbedrijf en hij moet bij acute gevallen binnen 20 minuten bij het incident zijn. Dit is nu geen probleem, maar in de nieuwe visie zie ik voor het parkeren van vrachtwagens geen enkele mogelijkheid. In hoeverre wordt hier rekening mee gehouden? Graag hoor ik van u wat ik over het hoofd zie en hoe hier in de nieuwe visie mee omgegaan wordt.	We gaan meer onderzoek doen naar verkeer. In het verdere onderzoek nemen we het punt van vrachtwagenparkeren mee, maar er is geen garantie dat een vrachtwagenparkeerplaats terugkomt. Er zal een afweging worden gemaakt of het vrachtwagenparkeren nog passend is binnen de ontwikkelingen die de Orionzone met zich meebrengt.	Nee
U	Na de "inloopbijeenkomst" heb ik dagen nodig gehad om van de schrik te bekomen. Wat n vreselijke plannen. Op de hoek Orionweg/Delftlaan een appartementencomplex [flat] van 7 verdiepingen. N onzalig smakeloos plan dat niet te verdedigen valt. De gemeente vond een "markeringspunt" zo'n goed idee. Achte het bureau bedacht. Ik woon al vele jaren met veel genoegen aan de Orionweg, laat in zo'n laanbouwwijk 7 hoog achterwege. De gemeente heeft ons al dt vreselijke hoogbouw bij het Mendelcollege door de strot geduwd, ZEER tegen de zin van HEEL veel bbewoners van de Krim. Ook toen niets van de mening van gewone mensen/burgers aangetrokken. Hoop dat daarv an geleerd is!	Vanuit stedenbouwkundig oogpunt ligt een hoekaccent langs de Orionweg/Delftlaan meer voor de hand dan op de hoek met de Top Naefflaan. De zeven lagen zijn namelijk bedoeld om het begin van de wijk vanaf de Randweg te markeren. Hierdoor ontstaat vanaf de Randweg een veel betere aankondiging van belangrijke kruispunten en wijkentrees, zoals bijvoorbeeld ook het geval is bij de kruisingen met de Zijlweg (Nova College) en Jan Gijzenkade (woongebouw). Hierdoor verbetert de leesbaarheid van	Nee

		de Randweg als zogenaamde 'lange lijn', zoals gedefinieerd in de uitgangspunten van de Structuurvisie Openbare Ruimte. Het hoekaccent is geplaatst direct aan de Orionweg om op die manier zaken als bezonning effecten op de woningen langs de Herman Gorterstraat zoveel mogelijk te beperken. De bebouwing zal hier namelijk aflopen van zeven, tot vijf en uiteindelijk vier lagen. Overigens bestaan in de huidige situatie in de directe omgeving van de Orionweg ook al hoogteaccenten van zes tot tien bouwlagen zoals de locatie van Sint Jacob op de hoek Top Naefflaan, de Schoterhof en het appartementengebouw aan de Helene Swartstraat.	
V	Over het algemeen een mooie visie. En ondanks de inzet op een autoluwe wijk, kunnen we er vanuit gaan dat er toch zo'n 600 auto's bij gaan komen in de wijk. Het woon-werkverkeer moet mogelijk blijven met de auto, want voor velen is het OV gewoon geen optie. Hiermee rekening houdend heb ik 3 zorgen: 1. Als het verkeer niet meer weg kan via de Planetenlaan, gaat het zich elders ophopen, dus hou de Planetenlaan als doorgaande route. 2. De kruising Orionweg/Top Naefflaan is nu al een drama in de spits, zowel voor fietsers, voetgangers en auto's. Dus kijk daar aub goed naar en zorg voor een passende oplossing zodat iedereen veilig vanuit de wijk de doorgaande weg op kan draaien. 3. Met zoveel auto's die ook Haarlem-Noord in en uit moeten, is het belangrijk ook naar de toegangswegen te kijken en niet alleen aandacht te hebben voor de wijk zelf. Tijdens de spits (met name op dinsdag en donderdag) duurt het nu al lang om de wijk in en uit te komen, en zelfs Haarlem vooral in de avondspits weer in te komen, met lange rijen auto's via de Waarderpolder. Ook deze verkeerstromen moeten meegenomen worden bij de visie op de Orionzone. Ik vermoed dat ook de grotere toegangswegen tot Haarlem-Noord aanpassingen behoeven. Tenslotte baarde mij de visie op de ongelijkvloerse overgang van de Orionweg over de Delftlaan zorgen. Er is nu uitgegaan van fietsverkeer dat vanaf de Orionweg komt. Maar er is enorm veel fietsverkeer (en in de ochtendspits heel veel scholieren) die vanaf de Delftlaan de kruising benaderen en dus aan de linkerkant van de Orionweg de kruising richting het Mendel oversteken. In de huidige tekening zie ik niet duidelijk hoe deze fietsers op een veilige manier bij de tunnel/brug aan de overkant van de Orionweg kunnen komen. Dus hier ook graag rekening mee houden.	1. Uit het mobiliteitsonderzoek bleek dat een knip in de Planetenlaan zorgt voor veel sluipverkeer in de overige straten. Dit vinden wij ook niet wenselijk. De Planetenlaan zal daarom een belangrijke doorgaande route blijven. 2. Na een eerste mobiliteitsonderzoek gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. 3. Een onderzoek naar alle wegen die buiten de ontwikkelzones liggen, wordt in een ander project opgepakt. Dit zal daarom ook niet terugkomen in de visie van de Orionzone. Er is aandacht voor dit punt. Of en hoe de ongelijkvloerse kruising er komt, weten we nog niet. Hiervoor moeten we meer onderzoek doen. Wel weten we dat het fietsverkeer niet alleen van de Orionweg komt, maar ook van de Delftlaan. Hier houden we ook rekening mee.	Nee
W	Wij wonen aan de Top Naefflaan. We vinden het niet nodig dat er aan de overkant Top Naefflaan-hoek Orionweg weer een superwinkel (Vomar) komt. ??? Ten eerste: drukte vanwege laden en lossen van aanvoer van goederen. Grote vrachtwagens.	Supermarkt: In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie	Ja. De mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg is in de definitieve ontwikkelvisie weggelaten.

	Ten tweede: veel herrie vanwege de boodschappenkarren en het weggooien van blik, papier, glas, enz. Ten derde: Er is een Deka aan de Anth. Fokkerlaan, één aan de Planetenlaan, één aan de Rijkstraatweg en een Coop. aan het Stuijvesantplein.	alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zich meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem.	
X	Gemeente Haarlem, t.a.v. College van Burgemeester & Wethouders Postbus 511, 2003 PB Haarlem Haarlem, 18 september 2017 Onderwerp: Bezwaarschrift tegen plek nieuw geprojecteerd zwembad en verzoek tot andere indeling sportvelden Noordersportpark (concept visie Ontwikkelzone Orionweg/Planetenlaan) Geacht College van Burgemeester en Wethouders, De afgelopen maanden zijn door uw gemeenteambtenaren verschillende activiteiten ontwikkeld. Zijn schetsen gemaakt en presentaties aan bewoners van Haarlem-Noord gegeven met als doel te komen tot een toekomstige visie van de zogenoemde Orionzone. Ook wij, de onderstaande verenigingen, de actieve gebruikers van het Noordersportpark, hebben – zij het op late momenten en nogal summier - kennis genomen van de schetsen, varianten en de hieraan ten grondslag liggende overwegingen. Namens onze leden en besturen melden wij u dat wij blij zijn met uw initiatief te komen tot plannen voor de ontwikkeling van dit gebied. Haarlem-Noord verdient een integrale aanpak. Er gebeurt veel in Haarlem-Noord en zeker in dit deel van Noord is de bevolkingssamenstelling en het voorzieningenaanbod de afgelopen 20 jaar veranderd. Dat is ook de reden dat wij als bestuurders al voor deze ontwikkelingen elkaar hebben opgezocht om te kijken hoe de toekomst er van het Noordersportpark uit zou kunnen zien. Ook zijn wij ons bewust dat u ook in dit deel van Haarlem een substantiële bijdrage aan de woningbouw wilt leveren. Wij denken dat het met behoud aan de huidige oppervlakte voor sport en maatschappelijke functies mogelijk moet zijn om aan de randen de gewenste en voor Haarlem-Noord noodzakelijke woningbouw toe te voegen. Echter, wij zijn van mening dat beide voorliggende varianten geen recht doen aan het wezen van het sportpark en haar functionaliteit. En de ontwikkeling en het draagvlak voor een toekomstige visie in de weg staan. Het nieuw geprojecteerde zwembad 'breekt' het Noordersportpark in tweeën door deze te plaatsen in een bebouwingsscheg van de Planetenlaan tot aan de rand van het Schoterbos bij het Noorderhoutpad. Tevens mixt deze schets op een onnavolgbare wijze verschillende sporten door elkaar. Daarbij wordt het onmogelijk gemaakt voor de clubs te komen tot een centrale plek voor kleedkamers en een gecombineerde kantine. Ons inziens een gemiste kans. Voor ons als sportverenigingen, de vele gebruikers en voor u als gemeentebestuur. Zoals gezegd hebben onze besturen elkaar al eerder opgezocht en hebben wij ook schetsen (vlekkenplan) gemaakt. Natuurlijk niet met een uitgebreid team aan specialisten. Wel een duidelijke en heldere mogelijkheid voor herstructurering van het	In het overleg op 3 oktober is een alternatieve inrichting voor het Noordersportpark besproken, die op een aantal punten voordelen biedt voor het gebruik van het sportpark door de verenigingen. Tegelijkertijd is geconstateerd dat om te komen tot een definitief inrichtingsplan, een meer gedetailleerd studie en ontwerptraject nodig is. In de ontwikkelvisie is daarom de inrichting van het Noordersportpark indicatief opgenomen. De daadwerkelijke indeling zal op een later moment bepaald worden, in overleg met de gebruikers. De ontwikkelvisie laat daarom verschillende inrichtingsvarianten als mogelijkheden naast elkaar zien.	Ja, de indeling van het Noordersportpark in de visie heeft een indicatief karakter.

	Noordersportpark, waarbij het oppervlak voor sport en maatschappelijke functies zo is ingedeeld dat meer breedtesportaanbod c.q. mogelijk extra bebouwingsoppervlak wordt gecreëerd. Misschien nog wel belangrijker dat wij van onze kant de sociale (veiligheids-) en gezondheidsaspecten hebben meegenomen. Rekening houden met de huidige onderwijsvoorzieningen, en proberen jeugd en ouderen met elkaar verbinden. Maar ook met een schets komen dat meer tegemoet komt aan mogelijkheden van duurzaamheid, groene energie, meervoudig gebruik, en eenvoudiger beheer van het gehele terrein en de openbare ruimte. Op 17 april jl. hebben wij uw college reeds een brief over bovenstaande gestuurd. Op uw aangeven is met uw ambtenaren gesproken over verschillende mogelijkheden. Toen is afgesproken om op 3 oktober aanstaande wederom samen met ambtelijke ondersteuning en wij als sportverenigingen om de 'tekentafel' te zitten en de verschillende mogelijkheden, inclusief een andere ligging van het geprojecteerde zwembad (mede i.v.m. vandalisme en hangjongeren), kantine/kleedkamers en sportvelden in te tekenen. Belangrijk is daarbij een andere plek voor het nieuw geprojecteerde zwembad, waarbij wij de voorkeur hebben uitgesproken voor plaatsing aan de Mr. Jan Gerritszlaan i.v.m. bereikbaarheid en sociale veiligheid. Wij zijn dus niet tegen een nieuw of groter zwembad. Het gaat slechts om de locatie die in het huidige concept een praktische verdeling en een samenwerking tussen de clubs met een gezamenlijk clubgebouw en kleedkamers in de weg staat. Met deze brief melden wij u dan ook onze inzet en gaan er vanuit dat ons bezwaar tegen de plek van het geprojecteerde zwembad onderdeel uitmaakt van het reguliere inspraaktraject. We gaan er echter ook vanuit dat het gesprek op 3 oktober aanstaande resulteert in een andere en betere locatie voor het nieuwe zwembad. Mocht u van uw kant vragen of toelichting wensen, dan komen wij graag met een delegatie van onze verenigingen langs voor een gesprek. Met vriendelijke groet, HFC EDO Marco Dorgelo - voorzitter Haarlem-Kennemerland fc Arjen Overbeek - voorzitter Scouting Menno Simonsz Tamara Geldhof - voorzitter Sparks Haarlem Sandra Nypels - voorzitter		
Y	Vervallen bushaltes Schoterhof ongewenst (/ onacceptabel is wat sterker) In de mobiliteitsstudie worden er voor het OV alternatieven besproken waarbij de bushaltes bij Schoterhof zou vervallen. Bezoekers en personeel maken gebruik van deze haltes. Vervallen van de haltes zou betekenen dat er meer autoverkeer naar Schoterhof toe gehaald wordt. Dat is een zeer ongewenste situatie. Wij vragen u om deze situatie nader te bekijken. Met vriendelijke groet, Ron Zurhaar	Een aantal bewoners uit de Krim heeft de wens geuit dat een extra buslijn tussen het Stadionplein en station Bloemendaal gaat rijden. Verzocht is om zo'n extra buslijn te onderzoeken. Dat is gedaan in het afgelopen mobiliteitsonderzoek. Uit het onderzoek bleek dat een dergelijke buslijn waarschijnlijk weinig reizigers zal aantrekken, en daarom hooguit een buurtbus wordt. Om de buslijn financieel sterker te maken en buslijn 2 beter te benutten, is onderzocht of de twee lijnen met elkaar kunnen worden gecombineerd. We gaan hiervoor verder onderzoek doen.	Nee

	Teamleider facilitair Schoterhof.	Tijdens de inloopbijeenkomst en in de zienswijzen is duidelijk dat veel mensen de bushalte Schoterhof graag behouden. Daar houden we rekening mee in het verdere onderzoek.	
Z	Fietsroute Willem Klooslaan De Willem Klooslaan is van grote betekening voor de logistieke infrastructuur van Schoterhof. De straat wordt gebruikt door onze leveranciers en Spaarnelanden. Dit is ook ter sprake gekomen bij het ontwerp voor de herinrichting van de MR. Jan Gerritzslaan/ Willen Klooslaan. Gelieve hier ook in het ontwerp van de Orionzone rekening mee te houden. Met vriendelijke groet, Ron Zurhaar Teamleider Schoterhof.	Mocht de Willem Klooslaan opnieuw worden ingericht, is het van belang dit aandachtspunt mee te nemen.	Nee
A2	Zorg aub voor voldoende parkeerplaatsen onder de nieuwbouw zelf. Er is geen enkele reden om de bestaande wijk op te zadelen met parkeerkosten en/of vergunningen. Zorg dat dit goed geregeld is!	Ontwikkelingen moeten voldoen aan het bestemmingsplan 'Parapluplan Parkeernormen Haarlem 2018'.	Nee
B2	Graag wil ik 2 dingen onder uw ogen brengen t.a.v. De plannen plantenlaan. Als er betaald parkeren ingevoerd wordt; hoe gaat dat dan met bezoekers die bij mij komen als hulpverleners. In verband met mijn handicap heb ik ruim 15 uur per week mensen over de vloer in de categorie, verpleging, verzorging, huishoudelijk, fysio en artsen. Deels via een organisatie, deels via pgb. Er is IT geen ruimte in het budget om deze betalen. Er is al bijna geen personeel te verkrijgen dus mensen gaan dat ook niet zelf betalen en ook in vanuit mijn uitkering is daar geen ruimte, ook ben ik afhankelijk van veel mantelzorger. Uiteindelijk moet je volgens de participatie wet allemaal elkaar helpen...maar....betekend dit dat mensen ook nog extra kosten moesten maken omdat ze mij vrijwillig helpen? Of dat ik aan het eind van de rit geen tegoed meer heb om gewoon even gezellig een vriendin op bezoek te hebben...Komen daar een aparte bezoekers regeling voor? Ik mag het wel hopen. Ik rij zelf auto en heb een invalide plaats voor de deur. In de tekeningen is er de groenstrook voor de deur, heel fijn dat deze situatie zo veranderd is maar hoe gaan jullie met deze parkeer situatie om. Parkeren in gras is geen probleem, maar ik moet wel met de rolstoel uit de auto kunnen, en met de rolstoel over nat gras rijden is kansloos, Gezien de ouder wordende wijk zal dit niet alleen voor mij zo zijn. Hoop dat hieraan wordt gewerkt binnen de definitieve plannen. Hartelijke groet,	Wanneer er in de toekomst een vorm van gereguleerd parkeren wordt ingevoerd, zal ook rekening worden gehouden met hulpverlening. In de gebieden in Haarlem waar nu al betaald parkeren is ingesteld, bestaan er onder andere vergunningen voor mantelzorgers, maatschappelijke instellingen en hulpverleners. Dit gaat niet ten koste van de gewone bezoekersregeling. <u>Als</u> in de omgeving Orionzone gereguleerd parkeren wordt ingevoerd, dan wordt nog onderzocht welke vorm van gereguleerd parkeren het meest wenselijk is. Ook wordt gekeken naar de manier waarop hulpverlening, mantelzorgers, maatschappelijke instellingen en overige vormen van hulp in de regeling worden opgenomen. Wat betreft het terugbrengen van parkeerplaatsen en invalidenparkeerplaatsen: te zijner tijd zal een nieuwe invalidenparkeerplaats voor u moeten worden aangewezen, die uiteraard over de verharding bereikbaar zal moeten zijn.	Nee

	erna aarsen		
C2	Uit het verkeersonderzoek met betrekking tot de mogelijkheid voor een bus verbinding met station Bloemendaal heb ik de volgende opmerkingen: “Op de eerst plaats wordt Voor dit onderdeel gebruikt de mobiliteitsstudie het regionale verkeersmodel, dat is gebaseerd op voldoende actuele tellingen. Daarom is er geen bezwaar om de verkeersstudie uit te voeren in de zomerperiode.” Als er gesproken wordt over een hoogfrequente verbinding (variant 1), is het raadzaam om in verband met de aanwezigheid van het Mendel college, die juist buiten de zomerperiode een grote verkeersstroom aan fietsers voortbrengt van groot belang om ook de verkeersstroom buiten de zomerperiode te bestuderen. De hoeveelheid fietsers die Noord-zuid bewegen (om bijvoorbeeld door de fietstunnel onder het station Bloemendaal door te gaan) is aanzienlijk. Verder is mij als bewoner opgevallen dat de hoeveelheid zwaar verkeer is toegenomen, maar ook hier geldt voornamelijk: buiten de zomer periode. Het zware verkeer waar ik op doel zijn bv bouwverkeer, pakketbezorgers en Spaarnelanden (die sinds de plaatsing van containers vaker en onregelmatiger in de wijk zijn en gezien de grotere afwezigheid van bewoners in de zomer een lagere verkeersdruk laten zien). Deze feiten gekoppeld aan de opmerkingen in de ontwikkelvisie zoals: 3.1 Knelpunten en aandachtspunten aangedragen door de klankbordgroep Ook wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid rondom de scholen. Zeker in combinatie met ochtendspits op de doorgaande wegen is dat een aandachtspunt, in het bijzonder rondom het cluster scholen rond de kruising Orionweg/Planetenlaan en bij de Pim Mulierlaan. Het Mendelcollege is de afgelopen jaren flink gegroeid en zal ook blijven groeien. De klankbordgroep voorziet dat er door deze groei in de toekomst alleen maar meer (veiligheids)knelpunten zullen ontstaan. 3.5 Parkeren Wanneer we kijken naar het drukste meetmoment, de dinsdagnacht, wordt er voor het Te Zaanenkwartier een parkeerdruk van 80-90% gemeten. Wanneer we vervolgens inzoomen op de gedetailleerde kaart (figuur 3) voor dinsdagnacht zien we ook in de wijken Sinnevelt, de Krim en de Sterrenbuurt een aantal zwaar belaste straten. Fiets en voetgangers pg 4 Ook rijdt er een buslijn over deze route. Dit is niet wenselijk voor een hoofdfietsroute. Lijkt het mij veel verstandiger om de buslijn niet door de Krim te laten rijden maar over de Randweg naar de voorkant van het station. Hiermee wordt het voor veel gebruikers een stuk eenvoudiger om het station daadwerkelijk te gebruiken omdat de tunnel zoals die nu is, voor veel mensen een obstakel is.	Verkeersonderzoek/Buslijn In deze fase - visievorming - is verkend welke varianten voor een nieuwe buslijn er onder andere zijn. Of en op welke manier een nieuwe buslijn wordt ingepast gaan we verder onderzoeken. Uiteraard is het van belang dat een nieuwe buslijn geen nadelige effecten heeft op de verkeersveiligheid. De hoeveelheid fietsers als gevolg van de aanwezigheid van het Mendelcollege wordt hier uiteraard in meegenomen. Parkeren Alle ontwikkelingen in de Orionzone moeten het parkeren op eigen terrein oplossen. Een instrument dat de gemeente heeft om te voorkomen dat het in de wijk drukker wordt met parkeren, is om vergunningparkeren in te stellen. De nieuwe ontwikkelingen krijgen dan geen parkeervergunningen, zodat zij niet in de wijk kunnen parkeren. Alle bestaande huishoudens kunnen wel een parkeervergunning krijgen. Hoeveel dat kost, en hoeveel parkeervergunningen een huishouden kan krijgen, moet dan nog worden bepaald. Overigens bepaalt de visie niet dat gereguleerd parkeren zal worden ingesteld in de Orionzone, maar de visie legt wel vast dat het in de toekomst moet worden overwogen.	Nee
D2	Vanwege het grote parkeerprobleem op de Planetenlaan zie ik zeer grote negatieve gevolgen voor onze klanten (die met de auto MOETEN komen!!)	Parkeren Alle ontwikkelingen in de Orionzone moeten het parkeren op eigen terrein oplossen. Een instrument dat de gemeente heeft om te voorkomen dat het in	Nee

		de wijk drukker wordt met parkeren, is om vergunningparkeren in te stellen. De nieuwe ontwikkelingen krijgen dan geen parkeervergunningen, zodat zij niet in de wijk kunnen parkeren. Alle bestaande huishoudens kunnen wel een parkeervergunning krijgen. Hoeveel dat kost, en hoeveel parkeervergunningen een huishouden kan krijgen, moet dan nog worden bepaald. Overigens bepaalt de visie niet dat gereguleerd parkeren zal worden ingesteld in de Orionzone, maar de visie legt wel vast dat het in de toekomst moet worden overwogen.	
E2	Hulde voor de groene ambitie en de aandacht voor jongeren in dit plan. Over gezondheidcentrum/ ZOED/ CJG/Wijkteam (600-1200 m2): als er een ambitie is om eerstelijnszorg, die op zoek is naar permanente praktijkruimte, te clusteren is 1200m2 onvoldoende, zeker als de bevolkingstoename in de wijk moet worden opgevangen. 1500m2 is minimum en als we 1,5 lijnszorg (wat de minister wil) clustering nastreven dan is 2000m2 reëel. Bereikbaarheid zorg: in nabijheid zwembad/gezondheidcentrum is geen OV halte voorzien, veel mensen in onze wijk zijn afhankelijk van OV dus is belangrijk, ook gelet op milieu aspecten/verplaatsingen in het gebied, daarin alsnog te voorzien. Dat gezondheidscentrum is toch wel bereikbaar per auto/ambulance?	In de nabijheid van het gezondheidscentrum is HOV-halte van het Stadionplein gelegen. Deze OV-halte wordt in de toekomst verbeterd, er is aandacht voor voldoende (sociale) veiligheid en goede fietsenstallingen. Functies blijven altijd bereikbaar per ambulance.	Nee
F2	Goedemiddag, hierbij wil ik aangeven dat ik mij ernstige zorgen maak over een toename van doorsteekverkeer op de van Nesstraat door de Orionzone met name de huizen die gebouwd gaan worden op de planetenlaan. Aan de hele brede zijde van de van Nesstraat aan de planetenlaan zou ik graag voorstellen om de ingang van de van Nesstraat minder toegankelijk te maken door bv bomen en een soort van middenberm. ook zou ik graag meer verkeersdrempels in de van Nesstraat zien want er wordt erg hard gereden en drempels maakt het onaantrekkelijker om door de straat te rijden. dank groeten margriet van ravesteyn	Het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf -de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones- wordt aangetrokken, hebben wij met een eerste mobiliteitsonderzoek in kaart gebracht. Dit onderzoek liet zien dat het zonder de ontwikkelingen in de Orionzone al drukker wordt. De Orionzone zorgt daarbij voor een beetje extra verkeer. Al met al wordt het wel drukker. Maar het wordt niet te druk. Wel gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen.	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.
G2	Geachte heer, mevrouw, Ik maak me grote zorgen over de verkeerstoename op de Rijksweg, Jan Gijzenkade en Westelijke Randweg. Er zal een grotere uitstoot van fijnstof zijn en ook de veiligheid van de weggebruiker komt in het geding. Ik weet dat het de bedoeling is, dat het extra verkeer dat ontstaat in de ontwikkelzone Haarlem Zuid West ook over de Westelijke Randweg geleid gaat worden. Daardoor voorzie ik dat de verkeersdruk tot grote chaos gaat leiden. Hoe gaat de gemeente de verkeerstoename en veiligheid oplossen? Verder maak ik me zorgen over burenoverlast. Met de extra 600 woningen op een kleine ruimte, gaan mensen dicht op elkaar wonen en dat zorgt voor irritaties, die gaan escaleren. Hoe kijkt u als gemeente hiertegen aan?	Verkeer Het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, -de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones- wordt aangetrokken hebben, wij met een eerste mobiliteitsonderzoek in kaart gebracht. Dit onderzoek liet zien dat het zonder de ontwikkelingen in de Orionzone al drukker wordt. De Orionzone zorgt daarbij voor een beetje extra verkeer. Al met al wordt het wel drukker. Maar het wordt niet te druk, ook niet op de Westelijke Randweg. Een onderzoek naar alle wegen die buiten de ontwikkelzones liggen, wordt in een ander project opgepakt. Dit zal daarom ook niet terugkomen in de visie van de Orionzone. Er is aandacht voor dit punt. Burenoverlast	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.

	Graag ontvang ik uw reactie. Met vriendelijke groet, Jacqueline Kuitert	U maakt zich zorgen over burenoverlast. Waar mensen samen een gebouw, een straat en een buurt delen, kunnen inderdaad irritaties ontstaan. Bij het ontwerpen van gebouwen en openbare ruimte wordt daarmee rekening gehouden. Hedendaagse gebouwen zijn bijvoorbeeld veel minder gehorig dan veel woningen uit de wederopbouwperiode. En in de buitenruimte wordt gezorgd voor voldoende speel- en hangplekken voor verschillende leeftijdsgroepen, op plekken die niet teveel overlast voor anderen veroorzaken. Daarnaast voorziet de visie in recreatieve routes om de leefbaarheid te vergroten. Puur het feit dat er straks meer woningen zijn in de Orionzone, is voor de gemeente geen reden om bezorgd te zijn over irritaties tussen bewoners. De dichtheid aan woningen en mensen die straks bereikt wordt in de Orionzone, zal zeker niet uitzonderlijk zijn. Over het algemeen zijn mensen uitstekend in staat om met elkaar samen te leven, ook in een stedelijke omgeving.	
H2	Situeer het zwembad op het huidige EDO terrein, Beperkte inpandige horeca gelegenheid in zwembad. Eventueel een klein terras als er een buitenbad zou komen. Geen ZOED/fysiopraktijk in of bij het zwembad, Als daar al behoefte aan is (veel huisartsen en fysio in omtrek) is het veel logischer deze onder te brengen aan het Stadionplein bij nieuw verpleeghuis Delftweide., ook i.v.m. bereikbaarheid. Geen autoverkeer langs kinderboerderij waarvan veel gebruik wordt gemaakt ook door ouders met kinderen, scholen en kinderopvang. Sportweg alleen toegankelijk maken voor bestemmingsverkeer, zodat deze doorgaande weg naar Schoterbos eindelijk veilig wordt voor fietsers en voetgangers! Geen horeca/ijs salon in kinderboerderij. Horecagelegenheid met terras wel passend op Stadionplein.	Locatie zwembad De beoogde plek van het nieuwe zwembad is tot stand gekomen op basis van een aantal uitgangspunten zoals een zo efficiënt mogelijk gebruik van het sportpark als toegang tot het Schoterbos en het plaatsen van trekkers in het sportpark om de routing vanuit de wijk naar het Schoterbos zo openbaar en aantrekkelijk mogelijk te maken. Ook de realisatie van een eventueel buitenbad of ligweide met uitzicht op het Schoterbos is een overweging geweest voor het huidige voorstel. Overigens zijn in de visie nu ook twee alternatieve modellen opgenomen waarbij het zwembad verplaatst wordt naar de Sportweg en aansluit op de overige bebouwing rond het nieuwe Stadionplein. Zorg onder één dak Er is behoefte aan een ZOED binnen de ontwikkelzone. In de visie is hier ruimte voorzien binnen het nieuwe zwembadgebouw, maar het is niet uitgesloten dat de ZOED zich zal vestigen aan het nieuwe Stadionplein aangezien de gemeente inzet op functiemenging in de nieuwbouw en een ZOED goed binnen deze menging past. Autoverkeer Sportweg Het autoverkeer over de Sportweg wordt in de visie beperkt tot bestemmingsverkeer voor aanwonenden van de flat Parksight en laden/lossen van de sportverenigingen, het nieuwe zwembad en de kinderboerderij. Hierdoor ontstaat een autoluw gebied dat groen zal worden ingevuld als veilige en recreatieve route voor voetgangers en fietsers. De Sportweg zal inderdaad alleen bestemd zijn voor bestemmingsverkeer. Horeca Van uw inspraakreactie gericht op de horecavoorzieningen hebben we kennis genomen. Dit leidt niet tot een aanpassing in de visie.	Ja, de inrichting van het Noordersportpark is indicatief. Waardoor ook de plek van het nieuwe zwembad nog kan wijzigen. Daarnaast maakt het toelaten van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg niet langer deel uit van de ontwikkelvisie.

I2	Ik woon in het appartementen complex Spaernehove. Mijn uitzicht is nu op de zonnewijzer en de planetenlaan, en vooral niet te vergeten, de mooie bomen en het vele groen. Wat zo belangrijk is om in te leven. Wat gaat hiermee gebeuren als de noodgebouwen van de zonnewijzer wordt afgebroken? Blijft mijn uitzicht hetzelfde of ga ik tegen de nieuwbouw van de zonnewijzer aankijken en is mijn uitzicht op de planetelaan weg. Hoe hoog wordt de nieuwbouw van de zonnewijzer? Tevens vraag ik me af wat er met het kruispunt Topnaeflaan en de Orionweg gaat gebeuren. Dit is een heel gevaarlijk kruispunt waar veel ongelukken gebeuren. Als er nu een supermarkt op de plaats van Delftweide wordt gerealiseerd, gaat dit ten nadele van de verkeersveiligheid.	Noodgebouwen In de visie is de sloop van de noodgebouwen voorzien en de herbouw van de kinderopvang met onderwijsfunctie binnen een gebouw van drie bouwlagen. Door het gebouw in drie verdiepingen uit te voeren, kan worden volstaan in een gebouw met een kleinere footprint. Hierdoor ontstaat extra ruimte voor een groen plantsoen of een speeltuin op de brede hoek Karel Doormanlaan/Planetenlaan. Per saldo staat de visie op deze plek dus een groenere invulling voor. Verkeer Het mobiliteitsonderzoek laat zien dat het kruispunt Top Naefflaan - Orionweg een druk kruispunt is en blijft. Om dit kruispunt te ontlasten is een bussluis in de middenberm voorgesteld. Daardoor kan verkeer vanaf de Randweg niet meer linksaf slaan naar de Top Naefflaan. Verkeer vanaf de Orionweg kan niet meer linksaf slaan naar de Steenbokstraat. Dit kan een oplossing zijn voor de drukte. In een vervolgonderzoek gaan we dit kruispunt nog beter onderzoeken. De supermarkt is niet langer opgenomen in de visie, omdat er onvoldoende draagvlak is onder de bewoners.	
J2	Zienswijze burgerinitiatief Knarrenhof op de concept visie Ontwikkelzone Orionweg/Planetenlaan Namens: trekkersgroep Knarrenhof Haarlem Miek van de Sande mail: Margo Groot mail: Meer dan 300 huishoudens ingeschreven bij stichting Knarrenhof voor wonen in een Knarrenhof in de gemeente Haarlem Datum: 29 september 2019 Met deze zienswijze willen wij aangeven dat in de conceptvisie Ontwikkelzone Orionweg/Planetenlaan door ons een ambitie wordt gemist om het volgende te bereiken: 1. woningbouw voor de doelgroep senioren extra stimuleren waardoor een doorstroming plaats kan vinden (senioren maken plaats voor gezinnen - gezinnen maken plaats voor starters). 2. woningbouw realiseren met individuele en collectieve zelfbouwinitiatieven, waarmee voor Haarlem op een aantal locaties unieke buurtjes kunnen ontstaan, sociale cohesie wordt versterkt, een vaak zeer goede prijs-kwaliteitverhouding ontstaat en een grotere variatie aan woningtypes kunnen ontstaan. De gemeente Leiden en Delft laten in een groot stedelijke situatie zien dat het een succesvolle werkwijze kan zijn. In Haarlem (zie bijgevoegde flyer) is de trekkersgroep Knarrenhof Haarlem namens 300 huishoudens op zoek naar kansrijke locaties en/of samenwerkingen om een woonhof voor senioren te realiseren. Een woonhof voor en door inwoners van Haarlem, waarbij wij stichting Knarrenhof hebben gevraagd de CPO (Collectief Particulier Opdrachtgeverschap) begeleiding op zich te nemen. Hun ervaring zorgt voor het snel	Woningbouw geschikt voor ouderen Veel van de nieuwe woningen in de Orionzone zullen appartementen zijn. Deze woonvorm is zeer geschikt voor seniore huishoudens die willen doorstromen binnen de wijk. Collectieve zelfbouw-initiatieven: Zie hiervoor Haarlem.nl/zelfbouw. Daarnaast kunt u zich op de markt richten tot eigenaren van potentiële ontwikkellocaties. Tenslotte heeft de gemeente Haarlem maar beperkt grond in bezit die kan worden uitgegeven voor woningbouw.	Nee

	doorlopen van het proces, de bouw van een woonhof in een of meerdere bouwlagen waar sociale cohesie, burenhulp en samen verantwoordelijk zijn voor het concept belangrijke peilers zijn. Een organisatie met een grote groep belangstellenden voor een zorgvoorbereide woning in het hof en een onafhankelijke professionele begeleiding waardoor realisatie van een hof in het sociale, midden en middendure segment haalbaar wordt. Ook vanuit de landelijke politiek is positief gereageerd op het Knarrenhof concept. Minister Ollongren heeft eind 2018 (samen met enkele Directeuren Generaal) het eerste Knarrenhof in Zwolle bezocht. In april 2019 heeft minister de Jonge eveneens een bezoek gebracht. Hij gaf aan dat er geld beschikbaar wordt gesteld voor bewonersinitiatieven gericht op zelfredzaamheid en noaberschap. Bovendien ondertekende minister de Jonge een overeenkomst met vijf landelijke banken die met overheidssteun leningen kunnen gaan verstrekken. Hij noemde naast financiering het gebrek aan locaties als grootste probleem voor dit soort projecten. Hij deed daarom een dringend beroep op gemeenten om hier hiervoor actiever grond vrij te maken. Twee citaten van minister de Jonge tijdens zijn bezoek: Hij zei: “Het actiever vrij maken van grond is nodig want de vraag naar dit soort woonvormen zal alleen maar toenemen. Jaren wachten tot gemeenten een locatie vinden duurt simpelweg te lang. Gemeenten moeten actief ruimte gaan creëren”. Voorts zei hij: “Grote complimenten voor het concept Knarrenhof, hoe ver jullie niet alleen dit concept hebben uitgedacht, maar het ook daadwerkelijk hebben uitgevoerd”. De ervaring bij Knarrenhof is dat ouderen verleid worden om te verhuizen als zij worden betrokken bij het ontwikkeltraject in de bouw. Ze verhuizen niet alleen om het woonproject, maar vooral omdat ze de meerwaarde zien van wonen met elkaar in een woonhof, waarbij burenhulp, eigen verantwoordelijkheid, onderdeel zijn van een maatschappij en een toegevoegde waarde hebben voor je omgeving, belangrijke elementen zijn. Verhuizen om erbij te horen! Onderzoek heeft bovendien aangetoond dat sociaal actieve ouderen gelukkiger zijn en 7 jaar langer gezond blijven. Het feit dat ouderen pas 7 jaar later gebruik gaan maken van bv WMO-voorzieningen scheelt de gemeente tienduizenden euro's per jaar. Niet elke gemeente heeft eigen grond maar in haar beleid en ambitie bij een herstructurering zoals de Orionzone zou ook een ambitie kunnen worden uitgesproken waarmee de sociale cohesie wordt bevorderd, de burger meer aan zet is en doorstroming in de woningcarrière wordt bevorderd. Hiermee verzoeken wij u om in de volgende fase de ambitie rondom de doelgroep seniorenhuisvesting en de mogelijkheden voor CPO cq mede opdrachtgeverschap projecten sterker te stimuleren en met duidelijke voorwaarden mee te nemen bij de verdere uitwerking.		
K2	Harde normen parkeerplaatsen voor projecten Projecten moeten voldoen aan harde norm parkeerplaatsen. In de ontwikkelvisie is er echter sprake van dat “er mogelijkheden zijn om een geringer aantal parkeerplaatsen dan de norm te produceren, indien de doelgroep van een project of het geboden	Parkeren Ontwikkelingen moeten voldoen aan het bestemmingsplan 'Parapluplan Parkeernormen Haarlem 2018'. Uitgangspunt is dat ontwikkelingen voldoen aan de parkeernormen. Binnen het huidig parkeerbeleid is het al mogelijk om	Nee

	mobilitéitsconcept leidt tot een kleinere behoefte aan parkeerplaatsen". Ofwel projectontwikkelaars krijgen de ruimte om onder de norm uit te komen. Uiteraard sta ik positief tegenover nieuwe mobiliteitsconcepten. Maar een leuk nieuw concept is niet een garantie op een kleinere behoefte aan parkeerplaatsen! De huidige parkeersituatie is net ok, maar met meer woningen zal het zeer krap worden. De parkeernorm is al laag (1-1.3 parkeerplek per te bouwen woning). Als projectontwikkelaars de ruimte krijgen om om onder het bouwen van parkeerplaatsen uit te komen, zal dat zeker gebeuren. Als dan uiteindelijk blijkt dat de plannen niet opleverden wat beoogd werd zijn de bewoners hiervan de dupe. Lees parkeeroverlast en uiteindelijk de 'oplossing' parkeervergunningen. Waarbij dan de vraag is of je wel genoeg parkeervergunningen krijgt als je meerdere personen met een auto in je huishouden hebt. Dus toon visie en hanteer harde normen voor parkeerplaatsen voor projecten.	af te wijken van de parkeernormen. Dat is wanneer de ontwikkelaar met een gedegen mobiliteitsplan komt en hierdoor op een andere manier kan voorzien in de mobiliteitsbehoefte. Alle ontwikkelingen in de Orionzone moeten het parkeren op eigen terrein oplossen. Een instrument dat de gemeente heeft om te voorkomen dat het in de wijk drukker wordt met parkeren, is om vergunningparkeren te maken. De nieuwe ontwikkelingen krijgen dan geen parkeervergunningen, zodat zij niet in de wijk kunnen parkeren. Alle bestaande huishoudens krijgen wel een parkeervergunning. Hoeveel dat kost en hoeveel parkeervergunningen een huishouden kan krijgen, moet dan nog worden bepaald.	
M2	Al in eerdere fases heb ik gereageerd. Ik beperk me hier tot de hoofdpunten: 1. Energiebuurtcentrale: vraag me af of de gedachte locatie, qua grootte toereikend is. Er staat nu de Noord-Holland hal. Het lijkt me meer een modieus hersenspinsel. Mij lijkt beter dat gemeentebreed ingezet wordt op realisering zonnepanelen op de daken van gebouwen in de Waarderpolder. Plek genoeg daar 2. Fietstunnel Randweg: door de bouw van de flat tegenover het Mendelcollege lijkt de kans voorbij om een fietstunnel aan te leggen. Door verplaatsing van Bowling naar overzijde al dan niet in combinatie met een hotel waren de mogelijkheden optimaal geweest. Helaas. Desondanks: doe serieus onderzoek of een fiets/voettunnel nog kan. 3. Supermarkt Hoek Top Naeflaan: Deze locatie is geen voorbeeld van goede ruimtelijke ordening. De eerste logische plaats is natuurlijk het iets verder gelegen winkelcentrumpje Anthony Fokkerlaan e.o. Een tweede supermarkt zou de dit winkelcentrum versterken en kan bijdragen aan de verbetering van de fysieke en leefomgeving. Bijvoorbeeld het vergroenen van het plein. Het gebouw Delftweide kan in deze optie getransformeerd worden in huisvesting voor jongeren en/of starters. Uw locatievoorkeur lijkt m.i. een voldongen feit a.g.v. grondbezit/politiek en/of gedane toezeggingen. 4. Verplaatsing Zwembad en parkeergarage: Zijn hiervan al de kosten doorgerekend? Lijkt me financieel onhaalbaar. Bovendien is een parkeergarage geen aanwinst in de zin van ruimtelijke kwaliteit (zie punt 5). Zwembad ligt goed, zeker in uw visie waarbij de Planetenlaan een soort groene allee wordt waar langzaam verkeer hoge prioriteit heeft (veel bezoekers komen per fiets te voet). 5. Herontwikkeling omgeving stadion/Rijksstraatweg: Dit is het beste onderdeel van de visie. Herontwikkeling is broodnodig. Dit verdient de hoogste prioriteit en moet als eerste opgepakt worden. De meeste woningen en gedachte voorzieningen moeten hier een plek	1. Een energiebuurt centrale is in de visie opgenomen als ruimte- en functie reservering. Die is nodig om de duurzaamheidsambities van Haarlem te kunnen realiseren. De exacte functie en maat zal nader ingevuld worden. 2. Onderdeel van de visie is het realiseren van een ongelijkvloerse oversteek van de Randweg voor fietsers. Daar zal een studie naar de mogelijkheden aan vooraf gaan, waarbij ook de mogelijkheid van een fietstunnel zal worden onderzocht. 3. In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zich meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem. 4. In deze fase van visievorming zijn nog geen concrete kosten doorgerekend. Uiteraard zal ook de financiële haalbaarheid een rol spelen bij het uitvoeren van de ontwikkelvisie. Daarom zal in de volgende fase van het proces intern een doorrekening worden gemaakt zodat meer inzicht ontstaat in de opbrengsten en kosten die de uitvoering van de visie met zich meebrengt. Een bovengrondse parkeervoorziening heeft over het algemeen inderdaad een matige uitstraling. Daarom wordt in de uitwerking van de beeldkwaliteit	Ja, de mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg is uit de visie gehaald.

	krijgen. Zet in op maximaal mogelijke intensivering en zo groot mogelijk ontwikkelingsareaal. In dit verband is het curieus dat het voormalige stadion heringericht wordt. Is dit tijdelijk? Voor hoeveel jaren? In dit gebied moet mij de gewenste parkeergarage gerealiseerd worden, maar dan wel uiteraard ondergronds. Zie als voorbeeld het Marsmanplein e.o. Mijns inziens een geslaagd voorbeeld van stedelijke herontwikkeling (al vind ik de schuine daklijnen niet mooi). Maar ook een klein project als nieuwe Dek in Santpoort-Zuid heeft een ondergrondse parkeergarage. Dus bij herontwikkeling van dit gebied geldt de randvoorwaarde aanleg van een ondergrondse parkeergarage. U bereikt daarmee al een enorm stuk ruimtelijke kwaliteit. (Er zijn maar echt héél weinig werkelijk mooie auto's, dus onder de grond met al dat blik). Bij elke nieuwe ontwikkeling van enige omvang (> 20 woningen) in stedelijk gebied moet ondergronds parkeren uitgangspunt zijn. Zwembad bezoekers kunnen dat stukje wel lopen naar het zwembad. Zie punt 4. 6. Buslijn naar station Bloemendaal: de buslijn is niet realistisch. Is deze optie serieus onderzocht? Wil men vanuit omgeving Planetenaan/Rijksstraatweg naar het station dan ligt Haarlem (Centraal) voor de hand. Hier beschikt men over allerlei treindiensten in diverse richtingen. Bovendien staat een busbaan over de Planetenlaan op gespannen voet met de de fiets/wandelallee die u voor ogen staat. 7. Eventuele nieuwe fietspaden: fietspaden zoals op de Jan Gijzenkade zijn perfect. Fietzers zijn onderdeel van het overige verkeer. Automobilisten moeten dan steeds alert blijven omdat ze dezelfde verkeersruimte met fietsers delen. Ik vind dit veel veiliger. Bovendien is de rijbaankwaliteit stukken groter. Het fietspad ligt ook niet in een soort goot (opstaande randen) waardoor uitwijken in bepaalde situaties gemakkelijk is. Ik vind de fietsstroken stukken veiliger. Die veiligheid neemt nog toe bij een maximale snelheid voor al het verkeer van 30km/uur.	nadere aandacht besteed aan de uitstraling van de parkeergarage. In de plaatsing van de garage is al rekening gehouden met een zodanige locatie dat vanuit belangrijke plekken binnen de zone zo min mogelijk zicht zal ontstaan op het parkeergebouw. 5. Wij zijn het met u eens dat rond het stadion en de Rijksstraatweg (het 'Stadionplein') een gebied moet ontstaan met een intensievere stedelijke dynamiek. De inrichting van een deel van het stadion is een tijdelijk maatregel om de bouw van een sporthal mogelijk te maken en zal na ingebruikname van de nieuwe sporthal en nieuwe vaste lokalen voor het Schoter weer worden verwijderd. Een ondergrondse parkeergarage op deze plek is een interessante gedachte en is in de totstandkoming van de visie ook overwogen. Echter, de verwachte hogere kosten voor de uitvoering van een ondergrondse parkeergarage in combinatie met het maken van een grotendeels autovrij plein hebben geleid tot de beoogde locatie zoals nu opgenomen in de visie. Overigens maakt de visie wel ondergrondse parkeergarages mogelijk voor de te ontwikkelen gebouwen aan het nieuwe Stadionplein. Hierbij zal het echter om private parkeervoorzieningen gaan, terwijl de centrale parkeergarage een meer publieke karakter zal krijgen. 6. De extra buslijn is een wens van bewoners van de Krim. Om deze reden is de bus opgenomen in het mobiliteitsonderzoek. Vooralsnog is de extra buslijn alleen onderzocht vanuit verkeerskundig perspectief. Zoals ook het mobiliteitsonderzoek aangaf, verwachten wij voor deze bus een klein aantal bezoekers en zal de bus – indien deze alleen de route tussen het Stadionplein en station Bloemendaal rijdt – hooguit als buurtbus worden uitgevoerd. In nader onderzoek wordt onderzocht of de buslijn financieel haalbaar is. 7. Het wegprofiel wordt aangepast naar het type en breedte van de weg op basis van de wegprofielen die in het HIOR zijn genoemd. Zo zullen 30 km/uur wegen met een fietsroute uitgevoerd worden met fietsstroken. Bij 50 km/uur wegen wordt per weg gekeken wat de beste oplossing is; fietsstroken of vrijliggende fietspaden.	
N2	Goedendag, Ik zie zeker positieve punten in het plan, zoals de centrale plek voor bibliotheek, zwembad, lokale horeca & sport. Tevens het vergroenen van de Planetenlaan heeft mijn stem. Ik voorzie echter grote problemen met parkeren en verkeer de wijk uit en in tijdens de spits.	Parkeren Alle ontwikkelingen in de Orionzone moeten het parkeren op eigen terrein oplossen. Een instrument dat de gemeente heeft om te voorkomen dat het in de wijk drukker wordt met parkeren, is om vergunningparkeren te maken. De nieuwe ontwikkelingen krijgen dan geen parkeervergunningen, zodat zij niet in de wijk kunnen parkeren. Alle bestaande huishoudens krijgen wel een parkeervergunning. Hoeveel dat kost, en hoeveel parkeervergunningen een huishouden kan krijgen, moet dan nog worden bepaald. Het instellen van een vergunninggebied kan alleen als er draagvlak is onder de bewoners.	Nee

	In plannen wordt tot nu toe met utopische termen gesproken over minder autogebruik, maar de praktijk is dat (zeker nu de economie goed is), er steeds meer auto's bij komen. Parkeren in de wijken past nu precies, 's avonds is het vaak even goed zoeken, maar dat lost zich nu ook nog op. Wanneer er vele honderden woningen bijkomen met zeker zo veel auto's, dan gaat dit grote problemen opleveren. De nieuwe bewoners kunnen hun auto niet kwijt op eigen terrein / parkeergarage, dus zetten ze deze in de wijk. Hierdoor slijbt dit helemaal dicht en zijn er te weinig parkeerplaatsen. Er werd gesproken over het feit dat de bewoners alleen op eigen terrein mogen parkeren, maar in de praktijk gaat uiteraard niemand dit controleren en zetten ze lekker hun tweede auto in de omliggende wijk. Naast de bewoners zullen ook veel bezoekers van de nieuwe faciliteiten met de auto komen. Ik verzoek u dan ook om méér parkeerplaatsen op eigen terrein of parkeergarage te verplichten bij de bouw, zodat alle bewoners een eigen parkeerplaats hebben op het eigen nieuwe terrein. Wanneer dit niet gebeurt, treden er grote ergernissen + gevaar in de wijken: auto's worden dan op plaatsen geparkeerd waar het eigenlijk niet kan, waardoor het zicht bij kruisingen zeer slecht zal zijn met extra ongelukken tot gevolg. Tevens kan de brandweer niet meer de bochten maken in de wijk, waardoor deze niet meer bij branden kunnen komen, of anderzijds te hulp kunnen schieten. Dit gaat levens kosten, en dat kan niet de bedoeling zijn van de uitbreidingsplannen. Vriendelijke groet, Pim van den Broek	Verkeer Het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf -de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones- wordt aangetrokken, hebben wij met een eerste mobiliteitsonderzoek in kaart gebracht. Dit onderzoek liet zien dat het zonder de ontwikkelingen in de Orionzone al drukker wordt. De Orionzone zorgt daarbij voor een beetje extra verkeer. Al met al wordt het wel drukker. Maar het wordt niet te druk. Wel gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen.	
O2	In het kader van het participatieproces ontwikkeling Orionzone heeft de VvE Parksight in februari 2019 zich nadrukkelijk verzet tegen scenario A (Schoterhout) en een voorkeur uitgesproken voor scenario B (Schoterhoven), met name vanwege een logischer positionering van zwembad en zorgvoorzieningen. Geconstateerd kan worden dat de thans voorliggende concept ontwikkelingsvisie op essentiële onderdelen voortborduurde op het eerdere scenario Schoterhout, waar Parksight zich dus absoluut niet in kon vinden. Een verbetering t.o.v. dat scenario is dat de kinderboerderij en tennishal op hun huidige locaties gehandhaafd worden, waardoor Parksight niet meer direct aan drie kanten opgesloten wordt door hoge bebouwing. Echter, de andere kernpunten van onze bezwaren staan recht overeind. Vanuit het specifieke gezichtspunt van Parksight zijn die bezwaren: A) De locatie van het massieve zwembadcomplex met aanpalende voorzieningen is weliswaar opgeschoven, maar de ligging is nog altijd dusdanig dat het vrije uitzicht voor de bewoners ernstig wordt aangetast;	Schoterhout versus Schoterhoven Het scenario Schoterhout was vooral bedoeld als tegenhanger van een ander scenario om op die manier met elkaar in gesprek te gaan over de voor- en nadelen van een bepaalde invulling. Elementen uit het scenario zijn in de concept-ontwikkelvisie terecht gekomen. Dit zijn elementen die als waardevol worden beschouwd voor de toekomst van de ontwikkelzone als geheel. Hierbij is onder meer het belang van individuele bewoners afgewogen tegenover dat van de wijk als geheel. Dit heeft, zoals u ook opmerkt, geleid tot een aantal wijzigingen die daardoor minder invloed hebben op Parksight. Een aantal andere wijzigingen in het ontwerp hebben nog wel ruimtelijke invloed op Parksight. A. De afweging om het zwembad in de visie te verplaatsen richting het Schoterbos komt voort uit een aantal zaken. Ten eerste leeft de wens om de route tussen het Schoterbos en de bestaande wijk te verbeteren door het sportpark heen. Een van de manieren om dat te doen is om publieke functies in het park onder te brengen als onderdeel van die route. Tevens is de wens geuit om te onderzoeken of een buitenbad tot de mogelijkheden behoort. Vanuit deze gedachte ligt het voor de hand het buitenbad op een	a, de inrichting van het Noordersportpark is indicatief. Waardoor ook de plek van het nieuwe zwembad nog kan wijzigen.

B) Bij het zwembadcomplex zijn ook ZOED (Zorg Onder Een Dak)-voorzieningen gepland. De bereikbaarheid van het complex voor gehandicapten, ZOED-clientèle en bevoorrading zou via de Sportweg en vlak langs de kinderboerderij (met in- en uitrennende kinderen) moeten lopen. Dat staat volkomen haaks op het (door ons uiteraard ondersteunde) streven de Sportweg tot een autoluwe, groene entree van het park te maken. In plaats van stiller, zal het alleen maar drukker en onveiliger worden. Niet voor niets verbindt de VvE Parksight aan de bouw van de nieuwe sporthal de voorwaarde dat de ontsluiting daarvan niet via de Sportweg, maar via de Planetenlaan c.q. Piet Voskuilenstraat zal plaatsvinden. C) Zowel bij de kinderboerderij als bij het zwembad is een horecavoorziening (met buitenterras) gepland. Deze activiteiten zullen voor extra drukte en overlast gaan zorgen. Vanuit een breder perspectief kunnen nog de volgende bezwaren naar voren gebracht worden: D) In de huidige tijd is alles gericht op behoud en versterking van de natuur. Het is dan ook volstrekt onlogisch en irreëel om midden in het groene hart van Haarlem-Noord een enorme bouwmassa te creëren. Breng die voorzieningen naar de westkant van het park, dichterbij de bebouwing en ontsluitingswegen toe en laat de natuur met rust. E) Door de beoogde locatie van het zwembad worden de diverse sportverenigingen fysiek van elkaar gescheiden, de honk- en softbalvereniging Sparks zelfs in tweeën gesplitst (!?) . Nog los van de kapitaalvernietiging wordt het de sportverenigingen op deze manier onmogelijk gemaakt om desgewenst in de toekomst nauwer samen te werken en eventueel een multifunctionele accommodatie te stichten. Conclusie: De VvE Parksight is van oordeel dat de concept ontwikkelvisie Orionzone met name vanwege de positionering van het zwembadcomplex en de beoogde horecavoorzieningen in meerdere opzichten tot een onaanvaardbare aantasting van het woongenot van de bewoners van het appartementencomplex zal leiden. De VvE Parksight wil hier heel duidelijk in zijn: Mocht de gemeenteraad besluiten tot het vaststellen van een visie, die de mogelijkheid opent tot het vestigen van een zwembadcomplex (met zorgvoorzieningen) en/of horeca-activiteiten als thans beoogd in de concept ontwikkelvisie Orionzone, dan zullen wij ons met alle mogelijke (legale) middelen tegen die visie verzetten en in het verlengde daarvan ook zeer zeker tegen eventuele (voorgenomen) bouwactiviteiten. Namens het bestuur van de VvE Parksight, Mr. B. van den Elsaker, voorzitter.	aantrekkelijke plek onder te brengen, in dit geval aan de rand van het Schoterbos, met zicht op het park. Een andere afweging is de wijze waarop het sportpark efficiënter wordt ingedeeld om ruimte te maken voor nieuwe voorzieningen en het zwembad. Er is gekozen voor een opzet waarbij zoveel mogelijk in het sportpark op de huidige plek kan blijven, zoals de tennishal, het woonwagenkamp en de sportvelden van Haarlem Kennemerland. Binnen de beperkte ruimte die overblijft, komt de beoogde locatie van het nieuwe zwembad dan naar voren als plek die in combinatie met voorgaande argumenten als waardevolle toevoeging wordt gezien. Wij zijn het met u eens dat het hebben van een vrij uitzicht op deze plek in de stad een woonkwaliteit is voor de bewoners van Parksight. Het belang van het versterken van recreatieve routes en het opknappen van het sportpark als geheel, zien wij echter als zwaarwegender belang. Wij merken op dat, wellicht ten overvloede, ook in de huidige situatie zeker geen sprake is van een vrij uitzicht voor alle bewoners. Overigens zijn in de visie nu ook twee alternatieve modellen opgenomen waarbij het zwembad verplaatst wordt naar de Sportweg en aansluit op de overige bebouwing rond het nieuwe Stadionplein. De alternatieve modellen passen wellicht beter bij uw definitie van vrij uitzicht omdat in deze modellen het zwembad ongeveer op de plek van de huidige voetbaltribune zou worden geplaatst. B. In de visie wordt inderdaad voorzien in een ZOED in het nieuwe zwembadgebouw. Het samenbrengen van functies gericht op gezondheid, bewegen en sport is voor ons een logisch uitgangspunt. Omdat echter op andere plekken ook ruimte ontstaat voor het mengen van functie, kan het zijn dat een locatie voor de ZOED in de uitwerking van de visie naar elders zal verschuiven. Zaken die hier invloed op zullen hebben, zijn: bereikbaarheid, de combinatie van andere functies, de fasering van andere plannen zoals het zwembad en de wensen van de gebruikers van de toekomstige ZOED. C. Het streven naar het brengen van meer publieke functies als onderdeel van een route vanuit de wijk naar het Schoterbos is een belangrijk ingrediënt in de ontwikkelvisie om de aantrekkelijkheid van het gebied als geheel te vergroten. Dit geldt ook voor een eventuele uitspanning bij de kinderboerderij. De ambitie is dat hierdoor het Schoterbos op termijn beter zal worden gebruikt en de Sportweg onderdeel wordt van een recreatieve route. Dat levert in stedenbouwkundige zin per saldo een betere situatie op dan in de bestaande situatie. D. onder punt A is reeds betoogd waarom is gekozen voor de positie van het nieuwe zwembad in het sportpark. Aanvullend kan worden gesteld dat het hier vooral om de aantrekkelijkheid van de functie gaat en dat veel zorg zal worden besteed aan de ruimtelijke inpassing van het toekomstige gebouw. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt valt op te merken dat het gegeven van een centraal bebouwd gebied binnen het sportpark, waar nu onder meer de tennishal en Parksight zelf, deel van uitmaken in de visie wordt voortgezet.	
---	--	--

		Hierdoor behouden de randen van het sportpark als overgang naar Sinnevelt hun groene karakter. Ook hierbij dient te worden opgemerkt dat in de visie nu twee alternatieve modellen zijn opgenomen waarbij het zwembad naar de Sportweg is verplaatst, aansluitend op de beoogde nieuwbouw aan het nieuwe Stadionplein. E. De beoogde herinrichting van het sportpark zal leiden tot een andere indeling van de bestaande sportvelden. Uitgangspunt is dat ook in de nieuwe situatie het sportpark voldoende ruimte biedt om de bestaande sport en recreatie functies te huisvesten. Wel kan het zijn dat bepaalde functies, zoals verenigingsgebouwen, samengevoegd worden. Hierover heeft de gemeente nader overleg met de betreffende sportverenigingen. Sport: Op basis van de concept visie heeft de gemeente nader overleg gevoerd met vier sport- en recreatieverenigingen die gevestigd zijn in het Noordersportpark. Dit heeft er toe geleid dat in de definitieve visie de inrichting van het sportpark indicatief is opgenomen. De definitieve inrichting zal worden bepaald in een separaat proces, waarin ook de betrokken verenigingen opnieuw zullen worden betrokken. Om te illustreren dat verschillende uitwerkingen mogelijk zijn, zijn in de visie twee alternatieven opgenomen.	
P2	Zienswijze van het WBO Haarlem-Noord op de ontwikkelvisie Orionzone en mobiliteitsstudie uitgevoerd door Mobycon. Haarlem, 3 oktober 2019 Geacht College, Naar aanleiding van de ingestelde zienswijzeprocedure voor de “Visie Ontwikkelzone Orionweg / Planetenlaan” van 18 mei 2019 en het “Mobiliteitsonderzoek Ontwikkelzone Orionweg – Planetenlaan” van 23 augustus 2019 met de rapportage van de Klankbordgroep als bijlage, uitgevoerd door Mobycon en gesteund door de Klankbordgroep van bewoners uit de betreffende wijken, wil het ‘Wijkraden en Belangenorganisaties Overleg’ (WBO) van Haarlem Noord zijn zienswijze uitspreken over de ontwikkelingen in Haarlem en specifiek Haarlem-Noord. Mobiliteit Als eerste dient opgemerkt te worden dat het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek op een zeer laat moment in juli-augustus is uitgevoerd en dat de resultaten niet zijn verwerkt in de visie op de Orionzone. Er kan dan ook geen sprake zijn van een integrale visie, te meer daar op een aantal aspecten tegenstrijdigheden aanwezig zijn tussen beide rapporten. Tijdens het participatietraject van de Orionzone hebben veel bewoners constructieve bijdragen geleverd en op veel aspecten reacties gegeven. Toch is de indruk ontstaan dat de gemeente in haar communicatie met bewoners tekortschiet en niet transparant is met haar reacties. Niet gehoord worden, zorgt ervoor dat bewoners ontmoedigd raken en niet	Mobiliteit Inderdaad is het “Mobiliteitsonderzoek Ontwikkelzone Orionweg – Planetenlaan” uitgevoerd nadat de concept ontwikkelvisie tot stand is gekomen. Dit heeft het nadeel dat u noemt, namelijk dat aanpassingen die nodig zijn naar aanleiding van de mobiliteitsstudie, nog niet verwerkt zijn in de concept ontwikkelvisie. In de definitieve ontwikkelvisie zijn wel de benodigde aanpassingen worden doorgevoerd, te weten: • De Planetenlaan behoudt de wijkontsluitingsfunctie en blijft een 50 km weg; • De schematische inrichting van het Planetenplein is herzien; • Twee toekomstige knelpunten voor het autoverkeer zijn benoemd (kruising Orionweg/Randweg en Planetenlaan/Rijksstraatweg/Jan Gijzenbrug) Participatietraject U geeft aan dat de indruk is ontstaan dat de gemeente tekortschiet in de communicatie met bewoners, en dat bewoners onvoldoende gehoord worden. In het proces rondom de totstandkoming van de ontwikkelvisie voor de zone Orionweg/Planetenlaan is er veel ruimte geweest voor participatie door omwonenden en belanghebbenden. Dit heeft geleid tot rechtstreekse invloed van bewoners op de plannen, zie voor een toelichting hierop pagina 5 van de concept ontwikkelvisie. Deze toelichting op het proces zal in de	Ja: • in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt; • in paragrafen 2.1 t/m 2.4 zijn de resultaten van het participatieproces toegelicht en aangevuld;

	meer meedoen. Voor bewoners wordt het zeer moeilijk om de gevolgen van deze ontwikkelingen voor de leefbaarheid en mobiliteit van Haarlem-Noord te begrijpen en daarop een goede zienswijze uit te spreken. Het mobiliteitsonderzoek maakt duidelijk dat het van groot belang is om de mobiliteit van Haarlem en omliggende gemeenten aan een nader onderzoek te onderwerpen. Het huidige forensenverkeer van en naar Haarlem en omliggende gemeenten verplaatst zich dagelijks door de stad Haarlem. Met zeer grote regelmaat zijn de routes door de stad om de A9 en de Randweg te bereiken, overbelast. En dat geldt zeker ook voor Haarlem-Noord, omdat slechts via de Prinsenbrug en de Schoterbrug het Spaarne kan worden gepasseerd. Het WBO spreekt zijn grote zorgen uit over de door de gemeente Haarlem gevolgde procedures en de voorgenomen ontwikkelingen voor de bouw van woningen. Met de tot op heden ontwikkelde visies is het onmogelijk de gevolgen voor de mobiliteit en de leefbaarheid goed in te schatten. Wij, het WBO, willen de fracties in de gemeenteraad adviseren om met grote urgentie de algemene mobiliteitsstudie voor Groot Haarlem te laten uitvoeren en vaststellen. Pas dan kunnen de opgestelde 8 ontwikkelvisies in lijn daarmee worden aangepast en een zienswijzeproces doorlopen. Graag voert een vertegenwoordiging van het WBO een gesprek met verantwoordelijke bestuurders om te komen tot breed gedragen ontwikkelvisies voor Haarlem-Noord. Spoedig nader van u vernemend, Met vriendelijke groet, Namens het WBO Haarlem-Noord H. Kamerling, voorzitter () P.S. De fracties van de gemeenteraad zullen ook van onze zienswijze op de hoogte worden gebracht. Het WBO bestaat uit de voorzitters van de wijkraden en staat voor de belangen van heel Haarlem-Noord. WR Vondelkwartier WR Dietsveld-Vogelbuurt WR Delftwijk-Waterbuurt WR Planetenbuurt WR Patrimonium WR Sinnevelt WR Frans Halsbuurt WR Indische Buurt Noord WR de Krim	definitieve visie aangevuld worden. Uiteraard zijn uit dit proces ook lessen te trekken, aangezien niet alles goed is gegaan. Mobiliteitsstudie U adviseert eerst de stadsbrede mobiliteitsstudie uit te voeren, alvorens te besluiten over het vaststellen van de ontwikkelvisies. Het college onderschrijft het belang van de stadsbrede mobiliteitsstudie voor de groei van Haarlem. Het college deelt echter niet de conclusie dat de stadsbrede mobiliteitsstudie moet worden afgerond voordat een besluit genomen kan worden over de ontwikkelvisies. Immers, de ontwikkelvisies zullen niet ineens worden gerealiseerd, zij komen stapsgewijs tot ontwikkeling. De mobiliteitsoplossingen zullen stapsgewijs moeten meegroeien. Het college is voornemens de stadsbrede mobiliteitsvisie te ontwikkelen in 2020, en aan te bieden aan de gemeenteraad voor besluitvorming na de zomer 2020. Gesprek Uiteraard bent u welkom voor het gesprek dat u voorstelt. Wij zullen u hiervoor uitnodigen.	
Q2	Invoeren van parkeervignet voor bestaande bewoners orionzone niet wenselijk. Bovengrondse parkeergarage past niet in een groene park omgeving. Zorgen om goede ontsluiting planetenwijk tijdens de spits is nu al overvol, zie in onvolledig mobiliteitsplan	Parkeren Alle ontwikkelingen in de Orionzone moeten het parkeren op eigen terrein oplossen. Een instrument dat de gemeente heeft om te voorkomen dat het in de wijk drukker wordt met parkeren, is om vergunningparkeren te maken. De	

van Mobycon ook geen oplossingen om dit in de toekomst te verbeteren. Met de stelling van de gemeente dat alle nieuwe bewoners op de fiets komen of met de bus kan niet serieus genomen worden. De toename van het fijnstof gehalte door de bouw is ook niet wenselijk en de stikstof concentraties zijn nu al hoog zo dicht bij Tata steel de A9 en Schiphol. Het aantal woningen van 684 is veel te hoog zeker aan de planetenlaan 4 hoog is echt voor ons woongenot beperkend door geluidsheerkaatsing en daglichtafname, blokken huizen i.p.v. nu open grasvelden met bomen omzoomd en gevarieerde begroeiing die daar al zeker 30 jaar is. Het gebruik van het stuk grond dat er van het park en groen overblijft na de bouw zal door zoveel mensen worden gaan bezocht dat een rustige natuurlijke omgeving voor de dieren die er nu nog fourageren en leven hard op achteruitgaan. Terwijl er in het Duurzaam doorpakken besluit van de provincie Noord Holland juist veel meer nadruk op het belang van een goed gezond flora en fauna gebied in zo belangrijk groen in een wijk in stand gehouden moet worden. Steen hoort niet in een park Er is nu voor mij als participant niet genoeg duidelijkheid wat uw plannen nou daadwerkelijk voor impact gaan hebben omdat het ontbreekt aan goed gefundeerde informatie daarom vind ik het zeer wenselijk dat de gemeente een LER leefbaarheids effect rapportage uit laat voeren zoals de wijkraden van de orionzone reeds eerder aan wethouder Roduner hebben gevraagd zodat alle gegevens up to date inzichtbaar zijn voor iedereen. Het busvervoer op de rijksstraatweg is al aan zijn maximale capaciteit dus daar valt niet veel meer te winnen. Misschien is een lightrail verbinding nog een optie. Een extra buslijn naar bloemendaal is niet echt noodzakelijk of wenselijk. Ook extra supermarkt niet nodig neemt teveel ruimte in met aan afvoer goederen en mensen die daar parkeren een oneerlijke zet t.o.v. dekamarkt die daar tot volle tevredenheid van de buurt al jaren zit. Tevens zou het idioot zijn om het bejaardentehuis dan te verplaatsen naar het park dan is er nog minder groen. Tot nu toe is er niet veel met alle reacties van de participanten gebeurt zowel niet via de mail als na inspraak bij raadsvergaderingen. Ook is nog niet duidelijk of het gebouw van het Nova college nu op de monumentenlijst staat of niet. Ik zou dit gebouw graag behouden zien worden en niet gesloopt. Kortom er is teveel onduidelijk om het met uw visie eens te kunnen zijn. Ik maak mij daarom grote zorgen en zal zoals ik al eerder heb gemeld bij wijziging van het bestemmingsplan planschade in gaan dienen op punten die dan voor mijn leefbaarheids ervaring bedreigend zijn. Ik heb hier al contact over gehad met mijn rechtsbijstands verzekering.	nieuwe ontwikkelingen krijgen dan geen parkeervergunningen, zodat zij niet in de wijk kunnen parkeren. Alle bestaande huishoudens krijgen wel een parkeervergunning. Hoeveel dat kost, en hoeveel parkeervergunningen een huishouden kan krijgen, moet dan nog worden bepaald. Het instellen van een vergunninggebied kan alleen als er draagvlak is onder de bewoners. Fijnstof/geluid/bezinning Zaken als fijnstof en geluid worden getoetst in latere fasen, voorafgaand aan vergunningverlening. Participatie U geeft aan dat er naar uw mening niet veel met de reacties van participanten gebeurd is. In dit verband verwijzen wij u naar de opsomming op pagina 5 van de concept ontwikkelvisie, waar de belangrijkste wijzigingen in de visie, naar aanleiding van de participatie, zijn benoemd. U heeft gelijk waar u stelt dat de bijdragen van burgers die inspraken bij de behandeling in de raadscommissie op 20 juni 2019 niet tot aanpassingen in de concept ontwikkelvisie hebben geleid. Dat behoorde ook niet tot de mogelijkheden. Immers, op dat moment had het college van B&W reeds besloten de concept visie ter inzage te leggen. Vanwege de naderende zomervakantie is aan dat besluit uitvoering gegeven na de vakantieperiode, op 26 augustus. Vanzelfsprekend is de concept ontwikkelvisie niet gewijzigd tussen het besluit tot terinzagelegging en de daadwerkelijke start van de inspraakperiode. U reageert nu dus op exact hetzelfde document als de insprekers in de raadscommissie van 20 juni 2019. Supermarkt In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zich meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem. Verplaatsing bejaardentehuis Aan het nieuwe Stadionplein (op de plek van het voormalige Haarlem Stadion en parkeerterrein) zou ruimte zijn voor een zorgvoorziening, mogelijk Sint Jacob. Er is dus geen sprake van een verhuizing van Sint Jacob naar het Schoterbos. Monument Nova College De gemeente heeft in oktober 2019 de procedure gestart om het object Planetenlaan 5 aan te wijzen als gemeentelijk monument. Deze procedure	
--	--	--

		zal ongeveer 6 maanden duren, alvorens het college een besluit neemt over al dan niet aanwijzen. Meer informatie over tegemoetkomingen bij planschade vindt u op: haarlem.nl/tegemoetkoming-planschade	
R2	LS, Veranderingen zijn soms noodzakelijk maar waar ik mij zorgen over maak is hoe het parkeerprobleem opgelost gaat worden. Nu al staan de straten propvol auto's en kan ik soms met de fiets (met volle fietstassen) niet bij mijn huis kopen.Omdat wij en onze buren geen auto hebben kunnen bewoers meerdere auto's parkeren (soms wel 2,3 of 4) Hoeveel bomen zullen er weer gekapt gaan worden en hoera herplantplicht... van boompjes zo dik als mijn pols. Onveilige en onhandige verkeerssituaties voor fietsers en voetgangers..Gebouwen die nog goed zijn slopen en hoogbouw op die plekken.Ontsluiting van de wijk met al het extra verkeer zal veel overlst geven.Weinig of nog minder ruimte voor kinderen om op straat te spelen of veilig te kunnen oversteken. Veel in het plan is nog niet helder of wordt qua inmapct en invloed onderschat.Er worden plannen gemaakt achter een bureau en niet niet gekeken naar de effecten ter plekke.	Parkeren Alle ontwikkelingen in de Orionzone moeten het parkeren op eigen terrein oplossen. Een instrument dat de gemeente heeft om te voorkomen dat het in de wijk drukker wordt met parkeren, is om vergunningparkeren te maken. De nieuwe ontwikkelingen krijgen dan geen parkeervergunningen, zodat zij niet in de wijk kunnen parkeren. Alle bestaande huishoudens krijgen wel een parkeervergunning. Hoeveel dat kost, en hoeveel parkeervergunningen een huishouden kan krijgen, moet dan nog worden bepaald. Verkeer Het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken hebben wij met een eerste mobiliteitsonderzoek in kaart gebracht. Dit onderzoek liet zien dat het zonder de ontwikkelingen in de Orionzone al drukker wordt. De Orionzone zorgt daarbij voor een klein beetje extra verkeer. Al met al wordt het wel drukker. Maar het wordt niet te druk. Wel gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen.	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.
S2	Wij hebben bezwaar tegen de vernieuwde indeling van de rijbanen van het Planetenplein en Planetenlaan. Hou de rijbanen van de Planetenlaan en het Planetenplein zoals het nu is en maak daar de plannen voor de nieuwbouw omheen. In de nieuwe situatie verdwijnen parkeerplekken, die er nu al tekort zijn. Een wandelpad door het grasveld van het Planetenplein gaat gebruikt worden als fietspad (zie ook bij het Kenaupark) Wij wonen al 30 jaar op het Planetenplein nummer 6 en willen hier graag nog jaren blijven wonen. Wij hopen dat de gemeente Haarlem hier rekening mee gaat houden bij hun beslissing voor de ontwikkelingzone Orionweg-Planetenlaan.	Nieuwe indeling rijbanen Planetenplein en Planetenlaan Het Planetenplein heeft een beschermd stadsgezicht en zal in hoofdopzet niet wijzigen. De stoepbanden blijven op hun plek. Mogelijke verbeteringen zullen binnen de kaders van het beschermd stadsgezicht blijven. De Planetenlaan krijgt een uniform profiel vanaf Planetenplein tot het nieuwe Stadionplein. De huidige middenberm tussen Planetenplein en Van Nesstraat wordt verbreedt in zuidelijke richting van de huidige woningen. Dit basisprofiel wordt verlengd richting het nieuwe Stadionplein. Daardoor ontstaat meer uniformiteit en eenheid in de Planetenlaan tussen Planetenplein en het nieuwe Stadionplein. De groenstrook is ruimtelijk gezien haalbaar. De ontwikkelvisie geeft ruimte voor de SOR (Structuurvisie Openbare Ruimte). In de SOR is de kruising Orionweg / Delftlaan als knelpunt voor de fietser gemarkeerd. Dit knelpunt wordt aangepakt door het toepassen van een ongelijkvloerse kruising. Wegens kostenefficiëntie is er gekozen voor één tunnel of brug met een fietspad in twee richtingen. Dit zal een verbetering brengen in de fietsverbinding tussen de Pim Mulierlaan en Orionweg. Dit fietspad in twee richtingen zal doorgezet worden naar de Planetenlaan. De fietsroute zal dus ook in twee richtingen over het Planetenplein aan de zuidkant lopen op de weghelft waar het huidig verkeer van de Orionweg naar de Planetenlaan gaat. Het autoverkeer zal in twee	Ja, de inrichting van het Planetenplein is aangepast.

		richtingen lopen aan de noordzijde op de weghelft waar het huidige verkeer vanaf de Planetenlaan naar de Orionweg gaat. Er zijn meerdere meldingen gemaakt over de verkeersonveilige situatie Planetenplein in de visie. Dit wordt in de visie aangepast, zodat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen fietsers en automobilisten en de verkeersveiligheid verbeterd wordt. In de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte zal ook de verkeersveiligheid onderdeel uitmaken van het ontwerp. Zodra de uitwerkingen gemaakt worden van de inrichting van de openbare ruimte, zullen de direct belanghebbenden betrokken worden voor inbreng van het ontwerp.	
T2	Hoe zal de verkeersstroom die gaat toenemen gestroomlijnd worden? Komt er een extra verbinding vanuit de planetenbuurt naar de westelijke randweg?	Het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken hebben wij met een eerste mobiliteitsonderzoek in kaart gebracht. Dit onderzoek liet zien dat het zonder de ontwikkelingen in de Orionzone al drukker wordt. De Orionzone zorgt daarbij voor een klein beetje extra verkeer. Al met al wordt het wel drukker. Maar het wordt niet te druk. Wel gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. Er komt in elk geval geen extra aansluiting op de Randweg, omdat dat de doorstroming op de Randweg te veel gaat hinderen. En dat heeft een negatief effect op zowel de Randweg als op alle aansluitingen van de Randweg, zoals de Orionweg.	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.
U2	Er is behoefte en markt voor een horeca geschikt voor gezinnen. Evt met buitenruimte. Denk koffie/lunchtent mijnheer paprika, blender (amsterdam)	Bedankt voor uw reactie en fijn dat u meedenkt aan de functionele invulling van de Orionzone. Een belangrijk uitgangspunt van de ontwikkelvisie is dat de groei van woningen gepaard gaat met de groei van voldoende voorzieningen in de ontwikkelzone. Praktischerwijs houdt dit in dat nieuwe voorzieningen ter aanvulling zijn of een verbetering betekenen van het reeds bestaande voorzieningenaanbod. Deze kunnen gerealiseerd worden in de ruimtereservering die gemaakt is aan de oostkant van de zone, richting de Rijksstraatweg. Naast maatschappelijke voorzieningen zoals zorg, cultuur en sport, erkent de gemeente het belang van de aanwezigheid van horeca en winkels in wijken ten behoeve van de leefbaarheid. Ook deze voorzieningen worden mogelijk gemaakt binnen de visie zodat de markt hierop kan inspelen. De visie richt zich op het aantrekken van marktpartijen door een aantrekkelijke omgeving te creëren met voldoende verblijfskwaliteit door middel van o.a. pleinen en (wandel)routes.	Nee
V2	Wat echt toegevoegde waarde heeft voor deze ontwikkeling is het toevoegen van een horecagelegenheid / koffietent met terras waar jong en oud elkaar laagdrempelig kan ontmoeten.	Bedankt voor uw reactie en fijn dat u meedenkt aan de functionele invulling van de Orionzone. Een belangrijk uitgangspunt van de ontwikkelvisie is dat de groei van woningen gepaard gaat met de groei van voldoende	Nee

		voorzieningen in de ontwikkelzone. Praktischerwijs houdt dit in dat nieuwe voorzieningen ter aanvulling zijn of een verbetering betekenen van het reeds bestaande voorzieningenaanbod. Deze kunnen gerealiseerd worden in de ruimtereservering die gemaakt is aan de oostkant van de zone, richting de Rijksstraatweg. Naast maatschappelijke voorzieningen zoals zorg, cultuur en sport, erkent de gemeente het belang van de aanwezigheid van horeca en winkels in wijken ten behoeve van de leefbaarheid. Ook deze voorzieningen worden mogelijk gemaakt binnen de visie zodat de markt hierop kan inspelen. De visie richt zich op het aantrekken van marktpartijen door een aantrekkelijke omgeving te creëren met voldoende verblijfskwaliteit door middel van o.a. pleinen en (wandel)routes.	
W2	Koffietentje met zonnig terras!	Bedankt voor uw reactie en fijn dat u meedenkt aan de functionele invulling van de Orionzone. Een belangrijk uitgangspunt van de ontwikkelvisie is dat de groei van woningen gepaard gaat met de groei van voldoende voorzieningen in de ontwikkelzone. Praktischerwijs houdt dit in dat nieuwe voorzieningen ter aanvulling zijn of een verbetering betekenen van het reeds bestaande voorzieningenaanbod. Deze kunnen gerealiseerd worden in de ruimtereservering die gemaakt is aan de oostkant van de zone, richting de Rijksstraatweg. Naast maatschappelijke voorzieningen zoals zorg, cultuur en sport, erkent de gemeente het belang van de aanwezigheid van horeca en winkels in wijken ten behoeve van de leefbaarheid. Ook deze voorzieningen worden mogelijk gemaakt binnen de visie zodat de markt hierop kan inspelen. De visie richt zich op het aantrekken van marktpartijen door een aantrekkelijke omgeving te creëren met voldoende verblijfskwaliteit door middel van o.a. pleinen en (wandel)routes.	Nee
X2	Graag een koffie/lunch tentje in Haarlem Noord, einde vd Rijksstraatweg bij t Haarlem stadion. Zou zo leuk zijn!	Bedankt voor uw reactie en fijn dat u meedenkt aan de functionele invulling van de Orionzone. Een belangrijk uitgangspunt van de ontwikkelvisie is dat de groei van woningen gepaard gaat met de groei van voldoende voorzieningen in de ontwikkelzone. Praktischerwijs houdt dit in dat nieuwe voorzieningen ter aanvulling zijn of een verbetering betekenen van het reeds bestaande voorzieningenaanbod. Deze kunnen gerealiseerd worden in de ruimtereservering die gemaakt is aan de oostkant van de zone, richting de Rijksstraatweg. Naast maatschappelijke voorzieningen zoals zorg, cultuur en sport, erkent de gemeente het belang van de aanwezigheid van horeca en winkels in wijken ten behoeve van de leefbaarheid. Ook deze voorzieningen worden mogelijk gemaakt binnen de visie zodat de markt hierop kan inspelen. De visie richt zich op het aantrekken van marktpartijen door een aantrekkelijke omgeving te creëren met voldoende verblijfskwaliteit door middel van o.a. pleinen en (wandel)routes.	Nee
Y2	Voor de horeca invulling hoop ik dat jullie ook aan gezinsvriendelijke horeca denken. Een koffietentje met terras bijv. Met vriendelijke groet,	Bedankt voor uw reactie en fijn dat u meedenkt aan de functionele invulling van de Orionzone. Een belangrijk uitgangspunt van de ontwikkelvisie is dat de groei van woningen gepaard gaat met de groei van voldoende voorzieningen in de ontwikkelzone. Praktischerwijs houdt dit in dat nieuwe voorzieningen ter aanvulling zijn of een verbetering betekenen van het reeds	Nee

	Jikke van der Putte	bestaande voorzieningenaanbod. Deze kunnen gerealiseerd worden in de ruimtereservering die gemaakt is aan de oostkant van de zone, richting de Rijksstraatweg. Naast maatschappelijke voorzieningen zoals zorg, cultuur en sport, erkent de gemeente het belang van de aanwezigheid van horeca en winkels in wijken ten behoeve van de leefbaarheid. Ook deze voorzieningen worden mogelijk gemaakt binnen de visie zodat de markt hierop kan inspelen. De visie richt zich op het aantrekken van marktpartijen door een aantrekkelijke omgeving te creëren met voldoende verblijfskwaliteit door middel van o.a. pleinen en (wandel)routes.	
X2	Beste gemeente, concept ontwikkelvisie orionzone. Graag wil ik u mijn reactie geven op de ontwikkelvisie bij de Orionzone. Ik heb de concept ontwikkelvisie doorgenomen en heb mij verbaasd over de voorgenomen situatie zoals die wordt aangegeven bij het Planetenplein. Allereerst begrijp ik de noodzaak niet van het veranderen van het plein. Veranderingen leveren geen extra woningen op, helpen niet bij het realiseren van de groenzone, maar brengt wel veel kosten met zich mee. Daarbij heeft het plein een beschermd stadsgezicht. Veranderingen aan het plein zal zeker niet ter bevordering zijn van het aanzicht zoals het nu is. De veranderingen in de concept ontwikkelvisie geven aan dat er een apart fietspad komt te lopen. Wat mij verbaasd is dat er op de Planetenlaan het fietspad/groenzone is verschoven naar de bestaande woning kant (zuidkant) en dat dit niet is gebeurt op het Planetenplein. Dit fietspad/groenzone gaat, volgens de concept ontwikkelvisie, voor het Planetenplein kruislings over het autorijvlak naar de andere kant van het Planetenplein (noordkant). Dit is zichtbaar in: 5.de Visie van de ontwikkelvisie. Dit gaat onveilige situaties veroorzaken voor fietsers en automobilisten. Het kruispunt orionweg-planetenplein (hoek orionweg 134), gaat zonder fietspad voor bijzondere situaties zorgen. De fietser afkomstig van orionweg 126-134 moet eerst een dubbele rijweg oversteken om bij Planetenplein 22 rechtsaf te slaan richting Planetenlaan. Zeer waarschijnlijk gaat een deel van de fietsers niet het fietspad volgen maar met de auto's mee richting het fietspad op de Planetenlaan. Het mobiliteitsonderzoek ontwikkelzone orionzone-planetenlaan heb ik ook doorgenomen. Tot mijn verbazing loopt bij dit onderzoek het fietspad/groenzone wel aan dezelfde kant op de Planetenlaan en het Planetenplein! In geen enkele voorgestelde situatie wordt hier gesproken van een kruising van fietsers en automobilisten voor het Planetenplein. Afgelopen 11-9 ben ik naar de bijeenkomst geweest en heb ik meerdere personen van de gemeente mogen spreken. Deze personen waren niet op de hoogte van de verschillen in de concept ontwikkelvisie en het mobiliteitsonderzoek.	Het Planetenplein heeft een beschermd stadsgezicht en zal in hoofdopzet niet wijzigen. De stoepbanden blijven op hun plek. Mogelijke verbeteringen zullen binnen de kaders van het beschermd stadsgezicht blijven. De Planetenlaan krijgt een uniform profiel vanaf Planetenplein tot het nieuwe Stadionplein. De huidige middenberm tussen Planetenplein en Van Nesstraat wordt verbreed in zuidelijke richting van de huidige woningen. Dit basisprofiel wordt verlengd richting het nieuwe Stadionplein. Daardoor ontstaat meer uniformiteit en eenheid in de Planetenlaan tussen Planetenplein en het nieuwe Stadionplein. De groenstrook is ruimtelijk gezien haalbaar. De ontwikkelvisie geeft ruimte voor de SOR (Structuurvisie Openbare Ruimte). In de SOR is de kruising Orionweg / Delflaan als knelpunt voor de fietser gemarkeerd. Dit knelpunt wordt aangepakt door het toepassen van een ongelijkvloerse kruising. Wegens kostenefficiëntie is er gekozen voor één tunnel of brug met een fietspad in twee richtingen. Dit zal een verbetering brengen in de fietsverbinding tussen de Pim Mulierlaan en Orionweg. Dit fietspad in twee richtingen zal doorgezet worden naar de Planetenlaan. De fietsroute zal dus ook in twee richtingen over het Planetenplein aan de zuidkant lopen op de weghelft waar het huidige verkeer van de Orionweg naar de Planetenlaan gaat. Het autoverkeer zal in twee richtingen lopen aan de noordzijde op de weghelft waar het huidige verkeer vanaf de Planetenlaan naar de Orionweg gaat. Er zijn meerdere meldingen gemaakt over de verkeersonveilige situatie Planetenplein in de visie. Dit wordt in de visie aangepast, zodat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen fietsers en automobilisten en de verkeersveiligheid verbeterd wordt. In de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte zal ook de verkeersveiligheid onderdeel uitmaken van het ontwerp. Zodra de uitwerkingen gemaakt worden van de inrichting van de openbare ruimte, zullen de direct belanghebbenden betrokken worden voor inbreng van het ontwerp.	Ja, de inrichting van het Planetenplein in de visie is aangepast.

	Hierbij wil u verzoeken uw voorgenomen plannen voor het Planetenplein nogmaals te bestuderen. Is er daadwerkelijk een verandering nodig aan dit plein met beschermd stadsgezicht? Als de verandering van het Planetenplein nodig is; Het fietspad/groenzone Planetenlaan en Planetenplein in elkaar doorlaten lopen zal zeker ten goed komen van de veiligheid van de weggebruikers. Ook in het mobiliteitsonderzoek wordt hier van uitgegaan. Ik heb deze reactie ook via de mail verstuurd. Helaas geen ontvangstbevestiging ontvang, daar had ik wel om gevraagd. Met vriendelijke groet, Nancy Schippers.		
A3	Geen vrijliggende fietspaden op de Orionweg. Zonde van het geld en het wordt onveiliger daardoor. Het nodigt namelijk uit voor harder rijden en met uitstappen is het link voor fietsers. Los daarvan verandert daardoor de oorspronkelijke architectuur en kost het waarschijnlijk stoepruimte. Kortom, niet doen!	Het maken van vrijliggende fietspaden langs de Orionweg is een advies vanuit het mobiliteits adviesbureau. Dit hebben zij geadviseerd omdat de Orionweg (nu al) een belangrijke ontsluitingsweg is waar veel autoverkeer langsgaat. Voor fietsers is een vrijliggend fietspad dan doorgaans veiliger. Wij gaan in een vervolgstudie bekijken wat de meest wenselijke oplossing is voor de Orionweg. We nemen uw standpunt hierin mee.	Nee
B3	Graag zouden we in de orionzone een kids proof koffie tentje hebben met een terras waar gezeten kan worden met lekker weer ☺	Bedankt voor uw reactie en fijn dat u meedenkt aan de functionele invulling van de Orionzone. Een belangrijk uitgangspunt van de ontwikkelvisie is dat de groei van woningen gepaard gaat met de groei van voldoende voorzieningen in de ontwikkelzone. Praktischerwijs houdt dit in dat nieuwe voorzieningen ter aanvulling zijn of een verbetering betekenen van het reeds bestaande voorzieningenaanbod. Deze kunnen gerealiseerd worden in de ruimtereservering die gemaakt is aan de oostkant van de zone, richting de Rijksstraatweg. Naast maatschappelijke voorzieningen zoals zorg, cultuur en sport, erkent de gemeente het belang van de aanwezigheid van horeca en winkels in wijken ten behoeve van de leefbaarheid. Ook deze voorzieningen worden mogelijk gemaakt binnen de visie zodat de markt hierop kan inspelen. De visie richt zich op het aantrekken van marktpartijen door een aantrekkelijke omgeving te creëren met voldoende verblijfskwaliteit door middel van o.a. pleinen en (wandel)routes.	Nee
C3	Betaald parkeren vind ik echt belachelijk. We wonen niet in het centrum en betalen jaarlijks al voldoende aan belastingen!!! Een auto vrij van betalen moet haalbaar kunnen zijn. Als je meerdere auto's kan betalen kan je voor die 2de auto wel bijdragen.. Meer kosten word lastig om te kunnen blijven betalen wanneer alles duurder word.. Word anders toch onbetaalbaar en daarmee help je mensen de schulden in!!!!!!!!	De visie stelt dat op termijn overwogen moet worden of er delen van de zone zijn waar gereguleerd parkeren (parkeervergunning) moet worden ingevoerd. Het invoeren van gereguleerd parkeren is een effectief middel om te bereiken wat veel buurtbewoners aangeven belangrijk te vinden: voorkomen dat er meer auto's op straat worden geparkeerd. Overigens betekent het invoeren van gereguleerd parkeren niet automatisch dat parkeervergunningen duur hoeven te zijn. Het beoogde effect van het weren van auto's zonder parkeervergunning kan ook worden bereikt met vergunningen die worden verstrekt tegen een lage, kostprijs dekkende vergoeding.	Nee
D3	Ik maak me ernstig zorgen dat de hele infrastructuur van de hele Planetenwijk dusdanig verstoord zal gaan worden door dit concept ontwikkelplan, wanneer dit uitgevoerd gaat worden..	Mobiliteitsstudie Voor de mobiliteitsstudie was het niet nodig om verkeerstellingen uit te voeren. Daarom was er geen bezwaar om de mobiliteitsstudie uit te voeren	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.

	Helemaal als ik lees dat de test of proef zo u wilt gedaan is in de periode dat ongeveer iedereen op vakantie is. Dit geeft dan een volkomen scheef beeld, waardoor de wijk mijn inziens onaangenaam overbelast zal gaan worden. Volgens mij zijn het weer de projectontwikkelaars die aan de macht zijn, erg jammer. Verder begrijp ik de invoering van parkeergeld ook totaal niet! Komen er dan meer parkeerplaatsen bij, dacht het niet he! Dit gaat geen enkel verschil maken in de huidige parkeer situatie. Dat het de gemeente heel veel geld gaat opleveren is wel zo, en daar zal het dus om te doen zijn! Erg jammer dit beleid.	in de zomerperiode. Voor het kwantitatieve deel van het onderzoek is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel, dat breed toegepast wordt in de regio en een voldoende actueel beeld geeft van de huidige verkeersbelasting, en ook prognoses voor toekomstige ontwikkeling van het verkeer. Projectontwikkelaars U denkt dat de projectontwikkelaars aan de macht zijn. De wet- en regelgeving waarin is vastgelegd hoe bestemmingsplannen tot stand komen en hoe omgevingsvergunningen worden verleend, spreekt deze stelling tegen. Parkeren De visie stelt dat op termijn overwogen moet worden of er delen van de zone zijn waar gereguleerd parkeren (parkeervergunning) moet worden ingevoerd. Het invoeren van gereguleerd parkeren is een effectief middel om te bereiken wat veel buurtbewoners aangeven belangrijk te vinden: voorkomen dat er meer auto's op straat worden geparkeerd. Overigens betekent het invoeren van gereguleerd parkeren niet automatisch dat parkeervergunningen duur hoeven te zijn. Het beoogde effect van het weren van auto's zonder parkeervergunning kan ook worden bereikt met vergunningen die worden verstrekt tegen een lage, kostprijs dekkende vergoeding.	
E3	Veiligheid boven alles mbt oversteek Randweg Orionweg. Niet weer een kalf.... Geen vignetten.	Onderdeel van de visie is het realiseren van een ongelijkvloerse oversteek van de Randweg voor fietsers. Daar zal een studie naar de mogelijkheden aan vooraf gaan, waarbij uiteraard de verkeersveiligheid een belangrijk criterium zal zijn.	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.
F3	Met datum 5 april 2019 hebben wij aan het College van B&W een brief gestuurd met commentaar op en aanbevelingen ten aanzien van de voornemens tot nieuwbouw en herinrichting van de Orionzone. het College heeft niet geantwoord, wel ontvingen we een ambtelijke reactie, in afwijzende zin. De in onze brief genoemde punten handhaven wij in deze inspraakreactie. De ontwikkelvisie gaat uit van een aantal nieuw te bouwen woningen van 600 a 650. Wij gaan in onze reactie uit van 650 nieuwe woningen. Dat aantal betekent minimaal 1300 nieuwe bewoners (volwassenen) in onze wijk. Als onderdeel van een door u genoemd aantal van 240.000 nieuwe woningen in de metropoolregio Amsterdam (waartoe Haarlem behoort) in 2040, hetgeen in totaal minimaal 480.000 nieuwe bewoners (volwassenen) oplevert. Haarlem zal o.i. doorgroeien naar 200.000 inwoners in de periode 2030/2040 (Nederland kent in 2025 al 18 miljoen inwoners, naar verwachting). Alles bijeen genomen leidt dit (naast de verwachte toeneming van de welvaart) tot een hoger autobezit en een hoger autogebruik (zie het Mobiliteitsonderzoek van Mobycon, in de samenvatting onder punt 1.3). Voor de ontwikkelvisie Orionzone betekent deze voorzienbare groei van het autogebruik al een sterke autonome toeneming van de	Verkeer Het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken hebben wij met een eerste mobiliteitsonderzoek in kaart gebracht. Dit onderzoek liet zien dat het zonder de ontwikkelingen in de Orionzone al drukker wordt. De Orionzone zorgt daarbij voor een beetje extra verkeer. Al met al wordt het wel drukker. Maar het wordt niet te druk. Wel gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. Een onderzoek naar alle wegen die buiten de ontwikkelzones liggen, wordt in een ander project opgepakt. Dit zal daarom ook niet terugkomen in de visie van de Orionzone. Er is aandacht voor dit punt. Stikstof/fijnstof/luchtkwaliteit	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.

verkeersdrukte en van de parkeerbehoefte, die nog sterk vergroot wordt als er 650 woningen in de wijk worden bijgebouwd. Nu al is de verkeersdrukte na de openstelling van de Schoterbrug sterk toegenomen, en zijn de toegangswegen tot die brug vanuit Haarlem-Noord (en verder: Velsbroek en Santpoort/IJmuiden) op spitsuren overbelast, hetgeen onder meer voor de Van Nesstraat tot veel te veel en ongewenst doorgaand verkeer leidt. Het gegeven dat de Schoterbrug te weinig capaciteit heeft (twee rijstroken voor auto's) en gedurende de spits van en naar de Waarderpolder tot lange files leidt, en de zeer gevaarlijke sluipteg van Rijksweg naar diezelfde Schoterbrug (geen scheiding langzaam en snelverkeer, slechts twee rijstroken) over de Jan Gijzenkade zorgen elke werkdag voor voor grote risico's voor de verkeersveiligheid. De gemeente zal er niet aan kunnen ontkomen voor dit soort situaties in Haarlem Noord structurele oplossingen vinden (verdubbeling capaciteit Schoterbrug door aanleg van een parallelle fietsbrug, aanleg van een Oostelijke randweg op het tracé Vondelweg-Waarderweg, etc). Concluderend stellen wij vast dat de voorziene 650 extra woningen de verkeersdruk tot ver boven de veiligheidsgrenzen van alle verkeersdeelnemers zal verhogen. De ontwikkelvisie besteedt te weinig aandacht aan de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Die staat in Haarlem Noord al jaren fors onder druk vanwege de milieubelasting van Tata Steel/Hoehovens. Natuurlijk is de provincie Noord-Holland naast de onderneming zelf primair verantwoordelijk. Maar gelet op het feit dat in 2019 opnieuw is gebleken dat de provincie die verantwoordelijkheid nauwelijks aan kan, is het mede om die redenen te risicovol met een omvangrijk woningbouwproject en de daardoor voorzienbare structurele toename van de verkeersdruk de luchtverontreiniging extra te vergroten. Stikstof, fijnstof, CO2 en andere schadelijke stoffen maken het wonen in Noord een te groot risico voor de gezondheid. De verkeersintensiteit is tezamen met de parkeerproblemen nu reeds een groot probleem. Aangezien vele bewoners van de buurt buiten Haarlem wonen (in Amsterdam, Zaanstad, Hoofddorp en op Schiphol) zorgen zij voor veel woon-werk verkeer. De wijk is een aantrekkelijke woonomgeving, die vooral veel jonge gezinnen uit groot-Amsterdam aantrekt. Koppels waarvan beide partners hooggekwalificeerd zijn, die ook allebei werken. Wijk merken dat aan de Van Nesstraat: elk (jong) gezin heeft minimaal twee auto's waar jongeren nog thuis wonen veelal drie. In alle omliggende straten wordt dan ook uitbundig op stoepen geparkeerd, ook op de hoeken van de Van Nesstraat zelf. Passage met kinderwagen, rollator of gehandicapten-mobiel is dan niet mogelijk, tenzij met uitwijken naar de rijweg. Waar brede stoepen zijn, zoals in de Van Nesstraat, plegen jonge kinderen die te gebruiken als speelplek, er te rijden met kinderfietsjes, etc. dat wordt allemaal een stuk moeilijker wanneer de parkeerdruk toeneemt (en nu vaak vrije parkeerplaatsen op de Planetenlaan worden opgeheven, zoals voorzien in de ontwikkelvisie). De veiligheid van jonge kinderen is nu ook veelvuldig in gevaar omdat door de wijk, en zeker over de sluiptegenen, regelmatig zeer zware vrachtauto's denderen, die nu eenmaal vanwege omvang, positie van de chauffeur en bespiegeling een extra risico vormen - waarom verbiedt de gemeente dergelijk vrachtverkeer niet de toegang tot woonwijken? Bij het huidige parkeerbeleid in de Orionzone/Planetenwijk wijken de thuiskomende forensen graag uit naar de vrije parkeerplaatsen op de Planetenlaan. In de Ontwikkelvisie wordt niet	Zaken als stikstof en fijnstof zullen in een later stadium, bij verlening van vergunningen, worden getoetst. De toetsing van plannen aan stikstofregulering vindt plaats in een latere fase. Op dit moment is de regulering rond stikstof erg in ontwikkeling. Het is dus niet mogelijk op dit moment definitief te bepalen of de plannen tegen stikstofnormen zullen oplopen. Parkeren Alle ontwikkelingen in de Orionzone moeten het parkeren op eigen terrein oplossen. Een instrument dat de gemeente heeft om te voorkomen dat het in de wijk drukker wordt met parkeren, is om vergunningparkeren te maken. De nieuwe ontwikkelingen krijgen dan geen parkeervergunningen, zodat zij niet in de wijk kunnen parkeren. Alle bestaande huishoudens krijgen wel een parkeervergunning. Hoeveel dat kost, en hoeveel parkeervergunningen een huishouden kan krijgen, moet dan nog worden bepaald. Foutparkeren is, met of zonder parkeervergunningstelsel, een probleem dat kan optreden. Dit vraagt handhavingsinspanningen om dat probleem te bestrijden. Vrachtverkeer Uiteraard is het niet de bedoeling dat vrachtverkeer onnodig door woonwijken rijdt.	
---	--	--

	voorzien in alternatieven voor die "reserve". De late thuiskomer zal waarschijnlijk zijn toevlucht zoeken op groenstroken en op stoepen. Da		
G3	Hierbij mijonze reactie, Wij zijn het niet eens dat er betaald parkeren in onze wijk gaat komen. Meer huizen.....en de bewoners laten betalen voor een parkeerplek, vinden wij niet kunnen. De overlast daar genomen, wij zouden graag zien dat er meer parkeerplekken komen en niet dat wij daar de DUPE van worden!!! Ik hoop dat er betere oplossingen komen en geen betaald parkeren. Wij wonen al 32 jaar met veel plezier in de Planetenwijk en willen dat graag zo houden!!!	De visie stelt dat op termijn <i>overwogen</i> moet worden of er delen van de zone zijn waar gereguleerd parkeren (parkeervergunning) moet worden ingevoerd. Het invoeren van gereguleerd parkeren is een effectief middel om te bereiken wat veel buurtbewoners aangeven belangrijk te vinden: voorkomen dat er meer auto's op straat worden geparkeerd. Overigens betekent het invoeren van gereguleerd parkeren niet automatisch dat parkeervergunningen duur hoeven te zijn. Het beoogde effect van het weren van auto's zonder parkeervergunning kan ook worden bereikt met vergunningen die worden verstrekt tegen een lage, kostprijs dekkende vergoeding.	Nee
H3	Verkorte reactie. In een eerste reactie bleek mij dat de toegestane ruimte beperkt was tot 5000 woorden. Daar kwam ik overheen. Vandaar nu een nieuwe reactie met alleen conclusies. In de ontwikkelvisie is een veel te groot aantal nieuwbouwwoningen opgenomen.. Ons advies is het aantal te bouwen woningen te beperken tot 200. Wij adviseren met klem begeleidende verkeerstechnische maatregelen te nemen. teneinde de risico's op verkeersongelukken zo klein mogelijk te maken en sluipverkeer onmogelijk te maken. Zoals: Planetenlaan en Orionweg beperken tot 30 km zone, afsluitingen ("knippen") op kruisingen Planetenlaan en Van Nesstraat, en Orionweg -Planetenlaan; voortvarende besluitvorming over aanleg van een Oostelijke Rondweg, verdubbeling capaciteit Schoterbrug en Waarderweg, afsluiting sluiproutes tussen Rijksstraatweg en Schoterbrug, etc. Herooverweging van de besluiten om niet te bouwen in de groene gebieden langs de gemeentegrenzen. Weidepoldergebieden zijn in de gemeente hHaarlem (en in de gehele metropoolregio Amsterdam) niet nodig. Voor natuurbeleving zijn enkele stadsparken en de nabijgelegen duingebieden voldoende. Herooverweging van de veronderstelling dat 10.000 nieuwe woningen de wachtlijsten voor woningtoewijzing substantieel zullen doen verminderen en doorrekening bevolkingsgroei tot 2060. in bestuurlijk overleg treden met buurgemeenten opdat zij (Heemstede, Bloemendaal, Velsen) een substantieel deel van de nieuwbouwtaakstelling van Haarlem kunnen overnemen. Herooverweging van het bestuurlijke uitgangspunt, dat niet gestreefd moet worden naar een uiteindelijke fusie tussen bovengenoemde gemeenten(omdat de "anderen" dat niet willen) Met vriendelijke groet, J.F. Hoogland	Verkeer Uit de mobiliteitsstudie blijkt dat het invoeren van 30 km/u niet haalbaar is op de Orionweg en de Planetenlaan, vanwege de ontsluitende functie van deze wegen. 600 woningen: Het vastgestelde uitgangspunt is de toevoeging van minimaal 600 woningen. In de visie gaat de toevoeging van woningen gepaard met ruimte voor meer voorzieningen. Dit is met het oog op het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Dit wordt door de gemeente als haalbaar geacht. Aangetoond is dat de toevoeging van dit aantal woningen en bijbehorende voorzieningen namelijk past in het plangebied. Weidegebieden: De functie van weidegebieden is niet beperkt tot die van natuurbeleving voor de mens. Deze gebieden hebben onder meer een economische en ecologische functie en kunnen ook voor waterhuishouding en klimaat functies vervullen. Functies die niet te verenigen zijn met bebouwing van deze gebieden. Nieuwbouwtaakstelling Deze is gebaseerd op regionale afspraken. Dit houdt in dat ook buurgemeenten deel uitmaken van de gemaakte afspraken. De gemeentelijke woningbouwopgave hangt samen met het aantal inwoners. Dit betekent dat Haarlem een grotere nieuwbouw opgave heeft in vergelijking tot buurgemeenten met een kleiner aantal inwoners.	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.

	A.E.M. Hoogland-Snackers		
I3	Bij deze maak ik bezwaar tegen de volgende punten in de ontwikkelvisie: 1. het aantal woningen van 650 is te hoog. Het voorgestelde aantal woningen leidt tot een stedenbouwkundige opzet die afwijkt van de opzet tot nu toe en daarmee tot kwalitatieve verarming. De huidige stedenbouwkundige opzet voorziet voornamelijk in 3-laagse woningen met een schuin dak in jaren '30 stijl. Het breken met deze opzet door het op diverse plekken in de wijk introduceren van een 4-laagse hovenstructuur leidt tot een onsamenhangende opzet die, mede gezien het hoge percentage sociale huurwoningen van 50%! dat wordt voorgesteld, tevens tot kwalitatieve verarming van de architectuur/uitstraling van de wijk zal leiden. 2. Het aantal van 650 woningen zal verkeerskundig tot grote problemen leiden omdat reeds nu het verkeer op de Orionweg aan beide uiteinden regelmatig vaststaat. Bovendien zal dit extra verkeer leiden tot nog meer geluidsoverlast en luchtvervuiling (CO2, fijnstof, stikstof) dan nu het geval is en dit is in strijd met regelgeving hieromtrent. 3. de introductie van asymmetrische wegen, fiets- en voetpaden op met name het Planetenplein is een breekpunt tov de symmetrische opzet van de wegenstructuur tot nu toe en in strijd met de beschermde status die dit plein geniet. Hiermee wordt de stedenbouwkundige opzet van weleer geweld aan gedaan en leidt dit tot een verhoging van de geluids- en milieubelasting voor sommige woningen die onacceptabel is 4. het extreem hoge percentage sociale huurwoningen van 50%! dat in de visie wordt voorgesteld is landelijk ongekend (zelfs in Amsterdam gaat men niet verder dan 40-40-20) en zal een destabiliserende werking op de wijk hebben. Kwalitatieve verschralling van de woningen zal het gevolg zijn en verloedering van de buurt, waar dat reeds nu het geval is bijvoorbeeld tpv de sociale huurwoningen langs de Orionweg/H. Swartstraat. Laat de gemeente zich houden aan de maximum percentages sociale huurwoningen die elders in het land worden gehanteerd! 5. het introduceren van een architectuurstijl die afwijkt dan de huidige architectuurstijl is onwenselijk. Hiermee wordt een onsamenhangend beeld in de wijk gecreëerd en dat is niet wenselijk! Waarom niet uitgaan van de huidige toegepaste architectuurstijl in de Planetenbuurt en Sinnevelt, dwz jaren 30 stijl in de Planetenbuurt en jaren 60 stijl in Sinnevelt, ipv het introduceren weer een andere stijl (Nieuwe Haagse Stijl) die met de kenmerkende soberheid en het feit dat een deel sociale huurwoningen zullen, zal leiden tot verschralling en verloedering van de buurt. Genoemde punten zijn in strijd met de uitgangspunten die in paragraaf 4.1 van de visie worden genoemd (bereikbaar en verbonden, gemengd en in balans, behoud stedelijke kwaliteit). Tot slot een hartenkreet: uit het proces dat de gemeente tot nu toe heeft ingezet blijkt de intentie om met de bewoners serieus in gesprek te gaan. Echter, door de aanpak (oa rommelig proces, een topdown benadering die oa inhoudt er minimaal 600 woningen moeten komen en een wethouder participatie die zijn taak weinig serieus neemt) werkt het proces averechts en roept het vooral weerstand op. Alleen door een serieuze dialoog aan	1. De visie laat zien dat er ruimte is voor minimaal 650 woningen. Dit aantal wordt onderbouwd door een stedenbouwkundig ontwerp en maatregelen om de leefbaarheid op peil te houden dan wel te verhogen. De stedenbouwkundige opzet houdt zowel rekening met de bestaande stedenbouwkundige typologie van de vooroorlogse jaren '30-buurt, als met het naoorlogse Sinnevelt. Het beschouwen van de gehele Orionzone als onderdeel van een jaren'30-gebied doet geen recht aan de werkelijke plek binnen het stedelijk weefsel waarbinnen de ontwikkeling plaatsvindt. Juist de gekozen hovenstructuur slaat een brug tussen beide werelden en maakt de Planetenlaan als grens tussen de vooroorlogse wijken en de wederopbouwwijk Sinnevelt beter zichtbaar. 2. Het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken hebben wij met een eerste mobiliteitsonderzoek in kaart gebracht. Dit onderzoek liet zien dat het zonder de ontwikkelingen in de Orionzone al drukker wordt. De Orionzone zorgt daarbij voor een beetje extra verkeer. Al met al wordt het wel drukker. Maar het wordt niet te druk. Wel gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. Ook de ontwikkelingen in de Orionzone zullen zich moeten houden aan de wettelijke milieu- en regelgeving. De toetsing van plannen aan stikstofregelgeving vindt plaats in een latere fase. Op dit moment is de regelgeving rond stikstof erg in ontwikkeling. Het is dus niet mogelijk op dit moment definitief te bepalen of de plannen met beperkingen als gevolg van de stikstofnormen te maken krijgen. 3. Het Planetenplein is een beschermd stadsgezicht en zal in hoofdpzet niet wijzigen. De stoepbanden blijven op hun plek. Mogelijke verbeteringen zullen binnen de kaders van het beschermd stadsgezicht blijven. De Planetenlaan krijgt een uniform profiel vanaf Planetenplein tot het nieuwe Stadionplein. De huidige middenberm tussen Planetenplein en Van Nesstraat wordt verbreedt in zuidelijke richting van de huidige woningen. Dit basisprofiel wordt verlengd richting het nieuwe Stadionplein. Daardoor ontstaat meer uniformiteit en eenheid in de Planetenlaan tussen Planetenplein en het nieuwe Stadionplein. De groenstrook is ruimtelijk gezien haalbaar. De ontwikkelvisie geeft ruimte voor de SOR (Structuurvisie	Ja: • in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt. • de inrichting van het Planetenplein is gewijzigd.

	te gaan met de bewoners en het proces zodanig in te richten dat bewoners zich daadwerkelijk serieus genomen voelen, zal leiden tot een plan dat kan rekenen op draagvlak onder de bewoners (die op zich niet tegen extra woningen in de wijk zijn). Desgewenst ben ik bereid eea nader toe te lichten. Met vriendelijke groet, Rinse Bakker	Openbare Ruimte). In de SOR is de kruising Orionweg / Delftlaan als knelpunt voor de fietser gemarkeerd. Dit knelpunt wordt aangepakt door het toepassen van een ongelijkvloerse kruising. Wegens kostenefficiëntie is er gekozen voor één tunnel of brug met een fietspad in twee richtingen. Dit zal een verbetering brengen in de fietsverbinding tussen de Pim Mulierlaan en Orionweg. Dit fietspad in twee richtingen zal doorgezet worden naar de Planetenlaan. De fietsroute zal dus ook in twee richtingen over het Planetenplein aan de zuidkant lopen op de weghelft waar het huidige verkeer van de Orionweg naar de Planetenlaan gaat. Het autoverkeer zal in twee richtingen lopen aan de noordzijde op de weghelft waar het huidige verkeer vanaf de Planetenlaan naar de Orionweg gaat. Er zijn meerdere meldingen gemaakt over de verkeersonveilige situatie Planetenplein in de visie. Dit wordt in de visie aangepast, zodat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen fietsers en automobilisten en de verkeersveiligheid verbeterd wordt. In de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte zal ook de verkeersveiligheid onderdeel uitmaken van het ontwerp. Zodra de uitwerkingen gemaakt worden van de inrichting van de openbare ruimte, zullen de direct belanghebbenden betrokken worden voor inbreng van het ontwerp. 4. De wijk Te Zaanenkwartier heeft in 2019 3.952 woningen, waarvan 10,1% corporatiewoningen. De concept ontwikkelvisie gaat uit van het toevoegen van ongeveer 600 woningen aan de wijk, waarvan 50% in het sociale segment. Als we die 600 woningen optellen bij de bestaande woningvoorraad, dan zou het Te Zaanenkwartier na realisatie van de ontwikkelvisie 4.550 woningen tellen, waarvan 15% corporatiewoningen. In 2019 heeft Haarlem als geheel 28,3% corporatiewoningen. Dus na realisatie van de ontwikkelvisie is het aandeel corporatiewoningen in het Te Zaanenkwartier dichterbij het Haarlems gemiddelde komen te liggen (en dat is een doelstelling in het gemeentelijk woonbeleid), maar nog steeds ruimschoots lager dan in Haarlem als geheel. U maakt zich zorgen over ‘verloedering’ van de buurt, wat de betekenis heeft van ‘in materieel of moreel opzicht vervallen’. Het college spant zich in om er voor te zorgen dat er voldoende woningen zijn voor Haarlemmers, ook in bereikbare prijssegmenten. De wijze waarop u de beschikbaarheid van woningen in het sociale huursegment koppelt aan verloedering van de buurt onderschrijft het college in het geheel niet. 5. De Nieuwe Haagsche School verenigt elementen uit de late vooroorlogse en vroeg-naoorlogse periode met elkaar. Veel elementen van de Nieuwe Haagsche School zijn in het jaren '30-deel van de zone al aan te wijzen in de bestaande architectuur en	
--	---	--	--

		stedenbouwkundige opzet van de wijk. Hieronder vallen zaken als de monumentale opzet van het stratenpatroon, de horizontale geleding van gevels met overstekken, de indeling van kozijnen en een bepaalde mate algemene soberheid. Ook in Sinnevelt vallen uit de jaren '50-bebouwing elementen aan te wijzen die aansluiten bij deze stijl. In de volgende fase zal de bouwstijl nader worden uitgewerkt waarbij ook referentiebeelden uit de bestaande buurten zullen worden verwerkt om de Nieuwe Haagsche School als verbindend element extra nadruk te geven. 6. Wij zijn blij dat u in het participatieproces de oprechte intentie herkent om met de bewoners in gesprek te gaan. Wij staan er voor open om ook van dit participatieproces te leren en zien uit naar uw suggesties.	
J3	Aan: College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Haarlem Grote Markt 2 Postbus 511 2003 PB Haarlem Haarlem. 5 oktober 2019 Inzake: Zienswijze op Ontwikkelvisie Orionzone Geacht College, De ontwikkelvisie Orionzone is door U op 28 augustus 2019 aan de omwonenden gecommuniceerd en voor inspraak opengesteld Ondergetekende is het niet eens met het volgende: - ongelijkvloerse kruising Orionweg / Westelijke Randweg - 7 verdiepingen hoge toren De reden hiervoor is: Aangaande de ongelijkvloerse kruising voor fietsers van de Orionweg en de Westelijke randweg zou ik u met klem willen verzoeken de meest logische optie te onderzoeken, die echter niet genoemd staat. Dat is namelijk de Westelijke randweg in een tunnel, of op zijn minst verdiept, aan te leggen. De voordelen zijn legio: fietser houden een normale en verkeersarme , route, geluidsoverlast neemt sterk af, verbeterde luchtkwaliteit, er ontstaat ruimte voor nieuw groen en woningen. Aangaande de 7 verdieping hoge toren aan de Orionweg wil ik wijzen op het klankkast effect en daarmee het toenemende geluidsoverlast. Ik wil u adviseren te kijken naar de maximale bouwhoogte om het toenemende geluidsoverlast te minimaliseren.	Verdiept aanleggen Randweg: Het (deels) ondertunnelen van de Westelijke Randweg heeft zeker voordelen voor al het verkeer dat de Randweg moet kruisen. Het (deels) ondertunnelen van de Westelijke Randweg is wel een ambitieuze oplossing die veel geld kost. Er is ook een uitdaging om de tunnel in de beschikbare ruimte te passen. Er moeten naast een tunnelbak namelijk ook op- en afritten komen die de Randweg verbinden met de Orionweg en Orionbrug/Pim Mulierlaan. Omdat aan beide kanten van de Westelijke Randweg al bebouwing staat, is er bijzonder weinig ruimte om dit in te passen. Het verdiepen van (een deel van) de Westelijke Randweg is zo'n groot project dat dat niet binnen het project van de Orionzone kan worden opgepakt. Mogelijk wordt dit project in de toekomst stadsbreed onderzocht. Zeven bouwlagen: De hoogte van zeven verdieping als stedenbouwkundig accent op de hoek van de Orionweg en Delftlaan komt voort uit de wens om vanaf de Westelijke Randweg het begin van de wijk te markeren. Ook op andere plekken langs de Randweg (Zijlweg, Jan Gijzenkade) worden belangrijke kruisingen en wijkentrees op dergelijke wijze gemarkeerd. Hierdoor verbetert de leesbaarheid van de Westelijke Randweg als lange lijn door de stad. In deze fase van visievorming is op hoofdlijn gekeken naar een stedenbouwkundige opzet. Nadere aspecten van een goede ruimtelijke onderbouwing zullen in de uitwerkingsfase worden meegenomen.	Nee

	Ik ga ervan uit dat U deze zienswijze meeneemt in het proces en vertrouw erop dat het plan wordt aangepast. Uiteraard ben ik bereid mijn zienswijze mondeling toe te lichten. Hoogachtend, J.M. Braaksma		
K3	Op de informatie-avond heb ik met een aantal mensen gesproken en die adviseerden me mijn opmerkingen ook hier toe te voegen. Het gaat om twee dingen. Gierzwaluwen In de Planetenwijk zijn veel gierzwaluwen te vinden. Deze bijzondere vogel (officieel geen zwaluw) heeft steeds minder plekken om te nestelen. Er zijn speciale bakstenen met een nestplaats erin verkrijgbaar. De gierzwaluw heeft zijn nest graag wat hoger, omdat hij niet vanaf de grond kan opstijgen. Daarom is de nieuwe bebouwing in de Planetenwijk er volgens mij heel geschikt voor. En zoals gezegd is er dus al een kolonie gierzwaluwen aanwezig. Voor de duidelijkheid: Het gaat niet om zwaluwnestkastjes, die omgekeerde halve bolletjes. Dit is een ander soort vogel. Voor meer info kunt u kijken op de site van iemand uit de Reguliersstraat in Haarlem, die door een heleboel kastjes op te hangen nu een kolonie gierzwaluwen woonruimte biedt. https://gierzwaluwkoloniehaarlem.nl/ En dan het gebouw van het Nova-college aan de Planetenlaan. Hopelijk kan dit mooie gebouw blijven staan. Maar dan komt de vraag: Wat er mee te doen? Ik ben zelf illustrator en heb momenteel een werkruimte bij de Nieuwe Vide, naast de lichtfabriek. De nieuwe Vide biedt werkruimte voor kunstenaars en creatieve ondernemers en is tevens een galerie. Helaas moeten wij (na 20 jaar!) het pand verlaten. Een schoolgebouw is uitermate geschikt voor dit soort werkruimtes. Dus ik wilde graag de mogelijkheden verkennen m.b.t. het pand van het Nova-college. Al was het maar voor tijdelijke huisvesting. Mij is verteld dat ik dit het beste met het Nova-college zelf kan regelen, maar het leek mij verstandig het hier ook nog eens te melden. Tot zover mijn reactie. Hopelijk voegt het iets toe. Met vriendelijke groet, Johan Klungel	Gierzwaluwen: De aanwezigheid van gierzwaluwen is bekend. Bij verdere ontwikkeling van de nieuwbouw zal het realiseren van natuurinclusieve gebouwen, ook voor de gierzwaluwen, op de agenda staan. Planetenlaan 5: De gemeente heeft in oktober 2019 de procedure gestart om het object Planetenlaan 5 aan te wijzen als gemeentelijk monument. Deze procedure zal ongeveer 6 maanden duren, alvorens het college een besluit neemt over al dan niet aanwijzen. Wat betreft uw idee over het gebruik van het pand Planetenlaan 5 adviseren wij u contact op te nemen met de eigenaar van het gebouw, Nova College.	Nee
L3	Als bewoner van de Zuidkant van het Planetenplein maak ik mij zorgen wat betreft de plannen om de verkeersstromen over het plein herin te richten. PlanetenPlein en Orionweg vallen binnen de grenzen van het Rijksbeschermd stadsgezicht Haarlem Noord. Het plein maakt een ruime, rustige, evenwichtige indruk en de gescheiden rijbanen maken dat verkeersdruk minder ervaren wordt. In de plannen lijkt nu een tweerichtingsverkeersautoweg te komen (met als voordeel dat de huidige bewoners van de Planetenlaan hun parkeerplaatsen behouden maar daarvoor	Het Planetenplein heeft een beschermd stadsgezicht en zal in hoofdopzet niet wijzigen. De stoepbanden blijven op hun plek. Mogelijke verbeteringen zullen binnen de kaders van het beschermd stadsgezicht blijven. De Planetenlaan krijgt een uniform profiel vanaf Planetenplein tot het nieuwe Stadionplein. De huidige middenberm tussen Planetenplein en Van Nesstraat wordt verbreed in zuidelijke richting van de huidige woningen. Dit basisprofiel wordt verlengd richting het nieuwe Stadionplein. Daardoor	Ja: • in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt. • de inrichting van het Planetenplein is gewijzigd.

	wel een drukkere weg voor hun deur krijgen) en een apart twee richtingsverkeer fietspad dat meer in het groen (groen-zone) komt te liggen aan de westkant van het plein maar nog wel een vreemde oversteek over het autodeel heeft aan de Noordelijke kop van het plein (waardoor de veiligheid niet echt groter wordt). Mijn voorstel zou zijn om het plein met twee gescheiden banen te behouden. De middenberm door te trekken over de hele Planetenlaan. Duidelijker te profileren in de bestrating dat er meer ruimte is voor de fiets en dat de auto hier meer te gast is. (30 km zone) Past ook goed bij de scholen, bibliotheek , zwembad etc die aan de Planetenlaan liggen. Een 30 km zone maakt ook dat er voornamelijk bestemmingsverkeer gebruik zal maken van de Planetenlaan. Het Rijksbeschermdstadsgezicht wordt met het doortrekken van de middenberm alleen nog maar verterkt. (Nieuw sluit meer aan bij bestaand in plaats van dat goed bevallend bestaand wordt opgeofferd voor nieuw). Over verdere inhoud van het plan onthoud ik mij van commentaar.	ontstaat meer uniformiteit en eenheid in de Planetenlaan tussen Planetenplein en het nieuwe Stadionplein. De groenstrook is ruimtelijk gezien haalbaar. De ontwikkelvisie geeft ruimte voor de SOR (Structuurvisie Openbare Ruimte). In de SOR is de kruising Orionweg / Delflaan als knelpunt voor de fietser gemarkeerd. Dit knelpunt wordt aangepakt door het toepassen van een ongelijkvloerse kruising. Wegens kostenefficiëntie is er gekozen voor één tunnel of brug met een fietspad in twee richtingen. Dit zal een verbetering brengen in de fietsverbinding tussen de Pim Mulierlaan en Orionweg. Dit fietspad in twee richtingen zal doorgezet worden naar de Planetenlaan. De fietsroute zal dus ook in twee richtingen over het Planetenplein aan de zuidkant lopen op de weghelft waar het huidig verkeer van de Orionweg naar de Planetenlaan gaat. Het autoverkeer zal in twee richtingen lopen aan de noordzijde op de weghelft waar het huidige verkeer vanaf de Planetenlaan naar de Orionweg gaat. Er zijn meerdere meldingen gemaakt over de verkeersonveilige situatie Planetenplein in de visie. Dit wordt in de visie aangepast, zodat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen fietsers en automobilisten en de verkeersveiligheid verbeterd wordt. In de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte zal ook de verkeersveiligheid onderdeel uitmaken van het ontwerp. Zodra de uitwerkingen gemaakt worden van de inrichting van de openbare ruimte, zullen de direct belanghebbenden betrokken worden voor inbreng van het ontwerp. Uit de mobiliteitsstudie blijkt dat het invoeren van 30 km op de Planetenlaan niet haalbaar is omdat het leidt tot beperkingen van de doorstroming en ongewenste bijeffecten zoals sluipverkeer in aangrenzende straten.	
M3	Geachte, Ik maak mij grote zorgen om het plan zoals dat nu ter tafel ligt, met name als het gaat om de Planetenlaan / Planetenplein. De beoogde situatie is gevaarlijk: kruisende auto- en fietsbanen bij de overgang van plein naar laan is vragen om moeilijkheden. Op de Planetenlaan zijn in het plan de autobanen en fietspaden van elkaar gescheiden om meer groen te kunnen realiseren. Dit is echter onnodig aangezien er al een enorme groenstrook is. Het verplaatsen van groen zal niets doen voor milieudoelinden; dat is slechts geld weggooien. Ik begrijp dat er meer woningen nodig zijn en dat dat voeten in de aarde heeft. Maar waarom een straat en plein 'verbeteren' die ook binnen het concept al functioneel zijn zoals ze zijn? Groet, Maarten	Het Planetenplein heeft een beschermd stadsgezicht en zal in hoofdopzet niet wijzigen. De stoepbanden blijven op hun plek. Mogelijke verbeteringen zullen binnen de kaders van het beschermd stadsgezicht blijven. De Planetenlaan krijgt een uniform profiel vanaf Planetenplein tot het nieuwe Stadionplein. De huidige middenberm met dubbele bomenrij tussen Planetenplein en Van Nesstraat wordt verbreedt in zuidelijke richting van de huidige woningen. Dit basisprofiel met dubbele bomenrij wordt verlengd richting het nieuwe Stadionplein. Daardoor ontstaat meer uniformiteit en eenheid in de Planetenlaan tussen Planetenplein en het nieuwe Stadionplein. De groenstrook is ruimtelijk gezien haalbaar. De ontwikkelvisie geeft ruimte voor de SOR (Structuurvisie Openbare Ruimte). In de SOR is de kruising Orionweg / Delflaan als knelpunt voor de fietser gemarkeerd. Dit knelpunt wordt aangepakt door het toepassen van een ongelijkvloerse kruising. Wegens kostenefficiëntie is er gekozen voor één tunnel of brug met een fietspad in twee richtingen. Dit zal een verbetering brengen in de fietsverbinding tussen de Pim Mulierlaan en Orionweg. Dit fietspad in twee richtingen zal doorgezet worden naar de Planetenlaan. De fietsroute zal dus ook in twee richtingen over het Planetenplein aan de zuidkant lopen op de weghelft waar het huidig verkeer	Ja: • in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt. • de inrichting van het Planetenplein is gewijzigd.

		van de Orionweg naar de Planetenlaan gaat. Het autoverkeer zal in twee richtingen lopen aan de noordzijde op de weghelft waar het huidige verkeer vanaf de Planetenlaan naar de Orionweg gaat. Er zijn meerdere meldingen gemaakt over de verkeersonveilige situatie Planetenplein in de visie. Dit wordt in de visie aangepast, zodat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen fietsers en automobilisten en de verkeersveiligheid verbeterd wordt. In de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte zal ook de verkeersveiligheid onderdeel uitmaken van het ontwerp. Zodra de uitwerkingen gemaakt worden van de inrichting van de openbare ruimte, zullen de direct belanghebbenden betrokken worden voor inbreng van het ontwerp. De Planetenlaan heeft een optimale klimaatadaptieve groenstrook nodig. Daarvoor is een ruimtereservering nodig die zelfs breder is dan de huidige groene middenberm.	
N3	Onze reactie betreft de plannen voor het Planetenplein. Allereerst willen we aangegeven erg teleurgesteld te zijn in het resultaat van onze uitgebreide en breed gedragen inspraak tijdens de hiervoor bedoelde avond in het stadhuis. Dat resultaat is namelijk nul. In de visie die nu voorligt is er niets veranderd, terwijl we namens alle bewoners van het plein hiervoor duidelijke en geldige argumenten hebben ingebracht. Deze worden tijdens deze 'nieuwe' inspraakronde dan wederom door ons aangedragen. Triest dat dit wederom moet. Ontmoedigingsbeleid vanuit de gemeente wellicht? In het kort: - Het Planetenplein en de Orionweg zijn beschermd stadsgezicht. Alleen hierom al zou aan de openbare ruimte niets veranderd mogen worden. - De bewoners zijn zonder uitzondering tevreden met de huidige symmetrische indeling en zien geen enkele noodzaak of aanleiding om hier verandering in te brengen. - De gemeente maakt in haar plan niet duidelijk waarom de bouw van extra woningen gekoppeld zou moeten worden aan het terugdringen van het aantal parkeerplaatsen en het gevaarlijker maken van de verkeerssituatie, wat wel het gevolg is van de huidige plannen. - De visie is niet consequent en/of wordt inconsequent gecommuniceerd: in de ene versie ligt de geplande dubbele rijbaan aan de zuidzijde van het plein; in de andere versie aan de noordzijde. Daardoor is het onduidelijk waarop je als bewoners precies dient te reageren. In dit geval op beide varianten: niet doen, alstublieft. - Het beloofde verkeersonderzoek is niet uitgevoerd. Er wordt gewerkt met verouderde cijfers die bovendien geen enkel inzicht bieden in de daadwerkelijke verkeerssituatie, aangezien de Planetenlaan aan elkaar hangt van scholen en de 'metingen' gedaan zijn tijdens de zomervakantie, vijf jaar geleden. - Deze nalatigheid, opgeteld bij de inconsequente manier van communiceren en het achterwege blijven van een samenhangende reactie op de eerdere inspraakronde, zet kwaad bloed bij de bewoners en leidt tot wantrouwen en ongemak: geen goede voedingsbodem voor een opbouwende inspraakprocedure of een prettige relatie tot de gemeente. - De aanpassing en aan de openbare ruimte van het Planetenplein en de Planetenlaan leidt niet aantoonbaar tot wat de gemeente zegt van plan te zijn met deze ontwikkeling:	U heeft gelijk waar u stelt dat de bijdragen van burgers die inspraken bij de behandeling in de raadscommissie op 20 juni 2019 niet tot aanpassingen in de concept ontwikkelvisie hebben geleid. Dat behoorde ook niet tot de mogelijkheden. Immers, op dat moment had het college van B&W reeds besloten de concept visie ter inzage te leggen. Vanwege de naderende zomervakantie is aan dat besluit uitvoering gegeven na de vakantieperiode, op 26 augustus. Vanzelfsprekend is de concept ontwikkelvisie niet gewijzigd tussen het besluit tot terinzagelegging en de daadwerkelijke start van de inspraakperiode. Er is dus geen sprake van een 'nieuwe' inspraakronde, u reageert nu op exact hetzelfde document als in de raadscommissie van 20 juni 2019. Het Planetenplein heeft een beschermd stadsgezicht en zal in hoofdopzet niet wijzigen. De stoepbanden blijven op hun plek. Mogelijke verbeteringen zullen binnen de kaders van het beschermd stadsgezicht blijven. De Planetenlaan krijgt een uniform profiel vanaf Planetenplein tot het nieuwe Stadionplein. De huidige middenberm tussen Planetenplein en Van Nesstraat wordt verbreed in zuidelijke richting van de huidige woningen. Dit basisprofiel wordt verlengd richting het nieuwe Stadionplein. Daardoor ontstaat meer uniformiteit en eenheid in de Planetenlaan tussen Planetenplein en het nieuwe Stadionplein. De groenstrook is ruimtelijk gezien haalbaar. De ontwikkelvisie geeft ruimte voor de SOR. In de SOR is de kruising Orionweg / Delftlaan als knelpunt voor de fietser gemarkeerd. Dit knelpunt wordt aangepakt door het toepassen van een ongelijkvloerse kruising. Wegens kostenefficiëntie is er gekozen voor één tunnel of brug met een fietspad in twee richtingen. Dit zal een verbetering brengen in de fietsverbinding tussen de Pim Mulierlaan en Orionweg. Dit fietspad in twee richtingen zal doorgezet worden naar de Planetenlaan. De fietsroute zal dus ook in twee richtingen over het Planetenplein aan de zuidkant lopen op de weghelft waar het huidige verkeer van de Orionweg naar de Planetenlaan	Ja: • in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt. • de inrichting van het Planetenplein is gewijzigd.

	een groene en bereikbare wijk. De hoeveelheid groen neemt niet aantoonbaar toe. Sterker: de plannen lijken niet uitvoerbaar zonder dat mooie oude bomen moeten wijken. Ter compensatie zullen daar wel wat armetierige sprietjes voor in de plaats gezet worden, maar daarmee vergroen je niet; daarmee tast je het beschermde stadsgezicht aan. De bereikbaarheid neemt af door het complexer maken van de verkeersstromen, in combinatie met het bouwen van zeer veel woningen én het verminderen van het aantal parkeerplaatsen per woning. Wat ons betreft zou de gemeente de plannen per deelgebied serieus moeten bespreken met (afgevaardigden van) de belanghebbenden. Bespreken betekent ook luisteren en reageren. Niet alleen de spreektijd in de gaten houden (en reacties verbieden) tijdens een commissie-avond. Daarmee geef je als gemeente het signaal af dat je je inwoners niet ziet als gesprekspartners die ertoe doen, maar als hinderlijk obstakel in de weg naar het aftikken van gemeentelijke ontwikkelplannen.	gaat. Het autoverkeer zal in twee richtingen lopen aan de noordzijde op de weghelft waar het huidige verkeer vanaf de Planetenlaan naar de Orionweg gaat. Er zijn meerdere meldingen gemaakt over de verkeersonveilige situatie Planetenplein in de visie. Dit wordt in de visie aangepast, zodat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen fietsers en automobilisten en de verkeersveiligheid verbeterd wordt. In de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte zal ook de verkeersveiligheid onderdeel uitmaken van het ontwerp. Zodra de uitwerkingen gemaakt worden van de inrichting van de openbare ruimte, zullen de direct belanghebbenden betrokken worden voor inbreng van het ontwerp. Verkeersonderzoek: Het maken van vrijliggende fietspaden langs de Orionweg is een advies vanuit het mobiliteitsadviesbureau. Dit hebben zij geadviseerd omdat de Orionweg (nu al) een belangrijke ontsluitingsweg is waar veel autoverkeer langsgaat. Voor fietsers is een vrijliggend fietspad dan doorgaans veiliger. Wij gaan in een vervolgstudie bekijken wat de meest wenselijke oplossing is voor de Orionweg. We nemen uw standpunt hierin mee. Het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken hebben wij met een eerste mobiliteitsonderzoek in kaart gebracht. Het strategische/visieniveau van het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek past bij de huidige fase waarin de plannen zich bevinden. Wel gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. Dat betekent dat we ook kijken naar de manier waarop het Planetenplein kan worden ontworpen. We hebben gedurende de inloopavonden en bij de zienswijzen van buurtbewoners zorgpunten meegekregen voor deze kruising. Deze zorgen nemen we mee bij het maken van een ontwerp. Alle ontwikkelingen in de Orionzone moeten het parkeren op eigen terrein oplossen. Ontwikkelingen moeten voldoen aan het bestemmingsplan 'Parapluplan Parkeernormen Haarlem 2018'. Uitgangspunt is dat ontwikkelingen voldoen aan de parkeernormen. Binnen het huidig parkeerbeleid is het al mogelijk om af te wijken van de parkeernormen. Dat is wanneer de ontwikkelaar met een gedegen mobiliteitsplan komt en hierdoor op een andere manier kan voorzien in de mobiliteitsbehoefte. Inspraak per deelgebied U stelt voor dat de gemeente de plannen per deelgebied bespreekt met de belanghebbenden. Dit sluit aan bij de ideeën die de gemeente heeft over participatie in het vervolgtraject in deze zone. De visie zal voor de verschillende deelgebieden worden uitgewerkt in een stedenbouwkundig programma van eisen of een stedenbouwkundig plan. In die fase zal er	
--	---	---	--

		opnieuw gelegenheid zijn voor participatie, waarbij met name de direct omwonenden zullen worden uitgenodigd om te reageren. Er zullen vooral mogelijkheden zijn om te participeren <i>voorafgaand</i> aan het moment waarop een voorstel door het College van Burgemeester en Wethouders is uitgewerkt, en voor besluitvorming aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. Immers, door op dat moment te participeren kunt u invloed hebben op de inhoud van de voorstellen <i>voordat</i> ze ter besluitvorming voorliggen.	
O3	Geachte heer / mevrouw, Met grote bezorgdheid heb ik kennis genomen van uw plannen Ontwikkeling Orionzone. Als bewoner van de fijne, kindvriendelijke Van Nesstraat schrik ik met name van de uitkomsten van het mobiliteitsonderzoek waarin geprognosticeerd wordt dat het verkeer in onze straat nog flink meer zal toenemen dan al in het nulscenario het geval is. Dit terwijl het mijn inziens reeds nu vaak te druk is in de Van Nesstraat, een woonstraat die geen belangrijke functie zou moeten hebben voor doorgaand verkeer. Wat het probleem verergert is dat er vaak veel te hard gereden wordt in onze straat, dit omdat de gemeente tot op heden geweigerd heeft de 30km zone effectief te handhaven. In de directe woonomgeving rondom de Van Nesstraat (Planetenlaan, Orionweg) zal de drukte nog meer toenemen. De kwaliteit van wonen in onze straat zal hierdoor achteruit gaan. Ik begrijp dat er behoefte is aan meer woningen in en rondom Haarlem. Maar ik vraag me zeer of af er geen betere alternatieven zijn. Nu zijn er dus duidelijk negatieve gevolgen voor de huidige bewoners. Ik vraag me af of de gemeente hier rekening mee houdt. Mochten deze plannen toch doorgezet worden dan hoop ik dat de gemeente met mitigerende maatregelen komt. De belangrijkste maatregel zou m.i. moeten zijn dat de 30 km zone alsnog gehandhaafd wordt, Denk daarbij aan een wegversmalling, een middenberm, meer en hogere drempels of een “knip” bij de kruising bij de Planetenlaan. Ook elders zouden maatregelen genomen kunnen worden om de toename van het verkeer beheersbaar te houden en onze buurt verkeersveilig en leefbaar te houden zodat onze kinderen hier met plezier kunnen blijven opgroeien. Ik zie uw reactie met belangstelling tegemoet. Hoogachtend, Bastiaan van Apeldoorn	Het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken hebben wij met een eerste mobiliteitsonderzoek in kaart gebracht. Het strategische/visieniveau van het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek past bij de huidige fase waarin de plannen zich bevinden. Wel gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. Het handhaven van snelheidsbeperkingen is overigens niet een taak van de gemeente, maar van de politie.	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.
P3	Wij maken ons ernstige zorgen over de gevolgen van de ontwikkelingen van de Orionzone voor de Planetenwijk en met name de Van Nesstraat. Wij zijn van mening dat de gemeente niet door kan gaan met de plannen voor de Orionzone zonder dat eerst uit een onafhankelijk uitgevoerd verkeersonderzoek blijkt dat de Planetenwijk en aangrenzende wijken de toenemende verkeersstromen aankunnen. Wij vrezen dat de plannen leiden tot onaanvaardbare extra drukte op ‘sluipwegen’. Ook Mobycon kon in haar mobiliteitsonderzoek geen eenduidig advies geven op de vraag of sprake zal zijn van toename of afname van knelpunten in verkeer en/ of sluiproutes. Op dit moment hebben al vele straten te leiden onder een te weinig doordachte verkeersdoorstroming in de wijk. In een wijk waar zo veel gezinnen wonen en kinderen en ouderen zich ook te fiets veilig moeten kunnen verplaatsen, is de drukte in veel straten nu al onaanvaardbaar, laat staan wanneer daar nog eens 600 woningen (en hoeveel bedrijven?) bijkomen. Concreet vrezen wij dat onze straat, de Van Nesstraat, een kinderrijke straat waar volop buiten gespeeld wordt en moet blijven worden,	Het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken hebben wij met een eerste mobiliteitsonderzoek in kaart gebracht. Het strategische/visieniveau van het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek past bij de huidige fase waarin de plannen zich bevinden. Dit onderzoek liet zien dat het zonder de ontwikkelingen in de Orionzone al drukker wordt. De Orionzone zorgt daarbij voor een klein beetje extra verkeer. Al met al wordt het wel drukker. Maar het wordt niet te druk. Wel gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. We kijken dan ook naar de functie van de Van Nesstraat.	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.

	onaanvaardbaar druk zal worden door de plannen voor de Orionzone, in het bijzonder ook door de 'knip' bij de (huidige) Dekamarkt. Waar gaat het (woon/werk- en ander) verkeer dan langs de wijk uit richting ziekenhuis Noord, Waarderpolder en richting centrum? De Van Nesstraat – waar nu al te veel en te hard (ondanks meerdere middelen om de max. snelheid van 30 km te kunnen handhaven) wordt gereden – is daarvoor geen geschikte route. Het kruispunt met de Rijksstraatweg zou ook compleet dichtslibben en straten aan de overkant van de Rijksstraatweg zouden mede de dupe worden. Wij vragen de gemeente daarom om eerst een gedegen verkeersonderzoek te laten doen naar de gevolgen van de plannen voor de Orionzone voordat verdere stappen in de ontwikkeling zullen worden gezet.		
Q3	Geachte heer/mevrouw, Als bewoner van het Planetenplein verwonder ik mij opnieuw over de verkeersplannen mbt Planetenlaan, Planetenplein en de aansluiting op de Orionweg. Waarom de huidige, veilige situatie opofferen? Wat zijn hiervan precies de voordelen? Ik kan ze niet bedenken. Een geldverslindende ingreep die leidt tot een onveilige verkeerssituatie en aantasting van o.a. het mooie Planetenplein. Onbegrijpelijk! Als een verandering leidt tot verbetering, dan ben ik daar zeer voor. Dat geldt zeker niet voor een verandering om de verandering, zoals hier vermoedelijk het geval is. Met vriendelijke groet, Yvonne Sipman	Het Planetenplein heeft een beschermd stadsgezicht en zal in hoofdopzet niet wijzigen. De stoepbanden blijven op hun plek. Mogelijke verbeteringen zullen binnen de kaders van het beschermd stadsgezicht blijven. De Planetenlaan krijgt een uniform profiel vanaf Planetenplein tot het nieuwe Stadionplein. De huidige middenberm tussen Planetenplein en Van Nesstraat wordt verbreed in zuidelijke richting van de huidige woningen. Dit basisprofiel wordt verlengd richting het nieuwe Stadionplein. Daardoor ontstaat meer uniformiteit en eenheid in de Planetenlaan tussen Planetenplein en het nieuwe Stadionplein. De groenstrook is ruimtelijk gezien haalbaar. De ontwikkelvisie geeft ruimte voor de SOR. In de SOR is de kruising Orionweg / Delftlaan als knelpunt voor de fietser gemarkeerd. Dit knelpunt wordt aangepakt door het toepassen van een ongelijkvloerse kruising. Wegens kostenefficiëntie is er gekozen voor één tunnel of brug met een fietspad in twee richtingen. Dit zal een verbetering brengen in de fietsverbinding tussen de Pim Mulierlaan en Orionweg. Dit fietspad in twee richtingen zal doorgezet worden naar de Planetenlaan. De fietsroute zal dus ook in twee richtingen over het Planetenplein aan de zuidkant lopen op de weghelft waar het huidige verkeer van de Orionweg naar de Planetenlaan gaat. Het autoverkeer zal in twee richtingen lopen aan de noordzijde op de weghelft waar het huidige verkeer vanaf de Planetenlaan naar de Orionweg gaat. Er zijn meerdere meldingen gemaakt over de verkeersonveilige situatie Planetenplein in de visie. Dit wordt in de visie aangepast, zodat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen fietsers en automobilisten en de verkeersveiligheid verbeterd wordt. In de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte zal ook de verkeersveiligheid onderdeel uitmaken van het ontwerp. Zodra de uitwerkingen gemaakt worden van de inrichting van de openbare ruimte, zullen de direct belanghebbenden betrokken worden voor inbreng van het ontwerp.	Ja, de inrichting van het Planetenplein is gewijzigd.
R3	Geachte mijnheer / mevrouw,	Het Planetenplein heeft een beschermd stadsgezicht en zal in hoofdopzet niet wijzigen. De stoepbanden blijven op hun plek. Mogelijke verbeteringen zullen binnen de kaders van het beschermd stadsgezicht blijven.	Ja, de inrichting van het Planetenplein is gewijzigd.

	Via deze weg wil ik mijn bezwaar kenbaar maken tegen de ontwikkelvisie van de Orionzone en met name op de plannen die er zijn voor het Planetenplein. In de concept ontwikkelvisie staat nu het plan om het auto- en fietsverkeer op het plein te scheiden. Het fietsverkeer zal aan de oostkant van het plan komen terwijl er een dubbelbaans weg voor het autoverkeer aan de westkant van het plein gepland is. Ik maak bezwaar tegen de voorgestelde wijziging op het Planetenplein om de volgende drie redenen. 1. Door dit plan verdwijnt de symmetrie van het plein. Juist de symmetrische vormen worden genoemd als reden waarom o.a. het Planetenplein de status van beschermd stadsgezicht heeft gekregen. Naar mijn mening zijn de huidige plannen in strijd met de beschermde status. 2. Door het plan komt er onevenredig veel verkeersdruk te liggen aan de oostkant van het Planetenplein wat voor de bewoners van deze kant van plein meer overlast zal geven. In de huidige situatie wordt het verkeer over het plein verdeeld en dit geeft een relatieve rust. Daarbij zijn de huizen lang het plein en de Orionweg op staal gefundeerd en mogelijk niet bestand tegen een forse stijging van optrekkend en afremmend verkeer. 3. Ik denk dat dit plan de verkeersveiligheid op het plein zal afnemen. Het Planetenplein is nu een overzichtelijk kruispunt van drukke wegen. Door de spreiding van het verkeer zijn er nu twee relatief rustige kruispunten op het plein. In de voorgestelde situatie komt aan de oostkant van het plein een druk, complex, autokruispunt waar fietsers in westelijke richting overheen moeten kruisen. Het is maar de vraag of het leeuwendeel van de fietsers, met een bestemming in de richting van de Planetenlaan, de moeite gaat nemen om door te fietsen tot aan het fietspad aan de westkant van het plein waardoor de situatie mogelijk nog onoverzichtelijker wordt. Ik zie geen pluspunten aan het plan zoals het nu beschreven is. De door de gemeente gewenste scheiding van fiets en autoverkeer zou ook in de huidige situatie mogelijk moeten zijn. Als fietser komend vanaf de Planetenlaan heb ik mij op het plein nog nooit onveilig gevoeld. Allen fietsverkeer dat in oostelijke richting over het plein fiets en richting de Planetenlaan wil afslaan komt nu in de drang met het autoverkeer dat rechtdoor richting Zaanenlaan gaat. Een gescheiden fietspad met fietser oversteekplaats zou daar misschien wenselijk zijn. Ik hoop dat het projectteam de plannen voor het Planetenplein gaat heroverwegen. Met vriendelijke groet, Eelco Cramer	De Planetenlaan krijgt een uniform profiel vanaf Planetenplein tot het nieuwe Stadionplein. De huidige middenberm tussen Planetenplein en Van Nesstraat wordt verbreedt in zuidelijke richting van de huidige woningen. Dit basisprofiel wordt verlengd richting het nieuwe Stadionplein. Daardoor ontstaat meer uniformiteit en eenheid in de Planetenlaan tussen Planetenplein en het nieuwe Stadionplein. De groenstrook is ruimtelijk gezien haalbaar. De ontwikkelvisie geeft ruimte voor de SOR. In de SOR is de kruising Orionweg / Delftlaan als knelpunt voor de fietser gemarkeerd. Dit knelpunt wordt aangepakt door het toepassen van een ongelijkvloerse kruising. Wegens kostenefficiëntie is er gekozen voor één tunnel of brug met een fietspad in twee richtingen. Dit zal een verbetering brengen in de fietsverbinding tussen de Pim Mulierlaan en Orionweg. Dit fietspad in twee richtingen zal doorgezet worden naar de Planetenlaan. De fietsroute zal dus ook in twee richtingen over het Planetenplein aan de zuidkant lopen op de weghelft waar het huidige verkeer van de Orionweg naar de Planetenlaan gaat. Het autoverkeer zal in twee richtingen lopen aan de noordzijde op de weghelft waar het huidige verkeer vanaf de Planetenlaan naar de Orionweg gaat. Er zijn meerdere meldingen gemaakt over de verkeersonveilige situatie Planetenplein in de visie. Dit wordt in de visie aangepast, zodat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen fietsers en automobilisten en de verkeersveiligheid verbeterd wordt. In de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte zal ook de verkeersveiligheid onderdeel uitmaken van het ontwerp. Zodra de uitwerkingen gemaakt worden van de inrichting van de openbare ruimte, zullen de direct belanghebbenden betrokken worden voor inbreng van het ontwerp.	
S3	Sportclub HLC is een groot voorstander van een ongelijkvloerse oplossing ter plaatse van de kruising voor al het langzame verkeer Orionweg/Randweg/Orionbrug en heeft daar naast de verhoging van veiligheid voor langzaam verkeer deelnemers ook zelf baat bij ivm verhuurbaarheid nieuw sportcomplex (aan mogelijke gebruikers waaronder de basisschool	Dank voor uw inbreng.	Nee

	de Wilgenhoek). Kinderen van deze basisschool kunnen dan veilig lopend naar de zaal omdat deze zaal zich binnen de afstand van 1000 meter bevindt. Het toepassen van de zonnepanelen (PV) oplossing wordt zeker overwogen op de nieuw te realiseren hal en indien haalbaar behoort een samenwerking met realisatie zonnepanelen op de bestaande NoordHollandhal en de inpassing in de buurtenergiecentrale tot de mogelijkheden.		
T3	Beste lezer, We vinden dat er in het plan bijzonder weinig rekening gehouden wordt met het Planetenplein. Dit plein is beschermd stadsgezicht. Waarom dan toch zaken wijzigen waardoor deze status wordt aangetast? Veiliger wordt het er in elk geval niet op als de Planetenlaan een 2-baansweg wordt. Het maakt de kruisingen met de Orionweg onoverzichtelijk en onveilig. En volgens ons is er in de plannen onvoldoende rekening gehouden met het verkeer dat uit andere richtingen op de Plantenlaan uitkomt (Pegassustraart en Helene Schwartzstraat). Is er goed gekeken naar de onveilige situatie die dit oplevert? Ons voorstel zou dan ook zijn om de huidige situatie rondom het plein zoveel mogelijk te behouden. Zo blijft het beschermd stadsgezicht en symmetrie van het plein behouden en blijven beide zijden van het plein goed bereikbaar. En als er gekozen moet worden voor vrijliggende fietspaden: is het dan niet mogelijk deze op te hogen? Of door het fietspad en de parkeerplekken om te wisselen? Met vriendelijke groeten, Eveliene Spierenburg, Mees, Madelief en Wim Barendregt	Het Planetenplein heeft een beschermd stadsgezicht en zal in hoofdopzet niet wijzigen. De stoepbanden blijven op hun plek. Mogelijke verbeteringen zullen binnen de kaders van het beschermd stadsgezicht blijven. De Planetenlaan krijgt een uniform profiel vanaf Planetenplein tot het nieuwe Stadionplein. De huidige middenberm tussen Planetenplein en Van Nesstraat wordt verbreed in zuidelijke richting van de huidige woningen. Dit basisprofiel wordt verlengd richting het nieuwe Stadionplein. Daardoor ontstaat meer uniformiteit en eenheid in de Planetenlaan tussen Planetenplein en het nieuwe Stadionplein. De groenstrook is ruimtelijk gezien haalbaar. De ontwikkelvisie geeft ruimte voor de SOR (Structuurvisie Openbare Ruimte). In de SOR is de kruising Orionweg / Delftlaan als knelpunt voor de fietser gemarkeerd. Dit knelpunt wordt aangepakt door het toepassen van een ongelijkvloerse kruising. Wegens kostenefficiëntie is er gekozen voor één tunnel of brug met een fietspad in twee richtingen. Dit zal een verbetering brengen in de fietsverbinding tussen de Pim Mulierlaan en Orionweg. Dit fietspad in twee richtingen zal doorgezet worden naar de Planetenlaan. De fietsroute zal dus ook in twee richtingen over het Planetenplein aan de zuidkant lopen op de weghelft waar het huidige verkeer van de Orionweg naar de Planetenlaan gaat. Het autoverkeer zal in twee richtingen lopen aan de noordzijde op de weghelft waar het huidige verkeer vanaf de Planetenlaan naar de Orionweg gaat. Er zijn meerdere meldingen gemaakt over de verkeersonveilige situatie Planetenplein in de visie. Dit wordt in de visie aangepast, zodat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen fietsers en automobilisten en de verkeersveiligheid verbeterd wordt. In de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte zal ook de verkeersveiligheid onderdeel uitmaken van het ontwerp. Zodra de uitwerkingen gemaakt worden van de inrichting van de openbare ruimte, zullen de direct belanghebbenden betrokken worden voor inbreng van het ontwerp.	Ja, de inrichting van het Planetenplein is gewijzigd.
U3	In een tijd waar we worden bestookt met mededelingen dat er grote tekorten zijn en dus niet alleen het parkeerbeleid maar ook andere belastingen omhoog moeten, blijft met met geld smijten. Het toch niet uit Uw eigen portemonnee nietwaar? De hele Planetenlaan overhoop, zonder dat het iets oplevert ?? Ook zonder de boel overhoop te halen kunnen die extra huizen gebouwd worden. Er zitten zo verschrikkelijk veel nadelen aan dit plan, het is, lijkt het, bedacht door zwakzinnigen. Heel jammer dat er nu al grote sommen zijn verspild. Triest. Denk voortaan eerst na.	Uw inspraakreactie overschrijdt basale fatsoensnormen en is respectloos richting mensen met een verstandelijke beperking, richting uw buurtgenoten die hebben meegedacht over de visie, en richting de betrokkenen binnen de gemeentelijke organisatie. Mocht u in de toekomst willen participeren bij de totstandkoming van gemeentelijke besluiten, dan adviseren wij u uw toon te matigen.	N.v.t.

V3	Het is levensgevaarlijk om bij de bizonbowling een supermarkt te plaatsen. Het is nu een al een onveilige /levensgevaarlijke oversteek randweg/orionweg. Dit zal nog erger worden als er een supermarkt komt. Nog meer auto,s die vanaf de supermarkt de rijweg opgaan. De orionweg is nu al een racebaan, waar tegen het einde van de weg afgeremd wordt. Her beste zou zijn een tunnel onder de randweg, zowel voor de fietsers als voor de auto,s. Dat er nog geen dodelijke ongelukken zijn gebeurd als de scholen uitgaan. Het nova-college moet behouden blijven. Dit is zo gezichtsbepalend in deze straat. . In het gebouw zouden jong en oud kunnen samenwonen. Op de Planetenlaan zou de groene strook geweldig zijn als er maar genoeg parkeerplaatsen zouden komen. De parkeerplaatsen staan geplant aan de noordkant..De oude bewoners, zowel in de flatjes als de huizen aan de zuidkant,hebben de meeste rechten.Wij hebben als bewoners gekozen voor de straat, de ruimte. Er zouden ook parkeerplaatsen aan de zuidkant moeten komen. Wat vooral belangrijk is parkeerplaatsen onder de nieuwe flatjes. Als de bewoners hun auto niet kwijt kunnen, wordt de parkeer-overlast in de zijstraten groter. Als er kleine bedrijfjes komen, wordt de verkeersdrukke/overlast niet minder maar erger. Niet dat ik iets tegen kleine bedrijfjes heb. Een fietspad op de Planetenlaan in/op de groenstrook wordt de situatie onveiliger. De fietsers voelen zich dan helemaal de heer en meester op de weg.Het is nu al onveilig, op de hoek van Het Planetenplein/orionweg en de plaatsen waar de scholen staan op de Planetenlaan. De kinderen worden nog steeds met de auto naar school gebracht, waarbij de situatie nog onveiliger wordt.	Het (deels) ondertunnelen van de Westelijke Randweg heeft zeker voordelen voor al het verkeer dat de Randweg moet kruisen. Het (deels) ondertunnelen van de Westelijke Randweg is wel een ambitieuze oplossing die veel geld kost. Er is ook een uitdaging om de tunnel in de beschikbare ruimte te passen. Er moeten naast een tunnelbak namelijk ook op- en afritten komen die de Randweg verbinden met de Orionweg en Orionbrug/Pim Mulierlaan. Omdat aan beide kanten van de Westelijke Randweg al bebouwing staat, is er bijzonder weinig ruimte om dit in te passen. Het verdiepen van (een deel van) de Westelijke Randweg is zo'n groot project dat dat niet binnen het project van de Orionzone kan worden opgepakt. Mogelijk wordt dit project in de toekomst stadsbreed onderzocht. In het mobiliteitsonderzoek is laten zien dat het kruispunt Top Naefflaan - Orionweg een druk kruispunt is en blijft. Om dit kruispunt te ontlasten is een bussluis in de middenberm voorgesteld. Daardoor kan verkeer vanaf de Randweg niet meer linksaf slaan naar de Top Naefflaan. Verkeer vanaf de Orionweg kan niet meer linksaf slaan naar de Steenbokstraat. Dit kan een oplossing zijn voor de drukte. In een vervolgonderzoek gaan we dit kruispunt nog beter onderzoeken. De supermarkt is niet langer opgenomen in de visie, omdat er te weinig draagvlak is onder de bewoners. Alle ontwikkelingen in de Orionzone moeten het parkeren op eigen terrein oplossen. Een instrument die de gemeente heeft om te voorkomen dat het in de wijk drukker wordt met parkeren, is om vergunningparkeren te maken. De nieuwe ontwikkelingen krijgen dan geen parkeervergunningen, zodat zij niet in de wijk kunnen parkeren. Alle bestaande huishoudens krijgen wel een parkeervergunning. Hoeveel dat kost, en hoeveel parkeervergunningen een huishouden kan krijgen, moet dan nog worden bepaald. Het instellen van een vergunninggebied kan alleen als er draagvlak is onder de bewoners. Het ontwerp van de Planetenlaan zal verder worden onderzocht, waarbij verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers een belangrijk uitgangspunt zal zijn. Nova College: de gemeente is in oktober 2019 gestart met de procedure om het pand Planetenlaan 5 aan te wijzen als gemeentelijk monument. Deze procedure zal ongeveer 6 maanden duren, waarna het College van Burgemeester en Wethouders een besluit zal nemen. Als het gaat om ruimte voor mobiliteit geeft Haarlem de prioriteit aan het belang van de voetganger, gevolgd door de fietser, het openbaar vervoer en als laatste het gemotoriseerd vervoer. Dit is conform gemeentebestuurlijk stuk SOR [structuurvisie openbare ruimte]. Dit betekent wel dat er voldoende ruimte gereserveerd moet worden voor het stallen van auto's in de openbare ruimte.	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.
----	---	---	--

W3	Wij zijn tegen betaald parkeren.	De visie stelt dat op termijn overwogen moet worden of er delen van de zone zijn waar gereguleerd parkeren (parkeervergunning) moet worden ingevoerd. Het invoeren van gereguleerd parkeren is een effectief middel om te bereiken wat veel buurtbewoners aangeven belangrijk te vinden: voorkomen dat er meer auto's op straat worden geparkeerd.	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.
X3	L.S., Middels deze mail reageren wij op de concept ontwikkelvisie van de Orionzone. Wij wonen op de Orionweg 47 en kijken uit op het Planetenplein. Deze reactie richt zich daarom op de visie voor het Planetenplein. In de huidige visie wordt voorgesteld om het verkeer op het Planetenplein te veranderen, waarbij er een tweebaansweg aan de zuidkant van het Planetenplein komt, die zich vervolgt aan de noordkant van de Planetenlaan. Daarnaast zal er een tweebaans fietspad komen aan de noordkant van het Planetenplein, die zich vervolgt aan de zuidkant van de Planetenlaan. Wij vrezen dat dit zorgt voor onoverzichtelijke kruisingen die zullen leiden tot gevaarlijke situaties. De kruising van de Orionweg met het Planetenplein wordt erg complex, waarbij er te weinig ruimte zal zijn voor auto's om halverwege de Orionweg te wachten. Daarnaast zal het voor voetgangers gevaarlijker worden om over te steken. Aangezien de tweebaansweg op de Planetenlaan aan de noordzijde zal komen, moet het verkeer van het Planetenplein richting de Planetenlaan (en andersom) kruisen. Dit leidt, samen met het verkeer uit de Pegasusstraat en Helene Swarthstraat tot een gevaarlijke situatie. De Planetenwijk is een zeer kinderrijke buurt, waarbij de helft van de huishoudens een huishouden met kinderen is. Een kwart van de bewoners van de Planetenwijk is onder de 15 jaar. Het is daarom cruciaal om te zorgen voor een veilige verkeerssituatie, waarbij de kans op ongelukken zo klein mogelijk is. Wij zijn van mening dat het veranderen van de autowegen op het Planetenplein en de Planetenlaan ertoe zal leiden dat de situatie onveilig wordt, wat uiteraard een zeer zorgelijke situatie oplevert met spelende kinderen. De huidige situatie, met eenrichtingsverkeer aan beide kanten van het plein leidt niet tot problemen en de kruisingen zijn overzichtelijk. De bewoners van het Planetenplein en de Orionweg zijn dan ook tevreden met deze situatie. Wij begrijpen dat de gemeente graag een apart fietspad wil realiseren, maar dit is ook mogelijk zonder het autoverkeer op het plein aan te passen. Er kan gekozen worden om een verhoogd fietspad aan de noordkant en zuidkant van het Planetenplein te realiseren. Dit kan direct naast de stoep geplaatst worden, dan wel tussen de parkeerhavens en de autoweg (deze laatste optie is vergelijkbaar met de huidige situatie). Er is in de zomer een verkeersstudie verricht, waarbij gezegd moet worden dat dit niet de beste timing was. In de zomer is er aanzienlijk minder verkeer in de buurt. Helaas is in deze verkeersstudie de huidige situatie niet meegenomen, waardoor het moeilijk wordt om goede conclusies te trekken.	Het Planetenplein heeft een beschermd stadsgezicht en zal in hoofdopzet niet wijzigen. De stoepbanden blijven op hun plek. Mogelijke verbeteringen zullen binnen de kaders van het beschermd stadsgezicht blijven. De Planetenlaan krijgt een uniform profiel vanaf Planetenplein tot het nieuwe Stadionplein. De huidige middenberm tussen Planetenplein en Van Nesstraat wordt verbreedt in zuidelijke richting van de huidige woningen. Dit basisprofiel wordt verlengd richting het nieuwe Stadionplein. Daardoor ontstaat meer uniformiteit en eenheid in de Planetenlaan tussen Planetenplein en het nieuwe Stadionplein. De groenstrook is ruimtelijk gezien haalbaar. De ontwikkelvisie geeft ruimte voor de SOR (Structuurvisie Openbare Ruimte). In de SOR is de kruising Orionweg / Delflaan als knelpunt voor de fietser gemarkeerd. Dit knelpunt wordt aangepakt door het toepassen van een ongelijkvloerse kruising. Wegens kostenefficiëntie is er gekozen voor één tunnel of brug met een fietspad in twee richtingen. Dit zal een verbetering brengen in de fietsverbinding tussen de Pim Mulierlaan en Orionweg. Dit fietspad in twee richtingen zal doorgezet worden naar de Planetenlaan. De fietsroute zal dus ook in twee richtingen over het Planetenplein aan de zuidkant lopen op de weghelft waar het huidig verkeer van de Orionweg naar de Planetenlaan gaat. Het autoverkeer zal in twee richtingen lopen aan de noordzijde op de weghelft waar het huidige verkeer vanaf de Planetenlaan naar de Orionweg gaat. Er zijn meerdere meldingen gemaakt over de verkeersonveilige situatie Planetenplein in de visie. Dit wordt in de visie aangepast, zodat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen fietsers en automobilisten en de verkeersveiligheid verbeterd wordt. In de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte zal ook de verkeersveiligheid onderdeel uitmaken van het ontwerp. Zodra de uitwerkingen gemaakt worden van de inrichting van de openbare ruimte, zullen de direct belanghebbenden betrokken worden voor inbreng van het ontwerp. Verkeersstudie in de zomer: Voor de mobiliteitsstudie was het niet nodig om verkeersstellingen uit te voeren. Daarom was er geen bezwaar om de mobiliteitsstudie uit te voeren in de zomerperiode. Voor het kwantitatieve deel van het onderzoek is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel, dat breed toegepast wordt in de regio en een voldoende actueel beeld geeft van de huidige verkeersbelasting, en ook prognoses voor toekomstige ontwikkeling van het verkeer.	Ja, de inrichting van het Planetenplein is gewijzigd.

	Als laatste punt willen wij graag melden dat het Planetenplein een beschermd stadgezicht is, waar in de huidige plannen ons inziens geen rekening mee wordt gehouden. Ondertekend, Bas van der Laan en Emma Beeldman Haarlem		
Y3	Wij wonen in de Van Nesstraat en zie in de huidige plannen 2 zaken waarover wij ons zorgen maken: 1. Wegens het minder bereikbaar maken van de Planetenweg, waardoor er geen directe doorstroming meer is van Planetenlaan naar de Jan Gijzenkade, zal de Van Nesstraat meer als sluiproute en, met name gedurende de bouw, voor (zwaar) bouwverkeer worden gebruikt. Hierop is de Van Nesstraat niet ingericht en wij vinden dat de Van Nesstraat hiervoor niet gebruikt mag worden. Wij willen dat hiervoor (meer) snelheidsbeperkende maatregelen moeten worden genomen en dat de Van Nesstraat veel minder aantrekkelijk worden gemaakt voor sluiptverkeer. 2. Wij zijn het niet eens met onderzoek wat uitwijst dat betaald parkeren een oplossing is voor het parkeerprobleem. M.i. is dit een maatregel die alleen voor de bewoners een extra last is en geen toegevoegde waarde heeft voor de bewoners. Al met al is het zorgwekend dat extra woningen in de Orion zone voor de huidige bewoners alleen een extra last is in de vorm van verkeersoverlast en lastenverzwaring door betaald parkeren, terwijl er voor de huidige bewoners geen voordelen zijn. Ik denk dat het goed is dat er extra woningen komen, maar alleen als dit voor de huidige bewoners geen extra last geeft. Met vriendelijke groet, Henk van der Velde	1. Uit het mobiliteitsonderzoek bleek dat een knip in de Planetenlaan zorgt voor veel sluiptverkeer in de overige straten. Dit vindt de gemeente (net als u) niet wenselijk. De Planetenlaan zal daarom een belangrijke doorgaande route blijven. In vervolgonderzoek voor verkeer kijken we naar de kruispunten en straten die het drukst worden, en hoe die kruispunten en straten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. We kijken dan ook naar de functie van de Van Nesstraat. 2. Alle ontwikkelingen in de Orionzone moeten het parkeren op eigen terrein oplossen. Een instrument die de gemeente heeft om te voorkomen dat het in de wijk drukker wordt met parkeren, is om vergunningparkeren te maken. De nieuwe ontwikkelingen krijgen dan geen parkeervergunningen, zodat zij niet in de wijk kunnen parkeren. Alle bestaande huishoudens krijgen wel een parkeervergunning. Hoeveel dat kost, en hoeveel parkeervergunningen een huishouden kan krijgen, moet dan nog worden bepaald. Het instellen van een vergunninggebied kan alleen als er draagvlak is onder de bewoners.	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.
Z3	L.S., Ik heb net de samenvatting van het verkeersonderzoek gelezen. Tot mijn verbazing lees ik het volgende: Zowel in de ochtend- als avondspits is er op bijna alle gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen nog ruim voldoende restcapaciteit beschikbaar. Blijkbaar wordt er niet breder gekeken, want iedereen die in de ochtend of de avondspits Haarlem wil verlaten via de fly-over, weet dat het vanaf daar naar de A9 altijd volledig vast staat. Met nog 650 woningen die vrijwel allemaal via de Waarderpolder de stad uit willen, zal daar geen verandering in brengen. Sterker nog, ik denk dat de druk daar toe gaat nemen. Daarom snap ik de conclusie van het onderzoek niet helemaal.	De gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen die hier bedoeld zijn, gaan over de wegen die binnen de Orionzone zijn gelegen. Een onderzoek naar alle wegen die buiten de ontwikkelzones liggen, wordt in een ander project opgepakt. Dit zal daarom ook niet terugkomen in de visie van de Orionzone. Er is aandacht voor dit punt.	Nee
A4	Geachte heer, mevrouw, Wij hebben kennis genomen van de gebiedsontwikkeling Orionzone. Een gevolg van de plannen is toenemende verkeersdruk in de Van Nesstraat, een zeer kinderrijke woonstraat. Uiteraard zijn de zorgen voor de gevolgen van het plan voor onze straat groot. Op dit moment al wordt de maximumsnelheid van 30 kilometer/uur lang niet door iedere automobilist in acht genomen, een grotere racebaan is in de toekomst agv de ontwikkelingen te verwachten. De veiligheid van onze kinderen komt nog meer in gevaar.	In vervolgonderzoek voor verkeer kijken we naar de kruispunten en straten die het drukst worden, en hoe die kruispunten en straten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. We kijken dan ook naar de functie van de Van Nesstraat.	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.

	Zonder aanvullende maatregelen zal het sluipverkeer via de Van Nesstraat (en Spaarnhovenstraat) gaan toenemen. Wij dringen dan ook aan op krachtige maatregelen om de verkeersdruk en verkeerssnelheid te beperken. Zoals 1) smallere rijbaan, 2) middenberm bij het gedeelte van de Van Nesstraat vlakbij de planetenlaan (tevens hierdoor meer groen, een van de speerpunten van het nieuwe plan), 3) meer en hogere drempels 4) plaatsen van snelheidsdisplays, 5) meer bomen langs de straat (tevens dan vergroening) en 6) een 'knip' kruising Van Nesstraat met Planetenlaan of Middenweg. Merkwaardig genoeg zijn er op dit moment nog geen enkele verkeersbeperkende maatregelen voor de Van Nesstraat in het plan opgenomen. Dit is sterk ongewenst en leidt logischerwijs tot onrust in de buurt. Wij rekenen erop dat in het plan meer aandacht komt voor de negatieve gevolgen voor de Van Nesstraat en dat er maatregelen worden genomen om deze (zoveel) mogelijk tegen te gaan. Met vriendelijke groet, M. Peters		
B4	Aandacht voor verkeer van/naar A9 en bus van station Bloemendaal naar de spaarndamseweg. Niet alles over de Jan Gijzenkade. Aandacht voor kruispunt Jan Gijzenkade en Rijksstraatweg. Bij ontwikkeling horeca aandacht voor sociaal aspect voor de buurt; koffietentje, terras, café/restaurant	Een onderzoek naar alle wegen die buiten de ontwikkelzones liggen, wordt in een ander project opgepakt. Dit zal daarom ook niet terugkomen in de visie van de Orionzone. Er is aandacht voor dit punt. Na het mobiliteitsonderzoek dat Mobycon heeft verricht, gaan we ook een vervolgonderzoek doen. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. Dan komt er ook meer zicht op welke maatregelen er komen. Daarnaast willen we u bedanken voor het meedenken aan een functionele invulling voor de Orionzone. Een belangrijk uitgangspunt van de ontwikkelvisie is dat de groei van woningen gepaard gaat met de groei van voldoende voorzieningen in de ontwikkelzone. Praktischerwijs houdt dit in dat nieuwe voorzieningen ter aanvulling zijn of een verbetering betekenen van het reeds bestaande voorzieningenaanbod. Deze kunnen gerealiseerd worden in de ruimtereservering die gemaakt is aan de oost kant van de zone richting de Rijksstraatweg. Naast maatschappelijke voorzieningen zoals zorg, cultuur en sport, erkent de gemeente het belang van de aanwezigheid van horeca en winkels in wijken ten behoeve van de leefbaarheid. Ook deze voorzieningen worden mogelijk gemaakt binnen de visie zodat de markt hierop kan inspelen. De visie richt zich op het aantrekken van marktpartijen door een aantrekkelijke omgeving te creëren met voldoende verblijfskwaliteit door middel van o.a. pleinen en (wandel)routes. .	Nee
C4	Wij sluiten ons aan bij de bezwaren en punten opgesteld namens de bewoners van het Planetenplein door de heer van der Kuur (Planetenplein 19). Samenvatting Zienswijze concept Ontwikkelvisie Orionweg-Planetenlaan 1. Op de visie is onvoldoende inspraak mogelijk geweest door na de inspraakmogelijkheden het	1. In de periode november 2018 – april 2019 heeft een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden. Op 7 mei heeft het projectteam een ‘sneak preview’ van de concept ontwikkelvisie gepresenteerd aan de wijk. Het doel hiervan was dat de wijk nog de gelegenheid zou hebben om te reageren voordat de concept ontwikkelvisie naar het	Ja, de inrichting van het Planetenplein is gewijzigd.

plan op belangrijke punten te veranderen, hier niet duidelijk over te communiceren op de website van de gemeente en nog steeds foutieve en achterhaalde informatie hierop te vermelden. Het is zeer vreemd dat de gemeente op 7 mei een plan presenteerde aan belanghebbenden waarop inspraak mogelijk was tot 15 mei, terwijl zij op 18 mei een volledig uitgewerkte concept visie afrondt dat op twee belangrijke punten afwijkt hiervan. 2. Verder is het plan op een onlogische manier ontwikkeld, waardoor extreme scenario's uitgangspunt zijn geworden en hebben geleid tot een radicaal plan waar onvoldoende is gekeken naar alternatieven die veel beter aansluiten bij de bestaande situatie en de wensen van de belanghebbenden. 3. De concept Ontwikkelvisie sluit matig tot slecht aan op de in 2017 aangenomen Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 en het bijbehorende Uitvoeringsprogramma 2019. Wat is dan de status van deze Structuurvisie? 4. De openbare ruimte in de Orionzone wordt onnodig aangetast door weinig onderbouwde en niet passende keuzes, zoals de parkstrip en bundeling van rijbanen langs de Planetenlaan en het Planetenplein en de kruising hiervan op het Planetenplein. Hierdoor wordt de door de gemeente zelf gewaardeerde beeldbepalende ruimtelijk-historische karakteristiek met de symmetrie en groene middenberm en de aanpalende bebouwing geweld aangedaan. Ook leidt het tot onveilige situaties, past een gebundelde rijbaan fysiek niet in de huidige structuur en zullen er zeer veel bestaande parkeerplaatsen verdwijnen. Zelfs het beschermd stadsgezicht van het Planetenplein wordt aangetast! o Alternatief: Wij pleiten ervoor om de huidige symmetrische structuur van Planetenlaan, Planetenplein en Orionweg te behouden. Het Planetenplein en de eerste aanzet van de Planetenlaan blijft als beschermd stadsgezicht ongewijzigd. De groene middenberm zou doorgetrokken kunnen worden over de hele Planetenlaan. Hier is dan ook ruimte voor klimaatadaptatie. De Planetenlaan kan 'afgemaakt' worden als een echte vooroorlogse laan: door de symmetrische opbouw van de openbare ruimte en door symmetrie in de bestaande en nieuwe bebouwing. Dat kan ook aan de Orionweg. Achter de doorgaande bebouwing aan de vooroorlogse laan kan als overgang naar Sinnevelt een groene zone worden gerealiseerd, passend bij een naoorlogse buurt. 5. De overal toegepaste gebouwtypologie van 'hoven' is weinig onderbouwd, onlogisch en zeer dwingend. Het leidt volgens ons tot een stedenbouwkundige structuur die past bij een jaren '60 buurt in plaats de zo gewaardeerde jaren '30 buurt. En dat terwijl de gemeente in de visie benadrukt dat de Planetenlaan een vooroorlogse laan is. o Alternatief: Het spiegelen van de bestaande doorgaande bebouwing van twee lagen met een schuine kap maakt de vooroorlogse jaren'30 Planetenlaan 'af'. Dat sluit ook beter aan bij de waardering van de gemeente van de historisch-ruimtelijke karakteristiek, waarin de symmetrie belangrijk is. Haagse School-architectuur lijkt	College van B&W zou gaan. En de wijk heeft toen gereageerd, wat heeft geleid tot aanpassingen in de concept ontwikkelvisie die vervolgens naar het College van B&W is verzonden. Wij zien hierin juist de bevestiging dat wel degelijk participatie mogelijk was, en dat die participatie ook effect heeft gehad. Vervolgens is de concept ontwikkelvisie zes weken ter inzage gelegd, en was er gelegenheid om zienswijzen in te dienen, waarvan u gebruik heeft gemaakt. 2. Aangezien u niet aangeeft wat in uw ogen die alternatieven zijn die beter aansluiten bij de bestaande situatie en de wensen van belanghebbenden, kunnen we die niet betrekken in de beantwoording van uw zienswijze. 3. De uitgangspunten van de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 (SOR) zijn als basis meegenomen in de ontwerpconcepten van de ontwikkelvisie. Op basis van de ontwikkelvisie worden doorlopende groene structuren geïntroduceerd, potentie voor wateropvang gecreëerd, lange lijnen door de stad aangezet, fietsen en OV gestimuleerd door concrete ingrepen, de toegang tot het Schoterbos aantrekkelijker gemaakt en de publieke toegankelijkheid en verblijfskwaliteit van het Noordersportpark vergroot. Dit zijn allemaal zaken die passen in de uitgangspunten van de SOR. Wel kan het zijn dat enkele ruimtelijke ingrepen in de Ontwikkelvisie verschillen met de globale uitgangspunten uit de SOR. Dat heeft te maken met de scope van beide visies: de SOR doet op hoofdlijn uitspraak over de hele stad, terwijl de ontwikkelvisie vanuit deze hoofdlijn een vertaling zoekt op het niveau van de buurt en op basis daarvan tot een preciezere invulling komt. 4. Het Planetenplein heeft een beschermd stadsgezicht en zal in hoofdopzet niet wijzigen. De stoepbanden blijven op hun plek. Mogelijke verbeteringen zullen binnen de kaders van het beschermd stadsgezicht blijven. De Planetenlaan krijgt een uniform profiel vanaf Planetenplein tot het nieuwe Stadionplein. De huidige middenberm tussen Planetenplein en Van Nesstraat wordt verbreedt in zuidelijke richting van de huidige woningen. Dit basisprofiel wordt verlengd richting het nieuwe Stadionplein. Daardoor ontstaat meer uniformiteit en eenheid in de Planetenlaan tussen Planetenplein en het nieuwe Stadionplein. De groenstrook is ruimtelijk gezien haalbaar. De ontwikkelvisie geeft ruimte voor de SOR. In de SOR is de kruising Orionweg / Delftlaan als knelpunt voor de fietser gemarkeerd. Dit knelpunt wordt aangepakt door het toepassen van een ongelijkvloerse kruising. Wegens kostenefficiëntie is er gekozen voor één tunnel of brug met een fietspad in twee richtingen. Dit zal een verbetering brengen in de fietsverbinding tussen de Pim Mulierlaan en Orionweg. Dit fietspad in twee richtingen zal doorgezet worden naar de Planetenlaan. De fietsroute zal dus ook in twee richtingen over het Planetenplein aan de zuidkant lopen op de weghelft waar het huidig verkeer van de Orionweg naar de	
---	---	--

goed te passen. Achter deze bebouwing kunnen gebouwen in het groen worden gerealiseerd, passend bij het naoorlogse Sinnevelt. Hier is ook ruimte voor klimaatadaptatie. In lijn hiermee dient nieuwbouw in het blok tussen Planetenplein en de Top Naefflaan maximaal twee lagen en een schuine kap te hebben. Hierdoor sluit het aan bij de de bestaande bebouwing aan de Orionweg, het Planetenplein (beschermd stadsgezicht) en Top Naefflaan. Aanvullend dient hier voldoende afstand gehouden te worden tot de kavelgrenzen van de bestaande panden en dienen de bestaande bomen in het groenen binnengebied te worden gehandhaafd. ---- Het is voor ons zeer onduidelijk hoe het Planetenplein er uit zal komen te zien. De informatievoorziening schiet hierin echt tekort. Wij vinden het plein nu al een drukke plek qua verkeer en zien dagelijks gevaarlijke verkeerssituaties in de hele zone. Wij vrezen erg voor de leefbaarheid en de veiligheid wanneer er nog meer verkeer doorheen zal moeten. Vijf jaar geleden kochten wij deze woning met een uitzicht op een mooi groen plein met mooie bomen richting de Planetenlaan. Dat er nu aan dit beschermd stadsgezicht getornd gaat worden baart ons grote zorgen in verband met de waarde van ons huis en ons woongenot en de veiligheid. We hopen dat er gekeken zal worden naar aansluiting bij de buurt, omdat dit in de huidige plannen onvoldoende gebeurt.	Planetenlaan gaat. Het autoverkeer zal in twee richtingen lopen aan de noordzijde op de weghelft waar het huidige verkeer vanaf de Planetenlaan naar de Orionweg gaat. Er zijn meerdere meldingen gemaakt over de verkeersonveilige situatie Planetenplein in de visie. Dit wordt in de visie aangepast, zodat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen fietsers en automobilisten en de verkeersveiligheid verbeterd wordt. In de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte zal ook de verkeersveiligheid onderdeel uitmaken van het ontwerp. Zodra de uitwerkingen gemaakt worden van de inrichting van de openbare ruimte, zullen de direct belanghebbenden betrokken worden voor inbreng van het ontwerp. 5. De ontwikkelvisie benadrukt dat de Planetenlaan de overgang vormt tussen de vooroorlogse en naoorlogse gebouwde stad. De Planetenlaan vormt daarmee een grens tussen twee bouwperiodes en verschilt daarin ten opzichte van de Orionweg waarvan de flankerende bebouwing grotendeels al voor de Tweede Wereldoorlog tot stand is gekomen. In de visie is daarom gezocht naar een manier om deze grens zo vorm te geven dat deze het beste haalt uit beide werelden. De introductie van hoven langs de Planetenlaan voorziet hierin: de koppen van de hoven dragen bij aan het ritme dat de Planetenlaan begeleidt, terwijl de groene uitstraling van de hoven nadrukkelijk verbinding zoekt met de groene uitstraling van de Planetenlaan. De achterzijde van de hoven richting Sinnevelt is weliswaar gesloten, maar wordt goed ingepast doordat de bouwhoogte hier afloopt naar drie bouwlagen waarmee balans ontstaat in de overgang. Langs de Orionweg worden, ter contrast met de Planetenlaan en vanuit de gedachte dat de Orionweg zicht grotendeels een weg baant door het vooroorlogse deel van de wijk, juist wel met doorlopende gevelwanden langs de weg gewerkt. Vanuit beeldkwaliteit wordt voorgesteld om te werken met de Nieuwe Haagsche School als bouwstijl, omdat de uitstraling van deze stijl zich goed verenigbaar is met zowel bestaande gebouwen uit de jaren '30 als met gebouwen uit de eerste jaren van de wederopbouw Punt 6: Het Planetenplein heeft een beschermd stadsgezicht en zal in hoofdopzet niet wijzigen. De stoepbanden blijven op hun plek. Mogelijke verbeteringen zullen binnen de kaders van het beschermd stadsgezicht blijven. De Planetenlaan krijgt een uniform profiel vanaf Planetenplein tot het nieuwe Stadionplein. De huidige middenberm tussen Planetenplein en Van Nesstraat wordt verbreedt in zuidelijke richting van de huidige woningen. Dit basisprofiel wordt verlengd richting het nieuwe Stadionplein. Daardoor ontstaat meer uniformiteit en eenheid in de Planetenlaan tussen Planetenplein en het nieuwe Stadionplein. De groenstrook is ruimtelijk gezien haalbaar. De ontwikkelvisie geeft ruimte voor de SOR. In de SOR is de kruising	
--	--	--

		Orionweg / Delftlaan als knelpunt voor de fietser gemarkeerd. Dit knelpunt wordt aangepakt door het toepassen van een ongelijkvloerse kruising. Wegens kostenefficiëntie is er gekozen voor één tunnel of brug met een fietspad in twee richtingen. Dit zal een verbetering brengen in de fietsverbinding tussen de Pim Mulierlaan en Orionweg. Dit fietspad in twee richtingen zal doorgezet worden naar de Planetenlaan. De fietsroute zal dus ook in twee richtingen over het Planetenplein aan de zuidkant lopen op de weghelft waar het huidige verkeer van de Orionweg naar de Planetenlaan gaat. Het autoverkeer zal in twee richtingen lopen aan de noordzijde op de weghelft waar het huidige verkeer vanaf de Planetenlaan naar de Orionweg gaat. Er zijn meerdere meldingen gemaakt over de verkeersonveilige situatie Planetenplein in de visie. Dit wordt in de visie aangepast, zodat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen fietsers en automobilisten en de verkeersveiligheid verbeterd wordt. In de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte zal ook de verkeersveiligheid onderdeel uitmaken van het ontwerp. Zodra de uitwerkingen gemaakt worden van de inrichting van de openbare ruimte, zullen de direct belanghebbenden betrokken worden voor inbreng van het ontwerp.	
D4	Aan: College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Haarlem Grote Markt 2 Postbus 511 2003 PB Haarlem Haarlem, 6 oktober 2019 Inzake: Zienswijze op Ontwikkelvisie Orionzone Geacht College, De ontwikkelvisie Orionzone is door U op 28 augustus 2019 aan de omwonenden gecommuniceerd en voor inspraak opengesteld. Ondergetekende is het niet eens met de norm van het aantal sociale woningbouw van minimaal 50% in deze wijk. Zoals steeds duidelijker wordt, brengt huidige sociale woningbouw ook bepaalde problemen met zich mee, zoals we die inmiddels ook hebben mogen ondervinden tijdens de zomer (steekpartij in de woningen van Ymere bij de Helene Swarthstraat). Een uitbreiding van dit soort woningen (want de huidige bewoners komen uiteraard weer terug) gaat tot toch nog meer problemen leiden. Daarnaast gaat het gerucht dat een deel van de woningen beschikbaar worden gesteld aan statushouders. Waarom worden deze woningen niet beschikbaar gesteld ten gunste van woningzoekenden in Haarlem (Haarlemmers die reeds langdurig op de wachtlijst staan)?	Sociale woningen: De wijk Te Zaanenkwartier heeft in 2019 3.952 woningen, waarvan 10,1% corporatiewoningen. De concept ontwikkelvisie gaat uit van het toevoegen van ongeveer 600 woningen aan de wijk, waarvan 50% in het sociale segment. Als we die 600 woningen optellen bij de bestaande woningvoorraad, dan zou het Te Zaanenkwartier na realisatie van de ontwikkelvisie 4.550 woningen tellen, waarvan 15% corporatiewoningen. In 2019 heeft Haarlem als geheel 28,3% corporatiewoningen. Dus na realisatie van de ontwikkelvisie is het aandeel corporatiewoningen in het Te Zaanenkwartier dichterbij het Haarlems gemiddelde komen te liggen (en dat is een doelstelling in het gemeentelijk woonbeleid), maar is nog steeds ruimschoots lager dan in Haarlem als geheel. Het college spant zich in om er voor te zorgen dat er voldoende woningen zijn voor Haarlemmers, ook in bereikbare prijssegmenten. De wijze waarop u de beschikbaarheid van woningen in het sociale huursegment koppelt aan geweldsdelicten onderschrijft het college in het geheel niet. U vraagt naar het toewijzen van woningen aan statushouders en baseert zich daarbij op een gerucht. Wat de oorsprong is van uw gerucht is ons uiteraard niet bekend. Wel kunnen we u melden dat de gemeente voor de nieuw te bouwen sociale huurwoningen in de Orionzone geen bijzondere toewijzingseisen heeft geformuleerd, en ook geen plannen heeft om dat te doen. Planetenplein:	Ja: • de inrichting van het Planetenplein is gewijzigd. • in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.

Het Planetenplein is beschermd stadsgezicht en er zou zo min mogelijk aan veranderd dienen te worden. In de ontwikkelvisie wordt hier zeer weinig aandacht aan geschonken. Allerlei wijzigingen worden voorgesteld die de status aantasten. Een onderbouwing van deze wijzigingen ontbreekt! Het projectteam dient de noodzaak van de wijzigingen te verduidelijken d.m.v. een gedetailleerde uitwerking van de impact op klimaatbestendigheid en verkeersveiligheid. Naar onze mening is de impact van de visie op het verkeer onvoldoende onderzocht. Mobycon heeft alleen een studie uitgevoerd naar de doorstroming van het verkeer in een aantal scenario's. De huidige situatie is echter niet als scenario opgenomen. Dit maakt de studie incompleet. Er is gewerkt met een verouderd model (gebaseerd op 2014) en zijn er geen recente tellingen gedaan. Aangezien het de vakantie periode betrof, was het tijdstip van het onderzoek slecht. De inspraakprocedure is zeer slecht verlopen. Informatie over de visie was in veel gevallen onduidelijk en soms tegenstrijdig (geen tunnel randweg, dan wel tunnel randweg, gereguleerd parkeren). Het projectteam heeft niet goed kunnen uitleggen welk doel de veranderingen dienen (bijv. De geplande supermarkt). Niemand ziet de noodzaak voor nog een supermarkt, maar toch blijft deze ingetekend zonder verdere uitleg. Bewoners dienen nu te reageren op plannen die incompleet en onvoldoende onderbouwd zijn. Veel is nog onduidelijk en onzeker, maar de wijzigingen hebben wel grote impact op het woongenot van de huidige bewoners, de leefbaarheid en de woningwaarde. Wat ons betreft zijn de plannen in de huidige vorm niet af en moeten ze nog verder ontwikkeld worden. Als bewoners eisen wij daar ook meer bij betrokken te worden. Plannen dienen eerst verder worden uitgewerkt in samenspraak met wijkraden en met de inspraak van de huidige bewoners, voordat deze definitief zullen worden vastgesteld. Uiteraard zijn wij bereid ons bezwaar mondeling toe te lichten. Hoogachtend, Michael Person Pegasusstraat 113, 2024 VP Haarlem	Het Planetenplein heeft een beschermd stadsgezicht en zal in hoofdopzet niet wijzigen. De stoepbanden blijven op hun plek. Mogelijke verbeteringen zullen binnen de kaders van het beschermd stadsgezicht blijven. De Planetenlaan krijgt een uniform profiel vanaf Planetenplein tot het nieuwe Stadionplein. De huidige middenberm tussen Planetenplein en Van Nesstraat wordt verbreed in zuidelijke richting van de huidige woningen. Dit basisprofiel wordt verlengd richting het nieuwe Stadionplein. Daardoor ontstaat meer uniformiteit en eenheid in de Planetenlaan tussen Planetenplein en het nieuwe Stadionplein. De groenstrook is ruimtelijk gezien haalbaar. De ontwikkelvisie geeft ruimte voor de SOR (Structuurvisie Openbare Ruimte). In de SOR is de kruising Orionweg / Delflaan als knelpunt voor de fietser gemarkeerd. Dit knelpunt wordt aangepakt door het toepassen van een ongelijkvloerse kruising. Wegens kostenefficiëntie is er gekozen voor één tunnel of brug met een fietspad in twee richtingen. Dit zal een verbetering brengen in de fietsverbinding tussen de Pim Mulierlaan en Orionweg. Dit fietspad in twee richtingen zal doorgezet worden naar de Planetenlaan. De fietsroute zal dus ook in twee richtingen over het Planetenplein aan de zuidkant lopen op de weghelft waar het huidige verkeer van de Orionweg naar de Planetenlaan gaat. Het autoverkeer zal in twee richtingen lopen aan de noordzijde op de weghelft waar het huidige verkeer vanaf de Planetenlaan naar de Orionweg gaat. Er zijn meerdere meldingen gemaakt over de verkeersonveilige situatie Planetenplein in de visie. Dit wordt in de visie aangepast, zodat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen fietsers en automobilisten en de verkeersveiligheid verbeterd wordt. In de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte zal ook de verkeersveiligheid onderdeel uitmaken van het ontwerp. Zodra de uitwerkingen gemaakt worden van de inrichting van de openbare ruimte, zullen de direct belanghebbenden betrokken worden voor inbreng van het ontwerp. Verkeer: Het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken hebben wij met een eerste mobiliteitsonderzoek in kaart gebracht. Het strategische/visieniveau van het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek past bij de huidige fase waarin de plannen zich bevinden. Verkeerstellingen zijn dan helemaal niet nodig, zodat onderzoek ook in een zomerperiode kan plaatsvinden. Wel gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. Wanneer de onderzoeken op kruispuntniveau worden uitgevoerd, zullen ook verkeerstellingen worden gedaan. In de laatste alinea van uw zienswijze leest het college een verzoek om meer betrokken te worden bij de verdere ontwikkeling van de plannen. In dat	
--	---	--

		verband informeren we u over de wijze waarop het college voornemens is de plannen per deelgebied te bespreken met de belanghebbenden. De visie zal voor de verschillende deelgebieden worden uitgewerkt in een stedenbouwkundig programma van eisen of een stedenbouwkundig plan. In die fase zal er opnieuw gelegenheid zijn voor participatie, waarbij met name de direct omwonenden zullen worden uitgenodigd om te reageren. Er zullen vooral mogelijkheden zijn om te participeren <i>voorafgaand</i> aan het moment waarop een voorstel door het College van Burgemeester en Wethouders is uitgewerkt, en voor besluitvorming aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. Immers, door op dat moment te participeren kunt u invloed hebben op de inhoud van de voorstellen <i>voordat</i> ze ter besluitvorming voorliggen.	
E4	Geachte heer/mevrouw, hierbij onze reactie op de concept ontwikkelvisie Orionzone. Wij beperken onze reactie tot de locatie Planetenplein. Het Planetenplein is een beschermd stadsgezicht dat zo min mogelijk moet worden aangetast. De nu door u voorgestelde wijzigingen tasten die status aan. En het wordt ons niet duidelijk waarom dat moet gebeuren. Verkeersveiligheid zou een belangrijke reden zijn, maar de Mobycon studie is gebaseerd op verouderde gegevens en door de complexe kruising die u wilt gaan realiseren op het plein zal de veiligheid verder afnemen. De situatie - met eenrichtingverkeer - is nu redelijk veilig. Door het invoeren van twee richting verkeer zal de situatie op de kruising Planetenplein - Orionweg absoluut onveiliger worden. De reden voor de aanpassing van de oorspronkelijke plannen zou ook te maken hebben met gewenste klimaatmaatregelen. Ook die stelling wordt door u niet onderbouwd. Het huidige groen van het Planetenplein is onderdeel van de hoofdbomenstructuur. Dat moet wat ons betreft zo blijven! Kortom: Wees zuinig op de beschermde status van het Planetenplein, behoud daar het groen, behoud daar de parkeerplekken en neem afstand van het onzalige idee om op het plein een ingewikkelde en onveilige kruising te realiseren. Onderzoek en onderbouw dit scenario nog een keer en dan op basis van actuele (verkeers)gegevens. Tenslotte kan ik melden dat het door R.J. Sijbrands (Planetenplein 17) ingediende alternatieve voorstel 2 voor het Planetenplein, door ons wordt ondersteund. Hoogachtend, Yolanda van Nugteren en Bert van Heesch.	Het Planetenplein heeft een beschermd stadsgezicht en zal in hoofdopzet niet wijzigen. De stoepbanden blijven op hun plek. Mogelijke verbeteringen zullen binnen de kaders van het beschermd stadsgezicht blijven. De Planetenlaan krijgt een uniform profiel vanaf Planetenplein tot het nieuwe Stadionplein. De huidige middenberm tussen Planetenplein en Van Nesstraat wordt verbreedt in zuidelijke richting van de huidige woningen. Dit basisprofiel wordt verlengd richting het nieuwe Stadionplein. Daardoor ontstaat meer uniformiteit en eenheid in de Planetenlaan tussen Planetenplein en het nieuwe Stadionplein. De groenstrook is ruimtelijk gezien haalbaar. De ontwikkelvisie geeft ruimte voor de SOR. In de SOR is de kruising Orionweg / Delftlaan als knelpunt voor de fietser gemarkeerd. Dit knelpunt wordt aangepakt door het toepassen van een ongelijkvloerse kruising. Wegens kostenefficiëntie is er gekozen voor één tunnel of brug met een fietspad in twee richtingen. Dit zal een verbetering brengen in de fietsverbinding tussen de Pim Mulierlaan en Orionweg. Dit fietspad in twee richtingen zal doorgezet worden naar de Planetenlaan. De fietsroute zal dus ook in twee richtingen over het Planetenplein aan de zuidkant lopen op de weghelft waar het huidig verkeer van de Orionweg naar de Planetenlaan gaat. Het autoverkeer zal in twee richtingen lopen aan de noordzijde op de weghelft waar het huidige verkeer vanaf de Planetenlaan naar de Orionweg gaat. Er zijn meerdere meldingen gemaakt over de verkeersonveilige situatie Planetenplein in de visie. Dit wordt in de visie aangepast, zodat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen fietsers en automobilisten en de verkeersveiligheid verbeterd wordt. In de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte zal ook de verkeersveiligheid onderdeel uitmaken van het ontwerp. Zodra de uitwerkingen gemaakt worden van de inrichting van de openbare ruimte, zullen de direct belanghebbenden betrokken worden voor inbreng van het ontwerp.	Ja: • de inrichting van het Planetenplein is gewijzigd. • in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.
F4	Betr: zienswijze orionweg. 7/10/2019. Bijgaand doe ik u mijn zienswijze/ reactie te doen toekomen. De ontwikkelvisie ontbeert een deugdelijke onderbouwing/ motivering. Niet	In vervolgonderzoek voor verkeer kijken we naar de kruispunten en straten die het drukst worden, en hoe die kruispunten en straten er het beste uit	Nee

	duidelijk is of en welke alternatieven zijn onderzocht. Het verkeersonderzoek en her uitgevoerde onderzoek bieden geen duidelijkheid over toekomstige verkeersdrukte en hoe dit kan worden geminimaliseerd. Met name de van nesstraat zal worden gebruikt als doorgaande weg. Het betreft een drukke kinderrijke straat. Het gebaar voor ongelukken zal hierdoor toenemen. Het invoeren van een 30 km zone en betaald parkeren zal geen soelaas binnen. Reeds nu is het een 30 km zone en houdt men zich er niet aan. Voorts is er sprake van enorme parkeerdruk vanwege onder meer splitsing van woningen in appartementen op bv Rijksstraatweg . Ik zou graag zien dat de van nesstraat wordt ontzien vanwege de verkeersveiligheid voor kinderen.	kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. We kijken dan ook naar de functie van de Van Nesstraat.	
G4	Graag wil ik hier reageren op de plannen voor de Orionzone. In Haarlem, en in het bijzonder de Planetenwijk, is in onze beleving een mooi samenspel tussen wonen en werken. Deze combinatie maakt onze stad zo aantrekkelijk. Laten we ervoor waken dat dit vooral zo blijft, met name ook voor de reeds gevestigde bewoners en bedrijven. Onze onderneming is sinds de bouw van de wijk (1935) gevestigd aan de Pegasusstraat. De aard van de onderneming vereist dat onze relaties met hun auto bij ons komen. Derhalve hebben wij nu en in de toekomst altijd een zekere parkeerruimte nodig. Zeker de laatste jaren is dit in de Planetenwijk al een behoorlijk probleem geworden. Het auto-bezit is hoog en de (meeste) straten smal. In de conceptvisie zijn er in onze ogen veel te weinig parkeerplaatsen opgenomen. Vanwege de ernstige tekorten bij de begroting van de gemeente Haarlem voorzien wij dat er vele dure voorzieningen in de conceptvisie Orionzone uiteindelijk helemaal niet zullen worden gerealiseerd. Denk hierbij aan de fietstunnel onder de Randweg, de eventuele parkeergarage. Ik geloof er niets van dat particuliere projektontwikkelaars die al 50% sociale woningbouw moeten realiseren hier gelden voor vrijmaken. Uiteindelijk vrezen wij dat er betaald parkeren zal worden ingevoerd voor de hele wijk om de tekorten bij de gemeente proberen te verminderen en dat er een "magere" variant van de conceptvisie uiteindelijk het eindresultaat zal worden. Hiervan zullen ons bedrijf en vele andere bedrijven in onze mooie wijk de dupe zijn in de toekomst. Autoluw maken zal helemaal de doodsteek zijn voor de ondernemingen in de buurt. Ik verwijs hiervoor naar bijvoorbeeld de Cronjestraat en de daarbij gerealiseerde Cronje-garage; niet bepaald een groot succes te noemen. Ik roep u op, mede namens de zes gezinnen die van hun inkomen afhankelijk zijn van het werk in onze buurtgarage om een zorgvuldige afweging te maken tussen de verschillende belangen die er spelen. Maar laat vooral de Planetenwijk vriendelijk voor bewoners EN hun bedrijven blijven, want dat is de kracht en het genot van wonen EN werken in deze mooie wijk en mooie stad. Laten we vooral onze wijk niet te vol bouwen! Ik wens u allen bij de gemeente die hierover beslissen, heel veel wijsheid toe! Namens allen werkzaam bij Vakgarage van Laar, Frank van Laar	Wij erkennen het belang van een mix van wonen en werken. Het gemeentelijk uitgangspunt in <i>studie naar werk</i> is dat de verhouding van het aantal inwoners met het aantal banen gelijk moet blijven. Dit uitgangspunt geldt ook voor de Orionzone.	Nee
H4	Beste heer/mevrouw, Inzage in het adviesrapport over de nieuwbouw in de Orionzone heeft me geleerd over de plannen voor het invoeren van parkeerzones in Haarlem-Noord. En laat ik maar gelijk met de deur in huis vallen: ik krijg een sterke indruk dat hier een volgende melkkoe van de gemeente in de steigers wordt gezet.	Alle ontwikkelingen in de Orionzone moeten het parkeren op eigen terrein oplossen. Een instrument dat de gemeente heeft om te voorkomen dat het in de wijk drukker wordt met parkeren, is om vergunningparkeren te maken. De nieuwe ontwikkelingen krijgen dan geen parkeervergunningen, zodat zij niet in de wijk kunnen parkeren. Alle bestaande huishoudens krijgen wel een parkeervergunning. Hoeveel dat kost, en hoeveel parkeervergunningen een huishouden kan krijgen, moet dan nog worden bepaald. Het instellen van een vergunninggebied kan alleen als er draagvlak is onder de bewoners.	Nee

	Ik snap goed dat bouw van nieuwe woningen een nieuwe impuls is voor de economische groei in Nederland. Een uiteraard moet Haarlem hier een duit in het zakje doen. Maar, het bouwen van nieuwe woningen in een hoogbouw-variant (tot 4 woonlagen) komt ook met een verantwoordelijkheid. En dat is het creëren van voldoende parkeergelegenheid in/onder deze nieuwe woningen. Het idee dat bezoekers bij ons straks moeten gaan betalen voor parkeren, vind ik de grootste onzin die ik maar kan bedenken. Parkeren in de wijk is op dit moment houdbaar, als het mij gevraagd zou worden. Nieuwbouw snap ik ook helemaal, en gaat uiteindelijk ook een aanwinst zijn voor de buurt. Maar dit mag in mijn ogen niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de huidige bewoners. En al zeker niet ten koste van de bewegingsvrijheid van ONZE bezoekers. Zorg voor voldoende parkeergelegenheid in de nieuw te bouwen appartementencomplexen. Met vriendelijke groet, Thijs Nijkrake	Ontwikkelingen moeten voldoen aan het bestemmingsplan 'Parapluplan Parkeernormen Haarlem 2018'. Uitgangspunt is dat ontwikkelingen voldoen aan de parkeernormen	
I4	. 650 woningen en 540 werkplekken brengen veel te veel auto's en daardoor autobewegingen extra in de wijk, aantal verlagen. Dit is los van de woningen die er langs het Spaarne bijkomen. Haarlem Noord is nu al slechter bereikbaar door aanpassingen, wegversmallingen in Waarderpolder . De parkeerplekken voor alle nieuwe bewoners en werknemers onderbrengen in de nieuwe bebouwing en deze plekken zijn niet afkoopbaar voor de projectontwikkelaars. . Geen betaald parkeren invoeren voor de bestaande bewoners door de komst van de nieuwbouw. De kosten daar laten waar ze ontstaan . Bussluizen slecht idee want brengt veel sluipverkeer dwars door de wijk heen . Planetenlaan niet autoluw maken . Supermarkt Orionweg brengt nog meer verkeersoverlast, slecht idee . Fietstunnel onder Delftlaan is goed idee mits er gefietst kan worden door de tunnel . Huidige bewoners willen ook profiteren van het duurzame warmtenet waarop de nieuwe woningen worden aangesloten (waterstof?) en niet worden beperkt door het beschermde stadsgezicht waardoor er geen zonnepanelen geplaatst kunnen worden .	Het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken hebben wij met een eerste mobiliteitsonderzoek in kaart gebracht. Dit onderzoek liet zien dat het zonder de ontwikkelingen in de Orionzone al drukker wordt. De Orionzone zorgt daarbij voor een beetje extra verkeer. Al met al wordt het wel drukker. Maar het wordt niet te druk. Wel gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. Ontwikkelingen moeten voldoen aan het bestemmingsplan 'Parapluplan Parkeernormen Haarlem 2018'. Uitgangspunt is dat ontwikkelingen voldoen aan de parkeernormen. Alle ontwikkelingen in de Orionzone moeten het parkeren op eigen terrein oplossen. Een instrument die de gemeente heeft om te voorkomen dat het in de wijk drukker wordt met parkeren, is om vergunningparkeren te maken. De nieuwe ontwikkelingen krijgen dan geen parkeervergunningen, zodat zij niet in de wijk kunnen parkeren. Alle bestaande huishoudens krijgen wel een parkeervergunning. Hoeveel dat kost, en hoeveel parkeervergunningen een huishouden kan krijgen, moet dan nog worden bepaald. Het instellen van een vergunninggebied kan alleen als er draagvlak is onder de bewoners. Uit het mobiliteitsonderzoek bleek dat een knip in de Planetenlaan zorgt voor veel sluipverkeer in de overige straten. Dit vinden wij ook niet wenselijk. De Planetenlaan zal daarom een belangrijke doorgaande route blijven. Supermarkt: Hein De ontwikkelingen in de Orionzone biedt ruimte voor energie- en warmtetransitie, waarbij de huidige omwonenden kunnen profiteren.	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.

		In het beschermde stadsgezicht worden PV-panelen op daken toegestaan wanneer deze niet zichtbaar zijn vanaf de openbare ruimte.	
J4	Geachte heer mevrouw Ik woon met veel plezier in de van Nesstraat. Het is een heerlijke brede straat, waar veel kinderen buiten spelen. De laatste jaren wordt er vaak hard gereden door de straat, aangezien het als sluiproute gebruikt wordt. Als de buurt uitbreidt, wat in principe prima is, zou dit nog veel verder kunnen toenemen. Ik maak mij hier ernstig zorgen over. Daarnaast is het nu al vaak heet moeilijk om een parkeerplaats te vinden in de buurt, ik hoop dat in de nieuwe plannen rekening gehouden wordt met voldoende parkeergelegenheid voor iedereen. Ten slotte zal er gezorgd moeten worden voor een goede verkeersdoorstroming de stad uit. Nu is dit al vaak een probleem brons de spits. Ik wens jullie veel succes en wijsheid met het verder vormgeven van de plannen. Met vriendelijke groet Luce de Boer	In vervolgonderzoek voor verkeer kijken we naar de kruispunten en straten die het drukst worden, en hoe die kruispunten en straten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. We kijken dan ook naar de functie van de Van Nesstraat. Alle ontwikkelingen in de Orionzone moeten het parkeren op eigen terrein oplossen. Een instrument dat de gemeente heeft om te voorkomen dat het in de wijk drukker wordt met parkeren, is om vergunningparkeren te maken. De nieuwe ontwikkelingen krijgen dan geen parkeervergunningen, zodat zij niet in de wijk kunnen parkeren. Alle bestaande huishoudens krijgen wel een parkeervergunning. Hoeveel dat kost, en hoeveel parkeervergunningen een huishouden kan krijgen, moet dan nog worden bepaald. Het instellen van een vergunninggebied kan alleen als er draagvlak is onder de bewoners. Een onderzoek naar alle wegen die buiten de ontwikkelzones liggen, wordt in een ander project opgepakt. Dit zal daarom ook niet terugkomen in de visie van de Orionzone. Er is aandacht voor dit punt.	Nee
K4	Mijn zorg gaat voornamelijk uit naar het energiepunt. Welke geluidsbelasting wordt hierdoor gecreëerd op de woningen die nabij het energiepunt liggen? De energie die opgewekt wordt moet ook omgezet worden, waar een transformator nodig voor zal zijn. Wordt hier bij het aanbesteden van het energiepunt over nagedacht? Worden er aanvullende maatregelen genomen indien blijkt dat er geluidsoverlast is? Ook is er een bus aangegeven die over "het Eiland" zal rijden. Hoe vaak zal deze bus voorbij komen en is er gekeken naar wat de nut en noodzaak van een bus is? Station Bloemendaal is zelfs op de drukke momenten van de dag geen drukbezocht station, afgezien van studenten die allemaal op loopafstand zitten van het Cios en Mendel. Moet er dan wel daadwerkelijk een bus komen?	Op dit moment is het nog niet duidelijk wat de precieze invulling van het energiepunt zal worden. In de visie is hier alleen een mogelijke ruimte voor aangewezen op initiatief van een aantal buurtbewoners van Overdelft. De gemeente stimuleert het collectief nadenken over energietransitie en staat daarom in beginsel positief tegenover dergelijke initiatieven. Mocht het initiatief na vaststelling van de visie concrete vormen krijgen, zal zeker gekeken worden naar ruimtelijke effecten van een energievoorziening op de omgeving, waaronder de effecten die u in uw reactie heeft benoemd. De gedachte over de buslijn die in de visie is opgenomen, gaat uit van een bus die aansluiting geeft op treinverkeer van en naar station Bloemendaal. Momenteel gaat het om vier treinen per uur die stoppen op het station waar een bus op zou kunnen aansluiten. Een van de ambities hierbij is om het vervoerspotentieel van station Bloemendaal te verhogen in de toekomst, omdat, zoals u zelf terecht concludeert, het huidige gebruik relatief laag is. De introductie van een nieuwe buslijn hangt samen met OV-concessies waarvan de Provincie Noord-Holland concessiehouder is. Het opnemen van de buslijn in de visie moet daarom vooral worden gezien als een uitnodiging om samen met andere partijen het OV-gebruik rond station Bloemendaal vanaf de Haarlemse kant te stimuleren.	Nee

Inleiding

De concept ontwikkelvisie Orionzone heeft ter inzage gelegen van 26 augustus 2019 tot 7 oktober 2019. Dit overzicht bevat een lijst van de indieners van de inspraakreacties, het inhoudelijke commentaar op de ontwikkelvisie en het gemeentelijk antwoord op dit commentaar.

Cd	Naam	Adres
A	Hetty	
B	Pieter Bouwman	
C	Martine Willemstein	
D	Ineke Vogt	
E	Peter Vink	
G	Nancy Schippers	
H	Liesbeth Cluistra	
J	Margo Groot	
K	Nico Soeteman	
L	R.J. Sijbrands	
M	Cees Schrama	
N	Jan Dijkstra	
O	Jeroen van der Kuur	
Q	Jeroen van der Kuur	
S	Wim de Groot	
T	Ernst Blok	
U	Jeroen Dijkstra	
V	Anneke Meiland	
W	Leon Tebbens	
X	Koen van Dieren	
Y	Paul Rutte	
Z	Chris Sipman	
A2	Jan van Lint	

B2	Marjolein van Haaften	
D2	Sander de Groot	
E2	Ellen Coster	
F2	Lukas Koning	
G2	Maria Elena Yavar Waugh	
H2	Herbert Willems	
I2	Marijke van Dijk	
J2	Marlies van den Bel	
K2	Michel van der Kuijl	
L2	Michel – Sauna van Egmond	
M2	Araya Sumter	
N2	Alex Kalf	
O2	Groen Pos	
P2	Elka van der Steeg	
R2	Frank van der Heijden	
S2	M. Stoete	
T2	Wijkraad Sinneveldt – Hans Spruit	
U2	Frank Lenderink	
V2	René Dalmolen	
W2	Mischa van Werkhoven	
X2	Arend van der Steen	
Y2	Hans Spruit	
Z2	Jeroen Quist	
A3	Niels Pabst	
B3	Hoorne Vastgoed - Joost Breed	
C3	Harry Hospers	
D3	Valerie Abrahams	

E3	Ruud Wierda	
F3	René Dalmolen	
G3	M. Boeringa	

Nr.	Reactie	Antwoord	
A	Op dit ambitieuze plan is een o.i. een besparing mogelijk en zelfs zeer wenselijk, namelijk de fietsstroken op de Orionweg handhaven zoals ze nu zijn aangelegd. Bij het aanleggen van een vrijliggend fietspad tussen de stoep en de geparkeerde auto's zal de Orionweg een racebaan worden en dat komt de veiligheid niet ten goede. Nu houden de automobilisten rekening met de fietsers door hun snelheid aan te passen als er fietsers op de fietsstrook rijden. Op de Jan Gijzenkade is na langdurige actie van de bewoners daar, uiteindelijk op grond van hun argumenten gekozen voor een fietsstrook zoals die er nu ligt langs de Orionweg, terwijl voor de Jan Gijzenkade aanvankelijk ook een vrijliggend fietspad in de planning stond. Om te voorkomen dat de bewoners van de Orionweg en de gemeente ook dertien jaar bezig zijn via allerlei procedures om uiteindelijk op een fietsstrook uit te komen, is het m.i. op meerdere terreinen kostenbesparend om van het vrijliggende fietspad af te zien. Bovendien ervaren wij de huidige situatie helemaal niet als onveilig. De geplande supermarkt is geheel overbodig en onwenselijk in een wijk waar al zoveel supermarkten zijn. M.i. zorgt de geplande supermarkt alleen maar voor extra verkeersproblemen, geluidsoverlast, onveiligheid, parkeerdruk. Misschien kunnen bij het weglaten van de supermarkt een aantal voorgestelde verkeersoplossingen achterwege blijven. We rekenen erop dat u iets doet met alle input van de wijkbewoners en dat we minimaal een ontvangstbevestiging en wellicht zelfs al een antwoord krijgen op deze email. Ron en Hetty Doevendans	Verkeer: Het maken van vrijliggende fietspaden langs de Orionweg is een advies vanuit het mobiliteitsadviesbureau. Dit hebben zij geadviseerd omdat de Orionweg (nu al) een belangrijke ontsluitingsweg is waar veel autoverkeer langsgaat. Voor fietsers is een vrijliggend fietspad dan doorgaans veiliger. Bovendien is een vrijliggend fietspad in twee richtingen gewenst als er een ongelijkvloerse kruising komt voor fietsverkeer met de Randweg. Wij gaan in een vervolgstudie bekijken wat de meest wenselijke oplossing is voor de Orionweg. We nemen uw standpunt hierin mee. Supermarkt: In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zich meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem.	Ja, de mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionzone is uit de Ontwikkelvisie gehaald.
B	Goedemiddag, Op dit ambitieuze plan is een o.i. een besparing mogelijk en zelfs zeer wenselijk, namelijk de fietsstroken op de Orionweg handhaven zoals ze nu zijn aangelegd. Bij het aanleggen van een vrijliggend fietspad tussen de stoep en de geparkeerde auto's zal de Orionweg een racebaan worden en dat komt de veiligheid niet ten	Verkeer: Het maken van vrijliggende fietspaden langs de Orionweg is een advies vanuit het mobiliteitsadviesbureau. Dit hebben zij geadviseerd omdat de Orionweg (nu al) een belangrijke ontsluitingsweg is waar veel autoverkeer langsgaat. Voor fietsers is een vrijliggend fietspad dan doorgaans veiliger. Bovendien is een vrijliggend fietspad in twee richtingen gewenst als er een ongelijkvloerse kruising komt voor fietsverkeer met de Randweg. Wij gaan in een	Ja, de mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionzone is uit de Ontwikkelvisie gehaald.

	goede. Uitstappen aan beide kanten wordt dan gevaarlijker. Ik heb dit eerder meegemaakt op de Warande in Beverwijk waar wij vroeger woonden Nu houden de automobilisten rekening met de fietsers door hun snelheid aan te passen als er fietsers op de fietsstrook rijden. Los daarvan oogt een afzonderlijk fietspad ook voor geen meter en dan te bedenken dat de Orionweg beschermd stadsgezicht is en wij nu een heerlijk brede stoep hebben die kenmerkend is voor de Orionweg. Op de Jan Gijzenkade is na langdurige actie van de bewoners daar, uiteindelijk op grond van hun argumenten gekozen voor een fietsstrook zoals die er nu ligt langs de Orionweg, terwijl voor de Jan Gijzenkade aanvankelijk ook een vrijliggend fietspad in de planning stond. Om te voorkomen dat de bewoners van de Orionweg en de gemeente ook dertien jaar bezig zijn via allerlei procedures om uiteindelijk op een fietsstrook uit te komen, is het m.i. op meerdere terreinen kostenbesparend om van het vrijliggende fietspad af te zien. Bovendien vinden wij de huidige situatie helemaal niet onveilig. Wel rijden de auto's hier vooral in de avonduren te hard. Het lijkt ons beter als daar iets tegen wordt gedaan. De geplande supermarkt is geheel overbodig en onwenselijk in een wijk waar al zoveel supermarkten zijn. M.i. zorgt de geplande supermarkt alleen maar voor extra verkeersproblemen, geluidsoverlast, onveiligheid, parkeerdruk. Misschien kunnen bij het weglaten van de supermarkt een aantal voorgestelde verkeersoplossingen achterwege blijven. We rekenen erop dat u iets doet met alle input van de wijkbewoners en dat wij een ontvangstbevestiging en wellicht zelfs al een antwoord krijgen op deze email. Met vriendelijke groet, Caroline & Pieter Bouwman	vervolgstudie bekijken wat de meest wenselijke oplossing is voor de Orionweg. We nemen uw standpunt hierin mee. Supermarkt: In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zich meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem.	
C	Beste heer/mevrouw, Tijdens de inloopbijeenkomst vorige week heb ik gesproken met [...] en [...] van de gemeente. Zij hebben mij aangeraden deze mail te sturen. Hierbij wil ik aangeven dat mijn mail komt vanuit de VvE van de appartementen 35 t/m 45 aan de Mr. Jan Gerritszlaan (in totaal 24 huiseigenaren). Allereerst complimenten voor de gedegen uitwerking van de plannen en het proces. Wij zijn blij dat we goed op de hoogte worden gehouden en onze inbreng kunnen geven.	Herindelen sportpark Het herindelen van het sportpark is een belangrijk ingrediënt van het plan. Zo zorgt de herindeling onder meer voor meer ruimte rond het Haarlem-stadion om nieuwe woningen en voorzieningen te bouwen. Hierdoor is het mogelijk het grootste deel van de woningbouwopgave rond het stadion te realiseren zodat de rest van de zone rustiger blijft. Dit principe is onder meer toegepast op de zone aan de hand van reacties die in het participatietraject naar voren zijn gebracht. De precieze nieuwe indeling van de sportvelden ligt overigens nog niet vast en vormt onderdeel van een verdere uitwerking. In de visie laten we zien dat er verschillende mogelijkheden zijn en daarin verschillende	Ja, de herindeling van het Noordersportpark is in de visie indicatief opgenomen.

	T.a.v. de plannen hebben we nog wel enkele vragen/bezwaren. We zouden het erg op prijs stellen als u deze mee wilt nemen in alle overwegingen. 1. We zien dat de sportvelden op andere plekken zijn ingetekend. Dit baart ons zorgen, aangezien mensen in ons appartementencomplex er bewust voor hebben gekozen om niet recht tegenover een voetbalveld te wonen i.v.m. de verlichting. Wanneer de hoge en fel schijnende lichtmasten van Edo tegenover ons komen heeft dat effect op de waarde van onze woningen en ons woongenot. 2. Ook zorgt het plaatsen van voetbal tegenover ons voor meer geluid(soverlast), passend bij een sportomgeving, gedurende meerdere dagen van de week. Op zich niet erg, maar we kennen het verschil tussen Sparks en Edo. De voetbalvelden worden intensiever gebruikt, het trekt op diverse momenten ander (lees niet lid van de vereniging) publiek en de beleving rondom een voetbalwedstrijd is intensiever. 3. We kunnen onvoldoende beoordelen of bij de herinrichting van de Mr. Jan Gerritszlaan in 2020 de groenstrook tegenover ons wordt verkleind/versmald. Dit zou, in combinatie met de toekomstige plannen om voetbal tegenover ons te leggen, een nog grotere impact hebben op onze woningen. Hier maken wij dan ook groots bezwaar tegen. 4. Wij bemerken dat het Melkerijpad veelvuldig (lees dag dagelijks) wordt gebruikt door autoverkeer voor het brengen en halen van kinderen en sporters. We hopen dat in de nieuwe plannen dergelijke situaties worden voorkomen. Het staat aangemerkt als fietspad, zorg dan ook voor een passende inrichting. Zodat autoverkeer er geen misbruik van kan maken en rechtmatige gebruikers in onveilige situaties belanden. Nogmaals we staan niet negatief tegenover de plannen en denken graag mee over mogelijke oplossingen. We hopen van harte dat u onze inbreng meeneemt in alle overwegingen. We raden u ten zeerste aan om de projectleiders van de herinrichting Mr. Jan Gerritszlaan en Orionzone met elkaar in contact/gesprek te brengen. Tijdens de bijeenkomst bleek dat er amper kennis was van de verschillende plannen. Vriendelijke groet, Martine Willemstein	uitgangspunten voor de inrichting zijn opgenomen. De gemeente streeft naar een zoveel mogelijk autovrij gedeelte van het sportpark in de toekomst. Dat betekent dat in principe alleen leveranciers en bestaande bewoners (flatgebouw in het park) met de auto het sportpark mogen oprijden. Groenstrook Mr. J. Gerritszlaan De groenstrook aan de Mr. J. Gerritszlaan wordt niet verkleind. Meer over de herinrichting is te vinden op de gemeentelijke website: https://www.haarlem.nl/mr-jan-gerritszlaan-en-willem-klooslaan/	
D	Aan de gemeente Haarlem/ projectteam Orionzone, Hierbij de Zienswijze - Ontwikkelvisie Orionzone van de bewoners van de Top Naefflaan 1 t/m 5. Wij hopen van harte dat u ons tegemoet zal komen met betrekking tot onze Zienswijze. Onze beide eerdere reacties van 10 mei 2019 en 20 feb. 2019 hebben wij voor de volledigheid bijgevoegd. We zien graag een ontvangstbevestiging tegemoet.	Stedenbouw: De achtertuinen van de woningen aan de Top Naefflaan hebben een diepte van ca. 8 meter. De achterzijde van de woningen wordt beëindigd door ofwel een schutting of een berging. Achter de schutting ligt een achterom van ca. 2,5 meter. In de visie is een woongebouw van twee lagen met kap of drie bouwlagen met platte afdekking geprojecteerd achter deze achterom vanaf ca. 10,5 meter. Vergeleken met de huidige situatie zal er inderdaad ruimtelijke invloed ontstaan van de nieuwbouw op de bestaande bebouwing, maar er ontstaat geen stedenbouwkundig onwenselijke situatie. De afstand en de schaal van de nieuwbouw ten opzichte van de bestaande woningen is namelijk in lijn met mate van bestaande hoeksituaties in de omgeving. Het vergroten van de ruimte tussen de geprojecteerde nieuwbouw en de bestaande woningen zou afbreuk doen aan de stedenbouwkundige	Ja, de mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg is uit de ontwikkelvisie gehaald.

	Met vriendelijke groet, namens alle bewoners van de Top Naefflaan 1 t/m 5, B.J.F. Cops-Vogt. Met bijlages!	begeleiding van de Orionweg omdat dan geen doorlopende gevelrij ontstaat langs de weg die in de visie juist als kenmerkend wordt beschouwd kijkend naar de rest van de Orionweg. In een later stadium, als de plannen uitgewerkt worden, ontstaat overigens nog de mogelijkheid om nadere invloed uit te oefenen op het ontwerp en de uitstraling van het gebouw (bijvoorbeeld de materialisering van de gevel en de beëindiging van het gebouw). Supermarkt: In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zich meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem.	
E	Hallo, Ik ben erg geïnteresseerd in de nieuwbouw in de orionzone. Is er al bekend wanneer de verkoop plaatsvindt en wie dit verzorgd. Is het al mogelijk om mij daarvoor in te schrijven of aan te melden? Groet Peter Vink Verstuurd vanaf mijn iPad	Dank voor uw belangstelling voor het wonen in de Orionzone. Het is nog niet bekend wanneer de verkoop van woningen gaat starten en op welke wijze dit gaat plaatsvinden. U kunt zich dus ook nog niet inschrijven.	Nee
G	Onderwerp: Reactie concept ontwikkelvisie Orionzone Beste gemeente, concept ontwikkelvisie orionzone. Graag wil ik u mijn reactie geven op de ontwikkelvisie bij de Orionzone. Ik heb de concept ontwikkelvisie doorgenomen en heb mij verbaasd over de voorgenomen situatie zoals die wordt aangegeven bij het Planetenplein. Allereerst begrijp ik de noodzaak niet van het veranderen van het plein. Veranderingen leveren geen extra woningen op, helpen niet bij het realiseren van de groenzone, maar brengt wel veel kosten met zich mee. Daarbij heeft het plein een beschermd stadsgezicht. Veranderingen aan het plein zal zeker niet ter bevordering zijn van het aanzicht zoals het nu is. De concept ontwikkelvisie geeft aan dat er een apart fietspad komt te lopen in de groenzone. Wat mij verbaasd is dat op de Planetenlaan het fietspad/groenzone is verschoven naar de bestaande woning kant (zuidkant) en dat dit niet is gebeurd op het Planetenplein. Dit fietspad/groenzone gaat, volgens de concept ontwikkelvisie, voor het	Openbare ruimte: Het Planetenplein heeft een beschermd stadsgezicht en zal in hoofdopzet niet wijzigen. De stoepbanden blijven op hun plek. Mogelijke verbeteringen zullen binnen de kaders van het beschermd stadsgezicht blijven. De ontwikkelvisie geeft ruimte voor de SOR (Structuurvisie Openbare Ruimte). In de SOR is de kruising Orionweg / Delftlaan als knelpunt voor de fietser gemarkeerd. Dit knelpunt wordt aangepakt door het toepassen van een ongelijkvloerse kruising. Wegens kostenefficiëntie is er gekozen voor één tunnel of brug met een fietspad in twee richtingen. Dit zal een verbetering brengen in de fietsverbinding tussen de Pim Mulierlaan en Orionweg. Dit fietspad in twee richtingen zal doorgezet worden naar de Planetenlaan. De fietsroute zal dus ook in twee richtingen over het Planetenplein aan de zuidkant lopen op de weghelft waar het huidige verkeer van de Orionweg naar de Planetenlaan gaat. Het autoverkeer zal in twee richtingen lopen aan de noordzijde op de weghelft waar het huidige verkeer vanaf de Planetenlaan naar de Orionweg gaat. Er zijn meerdere meldingen gemaakt over de verkeersonveilige situatie Planetenplein in de visie. Dit wordt in de visie aangepast, zodat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen fietsers en automobilisten en de	Ja, de inrichting van het Planetenplein is gewijzigd.

	Planetenplein kruislings over het autorijvlak naar de andere kant van het Planetenplein (noordkant). Dit is zichtbaar in: 5.de Visie van de ontwikkelvisie. Dit gaat onveilige situaties veroorzaken voor fietsers en automobilisten. Het kruispunt orionweg-planetenplein (hoek orionweg 134), gaat zonder fietspad voor bijzondere situaties zorgen. De fietsers, afkomstig van orionweg 128–134, moeten eerst een dubbele rijweg oversteken om bij Planetenplein 21 rechtsaf te slaan richting de Planetenlaan. Zeer waarschijnlijk gaat een deel van de fietsers niet het fietspad volgen, maar met de auto's mee richting het fietspad op de Planetenlaan. Het mobiliteitsonderzoek ontwikkelzone orionzone-planetenlaan heb ik ook doorgenomen. Tot mijn verbazing loopt bij dit onderzoek het fietspad/groenzone wel aan dezelfde kant op de Planetenlaan en het Planetenplein! In geen enkele voorgestelde situatie wordt hier gesproken van een kruising van fietsers en automobilisten voor het Planetenplein. Afgelopen 11-9 ben ik naar de bijeenkomst geweest en heb ik meerdere personen van de gemeente mogen spreken. Deze personen waren niet op de hoogte van de verschillen in de concept ontwikkelvisie en het mobiliteitsonderzoek. Hierbij wil u verzoeken uw voorgenomen plannen voor het Planetenplein nogmaals te bestuderen. Is er daadwerkelijk een verandering nodig aan dit plein met beschermd stadsgezicht? Als de verandering van het Planetenplein nodig is; Het fietspad/groenzone Planetenlaan en Planetenplein in elkaar doorlaten lopen zal zeker ten goed komen van de veiligheid van de weggebruikers. Ook in het mobiliteitsonderzoek wordt hier van uitgegaan. Graag ontvang ik een bevestiging van ontvangst van mijn email. Met vriendelijke groet, Nancy Schippers.	verkeersveiligheid verbeterd wordt. In de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte zal ook de verkeersveiligheid onderdeel uitmaken van het ontwerp. Zodra de uitwerkingen gemaakt worden van de inrichting van de openbare ruimte, zullen de direct belanghebbenden betrokken worden voor inbreng van het ontwerp.	
H	Geachte College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Haarlem. In de bijlage vindt u ons bezwaar inzake de ontwikkelvisie Orionzone. Graag zien wij een reactie tegemoet. Vriendelijke groet, Henk en Liesbeth Cluistra	Supermarkt: In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zich meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem. Stedenbouw: In de visie is op de hoek van de Orionweg en Delftlaan een gebouw opgenomen met als hoogste punt (aan de Orionweg) zeven bouwlagen. Het	Ja, de mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg is uit de ontwikkelvisie gehaald.

		gebouw loopt trapsgewijs af naar de Herman Gorterstraat om daar met drie tot vier bouwlagen te eindigen. Op deze manier kan zowel een stedenbouwkundig accent worden gecreëerd langs de Westelijke Randweg als markering van de wijkentree, als een soepele overgang worden bereikt naar de bestaande laagbouwwoningen aan de Herman Gorterstraat. De zeven bouwlagen die in de visie zijn opgenomen zijn alleen mogelijk op de hoek en 45 tot 65 meter verwijderd van de bestaande bebouwing. Het deel van het zeven bouwlagen tellende gebouw waar schaduwwerking vanuit zou kunnen gaan, is op 65 meter gesitueerd vanaf de woningen aan de Herman Gorterstraat. Dit betreft een behoorlijke afstand, waardoor een situatie ontstaat die stedenbouwkundig acceptabel is. Ook de lagere delen van het gebouw worden op voldoende afstand geplaatst van de bestaande bebouwing. Het drielaagse deel van het gebouw komt op minimaal 18 meter en het vierlaagse deel van het gebouw op minimaal 25 meter van de bestaande bebouwing te liggen. Bomen: Bomen zijn van grote waarde in de stad en dus ook in de Orionzone. Bij het realiseren van bebouwing in deze ontwikkelzone zullen een aantal bomen gekapt worden. Dit geldt ook voor uw straat. Als men een boom wilt kappen, is een omgevingsvergunning nodig. Deze aanvraag zal getoetst worden aan de hand van de meest recente bomenverordening van Haarlem [2019]. Daarin wordt vermeldt dat men verplicht is om een gekapte boom te vervangen en te compenseren voor een nieuwe boom. Wanneer de aanvraag onderdeel uitmaakt van een bouwproject, dan is men een groentoets verplicht. Bij de groentoets wordt gekeken naar de gevolgen van een project voor de omliggende bomen. En of het kappen van bomen echt noodzakelijk is. De groentoets is gebaseerd op de bomeneffectanalyse [BEA] van de Bomenstichting. De BEA is een landelijke richtlijn voor de beoordeling van effecten en mogelijke alternatieven. Meer informatie is te vinden op: https://www.haarlem.nl/kapvergunning-bomen/	
J	Geachte, Op 11 september hebben we gesproken met [...], projectleider Orionzone. Hij gaf ons het advies om voor 7 oktober een zienswijze in te dienen. Ik heb dit zojuist via de betreffende website gedaan. Ik stuur dit nu ook nog per mail, samen met onze folder. Onze zoektocht gaat namelijk verder, ook voor andere locaties in Haarlem. Op meerdere locaties zou een Knarrenhof kunnen ontstaan. Heeft u een suggestie naar welke ander projectleiders we deze informatie kunnen sturen?	Zie hiervoor Haarlem.nl/zelfbouw. Daarnaast kunt u zich op de markt richten tot eigenaren van potentiële ontwikkellocaties. Tenslotte heeft de gemeente Haarlem maar beperkt grond in bezit die kan worden uitgegeven voor woningbouw.	Nee

	Met vriendelijke groet Margo Groot Lid van trekkersgroep Knarrenhof Haarlem		
K	Goede morgen, Ik volg de ontwikkelingen van de Orionzone op de voet aangezien een van de facetten van het plan een nieuwe supermarkt is. Met het ontwikkelen van een nieuwe supermarkt in de Orionzone ben ik van mening dat dit een enorm concurrentie betekend voor de supermarkt en winkels aan het Plesmanplein. Sterker, ik ben van mening dat wij onze winkel kunnen sluiten als de nieuwe supermarkt er komt. Wij hebben zelf een winkel aan de Anthony Fokkerlaan 36 tegenover de Dekamarkt. Met de komst van de nieuwe supermarkt zie ik de toekomst van onze winkel niet positief in. Om het voortbestaan van onze winkel in dit gebiedt te waarborgen is het noodzakelijk aansluiting te vinden bij de nieuw te ontwikkelen supermarkt. Er zal dus bij de nieuwe supermarkt ruimte moeten komen voor kleine detailhandel. Mijn inspraak voor de plannen richt zich dus op de bescherming van de huidige ondernemers op het Plesmanplein. Een goede afspraak zou zijn om ruimte te creëren bij de nieuwe supermarkt voor kleine detailhandel en de ondernemers van het Plesmanplein als eerst de mogelijkheid te bieden daar ook te vestigen. Kunt u mijn inspraak bevestigen en wat kan ik hierin verder verwachten. Met vriendelijke groet, Met vriendelijke groet, De Haarlemse Bakker B.V. Nico Soeteman	Supermarkt: In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zich meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem.	Ja, de mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg is uit de ontwikkelvisie gehaald.
L	Opmerkingen en voorstellen over de ontwikkelvisie orionzone Geachte leden van de commissie ontwikkeling,	Hartelijk bedankt voor het meedenken met het ontwerp van de Planetenlaan en het Planetenplein. Tot nu toe is op hoofdlijnen uitgedacht wat er met de Planetenlaan en Planetenplein moet gebeuren. In een vervolgonderzoek gaan we van start met	Ja, de inrichting van het Planetenplein is gewijzigd.

	In bijgaand document zend ik u een aantal opmerkingen en voorstellen over de ontwikkelvisie Orionzone en mobiliteitsonderzoek "ontwikkelzone Orionweg-Planetenlaan" van Mobycon. Ik hoop dat ik u hiermee goede en duidelijke adviezen/voorstellen gegeven heb. Met vriendelijke groet, R.J. Sijbrands	het (verkeerskundig) ontwerpen van beide. We nemen uw suggesties en suggesties van andere bewoners dan mee.	
M	Zienswijzen geacht colleg hierbij een aantal zienswijzen die ik indien inzake orionzone MET VRIENDELIJKE GROETEN, CEES SCHRAMA	Beschermd stadsgezicht: U beschrijft dat langs de Orionweg en aan het Planetenplein extra woningen worden geplaatst. Dat is niet het geval. Aan het Planetenplein zullen op basis van de visie geen nieuwe woningen of andere gebouwen worden gebouwd. Aan de Orionweg worden op drie plekken herontwikkelingsmogelijkheden gecreëerd. Binnen deze drie plekken is alleen een stedenbouwkundig accent van maximaal zeven lagen voorzien op de hoek van de Orionweg en de Delftlaan. De overige bebouwing zal in maximaal vijf, vier en drie lagen worden gerealiseerd. Door de nieuwe bebouwing zullen de kenmerkende aaneengesloten gevelwanden langs de Orionweg worden versterkt. Het plaatsen van een accent op de hoek markeert de ingang van de wijk en past daarmee in de monumentale opzet van de Orionweg. U stelt een aantal vragen over mogelijke schade die kan ontstaan als gevolg van bouwwerkzaamheden. De veroorzaker van de schade (de bouwer) is in de meeste gevallen daarvoor aansprakelijk. Een goede en veel voorkomende werkwijze is dat een bouwer (voor eigen rekening) voor aanvang van de werkzaamheden een nulmeting laat uitvoeren bij belendende panden, zodat achteraf kan worden vastgesteld welke schade is ontstaan in de periode van de bouw. Daarnaast zijn technieken beschikbaar die meer gericht zijn op het voorkomen van schade tijdens de bouw, zoals trillingsmeters of meetpunten waarmee het ontstaan van schade kan worden gemonitord. Dit is een privaatrechtelijke kwestie de bouwer en omwonenden, waar de gemeente niet direct een rol in heeft. Fijnstof irt verkeer Dit zal in een later stadium worden getoetst. Klimaatneutraal: Uw zorg is dat de ambitie klimaatneutraal moet wijken voor nieuwe woningen. Uiteraard is het zo dat de bouw van woningen belastender is voor het milieu en klimaatdoelstellingen dan niet bouwen. De woningbehoefte is echter reëel, en het college heeft zich ten doel gesteld in deze behoefte (deels) te voorzien. De concept visie brengt in beeld hoe de woningen kunnen worden toegevoegd in de zone, terwijl tegelijkertijd geïnvesteerd wordt in groen en ruimte voor klimaat maatregelen. Daarnaast worden de nieuwe woningen gasloze en duurzame woningen.	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.

Leefbaarheidseffectrapportage:

Veel betrokken bewoners van de ontwikkelzone en directe omgeving hebben gevraagd om een leefbaarheidseffectrapportage. Zo'n rapportage brengt data over verschillende kenmerken van de wijk in beeld, en maakt inzichtelijk hoe deze kenmerken zich in de loop van de tijd ontwikkelen. In Haarlem zijn veel van deze gegevens al beschikbaar via haarlem.incijfers.nl. Het college verwacht dan ook dat de toegevoegde waarde van een separate leefbaarheidseffectrapportage beperkt zal zijn.

Parkeren:

U maakt bezwaar tegen het invoeren van gereguleerd parkeren. Voor alle helderheid, de concept ontwikkelvisie stelt hierover het volgende: *“De visie introduceert geen gereguleerd parkeren (parkeervergunningen) in de wijken. Hoewel dit een effectief middel zou zijn om de hoeveelheid auto's op straat te beheersen, is er voor inzet van dit middel op dit moment onvoldoende steun onder omwonenden.”*

De visie stemt op dit punt dus overeen met uw zienswijze. Wel trekt Mobycon in de mobiliteitsstudie de conclusie dat zonder gereguleerd parkeren de door veel wijkbewoners genoemde ambitie van 'niet meer auto's op straat', niet gehaald kan worden. Immers: ook wanneer bij alle bouwprojecten voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd, zoals de visie voorschrijft, dan nog staat het (zolang het door omwonenden gewenste regime van 'vrij parkeren' geldt) bewoners van de nieuwbouwwoningen vrij om in omliggende straten te parkeren.

Stikstof:

De habitatrichtlijn en de Wet Natuurbescherming verhinderen dat een project gerealiseerd wordt dat de natuurlijke habitats in een Natura 2000 gebied verslechtert, of daarop een significant versturende werking kan hebben. Dit wordt getoetst bij het wijzigen van het bestemmingsplan of bij het afgeven van een vergunning. In sommige gevallen zal een vergunning op basis van de Natuurbeschermingswet nodig zijn. Dus nog niet bij het vaststellen van een visie.

Op dit moment is landelijk de interpretatie van de regelgeving op dit vlak sterk in ontwikkeling. Het heeft dus weinig zin om de bedoelde toetsing naar voor te halen en uit te voeren aan de hand van regels die sterk aan verandering onderhevig zijn.

Verkeer:

Het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken hebben wij met een eerste mobiliteitsonderzoek in kaart gebracht. Het strategische/visieniveau van het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek past bij de huidige fase waarin de plannen zich bevinden. Het onderzoek liet zien dat het zonder de ontwikkelingen in de Orionzone al drukker wordt. De Orionzone

		zorgt daarbij voor een klein beetje extra verkeer. Al met al wordt het wel drukker. Maar het wordt niet te druk. Wel gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen.	
N	Openluchtmuseum zwembad Ik ben van mening dat een openluchtwembad wel erg veel van het goede is. Hiertegen heb ik de volgende bezwaren: - geluidsoverlast voor de omliggende huizen in de zomermaanden. - de grote parkeerdruk in omliggende wijken. - zeer hoge onderhoudskosten voor de gemeente. Alleen een binnenbad lijkt mij meer dan voldoende. Mocht u nog vragen hebben, wil ik deze graag toelichten. Met vriendelijke groet, Jan Dijkstra	Op basis van de visie is gezocht naar ruimte om woningen en voorzieningen te realiseren binnen de ontwikkelzone. Een van de ideeën die door buurtbewoners naar voren is gebracht, is het uitbreiden van het zwembad met een buitenverblijfplek en een buitenbad. Daarom is in de visie gezocht naar een plek voor een buitenbad. Hiermee is niet op voorhand gezegd dat een dergelijke ontwikkeling ook daadwerkelijk haalbaar is. Zoals u terecht opmerkt, zullen nog nadere afwegingen moeten worden gemaakt zoals voldoende ruimte voor parkeren en de financiële consequenties. Maar in de basis lijkt een buitenbad een mogelijk interessante toevoeging aan de gebruikswaarde van het zwembad en is het buitenbad opgenomen in de visie.	Nee
O	Indienen Zienswijzen Beste mevrouw/meneer, Ik wil graag mijn twee zienswijzen voor de Orionzone (één ondertekende gezamenlijke van 55 buurtbewoners rondom het Planetenplein en één aanvullende van mij) indienen. Het is onwerkbaar dat ik op de site alleen een losse tekst kan invoeren van 5000 tekens. Op die wijze kan ik als belanghebbende geen effectieve inspraak hebben, wat is strijd is met Europese verdragen. Graag hoor ik snel hoe ik mijn zienswijzen (digitaal als pdf of desnoods 'analoog' op papier) kan indienen zodat deze worden meegenomen in het proces. Alvast dank. Met vriendelijke groet, Jeroen van der Kuur	Naast het webformulier hebben we voor zienswijzen het emailadres orionzone@haarlem.nl opengesteld, het emailadres waarop uw zienswijze is binnengekomen. Zienswijze namens 55 buurtbewoners: Proces: Op 7 mei 2019 organiseerde het projectteam een 'sneak preview' van de visie, om aan de wijk te laten zien welk ambtelijk concept product gereed was om aan B&W voor te leggen voor besluitvorming. Doel van deze sneak preview was om aan bewoners die hadden meegedaan in de participatie te laten zien wat het resultaat was van hun inspanningen. Uiteraard met het idee dat eventuele aanpassingen naar aanleiding van de reacties nog mogelijk waren. Dit heeft inderdaad geleid tot twee aanpassingen die in relatief kort tijdsbestek zijn doorgevoerd, om recht te doen aan de vele reacties op de 'sneak preview'. De aangepaste concept ontwikkelvisie is vervolgens voor inspraak vrijgegeven en ter inzage gelegd. Daarmee is datgene al gedaan waar u in uw zienswijze om verzoekt: de terinzagelegging van de concept visie. De Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 (SOR):	Ja: • de inrichting van het Planetenplein is gewijzigd. • in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.

De Visie Orionzone sluit goed aan bij de hoofddoelen van de SOR als het gaat om het aantrekkelijker maken van de stad, het begrenzen van een maximaal aantal woningen, het bieden van extra voorzieningen in het kader van de veerkrachtige stad en het toevoegen van extra werkplekken. In de visie worden concrete voorstellen gedaan om deze hoofddoelen te bereiken. Zo wordt aanwijsbaar ingezet op het aantrekkelijker maken van de zone voor voetganger, fietsers en OV-gebruikers. Verder is opgenomen dat er extra werkplekken in de zone worden gecreëerd en worden nieuwe voorzieningen zoals sporthallen en een gezondheidscentrum toegevoegd aan het gebied binnen de zone. Bovendien is er extra aandacht voor het beter en aantrekkelijker bereikbaar maken van het Schoterbos en het beter voorbereiden van de zone op de gevolgen van de klimaatverandering. Al deze zaken worden in de SOR benoemd en krijgen een plek binnen de zone op basis van de ontwikkelvisie. De verschillen tussen de SOR en de visie komen voort uit het schaalniveau waar beide documenten voor zijn bedoeld. De SOR is een beleidsdocument waarop in hoofdlijnen is gekeken naar de gehele stad, terwijl in de ontwikkelvisie een vertaling en nadere concretisering van de SOR-maatregelen is opgenomen. Bedenk dat in de ontwikkelvisie een stedenbouwkundig ontwerp is gemaakt, terwijl in de SOR alleen op hoofdlijn is gekeken naar de toepasbaarheid van verschillende leefbaarheidsmaatregelen op een hoog schaalniveau zonder stedenbouwkundig ontwerp. Dat kan betekenen dat in een aantal gevallen een nadere afweging is gemaakt die ertoe heeft geleid dat binnen het gebied van de ontwikkelzone gekozen is voor het toepassen van een SOR-maatregel op een andere plek dan globaal in de SOR is aangegeven. Een van de kansen die de ontwikkelvisie biedt omdat er een stedenbouwkundig ontwerp aan ten grondslag ligt, is het nemen van extra maatregelen die in de totstandkoming van de SOR door het hogere schaalniveau niet zijn opgenomen. Dit geldt onder meer voor het zoeken naar mogelijkheden om extra wateropvang mogelijkheden aan te leggen aan de Planetenlaan en op het Plesmanplein. Uw stelling dat deze maatregelen niet nodig zijn omdat ze niet letterlijk in de SOR worden genoemd, wordt niet ondersteund: in de SOR wordt benoemd wat belangrijk is voor de leefbaarheid in de stad en in de ontwikkelvisie wordt op detail gezocht naar maatregelen om de leefbaarheid te verhogen.

4.

De parkstrip betreft een relatief grote ingreep in het bestaande deel van de buurt. Hier is voor gekozen omdat het ontwikkelen van de zone de kans biedt om ook de bestaande buurt verder te vergroenen, nadere duurzaamheids- en klimaatmaatregelen toe te passen en het gebied verkeersveiliger te maken. Die kans is uniek en waardevol voor de buurt als geheel. Het voorstel in de ontwikkelvisie zorgt voor een groter aaneengesloten groengebied waarin logischerwijs meer potentie aanwezig is dan in de huidige situatie die vanwege de symmetrie helder is maar tegelijkertijd zorgt voor een versnippering van de bestaande ruimte. Hoewel het beschermd stadsgezicht alleen invloed heeft op het Planetenplein, is toch rekening gehouden met de monumentale uitstraling van de laan doordat de bestaande dubbele bomenrij niet alleen in stand wordt

gehouden, maar ook verder wordt uitgebreid tot voorbij de bibliotheek. De herkenbaarheid van de Planetenlaan neemt hierdoor toe.

5.

De Planetenlaan is weliswaar eind jaren '30 tot stand gekomen, maar daarmee is niet gezegd dat de laan als geheel een jaren '30-uitstraling dient te hebben. Dat is niet het geval in de huidige situatie en dat heeft als belangrijkste reden dat de laan een zichtbare grens vormt tussen de vooroorlogse- en naoorlogse stad. Daarom is gekozen om deze grens in de visie juist zichtbaarder te maken ter betere oriëntatie in dit deel van de stad. Vanuit het stedenbouwkundig concept is gekozen voor een invulling met groene hoven om het verschil tussen de formele gesloten bouwblokken uit de jaren '30 te laten contrasteren met de meer open bebouwingsvormen van na de oorlog. Tegelijkertijd biedt de vormgeving van de hoven de mogelijkheden om extra bebouwingsritme aan te brengen langs de Planetenlaan zodat de monumentaliteit van de laan behouden wordt versterkt. Daarnaast sluit deze structuur aan bij de aanwezige stedenbouwkundige structuur van scholen zoals het NOVA-college en de Zonnewijzer die al op deze wijze langs de Planetenlaan zijn geplaatst. Op grond van deze afweging valt het spiegelen van de bebouwing aan de grotendeels vooroorlogse kant van de Planetenlaan af, omdat hiermee de suggestie gewekt zou worden dat Sinnevelt ook is opgebouwd volgens een vooroorlogse structuur. Het toepassen van de Haagsche School op de uitwerking van de nieuwe bebouwing zorgt ervoor dat het stedenbouwkundig contrast wordt begeleid door een architectuur die zorgt voor een soepele aansluiting op beide sferen (zowel Sinnevelt als Planetenwijk).

Aan de Orionweg worden op drie plekken herontwikkelingsmogelijkheden gecreëerd. Binnen deze drie plekken is alleen een stedenbouwkundig accent van maximaal zeven lagen voorzien op de hoek van de Orionweg en de Delftlaan. Deze is op 45 meter van de woningen aan de Orionweg voorzien en op 65 meter van de woningen aan de Delftlaan/Herman Gorterstraat. Dit zijn behoorlijke afstanden. De overige bebouwing zal in maximaal vijf, maar vooral vier en drie lagen worden gerealiseerd. Door de nieuwe bebouwing zullen de kenmerkende aangesloten gevelwanden langs de Orionweg worden versterkt. Het plaatsen van een accent op de hoek markeert de ingang van de wijk en past daarmee in de monumentale opzet van de Orionweg. De binnenzijde van de blokken zijn zo bedacht dat op de begane grond parkeerplekken kunnen worden gerealiseerd die worden afgedekt door een groen dek met een groene overgang naar de Herman Gorterstraat.

Het uitvoeren van uw opmerkingen met betrekking tot een nieuwe invulling van het terrein tussen Top Naefflaan en Planetenplein zouden inhouden dat feitelijk geen andere ontwikkeling mogelijk is dan wat er nu reeds is gerealiseerd. Van meerdere bewoners binnen de zone heeft de gemeente signalen ontvangen dat men blij zou zijn als hier voor een nieuwe invulling en

		opzet wordt gekozen. De opzet zoals in de visie opgenomen zorgt voor zo min mogelijk zichtbaarheid van parkeerplaatsen, voor een heldere scheiding tussen privé en openbare ruimte, past wat betreft hoogte met het overgrote deel in drie bouwlagen en twee hoeken in vier bouwlagen goed in de wijk en maakt en verbetert de routing vanuit de wijk naar de Orionzone door de aanleg van een nieuw woonstraatje. De afstanden tussen de oude en nieuwe woningen komen goed overeen met bestaande maten in hoeksituaties binnen de omgeving en sluiten daarmee aan bij de structuur bij de door u gewaardeerde structuur binnen het beschermd stadsgezicht. Zienswijze namens zichzelf: Verkeer: Hartelijk bedankt voor het meedenken met het ontwerp van de Planetenlaan en het Planetenplein. Tot nu toe is op hoofdlijnen uitgedacht wat er met de Planetenlaan en Planetenplein moet gebeuren. In een vervolgonderzoek gaan we van start met het (verkeerskundig) ontwerpen van beiden. We nemen uw suggesties en suggesties van andere bewoners dan mee. De extra buslijn is een wens van bewoners van de Krim. Om deze reden is de bus opgenomen in het mobiliteitsonderzoek. Vooralsnog is de extra buslijn alleen onderzocht vanuit verkeerskundig perspectief. Zoals ook het mobiliteitsonderzoek aangaf, verwachten wij voor deze bus een klein aantal bezoekers en zal de bus – indien deze alleen de route tussen het Stadionplein en station Bloemendaal rijdt – hooguit als buurtbus worden uitgevoerd. In nader onderzoek wordt onderzocht of de buslijn financieel haalbaar is. Stedenbouw: 2. Het toepassen van de Haagsche School als architectuurstijl op de voorgestelde stedenbouwkundige opzet zorgt voor een versmelting van zowel de vooroorlogse en naoorlogse wijken. De stedenbouwkundige opzet zorgt voor contrast en leesbaarheid, terwijl de gekozen architectuurstijl verzachtend werkt en zorgt voor harmonieuze overgang. Het betreft hier geen denkfout, maar juist een adequaat ontwerpmiddel dat recht doet aan de plek in het stedelijk weefsel. Wellicht ten overvloede: het toepassen van de Nieuwe Haagsche School als bouwstijl heeft niet alleen toepassing gevonden in de jaren '30 maar ook in de eerste jaren na de oorlog en daarmee dekt de bouwstijl de periode waarin de bebouwing langs de Planetenlaan tot stand is gekomen. Het toepassen van een architectuurstijl die meer past bij modernistische stromingen en het contrast nog verder zou versterken is overwogen als bouwstijl, maar kon niet rekenen op veel draagvlak onder bewoners. De Nieuwe Haagsche School als bouwstijl kon dat wel, evenals een hoofdopzet in groene halfopen hoven langs de Planetenlaan.	
--	--	---	--

		3. In de visie is voor de bebouwing aangrenzend op de bebouwing achter de Planetenlaan een maximale hoogte opgenomen van drie bouwlagen. Dat kunnen drie bouwlagen zijn die plat worden afgedekt of twee lagen met een verdieping in de kap. Op grond van de toepassing van de Nieuwe Haagsche School als dominante bouwstijl is zowel een invulling met als zonder kap goed mogelijk in de verdere uitwerking van de plannen. Verder weg van de woningen is voor een klein deel van de woningen een vierde bouwlaag mogelijk, maar deze heeft geen invloed op de woningen achter de Planetenlaan. De afstanden tussen de nieuwbouw en achtergevelrooilijnen van de bestaande woningen aan het Planetenlaan zijn geprojecteerd op ca. 16 meter, hetgeen een meer dan acceptabele stedenbouwkundig afstandsmaat is voor de voorgestelde bouwvolumes en opzet. De toepassing van een afgedekt parkeerterrein op het te creëren binnenterrein van de nieuwbouw is een nuttige en goed werkbare ingreep om de parkeerbehoefte buiten het zicht van de openbare ruimte op te lossen. Binnen deze opzet is het wellicht mogelijk om een aantal bomen op privaat terrein te behouden. De precieze invulling en uitwerking van het parkeren en hoe om te gaan met de aanwezige groenstructuur, met een mogelijkheid om hier aanvullend op te reageren, zal in een volgende ontwikkelfase aan bod komen.	
Q	Beste mevrouw/meneer, Hierbij ontvangt u twee zienswijzen: · Een gezamenlijke van 17 juni 2019 (ondertekend door 55 bewoners op en rond het Planetenlaan) en al eerder gedeeld tbv de vergadering van de Commissie Ontwikkeling van 20 juni 2019 · Een persoonlijke van 3 oktober 2019 Graag hoor ik of deze in goede orde ontvangen zijn. Dank alvast daarvoor. Met vriendelijke groet, Jeroen van der Kuur Planetenplein 19 Met bijlage!	Zie beantwoording bij O	
R	Geachte heer/mevrouw, Er is uitgebreid kennis genomen van de diverse gelegenheden die de gemeente Haarlem en haar vertegenwoordigers hebben geboden. Waarvoor mijn dank. De visie is en blijft dat, bij doorvoering van deze plannen, er substantiële planschade zal ontstaan voor de huidige bewoners. Hoogachtend Harry J. Hospers	Bouwhoogte: Het is niet duidelijk hoe bebouwing van vier lagen langs Noordkant van de Planetenlaan of op andere plekken in de visie tot verminderde lichtinval zou kunnen leiden op woningen aan de zuidelijk gelegen Van Nesstraat. Ook de samenhang tussen vier bouwlagen en de term 'horizonvervuiling' wordt in uw reactie niet nader toegelicht. Hierover valt in ieder geval op te merken dat een bouwhoogte van vier bouwlagen op meerdere plekken voorkomt en zelfs wordt overschreden binnen de bestaande bebouwing. Voorbeelden zijn de vier- en vijf-laagse gebouwen langs de mr. Jan Gerritszlaan, het appartementengebouw van vijf lagen aan de Helene Swarthstraat en het zorgcomplex Sint Jacob (tot zeven lagen) op de hoek Orionweg/Top Naeflaan Parkeren:	Ja, in paragrafen 3.9 en 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.

Met bijlage!

De parkeernormen worden gehanteerd volgens de Beleidsregels Parkeernormen uit 2019. Per saldo komen er voldoende parkeerplekken bij op de te ontwikkelen kavels. Een uitzondering is de geprojecteerde parkeervoorziening op de huidige plek van het zwembad. Deze zal een meer openbaar karakter krijgen en onder meer worden gebruikt voor bezoekers van het zwembad, de sportclubs en de nieuwe sporthal.

Groenstrook Planetenlaan:

De Planetenlaan krijgt een uniform profiel vanaf Planetenplein tot het nieuwe Stadionplein. De huidige middenberm tussen Planetenplein en Van Nesstraat wordt verbreedt in zuidelijke richting van de huidige woningen. Dit basisprofiel wordt verlengd richting het nieuwe Stadionplein. Daardoor ontstaat meer uniformiteit en eenheid in de Planetenlaan tussen Planetenplein en het nieuwe Stadionplein. De groenstrook is ruimtelijk gezien haalbaar.

Afwatering:

Wanneer er extra verhard gaat worden, zal er extra oppervlaktewater nodig zijn. Mocht dit zo zijn dan moet er 15% [in m²] van het extra verhard terrein worden uitgevoerd in oppervlaktewater. Onder verhard terrein vallen gebouwen, bestrating, gedraineerd groen en halfverharding.

De Orionzone zal ruimte bieden voor klimaatadaptieve maatregelen. Daardoor zullen de negatieve gevolgen van natte en droge periodes beperkt blijven. Een belangrijke maatregel is ruimte bieden voor meer groen en minder verharding. Meer groen in de zone zorgt voor een betere klimaatbestendigheid. Bij hevige regenbuien zullen deze groenstroken water bergen en vertraagd afvoeren. In droge periodes zullen deze groenstroken de waterverdamping vertragen.

De groenstrook over de Planetenlaan zal in de verdere uitwerking klimaatadaptief worden ingericht. Voor de Planetenlaan is daarvoor een ruimtereservering nodig van minimaal 40% van het totale oppervlak. Dit komt overeen met een groenstrook van totaal ca.12,5m breed. De huidige groenstrook tussen Planetenplein en Van Nesstraat is 8,5m - 9m breed. De huidige groenstrook tussen van Nesstraat en Rijksstraatweg is 2,5m breed.

Verkeer:

Het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken hebben wij met een eerste mobiliteitsonderzoek in kaart gebracht. Het strategische/visieniveau van het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek past bij de huidige fase waarin de plannen zich bevinden. Het onderzoek liet zien dat het zonder de ontwikkelingen in de Orionzone al drukker wordt. De Orionzone zorgt daarbij voor een klein beetje extra verkeer. Al met al wordt het wel drukker. Maar het wordt niet te druk. Wel gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen.

		Bouwoverlast: uw constatering dat de bouwactiviteiten zullen leiden tot overlast voor omwonenden is terecht. Enerzijds zullen de bij de bouw betrokken partijen zich moeten inspannen om de ervaren overlast zoveel mogelijk te beperken. De gemeente kan hieraan een bijdrage leveren door in de omgevingsvergunning eisen te stellen die overlast helpen beperken. Anderzijds is het ook zo dat bouwen een normale activiteit is in de stad, en dat omwonenden de daarmee gepaard gaande overlast (mits binnen aanvaardbare proporties) zullen moeten dulden. Planschade: een ontwikkelvisie is niet een document dat kan leiden tot planschade. Wilt u meer weten over planschade, dan kunt u hierover lezen op haarlem.nl/tegemoetkoming-planschade.	
S	Aan het college van B&W van de gemeente Haarlem Via: orionzone@haarlem.nl Haarlem, 4 oktober 2019 Betreft: Inspiraakreactie op concept visie ontwikkelzone Orionweg - Planetenlaan Geacht College, Hiermee reageer ik op de concept visie ontwikkelzone Orionweg - Planetenlaan zoals gepresenteerd op het digitale forum van de gemeente Haarlem. “Een stad waar ruimte is om met elkaar te kunnen wonen, leven en verblijven”. “Een aantrekkelijke stad met hoge kwaliteit, waar een grens zit aan het aantal woningen dat gebouwd kan worden”. Zo begint de structuurvisie openbare ruimte: “Haarlem 2040: Groen en bereikbaar” (dec. 2017). De gemeente Haarlem heeft zich ten doel gesteld om 650 woningen te bouwen in de Orionzone/Planetenbuurt. Dit is de helft van het totaal aan bestaande woningen in dit gebied. Iedereen heeft begrip voor woningbouw in Haarlem. Maar deze plannen en aantallen zijn bijzonder ingrijpend en hebben een enorme impact op het karakter en de leefomgeving van de wijk. Daarnaast zal dit plan een enorme impact hebben op het verkeer, het parkeren in de wijk en op uitstoot van CO2 en fijnstof. Ik geef u graag een korte opsomming van mijn zorgen en mijn bezwaar: Volume - Het grote aantal van 650 woningen mist draagvlak vanwege enorme druk op leefbaarheid (verkeer, parkeren, versterking, ontgroening, CO2 uitstoot . Aantal van 300 vindt men daarbij redelijk en acceptabel). - Karakter van de wijk blijft behouden is beloofd, maar is volgens deskundigen onmogelijk vol te houden als de helft van het volume (600 op 1200) wordt toegevoegd. Verkeer/parkeerdruk/veiligheid - Het aantal verkeersbewegingen nemen enorm toe door 900 extra auto's erbij, en door extra parkeren i.v.m. regionale functies van faciliteiten	Aantal woningen: Op grond van de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) is gezocht naar de grens van het maximaal te bouwen woningen in de wijk. Gedurende het traject zijn schetsen gepresenteerd die lieten zien dat er in principe ruimte is voor rond de 900 woningen. Er is echter gekozen voor een soepelere invulling zodat er meer ruimte kan worden geboden voor de leefbaarheid in de ontwikkelzone. De extra leefbaarheidsmaatregelen als gevolg van deze ruimte zijn meegenomen in de visie waardoor een goede balans is ontstaan tussen het toevoegen van nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken enerzijds en concrete ingrepen op het gebied van water en groen anderzijds. Hiermee sluit de ontwikkelvisie aan op de hoofddoelen van de SOR. Karakter wijk: De Orionzone bevat zowel wijken, sferen en elementen uit de vooroorlogse als naoorlogse stad. Er is dus geen sprake van een eenduidige uitstraling. Wel doet de ontwikkelvisie concrete voorstellen om de verschillende sferen binnen de zone zowel beter te laten zien als te laten versmelten met elkaar. Hiertoe dragen bijvoorbeeld een stedenbouwkundige typologie als het bouwen in hoven en een bouwstijl in de geest van de Nieuwe Haagsche School aan bij. Daarmee doen de voorgestelde ontwikkelingen voldoende recht aan de verschillende sferen in de wijk. De zone als geheel kan momenteel niet worden gekenschetst binnen één specifiek karakter - onder meer vanwege het breukvlak tussen de voor- en naoorlogse stad dat dwars door de zone loopt. De zone als geheel valt binnen de wijk Te Zaanenkwartier. Het aantal adressen binnen deze wijk bedraagt een kleine 4500. Het aandeel van 650 nieuwe woningen vormt nog steeds een substantiële bijdrage aan het aantal woningen en andere functies binnen de wijk als geheel, maar het is niet zo dat het aantal aanwezige woningen in de wijk op grond van de ontwikkelvisie met de helft toeneemt. Verkeer: Uit het mobiliteitsonderzoek bleek dat een knip in de Planetenlaan zorgt voor veel sluipverkeer in de overige straten. Dit vinden wij ook niet wenselijk. De Planetenlaan zal daarom een belangrijke doorgaande route blijven. Inwoners	Ja, in paragrafen 3.9 en 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt. Dit houdt onder meer in dat de Planetenlaan zijn wijkontsluitende functie behoudt. Daarnaast is de mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg uit de ontwikkelvisie gehaald.

(zwembad/buitenbad, bibliotheek, supermarkten, zorgcentra, 5 scholen 3 kinderopvangcentra en vele sport accommodaties). - Verkeersonderzoek Mobycon geeft aan dat de Planetenlaan een doorgaande weg moet blijven om verkeersdruk in de wijk te voorkomen. Dit is in strijd met de concept visie Orionzone zoals nu gepresenteerd. Waar kiest de gemeente voor en hebben de wijkbewoners daar nog inspraak in? Is deze inspraak dan niet veel te vroeg? - Ontsluiting verkeer richting Oosten (Jan Gijzenkade, A9, Amsterdam) wordt overbelast (flessenhals), maar de oplossing moet wachten op de Verkeersvisie voor heel Haarlem. (terwijl het aantal woningen van 650 hier juist op afgestemd moeten zijn!). Het aantal te bouwen woningen dient dus afhankelijk te zijn van het resultaat/oplossing uit deze verkeersvisie. Is deze inspraak dan niet veel te vroeg? - Een buslijn over Planetenlaan geeft verkeersdruk en extra overlast voor bestaande huizen (fundering op 'staal'/scheuren gevels), en lijkt met route naar Bloemendaal CS niet rendabel. - Ontsluiting naar Randweg: gevaarlijk kruispunt, N208 is volgens ANWB nu al onveilig. Het ontwerp van een fietsbrug met een lange slinger over de randweg is een absurd idee en zal niet gebruikt worden. Er zal geen leerling van het Mendel gebruik van maken. Bij de keuze: veilig omrijden of de snelle risicovolle oversteek, kiest een puber altijd voor het laatste. - Parkeerhel : Parkeren op eigen terrein bij nieuwbouw komt nergens in Haarlem goed van de grond (zie bv: New Harlem / Hoorne Vastgoed). De gemeente belooft ook nu weer dat parkeerplaatsen op eigen kavel gerealiseerd gaan worden. Honderden auto's extra worden verwacht in de bestaande wijken, waar het nu al overvol is. Dit wordt als rampzalig gezien. - Parkeergarage is een must voor de sportaccommodaties, maar geen alternatief voor parkeerplaatsen die wegvallen voor de bestaande woningen van de Planetenlaan. - Verkeersregulatie en ontmoediging van de auto heeft geen vertrouwen. Afdwingen van een vergunningstelsel en betaald parkeren in de wijk en parkeergarage wordt gevreesd en heeft absoluut GEEN DRAAGVLAK. - De visie introduceert (nog net) geen gereguleerd parkeren (parkeervergunningen) in de wijken, maar suggereert wel dat het een effectief middel is en "alsnog later overwogen kan worden" (pag. 44). Deze opmerking wekt wantrouwen in de wijk. ALS DE GEMEENTE BELOOFT DAT NIEUWKOMERS GAAN PARKEREN OP EIGEN KAVEL EN BEZOEKERS VAN SPORTACCOMMODATIES MOETEN PARKEREN IN EEN NIEUW TE BOUWEN PARKEERGARAGE, DAN IS GEREĞULEERD PARKEREN TOCH NIET NODIG? Tenzij de gemeente (ook nu weer!) nalaat om projectontwikkelaars te dwingen om parkeervoorzieningen te realiseren en dit eventueel mede te financieren (bij sociale woningbouw/WBV). Mijn verzoek is: gemeente Haarlem, blijf in control t.a.v. te realiseren parkeerplaatsen en dwing dit juridisch af bij projectontwikkelaars. - Het verkeeronderzoek in de zone van bureau Mobycon heeft plaatsgevonden in de vakantieperiode (precies als de verkeerdrukke minimaal is). Dat heeft het draagvlak voor de plannen dan ook niet vergroot. Het	krijgen nog inspraak op het ontwerp van de Planetenlaan. Dit gebeurt wanneer er ontwerpen zijn gemaakt. Een onderzoek naar alle wegen die buiten de ontwikkelzones liggen, wordt inderdaad in een ander project opgepakt. Voor deze studie is relevant hoe het extra verkeer van alle ontwikkelzones gezamenlijk wordt afgewikkeld op het wegennet. Het aantal woningen van de Orionzone wordt dan gehanteerd als een gegeven. De extra buslijn is een wens van bewoners van de Krim. Om deze reden is de bus opgenomen in het mobiliteitsonderzoek. Vooralsnog is de extra buslijn alleen onderzocht vanuit verkeerskundig perspectief. Zoals ook het mobiliteitsonderzoek aangaf, verwachten wij voor deze bus een klein aantal bezoekers en zal de bus – indien deze alleen de route tussen het Stadionplein en station Bloemendaal rijdt – hooguit als streekbus worden uitgevoerd. In nader onderzoek wordt onderzocht of de buslijn financieel haalbaar is. Een streekbus heeft geen invloed op de bestaande woningen. De keuze voor eventuele aanpassingen van het kruispunt van de Randweg/Orionweg zal nader onderzocht moeten worden. De mogelijke oplossingen moeten dan tegen elkaar worden afgewogen. Het strategische/visieniveau van het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek past bij de huidige fase waarin de plannen zich bevinden. Voor deze fase is het zeer gebruikelijk om uit te gaan van het verkeersmodel. Omdat seizoenen geen invloed hebben op een verkeersmodel kan verkeersonderzoek dan ook in de zomer plaatsvinden. Het mobiliteitsonderzoek had tot doel het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken, in kaart te brengen en hiervoor mogelijke oplossingsrichtingen aan te dragen. Vervolgonderzoek moet nu plaatsvinden. Parkeren: De ontwikkelvisie legt vast dat de parkeerplaatsen voor nieuwe ontwikkelingen op eigen terrein moeten worden gecreëerd. Het Haarlems Parkeerbeleid bepaalt hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn. De gemeente zal initiatiefnemers van projecten dwingen voor voldoende parkeerruimte op eigen terrein te zorgen, door middel van de omgevingsvergunning. Het gebruik van die parkeerplaatsen is echter niet in de omgevingsvergunning vast te leggen. Om bewoners van nieuwe wooncomplexen het gebruik van parkeerplaatsen op straat in omliggende wijken te ontfangen is het invoeren van gereguleerd parkeren noodzakelijk. U constateert net als de gemeente dat daarvoor het draagvlak op dit moment ontbreekt. Tegelijkertijd is er onder bewoners van de wijken een grote consensus over de wens dat er niet meer geparkeerde auto's op straat bijkomen. Zonder het invoeren van gereguleerd parkeren is het behalen van die ambitie echter niet realistisch, zoals ook de mobiliteitsstudie van Mobycon bevestigt.
--	---

onderzoek rammelt aan alle kanten (grote stappen snel thuis), conclusies lijken op onderdelen in strijd met de visie ("De drukker wordende Planetenlaan staat op gespannen voet met het gewenste groene karakter. Het herinrichten als 30-km zone is met deze intensiteiten niet mogelijk, etc), en opvallend is dat veel omliggende straten met die nu al kampen met verkeersoverlast, niet zijn meegenomen. Wat is de status van dit onderzoek en hoe worden de conclusies gewogen en verwerkt in de visie? Is deze inspraak dan niet veel te vroeg?

Fijnstof/CO2 uitstoot/Geluidsoverlast

- In Haarlem en omgeving is sprake van sterke GELUID EN FIJNSTOF OVERLAST. Recent onderzoek heeft uitgewezen dat Haarlem hoog scoort op de wereldranglijst van doden door verkeersuitstoot. Inzicht in de status en toename van geluidsoverlast en fijnstof ontbreekt in de visie. Terwijl deze wijk al veel overlast ervaart van industrie (Tata Steel/IJmuiden) en luchtvaart (Schiphol, vliegverkeer boven Haarlem), maar geen inzicht krijgt van de gemeente in de effecten daarvan op de gezondheid en het leefmilieu. Een LEEFBAARHEIDS EFFECT RAPPORTAGE (LER) zou een belangrijke basis moeten zijn voor een ontwikkelvisie, maar daar wil de gemeente (kennelijk uit angst voor de feiten en de reacties daarop) vooralsnog niet in investeren.

Overig

- Voorzieningen (speelpleintjes, horeca, zorgcentrum, extra capaciteit scholen, etc.) blijft onduidelijk.
- Bij 50% Sociale Woningbouw dient meer rekening gehouden te worden met extra voorzieningen die niet in de visie zijn omschreven (ouderenzorg, jeugdzorg, wijkpolitiebureau, GGZ, etc.).
- Toewijzingsbeleid van nieuw woningaanbod ontbreekt/is niet toegelicht (Haarlemmers offeren ruimte, maar wie garandeert dat deze woningen bestemd zijn voor Haarlemmers?).
- Ruimte voor 190 werkplekken (4000m2) is niet onderbouwd (voor wie? businesscase: kosten/baten?).
- Kappen van wellicht 250 bomen, (wordt niet onderbouwd in de visie, maar is in strijd met het klimaat- en collegeakkoord). Terwijl Haarlem tot de minst groene gemeenten van Nederland behoort.
- Bijzonder weinig extra groen is ingepland (30 x 30 meter). Terwijl Haarlem tot de minst groene gemeenten van Nederland behoort.
- Sloop en verplaatsing van bestaande zwembad (1998) vindt de wijk geldverspilling (niet circulair). De gemeente heeft een oplopende schuld van 580 milj., en een extra begrotingstekort van 5,5 milj. Een sober bouwbeleid zou daarbij gepast zijn. Een buitenbad kan ook achter het bestaande zwembad, waardoor meer financiële ruimte ontstaat voor wonen inclusief parkeren op eigen locatie (nadrukkelijke wens van de wijk).
- Sloop en verplaatsing van een goed functionerend Bibliotheekgebouw (1992) is wederom geldverspilling (niet circulair).

Leefbaarheidseffectrapportage:

Veel betrokken bewoners van de ontwikkelzone en directe omgeving hebben gevraagd om een leefbaarheidseffectrapportage. Zo'n rapportage brengt data over verschillende kenmerken van de wijk in beeld, en maakt inzichtelijk hoe deze kenmerken zich in de loop van de tijd ontwikkelen. In Haarlem zijn veel van deze gegevens al beschikbaar via haarlem.incijfers.nl. Het college verwacht dan ook dat de toegevoegde waarde van een separate leefbaarheidseffectrapportage beperkt zal zijn.

Fijnstof/geluid/bezonnig

Zaken als fijnstof en geluid worden getoetst in latere fasen, voorafgaand aan vergunningverlening.

Sociale woningen en voorzieningen:

De visie reserveert 15% van het beschikbare bouwvolume voor commerciële en maatschappelijke functies. Er is dus ruimte voor groei van maatschappelijke voorzieningen als de toename van het aantal woningen tot meer vraag leidt.

Nova College:

De gemeente is een procedure gestart om Planetenlaan 3+5 aan te wijzen als gemeentelijk monument. Het aanwijzen van een gemeentelijk monument is een bevoegdheid van het College van B&W, die daarbij belanghebbenden in de gelegenheid stelt een zienswijze in te dienen.

Supermarkt:

In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zich meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem.

Proces:

De gemeente heeft vanaf het begin, voordat de concept visie is opgesteld, contact gelegd met omwonenden, en velen hebben actief deelgenomen in het proces om tot de ontwikkelvisie te komen. Daarbij is ook vanaf het begin gecommuniceerd dat het streven was om 600 woningen in deze zone te realiseren, mits dit zou leiden tot een gebied met goede ruimtelijke kwaliteit en voldoende groen etcetera.

- Sloop van karakteristieke Marnix/Nova gebouw is onwenselijk (aanslag karakter wijk en niet circulair), maar bij behoud blijft de bestemming in de visie vooralsnog vaag.
- Verplaatsing of vestiging Supermarkt (Vomar) op tweehonderd meter afstand van bestaande Dekamarkt, heeft geen draagvlak en brengt onbalans in spreiding supermarkten in Haarlem-Noord (onderzocht door wijkraad Sinnevelt). Bovendien is deze locatie bij uitstek geschikt voor woningen.
- Op 1 januari 2021 gaat de OMGEVINGSWET in. De Omgevingswet stelt dat gemeenten een veilige en gezonde leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit centraal moeten stellen (Een LEEFBAARHEIDS EFFECT RAPPORTAGE (LER) kan ook hier een goede basis zijn). Wijkbewoners willen dat de gemeente alvast anticipeert op, en handelt in overeenstemming met de nieuwe Omgevingswet van 2021 en de wijkbewoners daarin maximaal betreft.

Er zijn ruim 4500 vragen en reacties gekomen op de Concept visie Orionzone. Er is veel kritiek op het proces: beperkte beschikbare informatie, geen of slechte onderbouwing, wijkverkeersonderzoek in vakantieperiode, niet wachten op verkeersvisie voor heel Haarlem, geen discussies mogelijk over bv aantal woningen in relatie tot verkeersdruk, kappen van bomen, hoogbouw, etc., en veel onbeantwoorde vragen: "Als er al geluisterd wordt, dan wordt er niets mee gedaan", aldus veel wijkbewoners.

Bewoners hebben het gevoel onvoldoende gehoord te worden en afstevenen op een ongewenste "overvolle versteende en autovolle wijk". Scoringsdrang en processnelheid, lijken bij de gemeente Haarlem boven leefbaarheid (schone lucht, ruimte en groen), kwaliteit en zorgvuldigheid te gaan.

Bijgaand zend ik u de brief die ik op d.d. 17 mei 2019 aan de Commissie Ontwikkeling heb gestuurd. Daarnaast stuur ik u de tekst die ik bij de Commissie Ontwikkeling op 20 juni j.l. heb ingesproken. De wijkbewoners van de Planetenbuurt en de wijk Sinnevelt hopen dat u hier kennis van neemt en dat het bestuur van de gemeente Haarlem hier serieus aandacht voor heeft.

Met vriendelijke groet,

Wim de Groot
(wijkbewoner Planetenbuurt)

WJE de Groot
Marsstraat 129
2024GD Haarlem

E wim@degrootgroot.nl
M 0614799300

Bijlagen:

1. Oordeel over Conceptvisie Orionzone fase 3 WJE de Groot 20190517 d.d. 17 mei 2019
2. Tekst Inspraak Commissie Ontwikkeling d.d. 20 juni 2019

Verwijzingen:

1. Platform Orionzone: <https://www.haarlem.nl/orionzone/concept-ontwikkelvisie/>
2. Groep van Orionzone: <https://www.facebook.com/groups/355708128555248/>
3. De Orionzone en supermarkten: <https://www.sinnevelt.nl/nieuws/244-de-orionzone-en-supermarkten.html>
4. Zorgen over bereikbaarheid Haarlem bij bouw van tienduizend woningen voor 2025 HD: <https://t.co/lvzTq6OAzB>
5. New Harlem: <https://www.nhnieuws.nl/nieuws/241306/omstreden-bouwplan-new-harlem-zonder-parkeerplaatsen-komt-er-toch>
6. Gemeenteraad van Haarlem, leer van IJburg: 'Bouw de stad niet te vol en houd ruimte voor groen', van Rob Woumans in Parool 02122018. (<https://www.parool.nl/columns-opinie/bouw-de-stad-niet-te-vol-en-houd-ruimte-voor-groen~b5477c77/>) .
7. Ook heeft de VEH in het Magazine van januari 2019 met het artikel "In Amsterdam verdwenen 600 voetbalvelden aan groen, en dat dreigt in andere gemeenten ook te gebeuren", de alarmbel laten afgaan. We hebben huizen nodig om in te WONEN, maar ook stedelijk groen om in te LEVEN, aldus de VEH. <https://bomenriddersgroningen.nl/wp-content/uploads/2018/12/In-Amsterdam-verdwenen-600-voetbal-velden-aan-groen-eigen-huis-magazine-dec-18.pdf>.
8. Wageningen UR berekende de hoeveelheid openbaar groen per vierkante meter in de bebouwde kom per woning voor 31 grote Nederlandse gemeenten. Haarlem staat al minst groen onderaan: <https://www.wur.nl/nl/nieuws/Heerlen-Emmen-en-Lelystad-groenste-steden-van-Nederland.htm>
9. Omgevingswet 2021: <http://bit.ly/omgevingswet2021>
10. ANWB LUIDT NOODKLOK OVER ONVEILIGE WEGEN: Gevaarlijkste categorie.
"Er zijn in de omgeving van Haarlem de nodige wegen die in de gevaarlijkste categorie vallen. Dat zijn onder andere de N200 tussen Overveen en Bloemendaal aan Zee en een deel van de **ringweg N208**. In de laatste vier jaar vielen daar relatief veel verkeersslachtoffers". <http://www.haarlem105.nl/anwb-luidt-noodklok-over-onveilige-wegen/nieuws/item?1126667>
11. Haarlem en Rotterdam in wereldwijde top 10 met dodelijkste verkeersuitstoot.
"Haarlem en Rotterdam behoren tot de tien dodelijkste regio's ter wereld als het aankomt op verkeersuitstoot. Haarlem staat op plaats zes, Rotterdam op acht." Aldus onderzoekers van de International Council on Clean

	Transportation (ICCT) en twee Amerikaanse universiteiten. https://www.ad.nl/nieuws/haarlem-en-rotterdam-in-wereldwijde-top-10-met-dodelijkste-verkeersuitstoot~ad31d0f2/?referrer=https://www.google.com/ Met bijlage.		
U	Hierbij wil ik graag reageren op de orionzone plannen. Ik snap dat er ontwikkeling noodzakelijk is, maar het aantal van meer dan 600 woningen is in mijn ogen te veel voor de huidige gemoedelijke planetenwijk zonder veel hoogbouw. Door het gebruik van toekomstige verkeerssluizen vrees ik voor veel sluipverkeer door de wijk. Dit zien wij al met de kermis waar de orionweg tijdelijk dicht is. Ik ben tegen de invoering van gereguleerd parkeren en het laten betalen van bezoekers. Het is druk in de wijk, maar er is altijd een parkeerplek. Ik zou willen voorstellen om per nieuw huishouden in de nieuwbouw een plek in een inpandige parkeergarage te maken. Het lijkt mij een illusie dat er minder auto's gaan komen. Het lijkt mij ook beter om de ontsluiting vanuit de wijk beter te maken in plaats van te beperken. Daarnaast inzetten op meer laadpalen in de wijk om deze te vergroenen. Er is op dit moment een enorme toename van elektrische auto's Om af te sluiten met goede zaken ben ik voor verbetering van de fietsverbindingen en de nieuwe bus naar station Bloemendaal.	Woningaantallen: De visie laat zien dat er voldoende ruimte is voor zowel het realiseren van 600 woningen en het verbeteren van de leefbaarheid door het toevoegen van stedelijke voorzieningen en extra groen en water. Het overgrote deel van de nieuwe bebouwing wordt gebouwd in maximaal drie tot vier lagen waarmee is gekozen voor een invulling met relatieve laagbouw in plaats van bijvoorbeeld een compacte hoogbouwwijk. Alleen aan de uiteinden van de ontwikkelzone vindt incidenteel een hogere bebouwing plaats met als hoogste punt een gedeelte van een bouwblok langs de Rijksweg van maximaal acht bouwlagen. Ook dit hoogste gebouw is bijvoorbeeld lager dan de hoogste bebouwing in Sinnevelt (Schoterhof, 10 lagen) en De Krim (Pim Mulier, 11 lagen). Verkeerssluizen: Het mobiliteitsonderzoek laat zien dat het kruispunt Top Naefflaan - Orionweg een druk kruispunt is en blijft. Om dit kruispunt te ontlasten is een busluis in de middenberm voorgesteld. Daardoor kan verkeer vanaf de Randweg niet meer linksaf slaan naar de Top Naefflaan. Verkeer vanaf de Orionweg kan niet meer linksaf slaan naar de Steenbokstraat. Dit kan een oplossing zijn voor de drukte. In een vervolgonderzoek gaan we dit kruispunt nog beter onderzoeken. Dan nemen we het risico op sluipverkeer mee. Parkeren: De ontwikkelvisie legt vast dat de parkeerplaatsen voor nieuwe ontwikkelingen op eigen terrein moeten worden gecreëerd. Op dat punt komt de visie overeen met uw zienswijze. Het Haarlems Parkeerbeleid bepaalt hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn. De gemeente zal initiatiefnemers van projecten dwingen voor voldoende parkeerruimte op eigen terrein te zorgen, door middel van de omgevingsvergunning. Het gebruik van die parkeerplaatsen is echter niet in de omgevingsvergunning vast te leggen. Om bewoners van nieuwe wooncomplexen het gebruik van parkeerplaatsen op straat in omliggende wijken te ontfemen is het invoeren van gereguleerd parkeren noodzakelijk. U constateert net als de gemeente dat daarvoor het draagvlak op dit moment ontbreekt. Tegelijkertijd is er onder bewoners van de wijken een grote consensus over de wens dat er niet meer geparkeerde auto's op straat bijkomen. Zonder het invoeren van gereguleerd parkeren is het behalen van die ambitie echter niet realistisch, zoals ook de mobiliteitsstudie van Mobycon bevestigt.	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.

V	Met veel interesse lees ik over alle vernieuwende plannen voor de Orionzone. Als bewoner van de wijk de Krim maak ik mij wel zorgen over de bus die door onze wijk moet gaan rijden. De eindhalte staat ingetekend op een plek waar nu kinderen spelen. Komt er een aangepaste/omheinde en veilige speelplek met zebrapaden voor kinderen aan het plein? Ik weet dat de wijkraad aandringt op een busverbinding, echter is aan de bewoners van de wijk nooit uitgevraagd of zij dit ook willen. Gaan forenzen uit Haarlem noord daadwerkelijk de trein in Bloemendaal pakken, of is Haarlem CS niet sneller voor hen met meer reismogelijkheden/tijden? Het lijkt mij al met al een dure investering, waarbij ik mij afvraag hoeveel er van de bus gebruik gemaakt zal worden.	Bus: De extra buslijn is een wens van bewoners van de Krim. Om deze reden is de bus opgenomen in het mobiliteitsonderzoek. Vooralsnog is de extra buslijn alleen onderzocht vanuit verkeerskundig perspectief. Zoals ook het mobiliteitsonderzoek aangaf, verwachten wij voor deze bus een klein aantal bezoekers en zal de bus – indien deze alleen de route tussen het Stadionplein en station Bloemendaal rijdt – hooguit als streekbus worden uitgevoerd. In nader onderzoek wordt onderzocht of de buslijn financieel haalbaar is. Als dat blijkt, zal een goede inpassing van de eindhalte onderzocht worden.	Nee
W	Graag brengt Rover onder de aandacht dat in het kader van de Orionzone (https://www.haarlem.nl/orionzone/) er kansen zijn voor een broodnodige verbetering van de HOV halte bij de Jan Gijzenbrug. De huidige, westelijke halte is eigenlijk te krap en heeft geen kwaliteit: stoepen zijn te smal, de hoge gevel geeft een benauwd gevoel en er is geen plaats voor de hoognodige tweede abri. Zie foto in de bijlage. Wij als Rover willen van deze belangrijke HOV halte een “parel in de stad maken” door: - de straat op die plek te verbreden, maak er een plein ipv hoge gevelwand - bredere troittoirs - extra abri - zichtlijn en logische looproute vanuit het plangebied (Planetenlaan) - ruimte voor 300 fietsen, inpandig (Rover verwacht fiets-maal-vier tot 2030 bij HOV haltes), pal naast deze opstaphalte. In het huidige plan is de fietsenstalling veel te ver weg, dan zal men fietsen op straat gaan neerzetten. Kwaliteit, openheid, zichtbaarheid lijken het eenvoudigst te realiseren door de westelijke HOV halte een stuk op te schuiven richting brug. Natuurlijk dient het kruispunt dan wat aangepast te worden, maar er lijkt daar ruimte, zie schets in de bijlage. Dit is ook conform SOR waar fiets en OV prioriteit krijgen boven autoverkeer. Daarnaast lijkt het ons verstandig om dichtbij (onder het plantsoen?) een grote P-fiets te realiseren met 300 plekken. Ook dit staat in de SOR.	HOV-halte Jan Gijzenbrug De HOV-halte maakt onlosmakelijk onderdeel uit van het te realiseren Stadionplein. Bij de uitwerking van dit plein zal ook aandacht geschonken worden aan de HOV-halte, waarbij de gemeente het belang onderschrijft van goede en voldoende fietsenstallingen, goede en veilige looproutes naar de haltes en comfortabele OV-haltes. Voor de Orionzone is de ambitie in te zetten op meer voetgangers en meer fiets- en OV-gebruik. De manier waarop de HOV-halte wordt ingepast zal daarom ook veel effect hebben op die ambitie.	Nee
X	Wij willen als bewoner van het Planetenplein (aan het verlengde van de Orionweg) bezwaar aantekenen tegen de conceptontwikkelvisie Orionzone van de gemeente Haarlem. In het plan wordt uitgegaan van een herinrichting van de Planetenlaan om daar de verkeersdruk te verminderen. De inrichting van het Planetenplein zelf is echter nog niet (in detail) uitgewerkt in dit plan. Vragen zoals: blijven de rijbanen gescheiden en hoe wordt de (gevaarlijke) kruising met de Orionweg ingericht, blijven onbeantwoord. Het is een prachtig streven om de verkeersdruk op de Planetenlaan te verminderen. Een van de maatregelen die wordt voorgesteld is dat de rijbanen worden samengevoegd. Bij	Openbare ruimte: De ontwikkelvisie is inderdaad een visie op hoofdlijnen en dus niet een tot in detail uitgewerkt plan. De rijbanen worden samengevoegd, waardoor het autoverkeer in twee richtingen over de huidige noordelijke rijbaan rijdt. Het fietsverkeer zal in twee richtingen op een fietspad rijden. Uitgangspunt van de SOR is de prioriteit geven aan de fietser en voetganger boven de auto. Ruimte voor de fiets en voetganger zal dus niet ten koste gaan voor ruimte van de automobilist. In de Planetenlaan is een aantal scholen aan de noordzijde en één aan de	Nee

	ons rijst de vraag waarom die aan de zijde van de scholen zijn gepland, zeker als dit ten koste gaat van de brede stoep of de parkeerplaatsen zal dit minder veilig zijn voor kinderen. Het gevolg is wel dat de Orionweg druk blijft en naar verwachting drukker wordt. Het verbaast ons dat de optie om de Jan Gijzenkade te ontsluiten naar de Randweg niet wordt overwogen door de gemeente (zoals door de verkeersadviseur toegelicht op de inloopavond). Wij willen de gemeente nadrukkelijk verzoeken om deze optie in overweging te nemen zodat de verkeerdruk van de Orionweg kan worden verdeeld naar de Jan Gijzenkade. Daarnaast vragen wij aandacht voor de gevaarlijke aansluiting Planetenlaan en Orionweg. -Auto's rijden vanaf de Orionweg dikwijls tegen het verkeer in de Planetenlaan in, -brommers en fietsers glijden uit in de bocht van Orionweg naar Planetenlaan, -het overzicht voor auto's vanaf Planetenlaan wordt ontnomen door geparkeerde auto's wat al regelmatig heeft geleid tot botsingen, -de Orionweg heeft een flauwe bocht en er staan auto's geparkeerd waardoor het zicht met name voor kinderen belemmerd wordt, -er wordt regelmatig te hard gereden, -tot slot wordt vaak geen voorrag verleend aan voetgangers die de Orionweg oversteken door afbuigend verkeer van Planetenlaan naar Orionweg richting de Randweg. Wij wonen nu ruim vijf jaar aan het plein en hebben al zeker vijf maal de ambulance voor de deur gehad, gelukkig geen ernstig letsel tot nu. Wij willen een pleit maken om de ontwikkelvisie te voorzien van zebrapaden over de Orionweg op de oversteekplekken bij de vuilcontainers om de situatie voor voetgangers veiliger te maken. Samengevat luiden onze vragen aan de gemeente als volgt: -wat wordt gedaan om de verkeersveiligheid recht voor de scholen aan de Planetenlaan acceptabel te houden? -waarom wordt geen goede ontsluiting over de Jan Gijzenkade naar de Randweg gerealiseerd? -hoe denkt de gemeente over de inrichting van het Planetenplein in het algemeen en in het bijzonder met het oog op de verkeersveiligheid? Wij stellen uw reactie bij voorbaat zeer op prijs	zuidzijde. Gekozen is om de autorijbaan in twee richtingen wegens geluidhinder niet langs de bestaande woningen te hebben. Er zijn meerdere meldingen gemaakt over de verkeersonveilige situatie Planetenplein in de visie. Dit wordt in de visie aangepast, zodat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen fietsers en automobilisten en de verkeersveiligheid verbeterd wordt. Verkeersveiligheid Tot nu toe is op hoofdlijnen uitgedacht wat er met de Planetenlaan en Planetenplein moet gebeuren. In een vervolgonderzoek gaan we van start met het (verkeerskundig) ontwerpen van beide. We nemen uw suggesties en suggesties van andere bewoners dan mee. De Jan Gijzenkade is niet meegenomen als ontsluitingsroute omdat deze al als één van de ontsluitingsroutes fungeert voor de bovenliggende wijken. Bovendien zal verkeer vanuit de Orionzone richting de Jan Gijzenkade gebruik moeten maken van de Jan Gijzenbrug. Het aanwijzen van de Jan Gijzenkade als ontsluitingsroute zal leiden tot te veel verkeer over de Jan Gijzenbrug, en dat kan de brug niet aan vanwege de beperkte breedte van de brug.	
Y	Inzake de door uw gepresenteerde visie met betrekking tot de Orionzone en het daarop aansluitende mobiliteitsonderzoek deel ik u het volgende mee. 1. <u>Brede groenstrook zuidoostzijde Planetenlaan</u> Ik ben tegen het plan waarin een brede groenstrook aan de zuidzijde wordt aangelegd. In dit plan is geen rekening gehouden met de uitritten van de huisnummers 96, 98, 104, 106. Indien de door u voorgestelde plannen ertoe leiden dat ik geen directe aansluiting heb op de rijbaan, zal ik hiertegen bezwaar aantekenen bij de Raad van State.	1 Groenstrook In de ontwikkelvisie is een nieuw conceptprofiel opgenomen voor de Planetenlaan om op hoofdlijn te laten zien wat de extra groene en duurzame opbrengsten zijn bij een andere indeling van de laan. Bij een keuze voor een ander profiel hoort een verdere uitwerking die hoort bij een latere fase van ontwikkeling. In een mogelijk verdere uitwerking wordt uiteraard rekening gehouden met zaken als bestaande uitritten en aansluitingen op huidige woningen.	Ja, een nieuw conceptprofiel voor de Planetenlaan is opgenomen in de visie.

2. Wegindeling Planetenlaan

De in het rapport van Mobycon genoemde varianten geven geen realistisch beeld van de mogelijkheden. Variant 1 t/m 4 zijn niet mogelijk om dat de Planetenlaan een wijkontsluitingsweg is. Met een voorgenomen toenemend aantal bewoners en een als gevolg daarvan toenemende verkeersdruk is het niet realistisch om te veronderstellen dat de Planetenlaan de huidige status van wijkontsluitingsweg verliest.

De huidige indeling van de Planetenlaan vanaf het Planetenplein tot de Van Nesstraat, geeft voor de huidige bewoners aan de zuidzijde, alsook voor mogelijke toekomstige bewoners aan de noordzijde veel woonplezier. Het geluid van verkeer is, ondanks een relatief hoge verkeersintensiteit, door de brede middenberm zeer acceptabel te noemen. Immers, het verkeer aan de retourzijde, dat grofweg 50% bedraagt, vindt plaats op een aanzienlijke afstand van de gevels. Dit resulteert in acceptabele geluidshinder. Bij de indeling met de brede groenstrook heeft of de ene, of de ander zijde van de weg véél meer last. Een goede oplossing voor alle partijen, ook voor de woningen vanaf de Van Nesstraat tot aan de Rijksstraatweg, is om de huidige middenberm door te trekken.

Variant 5 is enigszins acceptabel, met dien verstande dat het onnodig is om het fietspad in de middenberm te leggen. Deze situatie geeft meer oversteken en minder ruimte op de kruisingen, wat ongewenst is met het oog op de verkeersveiligheid. Ook de rapporten van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek voor Verkeersveiligheid (SWOV) wijzen op de risico's van dit type, in twee richtingen bereden fietspaden. Wanneer de plannen van de gemeente bewaarheid worden en de fietsintensiteit zal toenemen, zal dit nog gevaarlijker worden, mede doordat het fietsverkeer steeds sneller wordt door gebruik van elektrische fietsen. De huidige wegindeling volstaat, met een eventuele mogelijkheid om het fietspad tussen de parkeerplaatsen en het voetpad te situeren. De geprojecteerde fietsenrekken zijn onnodig. Dit leidt tot een versmalling van het trottoir en het stallen van fietsen heeft bij de huidige indeling van de Planetenlaan nog nooit problemen opgeleverd. Alle voorgestelde varianten geven een versmalling van de rijbaan te zien. Dit bemoeilijkt het parkeren, wat tot meer vertraging van de doorstroming leidt. Dit is voor een wijkontsluitingsweg ongewenst.

3. Parkeerplaatsen

De varianten 1 t/m 4 geven een verlies van parkeerplaatsen. Ook dit is voor mij een reden om tegen deze varianten te zijn, om de volgende redenen.

- Met een toenemend aantal bewoners is de behoefte aan parkeerplaatsen groter.
- Als gevolg van de aanwezigheid van meerdere scholen zijn deze parkeerplaatsen hard nodig voor de ouders die 's-morgens hun kinderen naar school brengen. De huidige plannen geven sowieso geen voorziening voor deze noodzaak te zien en met het weghalen van parkeerplaatsen verergert dit probleem. Dit zal ongetwijfeld leiden tot veel oponthoud voor het achteropkomend verkeer in de ochtendspits en zal daaruit volgende verkeersonveilige situaties met zich meebrengen. Dit is bij scholen met kleine kinderen absoluut ongewenst.

2 **Planetenlaan**

De huidige middenberm zal op basis van de visie in westelijke richting worden voortgezet in de vorm van een dubbele bomenrij richting bibliotheek. In de voorgestelde situatie verbetert de situatie voor bestaande bewoners voor wat betreft wegverkeerslawaaï, terwijl ook de situatie voor nieuwe bewoners acceptabel is. Dat komt omdat er ca. 5 meter meer ruimte zit tussen de nieuwe bebouwing en de Planetenlaan dan tussen de huidige bebouwing en de Planetenlaan. Door een stedenbouwkundig invulling met groene woonhoven, zal bovendien maar een klein deel van de nieuwe woningen echt aan de laan komen te liggen.

3 **Parkeerplaatsen**

Het klopt dat de parkeerbehoefte zal stijgen als het aantal inwoners toeneemt. Daarom wordt voor nieuwbouwwontwikkelingen op grond van de Haarlemse Parkeernormen in voldoende parkeerplekken voorzien op eigen terrein.

Ook zal een openbare parkeervoorziening op de plek van het huidige zwembad extra bezoekers aan bijvoorbeeld de nieuwe sporthal opvangen.

Opladen auto's:

Auto's die rijden op fossiele brandstof zullen in de loop der jaren vervangen worden door schone elektrische auto's. De parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor fossiele brandstof auto's zullen vervangen worden door parkeerplaatsen met elektrische auto's. In de openbare ruimte kan alleen geparkeerd worden daar waar plek is. Parkeerplaatsen 'voor-de-deur' kunnen dus niet geclaimd worden. Uitgezonderd daarop zijn parkeerplaatsen met kenteken.

4 **Bouwlagen**

Alle bouwlagen in de ontwikkelvisie worden gerekend vanaf maaiveld. De visie voorziet in het behoud (en zelfs uitbreiding) van de dubbele bomenrij in de middenberm van de Planetenlaan. Langs de Planetenlaan zijn gebouwen geprojecteerd met tussen de drie en vier bouwlagen. De vier bouwlagen worden gesitueerd langs de laan die aflopen naar drie bouwlagen richting aangrenzende bebouwing in Sinnevelt. De vier bouwlagen langs de Planetenlaan zorgen voor een goede ruimteverhouding tussen profielbreedte van de laan, het aanwezige groen en de aan de overzijde gelegen woningen.

5 **Parkeervergunning**

De ontwikkelvisie legt niet vast dat gereguleerd parkeren zal worden ingevoerd. Wel maakt de visie duidelijk dat dit op termijn moet worden overwogen. Uw mening op dit punt is genoteerd.

- De huidige ontwikkelingen in de mobiliteit wijzen allen in de richting van elektrificatie. Elektrisch rijden wordt steeds concreter. Wanneer er parkeerplaatsen worden verwijderd is de mogelijkheid voor bewoners om hun auto 'voor-de-deur' te laden geen optie meer en zal de gemeente moeten zorgen voor een aanzienlijk aantal openbare laadplaatsen. Dit verhoogt de parkeerdruk nog verder en brengt onnodige publieke kosten met zich mee.

4. Bouwlagen

Drie bouwlagen zijn voor mij acceptabel, indien de huidige tussenberm tussen Planetenplein en Van Nesstraat met de thans aanwezige beplanting wordt gehandhaafd en de bouwlagen vanaf het maaiveld worden gerekend. Hierbij ga ik er vanuit dat het maaiveld op dezelfde hoogte ligt als in de huidige situatie.

5. Parkeervergunning

De invoering van een parkeervergunning is voor mij acceptabel, wanneer één auto per huisnummer wordt vrijgesteld en er een ruime parkeerregeling voor bezoekers van kracht is.

6. Buslijn

Een buslijn naar het treinstation Bloemendaal is mijns inziens een goed idee. Dit stimuleert het gebruik van openbaar vervoer. Het gebruik van een elektrische bus verbetert dit voorstel nog verder.

7. Duurzaamheid

Bij herinrichting van de Planetenlaan is het mijns inziens een goed streven om aandacht te besteden aan het verbeteren van duurzaamheid in onze woonomgeving. Hiertoe heb ik de volgende aanvullende voorstellen.

- Leg onder de nieuwe gebouwen waterkelders aan, die bij stortbuien als gevolg van de klimaatverandering het regenwater kunnen bergen. Dit water kan worden gebruikt om in droge zomerse perioden de geplande groene omgeving te besproeien.
- Leg bij herprofilering van de Planetenlaan een warmtenet aan en geef de bewoners de kans om hun woningen daarop aan te sluiten. Buiten warmte/koude opslag in de diepere aardlagen, zijn er ook mogelijkheden om warmte uit de wegverharding te halen. Zie o.a.: <https://ooms.nl/producten--oplossingen/energiewinning-uit-asfalt-/road-energy-systems-koudewarmte-opslag/>
- Leg op platte daken zoveel mogelijk zonnecollectoren aan en geef bij overcapaciteit de bewoners de gelegenheid om te participeren in een Duurzame Energie Coöperatie, waarin ook de gemeente Haarlem zou kunnen deelnemen. Een dergelijke coöperatie zou ook de exploitatie van het bovengenoemde voorstel tot warmte/koudeopslag of warmte uit wegoppervlak kunnen uitvoeren.
- Ondersteun bewoners bij het inrichten tot een dergelijke Duurzame Energie Coöperatie.

6 **Buslijn**

Dank voor uw idee over de buslijn.

7 **Duurzaamheid**

Hartelijk dank voor uw aanvullende tips. Naast energie en warmte winnen uit de bodem en wegen zijn er kansen voor rioolthermie voor verwarming van een zwembad. In de verdere uitwerking zal een warmte- en energiesysteem ontwikkeld worden. Dit systeem biedt niet alleen kansen voor de nieuwe buurtbewoners, maar ook voor de huidige bewoners. De gemeente biedt ruimte voor omwonenden om te participeren bij deze energieontwikkeling en ondersteunt initiatieven zoals energiecoöperatie Kennemerenergie. Meer info:

<https://kennemerenergie.nl/>

8 **Stikstof**

De toets of een project door middel van extra uitstoot van stikstof zal leiden tot een negatief effect op natura 2000 gebieden in de omgeving, en dus vergunningplichtig zal zijn op basis van de wet natuurbescherming, vindt plaats bij wijziging van het bestemmingsplan en bij het verlenen van de omgevingsvergunning. Op dit moment is de regelgeving rondom stikstof sterk in beweging. Het heeft dus weinig nut die toets te vervroegen.

	8. <u>Stikstof</u> Tevens verzoek ik van u te vernemen: · Op welke wijze verwacht de gemeente Haarlem dat het Programma Aanpak Stikstofbesluit (PAS) de bouwplannen aan de Planetenlaan raakt. · Op welke wijze de gemeente Haarlem de huidige én de te verwachten stikstofneerslag wil meten. · Op welke wijze de gemeente Haarlem deze metingen van toepassing wil verklaren op de thans gepresenteerde bouwplannen. · Op welke wijze de gemeente Haarlem mogelijke verhoging van de stikstofneerslag wil compenseren. Ik ga er vanuit dat ik u hiermee van voldoende informatie heb voorzien, betreffende de punten waarop ik wil meewerken aan de door u gepresenteerde bouwplannen en in de bezwaren die ik hiertegen heb. Uw respons zie ik met veel belangstelling tegemoet.		
Z	Hierbij wil ik reageren op de tot nu toe geschetste concept ontwikkelvisie Orionzone. Allereerst mijn complimenten voor de geschetste bebouwing langs de Planetenlaan. De open hovenstructuur sluit mooi aan bij de bestaande scholen met hun open speelplaats gericht naar de Planetenlaan. Ik denk dat deze (open) hoven het ruime karakter van de Planetenlaan alleen maar versterken. Samen met het doortrekken van de middenberm over de gehele lengte van de Planetenlaan zal het een mooie en evenwichtige laan worden. Waar ik mij ernstige zorgen over maak is de geschetste visie om twee rijrichtingen over één rijbaan te laten lopen, waarbij deze dan ter hoogte van het Planetenplein richting de oostkant van het Plein afbuigt naar de Orionweg. Een voor mij volstrekt onbegrijpelijke en onveilige situatie! Ook het creëren van een fietspad over de (nu nog groene) middenberm van de Planetenlaan, daarna over de (drukke) kruising Planetenplein, Pegasusstraat en Helene Swarthstraat overstekend, om vervolgens dwars door het mooie groene grasveld van het Planetenplein op deze manier op de Orionweg aan te sluiten.	Verkeer In de ontwikkelvisie is een nieuw principeprofiel opgenomen voor de Planetenlaan om te laten zien dat dit extra ruimte oplevert voor groene en duurzaamheidsmaatregelen. Het streven naar een veiligere en aantrekkelijkere fietsroute over de laan speelt hierbij een rol. De precieze aansluiting van de Planetenlaan op het Planetenplein zal bij uitwerking een punt van nadere studie worden, maar voor nu lijkt het inderdaad logischer om de ligging van het fietspad en de autorijbaan op het Planetenlaan in de visie ten opzichte van elkaar te verplaatsen zodat de verschillende verkeersstromen minder vervlochten zijn. Dit zal worden aangepast in de ontwikkelvisie. Beschermd stadsgezicht De gemeente is zich ervan bewust dat het Planetenplein zich bevindt in het beschermd stadsgezicht. Het is in de visie zeker geen uitgangspunt het beschermd stadsgezicht aan te tasten. Daarom wordt voorgesteld de huidige indeling van het Planetenplein te behouden, met dien verstande dat alleen het type verkeer over het plein wordt gesplitst in fietsverkeer en autoverkeer. Daarmee blijven fysieke ingrepen aan het plein zo klein mogelijk en blijft de symmetrische uitstraling behouden. Bereikbaarheid Zaken als bereikbaarheid voor bezorgdiensten, maar ook de bereikbaarheid van de bestaande woningen en uitritten zullen in een nadere fase verder worden uitgewerkt. In de visie laten we de extra mogelijkheden zien die een ander profiel dan het huidige, zou bieden. Planetenplein	Ja, de inrichting van het Planetenplein is gewijzigd.

Ook hier weer een voor mij onbegrijpelijke en onveilige situatie! Graag wil ik U er op wijzen dat het Planetenplein en de eerste 20 meter van de Planetenlaan vallen onder de categorie beschermd stadsgezicht. Hieronder valt niet alléén de omringende bebouwing, maar ook het daarbij behorende Plein (met zijn groene grasveld) en het omliggende symmetrische straatpatroon. Aantasting hiervan gaat dus recht tegen deze (wettelijke) bescherming in, en is ook volstrekt niet nodig! In de huidige situatie zijn het Planetenplein en de Planetenlaan met twee gescheiden rijbanen een belangrijke verkeersader voor het ontsluiten van de omliggende wijken. De gescheiden middenbermen van de Planetenlaan vormen nu een veilige onderbreking en tussenstop voor alle verkeer, om vervolgens hun weg te vervolgen. Ook voor bezorg-, hulp- en bevoorradingsdiensten biedt de huidige situatie met twee gescheiden rijbanen nog (enige) ruimte om hun werk te kunnen uitvoeren. De grote vraag blijft; hoe komen hulpdiensten, bezorging en bestemmingsverkeer in de nieuwe situatie aan de oostzijde van de Planetenlaan en aan de westzijde van het Planetenplein? Ook voor de ontsluiting van de geplande nieuwbouw is het wenselijk dat het komende en gaande verkeer gemakkelijk en veilig haar weg vindt. De huidige situatie biedt nu deze veilige mogelijkheid nog! Met het verplaatsen van de rijbaan van de Planetenlaan van de oostzijde naar de westzijde, om deze vervolgens met een gevaarlijke kronkel op het Planetenplein weer naar de oostzijde af te laten buigen, wordt de verkeerssituatie er mijns inziens er alleen maar onveiliger op. Namelijk: een tweerichting-rijbaan voor auto's en tweerichting-fietspad, moeten elkaar kruisen op het Plein. Een uiterst gevaarlijke situatie!! Tevens ontstaat er hierdoor op de hoek van het Plantenplein en de Orionweg een onoverzichtelijke en zeer gevaarlijke kruising, zowel voor het komende als het gaande auto- en fietsverkeer. Nu al kunnen grote vrachtauto's komende vanaf de Orionweg nauwelijks de bocht naar het Planetenplein maken zonder in de middenberm terecht te komen, laat staan als er een tegenligger staat te wachten om links of rechts naar de Orionweg af te slaan.	Er zijn meerdere meldingen gemaakt over de verkeersonveilige situatie Planetenplein in de visie. Dit wordt in de visie aangepast, zodat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen fietsers en automobilisten en de verkeersveiligheid verbeterd wordt. Groenstrook De groenstrook over de Planetenlaan zal in de verdere uitwerking klimaatadaptief worden ingericht. Hevige neerslag kan daardoor goed opgenomen worden en hittestress wordt voorkomen. Voor de Planetenlaan is daarvoor een ruimtereservering nodig van minimaal 40% van het totale oppervlak. Dit komt overeen met een groenstrook van totaal 12,5m breed. De huidige groenstrook tussen Planetenplein en Van Nesstraat is 8,5m - 9m breed. De huidige groenstrook tussen van Nesstraat en Rijksstraatweg is 2,5m breed. In de visie is één profiel variant in de kaarten opgenomen. Dit is de variant met een fietspad in de middenberm tussen de huidige bomenrijen. In de verdere uitwerking zal één van de voorgestelde verkeerskundige varianten verder uitgewerkt worden. Dit kan betekenen dat het een andere is dan de variant met het fietspad in de middenberm. Wat betreft de ligging van de gasverdeelstations en de betekenis hiervan voor de loop van een toekomstig fietspad: dit zal in de ontwerpfase verder in beeld worden gebracht.
--	---

Ook een automobilist die komende vanaf de Orionweg even snel de bocht om wil gaan, belandt vol in een tegenligger! Wederom een uiterst gevaarlijk situatie!!

Wanneer het Planetenplein intact blijft (zoals dat bij een beschermd stadsgezicht ook behoort te zijn) blijven alle kruisingen overzichtelijk en daarmee ook (relatief) veilig!

Het geschetste fietspad over de middenberm van de Planetenlaan en het (groene) Planetenplein zou ook anders gesitueerd kunnen worden.

Het verkeersonderzoek van Mobycon geeft dit ook in meerdere opties aan, waarbij de optie in variant 3 volgens mij het beste past in de huidige situatie.

Nog beter is het om de huidige situatie te handhaven, al of niet met gekleurde of verhoogde fietspaden.

Ook wordt in voornoemd onderzoek aangegeven dat de kruising Planetenplein Orionweg zoals die nu is nauwelijks belast is, IC waarde =19% en hiermee voldoende doorstroming garandeert.

Een fietspad over de groene middenberm van de Planetenlaan 'en natuurlijk niet over het Planetenplein, want dat is immers beschermd stadsgezicht' lijkt heel mooi, maar in de praktijk zal blijken dat het beoogde groen niet zo groen blijft als het nu is.

Het vele hemelwater, en de al dan niet elkaar passerende (brom)fietsers, zullen het gras langs het fietspad in een modderpoel doen veranderen. Ook sneeuw en de daarbij behorende pekelsouten zullen meer schade veroorzaken dan vooraf bedacht en de bomen langs het groen zullen hiervan zeker een graantje meepikken!

Ik ben beslist geen doemdenker, maar heb dit in de praktijk al meerdere keren meegemaakt!

Wellicht ten overvloede: in de middenberm van de Planetenlaan zijn twee stuks gas-verdeelstations met bijbehorende toe- en afvoerleidingen gesitueerd.

Deze druk-verdeelstations verdelen het gas over de omliggende wijken.

Hoewel Nederland van het gas af moet is het natuurlijk niet slim deze verdeelstations onder een fietspad te leggen.

Ik hoop van harte dat mede deze noodkreet leidt tot constructieve oplossingen waar alle bewoners vrede mee hebben, en zeker tot een veilige verkeerssituatie!

A2	Identiek aan Y.	Zie beantwoording Y.	
B2	De ontwikkelvisie Orionzone is door U op 28 augustus 2019 aan de omwonenden gecommuniceerd en voor inspraak opengesteld Ondergetekende is het niet eens met het volgende Het verdwijnen van bomen als er niet minimaal net zoveel bomen voor terug komen. Een extra supermarkt. Als de grote DEKA blijft. Het Marsmanplein is in de buurt, en de kleine DEKA kan worden uitgebreid. Betaald parkeren Ik ga er vanuit dat de groene Planetenlaan ongeschonden blijft en dat het Oude Nova Collega, met haar beeldbepalende uitstraling, blijft. De reden hiervoor is: Bomen zijn CO2 eters en zuurstofproducenten..... Genoeg supermarkten Niet nodig als u voldoende investeert in ondergronds parkeren en bij de duurdere woningen parkeerplaatsen 'verkoopt'. Het is zeer onvriendelijk voor bezoek. Ik ga ervan uit dat U deze zienswijze meeneemt in het proces en vertrouw erop dat het plan wordt aangepast. (dan eventueel: Uiteraard ben ik bereid mijn bezwaar mondeling toe te lichten)	Bomen Waar bomen verdwijnen in de openbare ruimte om plaats te maken voor bouwplannen of aanpassingen van de openbare ruimte, zullen deze in de omgeving worden gecompenseerd. Supermarkt In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zich meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem. Nova College: De gemeente is een procedure gestart om Planetenlaan 3+5 aan te wijzen als gemeentelijk monument. Het aanwijzen van een gemeentelijk monument is een bevoegdheid van het College van B&W, die daarbij belanghebbenden in de gelegenheid stelt een zienswijze in te dienen. Betaald parkeren: De visie legt vast dat op termijn een vorm van gereguleerd parkeren moet worden overwogen. Dit maakt het mogelijk te beperken wie er op straat kan parkeren. En daarmee tegemoet te komen aan de ambitie van de wijk dat er niet meer geparkeerde auto's op straat komen. Gereguleerd parkeren gaat vooral over het al dan niet verlenen van een parkeervergunning.	Ja, de mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg is uit de ontwikkelvisie gehaald. Daarnaast is de situatie van het Planetenplein in de visie aangepast.
D2	Via deze mail wil ik bezwaar maken tegen enkele onderdelen van de concept ontwikkelvisie van de Orionzone. Ik heb het hele traject om te komen tot deze visie met belangstelling gevolgd. Hoewel ik de inspanningen van de gemeente waardeer om de mening van de buurt mee te nemen in de ontwikkeling van de visie, moet ik constateren dat op een flink aantal punten niet geluisterd is naar de breed gedragen opinie van de burgers. Ik ga in deze mail op drie belangrijke punten in: het Planetenplein, de verkeerssituatie en de nieuwe bebouwing direct achter het Planetenplein aan de westzijde. Planetenplein: een beschermd stadsgezicht Het Planetenplein is een gezichtsbepalend onderdeel van de buurt maar krijgt in de ontwikkelvisie slechts zijdelings aandacht. Dat is vreemd omdat het plein de aansluiting vormt met de drukke Orionweg en is daarmee cruciaal voor de verkeersveiligheid alsmede de uitstraling van de wijk.	Planetenplein De gemeente is zich ervan bewust dat het Planetenplein zich bevindt in het beschermd stadsgezicht. Het is in de visie zeker geen uitgangspunt het beschermd stadsgezicht aan te tasten. Daarom wordt voorgesteld de huidige indeling van het Planetenplein te behouden met dien verstande dat alleen het type verkeer over het plein wordt gesplitst in fietsverkeer en autoverkeer. Daarmee blijven fysieke ingrepen en aan het plein zo klein mogelijk en blijft de symmetrische uitstraling behouden. Verkeer Het strategische/visieniveau van het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek past bij de huidige fase waarin de plannen zich bevinden. Voor deze fase is het zeer gebruikelijk om uit te gaan van het verkeersmodel. Omdat seizoenen geen invloed hebben op een verkeersmodel kan verkeersonderzoek dan ook in de zomer plaatsvinden. Het mobiliteitsonderzoek had tot doel het extra verkeer	

Aangezien het Planetenplein en de Orionweg beschermd stadsgezicht zijn, zou het uitgangspunt moeten zijn dat er zo min mogelijk verandert. In de ontwikkelvisie wordt hier echter zeer weinig aandacht aan geschonken; de beschermde status wordt genoemd, maar vervolgens worden er wel allerlei wijzigingen voorgesteld die deze status aantasten. Een degelijke onderbouwing waarom wijzigingen noodzakelijk zijn ontbreekt.

Het verkeer wordt in de ontwikkelvisie over één baan geleid, niet alleen op de Planetenlaan maar ook op het Planetenplein. Dit leidt er toe dat één deel van het plein (het oostelijke deel volgens de tekeningen) de toegenomen verkeersdruk zal ervaren. Daarnaast wordt met het ontwerp de symmetrie van het plein aangetast.

Tot slot is er nog de beleving van de groene ruimte; de bewoners van het Planetenplein zijn unaniem voor behoud van de huidige indeling en zijn zeer tevreden over het groen zoals het nu is. Met name de symmetrie in het huidige ontwerp die consequent is doorgevoerd spreekt tot de verbeelding. Het projectteam heeft geen enkel onderzoek gedaan naar draagvlak voor de nieuwe indeling t.o.v. de huidige indeling. Ook gezien de beschermde status, het feit dat het groen onderdeel is van de hoofdbomenstructuur en de kosten van herindeling, lijkt het ons zeer onverstandig de indeling van het groen te veranderen.

Voorgestelde aanpassingen aan het Planetenplein zijn naar mijn mening in strijd met de status van beschermd stadsgezicht en gaan lijnrecht in tegen de wensen van de bewoners van het plein. Ik maak dan ook bezwaar tegen de ontwikkelvisie voor wat betreft het Planetenplein.

Verkeer Planetenlaan en Planetenplein

Naar de mening van bewoners is de impact van de visie op het verkeer onvoldoende onderzocht. Mobycon heeft alleen een studie uitgevoerd naar de doorstroming van het verkeer in een aantal scenario's. De huidige situatie is echter niet als scenario opgenomen, wat de studie incompleet maakt. Daarnaast is gewerkt met een verouderd model (gebaseerd op 2014) en zijn er geen recente tellingen gedaan. Aangezien het de vakantie periode betrof, was het tijdstip van het onderzoek sowieso ongelukkig. Mobycon heeft mondeling aan ons toegegeven dat de situatie op het plein onvoldoende onderzocht was; de situatie op het plein en de Orionweg is complex. Ook is er niet gekeken naar de verkeersveiligheid, wat juist een grote zorg is bij de bewoners. Wanneer gaat er naar de veiligheid gekeken worden?

Het concentreren van alle verkeer op één weg aan de zijde van de basisschool De Zonnewijzer levert volgens mij een onaanvaardbaar risico voor de veiligheid van de kinderen op. Zelfs op dit moment is de situatie bij aanvang van school in de ochtend onoverzichtelijk en gevaarlijk. Als er tweerichtingsverkeer komt zal dit alleen maar toenemen, ook gezien de algemene toename van het verkeersaanbod door de nieuwe bewoners. Slechts refereren aan “gereguleerd parkeren” als oplossing voor het verkeersaanbod acht ik kortzichtig. Ik ben ook zeer bezorgd dat de toegankelijkheid van onze wijk zeer sterk zal afnemen.

dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken, in kaart te brengen en hiervoor mogelijke oplossingsrichtingen aan te dragen. Vervolgonderzoek moet nu plaatsvinden.

Een terecht punt over het Planetenplein, waarbij opgemerkt wordt dat het ontwerp van het plein tot nu toe alleen vanuit stedenbouwkundig perspectief is gepresenteerd. In een vervolgonderzoek dat voor verkeer gedaan moet worden, zal het Planetenplein verkeerskundig ontworpen worden. Dan is er ook aandacht voor de door u geuite zorgpunten.

Bebouwing

Uit onze gecontroleerde gegevens staan op de plekken die u noemt gebouwen in respectievelijk drie en vijf bouwlagen. De nieuw geprojecteerde bebouwing achter de woningen wordt in maximaal drie bouwlagen uitgevoerd en sluit daarmee goed aan bij het gangbare aantal bouwlagen in de buurt. Datzelfde geldt voor twee, verder weg gelegen, hoekaccenten van vier bouwlagen. Wij delen uw mening dat de hoogte van de bebouwing richting Delftlaan kan oplopen en hebben daartoe een voorstel gedaan in de visie. In de visie zijn nieuwe woningen achter de woningen aan het Planetenplein op minstens 16 meter vanaf de achtergevelrooilijn geprojecteerd. Daarmee ontstaat een stedenbouwkundig acceptabele hoeksituatie die aansluit bij gangbare afstanden in de omgeving. De visie voorziet in de parkeerbehoefte door op maaiveld parkeerruimte te reserveren voor nieuwe bewoners aan de binnenkant van het bouwblok. Op deze manier worden geparkeerde auto's aan het zicht van de openbare ruimte onttrokken. Deze oplossing heeft geen invloed op de hoogte van de nieuwe bebouwing. Van een verhoogde parkeerplaats is in de visie dan ook geen sprake. De ontsluiting van bebouwing langs de Orionweg is bedacht vanuit de noordkant – in dit geval de Helene Swarthstraat - zoals ook in de huidige situatie het geval is. Een verdere uitwerking van de plannen zal moeten bepalen waar precies binnen het bouwblok de toegang tot de parkeervoorziening zal worden gemaakt.

Commentaar op inspraak

Inderdaad is de concept ontwikkelvisie gedurende de participatie gewijzigd. Met name na de 'sneak preview' op 25 februari is de concept ontwikkelvisie op enkele punten gewijzigd naar aanleiding van opmerkingen van veel bewoners van de Planetenlaan. Dit heeft effect gehad op de situatie van het Planetenplein in de visie. Voor u was dat wellicht een onwelkome wijziging, maar voor veel van uw buurtbewoners was dat een verbetering waar zij om hadden gevraagd. In een proces waarin de gemeente de input van bewoners serieus overweegt is het onvermijdelijk dat de stukken zullen wijzigen.

De nieuwe indeling introduceert enkele zeer complexe kruisingen; met name de kruisingen met de Orionweg zijn een zorg; nu zijn er twee redelijk overzichtelijke kruisingen, omdat er eenrichtingsverkeer is vanaf het plein. Als dit een tweebaansweg en fietspad worden zoals in de visie het geval is, zullen deze kruisingen onoverzichtelijker en onveiliger worden. Zo staat een vergelijkbare kruising een straat verderop (Top Naefflaan - Orionweg) in de top 10 van meest onveilige kruisingen van Haarlem (<https://gemeentebestuur.haarlem.nl/bestuurlijke-stukken/2018014969-2-Bijlage-1-Bliq-rapportage-Verkeersveiligheid-2017.pdf>).

De indeling uit de visie toont een tweebaansweg ten zuiden van het plein en een fietspad ten noorden. Op de Planetenlaan is deze indeling echter omgekeerd; auto's ten noorden en een fietspad ten zuiden. Hierdoor zullen de weg en het fietspad elkaar moeten kruisen aan de noordkant van het plein. Aangezien er ook nog verkeer uit andere richtingen bijkomt (Pegasusstraat en Helene Swarthstraat), zal dit een zeer gevaarlijke kruising opleveren. Desgevraagd gaf een onderzoekster van Mobycon aan deze indeling zeer onverstandig te vinden tijdens de informatiebijeenkomst op 11 september.

Echter, in de scenario's van Mobycon ligt de tweebaansweg op het plein ook aan de noordkant en sluit dus aan op de laan. Idem voor het fietspad. De door Mobycon onderzochte scenario's zijn dus niet in overeenstemming met de visie. Dit betekent dat ofwel het onderzoek niet relevant is voor de visie of er een fout zit in de visie. Tijdens de informatiebijeenkomst op 11 september werd door zowel Hein Schouwenaars en Ricsi van Beek aangegeven dat het laatste het geval is. Voor bewoners is het nu echter zeer lastig een mening te vormen over de situatie op het plein.

Ik maak, tot verder onderzoek en toelichting is gegeven, bezwaar tegen het nu voorliggende ontwerp vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid.

Bebouwing ten westen Planetenplein

Direct achter het Planetenplein aan de westzijde is bebouwing gepland. Ik erken de noodzaak om het aantal woningen in Haarlem te verhogen maar heb grote zorgen over de wijze waarop dat gerealiseerd wordt. Dat betreft de hoogte van de bebouwing, de plaats van de bebouwing en de parkeergelegenheid voor nieuwe bewoners.

Op dit moment staan direct ten westen van het Planetenplein woningen met slechts één etage. En daarnaast bij de Helene Swarthstraat één appartementencomplex met drie woonlagen. De bewoners van het Planetenplein vinden het belangrijk dat de nieuwe bebouwing laag blijft (twee woonlagen). Ik kan me voorstellen dat de bebouwing hoger wordt naarmate die meer richting Randweg wordt gebouwd. Daar staan immers op dit moment al hogere gebouwen. Daarnaast is het belangrijk dat de nieuwe bebouwing niet direct tegen de erfscheiding van de woningen van het Planetenplein wordt gebouwd. Daar is nu nog geen duidelijkheid over.

De ontwikkelvisie gaat ervan uit dat nieuwe bewoners op eigen grond kunnen parkeren. In eerste instantie werd gesproken over parkeergarages onder de woningen, maar in een

mondelinge toelichting op 11 september bleek dat het waarschijnlijk is dat parkeren boven het maaiveld plaats vindt. Dat kan betekenen dat de bebouwing hoger wordt of dat er een aparte parkeerdek gebouwd gaat worden. Beiden oplossingen zorgen voor meer overlast voor bestaande bewoners, waarbij ik mij met name zorgen maak dat onze woningen uitzicht krijgen op een verhoogde parkeerplaats. Ook vraag ik mij af hoe de nieuwe bewoners bij hun complex kunnen komen. Dat zou mogelijk betekenen dat een nieuwe weg aangelegd zou worden direct achter onze tuin. Ook dit is ongewenste situatie. Veel is nog onduidelijk, de ontwikkeling is zeer vaag over parkeergelegenheid en te optimistisch over het terugdringen van het autobezit en autogebruik.

Ik maak bezwaar tegen de bebouwing ten westen van het Planetenplein indien er niet een afdoende oplossing wordt gevonden voor het parkeerprobleem en als de bebouwing hoger wordt dat twee woonlagen.

Conclusie

Uitgangspunt naar onze mening zou moeten zijn dat de status quo gehandhaafd blijft op het Planetenplein zodat:

- Het beschermd stadsgezicht behouden blijft
- Bewoners van de wijk kunnen blijven genieten van het gezichtsbepalende Planetenplein
- De veiligheid voor bewoners en vooral kinderen op de Planetenlaan gegarandeerd is
- Kruisingen met de Orionweg overzichtelijk en veilig blijven
- Nieuwe woningen in de wijk passen qua hoogte zonder dat parkeerproblemen ontstaan

Aanvullend hierop denk ik dat de financiële haalbaarheid van de plannen een zorg is. De ingrijpende aanpassingen aan de Planetenlaan en het Planetenplein dienen geen logisch doel. Van vergroening is nauwelijks sprake en de ook op de klimaatproblematiek (voor zover in de wijk daarvan sprake is) heeft het plan geen invloed. Wel is het duur en stuit het plan op zeer veel weerstand. Voor het draagvlak zou het goed zijn dit deel van het plan te schrappen.

Inspraak procedure

Tot slot wil ik, net als veel andere bewoners van het Planetenplein mijn ontevredenheid uiten over de huidige inspraakprocedure. Informatie over de visie was in veel gevallen summier (bijvoorbeeld over het plein, maar ook gereguleerd parkeren) en soms tegenstrijdig. Daarnaast heeft het projectteam onvoldoende uit kunnen leggen welk doel de veranderingen dienen. Dit geldt voor de situatie rond het Planetenplein, maar bijvoorbeeld ook omtrent de geplande supermarkt. Niemand ziet de noodzaak voor nog een supermarkt, maar toch blijft deze ingetekend zonder verdere uitleg.

	Bewoners moeten nu reageren op plannen die onaf en onvoldoende onderbouwd zijn. Veel is nog onduidelijk en onzeker, maar de wijzigingen hebben wel grote impact op o.a. het woongenot, de leefbaarheid en de woningwaarde. Wat ons betreft zijn de plannen in de huidige vorm niet af en moeten ze verder ontwikkeld worden. Als bewoners zouden wij daar ook zeer graag meer bij betrokken willen worden.		
E2	Graag geef ik nog een korte reactie op de ontwikkelplannen voor de Orionzone in Haarlem Noord. Ik heb de samenvatting van het mobiliteits onderzoek gelezen en was daar zelf ook over aan het nadenken al een tijd. Er zijn 2 dingen die mij nog zorgen baren bij de ontwikkeling en de onderzoeken die gedaan zijn. 1. De wachttijden bij de bestaande punten met stoplichten in bijna heel Haarlem, maar zeker ook in Haarlem Noord. Bijvoorbeeld Orionweg-ring Haarlem en Rijksstraatweg-Zaanenlaan en zeker Planetenlaan-Rijksstraatweg. Ik fiets en rij regelmatig via deze kruispunten. Ik krijg de indruk dat ze altijd dezelfde volgorde volgen, ongeacht het aanbod van het verkeer. En dat hierbij bijvoorbeeld fietsverkeer weer wordt achtergesteld op autoverkeer. Dit zorgt voor lange wachttijden, irritatie en soms gevaarlijke situaties omdat mensen door rood rijden, om niet nog een cyclus af te wachten. Ik zie de wachttijden bij Orionweg - Ring Haarlem terugkomen in het onderzoek, maar die bij de Rijksstraatweg - Zaanenlaan en bij Marnixstraat - Kleverlaan helemaal niet naar voren komen. Hier gaat zeker meer verkeer door bij uitbreiding van de Orionzone. Ik verwacht dat bij toenemende drukte bij deze kruispunten en Schoterweg - Kloverlaan, het verkeer een stuk gevaarlijker zal worden, als er niet beter wordt geanticipeerd op de aanbod van verkeer in plaats van een vast ritueel af te draaien. 2. Mijn tweede grote zorg is het verkeer door de Waarderpolder. Ik zie de mobiliteitsdruk op de Waarderpolder helemaal niet in het onderzoek terugkomen. Veel van de bewoners van Haarlem Noord reizen in de ochtend en middag via de A9. We rijden daarbij niet via de Ring Haarlem West naar Haarlem-Zuid naar de A9, maar via de Waarderpolder. De druk bij de beide toegangsbruggen is erg groot, maar de druk op de 1-baansweg door de Waarderpolder is onacceptabel hoog. Hier is dan wel weer rekening gehouden met het aanbod van verkeer bij de stoplichten, maar niet met de hoeveelheid verkeer die hier tijdens de spitsuren doorheen stroomt. Ik heb altijd begrepen dat de Waarderpolder de belangrijkste toegangsweg naar Haarlem zou moeten zijn. Ik begrijp dan ook absoluut niet waarom hier voor eenbaanswegen gekozen is. Er hoeft maar iets te gebeuren en er staat een file van begin tot eind van de Waarderpolder. Dit leidt tot agressie en onacceptabel gedrag van sommige weggebruikers. We zien dit zeker ook rug op de N200. Waar in de ochtend al een file staat om de A9 op te mogen rijden vanaf de fly-over bij de Waarderpolder. Ook dit leidt tot asociaal en gevaarlijk rijgedrag van weggebruikers. Ik ga er van uit dat ik een reactie krijg op deze mail. Ik heb jarenlang met de auto gereisd van en naar Haarlem Noord. Gelukkig kan ik nu met OV en de fiets. Daar loop ik tegen de drukte op het fietspad en bij de stoplichten aan. Naar mijn mening zou er meer aan doorstroming gedaan moeten worden voor alle verkeer. Het is een utopie te denken dat	1.We gaan in het vervolgtrajcet meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. 2.Een onderzoek naar alle wegen die buiten de ontwikkelzones liggen, wordt in een ander project opgepakt. Dit zal daarom ook niet terugkomen in de visie van de Orionzone. Er is aandacht voor dit punt	

	veer verminderende maatregelen direct tot resultaat zullen leiden. Hier is tijd voor nodig. Ik zou het heel jammer vinden dat er in de tussentijd Amsterdamse resultaten zullen komen zoals grootschalig door rood rijden en hevige irritaties in het verkeer. Laat staan dat ouderen de deur niet meer uitkomen omdat er geen gelegenheid voor hen is om op een iets langzamer tempo de straat over te kunne steken. Uiteraard zijn er meerdere dingen die meespelen bij een uitbreiding van een buurt. Deze baren mij de meeste zorgen. Mijn naam is Ellen Coste. Ik woon in de [...] in Haarlem Noord met man en kind van 9. We hebben 1 auto, 3 fietsen eenmaking gebruik van IZoof electric carsharing project af en toe. Ik zou het heel fijn vinden als mijn zoon veilig naar school kan blijven fietsen, ik op een enigszins snelle manier op de fiets naar het station kan blijven fietsen en dat mijn man op tijd bij de opvang kan zijn omdat hij in de Waarderpolder kon doorrijden in plaats van een half uur vertraging heeft.		
F2	Via deze mail reageren wij op de concept ontwikkelvisie van de Orionzone; graag zou ik een <u>ontvangstbevestiging</u> van deze e-mail ontvangen. Mijn reactie richt zich op de visie voor het Planetenplein, aangezien dat mijn belangrijkste zorgpunt is. In de concept ontwikkelvisie wordt een nieuwe verkeersstructuur voor de Planetenlaan voorgesteld. Het plein wordt daarin slechts zijdelings genoemd, maar zou m.i. veel meer aandacht moeten krijgen. Het plein vormt de aansluiting met de drukke Orionweg en is daarmee cruciaal voor de verkeersveiligheid alsmede de uitstraling van de wijk. Beschermd stadsgezicht Aangezien het Planetenplein en de Orionweg beschermd stadsgezicht zijn, zou het uitgangspunt moeten zijn dat er zo min mogelijk veranderd. In de ontwikkelvisie wordt hier echter zeer weinig aandacht aan geschonken; de beschermde status wordt genoemd, maar vervolgens worden er wel allerlei wijzigingen voorgesteld die deze status aantasten. Een degelijke onderbouwing waarom wijzigingen noodzakelijk zijn ontbreekt. Het projectteam heeft mondeling alleen aangegeven dat veiligheid en klimaat belangrijke onderwerpen zijn, maar heeft niet onderbouwd hoe de nieuwe indeling hieraan bijdraagt. Dit is dan ook onze eerste vraag aan het projectteam; maak de noodzaak van de wijzigingen duidelijk en geef bijvoorbeeld een gedetailleerde uitwerking van de impact op o.a. klimaatbestendigheid en verkeersveiligheid. Verkeer Naar de mening van bewoners is de impact van de visie op het verkeer onvoldoende onderzocht. Mobycon heeft alleen een studie uitgevoerd naar de doorstroming van het verkeer in een aantal scenario's. De huidige situatie is echter niet als scenario opgenomen, wat de studie incompleet maakt. Daarnaast is gewerkt met een verouderd model (gebaseerd op 2014) en zijn er geen recente tellingen gedaan. Aangezien het de vakantie periode betrof, was het tijdstip van het onderzoek sowieso ongelukkig. Mobycon heeft mondeling aan ons toegegeven dat de situatie op het plein onvoldoende onderzocht was; de situatie op het plein en de Orionweg is complex. Ook is er niet gekeken naar de verkeersveiligheid, wat juist een grote zorg is bij de bewoners. Wanneer gaat er naar de veiligheid gekeken worden?	Beschermd Stadsgezicht De visie ziet geen wijziging voor van de uitstraling van het Planetenplein, anders dan de verschillende verkeersstromen te scheiden. Uitgangspunt hierbij is dat de fysieke indeling van het huidige plein (o.a. de symmetrische opzet) hierbij behouden blijft waarmee er geen inbreuk plaatsvindt op de status van het plein als onderdeel van het beschermd stadsgezicht. Duurzaamheid/klimaat/groen Haarlem heeft hoge duurzaamheidsambities. Bij het stapelen van deze ambities in de gebouwde omgeving kunnen de verschillende duurzaamheidsthema's met elkaar concurreren. Haarlem focust en hanteert het principe om het energiethema te koppelen aan de gebouwen en het klimaatadaptatiethema aan de openbare ruimte. Kort samengevat: zonnepanelen op de daken en vergroening in de openbare ruimte. De groenstrook over de Planetenlaan zal in de verdere uitwerking klimaatadaptief worden ingericht. Hevige neerslag kan daardoor goed opgenomen worden en hittestress wordt voorkomen. Voor de Planetenlaan is daarvoor een ruimtereservering nodig van minimaal 40% van het totale oppervlak. Dit komt overeen met een groenstrook van totaal 12,5m breed. De huidige groenstrook tussen Planetenplein en Van Nesstraat is 8,5m - 9m breed. De huidige groenstrook tussen van Nesstraat en Rijksstraatweg is 2,5m breed. Verkeer Het strategische/visieniveau van het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek past bij de huidige fase waarin de plannen zich bevinden. Voor deze fase is het zeer gebruikelijk om uit te gaan van het verkeersmodel. Omdat seizoenen geen invloed hebben op een verkeersmodel kan verkeersonderzoek dan ook in de zomer plaatsvinden. Het mobiliteitsonderzoek had tot doel het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken, in kaart te brengen en hiervoor mogelijke oplossingsrichtingen aan te dragen. Vervolgonderzoek	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt. Daarnaast is de inrichting van het Planetenplein in de visie aangepast. De mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg is uit de ontwikkelvisie gehaald.

De nieuwe indeling introduceert enkele zeer complexe kruisingen; met name de kruisingen met de Orionweg zijn een zorg; nu zijn er twee redelijk overzichtelijke kruisingen, omdat er eenrichtingsverkeer is vanaf het plein. Als dit een tweebaansweg en fietspad worden zoals in de visie het geval is, zullen deze kruisingen onoverzichtelijker en onveiliger worden. Zo staat een vergelijkbare kruising een straat verderop (Top Naefflaan - Orionweg) in de top 10 van meest onveilige kruisingen van Haarlem (<https://gemeentebestuur.haarlem.nl/bestuurlijke-stukken/2018014969-2-Bijlage-1-Bliq-rapportage-Verkeersveiligheid-2017.pdf>).

De indeling uit de visie toont een tweebaansweg ten zuiden van het plein en een fietspad ten noorden. Op de Planetenlaan is deze indeling echter omgekeerd; auto's ten noorden en een fietspad ten zuiden. Hierdoor zullen de weg en het fietspad elkaar moeten kruisen aan de noordkant van het plein (aansluiting met Planetenlaan). Aangezien er ook nog verkeer uit andere richtingen bijkomt (Pegasusstraat en Helene Swarthstraat), zal dit een zeer gevaarlijke kruising opleveren. Desgevraagd gaf een onderzoekster van Mobycon aan deze indeling zeer onverstandig te vinden tijdens de informatiebijeenkomst op 11 september.

Echter, in de scenario's van Mobycon ligt de tweebaansweg op het plein ook aan de noordkant en sluit dus aan op de laan. Idem voor het fietspad. De door Mobycon onderzochte scenario's zijn dus niet in overeenstemming met de visie. Dit betekent dat ofwel het onderzoek niet relevant is voor de visie of er een fout zit in de visie. Tijdens de informatiebijeenkomst op 11 september werd door zowel Hein Schouwenaars en Ricsi van Beek aangegeven dat het laatste het geval is. Voor bewoners is het nu echter zeer lastig een mening te vormen over de situatie op het plein.

Klimaat

Het projectteam heeft aangegeven dat de bestendigheid tegen klimaatverandering een belangrijk thema is, maar kon niet aangeven hoeveel meters groen er door de herindeling bijkomen. Aangezien het vooral om het verplaatsen van baanvakken gaat, is er volgens de bewoners heel weinig winst op dit vlak. De gemeente zou beter in kunnen zetten op andere aanpassingen, bijvoorbeeld groene daken op de geplande nieuwbouw.

Verder staat in de "Structuurvisie Openbare Ruimte - Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar" aangegeven dat er in de Planetenwijk geen probleem is op dit vlak (<https://gemeentebestuur.haarlem.nl/Vergaderingen/Raad/2017/21-december/19:30/Structuurvisie-openbare-ruimte-2040-DEF-met-aangenomen-amendementen.pdf>, pagina 60-63). De kans op hittestress is niet groot en er zijn stroombanen aanwezig om water snel af te voeren. Tevens zal de hoeveelheid groen niet of nauwelijks toenemen door herindeling, dus de mate waarin water opgenomen wordt verandert niet.

Tot slot is er nog de beleving van de groene ruimte; de bewoners van het planetenplein die wij gesproken hebben zijn unaniem voor behoud van de huidige indeling en zijn zeer tevreden over het groen zoals het nu is. Met name de symmetrie in het huidige ontwerp die consequent is doorgevoerd spreekt tot de verbeelding. Het projectteam heeft geen enkel onderzoek gedaan naar draagvlak voor de nieuwe indeling t.o.v. de huidige

moet nu plaatsvinden. Wel gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen.

Planetenplein:

In de conceptvisie die ter inzage heeft gelegen, waren de uitkomsten van het verkeersonderzoek nog niet verwerkt. Op grond van ingediende inspraakreacties en aanbevelingen uit het verkeersonderzoek, kunnen nadere aanpassingen plaatsvinden in de uiteindelijke ontwikkelvisie. U merkt terecht op dat de wijze waarop fiets- en autoverkeer in de conceptvisie is ingedeeld op het Planetenplein niet ideaal is. Op grond van het onderzoek van Mobycon zal daarom dit onderdeel van de ontwikkelvisie worden aangepast.

Inspraakprocedure:

De ontwikkelvisie is een document dat uitspraken op visieniveau bevat. Inderdaad zullen concrete projecten nader worden uitgewerkt. Dit vindt bijvoorbeeld plaats door het opstellen van stedenbouwkundige programma's van eisen of door het voorbereiden van bestemmingswijzigingen. In deze procedures zal er opnieuw ruimte zijn voor inspraak, waarbij omwonenden zich kunnen richten op meer concrete plannen.

indeling. Ook gezien de beschermde status, het feit dat het groen onderdeel is van de hoofdbomenstructuur en de kosten van herindeling, lijkt het ons zeer onverstandig de indeling van het groen te veranderen.

Alternatieven

Uitgangspunt naar onze mening zou moeten zijn dat de status quo gehandhaafd blijft op het Planetenplein en aangrenzend de Planetenlaan. De oude indeling behouden heeft een aantal aantrekkelijke voordelen, o.a.:

- Beschermde stadsgezichten blijft behouden.
- Bewoners zijn tevreden met de indeling / zullen niet in verzet komen tegen veranderingen.
- Meer parkeerplekken op het plein dan in de indeling van de visie.
- Goede bereikbaarheid voor beide zijden van het plein.
- Kruisingen die overzichtelijker en veiliger zijn dan de kruisingen in de visie.
- Geen hoge kosten voor het aanpassen van de indeling.

Vanwege deze voordelen zou het behouden van het plein zoals dat nu is de voorkeur moeten genieten. Het is jammer dat de huidige situatie niet opgenomen is in het onderzoek van Mobycon; is het projectteam nog van plan dit scenario alsnog te laten onderzoeken?

Het enige nadeel van de huidige situatie is dat de fietspaden niet vrijliggend zijn; iets waar in het mobiliteitsonderzoek veel waarde aan gehecht lijkt te worden. Dit is echter ook in de bestaande indeling te realiseren door:

- a) het fietspad iets verhoogd te leggen t.o.v. de autorijbaan met de huidige indeling
- b) het fietspad en de parkeerplekken om te wisselen.

Deze oplossingen kunnen ook doorgevoerd worden op de Planetenlaan. Door het fietspad en de parkeerplekken om te wisselen wordt de situatie aan de Planetenlaan als volgt (vgl scenario 3) gezien vanaf het plein:

stoep 2,5m | fietspad 2m | 0.4m | parkeren 2m | rijbaan 3.1m | groenzone | rijbaan 2,8m | parkeren 2m | fietspad 2m | stoep 2.5m

Aan de zuidkant van de laan is het wat krappert; in totaal 9.3m terwijl er ongeveer ~9m beschikbaar is. Mobycon is uitgegaan van een breedte voor de autorijbaan van 2.8m vanwege bus- en vrachtverkeer. De ontbrekende 0.3m kan echter vrij eenvoudig uit de groenstrook en / of de stoep worden gehaald. Dit betekent dat bewoners wellicht een iets smallere stoep krijgen, maar daar tegenover staat dat zij de parkeerplekken voor hun deur behouden. Ook ligt het fietspad aan de stoep en niet direct de rijbaan. Kan dit scenario ook overwogen worden in de definitieve uitwerking van de visie en kan Mobycon deze variant alsnog onderzoeken?

Inspraak procedure

	Tot slot willen wij onze ontevredenheid uiten over de huidige inspraakprocedure. Informatie over de visie was in veel gevallen summier (bijvoorbeeld over het plein, maar ook gereguleerd parkeren) en soms tegenstrijdig. Daarnaast heeft het projectteam onvoldoende uit kunnen leggen welk doel de veranderingen dienen. Dit geldt voor de situatie rond het Planetenplein, maar bijvoorbeeld ook omtrent de geplande supermarkt. Niemand ziet de noodzaak voor nog een supermarkt, maar toch blijft deze ingetekend zonder verdere uitleg. Bewoners moeten nu reageren op plannen die onaf en onvoldoende onderbouwd zijn. Veel is nog onduidelijk en onzeker, maar de wijzigingen hebben wel grote impact op o.a. het woongenot, de leefbaarheid en de woningwaarde. Wat ons betreft zijn de plannen in de huidige vorm niet af en moeten ze nog verder ontwikkeld worden. Als bewoners zouden wij daar ook zeer graag meer bij betrokken willen worden. Wij hopen dan ook dat de plannen eerst verder worden uitgewerkt in samenspraak met wijkraden en met de input bewoners, voordat zij definitief zullen worden vastgesteld.		
G2	De ontwikkelvisie Orionzone is door U op 28 augustus 2019 aan de omwonenden gecommuniceerd en voor inspraak opengesteld. Ondergetekende is het niet eens met het volgende, · Een supermarkt op de hoek Orionweg/Top Naeflaan · Hoge flats op de hoek Orionweg/Delftlaan · Dat de bomenrij in de Herman Gorterstraat zal verdwijnen. · Woningwaarde De reden hiervoor is: · Een nieuwe supermarkt trekt extra verkeer aan terwijl het al een druk kruispunt is. De Herman Gorterstraat is te smal om al dat extra verkeer te verwerken. Ook zal er vrachtverkeer komen om de winkel te bevoorraden. Dus laden en lossen en extra mensen die gaan parkeren als zij hun boodschap gaan doen. Als deze door de Herman Gorterstraat rijden geeft dit extra overlast en gevaar voor de spelende kinderen. Het is nu een rustige straat om in te wonen en dit gaat door alle veranderingen verdwijnen. Ten eerste al door alle extra woningen en dan ook nog eens door een supermarkt!!!! · Hoge flats zullen de zon tegenhouden in de straat en het is veel te massaal en massief en te aanwezig in de buurt. Het belemmert uitzicht als je woont in de Herman Gorterstaat, en overige straten er omheen.	Supermarkt: In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zich meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem. Hoge gebouwen: In de visie is op de hoek van de Orionweg en Delftlaan een gebouw opgenomen met als hoogste punt (aan de Orionweg) zeven bouwlagen. Het gebouw loopt trapsgewijs af naar de Herman Gorterstraat om daar met drie tot vier bouwlagen te eindigen. Op deze manier kan zowel een stedenbouwkundig accent worden gecreëerd langs de Westelijke Randweg als markering van de wijkentree, als een soepele overgang worden bereikt naar de bestaande laagbouwoningen aan de Herman Gorterstraat. E.e.a. zoals bedoeld in de nota Hoogbouwprincipes Haarlem, hoewel op grond van de nota pas sprake is van hoogbouw bij een minimale hoogte van 10 bouwlagen. De zeven bouwlagen die in de visie zijn opgenomen zijn alleen mogelijk op de hoek en 45 tot 65 meter verwijderd van de bestaande bebouwing. Het deel van het zeven bouwlagen tellende gebouw waar schaduwwerking vanuit zou kunnen gaan, is op 65 meter gesitueerd vanaf de woningen aan de Herman Gorterstraat. Dit betreft een behoorlijke afstand, waardoor een situatie ontstaat die stedenbouwkundig acceptabel is. Ook de lagere delen van het gebouw worden op voldoende afstand geplaatst van de bestaande bebouwing. Het drielaagse deel van het gebouw komt op minimaal 18 meter en het vierlaagse deel van het gebouw op minimaal 25 meter van de	Ja, de mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg is uit de ontwikkelvisie gehaald.

	· Groen in de straat is heel fijn, en beter voor het milieu. Het stikstof probleem wordt alleen maar groter als de bomen verdwijnen. (behoud de natuur die er nu is) · En tenslotte, wij zullen verwachten een vermindering van het waarde van ons huis dankzij deze nieuw ontwikkelingen. Ik ga ervan uit dat U deze zienswijze meeneemt in het proces en vertrouw erop dat het plan wordt aangepast.	bestaande bebouwing te liggen. Groen: Waar bomen verdwijnen in de openbare ruimte om plaats te maken voor bouwplannen of aanpassingen van de openbare ruimte, zullen deze in de omgeving worden gecompenseerd. Of een project al dan niet bijdraagt aan de stikstofproblematiek is met name afhankelijk van de vraag of per saldo stikstofbronnen worden toegevoegd. Waarde: Een ontwikkelvisie is niet een document dat kan leiden tot planschade. Wilt u meer weten over planschade, dan kunt u hierover lezen op haarlem.nl/tegemoetkoming-planschade.	
H2	Graag willen wij enkele kritische kanttekeningen maken bij uw plannen voor de Orionzone. Geen technische op- en aanmerkingen, want dat is door de fam. Koning en de heer Jeroen van der Kuur, voor zover wij weten, al voldoende en voortreffelijk gedaan, maar kanttekeningen van meer beschouwelijke en algemene aard aangaande de hele procedure rond de Orionzone. Kritiek is in essentie het plaatsen van vraagtekens bij stellingen of ingenomen posities. Dat is wat deze reactie beoogt, niet meer en niet minder. Wij beperken ons tot vijf punten om onze kritiek enigszins overzichtelijk en 'to the point' te houden. 1. 'Als je iedereen een stem geeft hoeft je naar niemand te luisteren'. Ongeveer regel 1 uit het handboek voor de ambtenaar. Ligt een beetje in het verlengde van de klassieke en historisch uiterst succesvolle uitspraak: 'Divide et impera': drijf de burgers uit elkaar en hou ze onder de duim... 'Inspraak' is een woord, geen inhoud. Inhoud moet er door hele concrete maatregelen aan gegeven worden. Ook moet daarbij duidelijk gemaakt worden hoe die inspraak gemeten c.q. gewogen wordt. In gewoon goed Nederlands: wordt mijn stem gehoord of gaat-ie gewoon bij het ambtelijk afval? Is inspraak een douceurtje om de gemoederen kalm te houden of stelt het écht iets voor en zo ja, wat dan heel precies? Het grote wantrouwen in ambtelijk handelen komt vooral voort uit het feitelijk negeren van op- en aanmerkingen c.q. wensen van het publiek, betrokkenen, belanghebbenden. De overheid wordt betaald door de burgers en dient in eerste instantie het belang van die burgers te beschermen én te bevorderen. Niet neer te meppen en te frustreren. Ook niet via zogenaamde 'inspraak-procedures' waar geen fatsoenlijk mens een vingernagel achter kan krijgen om te zien wat ze nou écht voorstellen en welke uitwerking ze hebben. Iets als 'inspraak' is nou eenmaal niet opvallend duidelijk meegegeven in het ambtelijk genetisch materiaal. Maar voor ons als bewoners en belanghebbenden van cruciaal belang. Had in deze procedure veel beter en vooral veel duidelijker gemoeten. Niet alleen woorden, vooral daden. Niet 'we nemen het mee', maar dóen!	'Als je iedereen een stem geeft hoeft je naar niemand te luisteren': Het beeld dat u schetst van een participatietraject waarin naar niemand geluisterd is komt niet overeen met de feiten. Een niet-uitputtende opsomming van punten die door betrokken burgers naar voren zijn gebracht en hebben geleid tot aanpassingen in de ontwikkelvisie: • een ongelijkvloerse kruising voor fietsers met de Randweg is opgenomen; • de ligging van het lijnpark aan de Planetenlaan is aangepast; • een ruimtereservering voor een wijkenergiecentrale is opgenomen; • de reservering voor een nieuwe supermarkt is uit de ontwikkelvisie geschrapt; • etcetera. 'Geld gaat altijd voor Goed' In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zich meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem. 'Van XXL naar L' Het proces om te komen tot een ontwikkelvisie voor de Orionzone is ingezet met de ambitie om 600 woningen in de zone toe te voegen, mits dit op een goede manier ruimtelijk inpasbaar zou zijn. Dit uitgangspunt is helder gecommuniceerd. Na zes sessies 'werken in de wijk' zijn twee scenario's uitgewerkt om te verkennen wat er ruimtelijk mogelijk zou zijn. Eén van die scenario's liet zien dat 900 woningen ook mogelijk zouden zijn, mits de daarbij behorende keuzes zouden worden gemaakt, bijvoorbeeld op het gebied van bouwhoogten etcetera. Vervolgens zijn beide scenario's aan omwonenden	Nee

2. 'Geld gaat altijd voor Goed'. Het Planetenplein (voor ons belangrijk, want we wonen al 25 jaar aan dat plein!) is met voorsprong het mooiste stadsplein van Haarlem en voor zover wij weten ook van Europa en omstreken. Een dertiger-jaren-plein, prachtig van bouw, voorzien van groen en schitterende bomen, klassiek-symmetrisch aangelegd volgens even klassieke beginselen en met een uitgebalanceerde verdeling tussen verkeer en bewoning. Niet meer aankomen en al helemaal niet als je er niet zelf woont! Dat denk je dan. Niets blijkt echter minder waar. de gemeente Haarlem en haar projekt-gerichte kompanen hebben hun begerig oog daarop laten vallen en zijn in het wilde weg aan het veranderen geslagen met kennelijk als motto: elke verandering is per definitie een verbetering. Bovendien met de Bommeleske (van heer Bommel...) insteek: geld speelt geen rol. De ingrepen in het Planetenplein hebben een opvallend hoog 'kanniewaarszijn-gehalte', het programma van Astrid Joosten, waar af en toe wanprestaties van geestelijk minvermogende lieden van overheidswege bakken geld over denkbeeldige balken gooien. De vraag is natuurlijk: wat is het zinnige doel van deze geldsmijterij en welke denkbeeldige verbetering wordt hier gezien? Uit wiens duistere koker komen deze plannen eigenlijk? Dan hebben we het verder nog maar even niet over de nieuwe Vomar die geplaatst gaat worden en die naar onze bescheiden mening niet alleen bijna belachelijk overbodig is maar bovendien een surplus aan drukte, herrie en overlast veroorzaakt. Geld gaat altijd voor goed, maar kan dat nou eens één keer omgekeerd worden. Kan het goede, het mooie en bruikbare, het historische en het eigene nou eens één keer winnen van Het Geld? Laat het plein Het Plein blijven en laat het kwaad van over-versuperd worden aan ons voorbij gaan. 3. Van XXL naar L In de moppentrommel van bestuurlijke organisaties is dit ook weer een juweeltje. Je wilt als gemeente een plan-L realiseren. Je stelt aan de burgers/bewoners een plan-XXL voor. Vervolgens houd je een inspraak-procedure en doet allerlei toezeggingen en begripvolle aanpassingen, waardoor XX overboord gaat en waarbij je de handen op elkaar krijgt en veren in de gemeentelijke kont. Blijft over: plan-L Iedereen gelukkig en tevreden. Bewoners belazerd, moppentrommel kan weer dicht. Maar al te jammer is dit geen bedenkseel of fictie. Zo wérken die dingen en zo wéten ze dat ook. 'Ze' zijn de mannen en vrouwen in dienst van overheden en ontwikkelaars die een plan aan de mensen moeten 'verkopen', die draagvlak (nog zo'n woord uit diezelfde moppentrommel) moeten kweken. Het is geraffineerd en ook een tikkeltje verdacht, maar het werkt. Net zoiets als het zetten van de meest winstgevende artikelen op ooghoogte in een supermarkt; ja ja, ook bij de Vomar. Alles weten maakt misschien niet gelukkig, maar vermoeden dat je belazerd wordt en 'in het pak genaaid' zeker niet. We willen graag een helder én eenvoudig inzicht in de historische gang van die plannen. Eerst met 950	voorgelegd en is een voorkeursscenario ontwikkeld met de elementen uit beide scenario's die op steun konden rekenen. Dat heeft geleid tot de huidige ontwikkelvisie. Ons inziens is uw vraag naar transparantie daarmee beantwoord. Van de overige punten in uw inspraakreactie hebben wij kennis genomen. Deze vragen niet specifiek om een antwoord en leiden niet tot aanpassingen in de ontwikkelvisie.	
---	---	--

woningen op de proppen komen en vervolgens afslanken naar 600 of 500 lijkt hier verdacht veel op. Alle andere warrige veranderingen idem dito. Kunnen helderheid en overzichtelijkheid, naast waarheid en oprechtheid ook eens gepresenteerd worden? Voor de afwisseling eens, bijvoorbeeld...? Misschien bevalt het wel...!?

4. Een steen heeft talloze bestemmingen; een vallende steen maar één.

Als eenmaal iets in werking is gezet is het bijna niet meer te keren of te veranderen. Het lijkt bij grote projecten een Gouden Regel: als je eenmaal begint dan ook coûte que coûte afmaken, 'can come hell or high water'!

Wat het achterliggende en ogenschijnlijk blinde mechanisme hierbij is, is tamelijk onduidelijk. Status, ijdelheid, gemaakte vaste afspraken, geld, gezichtsverlies etc. etc. Een onduidelijke hoop moeilijk te traceren beweegredenen, waarbij elke verantwoordelijke bij navraag de ontmoedigende neiging heeft weg te kijken, door te schuiven of domweg te negeren.

Het plan Orionzone lijdt aan dezelfde euvels. Als het plan eenmaal in het hoofd van de verantwoordelijken, de 'machers' zit, krijg je het hun kont niet meer uit, zoals de volksmond dat fraai zegt. De almacht van de (Kafkaïens aandoende) tekentafels overschaduwde de beleefde alledaagse en bescheiden werkelijkheid van de bewoners/belanghebbenden.

En dat is jammer. Herooverweging, herbezinning, opnieuw beginnen, er nog eens een nachtje over slapen of beter nog even in het nachtkastje zetten, het zou grote plannen goed doen, het zou grote plannenmakers ook goed doen.

Hoe krijg je de vallende steen dáár waar-ie eigenlijk niet naartoe wil vallen? Zeker urgent en ter zake als de belanghebbenden met z'n allen precies in de valbaan van die steen staan...!?

- Advies zou zijn: leun nog eens achteruit, laat de blik in vrijheid en blijheid dwalen en ga daarna en niet eerder eens denken aan een verandering, bijsturing, aanpassing. Verandering moet een verbetering zijn, verandering die alleen maar een verandering is, is ongeveer hetzelfde als wat er uiteindelijk overblijft van een uitstekend 6-gangen diner..., wel anders maar zeker niet beter!

5. Hoe dicht bij het beste des te beter.

Jazeker, klassieke filosofie. Aristoteles in dit geval. Komt altijd van pas. Zeker hier. Aristoteles had een feilloze manier van ondervragen om te ontdekken wat dan wel precies 'het beste' was. In alle gevallen wat dat 'het beste' voor degene die door Aristoteles ondervraagd werd. Het beste was nooit een gegeven; het beste moest bevraagd worden! Het beste hield zich schuil, was iets verborgens maar uiterst belangrijk, want per slot van rekening wat dát hetgeen waarnaar gestreefd moest worden.

	Nu de gemeente Haarlem en zijn bewoners. De mensen die werken aan de Orionzone en dié bewoners. Wat is voor die bewoners het beste en waar moet die gemeente Haarlem zo dicht mogelijk bij in de buurt komen? Wat het beste is moet die bewoners bevraagd worden. Vervolgens moet aandachtig, oprecht en in zo ruim mogelijke mate met het bevraagde aan de slag gegaan worden. Niet alleen kennis-nemen-van, maar ook doén. Uitgangspunt is steeds en moet ook steeds zijn, zeker bij de realisatie van iets als de nieuwe Orionzone: wil het beste voor de mensen, doe al het mogelijk daarbij zo dicht mogelijk te komen.		
I2	Bijgaand onze reactie op het concept Ontwikkelvisie Orionzone. BIJLAGE	Proces: Op 20 juni is de concept ontwikkelvisie besproken in de raadscommissie. Aanleiding voor die behandeling was het eerder genomen B&W besluit om de concept ontwikkelvisie ter inzage te leggen. Vervolgens is de concept ontwikkelvisie per 26 augustus ter inzage gelegd. Vanwege de zomervakantie is daar enige tijd overheen gegaan: we wilden immers niet dat de terinzagelegging gedurende de zomervakantie zou plaatsvinden. Het document dat ter inzage is gegaan, is dus niet gewijzigd sinds het B&W besluit over de ter inzagelegging, en dat was ook geen onderdeel van de procedure. Planetenplein: Het Planetenplein heeft een beschermd stadsgezicht en zal in hoofdopzet niet wijzigen. De stoepbanden blijven op hun plek. Mogelijke verbeteringen zullen binnen de kaders van het beschermd stadsgezicht blijven. De ontwikkelvisie geeft ruimte voor de SOR. In de SOR is de kruising Orionweg / Delftlaan als knelpunt voor de fietser gemarkeerd. Dit knelpunt wordt aangepakt door het toepassen van een ongelijkvloerse kruising. Wegens kostenefficiëntie is er gekozen voor één tunnel of brug met een fietspad in twee richtingen. Dit zal een verbetering brengen in de fietsverbinding tussen de Pim Mulierlaan en Orionweg. Dit fietspad in twee richtingen zal doorgezet worden naar de Planetenlaan. De fietsroute zal dus ook in twee richtingen over het Planetenplein aan de zuidkant lopen op de weghelft waar het huidige verkeer van de Orionweg naar de Planetenlaan gaat. Het autoverkeer zal in twee richtingen lopen aan de noordzijde op de weghelft waar het huidige verkeer vanaf de Planetenlaan naar de Orionweg gaat. Er zijn meerdere meldingen gemaakt over de verkeersonveilige situatie Planetenplein in de visie. Dit wordt in de visie aangepast, zodat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen fietsers en automobilisten en de verkeersveiligheid verbeterd wordt. In de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte zal ook de verkeersveiligheid onderdeel uitmaken van het ontwerp. Zodra de uitwerkingen gemaakt worden van de inrichting van de openbare ruimte, zullen de direct belanghebbenden betrokken worden voor inbreng van het ontwerp.	Ja, de inrichting van het Planetenplein in de visie is gewijzigd. De mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg is uit de ontwikkelvisie gehaald.

		Er zijn een tweetal basisvoorwaarden voor een klimaatadaptieve groeninrichting. Ten eerste moet er voldoende oppervlak aan groen aanwezig zijn. Ten tweede moet het de neerslag die op de straten valt afgevoerd worden naar deze groenvlakken. Vanuit de groenvakken kan het water vertraagd afgevoerd worden naar de bodem zonder gebruik te maken van het rioolstelsel. In de huidige situatie heeft het Planetenplein voldoende groenoppervlak om water te kunnen opnemen, bergen en afvoeren. Het water stroomt niet naar deze groenvakken toe, maar gaat via het rioolstelsel. In de verdere uitwerking van de plannen wordt daar rekening mee gehouden. Supermarkt: In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zich meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem.	
J2	Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze op de concept ontwikkelvisie Orionzone aan u kenbaar te maken. Wat wij hierin vermelden is een aanvulling op de zienswijze die namens de meeste bewoners van het Planetenplein en de onmiddellijke omgeving is aangeboden aan de Commissie Ruimte in juni 2019. Algemeen In de informatie over de concept-ontwikkelvisie Orionzone (o.a. op de website: https://www.haarlem.nl/orionzone/concept-ontwikkelvisie/) staat dat de concept ontwikkelvisie met reacties van omwonenden en betrokkenen tijdens een uitvoerig participatietraject is gemaakt. Wij maken hier een paar kanttekeningen bij. Zo zijn er bijvoorbeeld wel informatiebijeenkomsten georganiseerd, maar deze waren zo druk bezocht dat het niet of nauwelijks mogelijk was om vragen te stellen en input op de plannen te leveren. Voorts was er een mogelijkheid tot inspraak via de website, maar met deze inspraak is zeer selectief omgegaan. Maar, misschien nog wel het allerbelangrijkste, al vanaf de start van het hele proces is vastgesteld dat het om een zeer groot aantal woningen zou gaan, namelijk minimaal 600 woningen! Daar is geen enkele vorm van inspraak op mogelijk geweest. De inspraak voelt derhalve als een 'wassen neus'. Een van de belangrijkste uitgangspunten betreft: "het karakter van de Orionzone behouden". Een lastige maar naar ons idee niet onmogelijk opgave. Het aangezicht van de leefomgeving / indeling van de publieke ruimte is hierbij doorslaggevend. In de huidige conceptvisie met een groenlint aan een kant van de Planetenlaan en een	Proces: Inderdaad is vanaf het begin gecommuniceerd dat de visie zich zou richten op het mogelijk maken van ongeveer 600 woningen in de zone, mits dit op een goede wijze ruimtelijk inpasbaar zou zijn. Het participatietraject voor deze zone is zeer uitgebreid geweest en heeft geleid tot diverse aanpassingen in de ontwikkelvisie, die elders in dit document (deels) worden opgesomd. Planetenplein Het Planetenplein heeft een beschermd stadsgezicht en zal in hoofdopzet niet wijzigen. De stoepbanden blijven op hun plek. Mogelijke verbeteringen zullen binnen de kaders van het beschermd stadsgezicht blijven. Verkeer De ontwikkelvisie geeft ruimte voor de SOR (Structuurvisie Openbare Ruimte). In de SOR is de kruising Orionweg / Delftlaan als knelpunt voor de fietser gemarkeerd. Dit knelpunt wordt aangepakt door het toepassen van een ongelijkvloerse kruising. Wegens kostenefficiëntie is er gekozen voor één tunnel of brug met een fietspad in twee richtingen. Dit zal een verbetering brengen in de fietsverbinding tussen de Pim Mulierlaan en Orionweg. Dit fietspad in twee richtingen zal doorgezet worden naar de Planetenlaan. De fietsroute zal dus ook in twee richtingen over het Planetenplein aan de zuidkant lopen op de weghelft waar het huidige verkeer van de Orionweg naar de Planetenlaan gaat. Het autoverkeer zal in twee richtingen lopen aan de noordzijde op de weghelft waar het huidige verkeer vanaf de Planetenlaan	Ja: • de inrichting van het Planetenplein is gewijzigd. • in paragrafen 3.9 en 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.

beschermd stadstoezicht, het Planetenplein, wat op de schop gaat, en een dubbele rijbaan op de Planetenlaan zien wij niet hoe het "karakter van de Orionzone" wordt behouden. In tegendeel.

In de visie die wij hieronder uiteenzetten wordt het karakter van de wijk wél behouden door praktische en in de praktijk getoetste slimme voorstellen. Veel leesplezier.

Inrichting en verkeer Planetenplein en Planetenlaan

Het kenmerk van de huidige Planetenplein en het eerste deel van de Planetenlaan is de symmetrie, waarin het auto- en fietsverkeer aan beide zijden van het plein en de groene middenberm wordt afgewikkeld. In de concept-ontwikkelvisie verandert deze inrichting, waarbij het autoverkeer aan één zijde van het Planetenplein en aan één zijde van de Planetenlaan wordt afgewikkeld. En het fietsverkeer aan de andere zijde. En die zijdes verspringen daar waar het Planetenplein overgaat in de Planetenlaan.

Daarmee ontstaat naar onze mening een zeer ongewenste situatie. Want:

- Auto- en fietsverkeer gaan elkaar kruisen bij de overgang Planetenlaan en Planetenplein, hetgeen zeer gevaarlijke situaties oplevert.
- Waar in de huidige situatie de 'pijn' van de verkeersdrukke van met name auto's over beide kanten van het Planetenplein verdeeld is, zal de 'pijn' van de verkeersdrukke in de ingetekende situatie helemaal aan de oostzijde komen te liggen. Dat is oneerlijk, want de verkeersdrukke gaat sowieso al toenemen met zoveel nieuwe woningen erbij, en in deze plannen zal de verkeersdrukke aan de oostzijde van het plein onevenredig en onredelijk veel toenemen.

Daarom stellen wij voor om de indeling van het plein te laten zoals deze is, waarbij het wel goed zou zijn om de parkeerplekken en fietsstrook om te draaien t.o.v. de huidige situatie. Deze optie is pragmatisch, want het komt op hoofdlijnen overeen met huidige situatie waar de meeste huidige (buurt)bewoners blij mee zijn. Wij willen graag deze optie gerealiseerd zien.

Hierbij ligt de parkeerstrook direct aan de rechterzijde van de rijbaan en het fietspad ligt hier weer naast. Het fietspad ligt dus vrij van de rijbaan, tussen stoep en parkeerstrook. Liefst met een kleine (groene) afscheiding tussen fietspad en parkeerstrook, zoals bijvoorbeeld in Zaanenstraat. Voordelen hiervan zijn:

- Het is veiliger voor fietsers, zij hoeven niet meer uit te wijken voor openslaande autoportieren of inparkerende auto's;

naar de Orionweg gaat.

Er zijn meerdere meldingen gemaakt over de verkeersonveilige situatie Planetenplein in de visie. Dit wordt in de visie aangepast, zodat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen fietsers en automobilisten en de verkeersveiligheid verbeterd wordt. In de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte zal ook de verkeersveiligheid onderdeel uitmaken van het ontwerp. Zodra de uitwerkingen gemaakt worden van de inrichting van de openbare ruimte, zullen de direct belanghebbenden betrokken worden voor inbreng van het ontwerp.

Klimaatadaptatie

De Orionzone zal ruimte bieden voor klimaatadaptieve maatregelen. Daardoor zullen de negatieve gevolgen van natte en droge periodes beperkt blijven. Een belangrijke maatregel is ruimte bieden voor meer groen en minder verharding. Meer groen in de zone zorgt voor een betere klimaatbestendigheid. Bij hevige regenbuien zullen deze groenstroken water bergen en vertraagd afvoeren. In droge periodes zullen deze groenstroken de waterverdamping vertragen. De groenstrook over de Planetenlaan zal in de verdere uitwerking klimaatadaptief worden ingericht. Voor de Planetenlaan is daarvoor een ruimtereservering nodig van minimaal 40% van het totale oppervlak. Dit komt overeen met een groenstrook van totaal ca.12,5m breed. De huidige groenstrook tussen Planetenplein en Van Nesstraat is 8,5m - 9m breed. De huidige groenstrook tussen van Nesstraat en Rijksstraatweg is 2,5m breed.

	- Er zijn meer parkeerplaatsen aan het Planetenplein en de Planetenlaan dan bij andere varianten, namelijk ongeveer gelijk aan het huidige aantal; - Het wordt veiliger bij kruispunten voor al het verkeer, zowel bij Orionweg als zijstraten, en er is ook geen gevaarlijke kruising bij de overgang Planetenplein-Planetenlaan meer nodig waar alle verkeersstromen elkaar moeten kruisen; - Scholen zijn veel veiliger te bereiken, zeker ook per fiets. Eventueel kan de stoep bij scholen verbreed worden door het fietspad om te leggen en een paar parkeerplaatsen op te offeren; - Het past beter bij het Beschermd Stadsgezicht (de eerste +/- 20m van Planetenlaan, het gehele Planetenplein) omdat er op hoofdlijnen niet veel verandert en de symmetrie behouden blijft; - Deze optie is simpel en goedkoop - Klimaatadaptatie is mogelijk in middenberm. Verder willen wij benadrukken dat er volgens ons (alsook Mobicom) nauwelijks of enkele vraag of behoefte is aan een extra bus (naar Bloemendaal). Mocht er desalniettemin toch een bus komen, dan zeker geen buslijn over de Planetenlaan en Planetenplein laten lopen: dit zorgt voor onnodige trillingen en verkeersbewegingen terwijl het toch al veel drukker gaat worden. Het is ook compleet in tegenspraak met de Structuurvisie OR 2040 (is wettelijk vastgesteld stuk).		
K2	De ontwikkelvisie Orionzone is door U op 28 augustus 2019 aan de omwonenden gecommuniceerd en voor inspraak opengesteld Ondergetekende is het niet eens met het volgende Alle nieuwbouwplannen en het mega tekort aan parkeerplaatsen bij deze projecten vragen om problemen..... De reden hiervoor is: Als je na 24.00 uur thuiskomt met de auto dan moet je nu al een paar rondjes rijden alvorens je je auto kan parkeren, Van Nesstraat , Spaarnrijksstraat, Spaarnhovenplein , Dutryistraat en Rijksstraatweg is al moeilijk om na 24.00 uur een plek te vinden. De dame van de gemeente op de inspraak avond ging uit van 1 woning 1 auto en dat gaat nooit lukken. Het aantal auto;s wat door onze buurt zal gaan rijden zal ook drastisch toenemen deze factoren zullen er voor zorgen dat de waarde van onze huizen zal gaan dalen. Ik ga ervan uit dat U deze zienswijze meeneemt in het proces en vertrouw erop dat het plan wordt aangepast.	Zoals de mobiliteitsstudie ook laat zien is de parkeerdruk in de Planetenwijk inderdaad hoog. Tijdens het participatieproces is door vele omwonenden aangegeven dat het belangrijk is dat er niet meer geparkeerde auto's in de buurten komen. De ontwikkelvisie voorziet hierin door voor te schrijven dat nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen maken op eigen terrein. Het Haarlemse parkeerbeleid bepaalt wat voldoende is. Een logische volgende stap zou zijn om gereguleerd parkeren in te voeren, zodat de gemeente ook daadwerkelijk kan beïnvloeden wie er wel en niet in de straten mogen parkeren. Hiervoor is echter op dit moment geen draagvlak in de wijken. De ontwikkelvisie legt dus niet vast dat er gereguleerd parkeren ingevoerd gaat worden, maar zet dit wel op de agenda voor toekomstig onderzoek en besluitvorming. Waarde van woningen: Een ontwikkelvisie is niet een document dat kan leiden tot planschade. Wilt u meer weten over planschade, dan kunt u hierover lezen op haarlem.nl/tegemoetkoming-planschade .	Nee

L2	Tussen 26 augustus tot 7 oktober 2019 heeft u de gelegenheid geboden om een een reactie te geven op de concept Visie Ontwikkelzone Orionweg/Planetenlaan. Hierbij maak ik graag gebruik van deze gelegenheid. In het concept van de Visie Ontwikkelzone Orionweg /Planetenlaan van 18 mei 2019 staat: <i>“Parkeren is een belangrijk thema in de wijken rondom de ontwikkelzone. Er heerst brede consensus over de wens dat er geen extra geparkeerde auto’s op straat bijkomen. In deze visie kiezen we voor een parkeerbeleid waarin nieuwe projecten hun parkeerbehoefte op de eigen kavel moeten oplossen. Daarnaast zijn er mogelijkheden voor initiatiefnemers om een geringer aantal parkeerplaatsen dan de norm te produceren, indien de doelgroep van een project of het geboden mobiliteitsconcept leidt tot een kleinere behoefte aan parkeerplaatsen. De visie introduceert geen gereguleerd parkeren (parkeervergunningen) in de wijken. Hoewel dit een effectief middel zou zijn om het aantal geparkeerde auto’s op straat te beheersen, is er voor inzet van dit middel op dit moment onvoldoende steun onder omwonenden. Uiteraard kan inzet van gereguleerd parkeren om parkeeroverlast te bestrijden op een later moment alsnog worden overwogen.”</i> In het Mobiliteitsonderzoek Ontwikkelzone Orionweg-Planetenlaan van 23 augustus 2019 van Mobycon staat de volgende conclusie: <i>“We denken dat het sowieso – dus al los van de exacte plannen voor de Orionzone gezien de verwachte autonome ontwikkelingen meer dan wenselijk is om een vorm van parkeerregulering in te voeren, (...) om daarmee de noodzaak tot en het bezit en gebruik van privé auto’s verder te verminderen. Doel is om te komen tot een veel grotere reductie van automobilititeit dan in de autonome scenario’s is meegenomen.”</i> Voor Sauna van Egmond is de ongereguleerde parkeersituatie van cruciaal belang. Het spreekt Sauna van Egmond dan ook erg aan dat de ontwikkelvisie geen gereguleerd parkeren introduceert in de wijken. De aanbeveling van Mobycon om wél gereguleerd parkeren te introduceren is echter van een later tijdstip dan de concept ontwikkelvisie van 18 mei 2019, namelijk van 23 augustus 2019. Het is op dit moment onduidelijk wat met het advies van Mobycon gebeurt bij vaststelling van de ontwikkelvisie. Sauna van Egmond wil middels deze inspraakreactie benadrukken dat gereguleerd parkeren niet gewenst is en verzoekt dan ook om de aanbevelingen van Mobycon met betrekking tot gereguleerd parkeren <u>niet</u> over te nemen. uiteraard ben ik bereid mijn bezwaar mondeling toe te lichten.	De ontwikkelvisie introduceert geen gereguleerd parkeren, met name omdat er te weinig draagvlak voor is in de wijken. Tegelijkertijd is er een breed gedragen wens onder bewoners van de wijken dat er niet meer geparkeerde auto’s op straat komen. Het behalen van die doelstelling zonder invoeren van gereguleerd parkeren is niet realistisch, zoals ook blijkt uit de mobiliteitsstudie. De ontwikkelvisie zet het onderwerp gereguleerd parkeren dan ook op de agenda voor toekomstige afwegingen.	
M2	In de bijlage treft u onze zienswijze aan op de Ontwikkelvisie Orionzone. BIJLAGE	Open hoven, 7 bouwlagen: In de visie is op de hoek van de Orionweg en Delftlaan een gebouw opgenomen met als hoogste punt (aan de Orionweg) zeven bouwlagen. Het gebouw loopt trapsgewijs af naar de Herman Gorterstraat om daar met drie tot vier bouwlagen te eindigen. Op deze manier kan zowel een stedenbouwkundig accent worden gecreëerd langs de Westelijke Randweg als markering van de wijkentree, als een soepele overgang worden bereikt naar de bestaande laagbouwwooningen aan de Herman Gorterstraat. E.e.a.	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.

zoals bedoeld in de nota Hoogbouwprincipes Haarlem, hoewel op grond van de nota pas sprake is van hoogbouw bij een minimale hoogte van 10 bouwlagen. De zeven bouwlagen die in de visie zijn opgenomen zijn alleen mogelijk op de hoek en 45 tot 65 meter verwijderd van de bestaande bebouwing. Het deel van het zeven bouwlagen tellende gebouw waar schaduwwerking vanuit zou kunnen gaan, is op 65 meter gesitueerd vanaf de woningen aan de Herman Gorterstraat. Dit betreft een behoorlijke afstand, waardoor een situatie ontstaat die stedenbouwkundig acceptabel is. Ook de lagere delen van het gebouw worden op voldoende afstand geplaatst van de bestaande bebouwing. Het drielaagse deel van het gebouw komt op minimaal 18 meter en het vierlaagse deel van het gebouw op minimaal 25 meter van de bestaande bebouwing te liggen.

Door de nieuwe bebouwing zullen de kenmerkende aangesloten gevelwanden langs de Orionweg worden versterkt. Hiermee ontstaat ook een contrast met de nieuwe bebouwing langs de Planetenlaan die met de open zijde richting de weg worden geplaatst en daarmee beter aansluit bij het karakter van dit deel van de Planetenlaan. Overigens valt de stelling dat een massief, gesloten front van muren zal ontstaan langs de Orionweg, te nuanceren omdat dit voorkanten zullen worden van bouwblokken waarin gewoond wordt en waar mogelijk de gebouwplint wordt ingevuld met stedelijke voorzieningen. Dat betekent dat voorzien wordt in een uitstraling van de nieuwbouw die onder meer past bij een woonfunctie.

Mobiliteitsvisie Haarlem

De gemeente werkt aan een mobiliteitsvisie voor Haarlem als geheel. De verwachting is dat dit proces zal leiden tot een mobiliteitsvisie die na de zomer van 2020 kan worden vastgesteld.

Kruising Randweg / Orionweg:

In de SOR (Structuurvisie Openbare Ruimte) is de ambitie gesteld om in de schil van Haarlem 7,5% minder autoritten te laten plaatsvinden ten opzichte van de trend. Hiermee wordt dus rekening gehouden met de groei van Haarlem. Eerst is gekeken wat het totale aantal autoverplaatsingen is in 2030 als er niks veranderd aan het beleid. Dan groeit het autoverkeer. Door in te zetten op betere fietsvoorzieningen, OV-haltes beter (bereikbaar) te maken en beter OV aan te bieden wordt ingezet op 7,5% mindere groei. Het autoverkeer groeit dus nog steeds, maar in mindere mate.

Een onderzoek naar alle wegen die buiten de ontwikkelzones liggen, wordt in een ander project opgepakt. Dit zal daarom ook niet terugkomen in de visie van de Orionzone. Er is aandacht voor dit punt

Het (deels) ondertunnelen van de Westelijke Randweg heeft zeker voordelen voor al het verkeer dat de Randweg moet kruisen. Het (deels) ondertunnelen van de Westelijke Randweg is wel een ambitieuze oplossing die veel geld kost. Er is ook een uitdaging om de tunnel in de beschikbare ruimte te passen.

		Er moeten naast een tunnelbak namelijk ook op- en afritten komen die de Randweg verbinden met de Orionweg en Orionbrug/Pim Mulierlaan. Omdat aan beide kanten van de Westelijke Randweg al bebouwing staat, is er bijzonder weinig ruimte om dit in te passen. Het verdiepen van (een deel van) de Westelijke Randweg is zo'n groot project dat dat niet binnen het project van de Orionzone kan worden opgepakt. Mogelijk wordt dit project in de toekomst stadsbreed onderzocht.	
N2	Zie vraag Y.	Zie beantwoording Y.	
O2	Geacht college, projectteam, gemeenteraadsfracties en media, <u>Aanleiding en Inleiding</u> Op dinsdag 24 september heeft wijkraad de Krim in een ingelaste wijkraadvergadering, bezocht door een 90-tal wijkbewoners, besloten schriftelijk een zienswijze in te sturen over de Orionzone ontwikkelvisie en de mobiliteitsstudie van Mobycon. De focus ligt op voor de Krim relevante aspecten. Behalve een zienswijze is het ook een gegrond en indringend verzoek aan de gemeente om haar werkwijze te herzien en te waarborgen dat de rapportages die ter inzage worden gelegd het niveau hebben dat wij, bewoners en belanghebbenden, van de gemeente mogen verwachten. We hebben, en helaas bij herhaling, laten zien tot welke ongecontroleerde output het ontwikkeltraject leidt. We kunnen niet anders dan ferme aanbevelingen doen na grondige bestudering van het door u, college, ter inzage gelegde materiaal. Op 18 mei jongstleden stelde u, college, de concept Orionzone ontwikkelvisie vast en legde hem klaar voor het zienswijzetract. Om twee hoofdredenen werd besloten het zienswijzetract te laten beginnen op maandag 26 augustus en te laten doorlopen t/m zondag 6 oktober 2019: 1. Het zou ongelukkig zijn de zienswijzeperiode samen te laten vallen met de zomervakantieperiode en 2. Het gaf de gemeente de tijd de nog steeds niet aanbestede mobiliteitsstudie te laten uitvoeren. Die laatste reden was om de omissie dat die studie had moeten worden uitgevoerd tijdens het visieontwikkelingstraject, te verhullen. U gaf gelegenheid aan de inwoners, haar vertegenwoordigers en andere belanghebbenden om in de zienswijze commentaar te geven op de door uw projectteam aanbestede mobiliteitsstudie, uitgevoerd door Mobycon. Een studie die pas werd aanbesteed NADAT de conceptontwikkelvisie al door u was vastgesteld en ter inzage aangeboden. Een principiële onjuiste volgorde en dus zonde van de tijd en het geld. Dat door ambtenaren en projectmanagers ongelezen rapport werd vrijdag 23 augustus door Mobycon aan de gemeente aangeboden en ongecorrigeerd geüpload en ter inzage gelegd. Een onbehoorlijke gang van zaken. Van integratie van mobiliteit als basis en bouwsteen van visieontwikkeling is geen sprake. De mobiliteitsstudie is uitgevoerd, in tegenstelling tot de drie maanden die het projectteam suggereert, in vijf weken tijdens de vakantieperiode. De gemeente/het projectteam heeft verzuimd relevante informatie ter beschikking te stellen. Met belangrijke stakeholders (scholen onder andere) kon niet worden gecommuniceerd	Timing van de mobiliteitsstudie De mobiliteitsstudie kon door overbezetting van de gemeentelijke verkeerskundigen niet eerder plaatsvinden dan in de zomer 2019. Dit is besproken in de raadscommissie van 20 juni 2019, waarbij wijkraad De Krim aanwezig was. Uw suggestie dat er sprake is van 'verhullen' is daarmee evident onterecht. In haar bespreking van 28 juni 2019 heeft de klankbordgroep, met daarin een vertegenwoordiger van uw wijkraad, unaniem de gemeente geadviseerd de opdracht aan Mobycon te verstrekken. Dat u terugkijkend tot de conclusie komt dat de mobiliteitsstudie 'zonde van de tijd en het geld' is geweest bevreedt ons zeer, zeker aangezien de volgorde van de werkzaamheden op 28 juni 2019 reeds voor alle betrokkenen helder was. Overigens deelt de gemeente uw conclusie niet, aangezien de mobiliteitsstudie een aantal belangrijke inzichten heeft opgeleverd en gericht advies geeft over zaken die nader onderzocht moeten worden. Klankbordgroep U stelt voor de klankbordgroep te institutionaliseren en in het vervolg van de zone-ontwikkeling een (bescheiden) rol te laten spelen. Op dit moment vinden verkenningen plaats voor het vormgeven van participatie in het vervolg van de zone-ontwikkeling. Het werken met een klankbordgroep is daarbij een optie die zal worden overwogen. De inrichting van participatie in het vervolgtraject wordt niet beschreven in de ontwikkelvisie zelf, maar in een plan van aanpak. Integrale mobiliteitsstudie De gemeente werkt aan een mobiliteitsvisie voor Haarlem als geheel. De verwachting is dat dit proces zal leiden tot een mobiliteitsvisie die na de zomer van 2020 kan worden vastgesteld. Onvoldoende digitale ruimte U stelt dat de gemeente te weinig ruimte beschikbaar heeft gesteld voor uw digitale zienswijze. In dat verband wijzen wij u op het emailadres orionzone@haarlem.nl, het emailadres dat u heeft gebruikt om uw zienswijze in te dienen. Aan zienswijzen die via dat emailadres zijn ingediend zijn geen beperkingen gesteld ten aanzien van de omvang.	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt. De mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg is uit de ontwikkelvisie gehaald.

vanwege de zomervakantie. gemeenteambtenaren hebben vanwege diezelfde reden geen medewerking kunnen verlenen. Een door bewoners verlangde klankbordgroep werd wel gevormd en we zien delen van haar input terug in de rapportage en hun inbreng als annex toegevoegd aan het eindrapport. **Omdat inbreng van Stadsdeel Haarlem-Noord inhoudelijk niet positief is geweest, stelt wijkraad de Krim voor de klankbordgroep in het verdere proces rondom de Orionzone Ontwikkeling te institutionaliseren en een (bescheiden) rol te laten vervullen.**

Mobiliteitstudie

Mobycon is in het korte tijdsbestek (slecht 5 weken van halfjuli tot 23 augustus) uiteindelijk, zoals ze zelf ook omschrijven, niet verder gekomen dan een verkennend onderzoek met een veelheid aan aanbevelingen voor nader onderzoek. Ook Mobycon komt tot de conclusie dat een integrale mobiliteitsstudie voor Groot Haarlem nodig is en de basis moet geven voor gedetailleerde onderzoeken in ontwikkelzones. Dat is tot op heden het grote manco voor de stad Haarlem. Haarlem's topprioriteit moet een focus op het aanbesteden van zo'n integrale mobiliteitsstudie gericht op ontwikkelscenarios en lange termijnsverwachtingen zijn.

De door de gemeente beschikbaar gestelde digitale ruimte voor commentaar op de ontwikkelvisie is te beperkt om gedetailleerd commentaar te leveren, maar hieronder puntgewijs selectief commentaar op de door ons met een onvoldoende beoordeelde mobiliteitsstudie:

1. Geen eigen onderzoek (te weinig tijd)
2. Copy-pastgedrag van opzichtig onjuist materiaal uit door de gemeente klakkeloos aangeleverde en toentertijd 'vastgestelde' informatie
3. Geen actualisatie en cross-check van gegevens met betrokken instanties (oa. door reces)
4. Conclusies/aanbevelingen over infrastructuur die niet op grond van de gemeente Haarlem ligt
5. Conclusies/aanbevelingen die de visie ondersteunen, daar waar het randvoorwaarden voor visieontwikkeling in de Orionzone zou moeten opleveren
6. Ondanks terechte opmerkingen van de klankbordgroep over door Mobycon geventileerde denkbeelden, die informatie niet overnemend in haar (eind)rapportage

De wijkraad is te allen tijde bereid het commentaar in een gesprek nader toe te lichten. Liefst aan het projectteam waar wethouders en raadsleden aanzitten om zich te verdiepen in de thematiek alvorens begin 2020 aangepaste ontwikkelvisies vast te stellen na eerdere vaststelling van de integrale mobiliteitsstudie.

De mobiliteitsstudie geeft aan dat er zo'n 1150 extra parkeerplaatsen moeten worden verwacht bij uitvoering van de visie. Met slechts een parkeertoren voor 250-300 voorzien ten noord-westen van de Planetenlaan in de visie, verdwijnen de extra benodigde

Parkeren

U beschrijft het uitgangspunt dat parkeren bij nieuwe ontwikkelingen op eigen terrein moet worden gerealiseerd als een 'oogklepdogma'. Tegelijkertijd bent u geen voorstander van meer auto's in de openbare ruimte. De oplossing die u voorstaat is minder woningen bouwen, zodat er geen parkeerplaatsen hoeven te worden gecreëerd voor nieuwe bewoners. Dat is een mogelijke oplossing, maar niet een oplossing die de gemeente overneemt. In de ontwikkelvisie is juist door middel van de ruimtelijke analyse aangetoond dat de extra parkeerplaatsen ten behoeve van nieuwe functies, conform de parkeernormen, op eigen grond kunnen worden gerealiseerd.

Buslijn

De tekst over de buslijn heeft u kennelijk niet goed begrepen. Het gaat wel degelijk om een buslijn van Station Bloemendaal naar Station Haarlem, via de Orionzone en de ontwikkelzone Spaarndamseweg. U baseert uw kwalificatie 'broddelwerk' op een niet gemaakte fout. Overigens is het idee van de buslijn van inwoners van de Krim afkomstig.

Supermarkt

In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zich meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem.

Ongelijkvloerse kruising fietsverkeer - Randweg

Op dit punt verschilt uw mening van die van een groot aantal wijkbewoners, die het juist van groot belang vinden dat er een ongelijkvloerse oversteek van de randweg komt voor fietsers.

parkeerplaatsen in de wijken. Oogklepdogma dat ontwikkelaars parkeren op eigen terrein moeten verwezenlijken is onrealistisch en moet leiden tot een herziening van het visiedocument. Wijkraad de Krim sluit aan bij de breedgedeelde mening dat het verlangde getal van 600+ woningen toe te voegen in de zone moet worden verlaagd tot een realistisch en met analyses gestaafd nieuw aantal. Zoals in participatiesessies is aangedragen door ervaren en kundige bewoners uit de Orionzone is een getal van 300-400 reëel, waarbij mogelijk kan worden voldaan aan in de visie voorgesteld 'extra groen, extra water, extra parkeerplaatsen, extra OV, extra fietspaden en -straten, extra sportfaciliteiten, extra voorzieningen, enz'.

De mobiliteitsstudie geeft aan dat het (ondanks een slechts een paar uur durende inspectierit door de wijken met de klankbordgroep) vol zit met fouten, die nog enigszins aanvaardbaar zouden zijn als het een middelbareschoolwerkstuk zou betreffen.

Twee voorbeelden ter illustratie, die aangeven dat het projectteam niet zonder meer haar visie op details kan herzien en vervolgens laten vaststellen. Nee, **de mobiliteitsstudie van Mobycon is niet meer dan een verkenning**, kan niet serieus genomen worden en moet opnieuw worden aanbesteed met een correcte uitvraag (als de integrale mobiliteitsstudie voor Groot Haarlem is uitgevoerd):

7 komt uit de SOR en wordt niet gevolgd in de visie. Bloemendaal is pertinent tegen. Komt er NOOIT. Is door het projectteam uit de visie gehaald (zie commentaar op visie). 9 (zie visie) heeft alleen bestaansrecht als 7 er wel zou kunnen komen. Nu dus niet. Delftplein en Ramplaankwartier liggen niet in Bloemendaal. Lachwekkend is de tekst in het rapport dat een bus zou kunnen lopen van station Bloemendaal naar het Stuyvesantplein, en dan door naar Haarlem CS!!! De logica komt uit **een fout in de ontwikkelvisie** waar staat dat de bus van **station** Haarlem naar station Bloemendaal zou lopen. Dit moet **STADION** (scheelt 1 cruciale letter) zijn. Projectteam regisseert niet en Mobycon-team neemt ook maar klakkeloos dingen aan. Resultaat: Broddelwerk beneden elk niveau.

Ontwikkelvisie Orionzone

In de visieontwikkeling zijn gedurende het participatietraject een aantal door wijkbewoners aangedragen punten overgenomen. Wijkraad de Krim waardeert dat. Specifiek te noemen zijn:

- Buurtenergiecentrale
- 2^{de} (herontwikkeling) NH-hal
- Herontwikkeling Pim Mulierlaan en Orionbrug (ontwikkelvisie/mobiliteitsstudie)

Voor de buurtenergiecentrale heeft zich een groep bewoners gemeld die middels een subsidieaanvraag het idee van de buurtcentrale vorm wil geven. Met de turnvereniging die in de 2^{de} NH-hal zou komen, SRO, Kinheim en het Mendelcollege is door de wijkraad een werkgroep gevormd die advies wil opstellen voor de herontwikkeling van de Pim Mulierlaan en Orionkruising. Gezien het tekort aan parkeerplaatsen tbv van zowel het Mendelcollege, de net opgeleverde woontoren en het gemis van 94 parkeerplaatsen uit het vigerende bestemmingsplan moet een oplossing gevonden worden in een

consensus, waarbij parkeren onder beide NH-hallen en een visgraatparkeervoorziening als onderdeel van de herindeling van de Pim Mulierlaan en het Orion kruispunt worden meegenomen.

Aanpak Orionbrug-Randweg-Orionweg herontwikkeling

Teleurgesteld is de wijkraad, samen met de bewoners aanwezig tijdens de ingelaste wijkvergadering, op de onmogelijke, onnodige en veel te kostbare oplossing om een ongelijkvloerse kruising te realiseren op de kruising Orionweg-Randweg-Orionbrug. Hieronder die oplossingen:

Om een veelheid aan redenen zijn deze oplossingen niet nodig en niet uitvoerbaar. Wijkraad de Krim, samen met het Mendelcollege zien aanvaardbare oplossingen waarbij schooltijden worden aangepast, verkeersregelaars geïntroduceerd en de scholieren bewustzijn bijgebracht.

Niet onderbouwde noodzaak supermarkt op plaats waar nu Delftweide staat

Uit reacties op een eerdere publicatie in de Nieuwsbrief van de Krim en de wijkraadvergadering komt duidelijk naar voren dat, net als bewoners van Sinnevelt aangeven, er geen behoefte is aan een supermarkt op die locatie. Inwoners van de Krim doen boodschappen op het Stuyvesantplein, in Bloemendaal of rijden naar de DEKA bij het stadionplein of de Albert Hein.

Tijdens de participatiesessies heeft het projectteam te veel ruimte gegeven aan een team van Hoorne die poogde, maar faalde om nut en noodzaak van een extra supermarkt te rechtvaardigen. De ontwikkelvisie geeft aan te hebben waargenomen dat er geen draagvlak is voor een extra supermarkt, maar dat de argumenten, die verder niet worden genoemd aanleiding zijn voor het projectteam om de supermarkt op een door Hoorne opgelegde plek voor te stellen. Saillant detail: driekwart van de in de visie voorgestelde woningen komen in de buurt van het Haarlem Stadion. Daar is een ruime DEKA aanwezig. De DEKA op het Plesmanplein kan gemakkelijk de marginale extra woningen langs de Orionweg van dienst zijn.

Fietstunnel aan einde Pim Mulierlaan

Onderstaande kaart komt uit de Ontwikkelvisie. Te zien is dat hier het oost-west fietspad van de Orionweg naar de Pim Mulierlaan stopt bij de afslag naar de Jaap Edenlaan (sportfaciliteiten). De fietsstalling van het Mendelcollege is daar ook niet ver vandaan.

Logische fietsroute van oostkant Randweg via het spoortunneltje bij Station Bloemendaal

Tijdens de participatiesessies is bovenstaande informatie gedeeld met wijkbewoners. Helaas spreken delen van de ontwikkelvisie en de mobiliteitsstudie elkaar tegen. Op dit punt verwacht Wijkraad de Krim dat de ontwikkelvisie eenduidig en consequent het juiste verhaal vertelt: geen fietstunnel aan het einde van de Pim Mulierlaan en een aanbeveling om samen met de gemeente Bloemendaal, Prorail en de Fietzersbond het bestaande tunneltje bij station Bloemendaal een facelift te geven.

Conclusies en Aanbevelingen

	Wijkraad de Krim en met haar de geconsulteerde bewoners van de wijk en andere aanwezige stakeholders concluderen het volgende: - Topprioriteit is een integrale mobiliteitsstudie voor Groot Haarlem, uit te voeren in 2019 - Noodzaak de mobiliteitsstudie voor de Orionzone nogmaals uit te voeren tot die een niveau heeft hoger dan de nu gepresenteerde 'verkenning'. - Pas daarna de ontwikkelvisie herzien met in achtneming van bovenstaande studies en de ontvangen zienswijzen Naast de opgave die de gemeente zichzelf heeft opgelegd om te zoeken naar 10.000 woningen in de Orionzone tot 2025 moeten ook minimaal de voor wijk de Krim belangrijke andere ontwikkelingsvoorstellen worden meegewogen in de mobiliteitsstudie en ontwikkelvisie - De bijna afgeronde maar niet meegewogen woontoren (59 woningen) aan de Jaap Edenlaan - De herontwikkeling van het KPN-gebouw aan de JP Coenlaan (10+ extra woningen) - De startnotitie herontwikkeling IJsbanaanlaan die ongecontroleerd ruimte geeft aan Elan Wonen om een voorstel te laten maken voor een 200-tal woningen op een parkeerplaats - De in diezelfde startnotitie genoemde ontwikkeling (na 2025) van een 300-tal woningen in de driehoek bij de Kleverlaan waar voorheen CBR zat en nu nog een schietvereniging staat. Deze getallen duiden op ongeregisserde ontwikkelingen in en bij onze wijk, maar vooral ook in Haarlem-Noord. Een integrale mobiliteitsstudie voor heel Haarlem en omgeving moet de randvoorwaarden opleveren die bovengenoemde getallen naar realistischer en lagere waarden bijstelt. Wijkraad de Krim, en met haar zeer ervaren en kundige bewoners in de wijk willen gaarne in gesprek treden met het projectteam, wethouders, gemeenteraadsleden en anderen om middels enkele sessies de onderbouwing van mogelijke woningbouw in de Orionzone, maar ook daarbuiten, vorm te geven. Evalueer intern de klankbordgroep en institutionaliseer haar voor het vervolgtraject.		
P2	De ontwikkelvisie Orionzone is door U op 28 augustus 2019 aan de omwonenden gecommuniceerd en voor inspraak opengesteld. <u>Hoger bouwen dan huidige bebouwing</u> Ondergetekende is het niet eens met het volgende: In de Johan de Meesterstraat wordt volgens de ontwikkelvisie naast de school 'de Zonnewijzer' aan beide zijden hoger gebouwd dan de huidige bebouwing. Volgens	Hoger bouwen Zowel links als rechts van de Zonnewijzer voorziet de visie in een mogelijke nieuwe bebouwing. Aan de westzijde van de Zonnewijzer op de hoek met de Karel Doormanlaan gaat om een vleugel van maximaal drie lagen voor onderwijs en/of opvangfuncties. Het betreft hier onder meer het vervangen van de bestaande eenlaagse (nood-) bebouwing naast de school en zorgt ervoor dat er minder bebouwd oppervlak nodig is. Hierdoor kan langs de Karel Doorman een plantsoen of speelvoorziening worden geplaatst. Aan de	Ja, de mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg is uit de ontwikkelvisie gehaald.

tekening/schets wordt ook dicht bij de straat dus dicht bij de tegenoverliggende flats gebouwd.

De reden hiervoor is:

Hoger bouwen en/of dicht bij de tegenoverliggende flats bouwen dan de bestaande bebouwing betekent in beide gevallen meer schaduw voor de bestaande flats aan de Johan de Meesterstraat (de noordkant). Dit vermindert het woonplezier en de waarde van de woning. Minder licht en warmte betekent ook een hoger energieverbruik dus meer kosten. Ik streef juist naar minder energieverbruik vanwege de klimaatverandering. Ik woon op de begane grond en zoals u begrijpt zal deze woonlaag er de meeste lasten van ondervinden. U zou verder vanaf de Johan de Meesterstraatstraat kunnen bouwen en ook aan die kant groen kunnen aanleggen.

Verkeersdruk Johan de Meesterstraat

Ondergetekende is het niet eens met het volgende:

De Johan de Meesterstraat als parkeerontsluiting.

Het verkeersluwer maken van de Planetenlaan door eenrichtingsverkeer, deze alleen voor bestemmingsverkeer te reserveren en/of het tegengaan van doorgaand verkeer.

De reden hiervoor is:

Als er minder verkeer door de Planetenlaan rijdt of niet langs de Planetenlaan kan omdat deze éénrichtingsverkeer is, alleen voor bestemmingsverkeer is of dat er geen doorgaand verkeer meer langs kan verspreidt dit verkeer zich naar naastliggende straten. Als de Johan de Meesterstraat ook een parkeerontsluiting wordt, wordt de verkeersbelasting vele malen hoger in de straat.

Een straat met meer verkeer betekent overlast en waardevermindering van de woning.

Ik vraag u de verkeersbelasting evenwichtig en eerlijk te verdelen over de wijk waaronder de Planetenlaan.

Extra supermarkt (aan de randweg bij het kruispunt)

Ondergetekende is het niet eens met het volgende:

Het creëren van een extra supermarkt in de wijk.

De reden hiervoor is:

Een extra supermarkt gaat ten koste van woonruimte waar dit allemaal om begonnen is. Ik zie nergens dat is onderzocht of het huidige supermarktaanbod wel of niet voldoende is. In mijn beleving zijn er voldoende supermarkten op loop- en fietsafstand en is daar voldoende capaciteit om meer klanten te bedienen.

Op dit moment wordt er steeds meer online besteld en bezorgd en deze trend lijkt zich voort te zetten waarmee er dus eerder minder winkels nodig zijn dan meer.

Maar als u toch zou gaan realiseren lokt de locatie bij de randweg meer autorijders naar de wijk en wordt de verkeersbelasting onwenselijk nog hoger. In de wijk zou het aanvoer- en parkeerproblemen opleveren. Ik zie geen nut en noodzaak voor een extra supermarkt in de wijk en alleen maar nadelen.

Participatietraject

oostkant van de Zonnewijzer ontstaat op basis van de ontwikkelvisie ruimte voor een nieuw schoolgebouw en woningen in drie en vier bouwlagen. De hoogte en plaatsing van eventuele nieuwbouw op deze plek komt overeen met de bebouwing aan de noordzijde van de Johan de Meesterstraat. De afstand tot de bestaande woningen bedraagt ca. 20 meter en daarmee stedenbouwkundig acceptabel.

Supermarkt

In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zicht meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem.

Participatietraject

U had zich meer voorgesteld van het participatietraject. Alles bij elkaar zijn er zo'n 10 middagen en avonden geweest waarbij wijkbewoners betrokken konden zijn bij het maken van de ontwikkelvisie. Deze avonden werden steeds goed bezocht, maar in onze ogen was er slechts één avond zo druk het niet mogelijk was eenieder persoonlijk te woord te staan.

Participatie in de vervolgstappen van het tot ontwikkeling brengen van de zone zal meer gericht zijn op de specifieke ontwikkellocaties. Het gesprek met de direct omwonenden zal dan meer gericht zijn op de veranderingen in de eigen woonomgeving.

Groen:

Dank voor uw enthousiaste reactie op het idee om Plesmanplein te vergroenen.

Klimaatadaptief:

Alle duurzaamheidsthema's waaronder klimaatadaptatie zullen als 'basisingrediënt' onderdeel uitmaken van de ontwikkelzone. Dit geldt voor zowel de bebouwing als voor de openbare ruimte. Alle beschikbare en geschikte maatregelen zullen ingezet worden voor een maximaal duurzame leefomgeving.

	Ik had mij meer voorgesteld van een participatietraject. Informatieavonden die te druk waren om een persoonlijk gesprek aan te gaan, plannen van internet halen en hiervan zelf de consequenties overzien terwijl ik er geen verstand van heb om vervolgens te reageren via internet. Graag zie ik in vervolgtrajecten een betere informatievoorziening en inzicht in consequenties en een grotere inspanning om huidige bewoners te betrekken bij de plannen en bij de besluitvorming. Ik meld mij hier graag voor aan omdat ik met veel plezier in deze wijk en in Haarlem woon. <u>Groen</u> Ik word er helemaal blij dat u van het nu vooral stenen Plesmanplein een groenere ruimte wilt maken, mogelijk een tiny forest! Vanaf het Plesmanplein loopt een prachtig groene voetgangersroute naar de Johan de Meesterstraat en ik meen vanuit de tekeningen begrepen te hebben dat er een aansluiting op de Planetenlaan komt. Ik vraag u te zorgen voor zoveel mogelijk en waar mogelijk groen in de wijk te laten staan of aan te leggen. Dit geldt natuurlijk voor heel Haarlem. Klimaatadaptief herinrichten is natuurlijk nodig. Ik hoop dat u met de herinrichting ook rekening houdt met het verminderen van de klimaatverandering door voldoende groen en zo min mogelijk energieverbruik door bijvoorbeeld de grootte van de woningen (we hoeven niet zo groot, zie de tiny house trend) en de ligging ten opzichte van de zon. Daarnaast kunt u plekken waar dat kan en waar de hoogte geen nadelige gevolgen heeft voor de huidige bebouwing vast voorzieningen treffen voor het creëren van meer woningen er bovenop. In de toekomst komen er waarschijnlijk nog meer mensen bij en zo gaat het niet ten koste van nog meer grond. Ik ga ervan uit dat u deze zienswijze meeneemt in het proces en vertrouw erop dat het plan wordt aangepast. Uiteraard ben ik bereid mijn bezwaar mondeling toe te lichten		
R2	Hierbij ontvangt u de inspraakreactie van de bewoners van de Planetenlaan 114 t/m 166 op de concept ontwikkelvisie Orionzone. Wij vertrouwen op een correcte behandeling van deze inspraakreactie en graag ontvangen wij een ontvangstbevestiging.	1.1 / 1.3 In de huidige situatie is er veel verhardingsoppervlak, doordat er veel op maaiveld geparkeerd wordt. Dit geldt voor de private gronden en openbare ruimte. De 'stenige' lokaties zijn: Bisonbowling, St.Jacob, Zonnewijzer, Gunningschool, Het Schoter, omgeving Haarlem stadion en het oostelijk deel van de Planetenlaan. Het autoparkeren op private gronden van de nieuwbouw wordt uit het zicht ontworpen. Daardoor ontstaat ruimte voor vergroening. In de nieuwbouw worden de hoven als collectieve buitenruimte ingericht. De kans is groot dat deze collectieve ruimte groen wordt en blijft. Wanneer de hoven opgesplitst worden in kleine private buitenruimtes is de kans klein dat deze groen worden ingericht. Bomen zijn van grote waarde in de stad en dus ook in de Orionzone. Bij het realiseren van bebouwing in deze ontwikkelzone zullen een aantal bomen gekapt worden. Dit geldt ook voor uw straat. Als men een boom wilt kappen, is een omgevingsvergunning nodig. Deze aanvraag zal getoetst worden aan de hand van de meest recente bomenverordening van Haarlem [2019]. Daarin wordt vermeld dat men verplicht is om een gekapte boom te vervangen en te	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.

compenseren voor een nieuwe boom. Wanneer de aanvraag onderdeel uitmaakt van een bouwproject dan is men een groentoets verplicht. Bij de groentoets wordt gekeken naar de gevolgen van een project voor de omliggende bomen. En of het kappen van bomen echt noodzakelijk is. De groentoets is gebaseerd op de bomeneffectanalyse [BEA] van de Bomenstichting. De BEA is een landelijke richtlijn voor de beoordeling van effecten en mogelijke alternatieven. Meer informatie is te vinden op: <https://www.haarlem.nl/kapvergunning-bomen/>

Wanneer er extra verhard gaat worden, zal er extra oppervlaktewater nodig zijn. Mocht dit zo zijn dan moet er 15% [in m²] van het extra verhard terrein worden uitgevoerd in oppervlaktewater. Onder verhard terrein vallen gebouwen, bestrating, gedraineerd groen en halfverharding.

De Orionzone zal ruimte bieden voor klimaatadaptieve maatregelen. Daardoor zullen de negatieve gevolgen van natte en droge periodes beperkt blijven. Een belangrijke maatregel is ruimte bieden voor meer groen en minder verharding. Meer groen in de zone zorgt voor een betere klimaatbestendigheid. Bij hevige regenbuien zullen deze groenstroken water bergen en vertraagd afvoeren. In droge periodes zullen deze groenstroken de waterverdamping vertragen. De groenstrook over de Planetenlaan zal in de verdere uitwerking klimaatadaptief worden ingericht. Voor de Planetenlaan is daarvoor een ruimtereservering nodig van minimaal 40% van het totale oppervlak. Dit komt overeen met een groenstrook van totaal ca. 12,5m breed. De huidige groenstrook tussen Planetenplein en Van Nesstraat is 8,5m - 9m breed. De huidige groenstrook tussen van Nesstraat en Rijksstraatweg is 2,5m breed.

1.2

Het toevoegen van bebouwing langs de Planetenlaan biedt de mogelijkheid om het monumentale karakter van de Planetenlaan te vergroten door het beter stedenbouwkundig begeleiden van de laan. Hiermee ontstaat een heldere overgang tussen de wijk en het park die wordt aangezet door de nieuwe bebouwing. Een heldere overgang tussen stad en park leidt tot een helderdere ruimtelijke beleving van beide werelden en staat in contrast met het geleidelijk laten overlopen van de stad naar het park zoals in de huidige situatie het geval is. Het betreft hier een stedenbouwkundige ontwerpkeuze die nooit geheel valt te objectiveren, maar volstaan kan worden door te verwijzen naar heldere parkranden elders die bijdragen aan de ruimtelijke beleving van een heldere overgang tussen stedelijk gebied en groene parkgebieden. In fysieke zin worden stad en park beter met elkaar verbonden door een extra toegang vanaf de Planetenlaan te maken vanuit het park zodat de routing op het park vanuit de buurt verbetert.

1.4

Die ontwikkelvisie laat zien dat het voorgestelde aantal nieuwe woningen en voorzieningen past in de structuur van de aangrenzende wijken. Het klopt dat

	door de toename van het aantal woningen een aantal zaken merkbaar zal veranderen in de bestaande wijken rond de zone. Voor de negatieve effecten hiervan worden compenserende voorstellen gedaan in de visie zoals de aanleg van een fietstunnel en het verbeteren van groene routes door het sportpark. Een toename van het aantal woningen brengt ook positieve effecten met zich mee die een plek hebben gekregen in de ontwikkelvisie, zoals een toename van stedelijke voorzieningen, het toevoegen van een nieuw buurtplein en het reserveren van buurtinitiatieven zoals een energiehub langs de Pim Mulierlaan. De voor- en nadelen van het toevoegen van programma zijn lastig één-op-één tegen elkaar af te wegen. Daarom worden deze zoveel mogelijk benoemd in de visie zodat het besluit tot vaststelling zo compleet mogelijk kan worden genomen. Hierbij dient wel in overdenking te worden genomen dat niet alle effecten op dit moment al beschreven kunnen worden, omdat de visie een document op hoofdlijnen betreft waarvan de uitwerking in een volgende fase zal moeten plaatsvinden. 1.5 Bomen planten is de meest effectieve maatregel voor het tegengaan van hittestress. Ze zorgen voor verkoeling, doordat ze water verdampen en daardoor hitte afvoeren. Bovendien geven ze schaduw. Bomen zijn niet de enige manier om hittestress tegen te gaan. Groen in het algemeen is goed, ook gras absorbeert warmte. Wanneer er een hittegolf is kunnen bomen dankzij hun diepe wortels langer doorgaan met verdampen van grondwater dan gras, dat er al snel verdord bij ligt. Maar groene daken en meer gras in plaats van verharding, is prima. Kunstgrasvelden hebben alleen een negatief effect op hittestress, wanneer er geen waterverdamping plaatsvindt. Deze verdamping kan wel plaatsvinden wanneer in de ondergrond van een kunstgrasveld een waterbufferfunctie is opgenomen. 1.6 Op basis van de Wet Natuurbescherming is het zonder vergunning niet mogelijk een project uit te voeren of een project vast te stellen als dat project de natuurlijke habitats in een Natura 2000 gebied verslechtert, of een versturende werking heeft. Bij de ontwikkeling van een project of bijvoorbeeld bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet aangetoond zijn dat de vergunning op basis van de Wet Natuurbescherming is verkregen of kan worden verkregen. Het bevoegd gezag voor het verlenen van deze vergunningen is de Provincie. Wat u vraagt van het gemeentebestuur is dus al in wetgeving verankerd. Uw zienswijze leidt op dit punt dus niet tot een aanpassing van de visie. Concreet betekent dit dat de toetsing van initiatieven in de Orionzone aan de relevante regelgeving rondom stikstof dient plaats te vinden bij het voorbereiden van een bestemmingswijziging of het verlenen van een omgevingsvergunning. 1.7	
--	---	--

		De ontwikkeling van losse gebouwen in de stad staat los van de opgave die is gekoppeld aan het te realiseren programma binnen de ontwikkelzones. De 650 voorgestelde woningen in de ontwikkelvisie zijn daarmee exclusief overige bestaande ontwikkelingen zoals de Pim Muliertoren. In de visie is de nieuw toe te voegen bebouwing in de zone op de visiekaarten een anders gekleurd dan de bestaande bebouwing (waar de Pim Muliertoren onderdeel van is). In de legenda valt duidelijk af te lezen welke bebouwing nieuw is en welke bebouwing niet. Op grond hiervan valt te concluderen dat de ontwikkelvisie duidelijk is over het aantal toe te voegen woningen en op welke plek ruimte is gevonden voor deze woningen. 2.1 De gemeente beraadt zich nog op welke vervolgonderzoeken zullen worden uitgevoerd. 2.2 De gemeente werkt aan een mobiliteitsvisie voor Haarlem als geheel. De verwachting is dat dit proces zal leiden tot een mobiliteitsvisie die na de zomer van 2020 kan worden vastgesteld. 2.4 Onzekerheid is inherent verbonden aan besluiten over verkeerskundige aanpassingen. Immers, ontwikkelingen in het mobiliteitsgedrag van bewoners, ontwikkelingen in de techniek en economie, hebben veel gevolgen maar laten zich beperkt voorspellen. Het mobiliteitssysteem heeft dan ook de permanente aandacht van de gemeente en haar regionale partners, en zo zal het ook in de toekomst zijn. 2.5 Zie 2.1 2.6 Zie 2.1 2.7 Het streven zal zijn om het huidige aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte gelijk te houden, danwel de afname zoveel mogelijk te beperken. 2.8 De door u getoonde situatie is een gedragskwestie. Alleen door toezicht en het aanspreken van bestuurders op hun gedrag kan hier een verandering in optreden. Toezicht en handhaving zijn geen onderwerpen waar de ontwikkelvisie uitspraken over doet. De ontwikkelvisie bevat wel maatregelen die er op gericht zijn om te stimuleren dat mensen te voet of op de fiets gaan. Ook om hun kinderen naar school te brengen.	
--	--	--	--

		3.1 Een discussie over de naamgeving van de groene strook die na herinrichting van de Planetenlaan ontstaat is semantisch. De visie voorziet in een grotendeels doorlopende groene ruimte van bijna 800 meter die onder meer recreatief gebruikt kan worden als een park in de vorm van een lint. 3.2 De verschuiving van het groene lintpark van de noord- naar de zuidzijde van de Planetenlaan is onder meer in de visie gewijzigd op basis van uw eerdere reactie. Het klopt dat het nog geen exact uitgewerkt profiel betreft. Mocht tot de aanleg van het lintpark worden besloten, zal een nadere uitwerking en detaillering plaatsvinden die verder gaat dan de hoofdlijnen die in de ontwikkelvisie zijn opgenomen. 3.3 De eerder voorgestelde maatregelen zijn onderzocht door Mobycon en onvoldoende bevonden omdat de Planetenlaan ook in de toekomst als doorgaande weg blijft functioneren. De visie zal op dit punt dan ook worden aangepast. 3.4 Profiel Planetenlaan. In de nadere uitwerking van de Planetenlaan en Planetenplein zal binnen de kaders van het beschermd stadsgezicht ontworpen worden. 3.5 De bomenrijen in de Planetenlaan zullen behouden blijven. De enkele bomenrij zal uitgebreid worden tot een dubbele bomenrij. Daardoor ontstaat een eenduidig straatbeeld van Planetenplein tot het nieuwe Stadionplein. Behoud van gezonde bomen zal ook het uitgangspunt zijn van de verdere uitwerking van het ontwerp van de Planetenlaan. 3.6 Het profiel zal verder uitgewerkt worden in de ontwerpfase. 3.7 Het groene lintpark langs de Planetenlaan is geen randvoorwaarde om te kunnen starten met het realiseren van woningen in de ontwikkelzone. De extra ruimte voor groen en water kan op termijn van belang zijn om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen, maar hoeft niet gerealiseerd te zijn voorafgaand aan de start van andere ontwikkelingen in de zone. 3.8 De visie gaat inderdaad uit van de rijweg in twee richtingen aan de noordzijde van de middenberm, en het groene lintpark aan de zuidzijde van de Planetenlaan. Het fietspad in twee richtingen ligt dan ofwel tussen de bestaande bomen in de middenberm, ofwel ten zuiden van de middenberm.	
--	--	---	--

		4.1 In de ontwikkelvisie is een aanzet opgenomen over de gewenste beeldkwaliteit zoals u omschrijft. In een nader uit te werken ontwikkelstrategie zullen nadere toetsinstrumenten ter borging hiervan worden opgenomen in de vorm van beeldkwaliteitregels. Te denken valt aan een beeldkwaliteitplan of een beeldkwaliteitparagraaf als onderdeel van een stedenbouwkundig programma van eisen. 4.2 Het voordeel van het bouwen in open hoven is dat een deel van het gebouw een uitgesproken groene uitstraling kan krijgen, zoals in dit deel van het plangebied langs de Planetenlaan. De gedachte is dat de koppen van de hoven langs de weg als voorkanten worden vormgegeven, zoals u ook opmerkt in uw reactie. Een hoogte van vier lagen vinden wij passend bij het brede profiel van de Planetenlaan zodat voldoende stedenbouwkundige begeleiding van de Planetenlaan ontstaat door de koppen van de hoven. Overigens loopt de hoogte van de hoven achtergelegen woonstraten in de meeste wel af naar drie bouwlagen in verband met de krappere profielruimte aldaar. 4.3 Langs de Planetenlaan is in de visie ruimte gevonden voor bebouwing in drie tot vier lagen. Daarmee sluit de bebouwing goed aan bij de omgeving die niet alleen bestaat uit gebouwen aan de Planetenlaan maar ook gebouwen in Sinnevelt. Zo wordt de Mr. Jan Gerritszlaan in de huidige situatie al begeleid door gebouwen van vier tot vijf bouwlagen. Aan de Oostkant aan het nieuwe Stadionplein is gekozen voor een grotere hoogte van de bebouwing omdat deze plek de functie krijgt van buurtplein, nabij een HOV-halte is gelegen en op een plek is gelegen met een minder heldere bebouwde context. Maar ook hier bestaat stedenbouwkundige aansluiting in de vorm van het Schoter, appartementengebouw Parksight en de nieuw te bouwen sporthal aan de Sportweg. Ten overvloede: de ontwikkelvisie gaat niet uit van het spiegelen van de jaren '30-bebouwing langs de Planetenlaan, maar wil juist laten zien dat de Planetenlaan een grens is tussen de voor- en naoorlogse stad. Daarbij is gekozen voor een passend contrast dat zich onder meer uit in een (beperkt) andere hoogte dan de huidige rijwoningen langs de Planetenlaan. 5.1 en 5.2 Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising voor fietsers over de randweg, en het aanpassen van het profiel van de Planetenlaan zijn niet randvoorwaardelijk om de ontwikkelprojecten te kunnen opstarten. Er is dus wel enige flexibiliteit in de volgorde waarin dingen worden opgepakt. Niet alle voorgestelde ingrepen zijn financieel gedekt. Dat hoeft ook niet in deze fase van de ontwikkeling. Kenmerk van de visie is dat deze ook gedeeltelijk gerealiseerd kan worden, en ook in de loop van de tijd nog kan wijzigen.	
--	--	--	--

S2	In het conceptstuk Visie Ontwikkelzone Orionweg/Planetenlaan concept 18 mei 2019 las ik op bladzijde 8 en 9 Nader te onderzoeken op erfgoedwaarde/cultuurhistorische waarde <i>De scholen aan de Planetenlaan (nummer 5, 8 en 13) vormen een scholencluster. Deze wijze van situering van scholen gegroepeerd op een strook is typerend binnen de stedenbouwkundige kenmerken van de naoorlogse periode. De strook omvat niet alleen de schoolgebouwen maar ook de gymzalen en de inrichting van het perceel met plein en groen. Binnen de typering van de wederopbouwarchitectuur is deze strook zeer kenmerkend en zeer zichtbaar gelegen langs een doorgaande weg. De scholen Planetenlaan nummer 5 en 13 worden nader onderzocht en gewaardeerd om mogelijk aan te wijzen als monument.</i> <i>Het schoolgebouw aan Sportweg 9 is een paviljoen in het groen. Deze bouw is typerend voor de naoorlogse periode doordat de school zich, samen met andere openbare voorzieningen, bevindt in een groene wig. De wig met haar sociale voorzieningen, park en recreatiegebied vormde een scheiding tussen de verschillende woonbuurten. De school aan de Sportweg 9 wordt nader onderzocht en gewaardeerd om mogelijk aan te wijzen als monument.</i> • <i>Nova college, oorspronkelijk 2e Christelijk lyceum (Planetenlaan 5, bouwjaar 1954, architect HW van Kempen) karakteristieke en hoogwaardige wederopbouwarchitectuur, Bossche School</i> • <i>Dienstwoning bij Lyceum (Planetenlaan 3, bouwjaar 1951, architect HW van Kempen)</i> <i>karakteristieke en hoogwaardige wederopbouwarchitectuur, Bossche School, ensemble met schoolgebouw</i> Graag zou ik willen weten hoe het staat met het genoemde nader onderzoek. Dit omdat ik de eigenaar ben van de dienstwoning bij Lyceum, Planetenlaan 3 te Haarlem. Als er veranderingen plaatsvinden zou ik daar zo snel mogelijk van op de hoogte gesteld willen worden en willen weten wat dat inhoudt, de gevolgen daarvan en eventuele consequenties voor mij. Tevens ontvang ik graag het definitieve uitkomsten van het onderzoek betreffende het Nova college Planetenlaan 5 en 3.	De gemeente is inmiddels de procedure gestart om Planetenlaan 3 en 5 aan te wijzen als gemeentelijk monument. In deze procedure heeft u als belanghebbende ook gelegenheid om zich uit te spreken. De gemeentelijk monumentdeskundige heeft hierover inmiddels contact met u opgenomen.	Nee
T2	In de bijlage vindt u de gemeenschappelijke zienswijze van de wijkraden in de Orionzone. BIJLAGE	Klankbordgroep Wij onderschrijven uw positieve conclusie over het werken met de klankbordgroep en willen u bedanken voor uw bijdrage daaraan. Leefbaarheidseffectrapportage: Veel betrokken bewoners van de ontwikkelzone en directe omgeving hebben gevraagd om een leefbaarheidseffectrapportage. Zo'n rapportage brengt data over verschillende kenmerken van de wijk in beeld, en maakt inzichtelijk hoe deze kenmerken zich in de loop van de tijd ontwikkelen. In Haarlem zijn veel van deze gegevens al beschikbaar via haarlem.incijfers.nl . Het college	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt. De mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg is uit de ontwikkelvisie gehaald.

		verwacht dan ook dat de toegevoegde waarde van een separate leefbaarheidseffectrapportage beperkt zal zijn. Status verkeersonderzoek: Het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken hebben wij met een eerste mobiliteitsonderzoek in kaart gebracht. Het strategische/visieniveau van het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek past bij de huidige fase waarin de plannen zich bevinden. Het onderzoek liet zien dat het zonder de ontwikkelingen in de Orionzone al drukker wordt. De Orionzone zorgt daarbij voor een klein beetje extra verkeer. Al met al wordt het wel drukker. Maar het wordt niet te druk. Wel gaan we meer onderzoek doen naar verkeer. Dan kijken we naar de kruispunten die het drukst worden, en hoe die kruispunten er het beste uit kunnen zien om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. Keuzes n.a.v. verkeersonderzoek In de mobiliteitsstudie zijn verschillende oplossingsrichtingen verkend. Niet alle oplossingsrichtingen zijn succesvol. Zo zijn het idee van de Planetenlaan als 30 km zone en een bussluis op de Top Naefflaan niet overgenomen in de definitieve ontwikkelvisie. In lijn dus met uw zienswijze. Supermarkt In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zicht meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem. Parkeren U stelt dat de belofte is gedaan dat er geen toename van de parkeerdruk zal zijn in de wijk. Dit is niet juist. De ontwikkelvisie legt vast dat nieuwe ontwikkelingen moeten voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Om daarnaast te bereiken dat er geen toename is van de parkeerdruk in het openbaar gebied, zou het nodig zijn om gereguleerd parkeren in te voeren. Een grote meerderheid van wijkbewoners wil echter het vrij parkeren in de wijk behouden. Uit de mobiliteitsstudie van Mobycon blijkt dat zonder parkeerregulering de parkeerdruk in de wijk zal toenemen, zelfs zonder bouwprojecten. Vandaar dat de ontwikkelvisie gereguleerd parkeren wel op de agenda zet als iets waarover later een besluit moet worden genomen.	
U2	Identiek aan Y.	Zie beantwoording Y.	

V2	Met uw plannen drukt u alle lucht uit de stadslongen. En u biedt geen remedie tegen het dichtslibben van de aderen van de stad. Dit is in het kort de beweegreden van mijn zienswijze op uw concept "Visie Ontwikkelzone Orionweg/Planetenlaan", die nu ter inzage ligt. Ik zal enkele van mijn bezwaren, die ook gevoed zijn door gesprekken met diverse medebewoners van Haarlem, hieronder per thema beschrijven. Bewonersparticipatie en Omgevingswet Als gemeente bent u nu al gehouden om te acteren in de geest van de nieuwe omgevingswet. Voor deze ontwikkelzone heeft u activiteiten georganiseerd, die u misschien wilt verkopen als bewonersparticipatie. U roemt de grote aantallen bewoners die van zich laten horen. Maar als u vervolgens niks doet met dat wat burgers inbrengen, en gewoon uw eigen gang gaat, acteert u niet in de geest van de omgevingswet. Het grote aantal bewoners dat van zich laat horen tekent wel de grote bezorgdheid en onvrede over uw plannen. Ik meen een sterk gevoel van machteloosheid onder de aanwezigen te herkennen tijdens de diverse informatiebijeenkomsten. Ik was ook overdonderd door uw plannen. Als bewoner van Haarlem vraag ik me echt af of u de nieuwe 20.000 bewoners, waarvoor u dit doet, belangrijker vindt dan mij en de andere 160.000 inwoners van Haarlem? Haarlem is nu prettig om te wonen, omdat het hier nog enigszins leefbaar is. Nu lijkt u Amsterdam te roemen om haar woonontwikkelingen. Wilt u Haarlem veranderen in een tweede Amsterdam? Ik teken daar groot bezwaar tegen aan. En vraag om het aantal nieuw te bouwen woningen in deze zone te reduceren, tenminste tot de helft en te beperken tot het gebied rondom het huidige stadion. En ik pleit om vervolgens te komen tot houtsnijdende maatregelen om de toegenomen overlast te beperken. Haarlem slibt dicht qua verkeer en het noordelijke deel van Haarlem bevat de minst groene, meest versteende wijken. In uw plannen vind ik geen oplossingen. Derhalve pleit ik ook voor het terugnemen van deze visie totdat u een Haarlem-overstijgende visie heeft en kunt aantonen hoe bijvoorbeeld de huidige verkeerscongesties wordt opgelost, in plaats van verergerd door meer woningen. In uw aangepaste visie kunt u tevens meenemen hoe u de hoeveelheid fijnstof en andere schadelijke stoffen voor mens, milieu en natuur gaat verlagen in plaats van gaat verhogen. Een voorbeeld waarom ik vind dat u bewoners niet serieus neemt (niet uitputtend lijstje): · U organiseert bewonersmiddagen aan over 600 te bouwen woningen. · Tijdens de 6 bewonersmiddagen in de bibliotheek van Haarlem Noord bleek grote weerstand tegen het aantal woningen. U noemde daar 600 woningen. Wijkraad De Krim verwoordt de weerstand in hun presentatie: 300 tot 400 woningen zijn maximaal acceptabel, als goed wordt gekeken naar de nadelige gevolgen van dat aantal. Dit sluit aan op de geluiden die ik van diversen heb gehoord. · U komt dan met een scenario met 900 woningen in één van de twee scenario's. Niks gedaan met participatie, ik voel me als bewoner niet serieus	Bewonersparticipatie U stelt dat niets gedaan is met de inbreng van wijkbewoners in het participatietraject. De feiten spreken die stelling tegen. Veel elementen in de ontwikkelvisie zijn beïnvloed door ideeën en wensen van bewoners. Enkele voorbeelden: • De wijkenergiecentrale • Het omkeren van het lijnpark aan de Planetenlaan • De ongelijkvloerse kruising met de Randweg • Een levendig stadsplein • etcetera. Scenario's In de participatie fase is aan de hand van twee scenario's verkend wat de mogelijkheden zijn voor woningontwikkeling in de Orionzone. Inderdaad is daarbij ook een scenario met 900 woningen gemaakt en met de wijk besproken. Sommige elementen uit dit scenario zijn overgenomen in de ontwikkelvisie, maar niet het totale woningaantal, aangezien dit niet haalbaar is in combinatie met zaken die omwonenden belangrijk vinden. Zoals de stedenbouwkundige inpassing van de nieuwbouw in de bestaande stadswijken. U ziet in de presentatie van verschillende scenario's een poging tot manipulatie. Onze mening is dat voor een open dialoog scenario's een bruikbaar middel zijn. Succesvolle participatie vraagt nu eenmaal om een basaal wederzijds vertrouwen. Mobiliteitsvisie Haarlem De gemeente werkt aan een mobiliteitsvisie voor Haarlem als geheel. De verwachting is dat dit proces zal leiden tot een mobiliteitsvisie die na de zomer van 2020 kan worden vastgesteld. Verkeerstoename De mobiliteitsstudie laat zien dat het drukker gaat worden. Maar niet 'te druk'. Het mobiliteitsonderzoek had tot doel het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken, in kaart te brengen en hiervoor mogelijke oplossingsrichtingen aan te dragen binnen de zone. Vervolgonderzoek moet nu plaatsvinden waarin oplossingen worden onderzocht. Alle ontwikkelingen in de Orionzone moeten het parkeren op eigen terrein oplossen. Dat kan zijn dat er ondergrondse parkeergarages komen, maar het kan ook zijn dat het parkeren op maaiveld en uit het zicht wordt gemaakt. Het parkeren moet in elk geval op eigen terrein komen. Een instrument die de gemeente heeft om te voorkomen dat het in de wijk drukker wordt met parkeren, is om vergunningparkeren te maken. De nieuwe ontwikkelingen krijgen dan geen parkeervergunningen, zodat zij niet in de wijk kunnen parkeren. Alle bestaande huishoudens krijgen wel een parkeervergunning. Hoeveel dat kost, en hoeveel parkeervergunningen een	
----	--	---	--

genomen. Voelt zelfs als een dreigement. Of tenminste als een politieke, manipulatieve zet. · Vrijwel alle reacties op de twee scenario's , waarin iets wordt genoemd over het aantal woningen, gaat over de zorgen om het grote aantal woningen. 300 tot 400 wordt wederom genoemd in de vele reacties op uw website. · U komt met een scenario van 680. En u zegt tijdens voorlichtingsbijeenkomsten doodleuk dat u het aantal "heeft teruggebracht" tot 680. Het scenario van 900 woningen was dus m.i. inderdaad een politieke zet. Waarom wilt u als overheid uw bevolking manipuleren? Ik zie dit zeker niet als bewonersparticipatie, omdat geen enkel begrip wordt getoond voor de zorgen. Het siert u als u die plannen terugneemt en aan bewonersparticipatie gaat doen. Andere voorbeelden waar ik geen antwoord vind op de bestaande zorgen: · Verkeersstroom: In uw verkeersonderzoek zijn enkele maatregelen doorgerekend. Gebleken is dat die geen oplossingen bieden om verkeersstromen op andere manieren te geleiden. U concludeert doodleuk "dat het drukker gaat worden". Dat was nu precies onze zorg. U biedt geen oplossingen en doet niks met deze zorgen. · Parkeeroverlast: u verlaagt de norm en legt minder parkeerplaatsen aan. Dan zegt u dat er vanzelf minder auto's zullen komen. In combinatie met leenauto's. In de wereld van Haarlem vandaag betekent minder parkeerplaatsen vooralsnog alleen maar meer parkeeroverlast. U gaat uit van onrealistische en ongefundeerde, futuristische oorzaak-gevolg relaties. Conclusie: uw oplossing is niet realistisch. U biedt geen oplossingen en doet niks met deze zorgen. · Parkeeroverlast en leenauto's: Het veronderstelde effect van leenauto's (15% afname) wordt ingehaald met twee jaar autonome ontwikkeling (7,5% groei per jaar), zoals blijkt uit uw verkeersonderzoek en informatie tijdens de bijeenkomst van 11 september. Conclusie: uw oplossing is niet effectief. U biedt geen oplossingen en doet niks met deze zorgen. · Parkeeroverlast en doelgroepen: u wilt jonge stelletjes als bewoners, omdat die geen auto hebben. Jonge stelletjes worden jonge gezinnetjes met twee banen en vaak twee auto's. Verhuizen is voor jonge gezinnetjes te duur, dus er ontstaat een parkeerprobleem. Conclusie: uw oplossingen zijn niet realistisch. U biedt geen oplossingen en doet niks met deze zorgen. · Behoud van het groen in onze wijk, zie verderop. · Op vragen over stikstofuitstoot, fijnstof, geluidshinder, etc. geeft u geen antwoord of vertoont vooruitschuif gedrag. Wederom reageert u niet op onze zorgen. Leefbaarheid Met diverse anderen pleit ik voor een breed leefbaarheidsonderzoek voordat u deze visie vaststelt en het aantal nieuw te bouwen woningen vaststelt. Met een breed opgezet leefbaarheidsonderzoek, bijvoorbeeld in de LER die ook door andere gemeenten al wordt gebruikt, kunt u onverwachte en nu onbekende negatieve gevolgen van de uitvoering van uw ontwikkelvisie in beeld krijgen. Nu zijn de plannen te	huishouden kan krijgen, moet dan nog worden bepaald. Het instellen van een vergunninggebied kan alleen als bewoners dit zelf willen. Stikstof, fijnstof, geluidshinder: Deze onderwerpen zijn in de fase van visievorming niet aan de orde. Voorafgaand aan het aanpassen van het bestemmingsplan of het verlenen van een vergunning zullen plannen aan deze normen worden getoetst. Dit is geen 'vooruitschuifgedrag', maar dat is in overeenstemming met de terzake geldende wet en regelgeving. Leefbaarheidseffectrapportage: Veel betrokken bewoners van de ontwikkelzone en directe omgeving hebben gevraagd om een leefbaarheidseffectrapportage. Zo'n rapportage brengt data over verschillende kenmerken van de wijk in beeld, en maakt inzichtelijk hoe deze kenmerken zich in de loop van de tijd ontwikkelen. In Haarlem zijn veel van deze gegevens al beschikbaar via haarlem.incijfers.nl . Het college verwacht dan ook dat de toegevoegde waarde van een separate leefbaarheidseffectrapportage beperkt zal zijn. Verkeer op de Planetenlaan: Het strategische/visioniveau van het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek past bij de huidige fase waarin de plannen zich bevinden. Voor deze fase is het zeer gebruikelijk om uit te gaan van het verkeersmodel. Het verkeersmodel heeft als basisjaar 2014 en wordt elk jaar gekalibreerd en aangevuld met alle ontwikkelingen die in dat jaar hebben plaatsgevonden. Zo kan het dat het verkeersmodel ook voor dit jaar nog gebruikt kan worden. Het mobiliteitsonderzoek had tot doel het extra verkeer dat door de groei van Haarlem als stad zelf, de ontwikkelzone Orionweg en alle andere ontwikkelzones wordt aangetrokken, in kaart te brengen en hiervoor mogelijke oplossingsrichtingen aan te dragen. Vervolgonderzoek moet nu plaatsvinden waarin oplossingen worden onderzocht. Toegankelijkheid Schoterbos: De door u omschreven zichtlijn vanuit de Ambachtstraat richting Schoterbos heeft in de huidige situatie weinig ruimtelijke kwaliteit omdat er in de praktijk geen zicht is op het Schoterbos maar op het bestaande zwembad. In de nieuwe situatie is op basis van de visie op de plek van het zwembad een woongebouw met een groene hof mogelijk, waardoor het aanzicht vanaf de Planetenlaan en ook vanuit de Ambachtstraat zal vergroenen. In de nieuwe situatie ontstaat voor wandelaars een veel aantrekkelijker routing over het sportpark richting Schoterbos. Een aansluiting vanaf de Ambachtstraat door het sportpark naar het Schoterbos zou slechts mogelijk worden met een scherpe knik om de tennishal heen, en dus met prominent zicht op de route op dit gebouw met een matige uitstraling. De voorstellen in de visie leiden de route om de tennishal heen, houden voldoende afstand tot de formele toegang aan de Sportweg en vormen helderdere lijnen door het park doordat minder hoeken in de padenstructuur hoeven te worden aangebracht.
--	--

omvangrijk, te weinig uitgewerkt en te ondoorzichtig, waardoor het moeilijk is om een goede, volledige inspraak op papier te zetten. De consequenties van uw plannen zijn moeilijk te overzien, terwijl een geautomatiseerde LER die makkelijker in beeld kunnen brengen.

Implementatie van zo'n LER kan in korte tijd gebeuren.

Het feit dat u een subsidieverzoek voor het uitvoeren van een LER voor Haarlem heeft geweigerd schaar ik onder het kopje "slechte bewonersparticipatie". Dit lijkt bijna onwil om openheid over de gevolgen te geven.

Ik verzoek hierbij om alsnog een LER uit te voeren en uw visie daarop te baseren.

Verkeer op de Planetenlaan

Uw visie op de verkeerstoename is dat "het drukker wordt" en accepteert dat kennelijk. Dat vind ik onacceptabel om meerdere redenen.

1. Uit recent onderzoek van Goudappel Coffeng (2019, bekend bij de gemeente Haarlem) blijkt dat de huidige drukte op de Planetenlaan de normen overschrijdt. Uit metingen uit 2019 blijkt dat tussen half acht en half negen het aantal verkeersbewegingen omgerekend 6.600 bedraagt, waar 8.000 de norm is. In hetzelfde rapport wordt de periode tussen acht uur en negen uur echter maatgevend genoemd. Tussen half negen en negen uur is het veel drukker dan tussen half acht en acht uur. Dusdanig veel drukker dat daarmee de norm van 8.000 wordt overschreden. Daarmee wordt dus bevestigd wat bewoners al wisten, getuige bijvoorbeeld files op de Planetenlaan.

Uit uw eigen onderzoek door Mobycon volgt een conclusie dat de Planetenlaan niet te druk is. Dat is echter gebaseerd op twee foute uitgangspunten:

2. U gebruikt tellingen uit 2012. Daarna is de economie flink aangetrokken en het aantal activiteiten aan de Planetenlaan flink uitgebreid. De Zonnewijzer heeft een tweede locatie geopend, het zwembad en sportfaciliteiten worden veel intensiever gebruikt, het Schoter heeft meer leerlingen, er zijn extra plekken voor kinderopvang gekomen, etcetera. Ook is het effect van de geplande sporthal bij het Schoter (vervanging van de Beijneshal) niet te verwaarlozen.
3. Er zit een storende fout in uw verkeersmodel. Dat is tijdens de bijeenkomst van 11 september bevestigd. De Korteweg staat in uw verkeersmodel als een doorgaande weg tussen Planetenlaan en Rijksstraatweg. Het betreft echter een doodlopende weg vanaf de Planetenlaan. In uw model geeft u aan dat er 2.000 gemotoriseerde verkeersbewegingen door die straat gaan. Dat klopt dus niet. Dat verkeer komt dus bij het verkeer op de Planetenlaan. Waar precies en wat het effect daarvan is, is nu onduidelijk. Het verkeersmodel geeft dus geen goed beeld van de werkelijke situatie.

Deze punten pleiten tenminste voor nieuw verkeersonderzoek. Maar zeker ook om niet zonder maatregelen te accepteren dat "het gewoon drukker wordt". Ik vraag u om een andere visie, bijvoorbeeld om het aantal nieuwe woningen te verlagen. Dat maakt wellicht ook de verkeerstoename op de Rijksstraatweg acceptabel.

Woningbouw aan Randweg, Schoterbos aan Planetenlaan:

Een van de uitgangspunten van de visie is het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. We zien veel betere kansen in het benutten van deze potentie bij een intensivering van de nieuwbouw aan de oostzijde van het zone rond het nieuwe stadionplein nabij de HOV-halte Minahassastraat/Rijksstraatweg. Daarnaast willen we een open overgang houden tussen het Schoterbos en de binnenduinrand waardoor het groen als ware vanuit de stadsrand wordt doorgezet tot aan het sportpark. Het dichtzetten van de westrand van het Schoterbos, zou van het Schoterbos een park maken dat geheel door de stad wordt omringd, terwijl een van de kwaliteiten van het park nu is dat aan de westkant een visuele verbinding is met de binnenduinrand.

Groen in de wijk:

In de visie wordt gekozen voor het bundelen en beter beleefbaar en bruikbaar maken van groen in de wijk. Een van de concrete maatregelen die worden voorgesteld is de herinrichting van het Noordersportpark waardoor bredere groene routes ontstaan vanuit de wijk naar het Schoterbos dan nu het geval is. Ook het vergroenen van het profiel van de Planetenlaan is een voorstel dat bijdraagt aan een hogere groenbeleving. De vraag wat voor bomen en van welke leeftijd worden aangeplant in de toekomstige situatie is momenteel nog niet te beantwoorden en zal in een latere fase van de uitvoering aan bod komen.

Waarde van woningen:

Een ontwikkelvisie is niet een document dat kan leiden tot planschade. Wilt u meer weten over planschade, dan kunt u hierover lezen op haarlem.nl/tegemoetkoming-planschade.

Ambachtstraat - Planetenlaan:

Uw stelling dat vanuit de Ambachtstraat geen toegang meer zou bestaan tot de Planetenlaan kan niet worden onderbouwd op basis van de visie. Op al het bijgeleverd kaartmateriaal blijft de aansluiting namelijk in stand. Het is dan ook geen streven van de gemeente om de verbinding tussen Ambachtstraat en Planetenlaan af te sluiten op basis van de visie.

Parkeervergunningen rond basisscholen: Lianne

Wanneer er in de toekomst een vorm van gereguleerd parkeren wordt ingevoerd, zal ook rekening worden gehouden met parkeerplaatsen rondom alle scholen. Als in de omgeving Orionzone gereguleerd parkeren wordt ingevoerd, dan wordt nog onderzocht welke vorm van gereguleerd parkeren het meest wenselijk is. Het instellen van een vergunninggebied kan alleen als bewoners dit zelf willen.

Parkeergarage en parkeren bovengronds:

De bovengrondse parkeergarage is in de visie opgenomen om te laten zien dat

Ruimtelijke planvorming begint trouwens meestal met de ontsluitingsmogelijkheden. Daarna wordt gekeken hoeveel woningen de wegen aankunnen. Nu gebeurt het andersom. Ook dit is een reden om uw visie opnieuw te bekijken.

Toegankelijkheid Schoterbos

In de visie op het Schoterbos is het de bedoeling dat de toegangswegen een aanzuigende werking hebben op het gebruik ervan. Ik maak me zorgen om de toegankelijkheid van het Schoterbos vanuit de bestaande wijken.

Vanuit de Planetenwijk is de Ambachtstraat een wijkuitgang (wijkontsluiting), van waaruit veel wandelaars naar het Schoterbos lopen. Ook wandelaars vanuit de Indische buurt lopen langs deze route naar het Schoterbos. De zichtlijn vanuit de Ambachtstraat wordt in uw plannen gestopt door een flatgebouw. Ook staat daar een parkeergarage gepland.

1. De logische looplijn en groene oriëntatie op het Schoterbos vanuit de Ambachtstraat verdwijnt. Het Schoterbos komt dus gevoelsmatig verder weg voor zowel Planetenwijk als Indische Buurt.

Volgens uw plankaarten verdwijnt het huidige wandelpad tussen het Schoter en de tennisbanen. De nieuwe toegang komt halverwege de Planetenlaan:

2. Het Schoterbos komt dus ook feitelijk, qua afstand, verder weg te liggen vanuit de Plaentenwijk (en achterliggende Indische buurt).

Mijn verzoek is om de zichtlijn vanuit de Ambachtstraat op het Schoterbos te handhaven, en zelfs te versterken in uw plannen. Bijvoorbeeld door de flats aldaar (waar nu het zwembad De Planeet is) elders te plannen, of niet te bouwen. Een groene corridor kan daar worden aangelegd, bijvoorbeeld met waterpartijen. Als u dat combineert met wandelroutes, blijft vanuit de Ambachtstraat de kortste route tot het Schoterbos bestaan.

Alternatieve locatie woningbouw i.v.m. Schoterbos

Ik ben voorstander van bebouwing aan de Westelijke Randweg in plaats van aan de Planetenlaan. Het Schoterbos kan dan worden verplaatst naar de Planetenlaan. Dat brengt het groen echt in de wijk. Tevens kan de verkeersafwikkeling directer op de Westelijke Randweg plaatshebben.

Groen in de wijk

Uw stadsarchitect geeft bij de eindpresentatie in de bibliotheek aan dat hem opviel dat wij zo gesteld zijn op ons groen. Onze zorgen zijn inderdaad het groenbehoud. U komt nu met een visie waarin u flats gaat bouwen op ALLE plekken waar in onze directe woonomgeving zicht op groen is. U vernietigt dus al het groen in plaats van groenbehoud. Iemand heeft becijferd dat meer dan 400 bomen verdwijnen. De bomenwachters geven aan dat nieuwe, jonge bomen 15 a 20 jaar nodig hebben om een volwassen omvang te hebben. Uw 'fietsen in het groen' klinkt mooi, maar is niks meer dan dat we jarenlang tegen kleine boompjes aan kijken en daarna nog alleen tegen boomstammen, met aan de overkant flatgebouwen. Conclusie: U creëert problemen

de plannen kunnen worden uitgevoerd als er geen ruimte gevonden kan worden voor een ondergrondse parkeergarage. In principe heeft ondergronds parkeren de voorkeur en dat zou bijvoorbeeld kunnen plaatsvinden onder het nieuwe stadionplein, zoals u terecht suggereert. Mocht een ondergrondse parkeergarage echter om uiteenlopende redenen niet mogelijk zijn, dan is het verstandig om alvast een ruimte te reserveren voor een alternatief in de vorm van een bovengrondse parkeergarage - hetgeen u ziet op de kaarten in de visie. Mocht een bovengrondse parkeergarage worden gebouwd, zal rekening worden gehouden met de impact op de omgeving. De bovengrondse parkeerplekken rond kinderboerderij en het nieuwe zwembad zijn voornamelijk bedoeld voor kortparkeren voor bijvoorbeeld gehandicaptenvervoer en leveranciers.

Type nieuwbouw:

De voorgestelde nieuwbouw past goed bij de opzet van de buurt en zeker langs de hoofdweg die de buurt doorsnijdt. Dit brengt hiërarchie aan in de structuur van de wijk. Ook in de huidige situatie valt deze structuur aan te treffen aan de westkant van de Planetenlaan en langs de mr. Jan Gerritszlaan. Daarnaast is gekozen voor het bouwen van appartementen omdat eengezinswoningen relatief veel oppervlak innemen en een plan van 600 woningen in de vorm van grondgebonden rijwoningen een veel grotere ingreep in oppervlakte met zich zou meebrengen dan de plannen die nu in de visie zijn opgenomen. In de doelgroepen die worden beoogd bevinden zich bovendien relatief weinig gezinnen, waardoor het bouwen van eengezinswoningen haaks zou staan op het doelgroepenbeleid zoals gehanteerd in de ontwikkelzone.

Buslijn:

De extra buslijn is een wens van bewoners van de Krim. Om deze reden is de bus opgenomen in het mobiliteitsonderzoek. Vooralsnog is de extra buslijn alleen onderzocht vanuit verkeerskundig perspectief. Zoals ook het mobiliteitsonderzoek aangaf, verwachten wij voor deze bus een klein aantal bezoekers en zal de bus – indien deze alleen de route tussen het Stadionplein en station Bloemendaal rijdt – hooguit als streekbus worden uitgevoerd. In nader onderzoek wordt onderzocht of en op welke manier een nieuwe buslijn wordt ingepast en of de buslijn financieel haalbaar is.

Kruising Orionweg - Randweg:

Het verdiepen van (een deel van) de Westelijke Randweg is zo'n groot project dat dat niet binnen het project van de Orionzone kan worden opgepakt. Mogelijk wordt dit project in de toekomst stadsbreed onderzocht. Een extra aansluiting op de Westelijke Randweg, ter hoogte van de Mr. Jan Gerritszlaan is onderzocht. Dit alternatief heeft bijzonder veel nadelen, met name voor de Orionzone. Het verkeer op de Randweg slaat door een extra kruising terug op de kruising met de Orionweg. Daardoor kan verkeer vanaf de Orionweg niet meer de Randweg op komen. Daarnaast betekent een extra kruising ter hoogte van de Mr. Jan Gerritszlaan dat de afstand tussen

(minder groen) en biedt geen oplossingen. In relatie tot bewonersparticipatie: U doet weer niks met deze zorgen.

Waarde van woningen

Vanuit onze woning en directe woonomgeving hebben wij nu zicht op groen en hebben het gevoel in een groene omgeving te wonen. Dit was voor ons een belangrijke reden om hier te wonen. Het is aangetoond dat dit voor velen geldt, waardoor woningen in de nabijheid van groen meer geld waard zijn dan in omgevingen waar geen of minder groen is. Dat geldt ook voor huizen in een wijk met of zonder flats. U zult zich voorstellen dat wij ons zorgen maken om de waarde van onze woning door uw plannen. Eventuele afname van de waarde van onze woning ten opzichte van de autonome prijsstijging van vergelijkbare woningen (planschade) zullen wij op u verhalen.

Ambachtstraat - Planetenlaan

Volgens uw visie krijgt de Ambachtstraat geen toegang meer tot de Planetenlaan. Op uw plankaart komt daar de nieuwe fiets- en wandelzone. Waar u voor de Van Nesstraat de noodzaak voor een maatregel noemt, is die voor de Ambachtstraat niet beschreven. Als bewoner van de Ambachtstraat ter plekke heb ik hier weinig bezwaar tegen, maar maak me wel zorgen om de toegankelijkheid van de wijk voor hulpdiensten. Ook verwacht ik een onacceptabele verkeerschaos in de overige straten van de wijk als deze wijkuitgang verdwijnt, niet alleen rond begin- en eindtijden van de aanwezige basisscholen.

- Maatregelen ontbreken in uw visie en creëren dus chaos in bestaande wijk.
- Een toegang tot de Ambachtstraat doorkruist uw visie m.b.t. de fietsstrook.

Zolang u geen oplossingen hiervoor heeft is uw visie onvoldoende en veroorzaakt u problemen in bestaande wijken.

Ook om deze reden graag deze visie terugnemen en herzien.

Parkeervergunningen rondom (basis)scholen

U wilt een parkeervergunningstelsel invoeren in onze wijk. Hoe gaat u het halen en brengen met auto's van basisscholieren organiseren? Eventuele nieuwe parkeerstroken (kiss&rides) mogen niet ten koste gaan van het weinige groen in onze wijk. En ook niet ten koste van de aanwezige parkeercapaciteit. Aan parkeerplaatsen is reeds een tekort in vele straten (zie verkeersonderzoek Goudappel Coffeng, 2019). Parkeervergunningen lijken me daarom geen zalmakende oplossing om parkeeroverlast van nieuw te bouwen woningen te voorkomen.

Wordt het parkeren in de nieuwe parkeergarage gratis? Gratis parkeren in de parkeergarage zou overlast in onze wijk verminderen.

Graag zie ik houtsnijdende maatregelen en randvoorwaarden terug in uw visie. Die ontbreken nu.

Parkeergarage en parkeren bovengronds

verschillende kruisingen op de Randweg erg klein wordt. Dit past niet bij het profiel en functie van de Randweg.

Schade aan Woningen

De gemeente treft geen regelingen om schade aan woningen te voorkomen.

De gemeente kan wel invloed uitoefenen op routes van bouwverkeer. Het voorkomen van schade aan belendingen is een taak van de bouwer. Ook het uitvoeren van een eventuele nulmeting is een taak van de bouwer.

Een bovengrondse parkeergarage en bovengronds parkeren passen niet in een parkomgeving, in het Schoterbos en naast de kinderboerderij. En t.z.t. misschien naast een openluchtzwembad.

Als bovendien de zijmuren open zijn biedt dat geen mogelijkheid tot filteren van lucht met diverse uitlaatgassen en afvalstoffen. Dit geeft vervuiling van mijn buurt met diverse schadelijke stoffen, fijnstof, etcetera.

Bovendien heeft de omgeving bij open zijdes meer geluidsoverlast en overlast van autolampen, met name in de winter als het vroeg donker is.

Mijn vraag is om de parkeergarage elders of ondergronds te bouwen, en indien bovengronds om de zijden dicht houden en milieumaatregelen te treffen.

Een alternatieve plek voor de parkeergarage is bijvoorbeeld ondergronds, onder het zogenaamde Stadionplein. Dat biedt ook uitkomsten in enkele scenario's voor een 'knip' in de Planetenlaan.

Type nieuwbouw

Het type bebouwing dat u voorstaat vind ik niet passen bij de bestaande wijken. Als er dan toch groen moet verdwijnen voor woningbouw passen eensgezinswoningen beter bij de bestaande bebouwing van de Planetenlaan. Flats vallen geheel uit de toon. Zeker als die meer dan drie woonlagen krijgen.

De Amsterdamse School, met kleine ramen en sombere steenkleur, vind ik deprimerend. Eén van uw doelgroepen wordt de oudere bewoner van Haarlem. Dat is dus zo'n beetje mijn generatie. Wij zijn in de jaren zeventig / tachtig opgegroeid in doorzonwoningen, met veel licht en ruimte. Vindt s.v.p. een bouwstijl die daarbij past en ook past bij de bestaande woningbouw.

Buslijn

Hoezeer ik ook voor het versterken van het OV ben, deze nieuwe buslijn vind ik niet dat die in uw visie thuis hoort. De nieuwe buslijn kan niet gezien worden als een voordeel van deze ontwikkelzone. Deze busbaan zal niet gebruikt worden door bewoners van de nieuw te bouwen huizen. De loopafstand tot de huidige haltes is daar te klein voor. Bovendien wil men naar station Haarlem CS. Dat kan comfortabeler en sneller rechtstreeks met huidige buslijnen. Deze nieuwe busverbinding is bedoeld om bewoners van de Krim beter te faciliteren. Dat kan nu ook al zonder nieuwe flattenwijk in deze Orionzone. Een snelle buslijn - eventueel hop-on hop-off - die pendelt tussen Minahassastraat en Krim vind ik wel sympathiek.

In uw visie vind ik het één van de misleidende maatregelen om de ontwikkelzone mooier te doen lijken dan die is.

Kruising Orionweg - Westelijke Randweg

Uw plannen voor dit kruispunt lijken tekenend voor uw onmacht om hier een goede oplossing te bedenken.

	- Uw eerste optie lijkt me een puur theoretische uitwerking van afstand, hellingsgraad en situatie, zonder kennis van gedrag van fietsers of voetgangers. Deze optie lijkt haast een grapje, maar dan wel door belastinggeld betaald. - Van de tweede optie heb ik begrepen dat die in het verleden al is bestempeld als onmogelijk. Ondergronds zijn allerhande leidingen en werken, en de situering van de nieuwe woontoren aan de "overzijde" maakt een realistische optie onmogelijk. Ook dit is een voorbeeld van een misleidende maatregel, om deze ontwikkelzone mooier te doen lijken dan die is. Een alternatief, waar ik benieuwd naar zou zijn, is het verdiepen van de Randweg. Dat biedt tevens ruimte voor nieuwe woningen, die dan niet in de Orionzone hoeven te worden gebouwd. Voor toeritten naar de Randweg is ruimte te vinden op het terrein van de huidige Bisonbowling. In plaats van daar te bouwen kan dan boven de Randweg gebouwd worden. Een toegang tot de Westelijke Randweg, ter hoogte van de Meester Jan Gerritszlaan zou trouwens de verkeersdruk op de Planetenlaan én op deze kruising met de Orionweg, enorm doen afnemen, verwacht ik. Schade aan woningen door nieuwbouw U geeft aan dat u een goede regeling zal treffen voor schade die ontstaat door de nieuwbouw. Dat geeft u aan als reactie op de site met reacties op uw twee geschetste scenario's. Bij deze vraag ik u om een nulmeting uit te voeren, waarmee de huidige stand van het vastgoed in kaart wordt gebracht. Over eventuele schade is dan t.z.t. snel overeenstemming. Dat zou een ieder veel stress en moeite schelen. En geeft aan dat de gemeente dit serieus neemt.		
W2	gemeente Haarlem heeft de ambitie om woningen te bouwen. Echter, dit mag niet ten koste van de leefbaarheid van huidige en toekomstige bewoners. In deze ontwikkelvisie is onvoldoende antwoord gegeven op de uitdagingen voor de Orionzone. Aantal in de ontwikkelvisies aangegeven feiten laten overduidelijk zien dat uitbreiding van aantal woningen in Orionzone van 684 zeer grote problemen gaat geven en eigenlijk niet realistisch is als er van een leefbare wijk wordt uitgegaan. Bebouwing Er wordt gesproken van 'open hoven'. Echter, het resultaat voor de Orionweg is een massief, gesloten front van muren - allen openingen van de hoven liggen een andere kant op dan naar de Orionweg. Dit zou echt anders moeten om de Orionweg	Bebouwing: Door de nieuwe bebouwing zullen de kenmerkende aangesloten gevelwanden langs de Orionweg worden versterkt. Hiermee ontstaat ook een contrast met de nieuwe bebouwing langs de Planetenlaan die met de open zijde richting de weg worden geplaatst en daarmee beter aansluit bij het karakter van dit deel van de Planetelaan. Overigens valt de stelling dat een massief, gesloten front van muren zal ontstaan langs de Orionweg, te nuanceren omdat dit voorkanten zullen worden van bouwblokken waarin gewoond wordt en waar mogelijk de gebouwplint wordt ingevuld met stedelijke voorzieningen. Dat betekent dat voorzien wordt in een uitstraling van de nieuwbouw die onder meer past bij een woonfunctie. In de visie is op de hoek van de Orionweg en Delftlaan een gebouw opgenomen met als hoogste punt op aan de Orionweg zeven bouwlagen. Het gebouw loopt trapsgewijs af naar de Herman Gorterstraat om daar met drie tot vier bouwlagen te eindigen. Op deze manier kan zowel een	Ja, de mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg is uit de ontwikkelvisie gehaald.

aantrekkelijk te houden. Want nu sluit het plan enkel en alleen aan bij de bewoners van Herman Gorterstraat. Een tweede punt is de 7 bouwlagen aan de hoek Orionweg/Westelijk randweg. Dit is een irreëel voorstel en niet in verhouding is met het beschermd stadsgezicht van de wijk en de bestaande bebouwing op de Orionweg. Wederom wordt het argument van aansluiting gebruikt, maar nergens is dit gericht op de Orionweg. Hoe gaat de gemeente het belang van de Planetenwijk borgen? We pleiten dan ook dit tot maximaal vier bouwlagen door te laten lopen, of beter, drie bouwlagen. Los van het esthetische aspect, richt onze zorg zich ook op het effect van het versterken/weerkaatsen van het geluid van het verkeer op de randweg hier een rol. Door de nieuwe toren ondervinden we al extra geluidshinder. Met deze hoogte creëert u een klankkast. Deze zal de leefbaarheid verder doen afnemen. Mobiliteitsvisie Er ontbreekt structureel een stakeholder naast fietsers, automobilisten en voetgangers, namelijk de bewoners van de woonwijken waar deze mobiliteitsvormen zich door bewegen en specifiek die van de Orionweg en de Delftlaan. De leefbaarheid en toegankelijkheid van de huidige bewoners heeft u niet centraal gesteld. - De toename van het verkeer is duidelijk zichtbaar in deze rapportage. Het betreft een aanname dat er buiten het centrum 7,5% minder autoverkeer komt aangezien hierbij geen rekening is gehouden met uitbreiding van ca 10.000 woningen waardoor de ambitie totaal teniet wordt gedaan. - Een fietstunnel creëert doorstroming. Echter hoe gaan we voorkomen dat de randweg nog meer een snelweg wordt? Met alle gevolgen van dien voor leefbaarheid van de aangrenzende woonwijken (geluid, gezondheid) en het wegnemen van de natuurlijke barrière van fietsers en voetgangers. Nader onderzoek moet bepalen hoe de kruising Orionweg/Randweg er uit komt te zien. Wat betekent dit? Elke relatie met de ringwegen ontbreekt. Dit moet in een integraal plan! Dus wanneer volgt dit? - Aanne: betere fietspaden zullen meer fietsen creëren en minder auto Er is geen enkel onderzoek gedaan naar huidig gebruik fietsen, wellicht ligt dat al erg hoog en wordt daar dus nauwelijks winst gemaakt -De mobiliteitsvisie laat een onvolledig beeld zien rondom de verkeersveiligheid. Wekelijks aanschouwen wij de ongelukken rondom de Orionweg. Helaas blijft de	stedenbouwkundig accent worden gecreëerd langs de Westelijke Randweg als markering van de wijkentree, als een soepele overgang worden bereikt naar de bestaande laagbouw woningen aan de Herman Gorterstraat. E.e.a. zoals bedoeld in de nota Hoogbouwprincipes Haarlem, hoewel op grond van de nota pas sprake is van hoogbouw bij een minimale hoogte van 10 bouwlagen. De zeven bouwlagen die in de visie zijn opgenomen zijn alleen mogelijk op de hoek en 45 tot 65 meter verwijderd van de bestaande bebouwing. Het deel van het zeven bouwlagen tellende gebouw waar schaduwwerking vanuit zou kunnen gaan, is op 65 meter gesitueerd vanaf de woningen aan de Herman Gorterstraat. Dit betreft een behoorlijke afstand, waardoor een situatie ontstaat die stedenbouwkundig acceptabel is. Ook de lagere delen van het gebouw worden op voldoende afstand geplaatst van de bestaande bebouwing. Het drielaagse deel van het gebouw komt op minimaal 18 meter en het vierlaagse deel van het gebouw op minimaal 25 meter van de bestaande bebouwing te liggen. Fijnstof/geluid/bezinning Zaken als fijnstof en geluid worden getoetst in latere fasen, voorafgaand aan vergunningverlening. Mobiliteitsvisie Haarlem De gemeente werkt aan een mobiliteitsvisie voor Haarlem als geheel. De verwachting is dat dit proces zal leiden tot een mobiliteitsvisie die na de zomer van 2020 kan worden vastgesteld. Kruising Randweg - Orionweg: Lianne Het verdiepen van (een deel van) de Westelijke Randweg is zo'n groot project dat dat niet binnen het project van de Orionzone kan worden opgepakt. Mogelijk wordt dit project in de toekomst stadsbreed onderzocht. Een extra aansluiting op de Westelijke Randweg, ter hoogte van de Mr. Jan Gerritzlaan is onderzocht. Dit alternatief heeft bijzonder veel nadelen, met name voor de Orionzone. Het verkeer op de Randweg slaat door een extra kruising terug op de kruising met de Orionweg. Daardoor kan verkeer vanaf de Orionweg niet meer de Randweg op komen. Daarnaast betekent een extra kruising ter hoogte van de Mr. Jan Gerritzlaan dat de afstand tussen verschillende kruisingen op de Randweg erg klein wordt. Dit past niet bij het profiel en functie van de Randweg. Leefbaarheidseffectrapportage: Veel betrokken bewoners van de ontwikkelzone en directe omgeving hebben gevraagd om een leefbaarheidseffectrapportage. Zo'n rapportage brengt data over verschillende kenmerken van de wijk in beeld, en maakt inzichtelijk hoe deze kenmerken zich in de loop van de tijd ontwikkelen. In Haarlem zijn veel van deze gegevens al beschikbaar via haarlem.incijfers.nl . Het college
--	--

ongevallen registratie nog steeds uit, anders was dit goed om terug te laten zien in het rapport. Dit pleit echt voor het scheiden van verkeersstromen. Maar dan wel de juiste stroom naar -1. Orionweg, Planetenlaan en Rijksstraatweg zijn nu al grote verkeersknelpunten, met deze plannen wordt het alleen maar erger. Het verzoek is om een onafhankelijke partij de verkeersveiligheid buiten de zomer met actuele cijfers in kaart te brengen. Er zijn teveel jongeren inclusief alle buurtkinderen die dagelijks in een verkeersonveilige situatie terecht komen. -Er wordt gesproken over een vrij liggend fietspad op de Orionweg. Dit houdt in het omdraaien van het fietspad om dit mogelijk te maken. Echter geeft het CROW en de SWOV ook aan dat parkeren langs een ontsluitingsweg niet ten goede komt van de verkeersveiligheid. Voor bewoners wordt parkeren en in/uitstappen zeer onveilig. Eerder is gemeld dat de Orionweg beschermd stadsgezicht is. Graag ontvangen we een schets hoe de veiligheid van ook bewoners wordt gegarandeerd en hoe dit mogelijk is zonder het aantasten van het beschermd stadsgezicht? Kruising westelijke Randweg/Orionweg Het rapport constateert op (zelfs basis van oude gegevens) dat de Randweg aan haar maximale capaciteit zit. Het voorstel is om een verkeersstroom naar -1 te brengen. Daar zijn wij groot voorstander van. Echter dan graag het doorgaand verkeer. 80% van de randweg heeft een andere bestemming dan de Orionzone en is dus doorgaand verkeer. Start en stoppend verkeer geeft de meeste fijnstof, co2 uitstoot en geluidsoverlast. Als je het dan hebt over leefbaarheid en over de doelen van de nieuwe Orionzone zou er een winwinsituatie ontstaan als je het doorgaande verkeer naar -1 zou brengen. In het belang van alle partijen is het dus de beste optie om de auto's via een tunnel/viaduct naar -1 te brengen. Hierbinnen kan namelijk via vergroening en verneveling fijnstof worden gecontroleerd. In de visie praat men over duurzaamheid: • Fietser en voetganger is het straatbeeld • Meer groen • Bereikbaarheid • Behoud natura 2000 gebied	verwacht dan ook dat de toegevoegde waarde van een separate leefbaarheidseffectrapportage beperkt zal zijn.	
---	--	--

	Samengevat kan de gemeente echt een leefbare groene verkeersveilige leefomgeving creëren. Een ondergrondse fietsrotonde is dan haaks op de uitgangspunten. De ruim 1800 scholieren, alle sporters, de wandelaar verdienen net als de bewoners niet om te worden weggestopt en alle gevolgen van dien. Uiteraard is door de gemeente het kosten-aspect aangevoerd. Dit is niet doorgerekend op de juiste beargumentatie. Wat kost een fiestunnel ten opzichte van een viaduct waar de auto op -1 het viaduct onderdoor kruist. Helemaal als je met een fietstunnel onder het water door moet naar de Pim Mullierlaan. Ook gezien het niet kunnen aantasten van het beschermde stadgezicht. We verzoeken de gemeente dan ook dringend om de uitgangspunten van de omgevingswet die in 2021 van kracht gaat mee te nemen in de ontwikkelvisie. Daarnaast verzoeken we dat deze visie wordt aangevuld met een Leefbaarheid Effect Rapportage. Gemeentes als Den Haag zijn Haarlem daar al in voorgegaan. De volgende zaken moeten daarin aan bod komen: • leefbaarheid bewoners Delftlaan/Orionweg • sociale veiligheid • verkeersveiligheid		
X2	Bijna alle ontwikkelingen vinden plaats in en aan de randen van de wijk Sinnevelt. Het is in onze ogen dan ook van belang dat de woon en leefkwaliteit van de huidige bewoners er niet op achteruitgaat of zelfs wordt verbeterd. Zorg dat de nieuwe functies (wonen en voorzieningen) geen extra verkeer toevoegen en bestaande voorzieningen in de wijk behouden blijven. Voeg ook kwaliteit toe, door b.v. extra groen toe te voegen in de bestaande wijk. Verkeer • Het invoeren van een bussluis in de Orionweg is een oplossing voor een niet bestaand probleem. Lijkt gedacht te zijn vanachter een bureau en niet door de situatie ter plaatse enige tijd te monitoren. Verkeer in de noord-zuidrichting moet voorrang verlenen aan het verkeer op de Orionweg en er is de mogelijkheid om in de brede middenberm een tussenstop te maken. Indien op deze plek een bussluis komt, dan betekend dat dat er extra veel verkeer wordt gestuurd naar de Planetenlaan. Immers heel Sinnevelt, die in oostelijke richting de stad wil verlaten, zal via de Planetenlaan moeten rijden. Ook wordt het onmogelijk om voor bewoners van de zuidelijk gelegen Delftlaan in de Sterrenbuurt via deze doorsteek naar de Randweg te rijden. Ook zij moeten dan draaien bij het Planetenplein waar ook veel fietsers oversteken. • houd het autoverkeer van de nieuwbouw aan de Planetenlaan uit onze wijk. De ingang van de parkeervoorzieningen voor die nieuwbouw moet alleen worden	Mogelijkheid bussluis Vanuit de SOR (Structuurvisie Openbare Ruimte) is de ambitie gesteld om meer fietsroutes te maken die snel en comfortabel zijn. Eén van die fietsroutes loopt over de Top Neafflaan – Steenbokstraat. Daardoor kruist deze fietsroute de Orionweg. In het mobiliteitsonderzoek is onderzocht op welke manier deze route beter en veiliger gemaakt kan worden voor fietsers, zodat we hier een echte fietsroute van kunnen maken. Een bussluis is daar een idee van. Een bussluis heeft ook nadelen, omdat autoverkeer bijvoorbeeld nu moet omrijden. We gaan in de vervolgstappen nadenken of de bussluis het gewenste effect heeft. Zo ja, dan onderzoeken we deze maatregel grondig. Nieuwe ontwikkelingen worden zodanig ontsloten dat deze gebruik maken van de Planetenlaan. Het is niet de bedoeling om verkeer de wijken in te sturen, daarvoor zijn de woonstraten niet bedoeld. Supermarkt: In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zicht meldt met een initiatief waarvoor	Ja: • In paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt. • De mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg is uit de ontwikkelvisie gehaald.

ontsloten op de Planetenlaan. Daarvoor is het nodig dat het niet meer mogelijk is om met de auto van de Planetenlaan rechtstreeks naar de Karel Doormanlaan rijden. Ook wel zo veilig voor schoolkinderen. • de fietsroute die ons als wijk is beloofd door het Schoterbos, loopt anders dan in het stuk van de SOR en ontbreekt in variant 2. In de 1e fase van het opknappen van het Schoterbos is het 1e deel van het fietspad al aangelegd tot aan de ingang van de Doe- en schooltuinen. Het laatste deel van de plannen betreft een doortrekking van het fietspad langs de oostzijde van de vijver, via een nieuwe fietsbrug richting de winkels van het Marsmanplein. Die route is erg belangrijk voor scholieren naar het middelbaar onderwijs en ook voor wijkbewoners die op de fiets naar het Marsmanplein voor boodschappen willen. • maak een mooie groene verbinding door de looproute die door de groenstrook loopt die begint tegenover Schoterhof naar de Johan de Meesterstraat door te trekken naar de Planetenlaan. • in het verkeersonderzoek wordt weinig aandacht besteed aan het verder uitbreiden van het 30 km regiem. Ook de Noord-Zuid fietsroute door de wijk komt uiteindelijk helemaal in een 30 km zone te liggen in Sinnevelt. Graag dit zo spoedig mogelijk voltooien. supermarkt • overbodig en onnodig, er zijn voldoende supermarkten die te voet of met de fiets prima bereikbaar zijn voor de wijkbewoners, ook als de wijk groeit. • De huidige supermarkt aan het Plesmanplein fungeert als een ontmoetingsplek voor mensen uit de wijk • gebruik de ruimte die voor een supermarkt nodig is voor woningbouw of nieuwbouw voor de school die nu aan de Louis Couperusstraat uit zijn jasje groeit. scholen • de wijk kent veel scholen, zowel aan de Planetenlaan als in de wijk. Toch wordt het onderwijs in de Orionzone niet echt uitgewerkt en meegewogen. Dat kan volgens ons niet los worden gezien van de ontwikkelingen. Werk dit zo snel mogelijk in samenhang uit. • De school de Verbeelding in onze straat, de Louis Couperusstraat is nog geen 2 jaar geleden gestart en groeit voordat de nifeuwe woningen er zijn al uit haar jasje en kan hier ter plaatse niet worden uitgebreid. Dit heeft de gemeenteraad ook nog geen 2 jaar geleden zelf geconstateerd door het bestemmingsplan waarin een foutieve goothoogte stond te corrigeren. Waarom is er voor deze school geen goede oplossing in het plan opgenomen. Is de huidige locatie van de Hartenkampgroep die in 2020 vrij komt een optie? Of de locatie die nu staat ingetekend voor een nieuwe supermarkt. groen	gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem. Scholen: Onderwijshuisvesting is actief betrokken bij de verschillende ontwikkelzones en zo ook bij de Orionzone. Het is nog onzeker hoeveel extra leerlingen er komen als gevolg van de woningbouw. Dit hangt onder meer af van het type woningen dat wordt gebouwd, het type mensen dat deze woningen gaat bewonen en het bouwtempo van de woningen. Desondanks is op basis van beredeneerde inschattingen in de meerjarenplannen wel rekening gehouden met uitbreiding van de onderwijscapaciteit in het gebied. Op dit moment worden voorbereidingen getroffen voor de uitbreiding van Het Schoter. De basisscholen bieden op dit moment nog voldoende ruimte voor instroom. Vanwege de te verwachten leerlingengroei wordt rekening gehouden met uitbreiding of nieuwbouw van De Verbeelding en van De Zonnewijzer I. Voor wat betreft De Verbeelding geldt dat het de bedoeling is dat de school uitgroeit toe een volledige 8-klassige school. Onderzocht wordt wat op de huidige locatie mogelijk is. Een alternatieve locatie is vooralsnog niet voorhanden. De locatie van de Hartekampgroep aan de Herman Heijermansstraat wordt herontwikkeld door de Hartekampgroep en komt dus niet beschikbaar. Voor De Zonnewijzer I geldt dat de school in de toekomst wordt uitgebreid tot een 16-klassige school. Het is de bedoeling om beide vestigingen van De Zonnewijzer uit te laten groeien. Samenvoegen van de locaties ligt niet voor de hand vanwege de behoefte aan onderwijsruimte. Groen: Dank voor uw ideeën omtrent het toevoegen van groen in de wijken.
---	--

	• goed dat er aandacht is voor groen bij de nieuwe ontwikkelingen en langs de Planetenlaan. • geef ook de bestaande wijk extra groen, wat suggesties: ○ een miniforest of het toevoegen van groen op het buurtplein aan de Henri Borelstraat. Dit versteende plein was toen wij hier kwamen wonen veel groener. ○ Herman Heijermansplein kan een kwaliteitsimpuls krijgen door extra groen. ○ (opgevangen suggestie op de inloopavond) tussen Herman Gorterstraat en de Albert Verweijlaan ligt de Delftlaan (langs de Randweg N208) die voor de ontsluiting van de flats niet nodig. Hier zou een mooie groenzone kunnen komen met alleen een voet en fietspad. Succes met de uitwerking,		
Y2	In de bijlage vindt u mijn zienswijze.	Participatie: Dank voor uw feedback op het participatietraject. U snijdt daarbij enkele lastige thema's aan. Bijvoorbeeld het gegeven dat stedelijke ontwikkeling complex is en dat het veel vraagt van bewoners om hierover mee te praten. Dat is een continue uitdaging in participatieprocessen. Graag spreken we met u verder over uw ideeën op dit punt. Leefbaarheidseffectrapportage: Veel betrokken bewoners van de ontwikkelzone en directe omgeving hebben gevraagd om een leefbaarheidseffectrapportage. Zo'n rapportage brengt data over verschillende kenmerken van de wijk in beeld, en maakt inzichtelijk hoe deze kenmerken zich in de loop van de tijd ontwikkelen. In Haarlem zijn veel van deze gegevens al beschikbaar via haarlem.incijfers.nl. Het college verwacht dan ook dat de toegevoegde waarde van een separate leefbaarheidseffectrapportage beperkt zal zijn. Mobiliteitsstudie: De mobiliteitsstudie is een onafhankelijk adviesproduct van Mobycon. De gemeente heeft het rapport aanvaardt als eindproduct van de verstrekte opdracht, maar draagt geen rechtstreekse verantwoordelijkheid voor de inhoud. Dan zou het immers geen onafhankelijke studie kunnen zijn. De gemeente maakt keuzes op basis van deze studie. Deze keuzes zijn verwerkt in de definitieve ontwikkelvisie. Parkeren: U stelt dat de belofte is gedaan dat er geen toename van de parkeerdruk zal zijn in de wijk. Dit is niet juist. De ontwikkelvisie legt vast dat nieuwe ontwikkelingen moeten voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Om daarnaast te bereiken dat er geen toename is van de parkeerdruk	Ja, in paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.

		in het openbaar gebied, zou het nodig zijn om gereguleerd parkeren in te voeren. Een grote meerderheid van wijkbewoners wil echter het vrij parkeren in de wijk behouden. Uit de mobiliteitsstudie van Mobycon blijkt dat zonder parkeerregulering de parkeerdruk in de wijk zal toenemen, zelfs zonder bouwprojecten. Vandaar dat de ontwikkelvisie gereguleerd parkeren wel op de agenda zet als iets waarover later een besluit moet worden genomen. Toegankelijkheid en ontsluiting De inzet is inderdaad om autoverkeer niet meer dan nodig de woonwijken binnen te halen. Daarnaast kan het nodig zijn om kruisingen aan te passen om de doorstroming te bevorderen. Scholen: Onderwijshuisvesting is actief betrokken bij de verschillende ontwikkelzones en zo ook bij de Orionzone. Het is nog onzeker hoeveel extra leerlingen er komen als gevolg van de woningbouw. Dit hangt onder meer af van het type woningen dat wordt gebouwd, het type mensen dat deze woningen gaat bewonen en het bouwtempo van de woningen. Desondanks is op basis van beredeneerde inschattingen in de meerjarenplannen wel rekening gehouden met uitbreiding van de onderwijscapaciteit in het gebied. Op dit moment worden voorbereidingen getroffen voor de uitbreiding van Het Schoter. De basisscholen bieden op dit moment nog voldoende ruimte voor instroom. Vanwege de te verwachten leerlingengroei wordt rekening gehouden met uitbreiding of nieuwbouw van De Verbeelding en van De Zonnewijzer I. Voor wat betreft De Verbeelding geldt dat het de bedoeling is dat de school uitgroeit toe een volledige 8-klassige school. Onderzocht wordt wat op de huidige locatie mogelijk is. Een alternatieve locatie is vooralsnog niet voorhanden. De locatie van de Hartekampgroep aan de Herman Heijermansstraat wordt herontwikkeld door de Hartekampgroep en komt dus niet beschikbaar. Voor De Zonnewijzer I geldt dat de school in de toekomst wordt uitgebreid tot een 16-klassige school. Het is de bedoeling om beide vestigingen van De Zonnewijzer uit te laten groeien. Samenvoegen van de locaties ligt niet voor de hand vanwege de behoefte aan onderwijsruimte. Groen: De openbare ruimte in de Orionzone en de directe omgeving biedt kansen om groen toe te voegen. Dank voor het meedenken op dit gebied. Supermarkt: In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zich meldt met een initiatief waarvoor	
--	--	---	--

		gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem. Verkeersgeluid: Geluidsbelasting door verkeer zal in een latere fase worden getoetst. Gebruikelijk is dat de geluidssituatie vooraf wordt doorgerekend. Omdat meten pas achteraf kan plaatsvinden Doorstroming: Veel van de nieuw te bouwen woningen zullen appartementen zijn. Een groot aandeel van deze appartementen zullen geschikt zijn voor ouderen. Ontmoetingsplekken voor jongeren: Dit is onderdeel van het gemeentelijk beleid voor speelplekken voor verschillende leeftijden. Beperk bovenwijkse voorzieningen: Bij het realiseren van voorzieningen moet inderdaad de parkeeroplossing geregeld zijn. Dit wordt getoetst bij het verlenen van de omgevingsvergunning.	
Z2	Hierbij sturen we jullie namens Dreefbeheer onze zienswijze op de concept ontwikkelvisie van de Orionzone Haarlem. Mocht er behoefte bestaan aan een toelichting dan kunt u ons bereiken op onderstaande contactgegevens. Ik verwijs graag naar de bijlage voor de inhoudelijke reactie. BIJLAGEN	Functies De in de conceptvisie meegeleverde functiekaart geeft aan waarop het stedenbouwkundig model is gebaseerd en welke delen van de zone intensiever gebruikt kunnen worden voor het mengen van verschillende stedelijke functies. Wellicht is hier de suggestie gewekt dat de kaart een strak kader biedt voor een beperking van het aantal functies. Dat was niet de bedoeling in deze fase van de planvorming. Daarom is de kaart in de definitieve ontwikkelvisie vervangen door een algemenere kaart die globaal aangeeft welke plekken in de ontwikkelzone aantrekkelijker zijn voor stedelijke functies anders dan wonen en voor welke plekken dat minder voor de hand ligt. Supermarkt In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zicht meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem. Planetenlaan als doorgaande route In de definitieve ontwikkelvisie is dit advies overgenomen.	Ja, de functiekaart is gewijzigd en geeft nu een bredere beschrijving van welke stedelijke functies mogelijk zijn op de verschillende locaties. De mogelijkheid van een nieuwe supermarkt aan de Orionweg is uit de visie geschrapt.

		50% sociale woningen in de nieuwbouw Dit is het uitgangspunt van het college. Uw zienswijze leidt op dit punt niet tot een aanpassing van de ontwikkelvisie.	
A3	In het concept ontwikkelvisie wordt slechts even aangestipt (5.2.6) dat er in het nieuwe zwembad ruimte zou komen voor een ZOED (Zorgverleners Onder Een Dak). Als fysiotherapeut uit de wijk verbaast het mij dat verder nauwelijks de oppervlakte voor een dergelijke voorziening gespecificeerd wordt. Wanneer er diverse zorgverleners samen op een locatie komen te werken, heeft dat zeker voordelen voor die zorgverleners en voor de bewoners uit de buurt, maar dan dient er wel sprake te zijn van een adequate hoeveelheid oppervlakte. Een huisartsenpraktijk, fysiotherapiepraktijk en paar kleinere praktijken, zou al gauw op meer dan 1000 vierkante meter komen. Is hier qua parkeervoorzieningen aangedacht? En qua bereikbaarheid± ambulances, mindervaliden, ouderen ?	ZOED De ruimtebehoefte voor een ZOED waarmee in de visie rekening wordt gehouden, bedraagt ca. 1200 m2 en biedt daarmee voldoende maat voor een dergelijke functie. De precieze plek voor een ZOED moet nog nader worden bepaald, maar de voorkeur heeft het om gebruik te maken van een gedeelde parkeervoorziening in de nabijheid van het nieuwe Stadionplein in combinatie met een andere maatschappelijke functie zoals een zwembad of ouderenzorg.	
B3	In bijlage van deze mail de PDF-versie van de per post verstuurd inspraak.	Supermarkt In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zich meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem. Supermarkt op de locatie van de Bison Bowling In aanvulling op het bovenstaande nog het volgende. De gemeente is op basis van verkeerskundig onderzoek en stedenbouwkundige analyse tot de conclusie gekomen dat de locatie van de Bison Bowling niet de ideale plek is om eventueel een supermarkt toe te voegen. Het risico bestaat immers dat een in/uitrit van de parkeervoorziening interfereert met de kruising Orionweg - Randweg.	Nee
C3	BIJLAGE	Planschade: Een ontwikkelvisie is geen document dat kan leiden tot planschade. Voor meer informatie omtrent planschade verwijzen wij u naar haarlem.nl/tegemoetkoming-planschade Fijnstof: Meer informatie over fijnstof kunt u vinden op luchtmeetnet.nl . Daar vindt u ook de meetgegevens van het meetpunt van RIVM aan de Schipholweg. Deze meting maakt deel uit van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. Gelet op de geringe lokale variaties van fijnstof geeft dit voldoende inzicht of	

		grenswaarden benaderd of overschreden worden, in aanvulling of de wettelijke modelberekeningen. Daarnaast is informatie over de luchtkwaliteit beschikbaar in de Monitoringtool van het rijk (www.nsl-monitoring.nl). Dit is tevens het wettelijke rekenmodel voor de toetsing in de betemmingsplanfase. De gegevens worden jaarlijks geupdate. De gemeente Haarlem meet zelf geen fijnstof in de lucht. De kosten (in een orde van € 30.000-50.000 per jaar) zijn in verhouding tot de kennis die het oplevert te omvangrijk. Voor fijnstof is op dit moment geen goedkope meettechniek beschikbaar met voldoende betrouwbaarheid.	
D3	Hierbij maak ik mede namens mijn echtgenoot [...], mijn reactie kenbaar in antwoord op de: “Visie Ontwikkelzone Orionweg/Planetenlaan d.d. 18 mei 2019” In aanvulling op mijn aangetekend schrijven van 4 maart 2019 plus vragen en e-mail op andere data, is het antwoord op uw bouwplannen, zoals deze nu tot verdere concretisering komen in het bovengenoemde document, dat ik er van overtuigd ben dat er planschade ontstaat als gevolg van: 1 <u>Horizon vervuiling</u> De geplande bouwhoogte van 4 lagen is te hoog en leidt tot verminderde lichtinval; 2 <u>Parkeer mogelijkheden</u> worden beperkt en een parkeergarage in het huidige park lijkt mij niet de oplossing; 3 <u>Fijnstof</u>: we leven al in omgeving met de nodige stof met hoge concentraties als gevolg van Schiphol, A9 en Tata Steel. Overigens 2 vragen: Hebt u als overheid metingen beschikbaar? OF doet de provincie of rijksoverheid deze fijnstof metingen?	Planschade: Een ontwikkelvisie is niet een document dat kan leiden tot planschade. Wilt u meer weten over planschade, dan kunt u hierover lezen op haarlem.nl/tegemoetkoming-planschade . Fijnstof: Meer informatie over fijnstof kunt u vinden op luchtmeetnet.nl . Daar vindt u ook de meetgegevens van het meetpunt van RIVM aan de Schipholweg. Deze meting maakt deel uit van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. Gelet op de geringe lokale variaties van fijnstof geeft dit voldoende inzicht of grenswaarden benaderd of overschreden worden, in aanvulling of de wettelijke modelberekeningen. Daarnaast is informatie over de luchtkwaliteit beschikbaar in de Monitoringtool van het rijk (www.nsl-monitoring.nl). Dit is tevens het wettelijke rekenmodel voor de toetsing in de bestemmingsplanfase. De gegevens worden jaarlijks geupdate. De gemeente Haarlem meet zelf geen fijnstof in de lucht. De kosten (in een orde van € 30.000-50.000 per jaar) zijn in verhouding tot de kennis die het oplevert te omvangrijk. Voor fijnstof is op dit moment geen goedkope meettechniek beschikbaar met voldoende betrouwbaarheid. Groenstrook Planetenlaan: De Planetenlaan krijgt een uniform profiel vanaf Planetenplein tot het nieuwe Stadionplein. De huidige middenberm tussen Planetenplein en Van Nesstraat wordt verbreedt in zuidelijke richting van de huidige woningen. Dit basisprofiel wordt verlengd richting het nieuwe Stadionplein. Daardoor ontstaat meer uniformiteit en eenheid in de Planetenlaan tussen Planetenplein en het nieuwe Stadionplein. De groenstrook is ruimtelijk gezien haalbaar. Afwatering en grondwaterstand: Juist het aanpassen van het profiel van de Planetenlaan maakt ruimte voor nieuw groen en voor een waterloop of wadi, die de woonwijken verbindt met het watersysteem in het Schoterbos.	

	4 Er is een <u>groenstrook</u> aan de <u>Planetenlaan</u> gepland, we zijn benieuwd of dit haalbaar is. Per saldo zal de groenbeleving in de knel komen is onze verwachting Het park is voor ons destijds een belangrijke koopoverweging geweest. 5 De <u>afwatering en de grondwaterstand</u> kan in het gedrang komen. 6 De <u>waarschuwingen van Mobycon</u> zijn niet of niet voldoende serieus genomen. Doorstroming van het verkeer en ontsluiting van de Planetenwijk worden vermoedelijk een knelpunten. 7 <u>Bouwoverlast</u> In de bouwperiode zal er sprake zijn van een verminderde woonbeleving als gevolg van bouwwerkzaamheden en bouwverkeer. Samenvattend: Uw plannen zijn > te optimistisch en er is geen samenhangende visie > houdt weinig rekening met de <u>gerechtvaardigde belangen van de bestaande bewoners</u>	Bouwoverlast: Overlast van bouwactiviteiten is op zichzelf niet een vorm van planschade. Immers, ook binnen de geldende bestemmingen kunnen bouwactiviteiten plaatsvinden. Het voorkomen van overlast is primair een taak van de bouwer, in overleg met de omgeving. De gemeente is hierin een partner door bijvoorbeeld afspraken te maken over aanvoerroutes van bouwmaterialen. En in sommige gevallen is de gemeente opdrachtgever van bouwactiviteiten, en kan in die rol extra eisen stellen aan bouwers.	
E3	Naar aanleiding van de door u gepresenteerde plannen m.b.t. de Orionzone wil ik het volgende opmerken: Het betreft met name de verkeerscirculatie in de Planetenwijk. Wij vrezen een verplaatsing van de verkeersdruk naar omliggende wijken. Zelf woon ik in Delftwijk aan de Jan Gijzenkade ter hoogte van de Hunzestraat. Het plan om de Planetenlaan tot mogelijk 30 km weg te maken of i.i.g. aanzienlijk te versmallen met aanzienlijk meer groen(stads avenue) leidt natuurlijk tot een verplaatsing van verkeer naar, en vanuit die wijk, naar omliggende wijken, zoals de Jan Gijzenkade west(waarmee nog altijd niets gebeurt i.t.t. bv. het oostelijk deel), Jan Gijzenkade oost, en de Rijksstraatweg. Ik pleit er voor de Planetenlaan wijkontsluitings weg te laten blijven, zeker als er meer bewoners bij komen, en zeker als het een openbaar vervoer traject wordt. Ook zal met een nieuwe sporthal aan de oostkant nabij het Schoter en het verplaatsen van sportgelegenheden(honkbal verenigingen) een enorme verkeer toename ontstaan. De Planetenlaan is ook een hele lange laan, erg ongeschikt dus als 30 km weg, dat gaat tot	Planetenlaan Uit het mobiliteitsonderzoek bleek dat een verandering van de maximum toegestane snelheid op de Planetenlaan naar 30 km/u niet kansrijk is omdat de weg een belangrijke doorstromingsfunctie moet behouden.	Ja, het beperken van de doorstroming op de Planetenlaan door het invoeren van 30 km per uur of het toepassen van een 'knip' is geen onderdeel meer van de ontwikkelvisie.

	oponthoud leiden. Een brede parkachtige laan met bomen is fraai, maar met iets minder groen en meer weg vermindert de suggestie van parkachtig omgeving echt niet.		
G3	Zie bijlage	Ondergrondse parkeergarage onder de nieuwe sporthal U doet een voorstel voor het realiseren van een tweelaagse ondergrondse parkeergarage onder de nieuwe sporthal. Dit alternatief heeft zeker kwaliteiten, maar wij achten het onuitvoerbaar, en wel om de volgende redenen: 1. Financiële dekking voor de parkeergarage is nog niet rond. Eerst zal de ontwikkelvisie moeten worden vastgesteld, en vervolgens zal het plan van het realiseren van een parkeergarage nader worden uitgewerkt, ook financieel. De wijze van financieren van de parkeergarage is mede afhankelijk van het wel of niet invoeren van gereguleerd parkeren in de zone. Zoals u wellicht heeft vernomen in het participatietraject rondom de zone is het al dan niet invoeren van gereguleerd parkeren nog een serieuze discussie. Die discussie dient eerst te worden gevoerd, alvorens een besluit kan worden genomen over de financiering van de parkeergarage. 2. De visie laat globaal zien dat een bovengrondse parkeergarage mogelijk en inpasbaar is. Een ondergrondse parkeergarage is wellicht beter, maar ook veel duurder. In de vertaling van de visie naar concrete projecten zal verder gestudeerd worden op alternatieven voor een bovengrondse parkeergarage. 3. Wij hebben begrepen dat er haast is met het realiseren van een sporthal en nieuwe lokalen. Die is er onder meer doordat de eigenaar van de Beijneshal de huur aan de gemeente heeft opgezegd, en er een vervangende sporthal gerealiseerd moet worden. Daarnaast bezetten de tijdelijke voorzieningen een plaats die zij zo spoedig mogelijk weer moeten verlaten. Het is daarom ongewenst om de voortgang van sporthal en nieuwe lokalen afhankelijk te maken van een parkeergarage waarvan nog niet helder is wanneer de daarvoor benodigde middelen beschikbaar komen. Technische en functionele eisen aan de uitbreiding van het Schoter U wijst op een aantal technische en functionele aspecten van de uitbreiding van het Schoter. U bent van mening dat zaken daarin tekortschieten. De ontwikkelvisie voor de zone Orionweg / Planetenlaan doet geen uitspraken over de breedte van de verbindingsgang, de bereikbaarheid van delen van de school voor de brandweer of de toekomst van de werkruimte voor de onderwijsassistenten. Uiteraard zal het bouwplan voorafgaand aan het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen en/of een gebruiksvergunning worden getoetst aan de technische eisen op het gebied van onder meer de brandveiligheid. Dit staat los van de ontwikkelvisie. Als u daarnaast zorgen heeft over de werkplek die uw werkgever u in de toekomst ter beschikking zal stellen, dan adviseren wij u daarover het gesprek aan te gaan met uw werkgever.	Nee

Wij missen het woord 'cultuur' in de visie.	Er ligt een kans in het verder uitbouwen van de positie van de bibliotheek in de zone. Dit zou kunnen aan het nieuwe Stadionplein of in het bestaande gebouw.
Geen supermarkt	Supermarkt In de concept visie was een mogelijkheid van een nieuwe supermarkt opgenomen op de hoek Orionweg-Planetenlaan. In de definitieve visie die het college aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorlegt is deze mogelijkheid geschrapt. In de inspraak is gebleken dat er onvoldoende draagvlak is in de wijk voor de komst van een nieuwe supermarkt. Eventueel zal de komst van een nieuwe supermarkt op de eerder aangewezen locatie alsnog worden toegelaten als een initiatiefnemer zicht meldt met een initiatief waarvoor gebleken draagvlak is en dat past binnen het supermarktbeleid en de overige (ruimtelijke) randvoorwaarden van gemeente Haarlem.
Hoe zit het met de leefbaarheid?	De ontwikkelvisie laat zien dat het realiseren van 600 - 650 woningen in deze zone mogelijk is, waarbij tegelijkertijd de ruimtelijke kwaliteit kan toenemen. De visie demonstreert dat het parkeren inpasbaar is, dat oplossingen voor het verbeteren van fietsroutes en looproutes voorhanden zijn, en dat nieuwe gebouwen qua maat en schaal aansluiten op de bestaande gebouwen.
Hoe zit het met de betaalbaarheid?	De financiële haalbaarheid wordt nader in beeld gebracht in het plan van aanpak voor de zone.
Kan er specifiek voor ouderen worden gebouwd zodat ze in de wijk kunnen blijven wonen?	Het woningbouwprogramma van +/- 650 woningen zal hoofdzakelijk bestaan uit appartementen. Deze woonvorm is veelal geschikt voor ouderen, dus er ontstaan zeker kansen voor ouderen die in de wijk willen blijven wonen.
Marnixgebouw moet monument worden	De gemeente is een procedure gestart die zal uitmonden in een besluit van B&W hierover.
Er verdwijnen parkeerplaatsen voor groen. Hoe lossen we dan dat parkeerprobleem voor de bewoners op?	In de visie verdwijnen de parkeerplaatsen die zijn bedoeld voor de noordzijde van de Planetenlaan. De nieuwe ontwikkelingen aan de noordzijde van de Planetenlaan moeten immers voorzien in parkeerplaatsen op eigen terrein.
Blijft de grondoppervlakte groen minstens gelijk?	Ja, de hoeveelheid groen, gemeten in grondoppervlak, blijft minimaal gelijk in de visie. Sterker nog: de hoeveelheid groen neemt zelfs toe. In totaal zal bij realisatie van de visie 16.000 vierkante meter groen verdwijnen, en 27.000 vierkante meter groen worden toegevoegd. Een positief saldo van 11.000 vierkante meter. Een belangrijke bijdrage wordt daaraan geleverd door het vergroenen van de Planetenlaan. In het positief saldo van 11.000 vierkante meter zijn geen groene daken en gevels meegerekend, en ook is nog geen rekening gehouden met het eventueel vergroenen van Plesmanplein (dat strikt genomen buiten de zone ligt).
Wordt de luchtkwaliteit nog gemeten? Fijnstof?	De gemeente Haarlem meet zelf geen fijnstof in de lucht. De kosten (in een orde van € 30.000-50.000 per jaar) zijn in verhouding tot de kennis die het oplevert te omvangrijk. Voor fijnstof is op dit moment geen goedkope meettechniek beschikbaar met voldoende betrouwbaarheid. Wel worden in 2020 metingen uitgevoerd aan de Orionweg met Palmesbuizen naar het gehalte aan stikstofdioxide in lucht. Als de stikstofdioxide waarden beneden de maximum norm blijven dan geldt dit ook voor fijnstof. Meer informatie over fijnstof kunt u vinden op luchtmeetnet.nl . Daar vindt u ook de meetgegevens van het meetpunt van RIVM aan de Schipholweg. Deze meting maakt deel uit van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. Gelet op de geringe lokale variaties van fijnstof geeft dit voldoende inzicht of grenswaarden benaderd of overschreden worden, in aanvulling of de wettelijke modelberekeningen.

	Daarnaast is informatie over de luchtkwaliteit beschikbaar in de Monitoringtool van het rijk (www.nsl-monitoring.nl). Dit is tevens het wettelijke rekenmodel voor de toetsing in de bestemmingsplanfase. De gegevens worden jaarlijks geupdate.
Aandacht voor verkeer en werkgelegenheid	In paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt. Deze mobiliteitsstudie verkent de mogelijkheden en noodzakelijke aanpassingen binnen de zone. Voor het niveau van de stad als geheel werkt het college aan een stadsbrede mobiliteitsvisie. Deze wordt na de zomer 2020 verwacht.
Waarom een grote parkeergarage in schoterbos? Geen bovengrondse parkeergarage in het sportpark	De ontwikkelvisie laat zien dat het stedenbouwkundig mogelijk en aanvaardbaar is om een bovengrondse parkeervoorziening te maken. Een alternatief is een ondergrondse parkeergarage, of parkeren onder een dek nabij het nieuwe stadionplein. Een dergelijke voorziening is waarschijnlijk duurder dan een bovengrondse parkeergarage. Een definitieve keuze zal later worden gemaakt.
Wat gaat de verkeerstudie nu opleveren?	In paragrafen 3.9 zijn 5.2 zijn de resultaten van de mobiliteitsstudie verwerkt.
De visie geeft heel veel vragen maar weinig antwoorden	Een aantal van de vragen is in de definitieve versie beantwoord.
Ht lijkt niet logisch om de Planetenlaan te scheiden in fietspad aan de zuidkant en autoverkeer aan de noordkant	De logica zit in de wens om ruimte voor meer groen en waterberging te creëren.
In de visie staat dat de parkeercapaciteit voor de huidige woningen aan de zuidzijde van de Planetenlaan behouden moet worden, maar toch verdwijnt daar een hele strook. Hoe vinden we daar een oplossing voor?	De precieze parkeerbalans per deelgebied zal in de ontwerpfase nader worden uitgewerkt. In deze fase van de ontwikkelvisie is gekeken naar de parkeerbehoefte op gebiedsniveau.