

Visie ontwikkelzone Zuid-West – verwerking ter inzage legging

De concept ontwikkelvisie Zuid-West heeft ter inzage gelegen van 8 maart tot 19 april. Dit eerste deel van dit overzicht bevat een lijst van de indieners van de inspraakreacties. Alleen degenen die aangegeven hebben dat hun naam mag worden gepubliceerd staan vermeld, de overige mensen die gereageerd hebben niet. De naam zoals die op de website is ingevuld is opgenomen.

Veel reacties zijn inhoudelijk grotendeels gelijk, de antwoorden daarop zijn opgenomen in het aparte inspraakverslag.

Reacties waarop het antwoord niet in het inspraakverslag is opgenomen zijn in het tweede deel van dit overzicht opgenomen, met naam, de reactie en het antwoord van de gemeente daarop.

	Naam	
	Judith Leendertse	Dennis van de Schraaf
	Anna	Sander Roes
	Ingrid Wilkes Vester	J.H. van Aggelen
	Jessie Overmaat	Micky
	Annemiek van Vliet	Rein Veltkamp
	Patrick Kanik	Ike Aroh
	Dennis Blom	M Verkooijen
	Tim Bakker	Jane Barrett
	Yvonne Bonnet	Anton Groen
	Veronique Breeuwsma	Roos
	Yvonne van Nimwegen	Miguel Kleinman
	Marianne van Schie	Piet
	Maurien	F.A. Schuurmans
	Elly Brugman	Jerry Zomer
	E.M. Verhagen	Monique
	Jos Oeldrich Veen	Carla van de Laar
	Enrique	J. den Dulk
	Rein	Jeroen van Hoesel
	J. Vos	Eric O.
	Gijs	Alfred Kuiper

Patricia	Jolanda
Stefano van Ophem	Roerdomplaan bewoner
Marine van Mourik	Fam. Dams
Nico van Haaster	A.J. Mulder
Marcel Smink	Kuiter
Sylvia Snijder	Leonel Ferreira
Vogelpark bewoner	Arthur van der Veen
C.W.Geijssen van Brussel	Blaauwgeers
Kees Rosenhart	M.E. Martherus
Yvonne Keijer	Kim Kieft
Chris	Lennart Pikaart
F.H. Moseman	Hanna van Voorst van Beest-Ipema
Maarten Pathuis	Ingrid Schoonbrood
P. Raam	Mattijn van Deelen
Carst Terhorst	Jitse van der Wal
Thomas Mol	Joost de Haan
Nicolien	Wouter Botman
Hennie Vreugdenhil	Melinda Balazs
M. Hellmann	Nuno Sousa
Ruud Slewe	R. van Voorst van Beest
Antionette Dijt	Jacob Verloop
Pieter van der Hoeven	Joost de Bruin
W.J. Voet	I. Wijkhuizen
Breukelaar	F.G. van Kuik
Remy Zaagman	Arjen van den Akker
Remco Prast	Valery
Cris Geelen	Vernooij
Kransky	A.C. van der Werff
Heleen Pommee	P. van dan Booren
C.A.J. den Hollander	An van den Akker
H. Gerritsen	A. Ferron
W. Nicolai	M. Sterrenburg

A. Bosma	Hofman
Stef Hazenbosch	B. Meijering
Pieter	van de Klok
Schrama	Marianne Gentenaar
Nancy Zwemmer	Eva Koper
Bea Homan	H. Thomassen
Marco Capel	Liedewij Jepsen
M.J. Dekker	Banser
Jenneke Kersteman	Steenvoorden
Kinderopvang op stoom	W. de Bruijn
M. Koolen	Worrell en de Boer
Mischa van de Laar	Niels van der Burg
René Sondorp	Martine Bakker
Elly Bensen	Anja van Dulmen
Maaskant	Immy Huizinge Bosch
Ilja Romkema	Michel Bosman
Marijke Nederkoorn	N. Elisk
Bas Weers	A. de Wit
Gemeente Bloemendaal	Laura Hisschemoller
Kristian	Wijkraad Bosch en Vaart en Wijkraad Koninginnebuurt
Paul Smit	Thing Thing Tan
Eveline Valent	Cees Lammerts
Peter Munnik	J. W. van Dijk
E. Hooijmaijers	T. Hoekstra
Jacques Ram	S van der Tuuk
Rob	Rutger Koole
G. Bobeldijk	Beelen
Leon Tebbens	Pieter van Lierop
M. Koers	Pieter Bruinsma
K. T. van den Boogaard	Aukje
Murja Romkema	P.S. Klassen
Marijn Heijers	Esther Wit

	Jochem Schaaff	Conny Stoete
	F. Niewold	Carla Griffioen
	Margot Warning	Stichting Egelopvang Haarlem en omstreken
	Alice Dijkstra	Sjoerd Lodema, Noord Holland
	Inge Tas van der Meulen	Jasper Diderich
	Robbert Harmsen	Guido v d K.
	Ronald Teerlink	Driessen
	Tijn	Paul Schouten
	Robert Sevenhuijsen	G. Bobbeldijk
	Tjarcko van Wijck	Lidewij Jespen
	P. v.d. Booren	Armin
	T. Hoekstra	Jeanne Molenkamp
	Ravi van den Berg en Renske Noordhuis	A. Kroes
	Huub Schous	Martijn van Kordelaar
	Ferron	Peter Klaassen
	Hiwa Shamsaddini	Groenendaal - van de Glind
	Fam. Cordes - de Groot	Jan Willem van Dijk
	Eva Koper	Constance Kramer
	Roelof	H.G.M. op de Kelder
	Annemarie	Peter van Bergen
	Charlotte Puyman	
	Haarlemse Bomenwachters	

Naam	Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Geen toestemming voor publicatie	Ondertunnel spoor bij Westergracht.	In de visie zijn de knelpunten in beeld gebracht. De spoorwegovergangen staan in die lijst niet bovenaan. Met de verdere uitwerking van de knelpunten in de toekomst zal ook steeds de actuele situatie in beschouwing worden genomen. De situatie rond de spoorwegovergangen hoort daar ook bij.	
Geen toestemming voor publicatie	Goede doorstroming vanaf AH, richting Pijlslaan achter voetbalvelden langs, langs spoor.	Er vindt veel overleg plaats tussen de eigenaar van Plaza West en de gemeente. De toegankelijkheid van het terrein vanuit de Pijlslaan is ook onderwerp van gesprek. Het gemeentelijke doel is om te voorzien in een goede verbinding maar omdat het Plaza terrein geen gemeentelijk eigendom is zijn we ook afhankelijk van derden.	
Veronique Breeuwsma	Leefbaarheid aangetast, straks geen zicht meer op Sint Bavo	Een belangrijke stedelijke zichtlijn op de Bavo is als 'zichtlijnzone' op de spelregelkaart opgenomen. Voor kortere zichtlijnen vanuit het gebied zijn geen eisen opgenomen. De nabijheid van de Bavo is een belangrijke kwaliteit voor het gebied. Hier zal in de verdere planvorming zeker rekening mee gehouden worden. Om dat te borgen wordt bij de sfeergebieden Spoorprofiel: Wonen en groen en het sfeergebied singel: wonen en sport de volgende ruimtelijke kwaliteitseis opgenomen: bij positioneren van bebouwing en straten rekening houden met zicht op de nieuwe Bavo.	Bij de sfeergebieden Spoorprofiel: Wonen en groen en Singel: wonen en sport de volgende ruimtelijke kwaliteitseis opgenomen: bij positioneren van bebouwing en straten rekening houden met zicht op de nieuwe Bavo.
Geen toestemming voor publicatie	Nieuw IC station betekent veel meer fietsen, nu al chaos Nieuw station Heemstede over de N208 plaatsen, oude ruimte gebruiken	In de visie wordt niet gesproken over een nieuw IC station maar op een goede aansluiting op de bestaande IC stations (vooral Heemstede Aerdenhout). Ook de voorzieningen rond het station worden daarbij beschouwd.	

	<p>voor woningen, sluit ook beter aan bij nieuwe woningen</p> <p>Fietspad richting Heemstede doortrekken.</p>		
Geen toestemming voor publicatie	Behouden van Volkstuinen door huizen op oud station Heemstede te plaatsen	Het concept van de visie is aangepast en op het terrein van de volkstuinen staat geen bebouwing meer ingetekend. Station Heemstede valt buiten het zoekgebied van deze visie. Als er rondom het station Heemstede nog ontwikkelmogelijkheden zijn zal gemeente Heemstede daar in de toekomst gebruik van willen maken.	Bebouwing van de volkstuinen is geen onderdeel meer van de visie.
Marianne van Schie	<p>Zebrapaden bij een school op doorgaande routes is nu al niet goed, doe daar ook wat aan</p> <p>Overkap het spoor tegen geluidsoverlast.</p>	De uiteindelijke inrichting van (spoor)wegen zal in de uitwerking van de visie een plek krijgen. Bij die weginrichting hoort ook de keuze om al dan niet te voorzien in zebrapaden en spooroverkappingen.	
Geen toestemming voor publicatie	Niet veel sociaal, ook bouwen middeninkomens	Afgesproken is om 50% sociale woningen te realiseren. De overige 50% heeft nog geen nadere invulling naar doelgroep gekregen. Het zal per deelproject verschillen voor welke doelgroepen er wordt gebouwd, afhankelijk van de beschikbare ruimte, hoogte etc.	
Enrique	Veiligheid voor kinderen niet onderzocht	Een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte is altijd een belangrijk uitgangspunt. De uiteindelijke inrichting van wegen zal plaatsvinden nadat de visie is vastgesteld.	
Rein	Bouw meer richting Amsterdam of Waardepolder	Het is Haarlems beleid om niet in de buitengebieden te bouwen maar om juist te kijken hoe en waar er binnen de stadsgrenzen verdicht kan worden. Om deze reden is gekozen een groot deel van de	

		woningbehoefte in de ontwikkelzones op te vangen. Daarnaast is de Waarderpolder aangewezen voor bedrijvigheid, met name bedrijvigheid die gebaat is bij ruimte. Als hier ook gewoond zou worden zou er snel sprake zijn van overlast.	
J. Vos	Gouden regels ARK karakter van laagbouw moeten gehandhaafd	De ARK kijkt mee met de bouwplannen en de ontwerpen en geeft advies aan de gemeente. De bouwplannen die gerealiseerd gaan worden zullen daarom in de ARK worden besproken waarbij er advies wordt uitgebracht over de ontwerpen en detaillering van nieuwbouw.	
An van den Akker	Het wordt levensgevaarlijk voor de kinderen.	Een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte is altijd een belangrijk uitgangspunt. De uiteindelijke inrichting van wegen zal plaatsvinden nadat de visie is vastgesteld.	
J.H. van Aggelen	Parkeerplaatsen bij huidige winkels kunnen 5000 inwoners niet aan	Bij groei van Zuidwest moeten alle voorzieningen meegroeien. Ook voor het parkeren moet gezocht worden naar een goed oplossing zodat overlast wordt tegengegaan. De parkeernorm wordt altijd als uitgangspunt genomen bij nieuwe ontwikkeling.	
Geen toestemming voor publicatie	Emma- en Schouwtjesbrug zijn niet berekend op hoeveelheid verkeer.	in de uitwerking van de visie wordt ook rekening gehouden met de capaciteit van de bestaande wegen. Voor de ontwikkelzone ligt er dan ook een opgave om het autoverkeer zoveel mogelijk naar de Westelijke Randweg te leiden.	
Piet	Prachtige huidige bedrijvigheid zal verdwijnen. Het zijn goede bedrijven, ook voor particulieren	Het is de visie van de gemeente om de economische functie van het gebied te blijven behouden en bedrijvigheid en werkgelegenheid samen te laten gaan met wonen. De gemeente wil zoveel mogelijk werk in het gebied behouden en daarnaast ook werk toevoegen zodat Haarlemmers ook in Haarlem kunnen werken. Hier	

		<p>zijn kansen toe. Het doel hierbij is om in de ontwikkelzone arbeidsplaatsen toe te voegen die ruimte-intensief zijn (meer arbeidsplaatsen in minder ruimte).</p> <p>Het kan voor bedrijven aantrekkelijk zijn om in een nieuwe vorm terug te komen in de zone als onderdeel van de totale herontwikkeling. Het is echter niet uit te sluiten dat bedrijven ervoor kiezen om zich elders te vestigen. In dit geval denkt de gemeente, indien wenselijk, graag mee over een plaats voor hervestiging.</p>	
Jeroen van Hoesel	Tot nu toe zie ik weinig tot geen tegemoetkoming naar de bewoners. Het draait vooral om zoveel mogelijk huizen en hoogbouw neerzetten die gefixeerd is op sociale huur. Dit is Haarlem, niet schalkwijk! Hoop daar meer verandering in te zien. Neem een voorbeeld aan de remise, hartstikke leuk!	In de visie zijn de knelpunten in beeld gebracht. De uitwerking van de visie vindt plaats na het vaststellen ervan. In dat stadium zullen ook oplossingen (beter) in beeld komen.	
Jeroen van Hoesel	Derde veld voor Geel Wit	In de ontwikkelvisie is een zoekgebied aanwezen voor een derde sportveld voor Geel-Wit, een basisschool en een sporthal.	
Geen toestemming voor publicatie	Nieuwe woningen bij Volvo garage, tussen spoor en Leidsevaart, bedrijventerrein verplaatsen	Deze zone is niet alleen geschikt voor wonen maar is zeer interessant als gemengd gebied voor wonen en werken. De omgeving van de Volvo garage nabij de Grippensteinweg is door de nabijheid van station Heemstede een zeer interessante ontwikkellocatie. De spelregelkaart biedt hier ook de mogelijkheid om flink te verdichten.	
Alfred Kuiper	Ook een lerarentekort op scholen	Het lerarentekort geldt niet alleen voor scholen in	

		deze ontwikkelzone. Het probleem heeft de aandacht van de schoolbesturen in de regio, in samenwerking met de gemeenten. Dit probleem valt echter buiten de scope van het opstellen van de ontwikkelvisie.	
Geen toestemming voor publicatie	Hoogbouw is beter aan de andere kant van de Randweg, daar heeft niemand er last van	Hoogbouw is bebouwing hoger dan 30 meter. Als de bebouwing hoger wordt dan 30 meter, ca 10 bouwlagen moet volgens de hoogbouwprincipes een hoogbouw effect rapportage worden gemaakt. Daarbij worden de effecten op de omgeving in beeld gebracht ten aanzien van het effect op de cultuurhistorie, de stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing en het effect op technische omgevingsaspecten zoals wind, zon en schaduw. Uit dat onderzoek zal blijken welke plek wel/niet geschikt is voor hoogbouw.	toevoegen aan 9.3.2. Als de bebouwing hoger wordt dan 30 meter, ca 10 bouwlagen moet volgens de hoogbouwprincipes een hoogbouw effect rapportage worden gemaakt. Daarbij worden de effecten op de omgeving in beeld gebracht ten aanzien van het effect op de cultuurhistorie, de stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing en het effect op technische omgevingsaspecten zoals wind, zon en schaduw. Uit dat onderzoek zal blijken welke plek wel/niet geschikt is voor hoogbouw.
Nico van Haaster	Werkgelegenheid gaat de wijk uit. Bedrijven weggepest	Het is de visie van de gemeente om de economische functie van het gebied te blijven behouden en bedrijvigheid en werkgelegenheid samen te laten gaan met wonen. De gemeente wilt zoveel mogelijk werk in het gebied behouden en daarnaast ook werk toevoegen zodat Haarlemmers ook in Haarlem kunnen werken. Hier zijn kansen toe gezien de combinatie van wonen en	

		<p>werken steeds beter samen gaat. Het doel hierbij is om in de ontwikkelzone arbeidsplaatsen toe te voegen die ruimte-intensief zijn (meer arbeidsplaatsen in minder ruimte).</p> <p>Het kan voor bedrijven aantrekkelijk zijn om in een nieuwe vorm terug te komen in de zone als onderdeel van de totale herontwikkeling. Het is echter niet uit te sluiten dat bedrijven ervoor kiezen om zich elders te vestigen. In dit geval denkt de gemeente, indien wenselijk, graag mee over een plaats voor hervestiging.</p>	
Marcel Smink	Toename verkeer zorgt voor onveiligheid	Een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte is altijd een belangrijk uitgangspunt. De uiteindelijke inrichting van wegen zal plaatsvinden nadat de visie is vastgesteld.	
Jolanda	Sociaal onwenselijk percentage. Hou de wijk aangenaam	Er is gekozen voor een verdeling van de sociale woningen om de verschillen tussen Haarlemse wijken te verkleinen en meer balans in de verdelingen van de woningen over de hele stad te krijgen. Oa Zuid West heeft een lager percentage sociale woningen dan andere wijken. Door deze doelstelling wordt gewerkt aan een ongedeelde stad. Ook met dit percentage sociale woningen blijft het het aandeel sociale woningen nog onder het gemiddelde van de stad, er wordt hiermee werk gemaakt aan een eerlijke verdeling van sociale woningen om alle stadsdelen van Haarlem toegankelijk te houden voor verschillende groepen.	
Vogelpark bewoner	Fiets en voetgangers gaan in visie door de wijk. Dat klopt niet, die moeten langs Leidsevaart of zeekoetpad. Maar niet vogelpark.	De insteek van de visie is dat er een goede langzaam verkeerroute loopt door het plangebied, die goed aansluit op station Heemstede Aerdenhout. Dat kan via een nieuwe verbinding over de Westelijke	

		Randweg en het Vogelpark, dat kan ook via de Leidsevaart. In de nadere uitwerking na vaststelling van de visie zal hier verder uitwerking aan worden gegeven.	
C.W. Geijsen van Brussel	Veel te smal voor veel verkeer. Zoals vrachtwagens en bussen (Einsteinstraat, Rutherfordstraat)	Een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte is altijd een belangrijk uitgangspunt. De uiteindelijke inrichting van wegen zal plaatsvinden nadat de visie is vastgesteld	
C.W. Geijsen van Brussel	Niet bouwen in groen bij Haarlem Hoog	Het Van Leeuwenhoekpark is vanwege de locatie nabij het station Heemstede een ideale ontwikkellocatie. Echter de kwaliteiten die het park nu heeft zijn ook belangrijk voor de buurt. Bestaande ecologische waarde, speelruimte en waardevolle bomen moeten daarom ook behouden blijven en worden geïntensiveerd. Daarnaast zien we dat dit park in de huidige situatie beperkt wordt gebruikt. Herontwikkeling van dit gebied heeft ook als doel een grotere groep Haarlemmers te kunnen laten profiteren van deze waardevolle groenplek.	
Yvonne Keijer	Maxima en Willem willen ook geen sociale huur in hun tuin, dus waarom hier wel?	Er komt sociale huur omdat niet iedereen de middelen heeft om particulier te kopen dan wel huren. Hierbij wordt er gestreefd naar een eerlijke verdeling door heel Haarlem, daarom worden er ook in Zuidwest sociale woningen toegevoegd aan de woningvoorraad.	
Yvonne Keijer	Grote Bijen/insectensterfte, vogels verdwijnen	Het is een landelijk gegeven dat het slecht gaat met de biodiversiteit (waaronder bijvoorbeeld insecten en vogels). In de visie geven wij aan dat de biodiversiteit zo veel mogelijk moet worden gewaarborgd en zo mogelijk versterkt. Wij volgen daarin het ecologisch beleidsplan 2013-2030. Voor het aanplanten maken wij gebruik van (ten minste) 50% inheemse beplanting voor stedelijk groen en (ten minste) 80%	

		in parken. Dit komt ten goede aan de biodiversiteit. Daarnaast houden wij rekening met de ecologisch routes en proberen wij groen zo veel mogelijk in een aaneengesloten structuur te vormen. Wij gaan de kwaliteit van het groen verder inventariseren en onderzoeken de mogelijkheden voor natuurinclusief bouwen en een natuurvriendelijke oever aan de oostzijde.	
Kuiter	Tweede auto betaald buiten de stad laten parkeren	De wijze van parkeren zal voortkomen uit het parkeerbeleid. Binnen het parkeerbeleid is er ruimte om met mobiliteitsconcepten een parkeerbalans op te stellen waarbij een lagere parkeernorm van toepassing is. Een en ander is wel erg afhankelijk van de mate waarin het reguleren van het parkeren in het gehele gebied een optie is	
Kuiter	Gemeente heeft geen grond, wordt er onteigend?	Er wordt niet onteigend. Er wordt gekeken met huidige eigenaren of en hoe ze willen dan wel kunnen meedenken aan de plannen en ontwikkelingen. Het is hierbij dus een samenwerking tussen grondeigenaren, gemeente en ontwikkelende partijen.	
Lennart Pikaart	Nu al gevaarlijke situatie bij AH, Westergracht	Een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte is altijd een belangrijk uitgangspunt. De uiteindelijke inrichting van wegen zal plaatsvinden nadat de visie is vastgesteld.	
Geen toestemming voor publicatie	Hang spiegels op hoeken Leidsevaart, Parkeerplaatsen terug dan	Een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte is altijd een belangrijk uitgangspunt. De uiteindelijke inrichting van wegen zal plaatsvinden nadat de visie is vastgesteld.	
P. Raam	Laat je niet leiden door ontwikkelaars	De ontwikkelvisie Zuidwest is opgesteld om een samenhangend toekomstperspectief te maken. Dit juist om te voorkomen dat het gebied ad hoc	Aan het visiedocument wordt de reden toegevoegd waarom wij een visie voor

		ontwikkeld gaat worden zonder dat de ambities en spelregels duidelijk zijn. Het proces dat met deze visie doorlopen wordt maakt het mogelijk om vooraf de ambities en spelregels te bepalen. De gemeente is wel afhankelijk van ontwikkelaars omdat de gemeente weinig eigendom heeft in het gebied. Daarom kunnen de spelregels niet te strak zijn en moet er ruimte blijven voor de markt. Met de huidige visie en het vervolgproces heeft de gemeente voldoende mogelijkheden om te blijven sturen op de ontwikkelingen in de zone.	dit gebied maken.
Carst Terhorst	Maak ook horeca mogelijk	In de ontwikkelzone is het mogelijk om ook buurthoreca te realiseren.	
Geen toestemming voor publicatie	Ontwikkelaars gaan geen 50% sociaal bouwen	50% is de doelstelling voor deze zone en een randvoorwaarde voor ontwikkeling in dit gebied. Dit is bekend bij eventuele ontwikkelaars en hier dient derhalve rekening mee te worden gehouden.	
Mattijn van Deelen	Te veel stilstaan door spoorbomen.	In de visie zijn de knelpunten in beeld gebracht. De spoorwegovergangen staan in die lijst niet bovenaan. Met de verdere uitwerking van de knelpunten in de toekomst zal ook steeds de actuele situatie in beschouwing worden genomen. De situatie rond de spoorwegovergangen hoort daar ook bij.	
Nora Hermans	Maak ook voetbalveldje voor oudere kinderen Maak ook activiteiten bij Einsteinpark voor oudere kinderen	In de concept ontwikkelvisie is bij het Einsteinplantsoen de ambitie opgenomen voor een ontmoetingsplek voor jongeren.	
Nora Hermans	Tiny houses aan de rand van volkstuinen	Tiny houses aan de rand van de volkstuinen zijn een sympathiek idee. Een dergelijke woonvorm draagt echter nauwelijks bij aan de woonvraag die er ligt.	
Geen toestemming voor	Wat is het gevolg voor treinstation	in de visie wordt niet gesproken over een nieuw IC	

publicatie	Heemstede Waar komen alle fietsen te staan?	station maar op een goede aansluiting op de bestaande IC stations (vooral Heemstede Aerdenhout). Ook de voorzieningen rond het station worden daarbij beschouwd.	
Jitse van der Wal	Bouwen is helemaal niet nodig, niet eens met die stelling	Als er niet wordt gebouwd is Haarlem, en menig ander stedelijk gebied, alleen nog toegankelijk voor een selecte groep mensen. Tevens is er geen ruimte voor doorstroom binnen Haarlem en voor Haarlemse kinderen om uit huis te gaan. De globale trend dat er steeds meer mensen in steden willen wonen is niet te ontkennen en hier moet op worden ingespeeld door, waar mogelijk, woonruimte te realiseren. Dit doen wij aan de hand van een verbetering van de stedelijke buitenruimte in combinatie met het toevoegen van woningen in meerdere sectoren om Haarlem voor iedereen aangenaam te houden en tevens de mogelijkheid te bieden in Haarlem te kunnen wonen.	
Melinda Balazs	Realiseer gezondheidsvoorzieningen in de buurt: huisartsen, tandarts, fysio, psycholoog	Meer wijkbewoners betekent dat er behoefte is aan meer maatschappelijke voorzieningen en die worden gerealiseerd. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld huisartsen, tandartsen, fysio, enzovoorts. De herontwikkeling van het gebied biedt hier kansen voor. Met name aan het 'Remiseplein' en aan het 'Pijlslaanplein' is er naast winkels voor de dagelijkse boodschappen ook ruimte voor maatschappelijke voorzieningen.	
Ruud Slewe	Bouwen op vervuilde grond, is er geleerd van het verleden, bij de rechtbank?	Bij elke omgevingsvergunning wordt een actueel bodemonderzoek gevraagd zodat getoetst kan worden of de grond geschikt is voor de beoogde functie. Voor alsnog wordt er geen grote vervuiling verwacht in deze zone. Vertrekkende bedrijven zullen ook altijd een eindsituatie onderzoek moeten doen	

		en eventuele verontreiniging verwijderen.	
Pieter van der Hoeven	<p>Veel fout geparkeerd langs P van Musschenbroekstraat</p> <p>Goed als station Heemstede meer gebruikt gaat worden, verbeter dan de ingang ten noorden van Zandvoortselaan</p> <p>Meer fietsenrekken bij station Heemstede</p>	In de visie wordt het belang genoemd van een goede aansluiting op de bestaande IC stations (vooral Heemstede Aerdenhout). Ook de voorzieningen rond het station worden daarbij beschouwd.	
Geen toestemming voor publicatie	Station ZW is echt niet nodig	in de visie wordt gesproken over een goede aansluiting op de bestaande IC stations (vooral Heemstede Aerdenhout).	
Nuno Sousa	Increasing the density will result in decrease of quality of life	<p>De leef kwaliteit heeft niet direct te maken met de dichtheid van een plek. Nabijheid van vrienden, familie, sportclubs, onderwijsvoorzieningen werk, kortom wonen in een stad is wat veel mensen gelukkig maakt. Daarnaast is ook de kwaliteit van de woonomgeving van groot belang.</p> <p>(Quality of life does not necessarily correlate with the density of a place/area. Proximity of friends, family, sport clubs, educational institutions, jobs (etc.), living in a city to summarize, is what makes many people happy. Besides that, the quality of the area someone lives in, the living environment, is of great importance).</p>	
W.J. Voet	Geplande fietsroute zuidwest kant met tracé achter het pompgebouwtje is goed plan!	Dank, uw opmerking wordt gewaardeerd.	

Jacob Verloop	Er komen straks veel te veel auto's over drie kleine bruggen heen die naar de snelweg moeten.	Een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte is altijd een belangrijk uitgangspunt. De uiteindelijke inrichting van wegen zal plaatsvinden nadat de visie is vastgesteld	
	Andersom redeneren, vanuit wat haalbaar is in de wijk, en dan het aantal woningen bepalen wat daaruit komt. Zorgen om impact van: asielzoekers, psychische problemen, verslaafden, andere beperkingen in sociale woningen	Antwoord vraag 1: Er is gekozen om het aantal woningen als uitgangspunt te nemen. Andersom redeneren had niet vanzelfsprekend tot een ander aantal woningen geleid. Antwoord vraag 2: Er wordt gebouwd voor veel verschillende groepen. Hier zullen ook groepen bijzitten die mogelijk overlast veroorzaken, de woningcorporaties monitoren de situatie en kunnen actie ondernemen. Echter wordt er voor een belangrijk deel gebouwd voor de Haarlemmers op de wachtlijst. Wij willen de vele mensen uit Haarlem en de regio de kans geven om in de omgeving een woning te vinden. Momenteel wordt er gekeken naar het combineren van verschillende groepen, clustering van groepen moet hierdoor tegengegaan worden en daarmee de kans op overlast veel kleiner. Een evenwicht tussen de nieuwe bewoners is een belangrijk streven.	In de visie wordt meegenomen dat we aandacht moeten geven aan een verdeling van doelgroepen in de zone zodat clustering van groepen wordt voorkomen.
I. Wijkhuizen	De kaart die is bijgeleverd is slecht leesbaar, kon overal wel zijn, er waren geen herkenningspunten aangegeven.	In de Spelregelkaart zijn straatnamen opgenomen, waardoor deze nu wel makkelijker te lezen zou moeten zijn.	
Geen toestemming voor publicatie	Nu al erg druk bij de Ruijterweg en Lorentzkade, maak Lorentzkade voorrangsweg	In de visie zijn de knelpunten in beeld gebracht. Met de verdere uitwerking van de knelpunten in de toekomst zal ook steeds de actuele situatie in beschouwing worden genomen. De situatie rond de genoemde wegen hoort daar ook bij.	
Geen toestemming voor publicatie	Treingeluid, weerkaatst via bebouwing is zal voor geluidsoverlast zorgen	Reflectie van geluid levert geen aanzienlijke stijging	

		op van geluidbelasting. Dit moet echter per geval worden berekend omdat iedere situatie verschilt. Als er gebouwd gaat worden langs het spoor zullen, met de ontwerpen van de bebouwing die er op dat moment ligt, berekeningen worden gemaakt of en hoe het geluid van de treinen door de bebouwing wordt gereflecteerd.	
Geen toestemming voor publicatie	Maak van 't Hoffstraat eenrichtingsverkeer, momenteel veel gevaarlijke situaties	In de visie zijn de knelpunten in beeld gebracht. Met de verdere uitwerking van de knelpunten in de toekomst zal ook steeds de actuele situatie in beschouwing worden genomen. De situatie rond de genoemde wegen hoort daar ook bij.	
Valery	Betaalbare woningen maken op de grens van Heemstede/Haarlem, bij van Leeuwenhoekpark.	Dit voorstel past binnen de visie zoals deze nu voorligt.	
Geen toestemming voor publicatie	Wordt advies meedenkgroep wel meegenomen als >70% in handen is van ontwikkelaar?	Het advies wordt altijd mee genomen in de totale afweging aan besluiten rondom een ontwikkeling. De gemeente streeft naar een zo goed mogelijke inbedding van het project in haar omgeving, waarbij rekening gehouden moet worden met de gemeentelijke ambities, de bestaande context, ontwikkelingsmogelijkheden ter plaatse en haalbaarheid van het project van de ontwikkelaar.	
Geen toestemming voor publicatie	Maak de spoorwegovergangen Pijlslaan en Westergracht ongelijkvloers	In de visie zijn de knelpunten in beeld gebracht. De spoorwegovergangen staan in die lijst niet bovenaan. Met de verdere uitwerking van de knelpunten in de toekomst zal ook steeds de actuele situatie in beschouwing worden genomen. De situatie rond de spoorwegovergangen hoort daar ook bij.	
Geen toestemming voor	Er wordt gesproken van woningen voor	Naast sociale huur wordt er ook gebouwd voor	

publicatie	ouderen hier uit de wijk. Maar deze ouderen hebben koopwoningen en zouden dus een appartement willen kopen, geen sociale huur. Zo komen ze dan uiteindelijk niet in aanmerking	overige groepen. De verdeling van die woningvoorraad is nog niet bekend en zal per project een invulling krijgen.	
Geen toestemming voor publicatie	De huidige buslijn 14 zou door de weeks en overdag ipv 1x, 2x per uur kunnen gaan rijden (met een extra kort-trajectbus tot het station Haarlem) 's avonds en op zondag zou deze bus, met desnoods een uurdienst, ook langer door moeten kunnen rijden (ipv tot 21:00, tot middernacht) De bus zou dan via de Pijlslaan en Menno Simonszweg kunnen rijden met een extra halte op het Pijlslaanplein. Tweede mogelijkheid: de aanleg van een eenvoudig station ter hoogte van de overweg Westergracht. De sprinter Den Haag CS-Haarlem zou hier 2x per uur kunnen stoppen.	De OV verbinding in en met de wijk hebben binnen de gemeente Haarlem de nodige aandacht en in de uitwerking van de plannen, nadat de visie is vastgesteld, zal ook de manier waarop het OV gaat rijden verder worden uitgewerkt, inclusief de verbinding met stations. Een station bij de Westergracht is op de kortere termijn geen mogelijkheid.	
A Ferron	Als de school te weinig leerlingen heeft moet er een oorzaak voor zijn. Is het onderwijs slecht? Staat de school slecht bekend. Is het niet vreemd dat de ouders van kinderen hier uit de omgeving kiezen voor de Bos en Vaartschool en de Dreefschool (die u niet noemt). Deze scholen staan in de buurt zo goed bekend, dat de meeste ouders de kinderen toch naar die	Met de groei van het aantal inwoners moet de capaciteit van basisscholen meegroeien. Ouders bepalen vaak zelf op welke basisschool zij hun kinderen inschrijven. Mocht er in de toekomst blijken dat er te weinig inschrijvingen zijn dan kan de ruimte gebruikt worden door andere scholen.	

	scholen blijven sturen. Een nieuwe school verandert daar niets aan. Daarnaast is er op de Cruquiuschool nog voldoende ruimte.		
Geen toestemming voor publicatie	Bouw ook op Cricket RoodWit en voetbal TYBB, of gebruik voor verkeersontsluiting	Het door u gesuggereerde gebied is geen onderdeel van een ontwikkelzone en valt niet binnen het onderzoeksgebied van de ontwikkelzone Zuid-West.	
Geen toestemming voor publicatie	Door in de plannen de parkeernormen per woning ook nog eens te verlagen, naar een waarde ver onder de huidige norm van 1,6 is onverantwoord. Zeker gezien dat in de berekeningen enkel wordt gekeken naar voertuigen die op het adres geregistreerd staan en niet bedrijfsauto's en bv leaseauto's! Kortom niet op waarheid gebaseerd	De wijze van parkeren zal voortkomen uit het parkeerbeleid. Binnen het parkeerbeleid is er ruimte om met mobiliteitsconcepten een parkeerbalans op te stellen waarbij een lagere parkeernorm van toepassing is. Een en ander is wel erg afhankelijk van de mate waarin het reguleren van het parkeren in het gehele gebied een optie is.	
Geen toestemming voor publicatie	Geen rekening gehouden met het stallen van scooter	In de plannen zal rekening gehouden worden met het stallen/parkeren van allerlei soorten voertuigen.	
Geen toestemming voor publicatie	Maak schuine vakken stephensonstraat en pijlslaan. Nieuwe bewoners op eigen kavels Idee "langzaam" rijdend verkeer van de westergracht tot aan het van Leeuwenhoekpark is een op zich wel goed idee. nu staat de "visie-route" langs huizen die "druk langzaam" rijdend verkeer niet gewend zijn. Ik zou graag willen meegeven dat het een goed idee is om de route parallel aan	De wijze waarop het parkeren al dan niet wordt gereguleerd zal bepalend zijn voor de uiteindelijke inrichting van het gebied. De langzaam verkeerroute laten we bij voorkeur door het midden van het gebied lopen. Auto's rijden dan vooral langs het spoor.	

	het spoor te laten lopen		
Geen toestemming voor publicatie	grote zorgen over de wijkontsluiting weg aan de kop van de Dahliastraat naar 2 parkeergarages en zo verder. Dat moet gewoon via de Eijsinkweg die daar voor is aangelegd	De Dahliastraat en de Resedastraat zijn in de visie niet aangemerkt als wijk ontsluitingsweg. De route voor de auto in dit deel van het gebied ligt ongeveer op de plek waar nu de Eijsinkweg ligt.	
Geen toestemming voor publicatie	Angst voor geluids/trillings hinder, zijn er nulmetingen?	Reflecties leveren over het algemeen geen aanzienlijke stijging op van de geluidsbelasting. Per geval moet dit worden berekend omdat iedere situatie anders is. Als er langs het spoor gebouwd gaat worden moet dit onderzocht worden wat er verandert aan de geluidsbelasting voor de wijk.	
Kinderopvang op stoom	Er dient geborgd te worden dat de kinderopvang zijn openbare parkeerplaatsen en Kiss&Ride capaciteit behoudt, tbv personeel en halen/brengen kinderen	De wijze van parkeren zal voortkomen uit het parkeerbeleid. Binnen het parkeerbeleid is er ruimte om met mobiliteitsconcepten een parkeerbalans op te stellen waarbij een lagere parkeernorm van toepassing is. Een en ander is wel erg afhankelijk van de mate waarin het reguleren van het parkeren in het gehele gebied een optie is.	
Kinderopvang op stoom	Verzoek om bij 'scholen en voorzieningen' het woord kinderopvang op te nemen		Tekst aanpassen op pagina 69 bij paragraaf "zoekgebied extra sportveld, sporthal en basisschool" Zin toevoegen "bekeken moet worden of de basisschool als integraal kindcentrum (IKC) gerealiseerd kan worden

			waarbij onderwijs met kinderopvang gecombineerd kan worden."
Kinderopvang op stoom	Sloop/Nieuwbouw lijkt, gezien de leeftijd en staat van de meeste bebouwing, de beste oplossing om de plannen te realiseren. Voor de bestaande bedrijven dient er dan wel een tijdelijke lokatie in de buurt (bv Haarlem Hoog) te zijn waar de bedrijfsactiviteiten tijdelijk voortgezet kunnen worden totdat de nieuwbouw klaar is.	Om de ambities te halen is sloop nieuwbouw inderdaad de beste optie. Het is niet waarschijnlijk dat alle bedrijven die nu in de zone zitten ook blijven. Voor de bedrijven die terugkeren in nieuwbouw is continuering van de bedrijfsvoering een belangrijk aandachtspunt. Dit is vooral iets tussen de ontwikkelaar en de eigenaren van de panden. Of tijdelijke locaties nodig zijn zal pas duidelijk worden in het vervolgproces.	
W de Bruijn	De autostraat wegsaneren en langs het spoor nieuwe woningen bouwen is ook niet ideaal. Zeker niet nadat de Gemeente er alles aan heeft gedaan om de garages uit de binnenstad naar deze ideale locatie te doen verhuizen.	Een autoboulevard op deze plek is met de huidige inzichten en behoeften niet ideaal. Deze functie neemt veel ruimte in en levert economisch gezien weinig op gezien het beperkte aantal arbeidsplaatsen per m2. Dit is meer een functie voor de rand van de stad. Indien verplaatsing van de autobedrijven aan de orde is wordt er nagedacht over alternatieve ruimten in of nabij de stad.	
Geen toestemming voor publicatie	In het plan verdwijnt groot deel stoep aan Stephensonstraat De in de spelregelkaart genoemde FSI waarden bieden onvoldoende bescherming tegen (te) hoge nieuwe bebouwing in de directe nabijheid van de bestaande woonbebouwing. Daarom is ons verzoek om in de	Antwoord vraag 1: Het is een misvatting dat er stoep verdwijnt. In de spelregelkaart is ingezet op het verbreden van het profiel van de Stephensonstraat zodat er meer ruimte komt voor de voetganger en de fietser. Antwoord vraag 2: De spelregelkaart is onderdeel van de visie. Dit is nog niet het document dat harde kaders biedt. Eventueel een SPVE (stedenbouwkundig	Er is gekozen op enkele plekken een maximaal aantal bouwlagen op te nemen. Dit is gedaan op bouwvelden die direct grenzen aan bestaande bebouwing. Op andere kwetsbare plekken volstaat in deze fase de aanduiding

	spelregelkaart maximale bouwhoogten in verdiepingen op te nemen - inclusief de (half-)verdiepte parkeer gelegenheid, en erop toe te zien dat de maximaal toelaatbare bouwhoogten direct tegenover de bestaande woonbebouwing niet meer bedragen dan de bestaande woningen op die locatie.	plan van eisen) en een bestemmings- of omgevingsplan doen dat meer. Voordat deze documenten worden vastgesteld zal er nog veel discussie plaatsvinden over de invulling van de bouwvelden. Desalniettemin is ervoor gekozen op enkele plekken een maximaal aantal bouwlagen op te nemen. Dit is gedaan op bouwvelden die direct grenzen aan bestaande bebouwing. op andere kwetsbare plekken volstaat in deze fase de aanduiding 'extra aandacht overgang bouwhoogtes'.	'extra aandacht overgang bouwhoogtes'.
Geen toestemming voor publicatie	Niet mogelijk om verkeer via Leidsevaart en Pieter van Musschenbroekstraat naar nieuwe wijk aan de Randweg te begeleiden. Kruissing kan het niet aan.	Met de verdere uitwerking van de knelpunten in de toekomst zal ook steeds de actuele situatie in beschouwing worden genomen. De situatie rond de Pieter van Musschenbroekstraat hoort daar ook bij.	
Worrell en de Boer	Onduidelijk in de visie over hoe onze wijk bereikbaar blijft	Dit zal in de uitwerking van de visie duidelijk worden gemaakt.	
Worrell en de Boer	Daarnaast maken wij ons zorgen over de impact van het grote aantal extra bewoners op de voorzieningen: groen, sport en zorg. We zijn sceptisch over hier wel echt voldoende ruimte voor wordt gecreëerd en of het ook straks met een kleintje prettig blijft om in deze wijk te wonen.	Op het gebied van zorg, onderwijs en sport wordt rekening gehouden met toenemend aantal wijkbewoners. Tevens wordt er gekeken naar het verbeteren van de groenvoorzieningen in de wijk. Deze zaken zijn van groot belang en dienen daarom mee te verbeteren en te veranderen met de wijk.	
Geen toestemming voor publicatie	Wij zijn vooral bezorgd over te hoge bebouwing dichtbij huidige laagbouw. Zelf wonen wij in de Bijwagenstraat en zouden graag zien dat het nieuwe gebouw dichtbij ons huis niet te hoog	Voor de ontwikkeling van de gronden tussen de Haltestraat en de Stephensonstraat wordt op dit moment gewerkt aan een stedenbouwkundig programma van eisen. U zult als betrokken bewoner de mogelijkheid krijgen te reageren op deze plannen.	

	wordt. Hogere bebouwing bij de sportvelden of dichterbij het spoor heeft onze sterke voorkeur		
Martine Bakker	Eerst bestaande verkeersproblemen oplossen, daarna pas ontwikkelen Let op de Van Oosten de Bruijnstraat geen sluiproute gaan worden	In het vervolgproces zullen er keuzes gemaakt worden over de planning van het uitvoeren van maatregelen. Verkeersmaatregelen horen daar ook bij.	
Martine Bakker	Herintroduceer de regel dat je aan Haarlem gebonden moet zijn om er te mogen wonen, zorg dat spelregelkaart wordt gehandhaafd	Voor sociale huurwoningen in Haarlem geldt dat toewijzing gebeurt via Woonservice, mensen die in aanmerking willen komen voor een sociale huurwoning in Haarlem moeten zich daarom inschrijven bij Woonservice. Om je in te schrijven is geen regionale binding vereist. Op de verkoop van koopwoningen heeft de gemeente geen invloed, deze worden 'gewoon' verkocht. Wel onderzoeken we of instrumenten als anti-speculatiebeding en zelfbewoning kunnen worden opgelegd om zo beleggers en speculanten te weren. Voor woningen tot € 230.000 kan in Haarlem een starterslening worden aangevraagd. De starterslening is wel alleen voor mensen met regionale binding.	
Anja van Dulmen	Hoe worden ontwikkelaars gehouden aan percentage sociaal? Goed dat er sociaal komt	Het percentage van 50% is als voorwaarde voor ontwikkeling meegegeven. Ontwikkelaars dienen in hun planning dan ook rekening hiermee te houden. Zij zijn reeds op de hoogte hiervan en dienen de plannen te maken omtrent de voorwaarden zoals deze worden gegeven in de ontwikkelvisie.	
Geen toestemming voor publicatie	En hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat het verkeer zoveel mogelijk	Er is nog geen 'specifiek' antwoord op deze vraag. In de visie zijn de knelpunten geduid en met globale	

	<p>buiten de wijk om gaat rijden via de randweg in plaats van door wijk (ontlasting van Leidsevaart, Pijlsaan etc). Meer algemeen: welke verkeerskundige visie ligt ten grondslag aan het plan, deze lijkt nu immers te ontbreken?</p> <p>Is het verbeteren van de bereikbaarheid een harde eis bij ontwikkeling? Hoe zorgen dat mensen de randweg gebruiken/stimuleren daarvan?</p> <p>Hoe worden de knelpunten opgelost? Specifiek antwoord</p>	<p>verkenningen is aangetoond dat er manieren zijn om de situatie te verbeteren. Na de vastgestelde visie zullen de diverse punten nader worden uitgewerkt.</p>	
Geen toestemming voor publicatie	<p>Op welke manier sluit deze beoogde nieuwbouw aan bij de vraag, hoe zit het met de vraag naar appartementen en grondgebonden woningen en hoe voorziet het plan hierin?</p>	<p>In het kader van verdichting is er gekozen om te focussen op kleinere woningen en kan er in de ontwikkelzones, waaronder Zuidwest, relatief hoger worden gebouwd dan nu het geval is. Er wordt hiermee voor een belangrijk deel voorzien in woningen voor bijvoorbeeld starters op de woningmarkt of ouderen die kleiner willen wonen.</p>	
Geen toestemming voor publicatie	<p>Welke kansen ziet de gemeente voor het combineren van bedrijven en woningen? Concreet: hoe zijn (reëel gezien) een bouwmarkt of een autobedrijf te combineren met woningbouw?</p>	<p>Het combineren van wonen en werken gaat steeds beter samen. Hoewel de combinatie bouwmarkten of autobedrijven met woningen niet voor de hand liggend is, zijn er wel kansen om wonen te combineren met ruimte-intensieve bedrijvigheid. Hierbij valt te denken aan kantoren.</p>	
Geen toestemming voor	<p>Liever geen kantoren in deze wijk</p>	<p>Het is de visie van de gemeente om de economische</p>	

publicatie		<p>functie van het gebied te blijven behouden en bedrijvigheid en werkgelegenheid samen te laten gaan met wonen.</p> <p>De gemeente wilt zoveel mogelijk werk in het gebied behouden en daarnaast ook werk toevoegen zodat Haarlemmers ook in Haarlem kunnen werken. Hier zijn kansen toe gezien de combinatie van wonen en werken steeds beter samen gaat. Het doel hierbij is om in de ontwikkelzone arbeidsplaatsen toe te voegen die ruimte-intensief zijn (meer arbeidsplaatsen in minder ruimte). Hierbij valt te denken aan kantoren.</p>	
Ilja Romkema	Wegmaatvoering niet overal geschikt in discussiestrook voor nieuwe verkeersstromen.	Een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte is altijd een belangrijk uitgangspunt. De uiteindelijke inrichting van wegen zal plaatsvinden nadat de visie is vastgesteld.	
Marijke Nederkoorn	Zorg voor een wijk in balans, naast een stad in balans	Een wijk in balans is zeker een van de uitgangspunten. De visie biedt ruimte om te wonen maar ook om te werken, te verblijven, ruimte voor voorzieningen, woningen voor verschillende doelgroepen.	
N. Elisk	Zeer jammer om te overwegen de kruisingen Maxwellstraat - Stephensonstraat en Teslastraat - Stephensonstraat te heropenen voor autoverkeer. Die kruisingen zijn in het verleden niet voor niets gesloten. Nu er nog meer autoverkeer bij komt zou het helemaal funest zijn voor de	In de visie heeft de Stephensonstraat een andere functie dan nu. In de verdere uitwerking van de plannen zal duidelijk worden hoe het gebied wordt ingericht en wordt bezien welke aansluitingen er al dan niet gemaakt gaan worden.	

	leefbaarheid en beschikbare parkeerplekken bij de omliggende reeds bestaande woningen.		
Geen toestemming voor publicatie	Onduidelijkheid over verplaatsen school	Het idee is om de Bavo basisschool te verplaatsen naar de ontwikkelzone Zuid-West. Hiervoor is een zoekgebied aanwezen waarbij ruimte geboden moet worden aan een extra sportveld, een basisschool en een sporthal.	
Gemeente Bloemendaal	Naast het aanpassen van lokale kruispunten om de capaciteit te vergroten moet ook onderzocht worden wat de gevolgen zijn voor de verkeersroutes in het omliggende gebied. Hoe/waar sluit het aan op de bestaande netwerken van wegen en paden en kan dat zonder problemen?	Daar wordt in de verdere planvorming zeker aandacht aan besteed.	
Paul Smit	Bewoners van Haarlem zuidwest kochten daar een woning omdat het een rustige buurt is waar weinig criminaliteit is en kinderen veilig kunnen opgroeien. Met de plannen zal dat karakter van de buurt veranderen. Dat het zal veranderen blijkt uit verschillende rapporten. Het blijkt dat in wijken met veel sociale huurwoningen meer agressie en overlast is	Er wordt gekozen om het aantal sociale huurwoningen in de stad beter in balans te brengen. In Zuidwest wordt daarom in gezet op een groter aandeel sociale woningen dan in ontwikkelzones aan de oostkant van de stad. Het percentage sociale woningen van de woningvoorraad blijft echter nog steeds ver achter op andere wijken in de stad. Daarnaast is het realiseren van sociale woningen van groot belang om de lange wachttijden terug te dringen en te zorgen dat geboren en getogen Haarlemmers hier ook een plek kunnen vinden, zonder hiervoor ruim zeven jaar op een wachtlijst te staan.	
Geen toestemming voor	Niet wijkgebonden verkeer weren uit	Dit is onderdeel van de mobiliteitsopgave voor de	

publicatie	de wijk	stad en voor de ontwikkelzone, welke voor ons als opgave ligt komend jaar.	
Geen toestemming voor publicatie	Fijnstof moet onder wettelijke norm en mag daar nooit boven komen.	Momenteel worden de wettelijke normen niet overschreden. Ook indien er meer verkeer komt te rijden, n.a.v. de bouwplannen in de zone, wijzen de proefberekeningen uit dat de zone nog steeds ruim onder de grenswaarden blijft. Er is dan ook geen aanleiding om te vrezen voor kritische situaties.	
Geen toestemming voor publicatie	De oplossing die op de informatie avond geopperd werd, om de toegangswegen dan maar af te sluiten, kwam op mij redelijk bizar over	In de uitwerking van de visie zal verder worden ingegaan op verschillende verkeersoplossingen. Vanuit de Structuurvisie Openbare Ruimte wordt aangestuurd op het remmen van autoverkeer door de stad heen. Het omleiden van auto's via de Randweg is daarmee een onderwerp om te bespreken.	
A. de Wit	<p>PBL zegt dat groei van Haarlem zal stabiliseren Waarvoor bouwen we dan?</p> <p>Welke factoren hebben er in de afgelopen jaren voor gezorgd dat het aantal huurwoningen in Zuidwest sterk is verminderd en denkt men dat die factoren niet ook in de toekomst de bouw van huurwoningen zullen belemmeren? Welk beleid denkt de gemeente hiertegen te kunnen voeren? Zijn er mogelijkheden om binnen de bestaande woningvoorraad meer ruimte te scheppen voor sociale</p>	<p>Volgens onderzoek van het PBL en CBS zal de groei van steden, waaronder Haarlem, de komende decennia sterk toenemen. Zelfs als de groei zou stabiliseren is het belangrijk om het aanbod van woningen in Haarlem op niveau te brengen. Momenteel loopt Haarlem, evenals meerdere stedelijke regio's achter wat betreft woningen en hiervoor dient derhalve een oplossing te komen. Het aantal sociale huurwoningen in Zuidwest is de afgelopen jaren niet sterk afgenomen. Er is een lichte afname door verkoop van corporaties om renovaties, duurzaamheidseisen en nieuwbouw te realiseren. Om de verkoop van sociale huurwoningen door corporaties te beperken zijn afspraken gemaakt met de corporaties (prestatie-afspraken). Hierin staat dat</p>	

	woninghuur?	de sociale voorraad toe moet nemen en minstens in stand moet blijven (dus geen verdere afname). En volle inzet op de nieuwbouw van sociale huurwoningen. Voor alle nieuwbouwprojecten gelden eisen voor het aandeel sociale huur. Mogelijkheden om binnen de bestaande voorraad meer ruimte te scheppen voor sociale verhuur? Voor bezit in handen van particulieren ligt dit, zoals gezegd, erg lastig, want dat is een privaatrechtelijke kwestie. Hierop hebben wij weinig/geen invloed. Bij verkoop van gemeentelijke woningen onderzoeken wij bij verkoop altijd of omzetten naar sociale huur mogelijk is. Als dat mogelijk is leggen we dat als eis op bij verkoop.	
Wijkraad Bosch en Vaart en Wijkraad Koninginnebuurt	<p>Verbetering/uitbreiding van de zuidelijke ring. Zorgen voor uitsluitend bestemmingsverkeer in de wijken en geen sluiproutes.</p> <p>De druk op de reeds overbelaste infrastructuur, vooral door het verkeer in de oost - west richting, zal een onaanvaardbaar niveau bereiken [...] Haarlem is een forenzenstad geworden [...] - 90% van het oost-west verkeer is regionaal verkeer: op weg naar werk of huis, de duinen, Amsterdam Beach of straks wellicht de F1. - Oost-west verkeer kent momenteel in Haarlem geen goede afwikkeling. - De huidige</p>	Dit is onderdeel van de mobiliteitsopgave voor de stad en voor de ontwikkelzone, welke voor ons als opgave ligt komend jaar.	

	N205 biedt onvoldoende capaciteit en is een onaantrekkelijke route – men rijdt liever dóór de stad dan er omheen. - Men perst zich ook door onze wijken heen. - Er is niet geïnvesteerd in een sluitende ringweg rondom Haarlem.		
Geen toestemming voor publicatie	Parkeervoorzieningen dienen door de gemeente geregeld te worden, buiten het gebied	De wijze van parkeren zal voortkomen uit het parkeerbeleid. Binnen het parkeerbeleid is er ruimte om met mobiliteitsconcepten een parkeerbalans op te stellen waarbij een lagere parkeernorm van toepassing is. Een en ander is wel erg afhankelijk van de mate waarin het reguleren van het parkeren in het gehele gebied een optie is.	
Geen toestemming voor publicatie	De hoogte van de bouw zou door de ontwikkelaars bepaald dienen te worden, hoogbouw moet op alle plaatsen mogelijk zijn	Ontwikkelaars hebben een eigen belang en zijn daardoor niet de partij om te bepalen hoe hoog ergens gebouwd mag worden. Daarnaast kan hoogbouw niet overal. De effecten van hoogbouw op de directe omgeving en op het stadsbeeld moeten in beeld worden gebracht en worden afgewogen alvorens hoogbouw mogelijk kan worden gemaakt.	
Geen toestemming voor publicatie	In de huidige situatie al verbeteringen nodig zoals verkeersdrempels Een tunnel aanleggen in het verlengde van de Amperelaan, die heel dichtbij de Pijlslaan ligt. Waarmee zeer hoge kosten zijn gemoeid is mij vertelt op de informatiebijeenkomsten. De logica hiervan ontgaat mij volledig. Volstrekt	Een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte is altijd een belangrijk uitgangspunt. De uiteindelijke inrichting van wegen zal plaatsvinden nadat de visie is vastgesteld. het zoekgebied verbinding die is aangeduid op de kaart bij de Ampèrelaan was vooral bedoeld om te duiden dat het hele gebied als geheel moet worden beschouwd, waarbij lange lijnen goede dragers kunnen zijn van een hoogwaardige inrichting. De suggestie om dit	De suggestie om dit zoekgebied te vergroten richting de Zuidwester wordt op de spelregelkaart verwerkt.

	<p>onnodig en al helemaal niet gewenst! Zou er al een doorgang moeten komen, dan kan ik mij indenken dat het logischer is om deze in de nabijheid van de Zuidwester (school) te doen, waarmee je wellicht een veiligere aanfietsroute krijgt voor de leerlingen</p>	<p>zoekgebied te vergroten richting de Zuidwester wordt op de spelregelkaart verwerkt.</p>	
<p>Geen toestemming voor publicatie</p>	<p>Weten de bouwers overigens wel wat te beginnen met de Japanse duizendknoop die hier woekert en leidingen en funderingen kapot kan maken</p>	<p>Wij zijn ons bewust van de toename en gevolgen van de Japanse duizendknoop. Hiervoor hebben wij een plan van aanpak opgesteld. Momenteel bestrijden wij de planten door een combinatie van methoden, waaronder het elektrisch bestrijden, afmaaien en handmatig uittrekken.</p>	
<p>Geen toestemming voor publicatie</p>	<p>Mochten de panden door toekomstige onzekerheden minder waard worden, waarbij de reguliere marktinvloeden worden verwerkt, dan zien wij graag een regeling tegemoet waarbij wij als eigenaren worden gecompenseerd</p> <p>En dan hebben we het nog niet over de slapeloze nachten die nu al ontstaan. Waar wij ons ook druk over maken is het hoge percentage (50%) sociale huurwoningen dat de gemeente wil realiseren. Er zullen veel kleine appartementen gaan komen, iets wat naar ons idee zijn doel voorbijschiet. Dit heeft een negatieve invloed op de waarde van het project en het</p>	<p>Antwoord vraag 1: De wet ruimtelijke ordening biedt de mogelijkheid om planschade te verhalen als gevolg van een nieuw bestemmingsplan of een verleende omgevingsvergunning waardoor bezit minder waard wordt.</p> <p>Antwoord vraag 2: Op dit moment zijn de bouwmogelijkheden en de bestemming beperkt. De visie brengt in beeld onder welke voorwaarden de functies en de bouwmogelijkheden kunnen worden verruimd. Een van de randvoorwaarden daarbij is dat er 50% sociale woningen moeten worden gebouwd. Als dit de eigenaren te weinig oplevert dan zijn ze vrij om niet mee te doen aan deze gebiedsontwikkeling.</p>	

	vastgoed. Waarom moeten wij dit als pandeigenaar subsidiëren? Graag uw inhoudelijke reactie		
Geen toestemming voor publicatie	Mis parkeerplek bij de AH, nu al te weinig plekken	Het gebied rond de AH is in ontwikkeling. Dat betekent dat de definitieve (parkeer)situatie nog niet gereed is.	
T. Hoekstra	Er wordt al jaren ingezet mensen uit de auto in het OV te krijgen, lukt niet	De wijze van parkeren zal voortkomen uit het parkeerbeleid. Binnen het parkeerbeleid is er ruimte om met mobiliteitsconcepten een parkeerbalans op te stellen waarbij een lagere parkeernorm van toepassing is. Een en ander is wel erg afhankelijk van de mate waarin het reguleren van het parkeren in het gehele gebied een optie is. Indien het mogelijk is gereguleerd parkeren in te voeren kan er actiever worden gestuurd op het gebruik van nieuwe mobiliteitsconcepten en OV.	
T. Hoekstra	Er moet ook geschoold personeel komen voor de scholen en kinderdagverblijven, anders heeft het geen zin	De behoefte aan geschoold personeel geldt niet alleen voor scholen in deze ontwikkelzone. Het probleem heeft de aandacht van de schoolbesturen in de regio, in samenwerking met de gemeenten. Dit probleem valt echter buiten de scope van het opstellen van de ontwikkelvisie.	
T. Hoekstra	Hoogbouw betekent meer mensen per m2	Dit is niet het geval. Door te werken met een FSI Blijft het te bouwen aantal m2 altijd gelijk. Hoger bouwen op de ene plek betekent dat op een andere plek lager of niet gebouwd kan worden.	
Geen toestemming voor publicatie	Tegen de langzaam verkeer route, hierdoor wordt het slechts een groenstrook en worden spelende kinderen gehinderd door de	De route voor langzaam verkeer zorgt ervoor dat auto's en langzaam verkeer zoveel mogelijk van elkaar worden gescheiden.	

	scooters/fietsers		
Rob	Op dit moment heeft Prorail, en is er nog geen budget, om het stuk spoor naast de ontwikkelzone te ondertunnelen en zo de gelijkvloerse kruisingen op te heffen. Het is zeker denkbeeldig dat door de toename van inwoners in de gehele Randstad en het steeds drukkere OV, er binnen 10 jaar plannen en budget zullen zijn om dit project uit te voeren	De kansen en mogelijkheden hiertoe worden in de gaten gehouden.	
Pieter van Lierop	Hoogbouw aan de rand van het gebied, langs de Randweg en niet tussen bestaande gebouwen	Uw suggestie wordt onderzocht.	
Geen toestemming voor publicatie	Zorg dat de Leidsevaart geen stadsringweg wordt, Afwikkeling via Grijpensteinweg	Voor een groot deel van de Leidsevaart geldt dat deze onderdeel is van de hoofd verkeersstructuur (Structuurvisie openbare ruimte). De Westelijke Randweg is echter aangewezen als de beoogde stadsringweg.	
Geen toestemming voor publicatie	Specifiek voor de Leidsevaartbewoners tussen Munterslaan en Randweg: - De poort achter onze tuinen moet blijven, met goede waterafvoer en doorgang(en) naar Grijpensteinweg. Een bredere poort die tevens doorloopt naar de Munterslaan (dit was zo toen wij ons huis kochten in 1999) zou wenselijk zijn.	Deze wens wordt meegenomen bij de verder uitwerking van de plannen.	
Geen toestemming voor publicatie	Parkeermogelijkheden voor elektrische auto's; vanuit de overheid wordt het	De wijze van parkeren zal voortkomen uit het parkeerbeleid. Binnen het parkeerbeleid is er ruimte	

	<p>gebruik van elektrische auto's aangemoedigd, we zien alleen nog te weinig mogelijkheden voor laden</p> <p>Wellicht kan er gedacht worden over een vergunninggebied om parkeeroverlast tegen te gaan</p>	<p>om met mobiliteitsconcepten een parkeerbalans op te stellen waarbij een lagere parkeernorm van toepassing is. Een en ander is wel erg afhankelijk van de mate waarin het reguleren van het parkeren in het gehele gebied een optie is.</p>	
K. T. van den Boogaard	<p>Mijn mening is dan ook om een gedeelte van het industriegebied te behouden voor eerder genoemde groothandels met voldoende parkeerruimte en een infrastructuur die op vrachtwagens is berekend</p>	<p>De ontwikkelvisie is bedoeld als 'stip op de horizon'. Het is een document dat de ambities, wensen en eisen voor de mogelijke toekomst van het gebied weergeeft. Geen van de huidige bedrijven of eigenaren móet vertrekken, maar we kunnen ons voorstellen dat de voornoemde randvoorwaarden en ambities aantrekkelijk genoeg zijn voor deze partijen om na te denken over de toekomst. We willen hen nadrukkelijk uitnodigen om, op basis van deze visie, met de gemeente Haarlem in gesprek te gaan over de ontwikkeling van het gebied.</p>	
K. T. van den Boogaard	<p>Door de woningbouwplannen zullen er zo veel extra verkeer komen. Behoud een deel van de industrie zodat deze verkeersbewegingen niet nodig zijn</p>	<p>Er wordt onderzocht wat de impact van het extra verkeer zal zijn en wat maatregelen zijn die genomen kunnen worden in de openbare ruimte om de verkeerssituatie te verbeteren.</p>	
Marijn Heijers	<p>Fietsroute langs de Randweg is ook de verantwoordelijkheid van de gemeente, niet enkel van de provincie. Hier komt veel overlast van voor andere gemeenten</p>	<p>Met het realiseren van een fietsverbinding langs de Randweg wordt er een ontbrekende fietsverbinding gemaakt. Alle fietsers, ook die uit andere gemeenten, profiteren hiervan.</p>	
Geen toestemming voor publicatie	<p>Parkeervoorzieningen moeten buiten het gebied worden geregeld door de gemeente</p>	<p>De wijze van parkeren zal voortkomen uit het parkeerbeleid. Binnen het parkeerbeleid is er ruimte om met mobiliteitsconcepten een parkeerbalans op</p>	

	Zorg voor goede fietspaden	te stellen waarbij een lagere parkeernorm van toepassing is. Een en ander is wel erg afhankelijk van de mate waarin het reguleren van het parkeren in het gehele gebied een optie is.	
Geen toestemming voor publicatie	Hoogbouw moet worden bepaald door de ontwikkelaar en mogelijk zijn	Ontwikkelaars hebben een eigen belang en zijn daardoor niet de partij om te bepalen hoe hoog ergens gebouwd mag worden. Daarnaast kan hoogbouw niet overal. De effecten van hoogbouw op de directe omgeving en op het stadsbeeld moeten in beeld worden gebracht en worden afgewogen alvorens hoogbouw mogelijk kan worden gemaakt.	
Aukje	De ontwikkelvisie staat bol van ambtenarentaal. Hierdoor kan de gemeente zich beroepen op het plan waar het uitkomt, en eronderuit komen waar het uitkomt. Extreem vaag taalgebruik	De ambtenaren van de gemeente Haarlem doen hun best om in deze fase van het planproces zo duidelijk mogelijk te zijn in de formuleringen. De ontwikkelvisie blijft een richtinggevend toekomstperspectief waarbij de komende jaren, stapje voor stapje, aan de hand van initiatieven vanuit het gebied, de eerdere ontwikkeling opgepakt zullen worden. Sommige ontwikkelingen zullen mogelijk snel na de wijziging van het bestemmingsplan van start gaan, anderen een aantal jaar later, weer andere misschien pas over 10 jaar, of uiteindelijk helemaal niet. Het doel van de visie is om ook op de langere termijn er voor te zorgen dat portentiele ontwikkelingen in het gebied in een passend format tot stand komen.	
Aukje	Extreem vaag omtrent beloftes groen	De groei van de zone moet gepaard gaan met het verbeteren van de openbare ruimte, waaronder het groen. Er is grote vraag naar en dit moet ook terugkomen in de toekomstplannen. Hiervoor is bij	

		het inspraakverslag de bijlage Groen toegevoegd voor een duidelijker beeld omtrent groen in de zone.	
Geen toestemming voor publicatie	Onvoldoende rekening gehouden met toename parkeerdruk	De wijze van parkeren zal voortkomen uit het parkeerbeleid. Binnen het parkeerbeleid is er ruimte om met mobiliteitsconcepten een parkeerbalans op te stellen waarbij een lagere parkeernorm van toepassing is. Een en ander is wel erg afhankelijk van de mate waarin het reguleren van het parkeren in het gehele gebied een optie is.	
Alice Dijkstra	Laat ik voorop stellen dat ik het leuk vind dat mijn buurt ontwikkeld wordt. Dat mag wat mij betreft ook deels met sociale woningbouw. Waarbij ik wel wil opmerken dat er vele verschillende soorten sociale woningbouw bestaan en ik aanneem dat er in de uiteindelijke visie aandacht zal zijn voor voldoende variatie daarin	Het is een voorwaarde voor ontwikkeling dat 50% van de nieuwe woningen in het sociale segment valt. De overige woningen zijn nog niet verdeeld over verschillende doelgroepen. Per project en locatie kan dit verschillen en er zal per ontwikkeling worden gekeken voor welke groep er wordt gebouwd.	
Inge Tas van der Meulen	Parkeerprobleem bij de Pieter van Musschenbroekstraat, gemeente heeft parkeerverbod ingesteld maar helpt niet	De wijze van parkeren zal voortkomen uit het parkeerbeleid. Binnen het parkeerbeleid is er ruimte om met mobiliteitsconcepten een parkeerbalans op te stellen waarbij een lagere parkeernorm van toepassing is. Een en ander is wel erg afhankelijk van de mate waarin het reguleren van het parkeren in het gehele gebied een optie is. De uiteindelijke weginrichting zal worden bepaald in de fases na dat de visie is vastgesteld.	
Inge Tas van der Meulen	Hoogbouw, hoger dan 6/7 woonlagen, is een duur, achterhaald en ineffectief idee, ook hier is berichtgeving over in	Met ontwikkelende partijen worden afspraken gemaakt over verdeling van de woning en de hoogte van de te realiseren bebouwing. De gemeente heeft	

	de media. Het is zeker niet geschikt voor sociale woningbouw en middensegment woningen, dat wat de gemeente Haarlem juist nodig heeft. Het is een bron van extra inkomsten voor de projectontwikkelaar, terwijl er voor de gemeente betere alternatieven zijn	hier uitgangspunten en voorwaarden voor opgesteld. Met deze voorwaarden worden de gesprekken met de ontwikkelaars gevoerd. Om in Haarlem te verdichten binnen de stadsgrenzen is hoogbouw een van de mogelijkheden waarbij er voorwaarden zijn gesteld aan de sociale huur.	
Inge Tas van der Meulen	Luchtkwaliteit Randweg/Leidsevaart voldoet al niet aan de norm	Momenteel worden de wettelijke normen niet overschreden. Ook indien er meer verkeer komt te rijden, n.a.v. de bouwplannen in de zone, wijzen de proefberekeningen uit dat de zone nog steeds ruim onder de grenswaarden blijft. Er is dan ook geen aanleiding om te vrezen voor kritische situaties.	
Stichting Egelopvang Haarlem en omstreken	Hierbij de reactie van de Stichting Egelopvang Haarlem e.o. mbt het terrein aan de Van Oosten de Bruijnstraat 64, waar de Egelopvang is gevestigd in een gebouw dat eigendom is van de gemeente. In de Visie is de bouw van een school voorzien. Mocht realisatie plaatsvinden en daardoor de Egelopvanglocatie moeten verdwijnen, dan verzoeken wij u met klem de Egelopvang een minimaal gelijkwaardig alternatief te bieden, zodat de Egelopvang kan worden voortgezet	De vestiging van de Stichting Egelopvang Haarlem heeft de aandacht van de gemeente.	In de visie opnemen hoe met de locatie van de Stichting Egelopvang Haarlem en het huisdiercentrum wordt omgegaan.
Geen toestemming voor	Alle belangrijke wegen in ZW uitvoeren	De wijze van parkeren zal voortkomen uit het	

publicatie	<p>als rotonde</p> <p>Geen passend antwoord op parkeerdruk, vergunningen lost niets op want veel drukte komt van de Remise die te weinig plekken hebben</p> <p>Zorg voor betere fietspaden tussen Westergracht en Pijlsaan</p>	<p>parkeerbeleid. Binnen het parkeerbeleid is er ruimte om met mobiliteitsconcepten een parkeerbalans op te stellen waarbij een lagere parkeernorm van toepassing is. Een en ander is wel erg afhankelijk van de mate waarin het reguleren van het parkeren in het gehele gebied een optie is. De uiteindelijke weginrichting zal worden bepaald in de fases na dat de visie is vastgesteld, hierbij wordt ook gekeken naar het verbeteren van fietspaden.</p>	
Geen toestemming voor publicatie	<p>In mijn geval wil ik specifiek aandacht vragen voor de groensfeer langs de spoorlijn. T.h.v. Pijlsaan 77 is nu een parkeerplaats naast het woonhuis omgeven door groen. Het verzoek is deze parkeerplaats op te nemen in het groene spoorprofiel.</p>	<p>Dit betreft een legale situatie op privaat eigendom. De gemeente zal zich niet actief inspannen om deze situatie te veranderen.</p>	
Guido v d k	<p>Er komt schade aan de woningen door al het extra verkeer, nu al als er vrachtwagens langsrijden</p> <p>Er zijn te veel ontsluitingen getekend in het plan, er wonen ook veel kinderen dus dat heeft veel impact</p>	<p>Een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte is altijd een belangrijk uitgangspunt. De uiteindelijke inrichting van wegen zal plaatsvinden nadat de visie is vastgesteld.</p>	
Driessen	<p>De Vogelwijk in Heemstede mag niet belast worden met doorgangsverkeer vanuit Haarlem, omdat dit bij de bouw van de wijk is besloten en toegezegd aan de bewoners. In het bijzonder de Pelikaanlaan die al geluidsbelasting van de trein heeft, waardoor de meeste</p>	<p>Een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte is altijd een belangrijk uitgangspunt. De uiteindelijke inrichting van wegen zal plaatsvinden nadat de visie is vastgesteld. In goed overleg met de gemeente Heemstede zullen ook plekken buiten de zone worden meegenomen in de vervolgstudie.</p>	

	<p>slaapkamers en de balkons aan de rustige!) straatkant liggen.</p> <p>Het verkeer bij de garageuitgang bij station Heemstede en de dwarsparkeervakken in de straat zal bij doorgang van nieuwe verkeersstromen tot onveiligheid leiden</p>		
Geen toestemming voor publicatie	Langzaamverkeerroute is misschien handiger langs het spoor en niet door het park heen	Vanuit de visie heeft het de voorkeur om de route voor langzaam verkeer 'in het midden van het gebied' te leggen, en de om de autoroute langs de randen te laten lopen.	
Paul Schouten	<p>In de visie staat de voor het Houtvaartkwartier het station goed bereikbaar is, dat klopt niet. Het is minimaal 21 en maximaal 27 minuten lopen naar een station. Pas dit aan in de tekst.</p> <p>Rapport GC geeft aan dat de kruispunten met de Randweg het verkeer niet kunnen verwerken. Hoezo zijn in dit onderzoek de woningen bij Plaza West niet meegenomen?</p>		De tekst wordt aangepast.
Paul Schouten	Veel van de 10.000 woningen zijn al gebouwd, deze cijfers heeft gemeente niet paraat. Als het aantal woningen naar beneden wordt bijgesteld dan kan dat in ZW ook gebeuren.	De 10.000 woningen zijn onderdeel van een door het huidige bestuur geformuleerde doelstelling en zijn dus nog niet gerealiseerd, hierbij zijn in totaal 8 zones aangewezen om deze aantallen mogelijk te maken.	
Paul Schouten	Derde veld kan alleen als de garages en	Een alternatief is dat de velden niet gedraaid worden	

	<p>Karwei weg gaan, maar die willen niet. Hoe komt dit veld er dan alsnog? Dat gaat een ontwikkelaar niet doen.</p> <p>Er is een tekort aan openbare speelruimte voor 6-12 jarigen, in het speelruimtebeleid 2013-2020, dit komt niet terug in de visie, graag dit opnemen in de visie.</p>	<p>maar in de lengte komen te liggen. Dit is als zoekgebied opgenomen in de spelregelkaart van de ontwikkeling Zuid-West. Wat betreft de speelruimte voor 6-12 jarigen, momenteel wordt er gewerkt aan een actualisatie van het speelbeleid waarbij een onderzoek zal plaatsvinden naar de verdeling van de huidige speelruimte en de doelgroepen hierbij. Aan de hand van deze actualisatie kunnen er ook in deze zone aanpassingen en veranderingen plaats vinden m.b.t. de speelruimte.</p>	
Paul Schouten	<p>Volgens NRK valt ZW onder consoliderende regie, waar geen hoogbouw/schaalbreuk mag zijn. Haal Hoogbouw daarom eruit. Hoe worden de 10 gouden regels uit de Nota Ruimtelijke Kwaliteit (daar staan ze op pagina 24 en 25) in deze ontwikkeling toegepast?</p> <p>Voor hoogbouw moet eerst omgevingsvisie en verstedelijkingsstudie worden gedaan, volgens de hoogbouwprincipes.</p> <p>Meerdere keren gevraagd naar de Massa/volumestudie waarmee de FSI verklaart kan worden, deze is nooit gekomen. Hieruit maak ik dan op dat deze studie er niet is. Doordat het aantal bouwlagen in de spelregelkaart</p>	<p>ANTWOORD 1: De gouden regels zijn vertaald naar de concrete criteria die zijn opgenomen in deel twee van de Nota Ruimtelijke Kwaliteit. De ontwikkelzone Zuid-West valt grotendeels in het gebiedstype bedrijven/kantorengedebied. Echter zijn deze criteria niet meer toereikend voor de ontwikkeling/transformatie die op dit gebied afkomt. In het vervolgproces zullen aanvullende criteria ruimtelijke kwaliteit of een beeldkwaliteitsplan worden opgesteld die de huidige criteria vervangen. Dit document dient als toetsingskader voor de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit. De 10 gouden regels geven aan wat echt belangrijk is en leggen de basis van de nog op te stellen criteria.</p> <p>ANTWOORD 2: Gelet op de actualiteit van het vraagstuk heeft de raad gekozen eerst de hoogbouwprincipes naar voren te trekken. De hoogbouwprincipes zijn inmiddels vastgesteld en van toepassing op alle locaties waar hoogbouw is</p>	

	<p>is vervangen door de FSI (Floor Space Index) kan de gemiddelde buurtbewoner zich geen beeld meer vormen over het aantal bouwlagen. Dit geldt helemaal voor de hoogte accenten. Wees open en eerlijk naar de burger en vermeld het aantal bouwlagen met bouwhoogtes.</p> <p>Een ontwikkelaar heeft alleen belang bij benutten van het maximale bouwvolume (zie Plaza West als voorbeeld). Wanneer er van gemiddelde bouwhoogte wordt uitgegaan, zal de grondeigenaar die het eerst komt het meest de hoogte ingaan. Voor andere ontwikkelaars die later komen wordt het dan steeds minder aantrekkelijk.</p>	<p>voorzien. In het beschermd stadsgezicht is sprake van hoogbouw bij een hoogte van 20m, buiten het beschermd stadsgezicht bij een hoogte van 30 m of meer. Er zijn volgens de hoogbouwprincipes 7 aanleidingen om hoogbouw toe te passen. Er zijn een aantal principes toepasbaar op locaties in de ontwikkelzone Zuid-West. De belangrijkste is dat er vooral in het zuidelijke deel gebouwd wordt rondom een OV knooppunt. Als er hoogbouw op één van deze plekken wordt voorzien moet middels een Hoogbouw Effect Rapportage [HER] worden aangetoond dat hoogbouw passend is op de gekozen locatie. Daarbij wordt de invloed op cultuurhistorische waarden, effecten op wind ,schaduw en zon in beeld gebracht en afgewogen.</p> <p>ANTWOORD 3: Op basis van het ruimtelijk model is er een volumestudie gemaakt. Een rekenmodel. Dit is nadrukkelijk geen plan, maar een studie om inzicht te krijgen in de mogelijkheden van het plangebied. Om misverstanden daarover te voorkomen is de volumestudie niet openbaar gemaakt. In deze fase van het proces kiest de gemeente ervoor alleen het strikt noodzakelijke vast te leggen ten einde flexibel in te kunnen spelen op inzichten en oplossingen vanuit de markt. In deze fase zijn daarom de volgende claims vastgelegd: de minimale breedte van de openbare ruimte, de beoogde sfeergebieden en FSI's per bouwveld. Waar precies hoe hoog gebouwd mag worden blijft voorsnog open totdat de</p>	
--	--	---	--

		<p>ontwikkende partijen een haalbaar stedenbouwkundig plan hebben opgesteld. Dit stedenbouwkundig plan zal o.a. een antwoord geven op de vraag waar wat wordt gebouwd en tot welke hoogte. Aan de hand van het stedenbouwkundig plan zullen de maten dan worden vastgelegd. Desalniettemin wil de gemeente in deze fase ook gehoor geven aan de vraag om meer inzicht en duidelijkheid over de mogelijke bouwhoogtes. Voor alle delen van de ontwikkelzone zijn door onafhankelijke architectenbureaus drie mogelijke invullingen geschetst.</p> <p>ANTWOORD 4: Wat u hier aangeeft is inderdaad een risico. Er moeten afspraken gemaakt worden over het verdelen van de opbrengsten. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat de eerste ontwikkelaar de winst pakt en de laatste fase niet wordt uitgevoerd omdat het geld op is. In de ontwikkelstrategie die momenteel wordt opgesteld worden hierover afspraken gemaakt.</p>	
	<p>Er is een gebrek aan een visie voor meer groen, zoals in Schalkwoud wel is. Ontwikkel een groen masterplan zodat ook ontwikkelaars zich moeten inzetten voor groen. Kom met een duidelijk plan omtrent groen en het toevoegen daarvan, zodat ontwikkelaars zich daar aan moeten houden.</p>	<p>Natuurinclusief bouwen is geen randvoorwaarde maar wel een ambitie. Bij het realiseren van nieuwbouw wordt gekeken wat er gedaan kan worden met natuurinclusief bouwen.</p>	

	Op het gebied van natuurinclusief bouwen is niets terug te vinden. Het verschilt per plan en project wat dit inhoudt en daarom is het in de visie al van belang dat dit wordt opgenomen. Vul de visie hiermee aan.		
Geen toestemming voor publicatie	Samen met de actoren in dit speelveld, zoals de Provincie, omliggende gemeenten, vervoersbedrijven, belangengroeperingen en burgers zal naar oplossingen gezocht moeten worden.	Dat zal de gemeente doen.	
Geen toestemming voor publicatie	De 100 parkeerplekken op het Emmaplein (tegen voordelig parkeertarief) moeten niet vervallen, daar anders onze wijk bij evenementen in de kathedraal wordt opgescheept met parkeeroverlast	Niet alleen vanuit de ontwikkelzone wordt er nagedacht over de openbare ruimte, er zijn ook andere projectgroepen. Een daarvan gaat over het vergroenen van het Emmaplein. Advies is om de verrichtingen daar ook bij te houden.	
Robert Sevenhuijsen	¹⁴ Tussen Haarlem Hoog en de spoorbaan ligt een ruim grasveld met daar om heen plantsoenen en hoge bomen . Dit grasveld wordt veel gebruikt door kinderen om te spelen , te sporten en te ontspannen , niet allen door de bewoners van H Hoog maar ook door scholieren van deze buurt en door mensen die hun honden en katten een vrije loop gunnen .	Het van Leeuwenhoekpark is vanwege de locatie nabij het station Heemstede een ideale ontwikkellocatie. Echter de kwaliteiten die het park nu heeft zijn ook belangrijk voor de buurt. Bestaande ecologische waarde, speelruimte en waardevolle bomen moeten daarom ook behouden blijven en worden geïntensiveerd. Daarnaast zien we dat dit park in de huidige situatie beperkt wordt gebruikt. Herontwikkeling van dit gebied heeft ook als doel een grotere groep Haarlemmers te kunnen laten profiteren van deze waardevolle groenplek.	

	Ik heb daarom bezwaren voor de bouw van een appartementen gebouw in dit stuk en voor de aanleg van een verbindingsweg , ook voor langzaam verkeer , die door dit grasveld zou worden aangelegd om de gebouwen, die meer naar het zuiden gepland zijn te verbinden."		
Tjarcko van Wijck	De files door de verkeersstromen op werkdagen in ochtend en middag, zorgen nu al voor een veel te hoge luchtverontreiniging zoals het Amerikaanse ICCT heeft aangetoond. Het aantal auto's sterk laten toenemen door zo extreem veel meer woningen te bouwen is onverantwoord.	Momenteel worden de wettelijke normen niet overschreden. Ook indien er meer verkeer komt te rijden, naar aanleiding van de bouwplannen in de zone, wijzen de proefberekeningen uit dat de zone nog steeds ruim onder de grenswaarden blijft. Er is dan ook geen aanleiding om te vrezen voor kritische situaties.	
P. v.d. Booren	Ik vind het vreemd dat je de BAVO school gaat sluiten en 500 m. verder een nieuwe BAVOschoon gaat neerzetten. De huidige BAVOschoon heeft een buitenruimte en een gymlokaal. Als de school te weinig leerlingen heeft moet er een oorzaak voor zijn. Is het onderwijs slecht? Staat de school slecht bekend	Met de groei van het aantal inwoners moet de capaciteit van basisscholen meegroeien. Ouders bepalen vaak zelf op welke basisschool zij hun kinderen inschrijven. Mocht er in de toekomst blijken dat er te weinig inschrijvingen zijn dan kan de ruimte gebruikt worden door andere scholen.	
T. Hoekstra	In de visie wordt gesproken over wellicht een extra basisschool en kinderdagverblijf. Op dit moment is het tekort aan gekwalificeerd personeel in het kinderdagverblijf in de wijk zo	De behoefte aan gekwalificeerd personeel geldt niet alleen voor scholen in deze ontwikkelzone. Het probleem heeft de aandacht van de schoolbesturen in de regio, in samenwerking met de gemeenten. Dit probleem valt echter buiten de scope van het	

	<p>groot dat zij geen kinderen meer kunnen aannemen. De huidige basisscholen werken allen met wachtlijsten, waardoor er geloot moet worden en onlangs is er een groep 7 in Haarlem opgeheven door het tekort aan personeel in het onderwijs. Een extra basisschool of kinderdagverblijf klinkt dan ook als een oplossing, maar in de huidige arbeidsmarkt is dit wellicht niet zo.</p>	<p>opstellen van de ontwikkelvisie.</p>	
T. Hoekstra	<p>Komend uit een stad met veel hoogbouw weten we uit ervaring dat hoogbouw zorgt voor meer mensen op de m2, dit brengt een andere sfeer met zich mee, ongeacht wie er komt wonen.</p>	<p>De wijk zal transformeren van een monofunctioneel bedrijventerrein naar een gemengd woon- werk gebied. Dit heeft een ander karakter dan de omliggende wijken maar zal een eigen kwaliteit krijgen.</p>	
G. Bobbeldijk	<p>(aangaande pand en grond Leidsevaart 576-590, kantoorgebouw De Binnenbocht) Naast de huidige bestemming (bedrijven, kantoren en parkeren) willen wij graag ook de bestemming hotel, supermarkt, wonen en retail opgenomen zien in een nieuw vast te stellen bestemmingsplan voor deze locatie. Dit zijn functies die zich goed laten combineren met de geplande woningbouw en bovendien kunnen leiden tot beperking van de verkeersbewegingen richting centrum,</p>	<p>Wat er in het gebied gaat worden gebouwd en wanneer dat gebeurt is afhankelijk van bijvoorbeeld projectontwikkelaars. De gemeente heeft zelf weinig gebouwen of grond in bezit in dit gebied. De gemeente stelt regels vast voor het bouwen in een nieuw bestemmingsplan. Hieraan voorafgaand vindt nieuwe participatie en inspraak plaats.</p> <p>Het wijzigen van het bestemmingsplan/opstellen van een omgevingsplan wordt pas later in het ontwikkelproces gedaan. Uw wens wordt in de bij dat product behorende procedure worden afgewogen.</p>	

	wat blijktens de ontwerp visie één van de ambities is van het gemeentebestuur		
Geen toestemming voor publicatie	Wat gaat er gebeuren met de Zendmast die op het terrein van Geel Wit staat?	Dit wordt duidelijk wanneer de plannen concreet worden.	
Geen toestemming voor publicatie	Ook de eis van 50% sociale woningbouw maakt dat het erg lastig is de business case rond te krijgen. Daarbij vraag ik mij af of dit hoge percentage goed is voor de leefbaarheid in het gebied. In de huidige markt schreeuwen alle doelgroepen om extra woningen. Ik stel daarom een lager percentage voor, bijvoorbeeld 30% zoals in het verleden werd gehanteerd.	Vanuit het principe van de ongedeelde stad is er gekozen voor 50% sociale woningen. Ook met het toevoegen van deze sociale woningen blijft Zuid West qua percentage ver achter bij andere wijken van de stad. Tevens is een belangrijk deel van de sociale woningen ter beschikking van de huidige Haarlemse jeugd, onder andere voor hen wordt er geïnvesteerd in een stad waar meerdere doelgroepen een plek kunnen vinden.	
Geen toestemming voor publicatie	Ik heb eigendom in het gebied en heb geconstateerd dat de FSI, Floor Space Index, op mijn locatie maakt dat er niet voldoende nieuwbouw gerealiseerd kan worden om tot een haalbare business case te komen. Het is daarom noodzakelijk dat er meer mogelijk wordt op mijn locatie door anders / flexibeler met de FSI's om te gaan, bijvoorbeeld door hogere FSI's toe te staan of de FSI's meer te spreiden over het gebied.	De FSI's zoals deze nu zijn opgenomen zijn gebaseerd op een ruimtelijk model waar het gewenste aantal woningen en ruimte voor voorzieningen inpassen. Dat model is tot stand gekomen door een zorgvuldige afweging van belangen. Het verhogen van de FSI is niet wenselijk. Verhogen van FSI is ook niet de enige knop om aan te draaien om de business case rond te maken. In het vervolgproces zal daar verder over gesproken worden.	
Lidewij Jespen	Desondanks stellen ze: "De	De hoeveelheid extra verkeer die de nieuwe	

	Ontwikkeling in Spoorzone Zuidwest genereert niet veel extra verkeer tov autonome groei 2030. Bijzonder.... Hoe men aan die conclusie komt is mij volstrekt onduidelijk.	woningen veroorzaken is in verhouding met de 'normale' groei van het verkeer maar beperkt. Dat betekent niet dat de nieuwe woningen geen extra verkeersstromen veroorzaken.	
Lidewij Jespen	Als je bijvoorbeeld een tweede Haarlem Hoog bouwt, náást Haarlem Hoog, blijft het park onaangetast en heeft niemand last van verlies van zon en licht. Als daar een parkeergarage onder komt, hou je rekening met de parkeerdruk.	Dit is een goede suggestie en een van de varianten die worden onderzocht	
Lidewij Jespen	Het lijkt mij de omgekeerde wereld om pas te gaan toetsen als de plannen een concreter vorm aannemen. Juist met de aankomende Omgevingswet, zou je verwachten dat men begint met een luchtkwaliteits- en verkeersbewegingen onderzoek om te weten óf een buurt bepaalde bebouwing (en toename van verkeer) aankan, en hoe je, vooráf, kan inschatten wat er nodig is om het aankomende project aan te kunnen. Ik zou graag weten van wanneer deze berekening is en ik zou graag de berekening zelf willen zien. Ik kijk en ruik om me heen, ik weet dat als mijn dochter in Haarlem Hoog op maandag haar buitenschilderwerk poetst, ze de	Momenteel worden de wettelijke normen niet overschreden. Ook indien er meer verkeer komt te rijden, nav de bouwplannen in de zone, wijzen de proefberekeningen uit dat de zone nog steeds ruim onder de grenswaarden blijft. Er is dan ook geen aanleiding om te vrezen voor kritische situaties. De WHO hanteert lagere normeringen dan Nederland, hier zitten delen van Haarlem, zoals de Pijlsaan, net iets boven (maar nog altijd ruim onder de Nederlandse normering). Dit is echter lastig tegen te gaan omdat het grootste gedeelte van elders (rest van het land en het buitenland) wordt aangeleverd. Specifieke wegen in de stad aanpakken heeft daarom weinig zin.	

	dag erna weer aan de slag kan		
Geen toestemming voor publicatie	Als eerste, in mijn ogen zou de gemeente meer controle moeten voeren op huishouding in sociale huur woningen, sommige huishouding verdienen veel meer dan de drempel, maar wonen daar al lang en worden niet verplaatst. Er zijn dus in Haarlem, sociale huur woningen gehuurd door huishouding met veel vermogen. Er is geen rotatie. Dan zal de gemeente moeten zien dat veel sociale huur woningen zijn gehuurd door huishouding die prima in de privé sector kunnen wonen, en ruimte maken voor mensen die echt in de nood zijn.	Momenteel is het wettelijk niet toegestaan om in de sociale huurwoningen te controleren op inkomen. Mede hierdoor is de wachttijd voor een sociale woning lang. Door het bouwen van extra woningen zal de doorstroom moeten verbeteren en kunnen de nieuwe sociale woningen helpen bij het verkorten van de wachttijden.	
Armin	Het Fietsverkeer over de Leidsevaartweg (beide richtingen) leidt elke ochtend tot bijna-ongelukken. Hier moet het veiliger worden	Een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte is altijd een belangrijk uitgangspunt. De uiteindelijke inrichting van wegen zal plaatsvinden nadat de visie is vastgesteld. In goed overleg met de gemeente Heemstede zullen ook plekken buiten de zone worden meegenomen in de vervolgstudie.	
Ravi van den Berg en Renske Noordhuis	nu al leidt parkeerdruk tot gevaarlijke situaties. Onlangs nog is er brand geweest in de geweestraat en de Brandweer kon het huis niet bereiken. Hetzelfde geldt voor de vuilniswagen die de containers niet kan legen, schade aan auto's als er AH	De wijze van parkeren zal voortkomen uit het parkeerbeleid. Binnen het parkeerbeleid is er ruimte om met mobiliteitsconcepten een parkeerbalans op te stellen waarbij een lagere parkeernorm van toepassing is. Een en ander is wel erg afhankelijk van de mate waarin het reguleren van het parkeren in het gehele gebied een optie is. De uiteindelijke	

	bezorgbusjes door de straat rijden, etc etc. Hier zal in de nieuwe wijk beter rekening mee gehouden moeten worden voor en gewonden of doden vallen.	weginrichting zal worden bepaald in de fases na dat de visie is vastgesteld.	
Geen toestemming voor publicatie	Er komt een grote school, kinderen die daar naartoe fietsen, zonder fietsexamen als dat nog bestaat. Dat zorgt voor onveiligheid voor deze groep jonge kinderen	Een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte is altijd een belangrijk uitgangspunt. De uiteindelijke inrichting van wegen zal plaatsvinden nadat de visie is vastgesteld. En gelukkig bestaat het verkeersexamen nog steeds.	
Huub Schous	Provincie weet niets van een ongelijkvloerse kruising van de Randweg. Nagevraagd bij de Provincie.	In de overleggen met de provincie is het onderwerp al wel ter sprake gekomen	
Geen toestemming voor publicatie	Voor 65+ers heeft u gebouwen gepland nabij de supermarkten. Lijkt me erg ongewenst	De woonwensen van een grote groep 65 plussers is om in de eigen buurt dicht bij voorzieningen te wonen. Het bouwen van aantrekkelijke woningen voor ouderen kan de doorstroming in de omliggende wijken bevorderen.	
Martijn van Kordelaar	De gemeente wijst dan nog maar een vergunning per woonhuis toe. Momenteel kan parkeren met vergunningen alleen op verzoek van de omgeving worden ingevoerd (> 60% moet instemmen). De gemeente is terecht bang dat men op deze manier het vergunning parkeren er niet doorheen gedrukt krijgt waardoor de volgende zin in de visie is opgenomen: 'het kan nodig zijn dit op een andere manier te doen'. Met andere woorden,	Het nadenken over nieuwe manieren van reguleren van parkeren past in de visie om meer te doen met duurzame mobiliteit. In het proces om te komen tot een alternatieve methode zijn er participatie- en inspraakmogelijkheden.	

	de burger wordt gewoon buitenspel gezet door de regelgeving te veranderen in het voordeel van de gemeente. Dit is je reinste corruptie, shame on you! gemeente Haarlem. Dit is niet samenwerken met de burgers, dit is de burgers buitenspel zetten.		
Martijn van Kordelaar	<p>Wij zien dit soort geluidsbeperkende maatregelen graag opgenomen in de visie en werkelijke plannen om ook het wooncomfort van de huidige bewoners te behouden.</p> <p>Vanuit de notitie 'hoogbouwprincipes, kansen voor hoogbouw in Haarlem' is ons duidelijk geworden dat er gesproken wordt van hoogbouw in de binnenstad vanaf 20 meter. Buiten de binnenstad staat deze norm op 30 meter. Hoewel er nergens in de spelregelkaart of in de visie wordt gesproken over de hoogte van de hoogbouw, kunnen we er dus vanuit gaan dat er minimaal 30 meter hoog gebouwd gaat worden. Dit past niet binnen de visie dat gebouwen qua bouw zouden moeten aansluiten op de omgeving en het karakter van de wijk behouden moet blijven. Hierin is de visie inconsequent</p>	<p>Wat betreft geluidsoverlast wordt er per project, met name die aan het spoor, gekeken wat de effecten zijn voor de achterliggende wijken. Over het algemeen kan worden gesteld dat bebouwing weinig effect heeft op het weerkaatsen van geluid, echter dient dit bij ieder project afzonderlijk te worden onderzocht. Indien onderzoek uitwijst dat er sprake zal zijn van geluidsreflectie, en overlast, dienen hierbij maatregelen te worden genomen die op dat moment worden bepaald. De conclusie dat er vanuit gegaan kan worden dat er minimaal 30 meter hoog gebouwd gaat worden klopt niet. De hoogbouwprincipes zijn een toetsingskader voor hoogbouw. Als er hoger gebouwd wordt dan 30 meter moet een HER Hoogbouw Effect Rapportage worden gemaakt om aan te tonen dat hoogbouw passend is.</p>	

<p>Geen toestemming voor publicatie</p>	<p>Verder stel ik voor dat er ook mensen met een klein bedrijf mogelijkheden krijgen. Zoals mijn zoon bijvoorbeeld die een grote opslag goed zou kunnen gebruiken. Bijvoorbeeld woningen met een opslag beneden en er boven wonen. Dat kunnen dan koopwoningen zijn.</p>	<p>Het is het uitgangspunt dat de huidige bedrijven een nieuwe plek krijgen in het gebied en dus terug kunnen keren. Kleine bedrijven zijn ook interessant om een plek te geven in de zone. Het hangt van de aard van een bedrijf af waar deze een plek kunnen krijgen. Bijvoorbeeld op de Stephensonstraat is ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid die zorgt voor leven in de plint. Op de Grippensteinweg zou meer ruimte moeten komen grotere, zwaardere bedrijven. Deze geopperde optie kan onderzocht worden. Een dergelijke plintfunctie is in winkelgebieden qua straatbeeld niet wenselijk, maar het realiseren van relatief kleine bedrijfsruimte in combinatie met wonen kan in een later stadium verder onderzocht en eventueel uitgewerkt worden, afhankelijk van de locatie in de zone.</p>	
<p>Geen toestemming voor publicatie</p>	<p>Ik wil hierbij even kort ingaan op de te verwachten effecten op de leefbaarheid in mijn eigen straat, de Snelliusstraat. Dit is een doodlopende straat, met een prachtige brede berm, waarin alleen doorgang is voor wandelaars en fietsers. Dagelijks lopen vele schoolkinderen hier veilig van en naar BSO De Zuid-Wester. Als uw plannen doorgaan wordt de Snelliusstraat ingebouwd tussen twee uitvalswegen: de Pijlsaan en de voorgenomen nieuwe verbinding die staat ingetekend op de Amperelaan.</p>	<p>De verbinding bij de Ampèrestraat is vooral bedoeld om te duiden dat het gebied als een geheel moet worden beschouwd. Het is hier nadrukkelijk niet de bedoeling om hier een uitvalsweg te maken. Wel zal worden onderzocht of er een langzaamverkeersverbinding over of onder het spoor kan worden gerealiseerd.</p>	<p>in de legenda van de spelregelkaart en in de visie is de aanduiding verbinding oud en nieuw aangepast door kansrijke bestaande structuren om op aan te sluiten</p>

	(Wat dacht u: een straat met een brede groenstrook in het midden, dus die kan wel weg!).		
Geen toestemming voor publicatie	Daarnaast verzoek ik de gemeente om creatiever te zijn bij het kijken naar oplossingen voor het woningtekort. Waarom alleen aan hoogbouw- altijd een noodoplossing die kan leiden tot gettovorming en sociale problemen en bovendien het wijkbeeld totaal verkracht- denken? Als u het zelf niet kunt bedenken, schrijf dan bijvoorbeeld een prijsvraag uit voor (stads) ontwerpers.	Deze reactie berust op een misverstand. Volgens de hoogbouwprincipes wordt buiten het beschermd stadsgezicht bebouwing hoger dan 30 meter gezien als hoogbouw. Hoogbouw is geen uitgangspunt in de visie. De Floor Space Index maakt het mogelijk om hoogbouw te maken maar er zal met een Hoogbouw Effect Rapportage moeten worden aangetoond dat hoogbouw op zijn plaats is. In het vervolg van de planvorming voor deze gebiedsontwikkeling zullen verschillende stadsontwerpers van buiten de gemeente betrokken worden.	
Groenendaal - van de Glind	Parkeerbeleid is kennelijk nu al zo moeilijk getuigen de situatie nu op de Westergracht nadat Plaza West geen openbaar parkeerterrein meer is. Het verzoek van bewoners van de Lorentzkade om voor de veiligheid en leefbaarheid betaald parkeren in te voeren worden genegeerd. Werkelijk innovatief zou zijn om met de bedrijven bij Plaza West af te spreken dat daar kan worden geparkeerd door de bewoners van de Leidse Buurt tijdens winkelsluiting, met een speciale pas. Want een heel terrein leeg is toch jammer. Nu voor de bouw	Voor de invoering van nieuwe parkeergebieden geldt het bestaande beleid dat gaat uit van het initiatief van de bewoners. De uiteindelijke wijze van parkeren zal voortkomen uit het parkeerbeleid. Binnen het parkeerbeleid is er ruimte om met mobiliteitsconcepten een parkeerbalans op te stellen waarbij een lagere parkeernorm van toepassing is. Een en ander is wel erg afhankelijk van de mate waarin het reguleren van het parkeren in het gehele gebied een optie is. De uiteindelijke weginrichting zal worden bepaald in de fases na dat de visie is vastgesteld.	

	van de 2100 woningen is alle ruimte al zo hard nodig		
Groenendaal - van de Glind	Ook de invulling van seniorenhuisvesting is onduidelijk op de spelregelkaart. Maatschappelijk en landelijk is men volop in ontwikkeling om juist senioren en junioren gemengd te laten wonen, hiervan zien wij niets terug.	Als de plannen in een verder stadium zijn wordt er meer duidelijk over de invulling en de toekomstige bewoners. Het wordt niet als voorwaarde meegegeven. De 50% sociale huur eis is de enige voorwaarde die is gesteld bij het invullen van nieuwbouw. Bij vorderingen van bouwplannen zal meer duidelijkheid zijn van de invulling van de woningen.	
Geen toestemming voor publicatie	Wij gaan er vanuit dat u zich bewust bent van de huidige bedrijven en werkgelegenheid die deze bieden. De ondernemers in de visie zullen minder werkgelegenheid generen dan de huidige bedrijven. Toegangswegen moeten worden geborgd, logistiek is erg belangrijk. Waardepolder biedt geen meerwaarde aan de bedrijven	De gemeente wilt zoveel mogelijk werk in het gebied behouden en daarnaast ook werk toevoegen. Hier zijn kansen toe gezien de combinatie van wonen en werken steeds beter samen gaat. Het doel hierbij is om in de ontwikkelzone arbeidsplaatsen toe te voegen die ruimte-intensief zijn (meer arbeidsplaatsen in minder ruimte). Het is daarmee de bedoeling dat de werkgelegenheid in de ontwikkelzone zal toenemen.	
Geen toestemming voor publicatie	Wij denken aan nieuw groen door groene baskets aan lantaarnpalen. Dit is van grote meerwaarde voor het gebied. Het is erg fijn dit in gezamenlijkheid te doen, ontwikkelaar-gemeente-stedenbouwkundige	Als de plannen verder worden uitgewerkt, en meer details duidelijk worden, is er wederom inspraak mogelijk vanuit de buurt. Dat is zeker een moment om dit soort initiatieven aan te kaarten.	
Eva Koper	Ik vind het nu al niet veilig genoeg voor de kinderen hier in de buurt.	Een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte is altijd een belangrijk uitgangspunt. De uiteindelijke inrichting van wegen zal plaatsvinden nadat de visie is vastgesteld.	
Constance Kramer	Mijn mening geven heeft geen zin. De	Jammer dat u dat zo ervaart. De rol van de gemeente	

	<p>info avonden zijn zinloos en tijdverspilling. De gemeente doet toch wat ze zelf willen. Alles wordt toch wel uitgevoerd, ook als bewoners tegen zijn.</p>	<p>is er te zijn voor al haar burgers, waarbij zij ontwikkelingen in de stad zo veel mogelijk stuurt in het belang van deze burgers. Hetzelfde geldt voor de ontwikkelingen in Zuidwest. De ontwikkelingen gaan plaatsvinden, visie of geen visie. Het eerdere bestemmingsplan laat al een en ander toe. De gemeente tracht met de visie, en later met het bestemmingsplan, deze ontwikkelingen dusdanig te sturen dat ze zo goed mogelijk aansluiten op haar omgeving en complementair zijn aan de bestaande buurt en haar bewoners en gebruikers. Ook haar bewoners die nog geen (betaalbare) woning hebben gevonden of aangewezen zijn op een sociale huurwoning. Denk daarbij bijvoorbeeld aan veel jongeren in de stad die op zoek zijn naar een woning.</p>	
Peter van Bergen	<p>Natuurlijk kan OV een antwoord bieden maar je hebt mensen niet zo maar de auto uit. Daarnaast is het treinstation in Heemstede Aerdenhout bijzonder vol. Er kan bijna geen fiets meer bij. Met de bus is ook best lastig want die zitten bijna allemaal vol heb ik zelf ervaren. Mensen zullen in hun auto willen blijven rijden. Veel investeren in OV is maar een beperkte oplossing.</p>	<p>De uiteindelijk oplossing moet zich richten op alle soorten mobiliteit. Zowel het OV en de fiets als de auto en het parkeren ervan.</p>	
Peter van Bergen	<p>Ik heb een aantal ondernemers gesproken en veel ondernemers willen helemaal niet vertrekken met hun bedrijf, zeker de ondernemers die ook eigenaar zijn van hun pand. Waarom</p>	<p>De ontwikkelvisie is bedoeld als 'stip op de horizon'. Het is een document dat de ambities, wensen en eisen voor de mogelijke toekomst van het gebied weergeeft. Geen van de huidige bedrijven of eigenaren móet vertrekken, maar we kunnen ons</p>	

	dan plannen maken?	voorstellen dat de voornoemde randvoorwaarden en ambities aantrekkelijk genoeg zijn voor deze partijen om na te denken over de toekomst. We willen hen nadrukkelijk uitnodigen om, op basis van deze visie, met de gemeente Haarlem in gesprek te gaan over de ontwikkeling van het gebied.	
Peter van Bergen	50% moet sociale huurbouw worden. Ik begrijp dat mensen met een minder inkomen ook in deze dure stad moeten kunnen wonen. Ik vraag me alleen af of de projectontwikkelaars hier iets moois voor kunnen bouwen. De kans bestaat dat er zwaar bezuinigd gaat worden op bv. parkeerplaatsen waardoor mensen hun auto gaan parkeren tot ver buiten hun buurt.	Deze zorg wordt gedeeld. Het voorbeeld dat u noemt om minder parkeerplaatsen te maken kan ook alleen als er een vergunningensysteem in omliggende buurten wordt ingevoerd.	
Geen toestemming voor publicatie	Situatie Remise westelijke parkeercoffer grenzend aan de achterzijde voormalig Hartekamp gebouw aan de Stephensonstraat. De zwarte stippellijn loopt langs de erfgrans van onze huizen in plaats van langs de parkeerplaatsen (welke ook ons eigendom zijn). Deze lijn graag verplaatsten en updaten in spelregel kaart. en vanwege de dreigende hoogbouw plannen van Hoorne Vastgoed acht ik het heel nodig om deze rode stippellijn	De zwarte stippellijn waar u op doelt is de grens van het zoekgebied. Er is gekozen om de parkeercoffer wel op te nemen omdat de wens nog openstaat voor een extra ontsluiting van deze parkeercoffer. Voor de ontwikkeling van de gronden tussen de Haltestraat en de Stephensonstraat wordt op dit moment gewerkt aan een stedenbouwkundig programma van eisen. U zult als betrokken bewoner de mogelijkheid krijgen te reageren op deze plannen.	Hoek boogstraat Stephensonstraat zijn de FSI's verwijderd. Door de nabijheid van bestaande woonbebouwing is ervoor gekozen grenzen te stellen aan het maximum aantal bouwlagen.

	(extra aandacht overgang bouwhoogte) hier ook toe te voegen. Deze lijn graag plaatsen om alle blokken van de remise en Stephensonstraat/Boogstraat. Plaatje met benodigde situatie beschikbaar op aanvraag.		
De volgende reacties zijn inspraakreacties bij de bespreking van visie in de commissie Ontwikkeling op 7 maart 2019.			
Reacties die door meerdere mensen zijn gegeven zijn verwerkt in het inspraakverslag.			
de heer Nieweg	Wens: voer de maatregelen van de SOR uit. Wens: ontmoedig verkeer door centraal stedelijk gebied. Wens: zet het kracht bij door beleid, door commitment vanuit B&W	Dank voor uw betrokkenheid. Onze ambtenaren doet het goed dit geluid te horen en zich gesteund te voelen daar de burgers van de gemeente Haarlem in de doelen die zij proberen te bereiken.	
de heer de Bruin	Wij zijn verrast zonet verbijsterd omdat altijd over woningen gesproken is en nu ineens in de conceptvisie over kantoren. Kennelijk is de behoefte aan woningen minder groot dan gedacht.	Het is de bedoeling dat in Haarlem werkgelegenheid en voorzieningen meegroeien met het aantal inwoners. De woon/werk balans is belangrijk. Daarom worden er niet enkel woningen toegevoegd maar wordt er ook gekeken waar en in welke vorm arbeidsplaatsen toegevoegd worden.	Bebouwing van de volkstuinen is geen onderdeel meer van de visie.
de heer Segers	Zorg voor bestemmingsverkeer in de woonwijk van de Koninginnen door middel van cirkels die terugleiden naar dezelfde weg. Ontlast de hoofdwegen in de Koninginnenbuurt door het invoeren van 30-kilometerzones, bijvoorbeeld op de Wagenweg	Wegen kunnen niet zonder meer worden afgewaardeerd. Er wordt gewerkt aan beleid omtrent de verkeersveiligheid waarin dit soort punten en maatregelen ook naar voren kunnen komen.	
de heer Van der Burg	Ik wou hem eigenlijk richten tot een	"In het ruimtelijk model 'ontmoeten en verbinden',	Extra aandachtsgebied voor overgang bouwhoogtes

	<p>klein gedeelte van de visie, want ik heb in de bijlage van de agenda twee of vier pagina's ingeleverd waarin visueel wordt weergegeven dat er ter hoogte van de Van Oosten de Bruijnstraat, tussen de Jan Stuytstraat en Schreveliusstraat in de zo bekende discussiestrook, een gebouw komt, een hoogbouwgebouw met een school, kinderopvang, kantine, sociale voorzieningen. Het gebouw is maar liefst 110 m lang en 40 m breed. Het is zelfs 10 m langer dan bijvoorbeeld de Katholieke Bavo aan de Leidsevaart. Veel van mijn burens hadden nog niet door dat dit in de visie van de commissie stond. Dit heeft een enorme impact op de mensen die tegenover dit gebouw wonen. Laat ik vooropstellen dat we absoluut niet tegen de bouw van sociale voorzieningen zijn, maar wij vragen ons af waarom in de visie van de commissie dit pal tegenover bestaande bouw moet zijn.</p>	<p>de basis was voor de spelregelkaart, is een wit vlak opgenomen dat overeenkomt met de maten die u beschrijft. Deze witte vlakken zijn zones, die na het verdelen van de benodigde ruimte voor het openbaar gebied zijn overgebleven. Binnen deze zones is getoetst of er voldoende ruimte is om het gewenste programma te realiseren maar ten aanzien van de bebouwing is dit niet verder als plan uitgewerkt. Het gedetailleerde ruimtelijk model is vertaald in een abstractere spelregelkaart. De spelregelkaart geeft de ambitie weer, legt vast wat vast moet liggen en biedt ruimte aan marktpartijen om met een gedetailleerder plan te komen. Op de locatie die u noemt is op de spelregelkaart geen discussiestrook maar een zoekgebied voor extra sportveld, sporthal en basisschool opgenomen. Binnen dit zoekgebied wordt gezocht naar de mogelijkheden om genoemde functies te realiseren. Het is op dit moment dus niet zeker dat de school langs de van Oosten de Bruijnstraat komt. In het geval er wel aan de van Oosten de Bruijnstraat wordt gebouwd is een aanduiding in de spelregelkaart toegevoegd waardoor er bij de beoordeling van plannen extra aandacht is voor de overgang in bouwhoogtes. Daarnaast is de spelregel 'Levendige gevel, variërende hoogtes, gevelplastic' opgenomen om een monotoon en saai gevelbeeld te voorkomen."</p>	<p>aangeven zijn de spelregelkaart</p>
de heer De Valk	<p>Als er één onderwerp is dat zich leent voor regionaal overleg dan is het de grens tussen onze gemeenten, dus het</p>	<p>Het concept van de visie is aangepast en op het terrein van de volkstuinten staat geen bebouwing meer ingetekend.</p>	<p>Bebouwing van de volkstuinten is geen onderdeel meer van de</p>

	terrein van Nooit Rust wel. Dank u wel.		visie.
	<p>hoe kan een document dat de grondslag moet zijn voor een beslissing bepalend voor de herinrichting van een stadsdeel en daarmee een reikwijdte hebbend van tientallen decennia het predicaat visie krijgen zonder dat daaraan gedegen onderzoeken vooraf zijn gegaan? Dat is te belachelijk voor woorden. Wensbeeld is meer op zijn plaats. Niets meer, niets minder: wensbeeld. Met die kwalificatie is helemaal niets mis. Vervolgens kan en moet een visie volgen, wetende de zwakke positie van de gemeente Haarlem qua grondbezit in het betrokken gebied is dat een extra reden tot zorgvuldigheid.</p>	<p>Wensbeeld mag de Visie zeker genoemd worden, waarbinnen potentiële ontwikkelingen binnen afzienbare tijd zullen plaatsvinden, ook passen binnen haar omgeving.</p>	
mevrouw Oeldrich	<p>En het idee voor participatie was goed maar de insteek en uitvoering hebben niet gebracht wat men ervan had mogen verwachten. Het is dus normaal om het in de juiste volgorde te doen. Het aantal te bouwen woningen van 10.000 in 8 ontwikkelzones is een toename van 13% ten overstaan van het huidige aantal woningen van 75.000. Bij zo'n grote toename zorg je eerst voor alle nodige onderzoeken en pas dan ga je plannen. Eerst de</p>	<p>Deze onderzoeken zullen de komende maanden plaatsvinden, te mede er ook nog niets concreets is vastgelegd in de visie daarover. Alleen de kaders waarbinnen een ontwikkeling mogelijk wordt geacht en aansluiting vindt met haar omgeving. Om tot een bestemmingsplan te komen met een potentiële ontwikkeling, zal deze vervolgens getoetst worden aan de resultaten van deze rapportages.</p>	

	omgevingsvisie en het omgevingsplan. Er is nog geen hoogbouweffectrapportage gemaakt, nog een leefbaarheidseffectrapportage.		
De volgende reacties zijn antwoord op inbreng van commissieleden bij de bespreking van visie in de commissie Ontwikkeling op 7 maart 2019. Reactie die door meerdere leden zijn gegeven zijn verwerkt in het inspraakverslag.			
D66 dhr. De Groot	op het moment dat de mobiliteitsonderzoeken laten zien dat het niet past, dat die onderzoeken invloed kunnen hebben op dat totaal aantal woningen?	Daarop zal de gemeente in samenwerking met andere regionale partijen actie op ondernemen en maatregelen nemen. Voor zowel de ontsluiting als voor het parkeren.	
D66 dhr. De Groot	Ik vul daar wel bij aan dat dat wat D66 betreft ook een deel sociale koop kan zijn. Ik heb dat eerder al aangegeven en sociale koop sluit uitstekend aan bij de behoefte van de markt en kan echt de starter op weg helpen naar een woning.	Afspraken die zijn gemaakt gaan uit van 50% sociale huurwoningen, daarom staan deze in de visie.	
OPH Mw. Kok	De gemeente Heemstede, onze vriend en collega in de MRA, ziet de hoogbouw ook niet zitten omdat het tegen een Heemstedse woonwijk aan ligt. Kan deze hoogbouw niet op een andere plek en niet hoger dan vier bouwlagen?	Voordat er hoogbouw komt, moet hiervoor een Hoogbouw Effect Rapportage worden gemaakt. Er wordt dan onderzocht of en hoe hoogbouw mogelijk is op een locatie, er wordt hierbij onder andere gekeken naar de effecten op de omgeving.	Bebouwing van de volkstuinten is geen onderdeel meer van de visie.
VVD dhr. Blokpoel	Maar wat me dan wel zorgen maakt, ja, autobedrijven gaan we daar	Er wordt gezocht naar een oplossing voor de autobedrijven en een mogelijke plaats voor deze.	

	<p>verplaatsen, we gaan ze ergens heen verplaatsen, maar waarheen? Geen idee nog hoe we dat gaan doen. Nou ja, dat maakt het dus ook qua werkgelegenheid best wel onzeker hoe u daarmee omgaat. Ik hoor hier Waarderpolder, nou dat lijkt me dan niet, want dan wordt de werkgelegenheid ook weer verplaatst.</p>	<p>Autobedrijven geven relatief weinig arbeidsplaatsen per vierkante meter, waardoor deze waardevolle ruimte zo dicht bij het centrum van de stad efficiënter kan worden benut. Voor de autobedrijven wordt uiteraard gezocht naar een goede en passende oplossing in Haarlem of de regio.</p>	
<p>CDA dhr. Visser</p>	<p>Om een zo'n mobiliteitsknooppunt te illustreren wil ik jullie meenemen in een denkbeeldige fietstocht vanaf de Schouwtjesbrug naar de randweg via de Pijlsloot. Het begint daar eerst met een stukje afwisselend eenrichtingsverkeer tussen twee snackbarren in, daarna heb je de rotonde, daarna de spoorwegovergang en daarna de randweg met de twee parallelwegen. Stuk voor stuk zijn deze hindernissen die de doorstroom hinderen waardoor deze straat vooral in de spits tegen zijn limiet aanloopt. En het is lastig voor te stellen hoe zo'n straat als deze nog meer verkeer kan verstouwen</p>	<p>Het klopt dat dit een knelpunt is. Deze punten worden in het rapport van GC ook aangetoond, en er zal in de zone, dan wel stadsbreed, een verbetering moeten komen.</p>	
<p>Jouw Haarlem, dhr. Aynan</p>	<p>En maak gebruik van de Leidsevaart als waterweg. Dat zien we niet terug, het biedt natuurlijk ook vervoersmogelijkheden</p>	<p>Het is een interessante mogelijkheid maar rust op marktwerking. Het idee draagt niet direct bij aan een oplossing van het verkeersprobleem. We staan open voor initiatieven die alternatieve manieren van</p>	

		(openbaar) vervoer stimuleren. Het gebruiken van de Leidsevaart als waterroute is er daar een van.	
CU dhr. Visser	We moeten voor deze en voor andere ontwikkelzones in de stad, als wij echt met z'n allen zeggen dat bereikbaarheid het grootste probleem is, moeten we zorgen dat er een mobiliteitsfonds komt. En dat kan alleen maar door te zorgen dat voor elke nieuwbouwwoning die in de stad wordt gebouwd dat we daar een bedrag er vanaf halen bij de projectontwikkelaar en dat in een fonds stoppen	Haarlem heeft een haalbaarheidsonderzoek laten uitvoeren naar het instellen van vereveningsfondsen, waaronder een mobiliteitsfonds. Voor dit laatste fonds wordt momenteel gewerkt aan een implementatieplan.	