**Denk mee met de wijkraad over de plannen van de gemeente voor de spoorzone**

Samenvatting ontwerp-masterplan
Als wijkraad hebben wij voor u in een paar pagina’s samengevat wat de inhoud is van het “ontwerp Masterplan ontwikkelzone Zuid-West”. Zie hieronder.
Dat ontwerp bevat de ideeën van de gemeente over hoe onze omgeving er op termijn uit zou moeten gaan zien. Kortweg: bijna alle bestaande bedrijven (behalve die van Plaza West) moeten worden verplaatst of opgeheven. Daarvoor in de plaats komen met name woningen, kantoren en lichte bedrijvigheid zoals dienstverlening.

Folder van de gemeente: reageren moest uiterlijk 15 januari maar is verlengd tot 22 januari 2023
Hierover heeft u onlangs vanuit de gemeente een folder in de bus gekregen en een aanvullende brief. Daarin staat onder andere hoe u naar de gemeente kunt reageren. Wij adviseren u om dat vooral te doen want de veranderingen in de omgeving zijn enorm als dit in deze vorm doorgaat. Op de achterkant van de folder staat hoe u dat kunt doen.

Peiling door de wijkraad naar de mening van de bewoners
Ook vragen wij u als u de enquête niet online heeft ingevuld, om de printversie van de enquête op de wijkraadsite uit te printen, in te vullen en naar ons op te sturen. Dat kan via de mail of per post aan Wijkraad Houtvaartkwartier, Karel van Manderstraat 9, 2014 VB Haarlem. Wij verzamelen de antwoorden en zullen de resultaten van deze enquête delen met de buurtbewoners en het bespreken met de gemeente.

Wat zijn de hoofdpunten van het ontwerp-masterplan

1. Het bijbouwen van nog eens ca. 1.500 woningen. Met Plaza West en het lopende project aan de Stephensonstraat zijn dat er bijna 2.100.
2. Meer parkjes, plantsoen en watergangen voor de opvang van pieken bij regenbuien. De “ontmoetingsplekken” zijn bedoeld voor ontspanning in het groen, sport en spel activiteiten of terras bij de geplande horeca.
Voor het totale plan moeten desondanks bomen worden gekapt. Het is niet duidelijk waar de compensatie plaats zal gaan vinden.
3. Een makkelijk begaanbare doorgaande fietsroute, met name om station Heemstede-Aerdenhout beter bereikbaar te maken.

Bij punt 1
De nieuwe woningen zouden vooral moeten komen aan de Grijpensteinweg, het Van Leeuwenhoekplantsoen, de Stephensonstraat en de Eysinkweg, met name op de hoek Pijlslaan/Eysinkweg. Deze woningen komen in de plaats van de bedrijven die daar nu nog zijn gevestigd. Of al deze bedrijven inderdaad willen verplaatsen (en of zij dat kunnen – is er bv. wel een vervangende locatie) is nog niet duidelijk.
Hoe de woningen over deze vier locaties worden verdeeld, is nog niet helder. Dat hangt o.a. af van de bouwaanvragen die bij de gemeente zullen worden ingediend. Het masterplan geeft alleen de hoofdlijnen weer van de beoogde omzetting naar de nieuwe situatie (pagina 3 van het ontwerp-plan, laatste alinea).

Volgens de nieuwe parkeernormen zullen de bewoners van de nieuwe woningen op eigen terrein moeten parkeren, al dan niet in bv. een gemeenschappelijke garage. Parkeergunningen voor het parkeren op de openbare weg zullen niet of nauwelijks worden verleend.
De woningbouw varieert van 3 á 6, tot 10 á 15 bouwlagen. Deze hoogten zijn weergegeven op de detailkaarten.
***Van Leeuwenhoekpark***: zie pagina 72 t/m 74 van het ontwerp-plan. Daar zullen twee woontorens komen van 12 resp. 15 bouwlagen. Hoogbouw is weergegeven met een ster, het getal daarin staat voor het aantal woonlagen. Daarnaast is woningbouw gepland aan de Faradaystraat. De parallelweg (’s-Gravesandeweg) zou bij het park getrokken gaan worden. Wat er met de garageboxen gebeurt is niet duidelijk.
***Grijpensteinweg*:** zie pagina 75 t/m 79 van het ontwerp-plan. Bijna alle huidige bedrijfsbebouwing wordt vervangen door woningbouw. Deels door laagbouw en met verder drie woontorens van 10 tot 12 woonlagen.
***Stephensonstraat*:** zie pagina 80 t/m 84 van het ontwerp-plan. Vrijwel alle bebouwing aan de westkant (de kant van het spoor) verdwijnt. Daar zullen twee woontorens komen van 12 bouwlagen, verder bebouwing met 4 á 6 bouwlagen.
***Eysinkweg:***zie pagina 85 t/m 90 van het ontwerp-plan. Alle bedrijfsbebouwing in het blok tussen Pijlslaan/spoorlijn/Plaza West/Geel-wit/Resedastraat zal verdwijnen. Tussen de Pijlslaan en Geel-Wit komen woningen en bedrijven, met o.a. twee woontorens van 12 bouwlagen. Geel-Wit schuift een stuk op naar het spoor, naast het terrein van Geel-Wit komt een basisschool van max. 16 klassen. Verder wordt het terrein van de “kinderboerderij” bebouwd waardoor een stuk recreatie voor kinderen verdwijnt. Rondom Geel-Wit komt een sloot/watergang. In de Van Oosten de Bruijnstraat tussen Jasmijnstraat en Westergracht verdwijnen de parkeerplekken naast Geel-Wit, naast Floragaarde en naast ’t Trionk. Daarnaast kan in veel andere straten nog maar aan één kant worden geparkeerd, waar dat nu nog aan beide zijden van de straat kan: zie o.a. de pagina’s 30 en 62 van het ontwerp-plan.

Bij punt 2
In het ontwerp-plan staat een groot aantal locaties waar parkjes en andere zogeheten verblijfsplekken zouden moeten komen. Deze locaties zijn bedoeld voor ‘ontmoeten en verbinden’, zie vanaf pagina 38 van het ontwerp-plan.
Op pagina 39 wordt een tiental locaties in het bijzonder opgesomd. Daaronder een aantal geheel nieuwe locaties zoals:
- het meest zuidelijke deel van de Stephensonstraat (nr. 5 op pagina 39, zie ook pagina 42 van het ontwerp-plan);
- het Remise/Pascal-plein (nr. 6 op pagina 39, zie ook pagina 44 van het ontwerp-plan);
- het parkeerterrein tegenover de Volvogarage (nr. 2 op pagina 39, zie ook pagina 41 van het ontwerp-plan).

Het staat vast dat de realisering van deze ‘ontmoetingsplekken’ ten koste zal gaan van vele honderden parkeerplaatsen. Een en ander nog afgezien van het verdwijnen van parkeerplaatsen door het parkeren in veel straten nog maar aan één kant toe te staan. In het ontwerp-plan staat niets over de vraag waar deze auto’s dan blijven. Voor (de bewoners van) de nieuwe woningen komen parkeergarages en andere parkeervoorzieningen, voor de bestaande bewoners komt er niets.
Op de pagina’s 20-21 van het ontwerp-plan is een samenvatting gegeven van de vragen uit de buurt. Op de informatie-avonden is met nadruk aandacht gevraagd voor het parkeerprobleem maar over een oplossing daarvoor is op de pagina’s 20-21 niets terug te vinden.

Het ontwerp-plan zegt alleen dat het een streven is dat de auto’s minder het straatbeeld gaan bepalen, en dat het autogebruik en autobezit zouden moeten worden ontmoedigd. In plaats daarvan zou meer gebruik moeten worden gemaakt van de fiets en van het openbaar vervoer. Het Mobiliteitsplan[[1]](#footnote-1) zegt daarover echter dat het openbaar vervoer in deze wijk heel matig is. Het ontwerp-plan bevat alleen vage passages (pagina 4 links onderaan, midden van pagina 27 en midden van pagina 59) over een verbetering daarvan. Zie ook pagina 20, rechts onderaan.

Binnen het gebied van het OZZW komt in ieder geval geen (beter) openbaar vervoer, dat blijft beperkt tot de Leidsevaart en Westergracht.
Zie de pagina’s 57 t/m 59 van het ontwerp-plan[[2]](#footnote-2).

Bij punt 3
Vervoersbewegingen zouden meer lopend, met de fiets en met het openbaar vervoer moeten plaatsvinden. Om met name de NS-stations beter bereikbaar te maken is de gedachte om een brede doorgaande fietsroute te maken. Deze begint (en eindigt bij tegengestelde fietsrichting) bij station Heemstede-Aerdenhout. Nabij de Volvogarage komt een fietstunnel onder de Randweg, daarna gaat de fietsroute door de Grijpensteinweg, de Stephensonstraat, Reseda- en Jasmijnstraat, en eindigt deze via de Van Oosten de Bruijnstraat bij de Westergracht. Vanaf daar is het kennelijk de bedoeling dat fietsers rechtsaf de Westergracht op gaan.
De route van deze fietslaan wordt ook wel aangeduid als de “centrale as” omdat veel van de beoogde parkjes en andere verblijfsplaatsen, min of meer op deze route liggen. Zie onder meer de pagina’s 29 t/m 32 van het ontwerp-plan.

De Pijlslaan wordt een 30km-weg en diverse wegen worden éénrichtingsverkeer.

De geplande doorgaande fietsroute is een belangrijke oorzaak van het opdoeken van een fors aantal parkeerplaatsen. De plannen om rondom Geel-Wit een sloot/watergang aan te leggen, en een groenstrook, versterken dat nog meer.

In het genoemde Mobiliteitsplan is uitgegaan van een doorgaande fietsroute, direct naast de spoorbaan. In ieder geval tussen Pijlslaan en Westergracht. Een recht doorlopend vrijliggend fietspad, zonder ander verkeer lijkt de wijkraad logischer en veiliger dan een bochtig tracé met kruisingen en met ander verkeer. Uit het ontwerp-plan wordt niet duidelijk waarom is afgeweken van de aanbevelingen uit het Mobiliteitsplan.

Nu is het moment om hier verandering in aan te brengen
Wij hopen dat u ziet dat uw mening in dit proces van groot belang is. In ons overleg met de gemeente helpt het ons enorm als wij kunnen laten zien dat een groot deel van de bewoners erg kritisch is over de plannen.

Wij hopen dat u de enquête van de wijkraad invult. Doet u dat vóór 18 januari 2023, zodat wij de uitkomst van de enquête kunnen verwerken in de zienswijzen die de wijkraad gaat indienen.

Heeft u vragen na het lezen van deze informatie of vragen over het ontwerp-plan? Mail dan gerust naar wijkraadhoutvaartkwartier@gmail.com

Met vriendelijke groet,

De wijkraad Houtvaartkwartier

1. Dat zit als bijlage bij het ontwerp-plan. [↑](#footnote-ref-1)
2. De tekening op pagina 58 bevat een aantal onjuistheden en slordigheden. Zo is de spoorlijn niet ingetekend. Voorts wordt de suggestie gewekt dat het gebied tussen Munterslaan-Randweg-De Ruijterplein-spoorbaan óók tot het OZZW-gebied wordt gerekend. Dat is niet zo. Door de ingetekende lijnen en het ontbreken van de spoorlijn in dat (per ongeluk meegenomen) gebied ontstaat het idee dat het OZZW-gebied makkelijk bereikbaar is vanaf de Randweg en Lorentzkade. Dat is echter alleen mogelijk via de Pijlslaan.

De zwarte pijl vanaf de Van Oosten de Bruijnstraat (oversteek Westergracht) suggereert dat de fietslaan verder zal gaan door de Leidsebuurt (de smalle Voorzorgstraat) maar dat is onmogelijk, en zou onveilig zijn. [↑](#footnote-ref-2)