gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Vaststelling masterplan Pionier-BOLS
Portefeuillehouder	drs. Jurgen Nobel
Steller	Arjen Mulder
Collegevergadering	11 januari 2022
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	2021.0003183

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. de zienswijzen ontvankelijk te verklaren en in te stemmen met de nota 'Beantwoording van zienswijzen Pionier-BOLS terrein';
2. conform artikel 25 lid 2 Gemeentewet geheimhouding op te leggen op de bijlage 6, 'Financieel Kader Pionier-BOLS'. De geheimhouding wordt opgelegd op grond van artikel 10, lid 2 onder b van de Wet openbaarheid van bestuur: economische of financiële belangen van de gemeente;
3. met een separaat voorstel de raad voor te stellen conform artikel 25 lid 3 Gemeentewet de geheimhouding te bekrachtigen in de eerstvolgende raadsvergadering op grond van artikel 10, lid 2 onder b van de Wet openbaarheid van bestuur: economische of financiële belangen van de gemeente. De geheimhouding geldt voor de bijlage 6, "Financieel Kader Pionier-BOLS".

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. het masterplan Pionier-BOLS terrein (inclusief de blokpaspoorten) als ruimtelijk kader, voor de transformatie van het Pionier-BOLS terrein met inachtneming van de zienswijzen, gewijzigd vast te stellen;
2. het beeldkwaliteitsplan met inachtneming van de zienswijzen gewijzigd vast te stellen als addendum op de welstandsnota 'Nota uiterlijk van bouwwerken Haarlemmermeer 2020' (2020.0002340) voor het Pionier-BOLS terrein;
3. in te stemmen met het aanwijzen van het gebied Pionier-BOLS terrein als 'centrum schilgebied' zoals bedoeld in het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018 (2018.0005796) en binnen de daarin aangegeven bandbreedte de minimale parkeernorm te hanteren;
4. in afwijking van de groennorm volgend uit de DIOR (2014.0001906), afwijkende groennormen te laten gelden in het plangebied Pionier-BOLS zoals vastgelegd in het masterplan;
5. het Financieel Kader Pionier-BOLS inclusief financieel resultaat en risico's vast te stellen (bijlage 6) (Geheim);
6. de beheernorm voor het plangebied op kwaliteitsniveau B vast te stellen conform het integraal beheerkwaliteitsplan (2009) met een aantal actualisaties (2017) en de daarmee gemoeide meerkosten te dekken vanuit de stelpost 'areaaluitbreiding openbare ruimte

van een transformatie- en uitleglocatie' (Investeringsstrategie Schaalsprong wonen; Voorjaarsrapportage 2021, raadsbesluit 2021.0001186);
7. op basis van het financieel kader 'transformatie Pionier-BOLS terrein' de RIH-bijdrage te bestemmen voor de dekking van de verwachte groeninvesteringen in de nabijheid van Pionier-BOLS;
8. in de programmabegroting de exploitatiebudgetten van in totaal € 6,4 miljoen ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Pionier-BOLS terrein voor de jaren 2022 tot en met 2030 te ramen en het geraamde exploitatiebudget 2022 van € 1 miljoen te autoriseren en deze exploitatiebudgetten te dekken uit de te ontvangen anterieure bijdragen, de ontvangen Rijksbijdrage woningbouwimpuls en een bijdrage van de Metropoolregio Amsterdam en hiertoe vast te stellen de zesde begrotingswijziging van 2022;
9. in de programmabegroting de in de jaren 2024-2031 te ontvangen bijdrage Ruimtelijke investeringen Haarlemmermeer (RIH) te ramen en te storten in de reserve RIH;
10. de bestemmingsreserve Pionier-BOLS in te stellen met als doel de financiële dekking van projecten in het kader van de gebiedsontwikkeling Pionier-BOLS terrein;
11. het verkoopresultaat van het 'Van Groningenterrein' in het jaar van realisatie van de verkoop te storten in de bestemmingsreserve Pionier-BOLS;
12. in te stemmen met het bij de Voorjaarsrapportage 2022 opnemen van een investering van € 11,4 miljoen, met startjaar van de uitvoering 2023, voor het woonrijp maken van de openbare ruimte van de gebiedsontwikkeling Pionier-BOLS terrein en deze te dekken uit de te ontvangen anterieure bijdragen en de ontvangen Rijksbijdrage woningbouwimpuls;
13. in te stemmen met het bij de Voorjaarsrapportage 2022 opnemen van een investering van € 2,3 miljoen, met startjaar van de uitvoering 2026, voor de realisatie van bovenwijkse voorzieningen ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Pionier-BOLS terrein en deze te dekken uit de te ontvangen anterieure bijdragen, de ontvangen Rijksbijdrage woningbouwimpuls en een bijdrage uit de reserve Schaalsprong. De bijdrage uit de Reserve schaalsprong is onder voorbehoud van een positieve integrale afweging bij de Voorjaarsrapportage 2022.

2. Samenvatting

In 2010 heeft de gemeenteraad de 'Stedenbouwkundige herstructureringsopgave Pionier-BOLS terrein Nieuw-Vennep' vastgesteld (2010.0002053). In de in 2011 vastgestelde Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is het Pionier-BOLS terrein benoemd als binnenstedelijke woningbouwlocatie. Met de gemeentelijke aankoop van het Van Groningenterrein is de transformatie van het Pionier-BOLS terrein naar een woon-werkgebied mogelijk geworden. In het 'Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025: Het verschil maken' (2019.0058049) is het Pionier-BOLS terrein getypeerd als stedelijk centrum milieu met voorzieningen en appartementen.

Qua doelgroepen ligt het accent onder andere op appartementen voor ouderen, starters en jongeren, stellen zonder kinderen, kleine huishoudens en mensen met een zorgvraag. Dit sluit goed aan bij de grote behoefte. Ook wordt hierdoor het aanbod in Nieuw-Vennep meer divers. De geplande woningbouw draagt met circa 2.000 woningen bij aan de regionale woningbouwopgave.

Om de ontwikkeling mogelijk te maken is de afgelopen jaren gewerkt aan een masterplan voor het Pionier-BOLS terrein. Het masterplan is de basis voor de verdere transformatie van het bedrijventerrein. Het plan biedt een visie op het eindbeeld en is het ruimtelijk kader van de planontwikkeling voor de komende jaren. Het is vooral een instrument om inwoners, ondernemers en publieke partijen te betrekken, initiatiefnemers uit te dagen, te begeleiden, rechtszekerheid te bieden en middelen voor de uitvoering te genereren.

Het masterplan is opgesteld om ambities te formuleren om kaderstellende uitgangspunten en regels voor de herontwikkeling vast te leggen, maar kent flexibiliteit in de wijze waarop de ambities te verwezenlijken. Het masterplan dient als basis voor verdere planologische procedures en als toetsingskader voor aanvragen van omgevingsvergunningen of omgevingsplanactiviteit. Het masterplan is het uitgangspunt voor de anterieure overeenkomsten. Er is voor gekozen om de komende jaren geen nieuw bestemmingsplan op te stellen, omdat de huidige bestemming in beginsel behouden blijft en we met projectbesluiten maatwerk kunnen bieden aan de ontwikkelingen. Derhalve wordt gewerkt met de 'uitgebreide Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) procedure' waarbij strijdig gebruik wordt mogelijk gemaakt, dan wel de Omgevingsplan Activiteit (OPA) procedure in de nieuwe Omgevingswet.

In de ontwikkelstrategie wordt per blok een maximaal woningaantal benoemd. Als grondeigenaars in een blok tot samenwerking komen inzake de realisatie van onder meer de centrale hoven, stegen en mobiliteitshubs, dan kan hiervoor door de gemeente een 'bonus' worden gegeven in de vorm van een verhoging van het woningaantal. Deze bonus is nu op 30% gesteld van het woningaantal toerekenbaar op het in de ontwikkeling betrokken grondgebied. Uitgangspunt hierbij is dat deze herverdeling mogelijk is omdat niet alle percelen zullen transformeren en het totaal aantal woningen daarom niet boven de 1.200 zal uitstijgen in plandeel Pionier. In beginsel verlenen wij geen medewerking aan plannen die het totaal van 1.200 overschrijden..

Vooruitlopend op de anterieure overeenkomsten zijn met vier marktpartijen intentieovereenkomsten gesloten. Met andere partijen wordt hier nog over gesproken. Naast het contact met de markt is ook de omgeving betrokken. De klankbordgroep, naburige bewoners en andere belanghebbenden (zoals het Herbert Vissers College (HVC) en zwembad de Estafette) zijn via verschillende kanalen geïnformeerd en hebben op een aantal momenten kunnen inspreken op het masterplan.

Het ontwerp-masterplan heeft, samen met het ontwerp-beeldkwaliteitsplan en de ontwerp-blokpaspoorten in het kader van de inspraakverordening ter visie gelegen van 21 september tot 2 november 2021. De ingekomen zienswijzen zijn beantwoord in de nota 'Beantwoording van zienswijzen' en hebben geleid tot diverse planaanpassingen.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

We willen bereiken dat het Pionier-BOLS terrein zich stapsgewijs ontwikkelt tot een gemengd woonwerkgebied met circa 2.000 woningen, zodat we kunnen bijdragen aan - met name de lokale - behoefte aan woningen. Het accent ligt op appartementen voor ouderen, jongeren en starters, stellen zonder kinderen, kleine huishoudens en mensen met een zorgvraag.

Om de ambitie te vertalen naar de feitelijke situatie, is het masterplan opgesteld, dat sturing geeft aan een concretere planontwikkeling voor het gebied. Initiatiefnemers in het plangebied kunnen richting ontlenen aan het masterplan en tevens zorgt het masterplan voor samenhang tussen de verschillende initiatieven. Daarnaast borgt het masterplan onze beleidskaders in onderlinge samenhang en onderbouwt het plan afwijkingen van beleid. Het masterplan vormt, samen met de bijbehorende blokpaspoorten en het beeldkwaliteitsplan, het toetsingsdocument voor de beoordeling van de initiatieven in het plangebied.

Wat is de aanleiding, context?
In 2010 heeft de gemeenteraad de Stedenbouwkundige herstructureringsopgave Pionier-BOLS terrein Nieuw-Vennep vastgesteld (2010.0002053). In de in 2011 vastgestelde Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is het Pionier-BOLS terrein benoemd als binnenstedelijke woningbouwlocatie. Met de gemeentelijke aankoop van het Van Groningenterrein is de transformatie van het Pionier-BOLS terrein naar een woon-werkgebied mogelijk geworden. In het 'Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025: Het verschil maken' (2019.0058049) is het Pionier-BOLS terrein getypeerd als stedelijk centrum milieu met voorzieningen en appartementen.

We formuleren vanuit deze opgave de volgende uitgangspunten:
- Het Pionier-BOLS terrein kan gaan voorzien in de (boven)lokale woonbehoefte en een divers woonmilieu;
- Een verouderd bedrijfsterrein dat inmiddels middenin Nieuw-Vennep ligt wordt getransformeerd;
- Nieuw-Vennep Centrum en Getsewoud worden beter op elkaar aangesloten;
- Verbreding draagvlak voor voorzieningen in Nieuw-Vennep.

Welk doel wordt nagestreefd?
De volgende doelen worden nagestreefd:
- Van bedrijvigheid naar een voor Nieuw-Vennep nieuw gemengd woon-werkgebied;
- Bijdragen aan de woningopgave van onze gemeente door het toevoegen van circa 2.000 woningen;
- Benutting en verbetering van de voorzieningen in Nieuw-Vennep;
- Verbeteren van de verbindingen in Nieuw-Vennep;
- Streven naar een veilige, aantrekkelijke en gezonde fysieke leefomgeving.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?
Diverse ontwikkelaars hebben kavels binnen het Pionier-BOLS terrein verworven om deze te transformeren. Op basis van intentieovereenkomsten worden met verschillende initiatiefnemers (grondeigenaren/ ontwikkelaars) afspraken gemaakt over de haalbaarheid van de transformatie. Na vaststelling van het masterplan in de gemeenteraad kunnen met de initiatiefnemers binnen elk blok ook anterieure overeenkomsten worden gesloten. Aanvragen om omgevingsvergunning kunnen zij mede motiveren op basis van het masterplan.

Parallel aan de aanvragen van de ontwikkelaars zullen wij de aanpassingen aan het bestaande openbaar gebied voorbereiden (Voorontwerp Inrichtingsplan (VO-IP), Definitief Ontwerp Inrichtingsplan (DO-IP). Aanpassing van het straatprofiel naar het nieuwe gebruik is immers onze verantwoordelijkheid. De noodzakelijke ruimtelijke procedure voor het planologisch mogelijk maken van de parallelweg langs de Helsinkilaan (die de Athenelaan met de Operaweg verbindt) zal worden voorbereid. Verder zullen wij zowel binnen als buiten het plangebied diverse aanpassingen aan het verkeersnetwerk doen om ook in de toekomst een goede bereikbaarheid te waarborgen.

<u>*Het masterplan*</u>
Het masterplan bestaat uit drie onderdelen:
- Het masterplan: in het masterplan worden de totale opgave en de ambities omschreven en gemotiveerd. Het masterplan dient als beleidskader voor de toetsing van de vergunnings-aanvragen;

- Blokpaspoorten: deze bevatten de precieze bouwregels per bouwblok. In de anterieure overeenkomsten zullen de regels vanuit de blokpaspoorten aan de initiatiefnemers worden opgelegd. Deze regels zijn vooral stedenbouwkundig van aard en zijn niet strijdig met de Woningwet;
- Beeldkwaliteitsplan: in dit document wordt de gewenste ruimtelijke kwaliteit van het plan vastgelegd. Dit is het toetsingskader voor de supervisor en zal als annex deel gaan uitmaken van de welstandsnota "Nota uiterlijk van bouwwerken" d.d. 5 november 2020 (2020.0002340).

Kwaliteitsteam en supervisie

De plankwaliteit wordt middels een kwaliteitsteam onder leiding van een supervisor bewaakt met als kader het masterplan en het beeldkwaliteitsplan. De supervisor wordt geen lid van de commissie Welstand; Welstand zal in zijn formele rol blijven. Plannen worden pas met een positief advies van het kwaliteitsteam voorgelegd aan de commissie Welstand.
In het kwaliteitsteam hebben specialisten zitting op gebied van openbare ruimte, landschap en stedenbouw, planologie en architectuur, desgewenst aangevuld met aanvullende disciplines. De supervisor is de voorzitter van het kwaliteitsteam en brengt uiteindelijk, gehoord het kwaliteitsteam, advies uit aan de commissie van Welstand. Het kwaliteitsteam zal regulier vergaderen.

Afwijking beleidskaders

In ons beleid hebben we regels opgenomen over parkeren en groen. In dit project wijken wij af van deze normen. Tevens dient de beheernorm aangepast aan het nieuwe gebruik. In het volgende geven wij aan hoe we hiermee wensen om te gaan:

- Parkeernormen: binnen het Pionier-BOLS terrein zien wij aanleiding om een gebieds-specifiek parkeerbeleid vast te stellen op basis van het vigerend parkeerbeleid (2017.0004524) waarnaar het paraplubestemmingsplan Parkeren 2018 (2018.0061234) verwijst. Immers bestaat het woonprogramma overwegend uit kleine(re) appartementen voor doelgroepen die naar verwachting een lager autobezit hebben. Daarnaast wordt ingezet op moderne vormen van mobiliteitsbeleid. Adviesbureau Royal Haskoning DHV (RHDHV) heeft hiervoor een onderzoek uitgevoerd. In het adviesrapport van het onderzoek (bijlage 7) wordt een nadere onderbouwing gegeven van de te hanteren parkeernormen en onder welke voorwaarden deze mogelijk zijn. De voorgestelde aanpassingen op beleid zijn:
  1. voor de parkeernormen wordt nu de CROW publicatie 381 'Toekomstgericht parkeren' (december 2018) gebruikt;
  2. toepassen CROW gebiedsclassificatie 'centrum schil' vanwege nabijheid van centrumvoorzieningen en voorgestelde mobiliteitsmaatregelen;
  3. toepassen minimale parkeernorm binnen de bandbreedte vanwege nabijheid van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Hiermee wordt afgeweken van amendement 2 VVD, CDA, D66, PvdA en Lid van de Veer Strategisch parkeerbeleid Haarlemmermeer_v2- d.d. 16-03-2017;
  4. bij de sociale huur geen verder onderscheid maken in minimum, gemiddelde of maximale parkeernorm gekoppeld aan categorie sociale huur;
  5. geen verplichte deelname van bewoners aan deelauto's voor betaalbare woningen om betaalbaarheid te borgen;
  6. indien dat noodzakelijk wordt geacht, wordt een parkeerregime op straat ingevoerd met bijvoorbeeld een blauwe zone en betaald parkeren in een hub. De aard van dit parkeerregime wordt later bepaald en zal op dat moment middels apart voorstel aan de raad worden voorgelegd;

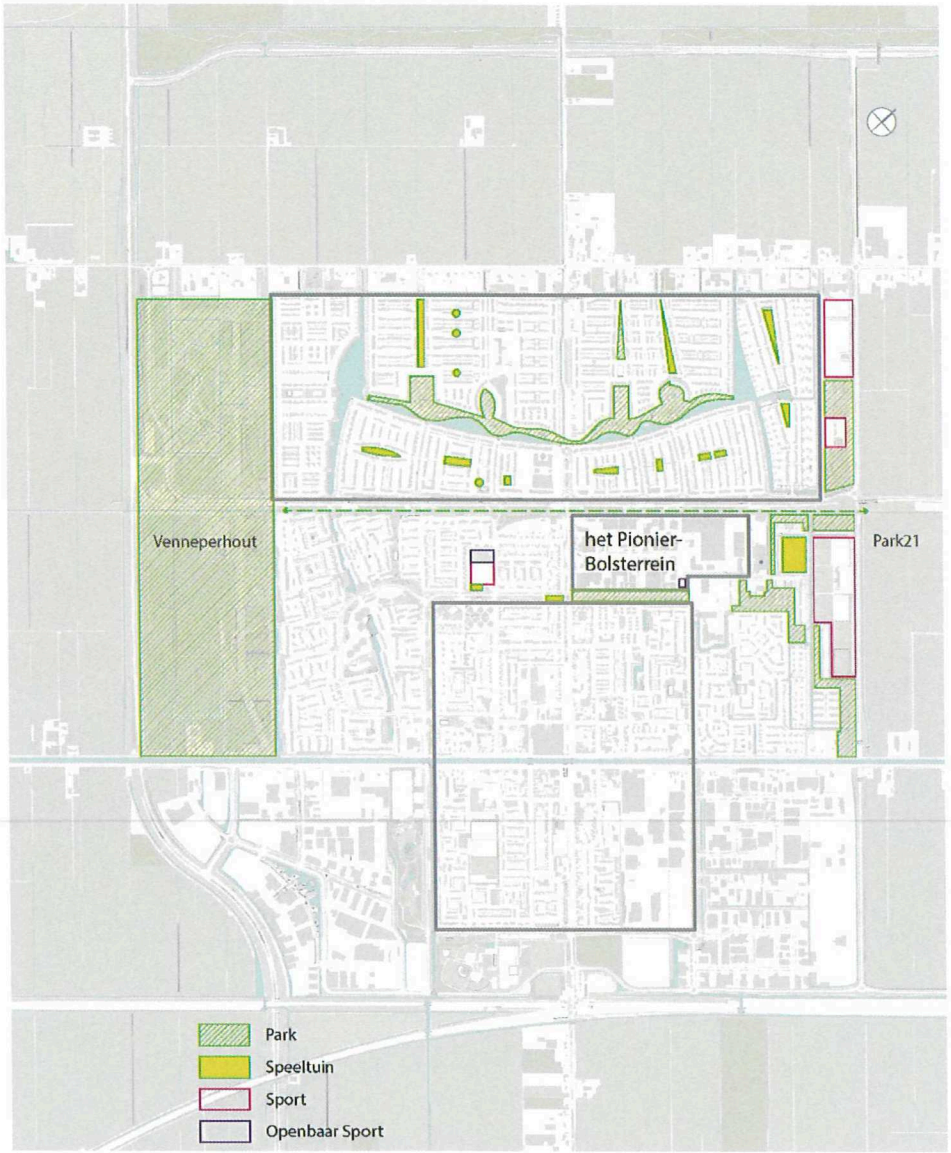
7. het gebied, waar de aangepaste normen gelden, wordt begrensd door Westerdreef, Lucas Bolsstraat, Athenelaan, Helsinkilaan, Operaweg en Venneperweg.

De voorgestelde parkeernorm komt neer op een gemiddelde norm van circa één parkeerplek per woning. Het advies van RHDHV komt op hoofdlijnen overeen met eerdere adviezen inzake parkeren van ANTEA en Movares die in opdracht van initiatiefnemers zijn opgesteld en wordt door ons integraal overgenomen. Het verschil met de toepassing van reguliere normering is voor het gehele gebied Pionier-BOLS circa 450 parkeerplaatsen minder.
De lagere norm is mede de resultante van de gunstige ligging in Nieuw-Vennep, de stedenbouwkundige opzet en de mobiliteitshubs.
Deze aspecten samen leggen een basis voor de voorgestelde verlaging. Opgemerkt kan verder worden dat toepassing van de reguliere norm een aanzienlijke onrendabele meer-investering zou betekenen over het hele plangebied. Hierdoor zou haalbaarheid van het gewenste programma (50% betaalbaar) in het geding komen.

Uit de inspraakreacties blijkt een aanzienlijke mate van zorg over overloop-parkeren buiten het plangebied ('olievlekeffect') ten gevolge van de lagere parkeernormen. Wij verwachten dat dit beperkt zal zijn, omdat wij op basis van het advies van RHDHV het vertrouwen hebben dat met de voorgestelde norm voldoende parkeren op locatie wordt gerealiseerd. Gezien de zorgen die in de zienswijzen zijn geuit is het raadzaam om nadrukkelijk de parkeerdruk in de gaten te houden om tijdig bij te sturen als er toch ongewenste parkeereffecten optreden. Zo gaan we uit van een jaarlijkse monitoring van de uitwerking van het parkeerbeleid in het plangebied en omgeving. Denk hierbij niet alleen aan de parkeernorm maar ook flankerende maatregelen die al kunnen passen in het beleid zoals het instellen van blauwe zones of betaald parkeren.

Per omgevingsvergunning door aanvragers op basis van het aangevraagde programma/gebruik dienen te worden aangetoond dat de door hen voorziene parkeerplekken ook passend zijn binnen de norm. Overigens wordt de gemeente geen deelnemer in de mobiliteitshubs.

- Groennormen: Wij stellen vanwege de bewust gekozen hoge bebouwingsdichtheid een gebieds-specifieke groennorm voor die afwijkt van de richtlijnen uit de DIOR. Er is per woning minder groen binnen het plangebied voorhanden dan in de DIOR is voorgeschreven. In de directe omgeving van het plangebied is ruim bestaande groene ruimte aanwezig of zal deze worden gerealiseerd (onder andere PARK21). Vanuit de planexploitatie wordt wel een forse RIH bijdrage voorzien aan de realisatie van deze groenvoorzieningen in de directe planomgeving, met als doel groene recreatieruimte voor de bewoners van het Pionier-BOLS terrein en voor heel Nieuw-Vennep. Deze bijdrage zou deels ook kunnen worden aangewend om de bereikbaarheid van het groen vanuit Nieuw-Vennep en het Pionier-Bolsterrein te verbeteren. Bovendien gaan we uit van een hoogwaardige groene invulling van de openbare ruimte en de gebouwen (o.a. groene gevels en vegetatiedaken) binnen het plangebied met hoge belevings- en gebruikswaarde. De groenzones langs de Nieuwekerkertocht en de Westerdreef krijgen een kwaliteitsimpuls en daardoor een hogere recreatieve gebruiks- en belevingswaarde. Toepassing van de beleidsnorm groen zou het huidige masterplan onrealiseerbaar maken en leiden tot substantieel minder (betaalbare) woningen (vanwege de lagere resulterende dichtheid).



Figuur 1: indicatie groengebieden in planomgeving Pionier-BOLS

- Beheernorm: Gezien de aard van het plan en de hoge dichtheid van het aantal woningen per hectare is een hogere beheernorm gewenst dan de huidige. De kosten hiervoor zijn gedekt vanuit de stelpost 'Areaaluitbreiding openbare ruimte' van € 300 per woning welke als gemiddelde is opgenomen van de beheerkosten openbare ruimte van een transformatie- en uitleglocatie (Investeringsstrategie Schaalsprong wonen; Voorjaarsrapportage 2021, raadsbesluit 2021.0001186 d.d. 1 juli 2021).

Aanpassingen infrastructuur buiten plangebied

Buiten het plangebied worden vier kruisingen/rotondes aangepast op basis van de uitkomsten van de Netwerkstudie en de Microsimulatie. De volgende ingrepen zijn voorzien in de plannen:

- Rotonde Noordelijke Randweg/ Operaweg krijgt bypasses;
- Kruispunt Hoofdweg/ Noorderdreef wordt aangepast zodat de opstelvakken beter functioneren;
- Rotonde Operaweg/ Venneperweg wordt omgebouwd tot een zogenaamde turborotonde;

- Rotonde Westerdreef/ Venneperweg wordt omgebouwd tot een met verkeersregelinstallatie (VRI) geregelde kruising met opstelvakken;
- Als onderdeel van de regionale bijdrage wordt vanuit het plan bijgedragen aan de aanpassing van de Nieuwe Bennebroekerweg door de provincie Noord-Holland.

Tijdens de ontwerpfase van deze voorgenomen aanpassingen zullen de omwonenden in de gelegenheid worden gesteld om te participeren.

Wat zijn de argumenten?

In het kader van het masterplan zijn diverse onderzoeken gedaan. Die onderzoeken laten zien dat er op het Pionier-BOLS terrein een veilige, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving kan worden gerealiseerd. De milieuonderzoeken zijn waar nodig vertaald in de regels in de blokpaspoorten. We resumeren onderstaand enkele onderzoeken:

Milieueffectrapportage (m.e.r.)-beoordeling

In het kader van de procedure van het Westerdreefkwartier (Nota van B&W 2020.0000940) is een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd voor het gehele Pionier-BOLS terrein. Hieruit blijkt dat een m.e.r.-procedure niet noodzakelijk is gezien de verwachte milieueffecten van de transformatie.

Netwerkanalyse

Een netwerkanalyse is uitgevoerd om de effecten van de transformatie op de doorstroming van het verkeer in het netwerk en de verkeersveiligheid te bepalen. Meerdere varianten zijn bekeken wat resulteerde in twee mogelijke varianten: a) Voorkeursvariant (50 kilometer per uur (km/h) op Westerdreef, Athenelaan en parallelle Helsinkilaan) en b) Variant 1 (30 km/h in het totale plangebied inclusief Helsinkilaan met een doorsteek Hugo de Vriesstraat naar Operaweg).

Doorstroming: Qua doorstroming heeft de inrichting van het netwerk in en rondom het Pionier-BOLS terrein conform de 'Voorkeursvariant' de voorkeur. De nieuwe route voor doorgaand verkeer via de parallelle Helsinkilaan, ingericht als een 50 km/h gebiedsontsluitingsweg, zorgt ervoor dat het verkeer evenwichtig over het gebied wordt verspreid en zorgt voor een goede verkeerscirculatie. Dit maakt het mogelijk dat de Lucas Bolsstraat afgewaardeerd kan worden naar een erftoegangsweg met een 30 km/h snelheidsregime (stedenbouwkundige randvoorwaarde masterplan). Daarnaast worden bestaande drukke routes en kruispunten op onder meer de Venneperweg en de Westerdreef beperkt extra belast. Zeker op de Venneperweg is dit van groot belang, omdat deze route in beide varianten extra verkeer krijgt te verwerken hetgeen onwenselijk is vanwege de reeds aanwezig verkeersdruk.

Verkeersveiligheid: Ook qua verkeersveiligheid heeft 50 km/h op Westerdreef, Athenelaan en parallelle Helsinkilaan de voorkeur. Alhoewel beide varianten in principe verkeersveilig kunnen worden ingericht, zijn de totale effecten qua verkeersveiligheid in de Voorkeursvariant gunstiger. Belangrijk voordeel is dat er geen doorgaand verkeer door de wijk gaat (via de Hugo de Vriesstraat), waar doorgaand verkeer frequent in aanraking zou komen met kwetsbare verkeersdeelnemers (denk bijvoorbeeld aan spelende kinderen). Ter hoogte van de Athenelaan – Helsinkilaan neemt de verkeersdruk in de Voorkeursvariant meer toe dan in Variant '1' . Het oversteken voor langzaam verkeer naar onder meer De Estafette, het kinderdagverblijf en de scholen kan veilig worden aangelegd. Daarbij is het langzaam verkeer op de gebiedsontsluitingswegen overal gescheiden van het gemotoriseerd verkeer.

Er zijn diverse inspraakreacties binnengekomen die met nadruk pleiten voor veiligheid in relatie tot de kwetsbare verkeerdeelnemers (met name fietsers van en naar het Herbert Vissercollege en De Estafette). Deze worden in de planuitwerking meegenomen op het moment dat de kruisingen worden vormgegeven. Met name de fietsoversteekplaats bij de kruising van de

Athenelaan en de Lucas Bolsstraat verdient aandacht in dit kader vanwege de verwachte grote aantallen fietsers.

Microsimulatie Verkeer
Als verdere uitwerking van de netwerkstudie is een microsimulatie uitgevoerd van de knooppunten in het netwerk. De simulatie geeft inzicht in potentiële lokale knelpunten. De studie levert meer inzicht op in de maatregelen die genomen dienen te worden op diverse knooppunten rond het plangebied. Zo kan bijvoorbeeld de configuratie van de aan te passen rotondes beter worden bepaald en kan een toekomstbestendige doorstroming van het verkeer worden gewaarborgd. De microsimulatie heeft niet geleid tot aanpassingen in het masterplan.

Onderzoek Wegverkeerslawaai
Initiatiefnemers zullen in het kader van de aanvragen omgevingsvergunning nader geluidsonderzoek dienen te verrichten. Uit voorlopig onderzoek wordt duidelijk dat hogere waarden voor wegverkeerslawaai benodigd zullen zijn. Een hogere waarden procedure kan parallel worden doorlopen met een omgevingsvergunningprocedure.

Bedrijven milieuzonering
In het kader van de Handreiking bedrijven en Milieuzonering (van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG)) zijn de aspecten industrielawaai en geuroverlast in beeld gebracht. Er zijn drie bedrijven waar lokaal saneringsmaatregelen noodzakelijk zijn om geur- en industrielawaai te beperken om de bouw van woningen in de directe omgeving mogelijk te maken. Initiatiefnemers dienen vooraf met de betreffende bedrijven in gesprek te gaan over maatwerkoplossingen. De kosten van deze maatregelen komen ten laste van de initiatiefnemers die de maatregelen noodzakelijk maken.

Spelregels klimaat
Er is een klimaatbestendigheidsplan opgesteld met de focus op waterretentie, waterafvoer, droogte en voorkoming van hittestress. In het klimaatplan wordt een maatregelenpakket voorgesteld dat is verwerkt in zowel het masterplan als in de blokpaspoorten.

Ecologie en Flora en Fauna
Het gehele plangebied is in 2020 middels een natuurtoets/verkennend natuuronderzoek onderzocht. Het is de verantwoordelijkheid van initiatiefnemers in het gebied om nader onderzoek te doen en mitigerende maatregelen te nemen waar vereist.

Ontwikkelstrategie
De ontwikkelstrategie maakt deel uit van het masterplan en gaat uit van een faciliterende rol van de gemeente. Voor het plangebied wordt geen bestemmingsplan opgesteld. In plaats daarvan kunnen initiatiefnemers een omgevingsvergunning aanvragen op basis van de Wabo, uitgebreide voorbereidingsprocedure, dan wel de na het invoeren van de Omgevingswet vergelijkbare procedure van de Omgevingsplanactiviteit.

Wij werken slechts mee aan de vergunningsprocedure indien het door een initiatiefnemer ingediend plan een positief advies van de supervisor verkrijgt en er een anterieure overeenkomst is gesloten met kostenverhaal. In de anterieure overeenkomst komen ook afspraken te staan over de aanleg van de gemeenschappelijke elementen in het plangebied die wij belangrijk vinden, zoals de groene hoven binnen de blokken en de stegen alsmede de mobiliteitshubs (onder andere de realisatie van centrale hoven, stegen en mobiliteitshubs).

In beginsel verlenen wij geen medewerking aan plannen die het totaal van 1.200 woningen overschrijden. Uitgangspunt hierbij is de verwachting dat niet 100% van alle percelen zal gaan transformeren; diverse gevestigde bedrijven zullen immers gehandhaafd blijven.

De hierbij gemaakte werkafspraak is dat bij samenwerking van circa 70% van de eigenaars in het betreffende blok, verwacht kan worden dat realisatie van voldoende plankwaliteit mogelijk is. Het streven is om zo tot een op blokniveau samenhangende ontwikkeling te komen en dat hierbij de realisatie van de stedelijke en ruimtelijke kwaliteit zeker gesteld wordt, namelijk de groene hoven binnen de blokken, de stegen en de mobiliteitshubs. Als aantoonbaar voldoende ruimtelijke en programmatische kwaliteit kan worden behaald bij een samenwerking met een oppervlakte van minder dan 70% per blok dan kan de gemeente ervoor kiezen hierin alsnog medewerking verlenen.

Deze criteria zijn naar aanleiding van de inspraak verder verduidelijkt.

Wat zijn de kanttekeningen en risico's?

Hoe denkt de omgeving over het masterplan?

Tijdens het maken van het masterplan zijn de ondernemers, vastgoedeigenaren en omwonenden binnen en rondom het plangebied geïnformeerd over de hoofdlijnen van het masterplan en is hen gevraagd om ideeën en reacties te geven. Vanwege de coronacrisis is extra ingezet op het gebruik van digitale middelen. Onder andere door een videopresentatie van het masterplan, een reactiemogelijkheid via de website en meerdere digitale bewonersbijeenkomsten. Zo zijn in juni 2020 en in juli 2021 Teams-vergaderingen georganiseerd om geïnteresseerden op hoofdlijnen te informeren en de gelegenheid te geven om te participeren. Daarnaast is sinds 2020 ook een klankbordgroep (KBG) waarmee wij overleggen over het masterplan. Leden daarvan zijn bewoners, ondernemers, eigenaren, het Herbert Vissers College, de dorpsraad en de ondernemersvereniging Haarlemmermeer Zuid (OVHZ). De klankbordgroep denkt en praat in adviserende rol kritisch mee over de plannen.
Op basis van de door de omgeving ingebrachte input zijn de plannen verder uitgewerkt. Bovendien is er nader verkeersonderzoek gedaan aangezien hier veel behoefte aan was vanuit de omgeving. Over het algemeen gezien zien wij veel draagvlak voor de plannen, maar wel met kritische noten waar we in de uitwerking de planomgeving tijdens verdere participatiemomenten bij zullen betrekken. Daarnaast is er in de klankbordgroep ook zorg geuit over de parkeerdruk in en om het plangebied. In het bijzonder is er zorg over de verkeersveiligheid in relatie tot de voorgestelde netwerkaanpassingen. Daarnaast is er in de klankbordgroep ook zorg geuit over de parkeerdruk in en om het plangebied. We zullen in de uitwerking de planomgeving hierbij betrekken tijdens verdere participatiemomenten.

Terinzagelegging masterplan

In het kader van de inspraakverordening hebben we het ontwerp-masterplan, het beeldkwaliteitsplan en de blokpaspoorten van 21 september tot 2 november 2021 ter visie gelegd. Daarmee kon eenieder een zienswijze indienen. In oktober 2021 hebben we een digitale informatiebijeenkomst belegd om het ontwerp-masterplan toe te lichten en geïnteresseerden in staat te stellen vragen te stellen. Voor hen die wilden doorpraten heeft een fysieke ronde tafel bijeenkomst plaatsgevonden in de Estafette. Met de terinzagelegging en de daarbij georganiseerde bijeenkomsten hebben we voldaan aan de behoefte vanuit de omgeving om vragen te kunnen stellen en te reageren.

Beantwoording zienswijzen en aanpassingen plandocumenten
In totaal zijn er negentien afzonderlijke zienswijzen ingediend. Deze zijn in de nota van beantwoording (bijlage 4) van antwoord voorzien. De belangrijkste onderwerpen zijn de verkeersstructuur (Helsinkilaan), het parkeren en de bouwhoogte.

De zienswijzen geven aanleiding om de raad een op enkele punten aangepast masterplan voor te leggen. Ook het beeldkwaliteitsplan, de blokpaspoorten en de ontwikkelstrategie zijn op enkele onderdelen aangepast. In de Nota beantwoording van zienswijzen worden alle wijzigingen gememoreerd, onderstaand resumeren we de grootste aanpassingen als resultaat van de zienswijzen en ambtshalve:

- het blokpaspoort voor het Bolsterrein is aangepast waardoor op enkele plekken iets ruimere hoogteaccenten mogelijk zijn;
- in het blokpaspoort van Blok E is de maximale bouwhoogte aangepast van 24 naar 18 m;
- in de blokpaspoorten van de Pionier (A tot en met E) is opgenomen dat initiatiefnemers die tijdig tot een constructieve samenwerking komen, waarbij voldaan moet zijn aan de ruimtelijke en stedelijke kwaliteitseisen, 30% additionele woningen mogen realiseren zolang de grens van 1.200 woningen nog niet is bereikt. Dit was voorheen 10%. Verder is de vereiste 10% commercieel programma aangepast naar 5%. Beide aanpassingen zijn gedaan op basis van consultatie met de ontwikkelaars en betrokken beleidsadviseurs. Hiermee wordt de kans op een succesvolle transformatie verhoogd door een vergroting van de haalbaarheid van een positieve business-case van de ontwikkelaars, zonder dat dit afdoet aan de in het masterplan gestelde ruimtelijke en stedelijke kwaliteitseisen.
- het Beeldkwaliteitsplan (BKP) is besproken in de Commissie Welstand. Dit heeft geleid tot enkele ambtshalve verduidelijkende aanvullingen op het BKP.

Bezwaar en beroep bij omgevingsvergunning
Tegen het masterplan met bijbehorende stukken kan geen beroep bij de bestuursrechter worden ingesteld aangezien het een beleidskader is en geen planologisch-juridisch instrument. Op de aanvragen voor omgevingsvergunningen zal naar verwachting voor het merendeel de 'uitgebreide procedure' Wabo (of omgevingsplanactiviteit (OPA) onder de Omgevingswet)) van toepassing zijn. Dit betekent dat hiervoor in beginsel een Verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad nodig is. Omdat de uitgebreide procedure (zowel Wabo als OPA) hun grondslag kennen in de Algemene wet bestuursrecht kan tegen afgegeven omgevingsvergunningen wél bezwaar en beroep worden ingediend.

Facilitaire rol gemeente bij ontwikkeling
In het plandeel Pionier is sprake van meerdere eigenaars (het Bolsterrein is in één hand). Meerdere initiatiefnemers dienen tot constructieve afspraken te komen om gezamenlijk te kunnen voldoen aan de eisen van het masterplan. De kans bestaat dat men hier niet (goed) uitkomt en dat hierdoor de ontwikkeling op plekken stagneert (bijvoorbeeld doordat een eigenaar niet mee kan of wil doen). De gemeente heeft hierin beperkte sturingsmacht. In de blokpaspoorten wordt wel voorzien in een benadering waarin samenwerking wordt gestimuleerd (door de mogelijkheid extra woningen te realiseren waarbij de 1.200 eenheden voor Pionier wel het maximum blijft). Ook willen wij samenwerking per blok bevorderen door gezamenlijk anterieur te contracteren per blok.

De plannen gaan uit van een organische ontwikkeling, wat wil zeggen dat een langdurige 'tijdelijke' situatie kan ontstaan wanneer een plandeel niet transformeert (bijvoorbeeld vanwege de hiervoor genoemde situatie). Dit kan zijn weerslag hebben op de openbare ruimte. Gekoppeld aan de gefaseerde bouwplanrealisatie zal de openbare ruime worden aangepast aan de gemengde woonomgeving. Tot die tijd kan gewoond worden in een gebied dat (deels) de

inrichting kent van een bedrijventerrein. Hiermee ontstaat de mogelijkheid dat er zwaar verkeer rijdt door een omgeving waar bewoners kunnen fietsen en kinderen rondom de woonerven spellen. Initiatiefnemers dienen daarom als onderdeel van de vergunningaanvraag met een plan te komen waarin een veilige en leefbare situatie het uitgangspunt is.

Monitoren parkeersituatie

De keuze voor een relatief lagere parkeernorm is onderbouwd en passend bij de beoogde doelgroepen. Deze lagere norm laat ook toe dat we de woningaantallen bouwen die nu in het masterplan voorzien zijn. Het handhaven van de norm zoals die gehanteerd is in Getsewoud, zou tot een soortgelijke verkaveling leiden als Getsewoud en derhalve tot fors lagere woningaantallen. De keuze is dus in vereenvoudigde zin die tussen wonen of parkeren, waarbij vanzelfsprekend wel een juiste balans moet worden gevonden. Die balans is in het masterplan gezocht. Zaak is echter wel om goed te bewaken dat initiatiefnemers een duurzaam mobiliteitsbeleid implementeren als voorwaarde voor de lagere norm. Dit wordt in het masterplan voorgeschreven, maar vereist ook langjarige commitment vanuit de gemeente. Afspraken over parkeren worden in de anterieure overeenkomsten vastgelegd. Naar aanleiding van de in zienswijzen en door de klankbordgroep geuite zorgen zeggen wij toe dat monitoring van de parkeerdruk tijdens de realisatie jaarlijks zal plaatsvinden.

Aandacht voor verkeersveiligheid

De keuze voor de nieuwe parallelle Helsinkilaan en de Athenelaan als 50 km/h weg heeft een negatieve uitwerking op de naastgelegen bebouwing op het Bolskwartier vanwege wegverkeerslawaai. Ook het naastgelegen Herbert Visserscollege vreest negatieve effecten. Het alternatief is een 30 km profiel, maar dit zorgt voor minder verkeerswaarde waardoor meer auto's zullen kiezen voor de Venneperweg. Deze wordt daardoor (nog) zwaarder belast en nadert daarmee op termijn zijn limiet. Daarnaast zal ook de Lucas Bolsstraat (30 km) meer verkeer te verwerken krijgen. Mogelijk biedt het Verkeersstructuurplan Nieuw- Vennep (VSPNV) een structurele oplossing waardoor de Venneperweg kan worden ontlast, maar hierop kan nog niet worden voorgesorteerd.

Aanpassingen rotondes Venneperweg

Naar de noodzakelijke aanpassingen van de rotondes op de Venneperweg is een eerste verkenning gedaan. Hieruit volgt een advies voor de ombouw van de rotonde met de Westerdreef tot kruising met verkeerslichten. Zo is de verkeersafwikkeling ook in de toekomst geborgd. Onderzoek naar de daadwerkelijke noodzaak en uitwerking hiervan wordt in de komende tijd ter hand genomen. De planomgeving wordt hierbij betrokken. Naast goede doorstroming is verkeersveiligheid een toetsingscriterium. Ook de effecten op het flankerend groen worden hierin meegenomen.

3.3 Wat mag het kosten?

Onderdeel van het masterplan is ook het financieel kader Pionier-BOLS terrein (Geheim) (Bijlage 6). In het Financieel Kader worden de financiële kaders van de gebiedsontwikkeling weergegeven, wordt de financiële haalbaarheid nader aangetoond en wordt de wijze van kostenverhaal vastgelegd.

De inmiddels geleverde gronden van Van Groningen worden naar verwachting op termijn zonder enige bewerking doorverkocht. Voor het Pionier-BOLS terrein hoeft dan ook geen grondexploitatie worden geopend aangezien de gemeente met deze doorverkoop voor het gehele plangebied een facilitaire rol aanneemt. Vanwege het feit dat er geen grondexploitatie wordt geopend, wordt wel voorgesteld een bestemmingsreserve te vormen waarin de voorziening van het Van Groningen terrein en de opbrengsten van kostenverhaal worden

gestort. Hierdoor ontstaat een financiële faciliteit waarmee de kosten en opbrengsten van het plan binnen de begroting kunnen worden verevend. Voor de planontwikkeling is in de jaren 2022 tot en met 2030 een bedrag van € 6,4 miljoen benodigd. Voor het woonrijp maken van de openbare ruimte wordt een bedrag van € 11,4 miljoen gevraagd.

Daarnaast vragen wij u om een investering van € 2,3 miljoen op te nemen in de Voorjaarsrapportage 2022, met startjaar van de uitvoering 2026, voor de realisatie van bovenwijkse voorzieningen ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Pionier-BOLS terrein. Het betreft de aanpassing van de twee rotondes op de Venneperweg (ter hoogte van de Operaweg en Westerdreef). Deze worden gedekt uit de te ontvangen anterieure bijdragen, de ontvangen Rijksbijdrage woningbouwimpuls en een bijdrage uit de reserve Schaalsprong. De bijdrage uit de Reserve schaalsprong is onder voorbehoud van een positieve integrale afweging bij de Voorjaarsrapportage 2022.

Middels de anterieure overeenkomsten zullen de plankosten, civiele kosten en de RIH worden verhaald bij de initiatiefnemers in het plangebied. Opbrengst zijn ingerekend maar dienen nog wel gerealiseerd te worden (overeenkomsten zijn pas te sluiten na vaststellen van het masterplan). In de berekening is rekening gehouden met de zogenaamde macro-aftopping die ontstaat wanneer de opbrengsten onvoldoende zijn om alle kosten te verhalen. In die zin wordt primair een negatief projectsaldo verwacht (hetgeen ook aanleiding was voor toekenning van de woningbouwimpuls (WBI) subsidie.

Onderdeel van het project maakt ook de 29% toerekenbare bijdrage uit aan de kosten (tussen Hoofdvaart en A4) van de aanpassing van de Nieuwe Bennebroekerweg, alsmede de kosten voor het aanpassen van een drietal rotondes en de aanpassing van de kruising Hoofdweg/Noorderdreef buiten het plangebied. Daarnaast wordt vanuit het project bijgedragen aan de RIH-reserve ten behoeve van realisatie van groenvoorzieningen nabij Nieuw-Vennep.

Het totale geraamde financiële tekort na aftrek van het kostenverhaal wordt voor de helft gedekt door de reeds toegekende woningbouwimpuls-subsidie en komt voor het overige ten laste van de gemeente, provincie Noord-Holland, Metropoolregio Amsterdam (MRA) en Vervoerregio Amsterdam (VRA). De dekking van het gemeentelijk aandeel wordt gevonden vanuit de potentiële verkoopopbrengst minus de kosten van het door de gemeente aangekochte Van Groningen-terrein en de vrijval van de destijds getroffen voorziening met betrekking tot de aankoop van het Van Groningen-terrein. De niet aan Pionier-BOLS terrein toe te rekenen kosten van de aanpassingen van de twee rotondes op de Venneperweg worden ten laste gebracht van de reserve Schaalsprong.

De kosten van voorbereiding tot en met de vaststelling van het masterplan zijn gedekt middels een Voorbereiding Toezicht en Administratie (VTA)-krediet. Het plan is op deze wijze financieel sluitend.

Wat zijn de financiële risico's?
Vanwege de aard van deze ontwikkeling zijn de risico's relatief hoog. Het betreft hier immers een transformatieopgave van bedrijfslocaties naar een hoofdzakelijk woonprogramma in hoge dichtheden, wat altijd extra risico's met zich meebrengt. Door de voornamelijk faciliterende rol die we bij deze transformatieopgave hebben, zijn de gemeentelijke risico's in financiële zin zo veel mogelijk beperkt. Het helemaal wegnemen van risico's voor de gemeente is echter onmogelijk. De financiële risico's zijn in het Financieel kader (Geheim) benoemd.

3.4. Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Wij leggen het masterplan aan de gemeenteraad voor ter vaststelling. De gemeenteraad is verantwoordelijk voor het vaststellen van de kaders en de uitgangspunten van de transformatie van het Pionier-BOLS terrein, zoals neergelegd in het masterplan en de blokpaspoorten. Ook stelt de raad het Beeldkwaliteitsplan als addendum op de welstandsnota vast.

In de vervolgfase zijn wij bevoegd om de omgevingsvergunningen te verlenen, waarmee afgeweken wordt van het bestemmingsplan. Dit kan alleen na afgifte van een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) door de raad. De raad is bevoegd om de benodigde middelen ter beschikking te stellen.

Wij zijn verantwoordelijk als opdrachtgever voor de voorbereiding en de realisatie. Ook de te sluiten intentie en anterieure overeenkomsten vallen onder onze verantwoordelijkheid. Wij stellen daarnaast de supervisor in. Binnen ons college is de portefeuillehouder Woningbouw het eerste aanspreekpunt.

3.5. Welke overige relevante informatie is beschikbaar?

- Voor de aansluiting van de parallelle Helsinkilaan op de Operaweg en de overkluizing van de Nieuwekerkertocht en de daarlangs gelegen groenstrook zullen wij een ruimtelijke procedure (uitgebreide Wabo of OPA) moeten voeren direct na vaststellen van het masterplan.
- Het Van Groningen terrein is in 2018 aangekocht met als doel om de milieuzone in het bestemmingsplan te kunnen verwijderen, welke transformatie van Pionier tegenhield. Momenteel bereiden wij de verkoop van dit terrein voor.
- Het risico bestaat dat door de organische ontwikkeling niet het gehele bedrijventerrein wordt getransformeerd. Dit heeft als gevolg dat er ook minder kosten kunnen worden verhaald. Door een verdeelmechanisme in de ontwikkelstrategie verwachten wij dat wij voldoende flexibiliteit hebben om woningen te (her)verdelen zodat we verwachten dat de 2.000 wooneenheden gehaald worden;
- De aanpassing van een gedeelte van het tracé van de Nieuwe Bennebroekerweg (tussen Hoofdvaart en A4) is voorwaardelijk voor de transformatie van het Pionier-BOLS terrein. Alhoewel de provincie Noord-Holland en de VRA middels steunverklaringen aangeven te voldoen aan de financiële verplichtingen, bestaat het risico dat de aanpassing aan de Nieuwe Bennebroekerweg alsnog niet doorgaat. Vooralsnog kan het Pionier-BOLS terrein dan worden gerealiseerd met de tijdelijke maatregelen op de Rijnlanderweg. Eventuele andere projecten kunnen dan op langere termijn geen doorgang meer vinden. Voor het Pionier-BOLS terrein blijft het risico dan beperkt;

- Het is mogelijk dat het woningbouwprogramma niet geheel op voorgestelde wijze realiseerbaar is door milieucontouren in het plangebied en de afstand die daar tot gehouden dient te worden. Eerste stap is dat de hinder aan de bron wordt beperkt door maatwerk voorzieningen (door ontwikkelaars te betalen); daarnaast zijn er herverdeelmogelijkheden waardoor de gewenste woningaantallen alsnog op voldoende afstand kunnen worden gerealiseerd.
- Na vaststelling van het masterplan zal de interactie met de in- en omwonenden en belanghebbenden voortgezet worden middels enerzijds de reguliere informatievoorziening (website, (digitale) informatiebijeenkomsten, nieuwsbrieven) en anderzijds via de KGB. Op diverse aspecten wordt participatie ingezet zoals in de ruimtelijke procedure inzake de Helsinkilaan en in de voorbereiding van de aanpassingen van de diverse rotondes en kruispunten. Specifiek zal met De Estafette en het HVC gesproken worden over de veiligheid van de (fiets)kruisingen in het plangebied. De marktpartijen in het gebied zullen zelf, in nauwe afstemming met de gemeente, moeten communiceren over de planvoornemens en de realisatie. Hiertoe zullen zij een BLVC-plan (Beheer, Leefbaarheid, Veiligheid & Communicatie) dienen op te stellen dat onderdeel uitmaakt van de te vergunnen stukken. Onderdeel van de uitgebreide WABO-procedure is de mogelijkheid van indienen van zienswijzen en het aantekenen van bezwaar en beroep bij de bestuursrechter.

3.6. Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

Wij leggen het masterplan en het beeldkwaliteitsplan ter besluitvorming aan de gemeenteraad voor. De gemeenteraad krijgt daarna de door grondeigenaren aangevraagde omgevingsvergunningen conform de Wabo inzake strijdig gebruik voorgelegd welke zich op dit masterplan zullen baseren in hun ruimtelijke onderbouwing. De gemeenteraad kan hierop een verklaring van geen bedenkingen afgeven. Onder de nieuwe Omgevingswet zal dit gebeuren met de aanvraag Omgevingsplanactiviteit (OPA).

3.7. Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?

De geplande woningbouw op het Pionier-BOLS terrein draagt met circa 2.000 woningen bij aan de woningbouwopgave in de MRA. De nadruk ligt op specifieke doelgroepen (ouderen, starters en jongeren en stellen zonder kinderen, mensen met een zorgbehoefte, (kleine) gezinnen en (startende) ondernemers en diverse sport, zorg en maatschappelijke voorzieningen) die in de huidige woningmarkt moeilijk aan bod komen.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de loco-secretaris, de burgemeester,

b/a P. van der Meulen J. Nobel

Michiel Ruis Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n):

1. Nota van beantwoording zienswijzen masterplan
2. Zienswijzen masterplan geanonimiseerd
3. Masterplan Pionier-BOLS
4. Blokpaspoorten Pionier-BOLS
5. Beeldkwaliteitsplan Pionier-BOLS
6. Financieel Kader Pionier-BOLS (Geheim)
7. Adviesrapport Parkeernormen Pionier-BOLS

Nota van zienswijzen

Behorend bij raadsvoorstel tot vaststelling van het Masterplan, beeldkwaliteitsplan en blokpaspoorten voor het Pionier-Bolsterrein te Nieuw-Vennep

A. Procedure
B. Zienswijzenbeoordeling
C. Overzicht van wijzigingen
Bijlagen: - opmerkingen Bols Kwartier B.V.
- gebundelde zienswijzen (geanonimiseerd)

A. Procedure

De vaststelling van het ontwerp Masterplan, beeldkwaliteitsplan en de blokpaspoorten is op 20 september 2021 bekendgemaakt en heeft met daarop betrekking hebbende stukken vanaf 21 september 2021 gedurende zes weken ter visie gelegen. In deze periode konden zienswijzen op de stukken worden ingediend.

Er zijn 19 zienswijzen ontvangen, van of namens diverse omwonenden, drie ontwikkelende partijen, een woningcorporatie, een ondernemer en een nabijgelegen scholengemeenschap. Deze zienswijzen zijn alle binnen de termijn ingediend. Ze zijn daarom alle ontvankelijk. Het grootste deel van de zienswijzen zijn inhoudelijk gericht tegen het ontwerp Masterplan. Vanwege de samenhang zullen de zienswijzen voor zover deze gericht zijn tegen het ontwerp beeldkwaliteitsplan of de ontwerp blokpaspoorten hieronder integraal worden behandeld. Als de zienswijze over een ander document gaat dan het Masterplan wordt dat specifiek aangegeven.

B. Zienswijzenbeoordeling

Hierna hebben wij de zienswijzen samengevat en van onze reactie voorzien. De indieners van de zienswijzen worden verder in deze reactienota aangeduid als ‘indieners’ of ‘reclamanten’.

Zienswijze 1

Deze zienswijze is, behalve door indiener zelf, medeondertekend door 9 omwonenden. Inhoudelijk richt de zienswijze zich met name op de hoge intensiteit van de ontwikkeling en de gevolgen daarvan voor wat betreft verkeer, ontsluitingen, parkeren, overlast, en financiële haalbaarheid. Na een inleiding, waarin wordt ingegaan op de mate van verstedelijking, noemt reclamant 14 punten, gevolgd door 2 alternatieve ontwikkelstrategieën. Hieronder worden eerst de zienswijzen samengevat weergegeven. Daarna wordt de reactie gegeven.

1. *De woningdichtheid van de nieuwe wijk komt overeen met binnensteden en projecten als Holland-Park in Diemen. Inclusief de bedrijven komt de dichtheid nog substantieel hoger. Dit programma is te groot en past niet in een dorp zoals Nieuw-Vennep.*
2. *Verzocht wordt in het Masterplan op te nemen dat eerst de infrastructuur wordt aangepast alvorens te beginnen met de bouw. Dit conform het motto "eerst bewegen dan bouwen".*
3. *Op het moment van de tervisielegging zijn nog niet alle verkeersonderzoeken, waaronder de microsimulatie, afgerond. De haalbaarheid van het plan is daardoor nog geen gegeven. De resultaten van de verkeersonderzoeken dienen in het Masterplan te worden verwerkt. Als dit leidt tot aanpassingen dient het Masterplan nogmaals ter visie te worden gelegd.*
4. *Gezien de parkeerdruk op de Griseldalaan/Rodelindalaan en de veiligheid van alle verkeersdeelnemers wordt verzocht in het Masterplan op te nemen dat: a. Er bij de aanleg van de rotonde geen parkeerplaatsen verloren mogen gaan aan de Griseldalaan, en b. Het ontwerp van de rotonde voldoet aan de uitgangspunten van een duurzaam en veilige rotonde conform de eisen van de CROW en ASVV, en c. Directe ontsluiting vanaf de Rodelindalaan op de Operaweg gegarandeerd wordt, en d. De direct omwonenden, als kenners van de locatie, actief worden betrokken bij de uitwerking van de rotonde.*
5. *Een 50 km/u weg langs bestaande woningen is niet proportioneel. Op basis van de netwerkanalyse is gekozen voor variant 2d0: aanleg van een 50 km/u ontsluitingsweg parallel aan de Helsinkilaan en het opwaarderen van een deel van de Athenelaan van 30 km/u naar 50 km/u. De bestaande omwonenden krijgen hierdoor te maken met substantieel hogere geluidsbelastingen op hun gevels en verveelvoudiging van verkeer langs hun woningen. Er zijn alternatieven waarbij de bestaande omwonenden worden ontlast. Verzocht wordt een variant te kiezen waarbij de Helsinkilaan een 30 km/u weg wordt.*
6. *De nieuw aan te leggen rotonde Operaweg – Helsinkilaan komt niet voor in de voorkeursvariant van de netwerkanalyse. Verzocht wordt de uitgewerkte (definitief ontwerp) rotonde Operaweg - Helsinkilaan mee te nemen in de kruispuntanalyse en op basis daarvan de verschillende varianten nader te beschouwen.*
7. *Parkeren – Autobezit, loopafstanden, aanbod arbeidsplaatsen en het Herbert Vissers College (HVC) staan een lagere parkeernorm in de weg. Zonder goede onderbouwing en parkeerdrukonderzoek in de aangrenzende woonwijken wordt er in het Masterplan aangenomen dat er in Pionier-BOLS een voor Nieuw-Vennep atypische doelgroep komt te wonen die weinig/geen auto's bezitten en ook niet nodig hebben. Deze aanname is niet correct want:*
    a. *Het autobezit in de omliggende wijken is substantieel hoger dan de beoogde norm bij het Pionier-Bolsterrein. Uit niets anders dan een niet-onderbouwde aanname wordt aangenomen dat het autobezit in het gebied substantieel lager zal zijn dan de omliggende wijken en de vastgestelde norm. De externe randvoorwaarden blijven namelijk voor dit project hetzelfde. Ook is algemeen bekend dat door corona het autobezit verder is toegenomen. De lagere parkeernorm gaat een probleem worden voor de toekomstige bewoners en de bewoners van de omliggende wijken.*
    b. *Autobezit neemt nog steeds toe. Hoewel er al lange tijd wordt ingezet op autodelen en overige voorzieningen (…) heeft dit nog slechts een beperkt effect en dan met name in de grote, overvolle, steden. Ook in de Haarlemmermeer en Nieuw-Vennep neemt het autobezit toe. Dit blijkt ook uit door in opdracht van de Haarlemmermeer uitgevoerd onderzoek. Een link naar het onderzoek heeft reclamant toegevoegd.*
    c. *Onrealistische loopafstanden. In het handboek parkeren zijn maximale loopafstanden opgenomen op basis waarvan beoordeeld wordt of een gebied in 'centrum schil' kan worden ingeschaald. Een gebied van 200 meter vanaf winkelcentrum Getsewoud kan worden ingeschaald in*

‘centrum schil’. Het overige gebied is ‘rest bebouwde kom’. Zo wordt ervanuit gegaan dat in plaats van de beleidsmatig vastgestelde normen (inclusief CROW en ASVV) bepaalde loopafstanden van 200 meter in het Pionier-Bolsterrein opgerekt kunnen worden tot 875 meter.

d. *Nieuw-Vennep is een woonplaats. Er zijn relatief weinig arbeidsplaatsen. Een echt forensendorp dus. Gevolg is dat er veel gereisd moet worden voor werk. De R-net is slechts 1 lijn en Nieuw-Vennep is ook nog eens een eindstation en wordt overgeslagen door intercity’s en is dus geen volwaardig treinstation. Het OV is aanwezig maar niet op het niveau van grote steden. Veel woon-werkverkeer gebeurt daarom met de auto. Met de transformatie van het Pionier-Bolsterrein zal de verhouding banen/inwoners alleen maar slechter worden.*
e. *Het HVC heeft reeds een tekort aan parkeerplaatsen: De school groeit nog steeds. Voor personeel is er niet voldoende parkeergelegenheid en wordt er uitgeweken naar de omgeving, waaronder het Pionier-Bolsterrein. Wanneer het aantal beschikbare parkeerplaatsen verhoudingsgewijs substantieel wordt verminderd zal er meer parkeeroverlast van het HVC worden ervaren.*
f. *Amendementstekst. In het handboek parkeren is een amendementtekst opgenomen die stelt dat bij ontwikkelingen goed moet worden nagedacht over mogelijke toekomstige vergroting van de parkeervraag en maakt het duidelijk dat de gemeenteraad parkeren serieus neemt en onderkent dat er reeds problemen zijn in verschillende delen van de Haarlemmermeer, waaronder delen van Nieuw-Vennep. Het is zeer vreemd om beleidsmatig te schrijven dat het parkeren serieus moet worden genomen en dan nu op een grootschalige wijze hiervan af te wijken.*
g. *Samenvattend. Gezien het gegeven dat het autobezit in Nieuw-Vennep hoog is, het autobezit in Nederland sneller groeit dan het aantal 18+-ers, deze trend door eigen onderzoek van de gemeente wordt bevestigd, Nieuw-Vennep een typische woonplaats is met een beperkt aantal arbeidsplaatsen, dit nog slechter wordt door toevoegen van extra woningen en het HVC nog steeds groeit en reeds een tekort aan parkeerplaatsen heeft, knelt een verlaagde parkeernorm aan alle kanten. Om ongemak van de toekomstige bewoners en (zittende) bedrijven op het Pionier-Bolsterrein te voorkomen en de bewoners van de omliggende woonwijken niet op te zadelen met de vanzelfsprekende parkeeroverlast (waterbedeffect) wordt verzocht om geen lagere parkeernorm vast te stellen voor het Pionier-Bolsterrein en het voor de gemeente vastgestelde parkeerbeleid inclusief de daarbij behorende parkeernormen overeenkomstig van toepassing te verklaren voor het Masterplan.*

8. *Parkeren – gereguleerd parkeren en deelmobiliteit zorgt voor een waterbedeffect in omliggende woonwijken. Het strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer (Raadsvoorstel 2017.0004524) heeft als belangrijk thema de vrijheid van bewegen. Mede hierom is het gereguleerd parkeren in Nieuw-Vennep geschrapt. Het is gebiedsvreemd om voor een geconcentreerd deel nu weer betaald parkeren in te voeren. Naast betaald parkeren wordt er bij het project ingezet op (wederom) een gebiedsvreemde oplossing namelijk die van mobiliteitshubs. Bezoekers moeten betalen voor parkeren in de hubs. Dit gaat zorgen voor een waterbedeffect richting de omliggende woonwijken. Naast het verlagen van de parkeernorm wordt ook ingezet op deelmobiliteit. Hierbij wordt niet opgenomen hoeveel de verlaging van de parkeernorm kan zijn bij het gebruik maken van de deelmobiliteit. In het parkeerbeleid van de gemeente is opgenomen dat een verlaging maximaal 20% mag bedragen. Uit onderzoek blijkt dat er uitwijkgedrag ontstaat bij het nemen van parkeerproblemen. Hier wordt geen melding van gemaakt in het rapport van RHDHV en RHDHV heeft ook geen parkeerdrukonderzoek in de omliggende wijken uitgevoerd waaruit zou blijken dat de omliggende wijken het parkeertekort kunnen opvangen. Ten aanzien van dit punt en de hieronder genoemde punten verzoekt reclamant om:*
    a. *geen betaald parkeren of ander gereguleerd parkeren (blauwe schijf) in te voeren op het Pionier-Bolsterrein en*
    b. *geen lagere parkeernorm vast te stellen voor het Masterplan en*

c. *het voor de gemeente vastgestelde parkeerbeleid inclusief de daarbij behorende parkeernormen overeenkomstig van toepassing te verklaren voor het Masterplan.*

9. *De lagere parkeernorm zorgt voor een absurd tekort aan parkeerplaatsen. In de voorgaande zienswijzen heeft reclamant onderbouwd waarom de parkeernorm niet verlaagd kan worden en vastgehouden moet worden aan het vastgesteld beleid. Om inzicht te geven in wat de verschillen zijn tussen het vastgestelde parkeerbeleid en de nu voorliggende verlaagde parkeernorm doorloopt reclamant het stappenplan van het vastgestelde beleid en spiegelt dit aan de gevraagde verlaagde parkeernorm. Reclamant komt op een verschil van 780 parkeerplaatsen. Dit kan nog verder verlaagd worden door het invoeren van deelmobiliteit. Dit gaat zeker zorgen voor parkeerproblemen voor bewoners en bedrijven van het Pionier-Bolsterrein en parkeeroverlast in de omliggende woonwijken door het bekende waterbedeffect.*
10. *Parkeren – omliggende woonwijken kunnen het tekort aan parkeerplaatsen niet opvangen. Het is de gemeente bekend dat Getsewoud reeds met een parkeerprobleem zit. Enerzijds omdat de gemeente bij de aanleg van de wijk de groei van het autobezit heeft onderschat en anderzijds omdat er door de aanwezigheid van R-net last is van zogenaamde 'schipholparkeerders'. Binnen de gemeente is dit onderkend en toegezegd om het aantal parkeerplaatsen in onder andere de Rodelindalaan en de Griseldalaan te vergroten. Er is slechts een beperkt aantal toegevoegd. Voor het Masterplan lijkt er geen parkeerdrukonderzoek te zijn uitgevoerd. Daarom heeft reclamant zelf onderzoek gedaan. Reclamant komt op een parkeercapaciteit van circa 1,53 plek per woning/appartement en een gemiddelde bezetting op de onderzochte doordeweekse avonden van circa 95%. Zodoende is er geen capaciteit om het tekort aan parkeerplaatsen op het Pionier-Bolsterrein op te vangen.*
11. *Parkeren – afwijkingsbevoegdheid. Het gebruik van de afwijkingsbevoegdheid is niet onderbouwd en geeft beperkingen in rechtszekerheid voor belanghebbenden. De verlaging van de parkeernorm wordt gevraagd op basis van gebruikmaking van artikel 4:84 Awb. Noch in de nota, noch in het Masterplan en de overige bijlagen wordt gemotiveerd waarom er in dit concrete geval bijzonder omstandigheden zijn. Deze zijn er ook helemaal niet. Het vastgestelde parkeerbeleid is al lang bekend. Daarnaast heeft de gemeente nagelaten een parkeerdrukonderzoek uit te voeren in de omliggende woonwijken. Het is dus een financiële kwestie waarvoor er beknibbeld wordt op parkeerplaatsen. Door gebruik van art. 4:84 Awb is dat er bij toekomstige bezwaar- en beroep procedures wordt getoetst op de bij het Masterplan vastgestelde verlaagde parkeernorm. Hierdoor wordt dit belangrijke thema buiten de eventuele procedures van belanghebbenden gehouden omdat de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt getoetst aan het Masterplan, het beeldkwaliteitsplan en de blokpaspoorten. Door nu op deze wijze de parkeernorm te verlagen worden de belanghebbenden beperkt in hun rechtsmiddelen. Het vastgestelde Masterplan staat namelijk niet open voor bezwaar en beroep.*
12. *Parkeren – 'rijk' rekenen met private parkeerplaatsen. Bij het Pionier-Bolsterrein is nu sprake van een relatief ontspannen parkeersituatie. Dit wordt mede tot stand gebracht door een 3-tal relatief grote parkeerterreinen bij de Estafette, Praxis en Basic Fit. Er kan niet op gerekend worden dat deze parkeerplaatsen duurzaam toegankelijk blijven voor het gebied. Deze plaatsen zijn namelijk gerealiseerd op privaat terrein. Mogelijk dat de eigenaren deze terreinen gaan bestemmen voor hun klanten en afsluiten met slagbomen. Wanneer dat het geval is, verdwijnt het grootste deel van de parkeercapaciteit op maaiveld en wordt het parkeerprobleem reeds in een vroeg stadium merkbaar.*
13. *Parkeren – verkeerde informatie in Nota – Ontwerp Masterplan. In de Nota -Ontwerp Masterplan Pionier-BOLS wordt incorrecte informatie gegeven over de bezoekersnorm van 0,3 per bezoekers voor woningen groter dan 50m2 en 40m2. Reclamant gaat ervanuit dat de Nota een schrijffout bevat en dit niet bewust is omgebogen naar 50m2. Het is onduidelijk hoe inzicht wordt verkregen in de totale parkeerbalans. Naast het ontbreken van een*

parkeerdrukonderzoek, is er ook geen parkeerbalans waaruit blijkt wat de 0-situatie van het gebied is, hoe deze in de eindsituatie is en hoe er wordt gemonitord dat er gedurende de ontwikkeling voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven. In het Masterplan wordt gewerkt met aannames en modellen maar enkel een dynamische parkeerbalans geeft echt inzicht. Verzocht wordt om een parkeerbalans toe te voegen bij het Masterplan om zodoende de haalbaarheid van de plannen te kunnen toetsen.

14. *Financieel – Financiële haalbaarheid onduidelijk. In de Nota – Ontwerp Masterplan is een summier deel opgenomen over de financiën. Deze informatie is geheim verklaard. Uit de beperkte informatie kan opgemaakt worden dat het plan met een financieel tekort zit. Dit wordt door een aantal partijen 'gedekt' waaronder de gemeente. Door het subsidiëren wordt het financiële gewin voor een beperkt aantal partijen voor een gedeelte betaald door de inwoners van de gemeente. Verzocht wordt om de financiële uitgangspunten zo aan te passen dat de gemeente financieel niet bijdraagt aan de particuliere ontwikkeling van het Pionier-Bolsterrein.*
15. *Alternatieve ontwikkelstrategie. Reclamant geeft 2 strategieën om de ontwikkeling op het gebied van parkeren in goede banen te leiden die voor de toekomstige bewoners, de (zittende) bedrijven en de bewoners van de omliggende woonwijken acceptabel is.*
    a. *Strategie 1: hanteer bij de 1^{e} 70% van de ontwikkeling de parkeernormen volgens het huidige beleid en voer na oplevering en bewoning van de 1.400^{e} woning een uitgebreid parkeerdrukonderzoek uit op Pionier-Bols en de omliggende (woon)wijken. Bij bewezen ruimte in de aanwezige parkeergelegenheid kan voor de laatste 600 woningen een (substantieel) lagere norm worden vastgesteld. Aangezien er wordt gewerkt met (flexibele) mobiliteitshubs is deze strategie goed uit te voeren.*
    b. *Strategie 2: voorzie op diverse strategische locaties in het plangebied een aantal demontabele openbare parkeergelegenheden die kunnen opschalen naar rato van het aantal woningen dat is opgeleverd. Hanteer hierbij de parkeernorm volgens het huidige beleid. Indien na oplevering en bewoning van de 1.400^{e} woning na een uitgebreid parkeerdrukonderzoek op het Pionier-Bolsterrein en de omliggende (woon)wijken blijkt dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is op het terrein en de omliggende woonwijken kan ervoor worden gekozen om 1 of meerdere van deze demontabele parkeergelegenheden te ontmantelen en de vrijgekomen locatie(s) te bebouwen met woningen en/of bedrijven.*

Naast deze strategieën zijn er nog meerdere te bedenken maar allen met de insteek dat er slechts na oplevering en bewoning van de 1.400^{e} woning kan worden overwogen of de parkeernorm naar beneden kan worden bijgesteld. Op deze wijze kan eerst in de praktijk worden bezien of er op het Pionier-Bolsterrein echt personen gaan wonen met veel minder auto's dan elders in Nieuw-Vennep en ook of het principe van de deelmobiliteit werkt en aansluit bij bewoners van het dorp.

16. *Concluderend: Het Masterplan voor het Pionier-Bols terrein is ambitieus. Gezien de geproduceerde documenten is er door een groot team hard aan gewerkt en stedenbouwkundig ziet het er mooi uit. Voor het Masterplan, maar ook voor de omgeving van het Masterplan moeten echter andere keuzes worden gemaakt op het gebied van verkeer en parkeren. Op deze belangrijke thema's is het Masterplan nu te solitair opgesteld. De gemaakte keuzes zijn ten gunste van het Masterplan en ten laste van de omliggende (woon)wijken. Onderdeel van het ambitieuze Masterplan is een thans nog niet volledig uitgewerkt verkeerskundig onderzoek (microsimulatie) en een zeer zwak onderbouwde zeer sterk verlaagde parkeernorm. Een verlaagde parkeernorm waarvan reclamant onderbouwd heeft waarom deze onacceptabel is. Als klap op de vuurpijl moet er een waterbed-versterkend parkeerregime worden ingevoerd en moeten de inwoners van de gemeente in de vorm van een subsidie (schuiven met een post van de Duinpolderweg) ook nog financieel bijdragen aan hun eigen toekomstige parkeerinfarct in Nieuw-Vennep. Zoals geschetst zijn er alternatieve ontwikkelstrategieën mogelijk die een lagere*

parkeernorm in de toekomst mogelijk kunnen verantwoorden. Ontwikkelstrategieën die berusten op 'meten is weten' en een onomkeerbare situatie voorkomen zonder dat ze het Masterplan in haar essentie hoeven te raken. Een win-win situatie kan nu dus nog worden gecreëerd. Het Masterplan moet in haar huidige vorm niet worden vastgesteld. Voor wat betreft het parkeren zal een op basis van de hiervoor genoemde uitgangspunten gebaseerde ontwikkelstrategie uitgewerkt moeten worden, het Masterplan hierop aangepast en wederom ter visie gelegd.

Reactie

1. In het Masterplan is gekozen voor een stedelijke dichtheid die hoger is dan het naastgelegen Getsewoud. Deze keuze komt mede voort uit het programma van de wijk, namelijk appartementen waarvan 50% in betaalbaar segment en de daarbij horende dichtheden (aantal woningen per hectare) die gerealiseerd gaan worden. Daarnaast worden in de wijk mobiliteitshubs geplaatst. Op deze wijze geven we invulling aan de opgave zoals opgenomen in de Structuurvisie/Omgevingsvisie en de nota schaalsprong wonen. De opgave behelst het in de komende jaren bouwen van 20.000 woningen in Haarlemmermeer. Dit is onze bijdrage aan de woningopgaaf voor de gehele MRA van circa 230.000 woningen. Daarnaast is er momenteel veel behoefte aan kleinere woningen voor starters en kleine huishoudens en betaalbare woningen. Het Pionier-Bolsterrein is een van de gebieden met mogelijkheden daarvoor. Het gebied ligt nabij het centrummilieu van Nieuw-Vennep (zowel Getsewoud als Nieuwe Kom) wat ook de mogelijkheid geeft tot een hogere dichtheid. Bouwen in een hogere dichtheid dan voorheen biedt kansen voor groei en een hoger voorzieningenniveau, waaronder HOV. De hoge dichtheid maakt op deze locatie de transformatie van een gedateerd bedrijventerrein naar moderne woonwijk met gemengd karakter mogelijk. Gezien de kosten de gepaard gaan met een dergelijke transformatie zou herontwikkeling met een lagere dichtheid naar onze inschatting financieel ook niet mogelijk zijn.
2. Uit de verkeersonderzoeken blijkt dat de omringende wegen vooralsnog voldoende capaciteit hebben. De bouw van de wijk zal meerdere jaren in beslag nemen en gefaseerd worden uitgevoerd, terwijl de aanleg van de nieuwe Helsinkilaan al wordt voorbereid. In de planning is meegenomen dat de noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur in de pas lopen met de ontwikkelingen in het plangebied. Het Masterplan is daarnaast geen uitvoeringsplan en geeft dus geen specifieke uitvoeringsvolgorde aan.
3. De microsimulatie is een verdieping van de netwerkstudie die ten grondslag ligt aan het Masterplan. De uitkomsten liggen in lijn met wat vanuit de netwerkstudie verwacht werd, maar bieden meer detail om tot goede afwegingen op kruispuntniveau te komen. Door detailinzicht in de verkeersstromen die worden verwacht in resp. 2030 en 2040 kunnen benodigde verkeersingrepen in de planomgeving verder worden geoptimaliseerd. Dit wordt nader verwerkt in het kruispuntontwerpen, waar de belanghebbenden in het vervolgtraject over zullen worden geïnformeerd.
4. Op de kruising Operaweg – Helsinkilaan komt inderdaad een rotonde. Het ontwerp voor de rotonde moet nog worden uitgewerkt waarbij rekening wordt gehouden met de inpasbaarheid in de omgeving en de belangen van aanwonenden. Vertrekpunt bij het ontwerp is onder andere:
    a. Bij het ontwerp, en later bij de aanleg van de rotonde worden de DIOR-richtlijnen gevolgd. DIOR is de Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte van de gemeente Haarlemmermeer. Deze richtlijnen sluiten aan bij de landelijke richtlijnen van het ASVV.
    b. Indien parkeerplaatsen komen te vervallen worden die elders in de wijk gecompenseerd. Hierbij is het de bedoeling deze zo dicht mogelijk bij de huidige locatie aan te leggen.
    c. Het is de wens de aansluiting op de Rodelindalaan te behouden. Het is duidelijk dat deze aansluiting logisch en wenselijk is.

    d. Minimaliseren impact op de omgeving.
    e. Voor het ontwerp van de rotonde vindt participatie plaats.
    f. Er wordt getracht zoveel mogelijk aan de wensen en eisen van belanghebbenden te voldoen.
5. Het alternatief ‘30-30-30' (met 30km snelheid op alle wegen in het plangebied) is als onwenselijk beoordeeld, omdat de Venneperweg als enige 50km weg dan (nog) drukker zal worden en mogelijk in de toekomst overbelast zal raken. Nader geluidsonderzoek zal moeten uitwijzen of het plan aan de Wet Geluidshinder voldoet, om zo de leefbaarheid in de naastgelegen buurt te waarborgen. De geluidsbelasting zal op sommige plekken naar verwachting wel toenemen. Mocht sprake zijn van een toename van meer dan 2dB dan zullen bij de omgeving passende mitigerende maatregelen aan de orde zijn (zoals geluidswerend glas, gevel-isolerende maatregelen, suskasten en stiller asfalt).
6. Hoewel op de in de netwerkanalyse opgenomen afbeeldingen geen rotonde is ingetekend, maakt de aansluiting Helsinkilaan – Operaweg in de vorm van een rotonde wel deel uit van de netwerkanalyse (meerdere varianten, waaronder 2d0). Deze is ook meegenomen in de microsimulatie. In de microsimulatie is in detail ingegaan op de verkeersafwikkeling van de rotonde en of de doorstroming in de spitsperioden wordt geborgd. De technische uitwerking (het ontwerp en in passing in de omgeving) van de rotonde is op dit moment nog niet aan de orde. De huidige vormgeving is afgeleid van de reeds aanwezige rotondes op de Operaweg en verwachting is dat deze zal voldoen. Zie verder ook onder punt 3 hierboven.
7. Zoals aangegeven in het Masterplan werkt de gemeente aan het realiseren van meer variatie in het woningaanbod en de woonmilieus. De ambitie van een divers aanbod van woningen is opgenomen in het beleidsdocument “Het woonbeleidsprogramma 2019 – 2025: het verschil maken”. De bestaande woningvoorraad in Nieuw-Vennep bestaat vooral uit traditionele eengezinswoningen (ruim 70%). Door demografische ontwikkelingen en de veranderende vraag op de woningmarkt is er behoefte aan andere woningtypes dan de bestaande in Nieuw-Vennep en Haarlemmermeer als geheel. Er komen vooral gestapelde woningen (appartementen) waardoor het woningaanbod meer divers wordt. Het karakter van het Pionier-Bolsterrein is minder dorps dan de rest van Nieuw-Vennep. Verder is er op loop- en fietsafstand op het Pionier-Bolsterrein en in de nabijheid een grote verscheidenheid aan voorzieningen (winkels, horeca, scholen, sport, medische voorzieningen etc). Het bouwen van appartementen past bij de gemeentelijke ambities en draagt bij aan het inlopen van het woningtekort in het MRA-gebied (MRA = Metropoolregio Amsterdam). De belangrijkste doelgroepen voor de ontwikkeling zijn starters, ouderen, ‘empty nesters’ en mensen met een zorgvraag. Deze doelgroepen komen uit Haarlemmermeer zelf maar ook uit andere gebieden, waaronder de grote steden waar het voor starters lastig is een woning te bemachtigen. Het Pionier-Bolsterrein krijgt door het type woningen, doelgroep en de nabijheid van de voorzieningen een stedelijk karakter dat afwijkt van de rest van Nieuw-Vennep. Hierdoor zal ook de mobiliteitsbehoefte en het autobezit anders zijn dan die van de omliggende woonwijken waar overwegend traditionele eengezinswoningen staan. De cijfers over autobezit en groei van autobezit liggen daarom naar verwachting in de nieuwe wijk lager dan in de omliggende wijken. Hier draagt nog aan bij dat mensen bij grote gebeurtenissen zoals een nieuwe baan of een nieuwe woning stil staan bij de manier van reizen en daar keuzes in maken. Bij de oplevering van de bestaande woonwijken was er nog geen HOV-lijn en is er door de bewoners een andere keuze van mobiliteit gemaakt, met sterke afhankelijkheid van de eigen auto(s). Bij het op de markt zetten van de woningen op het Pionier-Bolsterrein zal daarom specifiek aandacht worden besteed aan de mobiliteitsmogelijkheden die in de wijk komen (lopen, fiets, HOV, trein, deelmobiliteit, eigen auto) en welke voorzieningen er in de buurt zijn. Verder is van belang:

a. Loopafstanden: de gemeente gaat in het parkeerbeleid voor loopafstanden uit van bezoekers aan de centra. Het is niet vreemd dat een bezoeker van het winkelcentrum dichtbij wil parkeren. Bewoners kijken echter anders naar de afstand naar winkelcentrum Getsewoud. Ook het nabij gelegen Nieuwe Kom heeft een ruim en breed aanbod van voorzieningen. Vanuit het Pionier-Bolsterrein is dit lopend en fietsend goed te bereiken.
b. Nieuw-Vennep is een forensendorp. Met het OV ben je binnen korte tijd op bestemmingen waar veel werkgelegenheid is en waar in steeds toenemendere mate een autowerend beleid wordt gevoerd. Bijvoorbeeld Hoofddorp, Leiden, Haarlem, Schiphol en Amsterdam. Deze plekken zijn met OV en deels met de (elektrische) fiets goed te bereiken vanuit het plangebied. Het belang van autobezit neemt af, zeker onder de jongere doelgroep.
c. De medewerkers van het HVC zijn gewend aan de ruime opzet en beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de omgeving waaronder het Pionier-Bolsterrein. Hierdoor is het autogebruik gestimuleerd. Het is niet aan het project om de parkeerbehoefte van voorzieningen die niet in het gebied zijn gelegen op te lossen. Ditzelfde geldt voor de parkeerdruk veroorzaakt door schipholreizigers.

Kortom, door de ligging en een ander type doelgroep en opzet van de wijk, is het niet mogelijk de autobezitcijfers van de omliggende (traditionele) wijken één-op-één te vergelijken met het te verwachten, toekomstige autobezit in deze wijk.

8. Zoals hierboven bij punt 7 is aangegeven, krijgt het Pionier-Bolsterrein een ander woontype en woonmilieu dan in de rest van Nieuw-Vennep. Een parkeerregime zoals betaald parkeren en blauwe zone is niet onbekend in Haarlemmermeer. Ook in Nieuw-Vennep is betalen voor parkeren niet vreemd. Bezoekers van de garage onder winkelcentrum De Symfonie dienen bijvoorbeeld te betalen. Bewoners van de appartementen boven de winkels kunnen tegen betaling een abonnement afnemen om in de Symfonie-garage te parkeren.
   Mobiliteitshubs zijn een nieuwe landelijk trend (mede ingegeven door de hoge grondprijs en veranderende mobiliteitsbehoeften) en geen vreemde oplossing. Eenvoudig gezegd zijn de hubs, zoals we die voor Pionier-Bols zien, parkeergarages met de mogelijkheid om daar ook deelmobiliteit te faciliteren, eventueel aangevuld met aanvullende voorzieningen in de plint. Denk hierbij aan een fietsenmaker, bloemenstal of afhaalpunt voor pakketten. Verder zijn parkeergarages ook niet vreemd in Nieuw-Vennep. Zo heeft het hierboven genoemde winkelcentrum Symfonie een parkeergarage. Ook onder een woonblok aan de Elemastraat ligt een parkeergarage ten behoeve van de bewoners. Het is gebruikelijk dat bewoners betalen voor een parkeerplaats/toegang parkeervoorziening. De prijs voor parkeren is vaak verwerkt in vraagprijs van de woning, verdisconteerd in de servicekosten of een aparte huursom. Dit hoeft niet anders te zijn bij een parkeerplaats op loopafstand in een hub.
   Door de inzet van deelmobiliteit kan het aantal parkeerplaatsen voor bewoners verlaagd worden. De gemeente heeft in het parkeerbeleid de regels hiervoor opgenomen. Dat is een reductie van maximaal 20% van de bewonersplekken in ratio dat 1 deelauto 5 reguliere parkeerplaatsen vervangt. Parkeerplaatsen voor bezoekers dienen te allen tijde gerealiseerd te worden. Er wordt dus geen verlaging van de bezoekersparkeernorm gegeven, wel een verlaging van het aantal aan te leggen bewonersparkeerplaatsen.
   De gemeente heeft geen parkeerdrukonderzoek buiten het plangebied uitgevoerd omdat het uitgangspunt is dat parkeren binnen het Pionier-Bolsterrein opgelost wordt. Het uitgangspunt is dan ook niet dat parkeren in de omgeving wordt afgewenteld. Een blauwe zone wordt voorgesteld omdat dit vriendelijk is voor bezoekers. Parkeerplaatsen op openbaar gebied blijven zo beschikbaar voor bezoekers. Hierdoor wordt eventueel uitwijkgedrag van bezoekers voorkomen.

9. Reclamant heeft op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid, het genoemde bouwprogramma in Masterplan een parkeerbalans opgesteld. De parkeerbalansberekening van reclamant kent andere uitgangspunten dan voor het Pionier-Bolsterrein gelden (zie ook punt 7) en in het Masterplan wordt bovendien bewust alleen ingegaan op de te hanteren parkeernormen en stedelijkheidsgraad, aangezien het definitieve bouwprogramma nog kan wijzigen ten opzichte van wat er in het Masterplan is opgenomen. Het is de taak van de ontwikkelaar om zorg te dragen voor een sluitende parkeerbalans - passend bij de geldende parkeernormen voor Pionier Bols en de uiteindelijk woningbouwopgave. Het ontwerp wordt dan ook door de gemeente getoetst, zodat er geen tekort zal ontstaan in het plangebied. We nemen de parkeerbalans van reclamant ter kennisgeving aan.
10. Een te realiseren gebiedsontwikkeling dient in eerste instantie zelfvoorzienend te zijn wat betreft het realiseren van voldoende parkeerplaatsen. Pas als er binnen het gebied niet voldoende ruimte is mag worden uitgeweken naar de omgeving, mits de parkeerdruk niet hoger is dan 85%. Het Pionier-Bolsterrein zal qua parkeren zelfvoorzienend zijn. Het is bij de gemeente bekend dat de parkeerdruk in Getsewoud hoog is. Reclamant geeft aan dat dat wordt veroorzaakt door de eigen bewoners maar ook door zogenaamde 'schipholparkeerders'. Het is niet wenselijk en ook niet de taak van het project Pionier-Bolsterrein deze vreemdparkeerders te faciliteren en extra parkeerplaatsen aan te leggen. Dit trekt alleen maar meer vreemdparkeerders aan. In het strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer[1] wordt dit als volgt omschreven: "*Ook Schipholreizigers willen de auto parkeren, maar dat wordt (behalve op Schiphol en de expliciet daarvoor aangewezen plaatsen) als ongewenste vorm van parkeren binnen woongebieden beschouwd en dus ontmoedigd."* Voor het Masterplan is geen parkeerdrukonderzoek uitgevoerd. Aangezien het parkeren binnen het project wordt opgelost, is de parkeerdruk voor dit project in Getsewoud niet relevant.
11. De ambitie voor het project Pionier-Bolsterrein is te komen tot een gemengd woon-werkgebied met een veilige, aantrekkelijke en gezonde fysieke leefomgeving. Hiervoor is het nodig om keuzes te maken die niet gewoon zijn voor Nieuw-Vennep. Gelet op het stedelijk karakter van het Pionier-Bolsterrein en het afwijkende woonmilieu, het type woningen en de doelgroep ten opzichte van het huidige woningaanbod in Nieuw-Vennep, kan sprake zijn van bijzondere omstandigheden. Zoals in het Masterplan is aangegeven zijn de gemeentelijke beleidskaders hier niet allemaal op toegesneden. Dit betreft onder andere de parkeernormen. Wij onderkennen dat artikel 4:84 Awb niet het meest geëigende middel is om toe te passen en hebben daarom nu gekozen voor een beleidswijziging. Deze wordt vormgegeven als een addendum op het parkeerbeleid specifiek voor het gebied. Het is aan de gemeenteraad om hier een afweging in te maken en hierover te besluiten.
12. Private parkeerterreinen van bestaande functies worden niet meegenomen in de parkeerberekening voor de nieuwe functies.
13. Dit betreft inderdaad een schrijffout. Deze wordt hersteld in het definitieve Masterplan. Gezien de huidige staat van het plangebied is een parkeerdrukonderzoek in het plangebied op dit moment niet zinvol. Veel gebouwen staan immers leeg of worden niet volledig benut. Ook een parkeerbalans is momenteel niet goed op te stellen omdat het huidige gebruik van het gebied niet representatief is voor de beoogde eindsituatie. Bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning zal de ontwikkelaar een parkeerbalans moeten aanleveren. Elke ontwikkeling zal namelijk in haar eigen parkeerbehoefte dienen te voorzien.
14. De gemeente is wettelijk verplicht om de plan gerelateerde kosten die zij maakt te verhalen op de initiatiefnemers in het plangebied. Dit zal de gemeente ook doen voor zover dit mogelijk is op basis van de wet. De verwachting is echter dat een onrendabel deel overblijft dat niet verhaald kan worden. Dit is

[1] *Nota Bestemming bereikt – Uitgangspunten strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer (januari 2017)*

met name te herleiden tot de noodzakelijke infrastructurele ingrepen in en buiten het plangebied. Vanwege het maatschappelijk belang wordt dit tekort gedekt uit regionale en gemeentelijke structuurbudgetten voor bereikbaarheid, evenals door inzet van het verwachte verkoopresultaat van het Van Groningen terrein. De gemeente acht dit een rechtmatige inzet van middelen. Dit gezien het maatschappelijke belang van de transformatie en de toevoeging van 2.000 woningen waarvan 50% in het betaalbare segment wordt gerealiseerd. De gemeenteraad heeft ingestemd met de geheimhouding van het financieel inzicht. Dit is gedaan vanwege het economisch/financieel belang van de gemeente. Het is aan de gemeenteraad om eventueel (financiële) uitgangspunten te wijzigen.

15. Meedenken in oplossingen wordt gewaardeerd. De door reclamant voorgestelde strategieën gaan ervan uit dat er eerst met de huidige parkeernormen wordt gebouwd. Na oplevering en bewoning van 1.400 woningen dient er volgens reclamant vervolgens een parkeeronderzoek uit te worden gevoerd met mogelijk een aanpassing van de parkeernorm als gevolg. Deze voorgestelde aanpak gaat uit van een ruim parkeeraanbod, waarmee indirect het autobezit wordt gestimuleerd. Dit past niet binnen de ambitie van het project en is daarom niet wenselijk. Tevens levert dit zowel juridische als praktische bezwaren in de uitvoering op. Als de laatste 600 woningen tegen een lagere parkeernorm kunnen worden gebouwd, krijgen die bewoners te maken met langere loopafstanden, doordat de mobiliteitshubs verder weg liggen. De beschikbare capaciteit bij de 1e 1.400 woningen dient namelijk gebruikt te worden. Al met al lijkt ons deze door reclamant voorgestelde getrapte strategie niet helder en niet leidend tot gewenste resultaten. Het monitoren van de parkeerdruk gedurende de uitvoering van het plan vinden wij een goede suggestie die wij overnemen. Op deze wijze kan, wanneer er ongewenst parkeergedrag optreedt, waar nodig bijgestuurd worden.
16. Dit punt betreft een resumé van de voorgaande punten. Wij nemen hiervan kennis.

Conclusie

Wij stellen voor om in te stemmen met de zienswijze ten aanzien van de punten 11 en 13 en de suggestie voor het monitoren van de parkeerdruk over te nemen. Wij stellen voor de overige punten te weerleggen.

Zienswijze 2

Er komen weinig parkeermogelijkheden. Het idee dat er minder auto's per huishouden komen lijkt een foute insteek. Starters op de woningmarkt werken allebei dus hebben twee auto's per huishouden in plaats van 0,8. Reserveer in ieder geval ruimte voor toekomstige parkeervoorzieningen als blijkt dat er later een parkeerprobleem ontstaat.

Reactie

Het Pionier-Bolsterrein wordt een woonwijk die uitgaat van een ander woonmilieu, type woningen en doelgroepen dan men mogelijk gewend is in Nieuw-Vennep. In combinatie van de nabijheid van (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer en voorzieningen zoals winkels, sportgelegenheden, scholen en medische voorzieningen, is de verwachting dat het autobezit lager is dan in de omliggende woonwijken met de meer traditionele woonmilieus. Bovendien maken mensen bij een verhuizing weer een nieuwe afweging over mobiliteit.

Conclusie

Wij stellen u voor niet in te stemmen met de zienswijze.

Zienswijze 3

1. *Reclamant maakt bezwaar tegen het aanpassen van de groenstrook langs de Westerdreef, grenzend aan de bestaande huizen. Deze wordt van een rustige groenstrook omgebouwd tot een druk park met water. Wat wordt er gedaan tegen overlast? Denk hierbij aan muggen, kikkers en (vissende)jongeren. Het rustige grasveld grenzend aan het huis van reclamant en het vrij liggende karakter is waarom het huis is aangekocht, niet om naast een park te wonen.*
2. *Reclamant vreest voor extra verkeer met geluidsoverlast, extra fijnstof en drukte. De parkeerinrit grenzend aan de Westerdreef in plaats van vanuit de wijk zelf. Het is nu al te druk om de Westerdreef op te komen.*
3. *Bezwaar tegen minder parkeerplekken, hoe wordt er voorkomen dat er in de straat geparkeerd wordt waar 's avonds altijd al geparkeerd moet worden op de stoep en het gras? Reclamant woont nu in een zeer rustige straat wat deze uniek maakt. Met deze drukke wijk ertegenaan geplakt zullen de huizen in waarde verminderen. Reclamant vraagt om meer ruimte tussen de nieuwe wijk en de huidige bebouwing.*
4. *Reclamant verwacht ook veel geluids- en stofoverlast van de bouwactiviteiten, net als bij het Westerdreefkwartier.*

Reactie

1. De ambitie van het project is onder andere om te komen tot een veilige, aantrekkelijke en gezonde fysieke leefomgeving. Onderdeel daarvan is het creëren van kwalitatief hoogwaardig groen. Daarnaast wordt geïnvesteerd in de kwaliteitsverbetering van de omgeving (groenzones langs de Westerdreef en Nieuwekerkertocht) en een goede verbinding tussen de wijk en de omgeving. De groenstrook zal naar verwachting in de toekomst meer worden gebruikt. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp voor de groenzone van de Westerdreef zal door zorgvuldige inpassing overlast zo veel mogelijk worden tegengegaan.
2. Er wordt onderzoek gedaan naar de omgevingseffecten van het plan, waaronder geluid. Indien hier knelpunten uitkomen is de gemeente wettelijk verplicht maatregelen te treffen. De doorstroming op de Westerdreef is op basis van de verkeersstudie nog voldoende. In het kader van het nieuwe verkeersstructuurplan van Nieuw-Vennep zal dit nog nader onderzocht worden.
3. Vanuit het gemeentelijk parkeerbeleid dient het parkeren binnen het eigen plangebied opgelost te worden. Door de verdichtingsopgaaf en de ambitie om een veilige, aantrekkelijk en gezonde fysieke leefomgeving te creëren, wordt het parkeren voor bewoners en een deel van de bezoekers in hubs opgevangen.
4. Bouwactiviteiten zullen hinder veroorzaken, dit valt niet te voorkomen. Er zal tijdens de bouw echter rekening worden gehouden met de omwonenden, hier zal ook op worden toegezien. Verder zullen omwonenden op de hoogte gehouden worden van de te verwachten hinder van de bouwactiviteiten.

Conclusie

Wij stellen u voor niet in te stemmen met de zienswijze.

Zienswijze 4

Reclamant vraagt om overleg vanwege de nieuw aan te leggen weg parallel aan de Helsinkilaan. Deze komt recht op de woning van reclamant uit waardoor zonder maatregelen overlast te verwachten valt. Reclamant verzoekt om te onderzoeken wat hieraan gedaan kan worden in het ontwerp en op welke wijze met de omwonenden rekening gehouden kan worden.

Reactie

Het Masterplan is de eerste stap, waarin de nieuwe weg globaal is ingetekend, als voorwaarde voor de ontwikkeling. Op dit moment is het project nog niet in het stadium waarin de weg al op detail (ontwerp-) niveau is getekend. Bij het ontwerpen zal ook naar de leefbaarheid en verkeersveiligheid gekeken worden. Voor de aanleg van de nieuwe infrastructuur zal een apart deelproject worden opgestart. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp is de goede inpassing van de weg aan de orde en worden eventuele mitigerende maatregelen ontworpen. Bij die maatregelen zal er in ieder geval aandacht zijn voor geluidshinder. Een nader geluidsonderzoek zal moeten uitwijzen dat het plan aan de Wet Geluidshinder voldoet, om zo de leefbaarheid in de naastgelegen buurt te garanderen. Ook voor overige hinderende aspecten, zoals licht van koplampen, zal in de ontwerpfase aandacht zijn. Vanuit het project zal tijdig contact opgenomen worden met de betrokken omwonenden om de wensen en mogelijkheden te bespreken.

Conclusie

Wij stellen u voor in te stemmen met de zienswijze. Het door reclamant gevraagde overleg en afstemming met de planomgeving wordt meegenomen in het vervolgproces.

Zienswijze 5

Deze zienswijze is tevens ingediend namens de reclamant van zienswijze 4 (Albertvillelaan 53), die toekomstige directe buur is. De woning van reclamant (Albertvillelaan 63) grenst direct aan het plangebied en vanuit de woning en tuin is direct zicht op het plangebied.

1. *De ambitie is te groot wat ten koste gaat van de leefbaarheid in de omgeving. In de ambitie is zowel het realiseren van 2000 woningen in het plangebied opgenomen als het streven naar een veilige, aantrekkelijke en gezonde fysieke leefomgeving. Het plan omvat de realisatie van een extreem hoog aantal woningen in relatie tot de beschikbare oppervlakte.*
2. *Het type woningen is eenzijdig, met name 2- en 3- kamerwoningen.*
3. *Uit het concept-schetsontwerp blijkt dat de normering voor groen niet haalbaar is. De kwaliteit van het plan leidt zwaar onder de wens om een groot aantal woningen te realiseren. Hoewel de wens voor het realiseren van een groot aantal starterswoningen begrijpelijk is dient de gemeente kaders te*

waarborgen voor kwaliteit en leefbaarheid. Niet alleen binnen het plangebied maar ook op de directe omgeving hiervan. Verzocht wordt om heldere kwaliteitsnormen te hanteren en daarbinnen te kijken hoeveel woningen haalbaar zijn.

4. *Het afwijkende parkeerbeleid leidt tot overlast in de omgeving. Door de opvallend lage parkeernorm en het invoeren van parkeerbeleid zal de parkeerbelasting op de omgeving worden verhoogd. Hierdoor neemt ook de verkeersbelasting toe (zoeken naar parkeerplek). De plannen gaan uit van een opvallend laag autobezit per bewoner. Onderbouwing hiervan is dat bewoners en bezoekers veel gebruik zullen maken van het openbaar vervoer en autobezit afneemt. Ook is het uitgangspunt dat bewoners vlak bij huis zullen werken. De plannen gaan uit van het gecentraliseerd invoeren van parkeerbeleid (alleen voor het plangebied, niet voor overige wijken). Uitgangspunt is dat er door toepassing van organische blokontwikkeling tussentijds bijgestuurd kan worden op parkeernormen. In het concept-schetsontwerp zijn knelpunten met parkeren geconstateerd en opgelost d.m.v. realisatie van meerdere parkeergarages. Het afwijken op het parkeerbeleid is nog niet akkoord maar wel een belangrijke factor in het Masterplan. Het parkeeronderzoek is nog niet afgerond. De mobiliteitshubs moeten transformeerbaar worden maar wie daarvoor verantwoordelijk is, is niet duidelijk. Ook is de tijdelijkheid niet ingevuld ('@ jaar'). De huidige bedrijven maken grotendeels gebruik van openbare parkeergelegenheden. Hoe het parkeren in de plannen is verwerkt is moeilijk te begrijpen. Het lijkt volledig geïsoleerd te zijn van de context waarin het plangebied zich bevindt. Dit terwijl de verwachting is dat dit juist groot effect zal hebben op de omgeving. Als er een tekort aan parkeren ontstaat in het plangebied zal er worden uitgeweken naar het omliggende gebied. Ook als er niet voldoende beschikbaarheid is door het invoeren van gereguleerd parkeren binnen het plangebied zal men uitwijken naar de omgeving. Dit zorgt voor overlast voor de huidige bewoners en bedrijven. De vrijblijvendheid op het tussentijds bijsturen op parkeernormen zal voor conflicten zorgen tijdens de ontwikkeling. Het realiseren van parkeervoorzieningen is immers een kostenpost voor de ontwikkelende partij. Verzocht wordt om:*
   - *Geen afwijking op het parkeerbeleid goed te keuren*
   - *De benodigde onderzoeken af te ronden alvorens de plannen af te ronden*
   - *Oog te hebben voor de omgeving van het plangebied, het invloedgebied als geheel te beschouwen.*
   - *Passende parkeernormen toe te passen.*
5. *Het blokpaspoort sluit niet aan op de bestaande bebouwing van de Albertvillelaan. Realisatie van het blokpaspoort Bolsterrein zet de woningen van het westelijk gedeelte van de Albertvillelaan letterlijk in de schaduw. Het wooncomfort en de privacy van de huidige bewoners neemt hierdoor af. Het blokpaspoort staat nieuwe bebouwing van 24 meter hoogte toe, direct naast bestaande grondgebonden eengezinswoningen met een nokhoogte van 8 meter. Bewoners van de nieuwe appartementen kijken direct uit op de tuin van huidige bewoners. De nieuwe bebouwing belemmert bezonning van de huidige tuinen.*
6. *Het is niet duidelijk waar de mogelijke toren van 30 meter hoog binnen dit blok gerealiseerd mag worden. Ook is niet duidelijk hoe kan worden bepaald waar deze wel/niet mag worden gerealiseerd. Het Bolsterrein grenst voor een groot gedeelte aan bebouwing zijnde geen grondgebonden woningen. Ter hoogte van de Albertvillelaan is dit wel het geval. Het aangrenzend realiseren van 24 meter hoge appartementengebouwen heeft grote impact op deze woningen. Vanuit dat perspectief is het dan ook moeilijk te begrijpen dat bijvoorbeeld naast het bestaande zwembad lagere bebouwing wordt gerealiseerd (max 14 meter hoogte). Daarnaast is er nog onduidelijkheid over de locatie van een mogelijke 30 meter hoge woontoren. Verzocht wordt dan ook om de maximale bouwhoogte van de geplande gebouwen aangrenzend aan de Albertvillelaan te verlagen naar 14 meter hoogte en hiermee meer aansluiting te vinden met de bestaande bouw en deze locatie uit te sluiten voor de mogelijke 30 meter hoge bebouwing.*

7. *Het 'Concept tracé-tekening Ontsluitingsweg Helsinkilaan' is niet meegenomen in de ruimtelijke invulling van het blokpaspoort Bolsterrein. Deze ventweg overlapt het blokpaspoort van het Bolsterrein maar is hierin niet meegenomen. De concept tracétekening Ontsluitingsweg Helsinkilaan niet integraal verwerkt in plannen. De concept tracétekening Ontsluitingsweg Helsinkilaan zorgt voor overlast voor de bewoners van de kop Albertvillelaan en compenserende maatregelen ontbreken. Door het niet verwerken van de ventweg in het blokpaspoort kloppen de afmetingen niet. Dit legt nog meer druk op de gebruikte normeringen en aantallen van het blokpaspoort. Daarnaast zorgt de kruising met de Athenelaan voor overlast van de bewoners op de hoek van de Albertvillelaan. Reclamant verzoekt dan ook om dit tracé integraal in de plannen te verwerken waarbij rekening wordt gehouden met de impact op bestaande bebouwing en dit tracé integraal in het blokpaspoort te verwerken.*
8. *De volgordelijkheid van eerst bouwen en daarna aanpassen van de bestaande infrastructuur leidt tot (veiligheids-)problemen voor de omgeving. Hoewel de ruimte het toelaat om eerst de infrastructuur aan te passen, en vervolgens woningen te realiseren (eerst bewegen dan bouwen), is dit niet zo in de plannen opgenomen.*
9. *City-Pilot gaat ervan uit dat er tijdens de ontwikkeling gebruik wordt gemaakt van de huidige infrastructuur. Deze is hier echter niet op voorbereid. Als de verkeersbewegingen toenemen en de omliggende wegen worden overbelast zorgt dit voor overlast en veiligheidsproblemen. Verzocht wordt dan ook om eerst de infrastructuur op orde te maken alvorens woningen te realiseren.*
10. *De deadline voor realisatie vanuit de WBI-subsidie in combinatie met de fasering van de bouw lijkt risicovol. Zeker gezien de onzekerheid over planning en fasering van het gedeelte Pioniersterrein. Veroorzaakt door de versnipperde perceeleigendommen. De subsidie moet (gedeeltelijk) worden terugbetaald indien de doelstellingen niet binnen 10 jaar zijn gerealiseerd. Verzocht wordt dan ook om de financiële haalbaarheid van het plan te waarborgen zonder de inzet van WBI-subsidie.*
11. *Concluderend verzoekt reclamant gezien bovenstaande opmerkingen het Masterplan bij te stellen en hem op de hoogte te houden van het verdere verloop van de procedure.*

<u>Reactie</u>

1. Zie de reactie op punt 1 van zienswijze 1.
2. De woningen zijn een aanvulling op het woonprogramma van Nieuw-Vennep. Het huidige woningaanbod in Nieuw-Vennep bestaat overwegend uit grondgebonden woningen. Op het Pionier-Bolsterrein ontstaat een ander type wijk, met veelal appartementen. Hierdoor ontstaat in Nieuw-Vennep een meer gedifferentieerd woonmilieu, wat erg waardevol is.
3. Eén van de ambities voor het Pionier-Bolsterrein is het streven naar een veilige, aantrekkelijke en gezonde fysieke leefomgeving. Voldoende groen van goede kwaliteit hoort hierbij. Omdat het hier gaat om transformatie van een bestaand bedrijventerrein is de groennorm die is opgenomen in het gemeentelijk beleid niet haalbaar. Deze norm is alleen haalbaar in uitleglocaties (‘bouwen in de polder’). In het Masterplan is onderbouwd dat dit programma op deze locatie mogelijk is. Hierbij is aandacht geweest voor de hoeveelheid groen in relatie tot de opgave. Dit plan zal een hogere beheernorm hebben en een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Daarnaast wordt geïnvesteerd in de kwaliteitsverbetering van de omgeving (groenzones langs de Westerdreef en Nieuwekerkertocht). Ook wordt vanuit het plan een financiële bijdrage geleverd aan de aanleg van bovenplans groen, zoals in Park21. Het verdichten van bestaande gebieden is nodig om te kunnen voldoen aan de grote woningbouwopgave waar wij en de regio

voor staan. Voor dit plan wordt - met het Masterplan als motivering - specifiek van de kaders voor groen afgeweken. Om een rendabel en kwalitatief goed plan te kunnen realiseren is een bepaald minimumaantal te bouwen woningen noodzakelijk. Vooral starters zijn door de krapte op de woningmarkt niet in staat een huis te kopen of door te stromen. Ondanks de noodzaak voor woningen en de verdichtingsopgaaf zijn wij er ons van bewust dat groen in de woonomgeving van groot belang is. Ook voor de hoeveelheid groen zijn er eisen waaraan voldaan moet worden.

4. Zie de reactie op zienswijze 1, punt 7 tot 16.
5. Aan de overzijde van de Athenelaan is bebouwing van 24 meter hoogte mogelijk. Die bebouwing zal invloed hebben op de woningen aan de Albertvillelaan, zoals het hele plan ook invloed heeft op haar omgeving. Voor dit plan is een globale bezonningsstudie uitgevoerd die duidelijk maakt dat de zon door het jaar heen aan het eind van de middag enig effect heeft op de bezonning van de woningen aan de Albertvillelaan. mailto:Henri.Schiffer@haarlemmermeer.nlDaarnaast zal het ook mogelijk zijn dat de hoger gelegen appartementen uitzien over de woningen met tuin. De kortste afstand tussen de bestaande woningen en de dichtstbijzijnde bouwblokken is echter 35 meter. Dit is, voor een woonwijk, nog altijd een vrij ruime afstand. De aantasting van privacy zal hierdoor naar verwachting minimaal zijn. Ter vergelijking: de afstand tussen de gevels van de bestaande woonblokken aan de Albertvillelaan is 25 meter.
6. De locaties van de plaatsen waar tot 30 meter hoog gebouwd kan worden, worden ingetekend. Die hoogte zal niet gerealiseerd worden in de directe nabijheid van de Albertvillelaan. De lagere hoogte bij het zwembad komt voort uit de Dorpse straat (huidige Staringstraat). Volgens het concept van de Dorpse straat wordt de bouwhoogte daar lager zodat er ruimte in het plan ontstaat.
7. De ruimte voor de parallelle Helsinkilaan is opgenomen in de tekeningen en in die zin kloppen de maten van het blokpaspoort wel. In het kader van de verdere uitwerking van het tracé van de Athenelaan – Helsinkilaan zal contact worden gezocht met de eigenaren en/of bewoners van de percelen om na te gaan op welke wijze deze weg het beste kan worden ingepast.
8. Zie de reactie op zienswijze 1, onder 2.
9. De realisatie van de infrastructuur houdt gelijke pas met de transformatie van het Pionier-Bolsterrein. Dat betekent dat gedurende de uitvoering de benodigde aanpassingen aan het wegennet worden gedaan. De precieze volgorde wordt na vaststelling van het Masterplan verder uitgewerkt; het Masterplan is immers niet bedoeld als uitvoeringsdocument maar als toetsingskader. In het financieel kader wordt de financiering van de benodigde ingrepen op het wegennet geregeld.
10. De wens om dit plan zonder de toegekende WBI-subsidie te realiseren zou betekenen dat we afzien van een financiële bijdrage van het Rijk en op voorhand de volledige onrendabele top via de gemeentebegroting zouden dekken. Dit lijkt ons geen verstandig beleid. Mocht het zo zijn dat er onverhoopt een deel van de subsidie dient te worden terugbetaald (wat we niet verwachten), dan hebben we alsnog met het resterende deel van de subsidie de transformatie kunnen bekostigen. Het alternatief is om niks te doen. In dat geval loopt de gemeente geen financieel risico, maar wordt ook niet het gewenste aantal extra woningen gerealiseerd.
11. Wij zullen reclamant via de daartoe geëigende kanalen blijven informeren over de voortgang.

Conclusie

Wij stellen u voor niet in te stemmen met de zienswijze.

Zienswijze 6

Reclamant meldt dat er in het Masterplan staat dat er in het gebied grote bovengrondse parkeergarages komen. Als ben een van de kopers van het Westerdreefkwartier maakt reclamant hiertegen bezwaar omdat een bovengrondse parkeergarage niet bijdraagt aan een mooi straatbeeld.

Reactie

De bovengrondse parkeergarages (mobiliteitshubs) zijn onderdeel van het Masterplan en passen bij de idee van het Pionier-Bolsterrein. Dit bestaat onder meer uit het autoluw maken van het gebied, het creëren van meer ruimte voor voetgangers en fietsers en een aantrekkelijke openbare ruimte. Dat kan alleen als er minder auto's op straat zijn. In de mobiliteitshubs zal een bundeling van vervoersaanbod komen. In het Masterplan en de bijbehorende documenten staat aan welke eisen de mobiliteitshub moet voldoen, zoals een groene aankleding en een levendige plint (andere functies dan wonen op de begane grond zoals een kantoorfunctie of een maatschappelijke functie). De mobiliteitshub zal ook sociaal veilig moeten zijn. Dit kan bijvoorbeeld bereikt worden door voldoende doorzicht tussen binnen en buiten te creëren. Door de realisatie van mobiliteitshubs worden er maar beperkt parkeerplekken op straat aangelegd, wat het de verblijfskwaliteit en de leefbaarheid van de woonomgeving ten goede komt. De mobiliteitshubs zijn goed vindbaar en dragen daardoor bij aan een goede bereikbaarheid. Hoewel de auto soms iets verder staat, maar altijd binnen loopafstand, dragen de hubs bij aan een leefbare wijk met een aantrekkelijke openbare ruimte. Daar waar mogelijk zullen dak en gevels van de mobiliteitshubs voor groenvoorzieningen en voorzieningen voor spelen en buitensport worden gebruikt. De groene aankleding en aantrekkelijkheid van looproutes en verblijfskwaliteit van de woonomgeving draagt bij tot acceptatie van enige loopafstand tot de mobiliteitshub. Het straatbeeld wordt mooier en groener omdat er meer ruimte is ontstaan doordat de auto op wat meer afstand staat. De precieze plek van de mobiliteitshubs wordt in het Masterplan niet vastgelegd. De getekende plekken zijn suggesties op basis van de verwachte behoefte. De gezamenlijke grondeigenaars zullen de hubs in hun plannen per blok uitwerken en moeten hierbij rekening houden met de belangen van de omgeving. De precieze plek komt dus pas in de uitwerkingsfase van de concrete bouwplannen in beeld. De ontwikkelende partijen zullen de omgeving hierbij dienen te betrekken, door communicatie en participatie. In de formele procedure van de uiteindelijke omgevingsvergunning kunnen zienswijzen worden ingediend. In die fase kan ook bezwaar en beroep worden ingesteld tegen het plan.

Conclusie

Wij stellen u voor niet in te stemmen met de zienswijze.

Zienswijze 7

Reclamant exploiteert een dansstudio aan de Hugo de Vriesstraat. Voor veel leerlingen is de dansstudio een fijne plek om hun wekelijkse (of vaker) ballet- en danslessen te volgen. Het is voor velen goed bereikbaar en het ligt centraal. Als huurder verwacht reclamant niet veel inspraak in de plannen te hebben. De ondernemer wil wel graag een plek behouden in het plangebied, met ongeveer dezelfde grootte, zonder veel meer huur te moeten betalen. Reclamant staat

open voor samenwerkingen met andere aanbieders zoals Yoga e.d. De vraag wordt gesteld met wie ondernemers in het gebied in gesprek kunnen om de mogelijkheden te bekijken.

Reactie

Het behoud van bestaande bedrijven zoals dat van reclamant, is waardevol voor dit plan. Het plan streeft een gemengde wijk na, met zowel woningen als bedrijven en overige voorzieningen die passen in een stadse wijk. De levendigheid van de nieuwe wijk is gebaat bij bedrijven en voorzieningen. De gemeente zelf ontwikkelt geen ruimten voor de vestiging van bedrijven, maar brengt reclamant graag in contact met de ontwikkelaars. Volledigheidshalve merken wij wel op dat de gemeente geen actieve rol heeft in de bemiddeling tussen huurders en verhuurders. Op onze website (https://haarlemmermeergemeente.nl/nieuw-vennep/pionier-bolsterrein) staat op welke wijze u contact met ons kunt opnemen.

Conclusie

Wij stellen u voor in te stemmen met de zienswijze. De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in de stukken.

Zienswijze 8

1. *Als bewoner van het gebied weet reclamant dat er zeker iets moet gebeuren op het bedrijventerrein, immers in 2000 is er ook al een Masterplan voor dit gebied opgesteld. Echter het Masterplan dat er nu ligt is wel heel ambitieus. Tijdens de digitale informatieavond van 7 oktober jl. gevolgd en daar hoorde reclamant met enige verbazing dat dit project wordt gezien door projectontwikkelaars en gemeente als een “Champions League”. Reclamant heeft bedenkingen bij het Masterplan.*
2. *Op dit moment zijn er parkeerplaatsen voor de huizen aan de Staringstraat en ernaast, aan de Bergsmastraat. Deze zijn er gekomen na overleg met de gemeente in 2012, toen op het hele industrieterrein de wegen en bermen gerenoveerd werden. De openbare parkeerplaatsen aan de overkant van de Staringstraat ter hoogte van de woning van reclamant en de parkeerplaatsen aan de Bergsmastraat zijn komen te vervallen en er werd kenbaar gemaakt dat parkeren op eigen terrein moest gaan gebeuren. Dit bleek niet mogelijk en dus zijn de huidige parkeerplaatsen er gekomen. In het huidige Masterplan zijn deze parkeerplaatsen niet meer terug te vinden. Tevens wordt er in de bijlage 13 advies parkeernormen pionier bols terrein op blz. 11 het volgende gesteld: "De huidige gebruikers mogen geen nadeel ondervinden van de nieuwe ontwikkeling zoals opeens verplicht in een hub moeten parkeren. Dit geldt zowel voor bedrijven als bewoners die niet beschikken over eigen parkeergelegenheid". Graag ziet reclamant dan ook dat de huidige parkeerplaatsen bij deze huizen gehandhaafd blijven. Mocht er inderdaad een parkeerregime gaan komen op dit industrieterrein dan gaat reclamant ervan uit voor een parkeerontheffing in aanmerking te komen.*
3. *De nieuw aan te leggen weg (de verlenging van de Bergsmastraat naar de Westerdreef) komt recht tegenover de gevel van het huis van reclamant aan de Staringstraat. Bij avond en nacht zullen de koplampen van de auto's die gebruik maken van deze weg recht in de woonkamer en slaapkamer schijnen. De weg zal nog drukker worden. Een oplossing zou zijn om deze weg een paar meter op te schuiven zodat hij recht op de huidige Bergsmastaat aansluit. Een andere oplossing kan er een zijn die ook in bijlage 11 netwerkanalyse verkeer is genoemd, namelijk basisvariant 3 waarin de Hugo de Vriesstraat een*

aansluiting krijgt op de rotonde in de operaweg. Voordeel hiervan is dat (vracht) verkeer voor de Praxis niet eerst door het dorp en de Staringstraat hoeft te komen en dat er een dubbele ontsluiting komt in die richting zodat de Lucas Bolsstraat hier ook rustiger van wordt. Ook een bijkomend voordeel is dat de Staringstraat heel erg ontlast wordt want dit zou een verkeersluwe straat moeten worden. De ontsluiting van het Westerdreefkwartier kan nog steeds op de Westerdreef uitkomen alleen dan geen verbinding met de Staringstraat. Reclamant spreekt de hoop uit dat de gemeente bij zijn uitspraak blijft dat huidige bewoners geen nadeel mogen ondervinden van de nieuwe ontwikkeling.

Reactie

1. Tijdens de informatieavond is door een van de ontwikkelaars de vergelijking getrokken met de 'Champions League'. Hiermee is bedoeld dat de ontwikkeling van deze wijk een complexe en tegelijk mooie opgave is. Transformatie van een bestaand bedrijventerrein is immers veel ingewikkelder dan 'bouwen in de polder'.
2. De nieuwe bewoners en gebruikers van Pionier-Bols dienen in de hubs te parkeren. Over toezeggingen tijdens de renovatie destijds is ons niets bekend. Wellicht kan reclamant dit nader onderbouwen. Nu het gebied transformeert zal in de gedetailleerdere uitwerking van de verdere planontwikkelingen worden bezien hoe dit op te lossen. Er zijn echter nu geen toezeggingen over te doen. Wel heeft RHDHV in haar parkeeradvies aangegeven dat huidige bewoners en bedrijven die niet beschikken over eigen parkeergelegenheid niet gedwongen worden in een hub te parkeren. Dit advies stelt daarmee dat deze groep betrokkenen dan in aanmerkingen komen voor een ontheffing om op straat te parkeren bij invoering van een parkeerregime.
3. Voor het verplaatsen van het wegprofiel is geen ruimte. Dit zou noodzaak zou geven tot sloop van gebouwen en aankoop van gronden wat een kostbare en ingrijpende maatregel is. Vandaar dat hier niet voor gekozen is. De keuze voor het niet aansluiten van de Hugo de Vriesstraat is genomen op basis van de afwegingen in de Netwerkstudie. In de planuitwerking zal nader onderzoek worden gedaan naar het ontwerp en inrichting van de weg. Hierbij zal er in ieder geval aandacht zijn voor inschijnende koplampen. Tevens wordt er gekeken naar de mogelijkheid van het instellen van eenrichtingsverkeer.

Conclusie

Wij stellen u voor niet in te stemmen met de zienswijze.

Zienswijze 9

Reclamant woont sinds kort aan de Venneperweg en hoorde over de plannen die er zijn die aangrenzend aan de tuin van reclamant zullen worden uitgevoerd. De hoogbouw is niet wenselijk. Het huis is aangekocht om lekker vrij en met redelijk uitzicht te kunnen genieten. Dit zou in de toekomst niet meer kunnen. Voor het nieuwe huis van reclamant wordt momenteel een hoog appartementencomplex gebouwd. Reclamant woont straks tussen hoge muren. Dit kan niet de bedoeling zijn. De noodzaak voor bouw in Nieuw-Vennep is duidelijk, maar dan wel graag lager.

Reactie

Omdat de kavels aan elkaar grenzen is de zorg van reclamant ten aanzien van de bouwhoogte terecht. Het hoogteprofiel van blok E en een gedeelte van blok D zal daarom verlaagd worden naar maximaal 18 meter. Die hoogte past beter bij de bebouwing aan de Venneperweg, die als historisch lint fungeert. Verder zal in de blokspecificaties van Blok D2 en E de relatie tussen de bestaande bebouwing en tuinen aan het historische lint de Venneperweg en de nieuwe aansluitende bebouwing als aandachtspunt opgenomen worden. Bezonning, schaduwslag, aanzicht en privacy zijn hier de belangrijkste thema's. Door het opnemen van een gestippelde lijn in het blokpaspoort zal duidelijk gemaakt worden dat hier nog een ontwerpopgave ligt. Bij de toetsing van aanvraag van de omgevingsvergunning dient, onderbouwd, aandacht te zijn voor de hoogte(n) van de aansluiting.

Conclusie
Wij stellen u voor in te stemmen met de zienswijze en het hoogteprofiel in het Masterplan en blokpaspoort aan te passen.

Zienswijze 10
Deze zienswijze komt inhoudelijk overeen met zienswijze 9. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 9.

Zienswijze 11
Deze zienswijze komt inhoudelijk overeen met zienswijze 9. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 9.

Zienswijze 12
Deze zienswijze komt inhoudelijk overeen met zienswijze 9. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 9.

Zienswijze 13
1. *Reclamant maakt bezwaar tegen de hoogbouw van de appartementen op het Pionier-Bolsterrein. Achter de bestaande woningen aan de Venneperweg 679 wordt hoogbouw van 24 meter hoog mogelijk gemaakt. Hierdoor zal de privacy worden aangetast, omdat er inkijk vanaf de balkons mogelijk zal worden. Verder vreest reclamant voor hinder door de appartementen, zoals bijvoorbeeld rumoer op de balkons. Het huidige bedrijventerrein gaf in dit opzicht geen hinder omdat daar ’s avonds geen actieve bedrijvigheid plaatsvond. Reclamant leidt hierdoor planschade.*
2. *De ontwikkeling zal leiden tot meer verkeersdrukte op de Venneperweg. Ook zal er meer busverkeer van de Zuidtangent zijn. Meer bussen zal leiden tot meer stilstand van auto's op de Venneperweg, Reclamant geeft aan dat het in de huidige situatie al vaak heel moeilijk is om de uitrit af te komen als het verkeer stil staat voor de verkeerslichten bij de busbaan. Op het moment dat het verkeer weer gaat rijden duurt het ook weer even voordat reclamant de weg op kan draaien. Daarnaast is het stilstaande verkeer voor het huis ook een punt van zorg.*

Reactie

1. Zie de beantwoording van zienswijze 9. Het staat reclamant vrij om wanneer de herontwikkeling concreet wordt, een verzoek om een tegemoetkoming in planschade in te dienen bij de gemeente. Het verzoek om tegemoetkoming in planschade moet worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van de omgevingsvergunning. Voor verdere details wijzen wij u op de website van de gemeente Haarlemmermeer www.haarlemmermeergemeente.nl onder het kopje 'Wonen en bouwen' en vervolgens 'Planschade'. Ten aanzien van planschade merken wij in algemene zin op dat op locaties waar wordt geïnvesteerd in kwalitatieve woningbouw over het algemeen de waarde van omliggende bestaande bebouwing stijgt.
2. De verkeersdrukte op de Venneperweg is aandachtspunt voor de gemeente; de Venneperweg wordt door veel bovenwijks verkeer gebruikt om van en naar het bovenliggende wegennet te komen. Streven is om de ontwikkeling van het Pionier-Bolsterrein minimaal te laten bijdragen aan een verdere toename van de verkeersdruk op de Venneperweg. Om die reden is gekozen voor een nieuwe aansluiting van de parallelle Helsinkilaan op de Operaweg om zo het verkeer af te wikkelen via een nieuwe route. Volgens de verkeersmodellering zal de verkeersdruk op de Venneperweg hierdoor maar zeer beperkt toenemen in lijn met de autonome toename. De ontwikkeling van het gebied zal in zichzelf niet tot een intensivering van de lijnvoering van het R-net leiden, maar de autonome toename van de vervoersvraag zal wellicht op termijn wel dit gevolg kunnen hebben. In dit geval zal de Provincie waar noodzakelijk maatregelen moeten nemen om de bereikbaarheid te waarborgen.

Conclusie

Wij stellen u voor niet in te stemmen met de zienswijze.

Zienswijze 14

Reclamant zegt vanwege de plannen voor het pionier bolsterrein erg teleurgesteld te zijn in de gemeente.

1. *In het plan wordt genoemd dat er rekening wordt gehouden met 1 auto per huishouden. Dit is een utopie.*
2. *Ook zal de druk van het verkeer zodanig stijgen dat hier problemen door ontstaan. Op dit moment is het veilig oversteken van kinderen al een probleem laat staan als er zoveel verkeer bij komt en de druk nog hoger wordt.*
3. *Reclamant stelt nooit last te hebben gehad van aantasting van de privacy door de bedrijven achter de woning. Echter gezien de plannen die nu getoond worden met de daarbij behorende hoogbouw (en precies op de punten die zicht hebben op de achtertuin) wordt hier bezwaar tegen gemaakt. Buiten het feit dat reclamant geen privacy meer zal genieten wordt het aangezicht er ook niet beter op. Een optie is om de hoogbouw te verplaatsen naar de achterzijde, zijnde richting het noorden zodat de bewoners van de Venneperweg hier geen problemen van ondervinden. Aan de noordzijde zijn geen woningen die hier direct last van zullen ondervinden en aan de zijde Venneperweg wel.*

Reactie

1. Het project Pionier-Bolsterrein krijgt door het type woningen, doelgroep en de nabijheid van de voorzieningen een stedelijk karakter dat afwijkt van de rest van Nieuw-Vennep. Hierdoor zal ook de mobiliteitsbehoefte en het autobezit anders zijn dan die van de omliggende woonwijken waar traditionele eengezinswoningen staan. Hier draagt nog aan bij dat mensen bij grote gebeurtenissen zoals een nieuwe baan of een nieuwe woning stil staan bij de manier van reizen en daar keuzes in maken. Bij de oplevering van de bestaande woonwijken was er nog geen HOV-lijn en is er door de bewoners een andere keuze van mobiliteit gekozen. Bij het op de markt zetten van de woningen in het plangebied zal daarom specifiek aandacht moeten worden besteed aan de mobiliteitsmogelijkheden die in de wijk komen (lopen, fiets, HOV, trein, deelmobiliteit, eigen auto) en welke voorzieningen er in de buurt zijn. Bewoners kunnen dan goed geïnformeerd een weloverwogen keuze maken.
2. Verkeersveiligheid en goede oversteekbaarheid is een belangrijk thema in de verkeersstudie die Antea heeft uitgevoerd. Daarom wordt gekozen voor een variant die de Venneperweg niet extra belast en een afgescheiden parallelweg waarbij de huidige parkeervoorzieningen aan de Helsinkilaan gehandhaafd blijven. Ook wordt het doorgaand verkeer zoveel mogelijk uit de nieuwe wijk geweerd, zodat kinderen hier veilig buiten kunnen spelen. Met de uitkomsten van het verkeersonderzoek is gekeken of er voldoende ruimte is om tot een veilige verkeersoplossingen te komen. Die ruimte is er. Daarnaast zijn binnen het project middelen om deze aanpassingen te financieren. Zie verder ook de reactie op punt 2 van zienswijze 13.
3. Zie de reactie op zienswijze 9.

Conclusie

Wij stellen u voor in te stemmen met punt 3 van de zienswijze en het hoogteprofiel in het Masterplan en blokpaspoorten aan te passen. Daarbij zal nog extra onderzoek gedaan worden of er ondersteunende bouwregels nodig zijn om een goede aansluiting op de woningen van de Venneperweg te garanderen.

Zienswijze 15

Zorg Vastgoed Management (ZVM) ontwikkelt op het Bolsterrein op Plot 9 een Medisch Zorgcentrum gecombineerd met woningen in de sociale sector, middenhuur en duursegment woningen in huur en koop. ZVM stemt deze ontwikkeling af met Bolskwartier B.V. voor een bouwblok waarin eveneens de ontwikkeling van de Bolstoren, een Mobiliteitshub en de inrichting van de bijbehorende openbare ruimte zal worden gerealiseerd.

1. *De businesscase van het Medisch Centrum kent een relatief lage, gemaximeerde vierkante meterprijs voor de huur voortvloeiend uit de huisvestingscomponent van de vergoedingen van de zorgverzekeraars. De totale businesscase staat onder druk vanwege het aandeel van 50% betaalbare woningen.*
2. *Op pagina 132 van het Masterplan staat voor parkeren op het Bolsterrein aangegeven: 34 op maaiveld en 206 in Mobiliteitshubs. De huisartsen die verhuizen naar het Medisch Zorgcentrum hebben aangegeven enkele MIVA en huisartsen-spoedparkeerplaatsen (huisartsen zijn immers verplicht om binnen 15 minuten aanwezig te kunnen zijn op locatie van een spoedmelding) nodig te hebben voor het deugdelijk functioneren van het Medisch centrum. Verzocht wordt de tekst op pagina 132 als volgt aan te passen (verzocht wordt deze aangepaste tekst te herhalen in het blokpaspoort): “Op het maaiveldniveau worden aan de Bolsstraat 4 stuks parkeerplaatsen gereserveerd t.b.v. huisartsen-spoedparkeerplaatsen en mindervalidenparkeerplaatsen (aantal minder validenplaatsen conform parkeernorm). De parkeerplaatsen voor artsen worden voorzien van een onderbord waardoor buiten reguliere praktijkuren de parkeerplaatsen door iedereen bruikbaar zijn.”*

3. *De ambitie in het beeldkwaliteitsplan en het schetsontwerp openbare ruimte is aansprekend, echter de uitvoering hiervan kan resulteren in (hogere) bouwkosten welke een spanningsveld creëren in relatie tot het beleid van het betaalbaar houden van (een groot deel) van de woningen. Het is bekend dat er gemotiveerd afgeweken mag worden van de uitgangspunten in het beeldkwaliteitsplan; deze mogelijkheid om te mogen afwijken op basis van een goede motivatie ziet reclamant graag vermeld in het beeldkwaliteitsplan.*
4. *ZVM en Bolskwartier B.V. zijn overeengekomen dat het parkeren ten behoeve van het bouwplan van ZVM plaatsvindt in de Mobiliteitshub die naast dat bouwplan is gelegen. ZVM en Bolskwartier B.V. sluiten hiervoor een overeenkomst. Verzocht wordt in het blokpaspoort de tekst als volgt aan te passen: "Het parkeren t.b.v. van een bouwplan wordt op eigen terrein (en daarmee bedoelen we een bouwblok met woningen) gerealiseerd, tenzij uit een overeenkomst blijkt dat voor een bouwplan permanent voldoende parkeerplaatsen worden voorzien in een Mobiliteitshub."*
5. *Op de bij het blokpaspoort behorende kaart zijn de bouwhoogten voor het bouwplan Medisch Centrum/Wonen aangegeven. Verzocht wordt het begrip bouwhoogte in de begrippenlijst te specificeren in goothoogte en nokhoogte. In het kader van de ontwikkeling van ZVM conflicteren de aangegeven volumes in het blokpaspoort met eerdere afspraken waardoor het beoogde bouwvolume niet haalbaar blijkt. Verzocht wordt om het blokpaspoort van plot 9 aan te passen conform de bij de zienswijze aangehechte bijlage.*
6. *Bij korrelgrootte is de volgende tekst opgenomen: "Om te grote gebouwen binnen het gebied te voorkomen is de maximale gevellengte niet langer dan 35 meter. Voor de hoekgevels geldt een maximale gevellengte van 55 meter, waarbij de voorgaande regel van maximaal 35 meter per zijde geldt". De hierboven aangegeven lengtes hebben betrekking op de architectonische verschijningsvorm en niet op het aantal gebouwde strekkende meters gevellengte. Dat blijkt onvoldoende eenduidig uit bovenstaande tekst. Verzocht wordt de tekst aan te vullen met het volgende: "Van de architectonische gevellengtes mag maximaal 10% worden afgeweken indien de gevels voldoende esthetische differentiatie hebben". Verzocht wordt de volgende begrippen te definiëren in de begrippenlijst: zijde, gevelzijde en gevellengte, zodat er een helder onderscheid is tussen gebouwde gevellengte en architectonische gevellengte.*

<u>Reactie</u>

1. Wij nemen hiervan kennis.
2. De voorgestelde tekst zal niet in het Masterplan worden opgenomen omdat het Masterplan niet het juiste instrument is om dit te regelen. In het kader van de aanvraag voor de omgevingsvergunning zal de ontwikkelaar dienen te motiveren dat de gewenste plekken noodzakelijk zijn. Ook zal onderbouwd moeten worden waarom deze niet binnen de eigen kavel kunnen worden gerealiseerd, maar alleen op de openbare weg. Het uitgangspunt van het Masterplan is immers dat parkeren op eigen terrein opgelost wordt, of in de mobiliteitshubs. De mobiliteitshub wordt direct aangrenzend aan het betreffende Zorgcentrum voorzien, zodat loopafstanden geen beletsel zouden hoeven te zijn.
3. Afwijkingen van de regels en voorschriften in het Beeldkwaliteitsplan zijn beargumenteerd mogelijk als het kwaliteitsteam (onder leiding van de supervisor) er mee instemt. Dit is al als zodanig in de tekst van het Masterplan vastgelegd en vereist dus geen aanpassing aan de tekst. Onder parkeren op eigen terrein wordt mede verstaan de parkeerplaatsen in een mobiliteitshub, mits die parkeerplaatsen beschikbaar zijn en blijven voor de bedoelde ontwikkeling. Dit zal zo worden opgenomen in de blokpaspoorten.

4. De verbeelding bij de blokpaspoorten wordt aangepast, waardoor er onder voorwaarden ook een hoogte van 18 meter mogelijk is op plot 9. De reden hiervoor is gelegen in het holle profiel van het Pionier – Bolsterrein. De mogelijkheid om op plot 9 hoger te bouwen dan nu is aangegeven moet nog wel verder worden gemotiveerd in de aanvraag voor de omgevingsvergunning en wordt afgewogen door het kwaliteitsteam. Ten overvloede wordt opgemerkt dat het door reclamant beoogde volume geen gedeelde opgave is.
5. De blokspecificatie wordt aangepast zodat iets meer differentiatie in hoogte mogelijk wordt.
6. De maximale gevellengte van 35m is een belangrijk onderdeel van het Masterplan en is nodig om voldoende differentiatie in het plangebied te krijgen. Voor het eindbeeld is ook de langgerektheid van gebouwen belangrijk. Het aanplakken van een andere gevel op hetzelfde gebouw is onvoldoende voor de differentiatie en past niet bij het wenselijke eindbeeld. Met deze bepaling wordt dit voorkomen. Differentiatie is te verkrijgen door toepassing van contrast en diversiteit als opgenomen in E1 van de blokpaspoorten. Het is onwenselijk en onnodig om bij elk voorschrift in het Masterplan of beeldkwaliteitsplan een afwijkingsmarge te benoemen. In algemene zin is het kwaliteitsteam ingesteld om dergelijke zaken af te wegen en te beoordelen. Eventuele afwijkingen op voorschriften zijn mogelijk, mits het de plankwaliteit ten goede komt.

<u>Conclusie</u>
Wij stellen u voor in te stemmen met punten 3, 4, 5 en 6 van de zienswijze, en de overige punten te weerleggen.

<u>Zienswijze 16</u>
Bolskwartier B.V. is een van de ontwikkelende partijen in het gebied. Reclamant is het niet eens met de inhoud van het Masterplan. In bijlage 1 bij de zienswijze is een overzicht opgenomen met diverse inhoudelijke opmerkingen op het Masterplan, beeldkwaliteitsplan en de blokpaspoorten. De stedenbouwkundige heeft besloten dat de Lucas Bolsstraat van een 50km/uur weg getransformeerd moet worden in een 30km/uur weg. Deze beslissing is niet gebaseerd op enig verkeerskundig onderzoek maar niet anders dan de stedenbouwkundige mening dat de Pionier en het Bolskwartier niet doorsneden mogen worden door een 50km/uur weg. Vanuit Historisch perspectief wordt hiermee ontkend dat het Bolskwartier ooit een geheel vormde met de omliggende wijk waartoe de Estafette behoort en de woningen gelegen aan de Athenelaan. Deze Gronden waren ooit eigendom van het Bols Concern. Nu wordt deze wijk geheel onlogisch afgesneden van het Bolskwartier door een 50km/uur weg, terwijl de Pionier altijd al was afgescheiden door de Lucas Bolsweg met een weg van 50km/uur.
Teneinde toch het verkeer af te wikkelen is het gevolg van deze keuze dat de huidige Helsinkilaan en Athenelaan van een 30km/uur weg een 50km/uur weg worden. Hierdoor wordt het zwembad/sportcomplex de Estafette en het Herbert Vissers College dus ineens wel doorsneden door een 50km/uur weg. Dat weegt in de ogen van de stedenbouwkundige waarschijnlijk minder zwaar of de stedenbouwkundige heeft zich totaal niet verdiept in dit waterbedeffect. Ofwel ca. 240 meter Lucas Bolsweg van 50km/uur wordt ingeruild voor ca. 550 meter Helsinkilaan/Athenelaan van 50km/uur. Een aanmerkelijke verslechtering van de verkeersveiligheid. Mede in ogenschouw genomen dat er veel meer bezoekers komen voor deze twee instituten dan dat er mensen migreren van het Pionier terrein naar het Bolskwartier. En mede in aanmerking genomen dat de veelal jongere verkeersdeelnemers van deze wegen veel minder verkeersdiscipline hebben dan de ongetwijfeld oudere verkeerdeelnemers bij de Lucas Bolsstraat heeft reclamant een verkeerskundige opdracht gegeven te

onderzoeken in hoeverre het wenselijk is om de Athene-/Helsinkilaan 550m1 50km/uur weg te realiseren in plaats van een 30 km/u weg. Zoals te verwachten is de uitkomst dat een aanzienlijk groter gevaar ontstaat voor verkeersslachtoffers van de scholieren of de bezoekers van de Estafette. Goudappel: "Vanuit veiligheid kan gesteld worden dat hoe minder verkeer rondom deze voorzieningen, hoe lager de intensiteiten, des te gunstiger dit is voor de verkeersveiligheid." Hierbij is buiten beschouwing gelaten wat erger is: of een scholier in de bloei van zijn leven uit het leven wordt gerukt of een oudere die oversteekt van de Pionier naar het Bolskwartier. Nog afgezien van het feit dat jongeren nu eenmaal iets roekelozer deelnemen aan het verkeer dan een oudere. Reclamant is tegen het verlagen van de 50km/uur weg van de Lucas Bolsstraat om vervolgens de snelheid op de Helsinki/Athenelaan te verhogen naar 50km/uur. Verzocht wordt dan ook om de stedenbouwkundige mening te verlaten en de wetenschappelijk verantwoorde verkeersoplossing te volgen. Daarenboven is er op landelijk niveau de discussie dat men in woonwijken de maximumsnelheid per definitie op 30 km/uur wil hebben. Dus het is niet houdbaar om een plan te maken met een weg op 50 km/uur, terwijl het zeer waarschijnlijk is dat dit in de toekomst een 30 km/uur weg wordt. Naar aanleiding van bovenstaande beredenering en bijlage 1 verzoekt reclamant het Masterplan Pionier Bolsterrein, beeldkwaliteitsplan en blokpaspoorten aan te passen.

<u>Reactie</u>
Het is correct dat de stedenbouwkundige wens om de gebieden niet te laten doorsnijden door de Lucas Bolsstraat als doorgaande verkeersstraat, gevolgen heeft voor de Helsinkilaan/Athenelaan. Er bestaat echter ook een verkeerskundige voorkeur voor de voorgestelde variant: zo wordt de Venneperweg niet extra belast en wordt verkeer om het plangebied heen geleid in plaats van er dwars doorheen. Het verkeersonderzoek onderbouwt voldoende dat de voorkeursvariant, met een parallelweg langs de Helsinkilaan, verkeersveilig is. De waarde van de Lucas Bolsstraat als verblijfsgebied overlopend naar het Bolsplein vinden wij van groot belang. Ook zien wij meer samenhang tussen Bols en Pionier dan tussen Bols en de Estafette/Sportvelden richting de Noorderdreef. Daarom zijn wij van mening dat de oversteekbaarheid van de Lucas Bolsstraat zwaarder weegt dan die van de Helsinkilaan. Dit komt mede doordat door de aanleg van een parallelweg en maatregelen als plateaus en duidelijke voetgangersoversteekplaatsen de veiligheid hier voldoende geborgd wordt. Dit wordt ook onderschreven door verkeerskundig bureau Antea. Reclamant heeft in een separate bijlage een overzicht opgenomen met diverse opmerkingen op de verschillende stukken. Deze opmerkingen nemen wij deels over. Vanwege de veelheid van opmerkingen behandelen wij deze niet hier, maar in de bij deze nota behorende bijlage opmerkingen Bolskwartier B.V.'.

<u>Conclusie</u>
Wij stellen u voor deels in te stemmen met de zienswijze. Voor het overzicht van de diverse wijzigingen op de stukken wordt verwezen naar de bijlage 'opmerkingen Bolskwartier B.V.'.

<u>Zienswijze 17</u>
1. *Het Herbert Vissers College ligt direct naast het plangebied. In het Masterplan staat aangegeven dat de snelheid op de Athenelaan wordt verhoogd van 30 naar 50 kilometer per uur. Als school is reclamant van mening dat er met de uitvoering van dit voornemen een onveilige situatie ontstaat. De keuze voor een 50km weg is niet is ingegeven door een streven naar verkeersveiligheid, maar lijkt eerder een stedenbouwkundige keuze. Met een school in de*

omgeving van het Pionier-Bols is het noodzaak om de effecten rondom veiligheid zwaar mee te wegen in de planontwikkeling. Met ruim 2200 leerlingen en medewerkers wordt veel gebruik gemaakt van de wegen rondom het plangebied (en de school). Naar aanleiding hiervan reclamant de gemeente gevraagd om, met behulp van door reclamant aangeleverde data, hem te overtuigen dat de situatie veilig zal zijn. Daarbij is ook verzocht om naast de voorkeursvariant waarin de Athenelaan 50 kilometer per uur wordt, ook een of meer alternatieve varianten uit te werken. Op 14 september jl. heeft de verkeersdeskundige in het bijzijn van een aantal betrokken ambtenaren ons de microsimulatie getoond. Helaas bleek alleen de voorkeursvariant uitgewerkt. Hierdoor was de vergelijking met andere varianten op het gebied van verkeersdruk onmogelijk. Daarnaast kon de verkeersdeskundige niet vertellen of de door reclamant aangeleverde data verwerkt was in de microsimulatie. De microsimulatie van de voorkeursvariant liet zien dat er waarschijnlijk een onveilige situatie ontstaat voor fietsers op het kruispunt Lucas Bolsstraat – Athenelaan. Fietsers moeten een weg oversteken waar een snelheid van 50 kilometer per uur is toegestaan. Een ruimte in het midden van deze oversteekplaats, waar fietsers kunnen wachten om voorrang te verlenen, maakt de situatie nog complexer. Hierdoor is het mogelijk dat er opstoppingen van fietsers ontstaan. Daarnaast is het ongewenst dat voetgangers niet zijn meegenomen in de microsimulatie. Nu er landelijk discussie gevoerd wordt over volledige invoering van 30 kilometerwegen in woonwijken, lijkt het gewenst om ook de 30 kilometervariant van de Athenelaan uit te werken. Naast het kruispunt Lucas Bolsstraat – Athenelaan is de verkeersdruk op de Beurtschipper en de Albertvillelaan in de nieuwe situatie punt van zorg. Om de rotonde van de Lucas Bolsstraat te vermijden is het waarschijnlijk dat een deel van de automobilisten zullen kiezen voor deze alternatieve route om Nieuw-Vennep te verlaten. Aangezien de Beurtschipper geen afgescheiden fietspad kent, zal de verkeersituatie onveiliger worden. Verzocht wordt om de voorkeursvariant te herzien of vast te leggen hoe deze nieuwe situatie veilig ingericht kan worden

2. *Naast veiligheid maakt reclamant zich zorgen over de parkeerdruk in de omgeving. Bij de nieuwbouw van het Herbert Vissers College is er gesneden in het aantal parkeerplekken op het schoolterrein. Met een personeelsbestand van rond de 240 medewerkers en 70 parkeerplekken is er niet voldoende plek. Medewerkers maken gebruik van parkeerplekken bij De Estafette en De Fakkel. Bij gelegenheden zoals ouderavonden en het open huis is de behoefte aan parkeerplekken nog groter. In het Masterplan wordt uitgegaan van een stedelijke parkeernorm. Nieuw-Vennep is echter een dorp waar veel gezinnen een of meerdere auto's bezitten. Reclamant vraagt zich af of de parkeerdruk in het gebied rondom de school dermate zal toenemen dat er geen plek meer is voor medewerkers en ouders om te parkeren. Verzocht wordt om een uitspraak te doen over hoe voldoende parkeergelegenheid voor de school in de toekomst kan worden gegarandeerd.*
3. *Reclamant heeft als school deelgenomen aan de klankbordgroepen en diverse overleggen over het plangebied. Tijdens deze overleggen zijn de zorgen meermaals geuit. Reclamant heeft de indruk dat er wel naar hem wordt geluisterd, maar dat zaken die aan gekaart worden niet serieus genoeg worden genomen. Zo wordt de opvolging van afgesproken acties met betrekking tot de microsimulatie pas na het aflopen van de periode van de zienswijzen aan reclamant gepresenteerd. Als grote voorziening in dit gebied heeft reclamant een groot belang om een veilige leer- en werkomgeving voor leerlingen en medewerkers te bieden. Reclamant hoopt dat de gemeente bij de ontwikkeling van het plangebied ook rekening zal houden met de belangen van een groot deel van de jongeren en hun docenten in Nieuw-Vennep.*

<u>Reactie</u>

1. De microsimulatie is een uitwerking van de netwerkstudie waarin de alternatieven zijn afgewogen, ofwel een stap later dan de keuze voor een bepaalde variant. Daarnaast stellen we vast dat de voorkeursvariant de Venneperweg het minst belast, terwijl hier de ergste knelpunten zijn te verwachten. De ‘30-30-30‘-variant zal daarom in de microsimulatie slechter scoren dan de gekozen variant. De landelijke discussie rond 30-wegen gaat over een voornemen dat de maximumsnelheid op wegen binnen de kom zoveel mogelijk 30km/u moet zijn. Dat neemt niet weg dat er een bepaalde hiërarchie moet blijven bestaan om verkeer zo snel mogelijk naar het bovenliggend wegennet af te wikkelen. Juist om de wegen lager in de hiërarchie, de erftoegangswegen, te kunnen ontlasten. De Beurtschipper is niet bedoeld voor doorgaand verkeer en heeft dus ook geen vrij liggend fietspad. In de planuitwerking zullen wij de verkeersveiligheid als belangrijk onderwerp meenemen en hierin reclamant ook meenemen.
2. De medewerkers van de school hebben tot nu toe altijd de gelegenheid gehad om in de directe omgeving van de school te parkeren. Dit terwijl die plekken daar niet voor bedoeld zijn. Zonder de plekken bij De Estafette en De Fakkel was er eerder al aandacht geweest voor het parkeren door medewerkers. De school kan de ontwikkeling van het Pionier-Bolsterrein als een kans zien om het mobiliteitsbeleid van de school te verduurzamen. Met een HOV-halte op loopafstand en een treinstation op fietsafstand zijn er mogelijkheden genoeg. Met piekmomenten zoals ouderavonden en ‘open huis activiteiten’ wordt voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen geen rekening gehouden.
3. De gemeente heeft geluisterd naar de door reclamant geuite zorgen inzake de veiligheid van het verkeersnetwerk in relatie tot de fietsende scholieren en neemt deze zeer serieus. In de fase van de planuitwerking zullen wij hier mee aan de slag gaan. In die fase kunnen we namelijk op basis van de veiligheidsinschatting het specifieke verkeersontwerp maken. Wij zullen reclamant alsmede overige belanghebbenden zoals De Estafette hier actief bij betrekken.

<u>Conclusie</u>
Wij stellen u voor niet in te stemmen met de zienswijze. In de planuitwerking zullen wij met reclamant in gesprek gaan om de gerechtvaardigde zorgen over veiligheid weg te kunnen nemen.

<u>Zienswijze 18</u>
KBO Nieuw-Vennep BV is eigenaar van het perceel gelegen aan de Westerdreef 7 te Nieuw-Vennep. Dit perceel is gelegen in het plangebied. Het doel van de eigenaar is om de locatie te her ontwikkelen. Het Masterplan biedt goede kansen voor herontwikkeling. Reclamant is tevreden over de hoofdlijn van dit document. De wens van de gemeente om verschillende grondeigenaren en/of ontwikkelaars samen te laten werken om tot een optimale invulling te komen is helder. Reclamant heeft echter bedenkingen bij de bepaling onder 2.8 op blz. 149 van het plan: "Ontwikkelaars wordt gevraagd om voor ten minste 70% van het grondoppervlak per blok aantoonbaar afstemming op 'de belangrijkste punten' te hebben bereikt voordat de gemeente medewerking verleent aan de vergunningverlening binnen dat blok'. Deze passage roept een aantal vragen op:
- Wat wordt gerekend tot de belangrijkste punten?
- Wegen alle 'belangrijkste punten' even zwaar?
- Wie bepaalt op basis van welke criteria of dit akkoord voldoende is?

- etc.
Reclamant juicht samenwerking toe en is er ook van overtuigd dat moet worden gepoogd om samen te werken om zo tot een optimaal plan te komen. De harde drempel van 70% en de nog vage toetsingscriteria zijn echter een risico voor een soepel proces. Hiermee vormt de regel een bedreiging voor de (snelle) realisatie van woningen in dit gebied en schiet de gemeente haar doel voorbij. Verzocht wordt dan ook om de bepaling waarin deze drempel is opgenomen te laten vervallen.

Reactie
De regel van 70% is bedoeld als indicatieve streefwaarde waarbij naar onze verwachting het vertrouwen gerechtvaardigd is dat de gemeenschappelijke elementen in een blok goed kunnen worden gerealiseerd. Denk hierbij aan centrale hoven, pocketparks, stegen, verdeling van het woonprogramma en de mobiliteitshub. De gemeente kan eventueel gemotiveerd afwijken van deze regel als wordt aangetoond dat deze zaken ook met een kleiner samenwerkend aandeel van de locatie voldoende kunnen worden geborgd. Hierbij merken we op dat bij een eventueel kleiner aandeel ook kwantitatief aan de maten van het openbare groen moet worden voldaan.

De vraag of alle punten even zwaar wegen is lastig te beantwoorden aangezien ze onderling samenhangen. Het gaat om het totaalbeeld. Het Q-team zal, onder leiding van de supervisor, beoordelen of de voorgestelde planvoornemens voldoende kwaliteit vertegenwoordigen en in of voldoende mate samenhang wordt bereikt. Hierbij is het Masterplan met de bijbehorende documenten het toetsingskader. Voorkomen moet worden dat partijen binnen een blok ‘met de ruggen naar elkaar toe’ ontwikkelen, waardoor in totaal onvoldoende kwaliteit gerealiseerd wordt. Wij zijn er ook van overtuigd dat door samenwerking betere oplossingen op blokniveau kunnen ontstaan. Denk hierbij aan gedeelde voorzieningen en uitruil van programma, waardoor de haalbaarheid van de transformatie vergroot wordt.

Zoals eerder genoemd wordt een Q-team ingesteld met daarin deskundigen. Onder leiding van de supervisor krijgt dit team de taak om alle planvoornemens te beoordelen. Een positief preadvies van de supervisor (nadat deze het Q team heeft gehoord) aan Welstand zal voorwaarde zijn voor positief welstandsadvies.

Reclamant wordt uitgenodigd om met ons in overleg te treden over het sluiten van een intentieovereenkomst. Op basis daarvan kan tot nadere afstemming worden gekomen over de haalbaarheid van plannen van reclamant. Dit in samenhang met de andere ontwikkelingen in het blok.

Conclusie
Wij stellen u voor niet in te stemmen met de zienswijze.

Zienswijze 19

1. *Reclamant complimenteert de gemeente. Er ligt een prachtige visie met heldere ruimtelijke kaders om een duurzaam gemengd woon-werkgebied te realiseren. Op alle thema's in het stuk worden hoge ambities gesteld. Als woningcorporatie vindt reclamant het goed om te zien dat er in het Masterplan een belangrijk deel (sociale) huur is opgenomen. Gezien de huidige woningnood is dit van essentieel belang. Niet alleen voor de woningzoekenden in de eigen gemeente, maar zeker óók voor woningzoekenden in de regio, voor wie de wachttijden op een (sociale)huurwoning elk jaar verder oplopen. Erg positief is dan ook dat er 30% sociale huur wordt gerealiseerd en dat hier altijd een toegelaten instelling bij betrokken is. Daarnaast ondersteunt reclamant ook sterk de ambitie om van het Pionier-Bolsterrein een complete woonwijk te maken, die aantrekkelijk wordt voor uiteenlopende groepen bewoners; zowel vanuit volkshuisvestelijk oogpunt als vanuit het streven naar zoveel mogelijk gemengde wijken. Reclamant is dan ook positief over de richtlijn qua menging over het gebied.*
2. *Ondanks dat reclamant de visie en ambities van het Masterplan ondersteunt, zijn er enkele zorgen over de betaalbaarheid, beschikbaarheid en differentiatie van het sociale woonprogramma in de huur. In het belang van de huurders wordt hierop gereageerd. Ten eerste op de richtlijn dat 70% van de sociale huur een gemiddelde grootte heeft van 45 m2 GBO, 30% een gemiddelde grootte van 40 m2 GBO, en dat de minimale grootte 30 m2 GBO bedraagt. De gemiddelde grootte van het totale sociale huurprogramma is daarmee 43,5 m2 GBO. Ten tweede op de verdeling huurprijsklassen van 25% tot eerste aftoppingsgrens <€ 633,25, 25% tot de tweede aftopping < € 678,66 (pp 2021) en 50% tot de maximale grens sociale huur < € 752,33. Samengevat doet reclamant de aanbeveling om voor 10% in te zetten op woningen van gemiddeld 30m2 gbo, 35% van gemiddeld 45m2 gbo, 45% van gemiddeld 60m2 gbo en 10% van gemiddeld 75m2 gbo. Oftewel met een gemiddelde grootte van 53,3m2 gbo op het totale programma.*
   Qua huurprijsklassen ziet de verdeling er idealiter zo uit:

Huurprijsklassen (peildatum 2021)	*< € 633,25*	*< € 633,25 t/m € 678,66€*	*678,66 t/m € 752*
Aanbevolen percentages	*55%*	*10%*	*35%*

   Met een programma met alleen maar kleine woningen (< 45 m2 GBO) valt een aantal voor de sociale cohesie belangrijke doelgroepen buiten de boot. Als woningcorporatie wil reclamant daarvoor waken. Verzocht wordt om het Ontwerp Masterplan op bovengenoemde punten aan te passen, zodat het beter aansluit bij wat de huurders kunnen betalen en nodig hebben.

<u>Reactie</u>

1. Wij danken u voor deze zienswijze.
2. In de Blokpaspoorten is de door reclamant voorgestelde woningdifferentiatie reeds meegenomen. Reclamant wijst terecht op een daarvan afwijkende tekst op pagina 58 en 59 in het hoofddocument van het Masterplan. De tekst wordt gecorrigeerd, zodat beide weer overeenstemmen. “70% van de sociale huurwoningen heeft een gemiddelde woninggrootte van 45 m2 gbo en 30% heeft een gemiddelde woninggrootte van 40 m2 gbo” wordt gewijzigd in: “Voor de maten van de sociale huurwoningen wordt verwezen naar de blokpaspoorten.”.

Conclusie
Wij stellen u voor in te stemmen met de zienswijze.

C. Overzicht van wijzigingen

Onderstaand wordt per document aangegeven welke wijzigingen zijn aangebracht. Er zijn wijzigingen aangebracht naar aanleiding van de ingediende zienswijzen. Ook zijn er ambtelijke wijzigingen aangebracht. Waar wordt verwezen naar een paginanummer betreft dit het paginanummer in het gewijzigde document.

Overzicht van wijzigingen Masterplan

- Pagina 11: de tekst is aangepast in "*in samenwerking met INBO en Karres&Brands".*
- Pagina 16: de teksten in de stukken zijn aangepast in: *"een silo zal gehandhaafd blijven de andere silo zal in het ontwerp als silhouet of vergelijkbaar terugkomen"*.
  Pagina 22: op de functiekaart is beoogd het huidige gebruik weer te geven. De hoofdfunctie is niet museum dus dat gedeelte is aangepast in opslag. Voor het kinderdagverblijf is een nieuwe kleur en categorie toegevoegd. Het gedeelte naast het kinderdagdagverblijf is eveneens gewijzigd in opslag.
- Pagina 22: aan de zin is toegevoegd dat huurders in deze mede afhankelijk zijn van hun verhuurders.
- Pagina 25: in het Masterplan stond opgenomen: *"Nieuwe initiatieven mogen geen extra programmatische consequenties hebben voor de beperkte openbare ruimte."* Hier wordt beoogd dat de openbare ruimte niet kleiner mag worden als gevolg van die initiatieven. De zin is aangepast in: *"Nieuwe initiatieven mogen de geraamde oppervlakten voor de openbare ruimte voor groen, water, spelen et cetera niet verkleinen of minder bereikbaar maken."*
- Pagina 52: de volgende zin wordt toegevoegd aan de tekst: *"Die bedrijven hebben daar uiteraard wel de medewerking van hun verhuurder voor nodig.*"
- Pagina 59: *"De prijzen zijn inclusief parkeerplaats." is aangepast in: "Als de huurder of koper wordt verplicht om een parkeerplaats af te nemen, dan gelden de prijsgrenzen voor de koop- en huurprijzen inclusief de prijs van de parkeerplaats."*
- Pagina 58 en 59: de tekst van het Masterplan is gewijzigd in: "*Voor de maten van de sociale huurwoningen wordt verwezen naar de blokpaspoorten*".
- Pagina 60: de kop is gewijzigd in "*Circulair bouwen*"
- Pagina 70: nu het een ambitie van de gemeente is en geen harde beleidseis wordt de tekst in het masterplan gewijzigd in: "*Voor dit project geldt dat dat er een streven is om te voldoen aan de Gemeentelijke Prestatie Richtlijn 4.3. Van de initiatiefnemers wordt een GPR-berekening gevraagd. Bij een afwijking van de GPR volgt een gesprek over de haalbaarheid.*"
- Pagina 70: de tekst is gewijzigd in: "*Bestaande stenen, bakstenen, beton, staal en zelfs glas worden zo veel mogelijk opgenomen in het nieuwe ontwerp en vermengd met nieuwe materialen.*"

- Pagina 70: is toegevoegd: *“Bij de ontwerpen wordt mede gekeken naar de technische en financiële uitvoerbaarheid van de gekozen oplossing. Hierbij is het uitgangspunt dat het aan de ontwerper is om aan te tonen dat een oplossing die afwijkt van het Masterplan niet financieel of technisch verantwoord is.”*
- Pagina 71: Het woord “*geheel*” is in deze context niet haalbaar daar er ook technische ruimtes en privé-daktuinen worden gerealiseerd op de daken. De tekst is gewijzigd in: “*De daken van de gebouwen worden zo veel mogelijk benut onder meer voor wateropvang, energieproductie en groen.*”
- Pagina 72: de tekst is gewijzigd in: “*Uitgangspunt is dat 50 % van een extreme bui op het eigen bouwblok wordt vastgehouden.*”
- Pagina 75: tekstuele wijziging: zinnen zijn geschrapt: “*Uit onderzoek is gebleken dat dit @(onderzoek loopt)@. @(onderzoek loopt)@.”*
- Pagina 81: een onjuiste verwijzing is gewijzigd in bladzijde 132. (zie hoofdstuk B blz 19)
- Pagina 86: Aan de tekst is toegevoegd: *“De stegen, pocketparks en centrale hoven zijn in eigendom en beheer van de gemeente.”*
- Pagina 83, 89, 92, 93, 100, 104, 106, 110, 115, 124, 129, 133, 135: de afbeeldingen zijn aangepast conform de afspraken. Zie Masterplan pagina 43 wijzigingen.
- Pagina 93: tekst is aangepast: “Zo wordt het gebied, waar nu beide silo’s staan, getransformeerd tot een speel- en activiteitenplek,…”
- Pagina 98: alinea D2.6 Centrale hoven is gewijzigd in: “*Ondanks de beperkte ruimte voor groen zullen de collectieve hoven voor minimaal 80% groenoppervlak, zo groen mogelijk worden ingericht door het slim combineren van verschillende opgaven. Zo komen in de hoven natuurlijke speelplekken, gecombineerd met laagtes om water te bufferen tijdens piekbuien. De ruimte die er is voor bomen van de 1e orde geeft (op termijn) schaduw en verkoeling om hittestress in het gebied tegen te gaan.”*
- Pagina 108: de legenda is aangepast
- Pagina 140: de zin *“Er wordt rekening gehouden met circa maximaal 2.000 wooneenheden en een groennorm van 32,1m2 per inwoner.“* is gewijzigd in: *“Er wordt rekening gehouden met circa 2000 wooneenheden en een groennorm van 32.1 m2 per woning.”*
- Pagina 147: de woorden “bindend” gaan hier te ver en zijn geschrapt

<u>Overzicht van wijzigingen Beeldkwaliteitsplan</u>

- Pagina 3: aan de definitielijst is de definitie “kavels” toegevoegd. Een kavel is een kadastraal perceel of aaneengesloten kadastrale percelen die in eigendom zijn van een partij.
- Pagina 3: *“binnenhoven”* is gewijzigd in *“centrale hoven”*
- Pagina 5: in de definitielijst is de verspringing mobiliteitshub aangepast
- Pagina 10: afbeeldingen zijn aangepast conform de afspraken Masterplan pagina 43.
- Pagina 17: tekst is gewijzigd in: *Aan de straatgevels aan de formele zijde mogen geen HWA in het zicht. Dat kan op meerdere manieren opgelost worden. De toegelaten detaillering is kostbaar. Gezien de kwaliteitseisen en de stapeling daarvan is hier meer ruimte in afwerkingskeus een en ander na goedkeuring Q-team. Grijze pijpen over de gevels worden niet toegestaan.*
- Pagina 20: aanpassing tekst; zie pagina 17.
- Pagina 26: Voor mobiliteitshubs geldt dat de gevels groen zijn. Dit vanwege de uitstraling en de noodzaak voor voldoende groen in het plangebied. In de uitwerking van de plannen voor mobiliteitshubs worden alle gevels zo veel mogelijk groen, de richtlijn is dat de gevels voor 50% groen zijn. Geheel

groen is niet mogelijk, denk hierbij aan andere functies in de plint, ingangen, visuele verbindingen tussen binnen en buiten of daglichttoetreding. Daarom zal per hub een afweging worden gemaakt over in ieder geval volgende thema's: inpassing, kwaliteit, schaal en sociale veiligheid. Hierdoor zijn de mobiliteitshubs geen afgesloten dozen, maar leveren zij een bijdrage aan de beleving van het groen.

- Pagina 31: Het behoud van een silo en een silo qua silhouet is het uitgangspunt voor het Bolsterrein.
- Pagina 33: afbeelding is gewijzigd conform de afspraken Masterplan pagina 43.
- Pagina 34: De zin is aangepast: "*Het behoud van onder meer spanten en een van de silo's feitelijk en een in silhouet zal waarde geven aan het plan."*

<u>Overzicht van wijzigingen Blokpaspoorten</u>

- Het bonuspercentage voor het bouwen van extra woningen bij een goede samenwerking tussen welwillende ontwikkelaars is verhoogd van 10% naar 30%
- Het minimaal te realiseren aandeel voor niet-wonen is aangepast van 10–15 % naar minimaal 5%
- De lettertypes zijn door het gehele werkboek aangepast naar het standaard lettertype conform de huisstijl van de gemeente Haarlemmermeer.
- In de blokspecificaties van Blok D2 en E is de volgende tekst toegevoegd bij de alinea specials: "*De relatie tussen de bestaande bebouwing en tuinen aan het historische lint de Venneperweg en de nieuwe aansluitende bebouwing vragen ontwerpkracht. Bezonning, schaduwslag, aanzicht en privacy zijn hier de belangrijkste thema's waaraan getoetst gaat worden door het Q-team.*"
- Pagina 3: aan de definitielijst zijn kavels toegevoegd. Een kavel is een kadastraal perceel of aaneengesloten kadastrale percelen die in eigendom zijn van een partij.
- Pagina 3: tekstuele wijziging: definitie niet-woonprogramma is aangepast in: Bebouwd programma exclusief het woonprogramma en het bebouwd parkeerprogramma.
- Pagina 7: tekst is gewijzigd in: *"Bedrijven die op het Pionier – Bolsterrein willen blijven, kunnen blijven. Die bedrijven hebben daar uiteraard wel de medewerking van hun verhuurder voor nodig en wanneer dit ruimtelijk wenselijk is."*
- Pagina 11: afbeelding wordt aangepast conform afspraken Masterplan blz 43.
- Pagina 16: tekst is gewijzigd in: *"Tussen de blokken binnen de Pionier is er een bandbreedte van 0.2."*
- Pagina 26: de 'ontheffingsregeling' van 15% betreft een ontwikkeling van meer dan 25 woningen. Het getal "30" is gewijzigd in "25".
- Pagina 32: de tekst is gewijzigd in: *"In het gehele plangebied geldt een minimale vrije hoogte 3,6m op de begane grond daar waar deze aansluiten op de formele zijde."*
- Pagina 32: alinea ingevoegd ten aanzien van de mobiliteitshub: "*Voor een goed kwalitatief functionerende mobiliteitshub zijn de volgende thema's belangrijk en vragen ontwerpkracht:*

  - kwaliteit door het toevoegen van functies anders dan parkeren,

  - (sociale) veiligheid, denk aan schaal en zicht van binnen naar buiten en buiten naar binnen van de ruimtes,

  - bereikbaarheid, denk aan positionering entrees voor de verschillende gebruikers en toegankelijkheid voor alle gebruikers.

  - toepassen van groene en bruikbare gevels en daken;

  - aansluiting op de openbare ruimtes

- inpassing van deelmobiliteit

Hieraan zal getoetst worden in het Q-team."

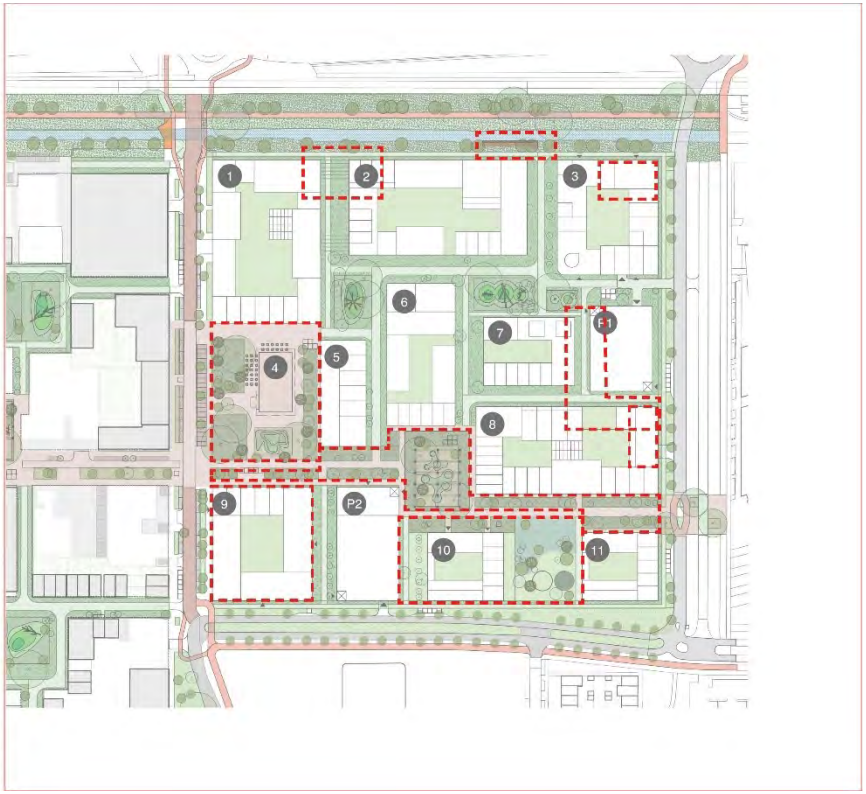
- Pagina 33: wijziging afbeelding: de kaart wordt aangepast conform afspraken Masterplan pagina 43.
- Pagina 33: de tekst is gewijzigd in: *"De minimale verdiepingshoogte van demontabele mobiliteitshubs boven de begane grond wordt geschrapt en kan de minimale wettelijke hoogte zijn."*
- Pagina 34: de tekst is gewijzigd in: *"De technische ruimte grenzen bij voorkeur niet direct aan de openbare straat. Indien deze wel aan de straatgevel gesitueerd zijn moet onderbouwd worden dat dit niet anders kan worden opgelost i.v.m. bereikbaarheid."*
- Pagina 35: de tekst is gewijzigd in: *"De mobiliteitshubs dienen een groene uitstraling te hebben. Geen afgesloten dozen, maar een bijdrage aan de beleving van het groen. We maken in deze wijk minder groen dan elders in Nieuw-Vennep. Het helpt daarbij dat we de parkeergarages zo groen mogelijke uitstraling geven."*
- Pagina 39: In de tekst zal aangegeven worden dat parkeergarages of makkelijk aanpasbaar of eenvoudig demontabel zijn. Ten overvloede: ook voor demontabele gebouwen geldt dat deze moeten voldoen aan de uitgangspunten van het Masterplan en bijbehorende documenten.
- Pagina 52-53 wordt pagina 54-55. Het door Bolskwartier aangeleverde ontwerp laat zien dat er een ontwerpproces loopt. Het ontwerpproces focust zich in deze fase op een aantal onderdelen. Die onderdelen zijn hieronder benoemd en worden op de kaart als opgenomen in de blokpaspoorten voor het Bolskwartier gestippeld weergegeven. De kaart in het Masterplan zal die stippellijnen niet bevatten dit vanwege de leesbaarheid van het Masterplan. De volgende punten worden toegevoegd aan de tekst op pagina 54 onder het kopje specials, daarbij wordt een kaart toegevoegd die correspondeert met de tekst.
- De gestippelde vlakken en de overweging worden hieronder benoemd, waarbij de volgorde van de ligging bij de blokken de volgorde van opname is:
  Verhoging tussen bouwveld 1 en 2 verdient nog nadere uitwerking. Door het hoogteverschil is de verbinding (doorwaadbaarheid van het gebied) met de Nieuwerkerktocht minder dan wanneer die op maaiveld zou zijn. Anderzijds kunnen de trappen en het hoogteverschil kwaliteit toevoegen. In de ontwerpfase is het belangrijk dat de verbinding goed is en dat de trappen een relatie hebben met zo wel het gebied naar de Bolstoren en naar de Nieuwerkerkertocht. Een plek van voldoende omvang aan de Tocht draagt hieraan bij.
  - de 'stitch' tussen bouwveld 2 en 3 is geen brug meer
- - op korte afstand is een brug gelegen en op deze locatie hoeft de 'stitch' niet over het water. De 'stitch' moet voldoende corresponderen met de tocht en van voldoende omvang zijn;
  - Blok 2 had in een eerdere versie een hoek minder om de relatie met de tocht vorm te geven en daar ruimte voor te hebben. Die ruimte is op deze locatie weggelaten. Om de relatie goed te krijgen en goede verblijfsplek te creëren vergt dit veel ontwerpkracht, zie ook de 'stitch' hierboven.
  - De hoogte van 30 meter op blok 3 wordt gestippeld weergegeven op de verbeelding. De hoogte vraagt een goede inpassing en heeft een maximale footprint van 600m2 vanaf 24m hoog.
  - De invulling van het Bolsplein wijkt af van de in het ontwerp-Masterplan opgenomen tekening. De plaats van het terras en de mogelijkheid van verdere uitwerking verreist het om rekening te houden met de aansluiting op de Dorpse straat en schaduwwerking panden

overkant Lucas Bolsstraat.
- de groene aankleding van de dorpse straat en de groene ruimten sluit beter aan bij de ambities van het masterplan. De relatie tussen paden en plinten verdient nog wel aandacht.
- Noordzijde blok 10 is een voorstel gedaan voor het park met de silo's en dat kan zo verder uitgewerkt worden. Aandachtspunten zijn de overgangen van privé en openbaar. Het uitgangspunt is dat het geheel toegankelijk is of in ieder geval dat er geen hekwerken komen om gebieden af te kaderen.
- Zuidzijde blok 10 is onduidelijk op welke wijze omgegaan wordt met de toegankelijkheid van de strook. In plannen die wij gezien hebben, wordt daar een kinderdagverblijf gedacht. De wens voor afsluiting, zeker in het geval van een hekwerk, maakt dat de steeg smal wordt. Er is ontwerpaandacht nodig om dit tot een aantrekkelijke plek te maken
- De noordelijke silo wordt gestippeld en kan terugkeren als silhouet.
- De op de verbeelding aangegeven hoogten voor zover die afwijken van de verbeeldingen in het ontwerp-Masterplan worden gestippeld.
- Bij de kaart van de openbare ruimte wordt opgemerkt dat de verdere detaillering en uitwerking van de overgangen en margestroken nog veel uitwerking behoeft en in het verdere proces haar beslag krijgt.

maaiveld ontwerp

26 oktober 2021

- entree wonen/mensen
- entree commercieel/overig
- entree auto's



Nota Bene (disclaimer):

Inbo heeft vooral gekeken naar de openbare ruimte binnen de kavelgrenzen van Bolskwartier

schaal 1:1500

03

Bouwvelden	Woningaantallen
01	109
02	104
03	123
05	48
06	59
07	69
08	83
10	39
11	57
Subtotaal	691
04 (Bolstoren)	86
09 (ZVM)	98
totaal	875

Woningaantallen per blok (kan @% afwijken)

- Pagina 50: voor Blok D2 is een nieuwe pagina toegevoegd blokspecificatie blok D2, inhoudelijke wijziging hoogte profiel van Blok D2 wordt teruggebracht naar 18m. wijziging is in de afbeelding.
- Pagina 50 en 51: de blokspecificatiekaart is aangepast van 24m naar 18m. Er is een tekst toegevoegd met aandachtspunten. Verder is Blok D in Blok D1 en D2 opgesplitst en worden dezelfde aanpassingen toegevoegd van 24m naar 18m met dezelfde aandachtspunten.
- Pagina's 50 en 51 worden pagina's 52-53. Het hoogteprofiel van blok E en een gedeelte van blok D is teruggebracht naar maximaal 18 meter. Afbeelding is aangepast.

<u>Ambtelijke wijzigingen</u>

Masterplan

- Er zijn diverse kleine, niet inhoudelijke, tekstuele verbeteringen aangebracht.
- Er zijn verduidelijkende legenda's toegevoegd (pagina 89: 'stitches', pagina 99: 'centrale hoven', pagina 100: 'stegen', pagina 110: 'mobiliteitshubs')
- De mobiliteitshubs zijn nu ingetekend met een stippellijn.
- Pagina 36: de volgende tekst is toegevoegd: "
  Bouwen aan de sociale structuur voor de transformatie van het Pionier-Bolsterrein Nieuw-Vennep
  Bij het ontwerpen van het stedenbouwkundig plan voor de transformatie van het Pionier- Bolsterrein is bewust ingezet op een mix van bewoners en

andere gebruikers. Het sturen op afwisseling en de grootte van gebouwen is gericht op deze gewenste mix. Door vast te leggen dat er een minimaal percentage niet-woonfuncties zal zijn én dat hier geen winkels en grootschalige horeca mag komen, worden condities geschapen voor meer buurtgerichte functies.

Het plan is gebaseerd een getrapte sociale structuur. Als bewoner woon je in een overzichtelijk gebouw, waarbij je met een kleine groep op één gang of galerij woont. Per gebouw deel je een aantal gemeenschappelijke functies zoals een binnentuin, ontmoetingsruimte en fietsenstalling. Een gebouw grenst meestal aan een collectieve binnenhof of steeg. De wijk als totaal heeft vervolgens een duidelijk herkenbare hoofdstructuur ('dorpse straat') met functies gericht op de buurt. Door de overgangen tussen al deze schaalstappen helder en zorgvuldig vorm te geven, creëren we de condities voor de groei van een prettige sociale structuur.

In de gesprekken met de belangrijkste eigenaren/ontwikkelaars in het gebied blijkt dat zij zich ervan bewust zijn dat de wijk ook een goed functionerende sociale structuur nodig heeft. Bij de toekomstige invulling van de plinten zijn nu al voorzieningen opgenomen die gericht zijn op de buurt. Zo zijn er al een gezondheidscentrum, werkplekken voor starters en een kinderdagverblijf voorzien. Binnen het gebied zullen de sociale huurwoningen door twee woningbouwverenigingen (Ymere en Eigen Haard) worden beheerd. Vanuit hun ervaring en kennis weten zij dat ze niet alleen woningen verhuren maar ook moeten zorgen dat bewoners als buren prettig wonen. De gebouwen worden daarom voorzien van een aantal kleinschalige collectieve functies en plekken die daarin bijdragen. Samenwerking met lokale zorgstichtingen zijn hier ook onderdeel van.
Model staat het project dat De Alliantie samen met Philadelphia in Amsterdam-Noord heeft gerealiseerd. In dit project wonen mensen met een beperking die ook taken hebben in de collectieve ruimten, zoals fietsen repareren, bedienen in de huiskamer/werkruimte en het doen van de was. Ze doen dit niet alleen voor de bewoners van het gebouw, maar ook voor andere bewoners in de wijk en bezoekers.
Met een fijnmazige aanpak die past bij de beoogde bewoners van het gebied willen we de condities scheppen voor de sociale structuur van de wijk."

Blokpaspoort

- Er zijn diverse kleine, niet inhoudelijke, tekstuele verbeteringen aangebracht.
- Pagina 2: tekst is gewijzigd in: "*In het vervolg van het ontwikkelproces zullen de paspoorten samen met de ontwikkelende partijen nader ingevuld dienen te worden."*
- Pagina 7: tekst is gewijzigd in: "*dit document is samen met het BKP een bijlage"*
- Pagina 7: tekst is gewijzigd in: *"Bedrijven die op het Pionier-Bolsterrein willen blijven, kunnen blijven. Indien bedrijven hinder veroorzaken voor woningbouw dient er een oplossing gezocht te worden aan de woningen en indien mogelijk aan het bedrijfsgebouw."*
- Pagina 12: de volgende tekst is ingevoegd: *"margezones zijn ondiepe uitgeefbare buitenruimte op het maaiveld"*
- Pagina 16: 15 % niet-woonfunctie is gewijzigd naar '*5%'* niet-woonfunctie
- Pagina 16: de tekst onder 'rekenmethode' is aangepast naar: "d*e FSI wordt berekend op blokniveau. De maximale FSI voor de nieuw te bouwen delen op het Pionier-Bolsterrein is 1.8. Tussen de blokken op het Pionierterrein is sprake van een bandbreedte van 0.2. Hierbij geldt dat de gemiddelde som van de nieuw te bouwen delen in geen geval hoger dan 1.8 FSI mogen zijn. Oftewel, voordat op een blok een hogere FSI dan 1.8 gebouwd mag worden, zal eerst een deel met een lagere FSI gebouwd moeten zijn. Er is geen uitwisseling tussen de Pionier en het Bolsterrein."*

- Pagina 16: De tekst onder ‘woningbouw’ is als volgt gewijzigd: “*Per blok dient een woningbouwverhouding gehanteerd te worden van 30% sociale woningbouw, 20% midden segment en 50% vrije sector. Voor de sociale huur en het middensegment gelden nadere onderverdelingen die nader worden toegelicht in het Masterplan.”*
- Pagina 16: De tekst onder ‘verhouding wonen – niet wonen is aangepast naar: “*Het streven van het niet-woonprogramma is 15% of meer (exclusief gebouwd parkeren). Het nieuw te realiseren niet-woonprogramma is minimaal 5% van het woonprogramma in de Pionier en 10% op het Bolsterrein; hierdoor blijven voldoende bedrijfs- en maatschappelijke bestemmingen aanwezig. Het programma bedraagt circa 2.000 woningen. Dit is onderverdeeld in maximaal 1.200 woningen op de Pionier en 800 tot maximaal 875 woningen op het Bolsterrein. Het realiseren van het woonprogramma loopt gelijk op met het realiseren van het niet-woonprogramma.”*
- Pagina 16: De tekst onder ‘bebouwing’ is als volgt gewijzigd: *“Onder bebouwing verstaan we al het bebouwde wat boven het maaiveld uitsteekt met uitzondering van de halfverdiepte parkeergarages. De halfverdiepte parkeergarages moeten voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen die toegelicht worden in de algemene bouwregels. Verder is voor de bebouwing handhaving van het huidige stratenpatroon het uitgangspunt. De bouwblokken worden via het principe van de organische blokontwikkeling (‘City plot’) ontwikkeld en zijn samengesteld met meerdere gebouwtypen.”*
- Pagina 16: Onder ‘Fietsparkeren’ is “2*012”* na ‘bouwbesluit’ ingevoegd.
- Pagina 16: Onder ‘Autoparkeren’ is de tekst gewijzigd naar: “• *Al het parkeren voor nieuwe functies, wordt op eigen terrein gerealiseerd. Voor bezoekersparkeren zal beperkt gerekend mogen worden met de bestaande plekken op maaiveld, echter deze zijn in aantal ontoereikend om in alle benodigde bezoekersparkeerplaatsen te voorzien. Ook bezoekersparkeerplaatsen zullen derhalve deels in de hubs dienen te worden gevonden, mogelijk op basis van een balansbenadering. • Voor de exacte parkeernormen wordt verwezen naar het rapport van RHDHV ‘Transformatie Pionier Bolsterrein, advies over parkeernormen van 20 augustus 2021’.*”
- Pagina 18: *“blokgrenzenkaart”* is gewijzigd in: *“overzichtskaart blokken”*
- Pagina 19: De tekst is aangepast: “*Dit rekenvoorbeeld geeft aan hoe het gemiddelde FSI van 1.8 op blokniveau verdeeld kan worden. Op kavelniveau wordt er onderscheid gemaakt tussen de Dorpse straatzone en randzone (max 14m hoog & max 24m hoog). Gebaseerd op de huidige proefverkaveling is ervoor gekozen om een maximale FSI van 1.2 te hanteren aan de Dorpse straat, het resterende programma wordt onderverdeeld over de kavels in de randzone. In het voorbeeld betekent dit een verdeling van FSI 1.2 en FSI ~2.0 aan de randzone. Hiermee is het maximale bvo per kavel bepaald. Het aandeel maximaal bvo per kavel bepaalt het maximaal aantal woningen dat per kavel gerealiseerd mag worden (zie schema rekenvoorbeeld woonprogramma). In de paragraaf C4 wordt de 30% bonusregel met betrekking tot het woonprogramma toegelicht.”*
- Pagina 20, 21: het percentage 75 is vervangen met 70.
- Pagina 20: het percentage 10 is veranderd naar 30.
- Pagina 20: De tekst is verder aangepast: “*Als voor tenminste 70% van de gronden per blok (gemeten in m² kaveloppervlakte) aantoonbaar tussen een collectief van eigenaars samenwerkingsafspraken zijn gemaakt, dan is er naar verwachting voldoende zekerheid dat alle ambities uit het Masterplan, waaronder het centrale hof in volle omvang, met de toegang daartoe vanuit tenminste drie stegen alsmede de mobiliteitshub, woon- en niet-woonprogramma en de overige voorschriften uit het Masterplan, worden gerealiseerd. Het programma kan dan ook voldoende evenwichtig over het blok worden verspreid hetgeen bijdraagt aan een goede ruimtelijke ordening.*
  In het bovengenoemde geval, kan het collectief aanspraak maken op maximaal 30% woningen boven het aan dat aantal aan het blok toegekende

woningen, conform de eigendomsverhoudingen en de blokpaspoorten. De achterliggende gedachte is enerzijds de ontwikkeling te versnellen en anderzijds omdat binnen de Pionier niet alle eigendommen zullen gaan transformeren naar wonen. Het is ook niet noodzakelijk om alle gronden te transformeren. Hierdoor kan een deel van het woonprogramma herverdeeld worden.
Het totaal aantal van 1.200 nieuwe woningen in het plandeel de Pionier kan niet overschreden worden en wordt bewaakt aan de hand van het aantal verleende omgevingsvergunningen casu quo de gesloten anterieure overeenkomsten. Partijen die snel bewegen, succesvol samenwerking zoeken en de ambities van het Masterplan waarmaken, kunnen zo een groter aandeel woningen realiseren dan het aantal op basis van de oppervlakte van hun kavel. Hierdoor wordt een spoedige transformatie bevorderd.
De gemeente zal na de vaststelling van het Masterplan, startsessies beleggen per blok, waarna de termijn aanvangt waarbinnen grondeigenaren tot een constructieve samenwerking kunnen komen om de 30% extra woningen te mogen claimen. Binnen deze termijn krijgen grondeigenaren, op voorwaarde van een te sluiten intentieovereenkomst, de kans om een aantal keer een gezamenlijk plan te bespreken met het kwaliteitsteam. De beoogde termijn voor de constructieve samenwerking betreft in basis twaalf maanden en kan door de gemeente worden verlengd.
Eigenaren die niet aan een samenwerkend collectief binnen een blok deelnemen, zullen mogelijkerwijze geen of minder woningen kunnen ontwikkelen. Een uitzondering hierop geldt indien zij tijdig hebben aangegeven dat zij hun kavel willen transformeren én er naar redelijkheid geen overeenstemming tussen partijen mogelijk is binnen een blok. In dat geval kan de gemeente er in principe voor kiezen het blokprogramma naar rato van oppervlakte van eigendommen aan de verschillende deelnemende partijen in een blok toe te delen. Er is dan geen mogelijkheid om aanspraak te maken op 30% extra programma binnen het blok. Er dient dan wel overtuigend te zijn aangetoond dat betrokken partijen bona fide handelen en niet met het oogmerk op obstructie of vertraging. Uiteraard zal ook bij het uitblijven van samenwerking moeten worden voldaan aan de uitgangspunten van het masterplan.
De (voor een vergunning vatbare) vergunningaanvraag voor de ontwikkeling van deze niet-deelnemende eigenaar(s) moet uiterlijk negen maanden na de vergunningaanvraag van het samenwerkend collectief van eigenaars of van de eerste uit dat collectief worden ingediend. Indien dat niet het geval is dan vervallen de aantallen te bouwen woningen naar het totaal van de Pionier-ontwikkeling, waarbij die in eerste instantie terugvallen in de aantallen van het blok. Vanzelfsprekend blijft (her)ontwikkeling van de bestaande bedrijfsfuncties én het niet-woonprogramma mogelijk conform vigerende bestemming."

- Pagina 21: de tekst is als volgt aangepast: *"Ingeval binnen een blok niet op 70% van het blokoppervlaksamenwerking kan worden bereikt, kan de gemeente alsnog meewerken aan de ontwikkeling wanneer aantoonbaar is dat de ambities uit het masterplan, waaronder de gemeenschappelijke elementen zoals een centrale hof in volle omvang, de toegang daartoe met drie stegen, mobiliteitshubs en woon- en niet-woonprogramma, op goede wijze kunnen worden gerealiseerd in het blok. Dit is eerst ter beoordeling van het Q-team en de supervisor. Indien het Q-team en de supervisor vinden dat de bovengenoemde elementen uit het Masterplan voldoende zijn gewaarborgd in het voorstel van de grondeigenaar(s), kan er aanspraak gemaakt worden op de 30%-regel. In aanvulling op de regels uit de blokpaspoorten zal een afsprakenkader in de te sluiten anterieure overeenkomsten verder worden uitgewerkt en vastgelegd."*
- Pagina 30: schema is toegevoegd: illustratie eenduidigheid gebouw/ diversiteit op blokniveau
- Pagina 30: metrages zijn toegevoegd aan schema blokzijdes: 35 + 25m
- Pagina 30: tekst is aangepast: "*Aan de Dorpse straat streven we naar een kleinere korrel dan in de rest van het gebied. Om dat te kunnen bereiken geldt voor de blokzijdes van de dorpse straat in minimum van 7 gebouwen per blok.*"
- Pagina 31: Metrages worden benoemd in de afbeelding zie opmerking pagina 30

- Pagina 32: Tekst margezones wordt toegevoegd: "*Margestrook aan de Dorpse Straat – Deurmatten:*
    - *Entrees aan de Dorpse Straat worden voorzien van een Delftse stoep van 1m breed.*
    - *Deze plint/margestrook is gematerialiseerd met grootte tegels die deurmatten vormen van de verschillende entrees.*
    - *Alle margestroken worden gematerialiseerd van één uniform materiaal, beton of natuursteen.*
    - *Tussen de deurmatten in loopt de verharding van de Dorpse Straat door tot aan de gevel en duidt deze verharding de grens tussen verschillende panden aan.*
    - *De breedte van de deurmatten variëren afhankelijk van de functie van het type entree. Zo heeft entree van een kleinschalige ondernemer bijv. een deurmat van 1 of 2 meter breed. Een woning een deurmat van 3 meter breed en een entree van een grote commerciële functie een deurmat van 5 meter of meer.*
    - *Margestrook langs straten – Blokplint*
    - *De margestrook in de overige straten bestaat uit een continue plint van 1 meter uniforme verharding die de bouwblok contouren helder aanduiden/begrenzen.*
    - *De toegepaste verharding is van een kleinere elementmaat als de deurmatten in de Dorpse Straat, maar wel hetzelfde type verharding (beton of natuursteen) om een uniform beeld te waarborgen.*
    - *In deze plint wordt de ruimte tussen entrees opgevuld met beplanting, in de vorm van geveltuintjes van 0.5 meter.*
    - *Deze geveltuintjes lopen over in de stegen en hoven waar de beplanting en plintverharding naar binnen wordt getrokken het hof in.*
    - *Margestrook in stegen en hoven – Terrassen tussen het groen*
    - *De geveltuintjes van de straten lopen in de stegen over naar plantvakken van 1,5meter breed.*
    - *De ruimte tussen deze plantvakken wordt benut voor entrees en privé terrassen tussen het groen zonder de doorstroom te belemmeren.*
    - *De toegepaste verharding van de blokplinten wordt doorgetrokken het hof in waarbij de verharding de tussenruimte die de terrassen en entrees invult."*
- Pagina 32: tekst is gewijzigd in: *"De focus voor niet-woonfuncties ligt aan de Dorpse straat."*
- Pagina 32: tekst is gewijzigd in: *"Op het Pionier–Bolsterrein is deelmobiliteit een belangrijk uitgangspunt, dit bepaalt mede het aantal te realiseren parkeerplaatsen in het plangebied."*
- Pagina 32: tekst wordt aangepast: "*Voor een goed kwalitatief functionerende mobiliteitshub zijn de volgende thema's belangrijk en vragen ontwerpkracht:*
    - *kwaliteit door het toevoegen van functies anders dan parkeren,*
    - *(sociale) veiligheid, denk aan schaal en zicht van binnen naar buiten en buiten naar binnen van de ruimtes,*
    - *bereikbaarheid, denk aan positionering entrees voor de verschillende gebruikers en toegankelijkheid voor alle gebruikers.*
    - *toepassen van groene en bruikbare gevels en daken;*
    - *aansluiting op de openbare ruimtes*
    - *inpassing van deelmobiliteit*

    - *Hieraan zal getoetst worden in het Q-team."*
- Pagina 35: tekst is gewijzigd in: *"Installaties op daken dienen op een architectonische wijze opgelost worden. Dit kan gedaan worden door extra verhoogde dakranden of een rooster als afwerking."*
- Pagina 35: tekst wordt: *"het neemt zicht op de mobiliteitshubs '(zie pagina 32 onder 'Parkeren - Mobiliteithubs')"*
- Pagina 36: Wordt: "*Het aantal bouwlagen staat in verhouding tot de breedte van de steeg volgens de onderstaande tabel."*
- Pagina 36: De dorpse straat vormen samen met het huidige openbare stratenpatroon en de nieuw te maken verlengde Bergsmastraat het formele netwerk.
- Pagina 36: Tekst wordt: *"vanuit landschap, sociaal en ruimtelijk"*
- Pagina 41: Aanpassingen in de legenda: de cirkel van het gasstation toegevoegd (lichtblauw = 14 meter, donkerblauw = 24 meter). De mobiliteitshubs zijn in stippellijn ingetekend voor de eenduidigheid. Op pagina 41 is de legenda opgenomen van alle blokpaspoortspecificaties.

Beeldkwaliteitsplan

- Pagina 8: (alzijdig) beeld: dzn_V35K18…
- Pagina 21: (waterbuffering) beeld: image001.jpg
- Pagina 21: (Terras en groen dak) beeld: e8ddf38a2a8d5d0d343d1d6e78879969.jpg
- Pagina 21: Tekst wordt aangevuld: In geval van een energiedak, dient de dakrand te worden verhoogd om zonnepanelen uit het zicht te houden.
- Pagina 24: (Maisonnette met voordeur aan de straat) beeld: c15fd53263d557644efe92214fdbfd2d.jpg

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
Masterplan	11	Samenwerking	Zin aanpassen: *"De stedenbouwkundige verkenning van Wilma Wonen en Studioninedots in samenwerking met Inbo vormt de basis van dit stedenbouwkundig plan."*	De tekst wordt aangepast tot *in samenwerking met INBO en Karres&Brands.*

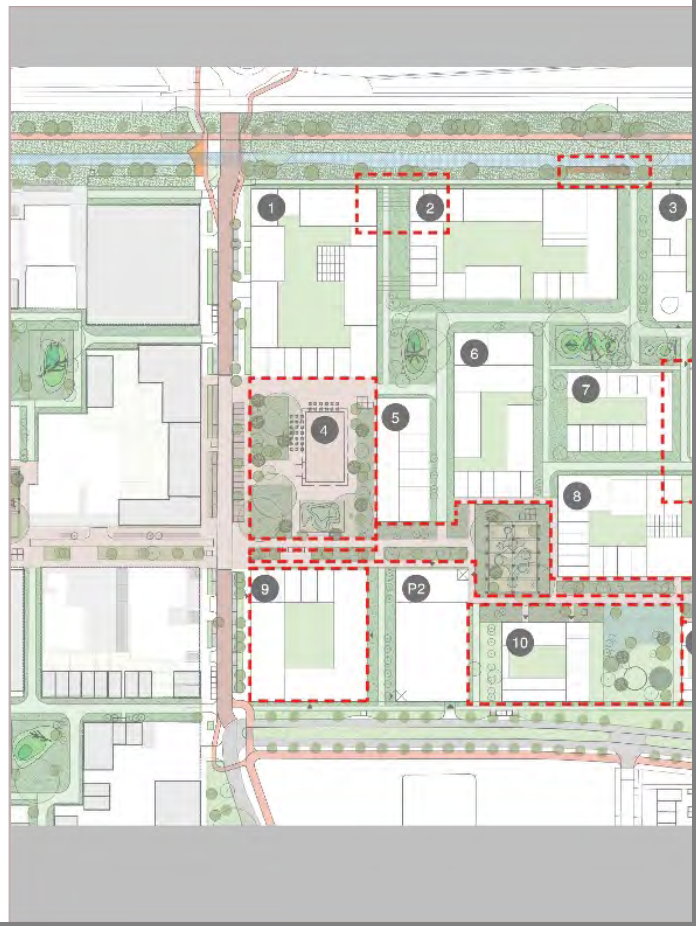
BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
Masterplan	16	Silo	Spreken over één silo in de toekomstige situatie in het gehele document (alle documenten), conform afgesproken*[1]	De teksten in de stukken worden aangepast tot: “een silo zal gehandhaafd blijven de andere silo zal in het ontwerp als silhouet of vergelijkbaar terugkomen”.
Masterplan	22	Legenda afbeelding	Functie *museum* is niet van toepassing, dit moet functie *opslag* zijn. Het kinderdagverblijf moet eigen functie zijn en niet *zorgcentrum*. Naast het kinderdagverblijf is nog een gedeelte/bebouwing wit in de tekening, deze valt onder *opslag.*	Op de functiekaart is beoogd het huidige gebruik weer te geven. Van de eigenaar krijgen wij door dat het gebruik niet geheel in overeenstemming is met de functie. De hoofdfunctie is niet museum en dat gedeelte zal als opslag weergegeven worden. Voor het kinderdagverblijf zal een nieuw kleur en categorie worden toegevoegd. Het gedeelte naast het kinderdagdagverblijf zal eveneens als opslag worden weergegeven.
Masterplan	23	Bestaande functies	*“… streven wij ernaar om een belangrijk deel van dit soort functies te behouden.”* weglaten in verband met afspraken met bestaande huurders. Toevoegen: wel dient hierbij rekening gehouden te worden tussen huurder en verhuurder.	Aan de zin wordt toegevoegd dat huurders in deze mede afhankelijk zijn van hun verhuurders.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
Masterplan	25	Toetsingskader	Zin aanpassen: *"De gestelde kaders zijn flexibel en bieden eigenaren ruimte voor variatie van initiatieven."*	De suggestie wordt niet overgenomen. In het masterplan staat opgenomen: "*Deze eisen"* geeft weer wat er wordt bedoeld en wijkt niet af van het voorgestelde gestelde kaders.
Masterplan	25	Nieuwe initiatieven	Zin aanpassen: *"Nieuwe initiatieven mogen extra programmatische consequenties hebben mits dit aanvaardbaar ruimtelijk is op te lossen."*	In het masterplan staat opgenomen dat: "*Nieuwe initiatieven mogen geen extra programmatische consequenties hebben voor de beperkte openbare ruimte."* Hier wordt beoogd dat de openbare ruimte niet kleiner mag worden als gevolg van die initiatieven. De zin wordt aangepast tot: *"Nieuwe initiatieven mogen de geraamde oppervlakten voor de openbare ruimte voor groen, water, spelen et cetera niet verkleinen of minder bereikbaar maken."*
Masterplan	25	Q-team	Zin aanpassen: *"Basisgedachte is het ontwerp, en de aanleg binnen het bestaande blok door de ontwikkelaar."*	De term kavel is inderdaad niet opgenomen in de definitielijst. De zin wordt aangepast tot: *"Basisgedachte hierbij is dat het ontwerp, en de aanleg binnen het bestaande bouwblok door de ontwikkelaar wordt opgelost*."
Masterplan	32/ 34	Woonprogramma	30% sociale *huur* vervangen door 30% sociale *segment*	De term 30% sociale huur blijft op beide locaties gehandhaafd. Het is mits goed gemotiveerd mogelijk om een deel van de sociale huur als sociale koop uit te voeren. De voorwaarden hiervoor volgen uit het woonbeleid en worden nader gedetailleerd in de anterieure overeenkomst. Op pagina 34 wordt toegevoegd:

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
				'20% van het totale aantal woningen bestaat uit een gevarieerd aanbod koop en huur in het middensegment. De verdeling koop/huur is niet vooraf vastgelegd.'
Masterplan	35	Voorzieningen	Zin aanpassen: *"Bedrijven op het Pionier-Bolsterrein die willen blijven, kunnen blijven mits dit past binnen de overeengekomen kaders/programmering. Die bedrijven hebben daar uiteraard wel de medewerking van hun verhuurder voor nodig."*	De opmerking wordt niet overgenomen. De kaders en programmering zien niet op de zittende bedrijven
Masterplan	37	Verbeteren verbindingen	In de voorkeursvariant is zowel de Athenelaan als de Helsinkilaan 50 km/u. De Lucas Bolsstraat wordt dan 30 km/u. Dat betekend dat er 2x zoveel 50 km/u weg komt, dan als je de Lucas Bolsstraat 50 km/u houdt en de Athenelaan/Helsinkilaan 30 km/u blijft. Dit heeft gevolgen voor met name verkeersveiligheid, CO2	De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Op basis van de gedane verkeersonderzoeken en de stedenbouwkundige uitgangspunten is een 50 km/h weg Helsinkilaan – Athenelaan de beste oplossing voor de ontsluiting van het gebied. De inhoud van de memo is bekend bij de gemeente en is besproken met reclamant. De belangrijkste kritiek op dit memo is de te beperkte scope die in dat memo is aangenomen.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			uitstoot, geluidsbelasting etc. Zie memo Goudappel*[3]	
Masterplan	43	Afbeelding	Wijzigen conform afspraken*[1, 2]	Het door Bolskwartier aangeleverde ontwerp laat zien dat er een ontwerpproces loopt. Het ontwerpproces focust zich in deze fase op een aantal onderdelen. Die onderdelen zijn hieronder benoemd en worden op de kaart als opgenomen in de blokpaspoorten voor het Bolskwartier gestippeld weergegeven. De kaart in het Masterplan zal die stippellijnen niet bevatten dit vanwege de leesbaarheid van het Masterplan. De gestippelde vlakken en de overweging worden hieronder benoemd, waarbij de volgorde van de ligging bij de blokken de volgorde van opname is: - Verhoging tussen bouwveld 1 en 2 verdient nog nadere uitwerking. Door het hoogteverschil is de verbinding (doorwaadbaarheid van het gebied) met de Nieuwerkerktocht minder dan wanneer die op maaiveld zou zijn. Anderzijds kunnen de trappen en het hoogteverschil kwaliteit toevoegen. In de ontwerpfase is het belangrijk dat de verbinding goed is en dat de trappen een relatie hebben met zo wel het gebied naar de Bolstoren en naar de Nieuwerkerkertocht. Een plek van voldoende omvang aan de Tocht draagt hieraan bij. - de ‘stitch’ tussen bouwveld 2 en 3 is geen brug meer - op korte afstand is een brug gelegen en op deze locatie hoeft de ‘stitch’ niet over het water. De ‘stitch’ moet voldoende corresponderen met de tocht en van voldoende omvang zijn; - Blok 2 had in een eerdere versie een hoek minder om de relatie met de tocht vorm te geven en daar ruimte voor te hebben. Die ruimte is op deze

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
				locatie weggelaten. Om de relatie goed te krijgen en goede verblijfsplek te creëren vergt dit veel ontwerpkracht, zie ook de stitch hierboven. - De hoogte van 30 meter op blok 3 wordt gestippeld weergegeven op de verbeelding. De hoogte vraagt een goede inpassing en heeft een maximale footprint van 600m2 vanaf 24m hoog. - De invulling van het Bolsplein wijkt af van de in het ontwerp-Masterplan opgenomen tekening. De plaats van het terras en de mogelijkheid van verdere uitwerking verreist het rekening te houden met de aansluiting op de Dorpse straat en schaduwwerking panden overkant Lucas Bolsstraat. - de groene aankleding van de dorpse straat en de groene ruimten sluit beter aan bij de ambities van het masterplan. De relatie tussen paden en plinten verdient nog wel aandacht. - Noordzijde blok 10 is een voorstel gedaan voor het park met de silo's en dat kan zo verder uitgewerkt worden. Aandachtspunten zijn de overgangen van privé en openbaar. Het uitgangspunt is dat het geheel toegankelijk is of in ieder geval dat er geen hekwerken komen om gebieden af te kaderen. - Zuidzijde blok 10 is onduidelijk op welke wijze omgegaan wordt met de toegankelijkheid van de strook. In plannen die wij gezien hebben, wordt daar een kinderdagverblijf gedacht. De wens voor afsluiting, zeker in het geval van een hekwerk, maakt dat de steeg smal wordt; er is ontwerpaandacht nodig om dit tot een aantrekkelijke plek te maken - De noordelijke silo wordt gestippeld en kan terugkeren als silhouet. - De op de verbeelding aangegeven hoogten voor zover die afwijken van de verbeeldingen in het ontwerp-Masterplan worden gestippeld. - Bij de kaart van de openbare ruimte wordt opgemerkt dat de verdere detaillering en uitwerking van de overgangen en margestroken nog veel uitwerking behoeft en in het verdere proces haar beslag krijgt.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
				maaiveld ontwerp 26 oktober 2021 entree wonen/mensen entree commercieel/overig entree auto's Nota Bene (disclaimer): Inbo heeft vooral gekeken naar de openbare ruimte binnen de kavelgrenzen van Bolskwartier schaal 1:1500 03 Bolskwartier | inbo Amsterdam | P11716 | 26 oktober 2021 

<table>
<tr><th colspan="5">BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;</th></tr>
<tr><th>Doc.</th><th>Pag.</th><th>Onderwerp</th><th>Opmerking</th><th>Reactie gemeente</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Aan de blokpaspoorten voor het Bolsterrein wordt het indicatieve woonprogramma als indicatie toegevoegd.
<table>
<tr><th rowspan="2">Plot</th><th colspan="4">Woningaantal</th></tr>
<tr><th>VS</th><th>M</th><th>SOC</th><th>TOTAAL</th></tr>
<tr><td>Plot 01</td><td>107</td><td>2</td><td>-</td><td>109</td></tr>
<tr><td>Plot 02</td><td>104</td><td>-</td><td>-</td><td>104</td></tr>
<tr><td>Plot 03</td><td>123</td><td>-</td><td>-</td><td>123</td></tr>
<tr><td>Plot 05</td><td>12</td><td></td><td>36</td><td>48</td></tr>
<tr><td>Plot 06</td><td>6</td><td>53</td><td>-</td><td>59</td></tr>
<tr><td>Plot 07</td><td>-</td><td>-</td><td>69</td><td>69</td></tr>
<tr><td>Plot 08</td><td>30</td><td>53</td><td>-</td><td>83</td></tr>
<tr><td>Plot 10</td><td>-</td><td>39</td><td>-</td><td>39</td></tr>
<tr><td>Plot 11</td><td>-</td><td>-</td><td>57</td><td>57</td></tr>
<tr><td>SUBTOTAL</td><td>382</td><td>147</td><td>162</td><td>691</td></tr>
<tr><td>Plot 04 (BOLS)</td><td>8</td><td>8</td><td>70</td><td>86</td></tr>
<tr><td>Plot 09 (ZVN)</td><td>48</td><td>20</td><td>30</td><td>98</td></tr>
<tr><td>TOTAAL</td><td>438</td><td>175</td><td>262</td><td>875</td></tr>
<tr><td>% van totaal</td><td>50%</td><td>20%</td><td>30%</td><td>100%</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>Masterplan</td><td>51</td><td>Afbeelding</td><td>Wijzigen conform afspraken*[1, 2]</td><td>#, zie Masterplan 43.</td></tr>
<tr><td>Masterplan</td><td>52</td><td>Voorzieningen</td><td>Zin aanpassen: “De bestaande winkels op het Pionier-Bolsterrein (zoals bouwmarkt en</td><td>Hoewel dit uitgangspunt al eerder in de lopende tekst is opgenomen, wordt de onderstaande zin deels ook hier opgenomen.</td></tr>
</table>

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			fietsenwinkel) kunnen onderdeel blijven van het gebied. Die bedrijven hebben daar uiteraard wel de medewerking van hun verhuurder voor nodig en wanneer dit ruimtelijk wenselijk is."	*Die bedrijven hebben daar uiteraard wel de medewerking van hun verhuurder voor nodig.*
Masterplan	56	Blokontwikkeling	*"Een blokontwikkeling gaat uit van een blok van ongeveer 120 bij 120 meter."* Deze zin is niet van toepassing op blok Bols.	Reclamant geeft terecht aan dat deze maat niet geldt voor het Bolsterrein. In de tekst wordt opgenomen dat de maten van het Bolsterrein hiervan afwijken.
Masterplan	59	Programma middensegment	Deze zin weglaten: *"De prijzen zijn inclusief parkeerplaats."*. Nadere afspraken maken in aok.	De tekst wordt gewijzigd in: "Als de huurder of koper wordt verplicht om een parkeerplaats af te nemen, dan gelden de prijsgrenzen voor de koop- en huurprijzen inclusief de prijs van de parkeerplaats." Het Masterplan schrijft niet voor dat huurders of kopers verplicht worden om parkeerplaatsen af te nemen. Het staat de ontwikkelaar vrij om daar samen met de woningcorporatie een keuze in te maken. In het geval de parkeerplaats niet gedwongen wordt afgenomen dan is de maximumprijs voor de woning exclusief de prijs van de parkeerplaats.
Masterplan	60	Levensloopbestendige woningen	Zin aanpassen: *"bij gelijkvloerse woningen groter dan 70 m^2 die zijn toegewezen*	De opmerking wordt niet overgenomen. Het beleid is dat grotere (oppervlakte meer dan 70 vierkante meter) gelijkvloerse woningen levensloopbestendig zijn. *Wij passen we daartoe de adviezen en richtlijnen uit het Handboek voor Toegankelijkheid en Woonkeur (basispakket) toe.* Dit is gemeentelijk beleid dat is

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			zorgwoning/levensloopbestendige woning dienen zover mogelijk de adviezen en richtlijnen uit het handboek voor toegankelijkheid en Woonkeur (basispakket) worden toegepast." Indien de marktpartij besluit levensloopbestendige woningen toe te passen/realiseren, dienen zover mogelijk de adviezen en richtlijnen van het handboek worden toegepast. We bouwen wat de klant wil.	vastgelegd in het Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025.Aan de zijde van de Operaweg ligt een gasleiding met een contour die deels over het plangebied ligt. In dat gedeelte van het plangebied zijn extra maatregelen aan de woningen nodig vanwege de zelfredzaamheid. Die beperkingen en de zelfredzaamheid staat haaks op de bewoners ten aanzien van zelfredzaamheid. In het verdere ontwerp wordt de noodzaak van de levensloopbestendigheid nader uitgedacht.
Masterplan	60	Parkeergarage	Het is niet mogelijk (haalbaar: financieel, technisch, bouwfysisch etc.) en niet wenselijk om een parkeergarage zo te bouwen dat er in een later stadium woningen van kunnen worden	De kop zal aangepast worden tot *Circulair bouwen* In de lopende tekst zal aangegeven worden dat parkeergarages of makkelijk aanpasbaar of eenvoudig demontabel zijn. Ten overvloede, ook voor demontabele gebouwen geldt dat deze moeten voldoen aan de uitgangspunten van het Masterplan en bijbehorende documenten.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			gerealiseerd. Wel is het mogelijk om circulair/demontabel te bouwen. Wanneer er minder behoefte aan parkeren is, kan dit makkelijk in het gebouw worden aangepast. Graag toevoegen in de tekst. Titel alinea van "*aanpasbaar bouwen"* in "*toekomstbestendig bouwen, circulariteit bouwen"* veranderen.	
Masterplan	62	Voorzieningen	*"Door woningen te realiseren op De Pionier – Bols wordt het draagvlak voor beide centra versterkt en is er geen noodzaak voor nieuwe voorzieningen op De Pionier – Bols."* Bolskwartier deelt mening niet dat er geen noodzaak, zie bijlage	Van het rapport is kennisgenomen. In het Masterplan staat opgenomen wat de mogelijkheden zijn. In Nieuw-Vennep is een hoog voorzieningenniveau dat binnen het plangebied van het Pionier-Bolsterrein niet aangevuld hoeft te worden. Het realiseren van een horecagelegenheid in de Bolstoren is gewenst. Die gelegenheid geldt als placemaker, ter ondersteuning van het woon-werkgebied, en om het kunstwerk in de Bolstoren zichtbaar te houden Wij delen de mening dat het doel is om de kwaliteit van het gebied en dat van Nieuw-Vennep te versterken.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			Colliers en memo Bolskwartier*[4] Het doel is om de kwaliteit van het gebied versterken.	
Masterplan	64	Afbeelding	Wijzigen conform afspraken*[1, 2]	# zie Masterplan 43.
Masterplan	65	Routing	In de voorkeursvariant is zowel de Athenelaan als de Helsinkilaan 50 km/u. De Lucas Bolsstraat wordt dan 30 km/u. Dat betekend dat er 2x zoveel 50 km/u weg komt, dan als je de Lucas Bolsstraat 50 km/u houdt en de Athenelaan/Helsinkilaan 30 km/u blijft. Dit heeft gevolgen voor met name verkeersveiligheid, CO2 uitstoot, geluidsbelasting etc. Zie memo Goudappel*[3]	De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Op basis van de gedane verkeersonderzoeken en de stedenbouwkundige uitgangspunten is een 50 km/h weg Helsinkilaan – Athenelaan de beste oplossing. De inhoud van de memo is bekend bij de gemeente en is besproken met reclamant. De belangrijkste kritiek op dit memo van Goudappel is de te beperkte scope.
Masterplan	65	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid onvoldoende in de rapporten meegenomen.	Met de uitkomsten van het verkeersonderzoek is gekeken of er voldoende ruimte is om tot een veilige verkeersoplossingen te komen. Die ruimte is er. Daarnaast zijn binnen het project middelen om deze aanpassingen te financieren. Ten overvloede

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
				wordt opgemerkt dat niet duidelijk is op welke wijze dit aspect meegenomen had moeten worden.
Masterplan	67	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid onvoldoende in de rapporten meegenomen.	Met de uitkomsten van het verkeersonderzoek is gekeken of er voldoende ruimte is om tot een veilige verkeersoplossingen te komen. Die ruimte is er. Daarnaast zijn binnen het project middelen om deze aanpassingen te financieren. Ten overvloede wordt opgemerkt dat niet duidelijk is op welke wijze dit aspect meegenomen had moeten worden.
Masterplan	70	GPR	Zin aanpassen: *"Voor dit project geldt dat dat er een streven is om zover mogelijk te kunnen voldoen aan de Gemeentelijke Prestatie Richtlijn 4.3"* Bolskwartier wenst de GPR (richtlijn) als richtlijn te zien en niet als eis.	Het realiseren van de Gemeentelijke Prestatie Richtlijn 4.3 is een ambitie van de gemeente en wordt vertaald in de anterieure overeenkomst. Er worden veel projecten binnen deze eisen gerealiseerd en het is dus mogelijk. Nu het een ambitie van de gemeente is en geen harde beleidseis wordt de tekst in het masterplan daarop aangepast tot: *"Voor dit project geldt dat dat er een streven is om te voldoen aan de Gemeentelijke Prestatie Richtlijn 4.3. Van de initiatiefnemers wordt een GPR-berekening gevraagd. Bij een afwijking van de GPR volgt een gesprek over de haalbaarheid."*
Masterplan	70	Hergebruik materialen	Zin aanpassen: *"Bestaande stenen, bakstenen, beton, staal en zelfs glas worden zo veel mogelijk mits technisch en financieel verantwoord opgenomen in het nieuwe ontwerp en vermengd met nieuwe materialen."*	De tekst wordt aangepast tot: "Bestaande stenen, bakstenen, beton, staal en zelfs glas worden zo veel mogelijk opgenomen in het nieuwe ontwerp en vermengd met nieuwe materialen." Ten aanzien van het technisch en financieel verantwoord is wordt in het masterplan opgenomen dat: "Bij de ontwerpen wordt mede gekeken naar de technische en financiële uitvoerbaarheid van de gekozen oplossing. Hierbij is het uitgangspunt dat het aan

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
				de ontwerper is om aan te tonen dat een oplossing die afwijkt van het Masterplan niet financieel of technisch verantwoord is.”
Masterplan	71	Benutten daken	Zin aanpassen: *“De daken van gebouwen worden waar technisch verantwoord benut voor wateropvang, energieproductie en groen.”* Geheel is niet realistisch en niet haalbaar.	Het woord “geheel” is in deze context niet haalbaar daar er ook technische ruimtes en privé-daktuinen worden gerealiseerd op de daken. De tekst wordt aangepast tot: “De daken van de gebouwen worden zo veel mogelijk benut onder meer voor wateropvang, energieproductie en groen.”
Masterplan	72	Programma	Zin aanpassen: *“Bedrijven op het Pionier-Bolsterrein die willen blijven, kunnen blijven mits dit past binnen de overeengekomen kaders/programmering. Die bedrijven hebben daar uiteraard wel de medewerking van hun verhuurder voor nodig.”*	De opmerking wordt niet overgenomen. De kaders en programmering zien niet op de zittende bedrijven
Masterplan	72	Klimaatadaptatie	Zin aanpassen: *“Uitgangspunt is dat 50% van een extreme bui in het blok wordt opgevangen.”*	Uitgangspunt is dat 50 % van een extreme bui op de eigen kavel wordt vastgehouden. Deze zin is overgenomen uit het klimaatplan en opgevangen. In het klimaatplan wordt van kavel gesproken. Dit sluit het beste aan bij bouwblok. Ten overvloede

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
				wordt opgemerkt dat het nadrukkelijk niet het blok is. Het blok krijgt ook te maken met de andere 50 % en de regen die valt op het openbaar gebied. De tekst wordt aangepast tot. “Uitgangspunt is dat 50 % van een extreme bui op het eigen bouwblok wordt vastgehouden.”
Masterplan	73	Groene buffer	Zin aanpassen: “*De kwaliteit van deze buffer wordt daar waar plantechnisch en financieel haalbaar …”*	De zin wordt niet aangepast. De buffers zijn van groot belang voor het plangebied. Uiteraard zullen er zaken tegen elkaar afgewogen moeten worden. Hierbij wordt verwezen naar de algemene regel over de uitvoerbaarheid.
Masterplan	74	Binnentuin	Zin aanpassen: “*De binnentuinen en de daken van het woonwerkgebied zullen meer groen hebben dan nu het geval is.”* De binnentuinen zijn niet openbaar toegankelijk. Privé/collectief voor alleen de bewoners.	De openbare toegankelijkheid staan tussen () en in die zin kunnen binnentuinen binnen de regels van het masterplan afgesloten worden. Ten overvloede wordt opgemerkt dat het voorstel niet wordt overgenomen om de mogelijkheid van de openbare toegankelijkheid niet weg te nemen.
Masterplan	74	Ecologie	*“Voor jagende vleermuizen zijn aansluitende bomenrijen van belang.”* In verband met de voorgenomen ontwikkeling (rooilijn	De ambitie is om de vleermuizen zo goed mogelijk te accommoderen; daarvoor zijn aansluitende bomenrijen van belang. Momenteel wordt onderzocht hoeveel van de bestaande bomen kunnen blijven staan. Daarnaast zal er ook van belang zijn wat daarvoor in de plaats komt en welke mitigerende maatregelen nodig zijn. Hierbij zal de aandacht moeten zijn voor de vleermuizen.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			gebouwen, calamiteiten weg, ondergrondse voorzieningen) is het niet altijd mogelijk deze te handhaven. Zie verslag*[1]	
Masterplan	75	Geluid	De parallelweg is niet alleen kostenverhogend door de aanleg, maar ook de gebouwen worden duurder (woningen duurder, verkoopwaarde wordt lager). Hierover dienen nadere afspraken te worden gemaakt.	Bij het realiseren van een omvangrijk nieuwbouwprogramma zal in veel gevallen de infrastructuur aangepast moeten worden. Er is onderzoek gedaan naar de wijze waarop dit het beste kan gebeuren. Een parallelweg is de uitkomst daarvan. Dit is dan ook het uitgangspunt voor dit Masterplan. Op basis van het Masterplan worden anterieure overeenkomsten gesloten. Economische uitvoerbaarheid speelt hierin mee. In de anterieure overeenkomst zal de aanleg van de weg daarom een onderwerp zijn. Wat betreft het geluidsaspect zal de inpassing van de weg in de omgeving moeten plaatsvinden met inachtneming van de geluidsnormering van de Wet geluidhinder. De gemeente hanteert daarnaast Akoestische randvoorwaarden die op dit vlak als de kaders voor de goede ruimtelijke ordening kunnen worden gezien. Deze hebben betrekking op onder andere een maximale geluidnormering en de uitvoering van woningen gelegen aan een nieuw aan te leggen weg.
Masterplan	75	Geluid	Hoe wordt er met de huidige plannen omgegaan als de nieuwe wet van luchtverkeer definitief is?	Omgevingsvergunningen worden getoetst op basis van de dan geldende wetgeving. De Omgevingswet zal wat betreft de berekening van het aandeel luchtvaartlawaai in de gecumuleerde geluidsbelasting een forse toename laten zien. Dit zal ertoe leiden dat een ontwikkeling op een locatie waar er sprake is van een hoog aandeel luchtvaartlawaai nog meer vanuit maatschappelijk en economisch oogpunt gemotiveerd zal moeten worden. De nieuwe berekeningswijze is opgenomen in de Omgevingswet maar met een uitgestelde datum van inwerkingtreding. Wanneer dit

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
				onderdeel van de wet in werking treedt (en op welke wijze) is voorlopig nog onbekend. Tot die tijd hanteren we de huidige berekeningswijze als opgenomen in het Reken en meetvoorschrift geluid 2012 (Bijlage 1).
Masterplan	75	Geluid	Onderzoek is nog niet gereed???	Die zinnen kunnen geschrapt worden. Uit onderzoek is gebleken dat dit @(onderzoek loopt)@. @(onderzoek loopt)@ Zoals in het masterplan is vermeld hanteert de gemeente Akoestische randvoorwaarden. Deze gelden als kader voor de goede ruimtelijke ordening. De randvoorwaarden bevatten naast maximaal toelaatbare geluidsbelastingen en eisen aan de uitvoering van woningen ook de mogelijkheid om voor een deel van de te realiseren woningen gemotiveerd af te wijken.
Masterplan	76	Bedrijven	Zin aanpassen: *“Een belangrijk onderdeel van het Masterplan is dat bedrijven niet weg hoeven vanwege deze ontwikkeling. Die bedrijven hebben daar uiteraard wel de medewerking van hun verhuurder voor nodig en wanneer dit ruimtelijk wenselijk is.”*	Eerder is de zin gewijzigd overgenomen. In dit geval is dat niet noodzakelijk. Het kan uiteraard zijn dat de verhuurder de huur opzegt, omdat zij/hij het verhuurde kavel zelf wenst te gebruiken.
Masterplan	79	Historie	Historie wordt geweld aangedaan door met 50 km weg ter plaatse van	Het is onduidelijk op welke wijze de historie precies geweld wordt aangedaan.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			Athenelaan en Helsinkilaan te doorklieven.	
Masterplan	81	Verwijzing	Niet duidelijk is waar naar wordt verwezen: *zie hoofdstuk B, blz. 19*?	De verwijzing is onjuist en wordt aangepast naar bladzijde 132.
Masterplan	81	Aantallen	*"In het schetsontwerp zijn de precieze parkeeraantallen …"* In het schetsontwerp zijn geen precieze aantallen meegenomen. Conform parkeernorm aanhouden.	In het schetsontwerp (zie hoofdstuk B, bladzijde 132) zijn de precieze parkeeraantallen opgenomen. Let op regel hierboven.
Masterplan	83	Afbeelding	Wijzigen conform afspraken*[1, 2]	# zie Masterplan 43.
Masterplan	86	Centrale hoven	De centrale hoven en stegen worden eigendom van de gemeente en die moet dit dus onderhouden/beheren.	Aan de tekst wordt toegevoegd dat de stegen en centrale hoven in eigendom en beheer zijn van de gemeente.
Masterplan	86	Margezone	Margezone van 1 m^1 naar 3 m^1 wijzigen.	Aan de breedte van de margestrook ligt onderzoek ten grondslag en dit is de juiste maat. Die maat is mede bepaald om het openbaar gebied te bepalen. Afwijkingen van die maten (binnen het eigen bouwblok) moeten verder ontworpen worden. De margestroken verdienen in de volgende fase verdere aandacht en ontwerpkracht. De openbare ruimte is nog niet uit ontworpen en in enige mate flexibel. De openbare ruimte kaart geeft wel het kwantitatief minimum. Indien er

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
				ruimte nodig is van het openbare deel ten gunste van programma dan zal de openbare ruimte elders op het Bolsterrein kwantitatief gecompenseerd moeten worden. Verder dient er per situatie ruimtelijk onderbouwd te worden wat voor margestrook daar het beste past. Een margestrook van 3 meter kan in bepaalde situaties wenselijk zijn, in verband met privacy.
Masterplan	89	Stitches	De stitches ofwel bruggen aanpassen conform afspraken*[1, 2]	# zie Masterplan 43.
Masterplan	92	Afbeelding	Wijzigen conform afspraken*[1, 2]	# zie Masterplan 43.
Masterplan	93	Silo	Zin aanpassen: *"Zo wordt het gebied rond de silo tot speel- en activiteitenplek getransformeerd…"* en afbeelding wijzigen conform afspraak*	De tekst wordt aangepast tot "Zo wordt het gebied, waar nu beide silo's staan, getransformeerd tot een speel- en activiteitenplek,…" # zie Masterplan 43.
Masterplan	98	Centrale hoven	Zin aanpassen: *"Ondanks de beperkte ruimte voor groen zullen de centrale hoven zo groen mogelijk ingericht…"*	Het wordt collectief is hier abusievelijk opgenomen en wordt aangepast.
Masterplan	100	Stegen	Tussen het kinderdagverblijf en de mobiliteitsbub is maar een kleinere strook	# zie Masterplan 43.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			openbaar toegankelijk (tegen de mobiliteitshub aan) en niet de gehele breedte zoals nu is ingetekend. Groot deel is ten behoeve van privé terrein kinderdagverblijf, zie tekening*2	
Masterplan	104	Afbeelding	Wijzigen conform afspraken*1, 2 of aangeven versie 2019	# zie Masterplan 43.
Masterplan	106	Afbeelding	Wijzigen conform afspraken*1, 2	# zie Masterplan 43.
Masterplan	108	Afbeelding	Legenda niet goed, onduidelijk, graag aanpassen	Legenda wordt aangepast
Masterplan	110	Afbeelding	Wijzigen conform afspraken*1, 2	# zie Masterplan 43.
Masterplan	115	Afbeelding	Wijzigen conform afspraken*1, 2	# zie Masterplan 43.
Masterplan	124	Afbeelding	Wijzigen conform afspraken*1, 2 silo	# zie Masterplan 43.
Masterplan	129	Afbeelding	Wijzigen conform afspraken*1, 2	# zie Masterplan 43.
Masterplan	132	Parkeren	In de nieuwe wet worden alle dorpswegen 30 km/u in plaats van 50 km/u.	In de bedoelde wet zijn 50 km/h wel mogelijk en op plaatsen gewenst en geboden. Dit is een van die plaatsen.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
Masterplan	135	Parkeren	Is de calamiteitenroute langs de Nieuwerkerkertocht nodig? Karres en Brands zou dit uitzoeken.	In de verdere uitwerking wordt bepaald of de calamiteitenroute langs de Nieuwerkerkerktocht noodzakelijk is of dat daar ook in een andere wijze in kan worden voorzien.
Masterplan	133	Afbeelding	Wijzigen conform afspraken*[1, 2]	De noordelijke silo wordt gestippeld.
Masterplan	140	Groen	Zin aanpassen: *"Er wordt rekening gehouden met circa 2000 wooneenheden en een groennorm van 32.1 m2 per huishouden."*	*De zin wordt aangepast in;* *Er wordt rekening gehouden met circa 2000 wooneenheden en een groennorm van 32.1 m2 per woning.*
Masterplan	140	Tabel Groen	Tabel Groen is onduidelijk! Weglaten of toelichting toevoegen met name prive groen.	De tabel is noodzakelijk om inzicht te hebben in de meters groen die in het plangebied gerealiseerd worden. Omwille van de leesbaarheid worden de delen Pionier en Bols samengevoegd. De toelichting over de samenstelling van privégroen wordt verduidelijkt tot: Voor de binnentuinen geldt qua groen norm dezelfde norm als voor de daken met die verstande dat er in de binnentuin geen zonnepanelen boven het groen geplaatst mogen worden.
Masterplan	143	Renvooi	Renvooi niet leesbaar. Niet duidelijk wat er met de tekening wordt bedoeld.	Het renvooi van de tekening wordt verduidelijkt.
Masterplan	146	Rol gemeente	Gemeente is verantwoordelijk voor het	In de tekst staat opgenomen welke rol de gemeente heeft. In het geval van maatregelen buiten het plangebied heeft zij een actieve rol. Ook voor aanleg van

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			ontwerp en de aanleg voor haar rekening van de parallelle Helsinkilaan in overleg met de ontwikkelaar. Tevens alle verkeersmaatregelen buiten het plangebied en de parallelle Helsinkilaan.	verkeersmaatregelen op huidige eigen grond geldt dat. Over de parallelle Helsinkilaan worden nog afspraken gemaakt wie welke rol op zicht neemt.
Masterplan	147	Blokpaspoorten	*Bindende bouwregels* en *bindende regels ten aanzien van beeldkwaliteit* is in strijd met wat eerder in het masterplan is aangegeven; in overleg met het Q-team (supervisor) kan er worden afgeweken van de regels in de blokpaspoorten en beeldkwaliteitsplan. Blz. 5 staat *op punten is er ruimte voor interpretatie* en *leidraad*, in de blokpaspoorten staat op blz. 2 dat het document dient als vertrekpunt voor	De woorden “bindend” gaan hier te ver en worden geschrapt. De blokpaspoorten en het beeldkwaliteitsplan zijn het uitgangspunt bij de ontwikkeling. Aan de daarin opgenomen regels dient voldaan te worden. Afwijken hiervan is mogelijk, mits dit goed gemotiveerd wordt en de plankwaliteit verbetert. Hierbij wordt gekeken naar de ambities van het masterplan en het plan in het geheel. Bij die afweging wordt het q-team actief door de aanvrager betrokken.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			het verdere ontwerpproces te worden beschouwd.	
Masterplan	148	Intentie en anterieure ovk	Zin aanpassen: *"…b) initiatiefnemer de kosten vergoedt van inzet van de gemeente (ambtelijke kosten) voor de haalbaarheidsstudie conform afgesproken budget."*	Het betreft de ambtelijke kosten die worden gemaakt voor de haalbaarheidsstudie. Deze zijn in de intentieovereenkomst vooraf overeengekomen.
Masterplan	148	Parallelweg	*"… deze worden aangelegd op privaat eigendom en worden in beginsel door initiatiefnemers ingericht en na oplevering 'om niet' overgedragen aan de gemeente, conform vooraf goed te keuren kwaliteit."* Dit geldt niet voor de parallelle Helsinkilaan.	Uitgangspunt is dat dit ook geldt voor de Helsinkilaan voor zover gelegen op grondgebied van Bolskwartier. Het betreft hier immers openbare ruimte die door de ontwikkelaar wordt ingericht ten behoeve van de plannen die na realisatie meegaat in de te leveren openbare ruimte. Een en ander wordt in de anterieure overeenkomst nader uitgewerkt.
Masterplan	149	Verdeling ontwikkelingsruimte	Zin aanpassen: *"Voor het Bolskwartier is het maximum gesteld op 875*	De zin wordt niet aangepast. Het aantal woningen is bepaald op 800 – 875 woningen. Een en ander is afhankelijk van de plankwaliteit. Binnen de bandbreedte is het maximum van 875 woningen mogelijk.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			nieuw te bouwen eenheden."	
Masterplan	153	Fasering	*"De definitieve inrichting van het openbare wegprofiel wordt in beginsel pas door de gemeente aangelegd als beide zijden van die straat hun eindfase bereikt hebben. Er mag dan geen bouwverkeer overheen."* Dit wordt erg lastig met een organische gebiedsontwikkeling. Conform overleg met de gemeente.	Vandaar dat er in de tekst in beginsel is opgenomen. Indien er omstandigheden zijn die dit in de weg staan, dan zal daarover overleg zijn.
Blokpaspoorten	3	Overzichtsdocument	Verzoek overzicht definities verspringen vanaf *margezone* aan te passen. Op dit moment onleesbaar.	De tabel is abusievelijk 'versprongen', dit wordt gecorrigeerd.
Blokpaspoorten	7	Ambities	Zin aanpassen: *"Bedrijven die op De Pionier – Bols willen blijven, kunnen blijven. Die bedrijven hebben*	Dit is juist en dit wordt toegevoegd aan de blokpaspoorten.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			daar uiteraard wel de medewerking van hun verhuurder voor nodig en wanneer dit ruimtelijk wenselijk is." Zie ook dezelfde opmerkingen bij het masterplan.	
Blokpaspoorten	7	Ambities	Zin aanpassen: *"Door beperkt en onderbouwd commerciële voorzieningen toe te laten in het gebied …"* Zie bijlage Colliers*[4]	Het tekstvoorstel wordt niet overgenomen. Van het rapport is kennisgenomen. In het Masterplan staat opgenomen wat de mogelijkheden zijn. In Nieuw-Vennep is een hoog voorzieningenniveau dat niet aangevuld hoeft te worden binnen het plangebied van het Pionier-Bolsterrein. Het realiseren van een horecagelegenheid in de Bolstoren is gewenst. Die gelegenheid geldt als placemaker, ter ondersteuning van het woon-werkgebied en om het kunstwerk in de Bolstoren zichtbaar te houden. Wij delen de mening dat het doel is om de kwaliteit van het gebied en dat van Nieuw-Vennep te versterken.
Blokpaspoorten	11	Afbeelding	Wijzigen conform afspraken*[1, 2]	De bij de zienswijze meegestuurde aangepaste verbeelding is een verbetering ten opzichte van de verbeelding die is opgenomen in het ontwerp masterplan. De verbetering is gelegen in het schrappen van een van de 'stitches' en de groenere inkleding van de Dorpse straat. De verbeelding wordt overgenomen.
Blokpaspoorten	12	Openbaar/privé	Het privégedeelte die is ingetekend bij de Bolstoren dient groter te zijn in verband met de terrassen die ook privaat rechterlijk in eigendom zijn.	In de verbeelding van de openbare ruimte is het ontwerp van het Bolsplein een en ander inclusief terras als ontwerpopgave gedefinieerd. Dit zal in de vervolgfase verder haar beslag krijgen. Over de eigendomsverhouding rond de Bolstoren worden nader afspraken gemaakt in de anterieure overeenkomst. De wens om als eigenaar beschikking te hebben over het terras wordt begrepen.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
Blokpaspoorten	16	Programma	Zin aanpassen: *"Tussen de blokken binnen de Pionier is er een bandbreedte van 0.2."*	De toevoeging op De Pionier is juist. De programma's aan wonen zijn geschieden tussen beide delen.
Blokpaspoorten	16	Woningaantallen	Er is afgesproken met de gemeente dat Bolskwartier maximaal 875 woningen mag bouwen.	De zin wordt niet aangepast. Het aantal woningen is bepaald op 800 – 875 woningen een en ander is afhankelijk van de plankwaliteit.
Blokpaspoorten	16	Autoparkeren	Tekst *Autoparkeren* dient aangepast te worden aan huidige situatie. Tekst loopt niet goed.	Tekst wordt aangepast conform zienswijzenota.
Blokpaspoorten	17	Tabel fietsparkeren	Tabel is gebaseerd op grondgebonden eengezinswoning en strookt niet met de uitgangspunten van een appartement c.q. de praktijk. Tabel voor appartementen toevoegen.	Deze tabel is mede opgesteld voor appartementen en geldt ook voor appartementen. https://gemeentebestuur.haarlem.nl/bestuurlijke-stukken/2018702509-2-Bijlage-1-Beleidsregel-bergingen-bij-nieuwe-woongebouwen-Haarlem-2018.pdf
Blokpaspoorten	18	Tabellen sociale huur	In overleg is afgesproken dat de tabellen inzake het programma van de sociale huurwoningen geen uitgangspunt zijn,	In het woonprogramma dient het gemeentelijke woonbeleid als kader. Indien in samenspraak met een toegelaten instelling onderbouwd afwijkingen in de opbouw van het sociale programma worden voorgesteld dan zullen wij dat op dat moment in overweging kunnen nemen.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			maar dat de marktpartijen met de toegelaten instelling een voorstel voor de aftopping moet doen. Hierbij toevoegen aan titel tabel *dient gezien te worden als richtlijn*, zoals besproken. Nader in te vullen tussen ontwikkelaar en toegelaten instelling.	
Blokpaspoorten	18	Woningaantallen	Er is afgesproken met de gemeente dat Bolskwartier maximaal 875 woningen mag bouwen.	De zin wordt niet aangepast. Het aantal woningen is bepaald op 800 – 875 woningen een en ander is afhankelijk van de plankwaliteit.
Blokpaspoorten	18	Tabel parkeren	Verzoek tabel *Parkeren* weglaten.	Het parkeren van vervoersmiddelen is iets dat ruimte vraagt en wat gekoppeld is aan programma. Daarom is de tabel hier opgenomen.
Blokpaspoorten	24	Bovengronds afvoeren	Zin aanpassen: *"Gebouwen of gebouwdelen op het voormalige Bolsterrein gelegen aan de Nieuwerkerker Tocht voeren bovengronds af naar de tocht mits dit*	Het is onduidelijk wat er wordt bedoeld met mits dit technisch verantwoord kan. Er wordt verwezen naar de algemene regel inzake uitvoerbaarheid.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			technisch verantwoord kan."	
Blokpaspoorten	24	Klimaatplan	*Kavel* vervangen door *blok*.	Uitgangspunt is dat 50 % van een extreme bui op de eigen kavel wordt vastgehouden. Deze zin is overgenomen uit het klimaatplan en opgevangen. In het klimaatplan wordt van kavel gesproken. Dit sluit het beste aan bij bouwblok. Ten overvloede wordt opgemerkt dat het nadrukkelijk niet het blok is. Het blok krijgt ook te maken met de andere 50 % en de regen die valt op het openbaar gebied. De tekst wordt aangepast tot. Uitgangspunt is dat 50 % van een extreme bui op het eigen bouwblok wordt vastgehouden.
Blokpaspoorten	26	Geluid	Vorige pagina stond 25 woningen omschreven, hier 30 woningen. 25 woningen aanhouden.	De 'ontheffingsregeling' van 15% betreft vanaf een ontwikkeling van meer dan 25 woningen. Het getal 30 wordt gewijzigd in 25.
Blokpaspoorten	26	Suskasten	Zin aanpassen: *"Suskasten zijn, in overleg met het Q-team, waar nodig toegestaan.´*	Dit is niet aanpasbaar, omdat het dan geen dove gevel meer is.
Blokpaspoorten	27	Huisaansluiting	Zin aanpassen: *"De huisaansluitingen kunnen, in overleg met gemeente en nuts betreffende instanties,*	Ons standpunt blijft dat deze zin niet wordt aangepast. Binnen het profiel van de openbare ruimte is er geen ruimte voor huisaansluitingen. Indien het nutstracé buiten de rooilijn ligt, dan hoeft het niet in de OR te landen maar in de margezone.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			tevens in openbaar gebied worden opgelost." Nutstrace ligt vrijwel altijd 50 cm uit de gevel/rooilijn in de stoep / openbaar gebied.	
Blokpaspoorten	27	Tijdelijke oplossingen	Er wordt een plan gemaakt en voorgelegd bij de gemeente over de fasering en tijdelijke oplossingen in deze organische gebiedsontwikkeling. Maximaal 1 jaar is niet realistisch aangezien dit project specifieke situaties zijn. Tijdelijk oplossingen zullen in goed overleg met elkaar worden afgestemd. Graag dit aanpassen.	Dit valt onder het kopje Bouwregels civieltechnisch. Oplossingen in die zin hebben een maximale looptijd van maximaal een jaar. In grotere gebieden en projectspecifieke situaties kan er wellicht een langere periode zijn dat er langere 'tijdelijke' oplossingen noodzakelijk zijn. Nadat gemotiveerd wordt waarom de tijdelijke situatie langer moet duren, zal in het Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC) worden uitgewerkt op welke wijze daar dan invulling aangegeven wordt.
Blokpaspoorten	30	Bebouwingshoogtes	Inzake de bouwhoogtes verwijst Bolskwartier naar de bijgevoegde tekening*[2] die in overleg met gemeente is	De bij de zienswijze meegestuurde aangepaste verbeelding over de hoogte is een verbetering ten opzichte van de verbeelding die is opgenomen in het ontwerp masterplan. De verbetering zit in de mogelijkheid om een tussenhoogte van 18 meter te bouwen. Dit wordt overgenomen en die gebieden worden gestippeld aangemerkt. In die

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			opgesteld. Daar waar nodig tekst aanpassen.	gebieden is het mogelijk mits goed gemotiveerd en met verbetering van het plan ook buiten het eigen bouwblok de hogere hoogte toe te passen. Let wel dat dit extra volume op het Bolsterrein geen extra woonprogramma betekent en het plan op andere delen wellicht lager kan worden uitgevoerd. De stippellijn geeft aan dat daar nog een ontwerpopgave ligt.
Blokpaspoorten	32	Mobiliteitshubs	Het is niet mogelijk (haalbaar: financieel, technisch, bouwfysisch etc.) en niet wenselijk om een parkeergarage zo te bouwen dat er in een later stadium woningen van kunnen worden gerealiseerd. Wel is het mogelijk om circulair/demontabel te bouwen. Wanneer er minder behoefte aan parkeren is, kan dit makkelijk in het gebouw worden aangepast. Graag toevoegen in de tekst.	In de tekst zal aangegeven worden dat parkeergarages of makkelijk aanpasbaar of eenvoudig demontabel zijn. Ten overvloede, ook voor demontabele gebouwen geldt dat deze moeten voldoen aan de uitgangspunten van het Masterplan en bijbehorende documenten.
Blokpaspoorten	32	Plint	Zin aanpassen: *“In het gehele plangebied geldt een minimale vrije hoogte 3,6m op de*	De hoogte van 3,6 meter voor de plint aan de formele zijde is noodzakelijk voor een afdoende plankwaliteit. Dit heeft te maken met de uitstraling, de mogelijkheid tot een ander gebruik en voldoende lichtinval op de begane grond.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			begane grond daar waar deze aansluiten op de formele zijde." Verwijderen min. vrije hoogte 3,60 enkel bij formele zijde daar waar deze aansluit niet secundaire zijde, zie pagina 24 beeldkwaliteitsplan	Dat tekstgedeelte wordt verwijderd.
Blokpaspoorten	33	Afbeelding	Wijzigen conform afspraken*[1, 2]	# zie Masterplan 43.
Blokpaspoorten	33	Parkeergarage	Tekst *minimaal 3,3m* in afbeelding *minimale verdiepingshoogtes mobiliteitshub* weglaten, zoals besproken*[1]	De minimale bouwhoogte van demontabele mobiliteitshubs boven de begane grond wordt geschrapt en kan de minimale wettelijke hoogte zijn.
Blokpaspoorten	33	Parkeergarage	Natuurlijke ventilatie moet mogelijk/uitgangspunt zijn: prettigere parkeergarage, geen energie slurpende stuurdruk ventilatoren die de hele dag draaien en verhoogd gevoel van veiligheid door daglicht.	De hoogte van de vloer van de verdieping boven de parkeergarage is na uitgebreid overleg met onder meer de ontwikkelaars opgenomen in het masterplan. De maten zijn bepaald om contact te houden tussen straat en de eerste verdieping boven de halfverdiepte parkeergarage. Een hogere hoogte staat dat in de weg.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			Bespreken vrije hoogte split level	
Blokpaspoorten	34	Technische ruimtes	Blz. 34: *"De technische ruimte grenzen niet direct aan de openbare straat."* blz. 32: *"De entrees zijn gesitueerd aan openbaar toegankelijke ruimten. … Technische functies, zoals onderstations, trafo's, fietsparkeren en andere nutsvoorzieningen, worden gebundeld bij-, of bereikbaar vanuit de entrees."* Tekst blz. 34 aanpassen naar de tekst op blz. 32	De technische ruimten grenzen bij voorkeur niet direct aan de formele of secundaire zijde. Indien deze wel aan deze zijden gesitueerd zijn, dan moet worden onderbouwd dat dit niet anders kan worden opgelost. Een reden hiervoor kan bereikbaarheid zijn.
Blokpaspoorten	34	Balkons	Zin aanpassen: *"De onderzijde van de uitkragende delen dient net zo hoogwaardig afgewerkt te worden als de gevel. In overleg met het Q-team mag hiervan worden afgeweken."*	De suggestie wordt niet overgenomen. Voor de onderzijde van uitkragende delen geldt dezelfde regel als voor andere afwijkingen.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
Blokpaspoorten	34	Balkons	Zin aanpassen: *"Tot een hoogte van minimaal 4.2 meter boven maaiveld zijn er geen uitkragingen mogelijk aan de formele zijden."* Zoals blz. 22 in het beeldkwaliteitsplan.	In het beeldkwaliteitsplan staat het op dezelfde wijze aangegeven. De vrije hoogte is mede noodzakelijk vanwege bereikbaarheid.
Blokpaspoorten	34	Balkons	Zin aanpassen: *"De maximale diepte van de uitkragende delen is aan de formele zijde 1.5 meter."* Zoals blz. 22 in het beeldkwaliteitsplan. Minimaal 2/2,5 meter benodigd om kwaliteit aan de woningen te kunnen geven.	De uitkragingen van maximaal 1,5 meter aan de formele zijde zijn noodzakelijk om dit gedeelte van het plangebied de gewenste uitstraling te geven.
Blokpaspoorten	35	Daken & gevels	Mocht het voor de BENG nodig zijn meer PV panelen en minder groen te maken, moet dit mogelijk zijn. (voldoen aan bouwbesluit voorrang op regels van masterplan)	Er zijn vele manieren om aan BENG en daarmee het bouwbesluit te voldoen. Het is in die zin niet mogelijk om BENG boven het dakgroen te plaatsen. Minimaal de helft van het dak is groen. Dit is nodig vanuit klimaatadaptatie, biodiversiteit en een prettig woon- en leefklimaat.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
Blokpaspoorten	35	Daken & gevels	Omschreven substraat erg dik en erg duur, maakt de woningen ook duurder. Aan de marktpartijen overlaten hoe deze doelen kunnen worden behaald.	De omschrijving van het substraat staat omschreven. Daarbij staat ook vermeld dat de markt met een vergelijkbare of technisch betere oplossing kan komen. In die zin is wat gevraagd wordt al opgenomen in de stukken.
Blokpaspoorten	35	Technische voorzieningen	Techniek op het dak mag vanuit een aantal posities vanaf het maaiveld gezien worden. Hierbij kan de dakafwerking gewenst architectonisch accent krijgen (bijvoorbeeld ronding door middel van pv-panelen).	Techniek op het dak mag vanuit een aantal posities vanaf het maaiveld gezien worden (bijvoorbeeld bij lange zichtlijnen). Hierbij kan de dakafwerking een architectonisch accent krijgen (bijvoorbeeld ronding door middel van pv-panelen, verhoogde dakranden of een rooster als afwerking.
Blokpaspoorten	35	Gevelgroen	Verplichting gevelgroen maakt de realisatie en onderhoud van de mobiliteitshub erg duur. Alle gevels groen is niet realistisch met functies in de plint. Verandering in groenelementen / percentage groen, nader	Voor mobiliteitshubs geldt dat de gevels groen zijn. Dit vanwege de uitstraling en de noodzaak voor voldoende groen in het plangebied. In de uitwerking van de plannen voor mobiliteitshubs worden alle gevels zo veel mogelijk groen. Geheel groen is niet mogelijk, denk hierbij aan andere functies in de plint, ingangen, visuele verbindingen tussen binnen en buiten of daglichttoetreding. Daarom zal per hub een afweging worden gemaakt over in ieder geval volgende thema's: inpassing, kwaliteit, schaal en sociale veiligheid. Hierdoor zijn de mobiliteitshubs geen afgesloten dozen, maar leveren zij een bijdrage aan de beleving van het groen.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			af te stemmen met welstand.	
Blokpaspoorten	35	Dakgroen	Zoals eerder besproken worden enkel VvE dakvlakken meegenomen in de berekening voor dakgroen.	Uitgangspunt is geweest dat de helft van het dakvlak groen is. Hierbij is niet gesproken over dat deel wat van de VVE is, althans dat is daarna geen uitgangspunt geweest. Het kan niet zo zijn dat de toewijzing van een dakvlak aan een particulier maakt dat aan de eis van een groen dak niet voldaan kan worden. In de 50% die niet-verplicht groen is, is voldoende ruimte om balkons en daktuinen te maken en die aan particulieren toe te wijzen.
Blokpaspoorten	36	Breedte stegen	Tabel strookt niet met de in gezamenlijk overleg opgestelde kaders. Tabel en tekst aanpassen of weglaten.	In de lopende tekst staat dat stegen tussen de acht en twaalf meter breed zijn. De koppeling van de breedte van de steeg is tot een hoogte van zes lagen aan weerszijde mogelijk. Daarna is de steeg 12 meter breed. Bij een hogere hoogte dan twee keer zes lagen met de daaraan gekoppelde breedte hoeft de steeg niet breder te worden dan 12 meter. Ten overvloede wordt opgemerkt dat twee hoge gebouwen aan weerszijde van een steeg een zorgvuldig ontwerp vergt.
Blokpaspoorten	39	Parkeren	Het is niet mogelijk (haalbaar: financieel, technisch, bouwfysisch etc.) en niet wenselijk om een parkeergarage zo te bouwen dat er in een later stadium woningen van kunnen worden gerealiseerd. Wel is het mogelijk om circulair/demontabel te bouwen. Wanneer er minder behoefte aan	In de tekst zal aangegeven worden dat parkeergarages of makkelijk aanpasbaar of eenvoudig demontabel zijn. Ten overvloede: ook voor demontabele gebouwen geldt dat deze moeten voldoen aan de uitgangspunten van het Masterplan en bijbehorende documenten.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			parkeren is, kan dit makkelijk in het gebouw worden aangepast. Graag toevoegen in de tekst.	
Blokpaspoorten	52	Silo	1 silo aanhouden	Het behoud van een silo en een silo qua silhouet is het uitgangspunt voor Bols.
Blokpaspoorten	52	Afbeelding	Graag aangepaste afbeelding toepassen zoals in overleg is overeengekomen*[1, 2]	# zie Masterplan 43.
Blokpaspoorten	53	Silo	Zin aanpassen: "*Verder moet minimaal 1 van de 2 silo's behouden blijven, indien technisch haalbaar en financieel verantwoord."*	Het behoud van een silo en een silo qua silhouet is het uitgangspunt voor Bols.
Beeldkwaliteitsplan	3	Binnenhoven	*Binnenhoven* vervangen door *centrale hoven.*	De term binnenhoven is hier abusievelijk gebruikt en wordt vervangen door centrale hoven.
Beeldkwaliteitsplan	5	Overzichtsdocument	Verzoek overzicht definities verspringen vanaf margezone aan te passen. Op dit moment onleesbaar.	De tabel is abusievelijk 'versprongen', dit wordt gecorrigeerd.
Beeldkwaliteitsplan	10	Afbeeldingen	Wijzigen conform afspraken*[2]	# zie Masterplan 43.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
Beeldkwaliteit splan	10	Plot achter Bolstoren	Plot 5 achter de Bolstoren heeft geen binnentuin, zie bijgevoegde tekening maaiveldontwerptekening*2	# zie Masterplan 43.
Beeldkwaliteit splan	17	Algemene principes	Inwendige hwa is vragen om lekkage (op termijn). De toegelaten detaillering is kostbaar. Gezien de kwaliteitseis stapeling in Pionier-Bols meer ruimte laten in afwerkingskeus, na goedkeuring Q-team. Niet in alle situaties haalbaar/realistisch (zoals diepe neggen, terugliggende raam-/deuropeningen etc.).	*Aan de straatgevels aan de formele zijde mogen geen HWA in het zicht. Dat kan op meerdere manieren opgelost worden. De toegelaten detaillering is kostbaar. Gezien de kwaliteitseisen en de stapeling daarvan is hier meer ruimte in afwerkingskeus een en ander na goedkeuring Q-team. Grijze pijpen over de gevels worden niet toegestaan.*
Beeldkwaliteit splan	18	Architectonische uitstraling	Bouwen wat de burger wil!	Het is onduidelijk op welke wijze de reclamant het beeldkwaliteitsplan wil aanpassen.
Beeldkwaliteit splan	20	HWA	Inwendige/verholen hwa is vragen om lekkage (op termijn), sporen op de gevel.	*Aan de straatgevels aan de formele zijde mogen geen HWA in het zicht. Dat kan op meerdere manieren opgelost worden en ontworpen worden. De toegelaten detaillering is kostbaar. Gezien de kwaliteitseisen en de stapeling daarvan is hier meer ruimte in afwerkingskeus een en ander na goedkeuring Q-team. Grijze pijpen over de gevels worden niet toegestaan.*

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			Verholen goot weghalen, overleg oplossingen met Q-team.	
Beeldkwaliteit splan	21	Platte daken	Zin aanpassen: *"Platte daken van de VvE moeten het regenwater zo lang mogelijk bufferen om het daarna vertraagd af te voeren naar de openbare ruimte."* Enkel van toepassing op VvE daken (niet voor privé-terrassen). Dit in verband met detaillering en toegankelijkheidsnorm.	Uitgangspunt is geweest dat de helft van het dakvlak groen is. Hierbij is niet gesproken over dat deel wat van de VVE is, althans dat is daarna geen uitgangspunt geweest. Het kan niet zo zijn dat de toewijzing van een dakvlak aan een particulier maakt dat aan de eis van een groen dak niet voldaan kan worden. In de 50% die niet-verplicht groen is, is voldoende ruimte om balkons en daktuinen te maken en die aan particulieren toe te wijzen.
Beeldkwaliteit splan	22	Uitkragingen	Minimaal 2/2,5 meter benodigd om kwaliteit aan de woningen te kunnen geven. Vanaf 4,2 m hoog komt niet overeen met de verdiepingshoogte van de plint van 3,6 m1. Kwaliteitsvermindering van woningen op de 1e verdieping.	De vrije hoogte is nodig voor beeldkwaliteit en daarnaast is het ook nodig voor de bereikbaarheid.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
Beeldkwaliteit splan	22	Uitkragingen	Zin aanpassen: *“De onderzijde van de uitkragende delen dient net zo hoogwaardig afgewerkt te worden als de gevel. In overleg met het Q-team mag hiervan worden afgeweken.”*	De suggestie wordt niet overgenomen. Voor de onderzijde van uitkragende delen geldt dezelfde regel als voor andere afwijkingen.
Beeldkwaliteit splan	24	Half verdiepte parkeergarage	Natuurlijke ventilatie moet mogelijk/uitgangspunt zijn: prettigere parkeergarage, geen energie slurpende stuurdruk ventilatoren die de hele dag draaien en verhoogd gevoel van veiligheid door daglicht.	De hoogte van de vloer van de verdieping boven parkeergarage is na uitgebreid overleg met onder meer de ontwikkelaars opgenomen in het Masterplan. De maten zijn bepaald om contact te houden tussen straat en de eerste verdieping boven de half-verdiepte parkeergarage. Een hogere hoogte staat dat in de weg.
Beeldkwaliteit splan	26	Parkeergebouwen	Het is niet mogelijk (haalbaar: financieel, technisch, bouwfysisch etc.) en niet wenselijk om een parkeergarage zo te bouwen dat er in een later stadium woningen van kunnen worden gerealiseerd. Wel is het	In de tekst zal aangegeven worden dat parkeergarages of makkelijk aanpasbaar of eenvoudig demontabel zijn. Ten overvloede, ook voor demontabele gebouwen geldt dat deze moeten voldoen aan de uitgangspunten van het Masterplan en bijbehorende documenten.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			mogelijk om circulair/demontabel te bouwen. Wanneer er minder behoefte aan parkeren is, kan dit makkelijk in het gebouw worden aangepast. Graag toevoegen in de tekst.	
Beeldkwaliteit splan	26	Parkeergebouwen	Verplichting gevelgroen maakt de realisatie en onderhoud van de mobiliteitshub erg duur. Alle gevels groen is niet realistisch met functies in de plint. Verandering in groenelementen / percentage groen, nader af te stemmen met welstand.	Voor mobiliteitshubs geldt dat de gevels groen zijn. Dit vanwege de uitstraling en de noodzaak voor voldoende groen in het plangebied. In de uitwerking van de plannen voor mobiliteitshubs worden alle gevels zo veel mogelijk groen. Geheel groen is niet mogelijk, denk hierbij aan andere functies in de plint, ingangen, visuele verbindingen tussen binnen en buiten of daglichttoetreding. Daarom zal per hub een afweging worden gemaakt over in ieder geval volgende thema's: inpassing, kwaliteit, schaal en sociale veiligheid. Hierdoor zijn de mobiliteitshubs geen afgesloten dozen, maar leveren zij een bijdrage aan de beleving van het groen.
Beeldkwaliteit splan	27	Details	Details zijn bouwkundig zwaar onder de maat. Bij sommige details is niet eens een spouw getekend/aangegeven. Het is niet logisch om	Het beoogde resultaat is dat de panden recht naast elkaar staan en niet over elkaar heen hangen. De details lichten dit toe en hebben bij meerdere reeds gerealiseerde projecten hun nut bewezen. De details geven de principes aan die ook op een andere wijze kunnen worden gerealiseerd.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			een gevelpakket in de spouw te maken. Het gaat om het beeld wat wordt gecreëerd en de kwaliteit van de woningen en omgeving en niet om de details. Principedetaillering niet verplicht stellen. Beoogd doel is ook met andere detaillering te bereiken. Dit overlaten marktpartijen en q-team.	
Beeldkwaliteit splan	31	Silo	Niet vermelden dat de bestaande silo('s) waardevol zijn om te behouden. Hier aangeven dat het waardevol is om de gedachte van de positionering van de silo('s) visueel zichtbaar te maken en dat 1 silo in stand wordt gehouden.	De suggestie wordt overgenomen. Het behoud van een silo en een silo qua silhouet is het uitgangspunt voor Bols.
Beeldkwaliteit splan	31	Kunstwand	Zin aanpassen: *"Verder is het wenselijk om het kunstwerk in het interieur*	Het kunstwerk in de Bolstoren is een belangrijk herkenningspunt op het Bolsterrein. Uitgangspunt is dat dit kunstwerk behouden blijft. Let hierbij ook op het gebruik en de zichtbaarheid vanuit de horeca.

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
			op de begane grond (deels/waar mogelijk) te behouden."	
Beeldkwaliteit splan	33	Afbeeldingen	Wijzigen conform afspraken*[1, 2]	# zie Masterplan 43.
Beeldkwaliteit splan	34	Spanten/silo	"Aantekening"? Dit weglaten.	De zin wordt aangepast. Het behoud van onder meer spanten en een van de silo's feitelijk en een in silhouet zal waarde geven aan het plan.
Beeldkwaliteit splan	35	Materialisering	Dure materialisering voor grootdeel van de woningen. Niet te veel in de inhoud gaan, omschrijven als richtlijnen, nadere uitwerking met Q-team.	Het woord 'zoals' geeft aan dat het om richtlijnen gaat. Het is wel van belang om die richtlijnen te hebben om een kwalitatief hoogstaand plan te krijgen.
Beeldkwaliteit splan	38	Groene oases	Zin aanpassen: *"De plinten langs de gevel dienen van hout/houtachtig materiaal, grootformaat tegels en/of platen in beton te zijn."*	Deze suggestie wordt niet overgenomen. Belangrijk is wel de uitstraling van de toegepaste materialen. Houtachtig materiaal kan voldoen aan de eisen van uitstraling en in die gevallen toegepast worden.
Beeldkwaliteit splan	44-45	Criteria	Zie eerder gemaakte opmerkingen hierboven.	De opmerkingen worden -in het geval die zijn overgenomen- ook hier verwerkt.
Beeldkwaliteit splan	44	Algemene criteria 6.	Toevoegen VvE daken, zoals vermeld in blokpaspoort	Het uitgangspunt is dat de helft van het dakvlak groen is. Er is niet gesproken over dat deel wat van de VVE is, althans dat is daarna geen uitgangspunt geweest. Het kan niet zo zijn dat de toewijzing van een dakvlak aan een particulier maakt dat aan

BIJLAGE Nota beantwoording Zienswijzen Masterplan Pionier BOLS - Beantwoording zienswijzen Reclamant 16;				
Doc.	Pag.	Onderwerp	Opmerking	Reactie gemeente
				de eis van een groen dak niet voldaan kan worden. In de 50 % die niet-verplicht groen is, is voldoende ruimte om balkons en daktuinen te maken en die aan particulieren toe te wijzen.
Beeldkwaliteit splan	44	Algemene criteria 10.	Zin klopt niet met eerder gestelde uitgangspunten. Dit graag aanpassen.	Dit past bij de gestelde uitgangspunten, zie pagina 33 van de blokpaspoorten. Die uitgangspunten zijn ervoor om de halfverdiepte parkeergarage het straatbeeld niet te laten domineren.
Beeldkwaliteit splan	45	Specifieke criteria 2.	Zie pagina 22, tekst hieraan aanpassen: immers is de dorpse straat een formele zijde.	Balkons kunnen -mits hoger dan 4,2 meter boven maaiveld- boven de dorpse straat. Het criterium wordt hierop aangepast.
Beeldkwaliteit splan	45	Specifieke criteria 7.	Zie opmerking hierboven.	Balkons kunnen -mits hoger dan 4,2 meter boven maaiveld- boven de dorpse straat. Het criterium wordt hierop aangepast.
Beeldkwaliteit splan	45	Criteria Binnenhoven	Binnenhoven aanpassen naar centrale hoven, zie overzicht definities.	De termen worden aangepast tot centrale hoven.

*[1] Verslag bij studioninedots d.d. 6 oktober 2021

*[2] Tekeningenset Inbo d.d. 26 oktober 2021

*[3] Onderzoek Goudappel en Bolskwartier d.d. 7 mei 2021 en Onderzoek Goudappel d.d. 18 februari 2021

*[4] Onderzoek Colliers d.d. juli 2021 en memo Bolskwartier d.d. 13 april 2021

ZIENSWIJZE 1

Gem. Haarlemmermeer
Ingek. 28 OKT 2021

Gemeenteraad van Haarlemmermeer
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp
AANTEKENEN

Tevens per email griffie@haarlemmermeer.nl

Betreft: zienswijze masterplan Pionier-Bolsterrein

Nieuw-Vennep 27 oktober 2021

Geachte leden van de Gemeenteraad,

Per 21 september 2021 is het masterplan Pionier-Bols (masterplan) ter visie gelegd. Met het ter visie leggen wordt inwoners en belanghebbenden de kans geboden om de plannen inhoudelijk door te nemen en om hun zienswijze kenbaar te maken.
Middels deze brief maak ik, als belanghebbende, mijn zienswijzen op het masterplan bekend.

Graag begin ik met een compliment voor het ambitieuze plan dat thans voor ligt. Het is overduidelijk dat er door een groot team met passie aan is gewerkt.
Het ambitieuze plan heeft echter ook een keerzijde. Het knelt. Er wordt feitelijk een te groot programma voorzien op een te kleine locatie. Een locatie die zich bevindt in een dorp en niet in een zeer hoog stedelijke (grote) stad.

Het geschetste eindbeeld is een wijk met 2.000 woningen, inclusief ca. 33.000 m2 aan bedrijven. Wanneer enkel wordt gekeken naar deze 2.000 woningen en de bedrijfsruimten buiten beschouwing worden gelaten spreek je over een dichtheid van ca. 85 woningen per hectare. Voor uw begrip, dit zijn woningdichtheden die overeenkomen met binnensteden en bijvoorbeeld projecten als Holland-Park in Diemen. Inclusief de 33.000 m2 bedrijven ligt de bebouwingsdichtheid dus nog substantieel hoger. Het masterplan ambieert dus een zeer hoog stedelijk gebied.

De beoogde hoge bebouwingsdichtheid op zich hoeft geen probleem te zijn wanneer de belangrijke randvoorwaarden verkeer en parkeren zijn gedimensioneerd op het beoogde programma en rekening houden met de huidige gebruikers, toekomstige bewoners en de omliggende (woon)wijken.
Bij de uitwerking van het masterplan wordt echter afgeweken van diverse landelijke en lokale (beleids)regels en trends. Hierdoor is het niet de vraag of, maar wanneer de het verkeer en het parkeren in het Pionier-Bols gebied en de omliggende woonwijken compleet vastloopt.

Mijn zienswijzen hebben dan ook met name te maken met de toekomstige leefbaarheid voor de toekomstige bewoners en gebruikers alsmede die van de huidige omwonenden en zittende bedrijven.

Onderstaand treft u mijn zienswijzen puntsgewijs aan.

Zienswijzen met betrekking tot verkeer en ontsluiting.
Nieuw-Vennep is druk qua verkeer. Dit is bij u bekend en er wordt door de gemeente gewerkt aan diverse verkeerscirculatieplannen om het vastlopende verkeer in goede banen te leiden. Het moge duidelijk zijn dat de toevoeging van 2.000 woningen invloed heeft op de verkeersdrukte.
Bij de bouwfase en tijdens de exploitatiefase van het project wordt de verkeersintensiteit in Nieuw-Vennep substantieel groter.

Zienswijze 1 Eerst bewegen dan bouwen

- In het masterplan wordt niet ingegaan op de volgordelijkheid der dingen. Het risico is dus dat Nieuw-Vennep nog drukker wordt doordat de infrastructuur niet op orde is. Een leus binnen de gemeente is 'eerst bewegen, dan bouwen'. Ik wil u dan ook verzoeken om als eis in het masterplan op te nemen dat eerst de infrastructuur wordt aangepast alvorens te beginnen. Eerdaags wordt begonnen met het project Westerdreef kwartier en er zijn nog geen aanpassingen gedaan. Een precedent is snel geschapen.

Zienswijze 2 Nog niet alle verkeersonderzoeken zijn gereed bij ter visie leggen masterplan

- Ten tijde van het ter visie leggen van het masterplan zijn nog niet alle verkeersonderzoeken, waaronder de microsimulatie, afgerond. Thans kunnen belanghebbenden hier dus niet inhoudelijk op reageren. Ik wil u verzoeken er op toe te zien dat de resultaten uit de verkeersonderzoeken worden verwerkt in het masterplan en, indien dit tot materiele aanpassingen leidt op het masterplan, het masterplan nogmaals ter visie wordt gelegd. Er moet worden voorkomen dat er door de vaststelling van het masterplan een carte blanche wordt gegeven voor een uiteindelijk mogelijk verkeerskundig onhaalbaar plan. Maar dat dit plan wel ter uitvoering wordt gebracht.

Zienswijze 3 Rotonde Operaweg / Helsinkilaan

- Het lijkt er op dat de nieuw aan te leggen rotonde Operaweg / Helsinkilaan ten koste gaat van parkeergelegenheid aan de Griseldalaan. Door de stedenbouwkundige structuur van de wijk, die niet is opgezet voor een rotonde op deze locatie, ziet de rotonde er onlogisch uit en zal er veel aandacht aan de inpassing moeten worden besteed. Dit neemt niet weg dat het een verkeerskundig haalbare oplossing kan zijn voor de ontsluiting van Pionier-Bols. Gezien de parkeerdruk op de Griseldalaan/Rodelindalaan en de veiligheid van alle verkeersdeelnemers wil ik u verzoeken om in het masterplan op te nemen dat:
    a. Er bij de aanleg van de rotonde geen parkeerplaatsen verloren mogen gaan aan de Griseldalaan, en
    b. Het ontwerp van de rotonde voldoet aan de uitgangspunten van een duurzaam en veilige rotonde conform de eisen van de CROW en ASVV, en
    c. Directe ontsluiting vanaf de Rodelindalaan op de Operaweg gegarandeerd wordt, en
    d. De direct omwonenden, als kenners van de locatie, actief worden betrokken bij de uitwerking van de rotonde.

Nb:
De CROW is een Nederlandse stichting die zich opstelt als kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid.
De ASVV geeft aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom

Zienswijze 4 Een 50 km/h weg langs bestaande woningen is niet proportioneel

- Op basis van de netwerkanalyse van AnteaGroup is gekozen voor variant 2d0. Onderdeel hiervan is de aanleg van een 50 km/h ontsluitingsweg parallel aan de Helsinkilaan en het opwaarderen van een deel van de Athenelaan van 30 km/h naar 50 km/h. Het principe klinkt logisch, echter de bestaande bewoners aan de Helsinkilaan en de Athenelaan krijgen te maken met een substantieel hogere geluidsbelasting op hun gevels en een verveelvoudiging van het verkeer langs hun woningen. Bestaande bewoners (eigenaren en huurders) worden hierdoor enorm belast met de negatieve gevolgen van het masterplan.
  Op basis van de netwerkanalyse van AnteaGroup blijkt dat er andere keuzes gemaakt kunnen worden waarbij de Helsinkilaan een 30 km/h weg wordt, zonder dat de druk op het netwerk substantieel verslechterd. Sommige delen van het netwerk verbeteren zelfs.
  De voorkeursvariant (2d0), waarbij de Hugo de Vries laan relatief rustig wordt, is dus gekozen ten gunste van het masterplan en ten laste van de omgeving. Met andere woorden: de

omgeving moet zich aanpassen aan het masterplan in plaats van dat het masterplan rekening houdt met haar omgeving en dat is niet evenwichtig en proportioneel. De bewoners van de bestaande woningen moeten zoveel mogelijk worden ontzien, zij kunnen zich niet aanpassen. De toekomstige bewoners van Pionier-Bols hebben nog een keuze. Ze kunnen kiezen om ergens te gaan wonen en kunnen zich dus voorbereiden op verkeersdrukte en lawaai. Gezien het gegeven dat er alternatieven mogelijk zijn waarbij bestaande bewoners meer worden ontzien zonder dat het netwerk verslechterd en het masterplan zich dus meer aanpast aan haar omgeving dan dat de omgeving zich moet aanpassen aan het masterplan wil ik u verzoeken om:

a. Voor een netwerkvariant te kiezen waarbij de Helsinkilaan een 30 km/h weg wordt.

Zienswijze 5 De nieuw aan te leggen rotonde Operaweg – Helsinkilaan komt niet voor in de voorkeursvariant van de netwerkanalyse

- Hoewel de nieuw aan te leggen rotonde Operaweg – Helsinkilaan in alle kansrijke varianten een must is, lijkt deze niet meegenomen te zijn in de beoordeling van de kruispunten bij de meest haalbare varianten. Dit kruispunt moet worden aangelegd op een locatie die zich er stedenbouwkundig niet heel goed voor leent, waardoor de dimensionering mogelijk niet optimaal kan zijn. Deze rotonde wordt evenwel 1 van de drukste rotondes omdat dit de hoofdtoegang tot het Pionier-Bols terrein moet worden. Ik wil u dan ook verzoeken om:
  a. De uitgewerkte (definitief ontwerp) rotonde Operaweg – Helsinkilaan mee te nemen in kruispuntanalyse en op basis daarvan de verschillende varianten nader te beschouwen.

Zienswijzen met betrekking tot parkeren

In grote delen van Nieuw-Vennep is het reeds zeer druk qua parkeren. Voor parkeren is er in de gemeente Haarlemmermeer een dynamisch parkeerbeleid vastgesteld. Een parkeerbeleid dat rekening houdt met bebouwingsdichtheid, ligging nabij HOV en winkelcentra en met het type woning. Een beleid dus dat voor iedereen helder is en inwoners rechtszekerheid geeft. Voor de ontwikkeling van het Pionier-Bolsterrein wordt er nu voorgesteld om akkoord te gaan met een substantieel lagere parkeernorm. De onderbouwing van het masterplan is gebaseerd op wensdenken en opgesteld zonder dat er een maatgevend parkeerdrukonderzoek is uitgevoerd in de omliggende woonwijken. In de zienswijze 6 t/m 14 wordt onderbouwd aangetoond waarom er geen afwijkende parkeernorm kan worden vastgesteld voor het Pionier-Bols terrein.

Zienswijze 6 Parkeren – Autobezit, loopafstanden, aanbod arbeidsplaatsen en het HVC staan een lagere parkeernorm in de weg

In het masterplan wordt uitgegaan van een substantieel lagere dan in de gemeente vastgestelde parkeernorm. Dit is typisch een onderwerp waar het te grote programma in het masterplan knelt.
Zonder goede onderbouwing en ook zonder parkeerdrukonderzoek in de aangrenzende woonwijken wordt er in het masterplan aangenomen dat er in Pionier-Bols een voor Nieuw-Vennep a-typische doelgroep komt te wonen, namelijk personen die weinig / geen auto's bezitten en deze ook niet nodig hebben.
Deze aanname is niet correct, want:

- *Autobezit omliggende wijken is substantieel hoger dan de beoogde norm bij Pionier-Bols*

Het autobezit omliggende wijken is hoog. Uit niets anders dan een niet onderbouwde aanname wordt aangenomen dat het autobezit in het Pionier-Bols terrein substantieel lager zal zijn dan de omliggende wijken en zelfs lager dan de vastgestelde norm. De externe randvoorwaarden blijven namelijk voor dit project hetzelfde.
Het autobezit in omliggende wijken was in 2019 1.0 tot 1.2 auto's per woning. Het is algemeen bekend dat door corona het autobezit in verder is toegenomen. Bij de ontwikkeling van Pionier-Bols wordt

uitgegaan van een autobezit 0,4 – 0,7 auto's per woning. Aangezien woningen niet te oormerken of exclusief beschikbaar te stellen zijn voor mensen zonder auto's gaat de lagere parkeernorm een probleem worden voor de toekomstige bewoners van Pionier-Bols en de bewoners van de omliggende wijken.



Afbeelding autobezit omliggende wijken.
Het autobezit in 2019 kan via onderstaande link worden ingezien.
https://cbsinuwbuurt.nl/#buurten2019_aantal_personenautos

- *Autobezit neemt nog steeds toe*

Het autobezit in Nederland neemt nog steeds toe. Het aantal auto's in Nederland groeit sneller dan de toename van het aantal 18+-ers.
Hoewel er al lange tijd wordt ingezet op autodelen en overige voorzieningen die het autobezit en gebruik moeten verminderen heeft dit nog slechts een beperkt effect en dan met name in de grote, overvolle, steden.
De openbare informatie over het autobezit kan via de onderstaande link worden ingezien.
https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/10/autopark-groeit-sterker-dan-bevolking

Ook in de Haarlemmermeer en in Nieuw-Vennep in het bijzonder neemt het autobezit toe. Dit blijkt ook uit door in opdracht van de Haarlemmermeer uitgevoerd onderzoek.
Dit onderzoek kan via de onderstaande link worden ingezien.
https://onderzoek.haarlemmermeergemeente.nl/onderzoek/mobiliteit#autobezit

- *Onrealistische loopafstanden*

In de vastgestelde handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018 (handboek parkeren) zijn maximale loopafstanden opgenomen op basis waarvan beoordeeld wordt of een gebied in 'centrum schil' kan worden ingeschaald.
Nabij een klein hoekje van het Pionier-Bols terrein ligt winkelcentrum Getsewoud. Conform het handboek parkeren kan een gebied van 200 meter vanaf dit centrum worden ingeschaald in de stedelijke zone 'centrum schil'. Het overige is gebied valt onder 'rest bebouwde kom'. De motivatie van de loopafstand van 200 meter is vastgelegd in het handboek parkeren en is overeenkomstig advies van het CROW en ASVV.
In een zoektocht naar het verlagen van de parkeernormen wordt geheel voorbijgegaan aan het handboek parkeren, de CROW en het ASVV en wordt het gehele Pionier-Bols terrein ingeschaald in de stedelijke zone 'centrum schil'. Zo wordt er vanuit gegaan dat in plaats van de beleidsmatig

vastgestelde en op basis van het CROW en het ASVV bepaalde loopafstanden van 200 meter bij Pionier-Bols overboord kunnen worden gegooid en kunnen worden opgerekt tot 875 meter. Deze loopafstanden zijn dus alles behalve reëel te noemen. Voor Hoofddorp Centrum is deze afstand bijvoorbeeld bepaald op 300 meter en dit is echt een ander soort centrum.

- *Nieuw-Vennep is een woonplaats*

Nieuw-Vennep is een typische woonplaats, er zijn relatief gezien weinig arbeidsplaatsen. Een echt forensendorp dus.
Uit eigen onderzoek van de gemeente Haarlemmermeer komt dit ook naar voren.
Slechts 6,6% van de werkgelegenheid in de Haarlemmermeer (totaal 154.200 banen) bevindt zich in Nieuw-Vennep, tegen bijvoorbeeld 28,8% in hoofddorp (2017).
Zie ook: https://onderzoek.haarlemmermeergemeente.nl/onderzoek/economie

Wanneer naar de verhouding banen / inwoners wordt gekeken wordt duidelijk dat er een beperkt aantal arbeidsplaatsen zijn ten opzichte van Hoofddorp en Amsterdam.
Nieuw-Vennep ca. 10.115 banen op ca. 31.500 inwoners = ca. 32%
Hoofddorp ca. 44.409 banen op ca. 73.500 inwoners = ca. 60%
Amsterdam ca. 596.800 banen op ca. 872.900 inwoners = ca. 68%

Gevolg van deze lage verhouding is dat er veel moet worden gereisd voor het werk. Er is wel een R-net buslijn aanwezig in Nieuw-Vennep en ook een treinstation, maar we moeten eerlijk zijn. De R-net buslijn is slechts 1 lijn en Nieuw-Vennep is ook nog eens het eindstation. Het treinstation wordt door intercitytreinen overgeslagen en is dus niet een volwaardig treinstation. Het openbaar vervoer van en naar Nieuw-Vennep is dus zoals je van een dorp mag verwachten: aanwezig maar niet op het niveau van grote steden. Gezien het grote autobezit in Nieuw-Vennep wordt veel woonwerk verkeer daarom met de auto gedaan.

Met de transformatie van het bedrijventerrein Pionier-Bols zal de verhouding banen / inwoners alleen maar slechter worden; er komen per inwoner dus nog minder arbeidsplaatsen beschikbaar en het autobezit wordt als gevolg daarvan eerder gestimuleerd dan dat er overtuigende redenen zijn om aan te nemen dat deze zal dalen.

- *Het HVC heeft reeds een tekort aan parkeerplaatsen.*

Het HVC groeit nog steeds qua leerlingen en personeel. Voor het personeel is er niet voldoende parkeergelegenheid op de locatie en auto's worden veelvuldig in de omgeving geparkeerd. Ook het Pionier-Bols terrein wordt hiervoor gebruikt. Wanneer het aantal beschikbare parkeerplaatsen op het Pionier-Bols terrein verhoudingsgewijs substantieel wordt verminderd zal er meer parkeeroverlast van het HVC worden ervaren.

- *Amendementstekst*

In het handboek parkeren is de amendementstekst niet voor niets opgenomen. Volgens dit amendement moet bij ontwikkelingen goed worden nagedacht over mogelijke toekomstige vergroting van de parkeervraag en maakt het duidelijk dat de gemeenteraad parkeren serieus neemt en onderkent dat er reeds problemen zijn in verschillende delen van de Haarlemmermeer, waaronder delen van Nieuw-Vennep. Het is dan ook zeer vreemd om beleidsmatig te schrijven dat het parkeren serieus moet worden genomen en dan nu op een grootschalige wijze hiervan af te wijken. We hebben het hier niet over een project van bijvoorbeeld 100 woningen waarvan het tekort aan parkeerplaatsen kan worden geabsorbeerd door haar omgeving. We hebben het hier over minimaal 2.000 woningen

Samenvattend zienswijze 6
Bij het masterplan wordt een substantieel lagere parkeernorm gehanteerd dan volgens het eigen door de gemeente Haarlemmermeer vastgestelde beleid. Gezien het gegeven dat het autobezit in Nieuw-Vennep hoog is, het autobezit in Nederland sneller groeit dan het aantal 18+-ers, deze trend door eigen onderzoek van de gemeente Haarlemmermeer wordt bevestigd, Nieuw-Vennep een typische woonplaats is met een beperkt aantal arbeidsplaatsen, de verhouding van het aantal arbeidsplaatsen per inwoner nog slechter wordt door het toevoegen van extra woningen en het HVC nog steeds groeit en reeds een tekort heeft aan parkeerplaatsen knelt een verlaagde parkeernorm aan alle kanten. In het handboek parkeren is niet voor niets de amendementstekst opgenomen. Om ongemak van de toekomstige bewoners en (zittende) bedrijven van Pionier-Bols te voorkomen en de bewoners van de omliggende woonwijken niet op te zadelen met de vanzelfsprekende parkeeroverlast (waterbedeffect) wil ik u verzoeken om:

- Geen lagere parkeernorm vast te stellen voor Pionier-Bols, en
- Het voor de gemeente Haarlemmermeer vastgestelde parkeerbeleid inclusief de daarbij behorende parkeernormen overeenkomstig van toepassing te verklaren voor het masterplan.

Zienswijze 7 Parkeren – gereguleerd parkeren en deelmobiliteit zorgt voor een waterbed effect in omliggende woonwijken
In de zoektocht naar het verlagen van de parkeernorm worden in het advies van RHDHV (bijlage 13 bij het raadsvoorstel) verschillende voorstellen gedaan op het gebied van deelmobiliteit en gereguleerd parkeren. Graag maak ik u attent op het strategische autoparkeerbeleid Haarlemmermeer (Raadsvoorstel 2017.0004524).
Belangrijk thema in dit strategische autoparkeerbeleid is vrijheid van bewegen. Mede in die hoedanigheid is het gereguleerde parkeren In Nieuw-Vennep centrum (De Symfonie) als onderdeel van het beleid geschrapt.
Het is gebiedsvreemd om voor een geconcentreerde deel (Het Pionier-Bols terrein) nu weer betaald parkeren in te voeren. Dit wekt het binnen de gemeente bekende verschijnsel van het waterbedeffect sterk in de hand. Met andere woorden daar waar het parkeren schaars wordt gemaakt en wordt ontmoedigd levert dit problemen op voor aanliggende gebieden.
Het invoeren van betaald parkeren in een dorp staat daarnaast haaks op het strategisch autoparkeerbeleid.

Naast het betaald parkeren wordt er bij Pionier-Bols ingezet op (wederom) een gebiedsvreemde oplossing, namelijk die van mobiliteitshubs.
De concrete uitwerking van hoe dit gaat werken is nog niet opgenomen in het masterplan.
Wel lijkt duidelijk te worden dat binnen de mobiliteitshubs een groot deel van het bezoekers parkeren zou moeten worden opgelost. Wanneer de parkeerplaatsen op maaiveld bezet zijn, en dat is zeer snel gezien het zeer beperkte aantal openbare maaiveld plaatsen, moeten bezoekers gebruik maken van de mobiliteitshubs. Voor dit gebruik moet betaald worden. Het moge duidelijk zijn dat ook dit gaat zorgen voor een waterbedeffect richting de omliggende woonwijken.

Ook wordt door het toepassen van deelmobiliteit ingezet om het verlagen van de parkeernormen. Dus naast dat het hele gebied door middel van een incorrecte onderbouwing wordt ingeschaald in een gebied met een lagere parkeernorm ('centrum-schil' in plaats van 'rest bebouwde kom'), wordt de parkeernorm nogmaals verlaagd door het toepassen van deelmobiliteit. Hierbij wordt niet opgenomen hoeveel de verlaging van de parkeernorm kan zijn bij het gebruik maken van de deelmobiliteit. In het parkeerbeleid van de gemeente Haarlemmermeer is opgenomen dat een verlaging maximaal 20% mag bedragen.

Uit onderzoek blijkt dat er uitwijkgedrag ontstaat naar parkeerplaatsen in de omgeving wanneer er in een gekaderd gebied parkeermaatregelen worden genomen. Hier moet RHDHV als deskundige van op de hoogte zijn. Het is dan ook vreemd dat dit als zodanig niet als probleem wordt opgemerkt in hun rapport. Helemaal in de wetenschap dat er geen parkeerdrukonderzoek is uitgevoerd in de omliggende woonwijken. Als dit onderzoek was uitgevoerd had er nooit een advies kunnen worden uitgebracht waarbij er voorgesteld wordt om gereguleerd parkeren in te voeren, wetende dat de consequentie hiervan uitwijkgedrag is. Er is dus een advies gegeven alsof Pionier-Bols kan worden gezien en beoordeeld als een eiland.

Net als bij het 50km/h maken van de Helsinkilaan (zienswijze 4) is er een houding dat de omgeving zich moet aanpassen aan het masterplan, in plaats van dat het masterplan rekening houdt met haar omgeving.

Samenvattend zienswijze 7
Bij het masterplan wordt ingezet op gereguleerd (betaald) parkeren, mobiliteitshubs en deelmobiliteit. Al deze zaken hebben als doel om het parkeren te ontmoedigen (schaarste creëren) en de parkeernorm te verlagen. Uit onderzoek blijkt dat er uitwijkgedrag ontstaat bij het nemen van parkeermaatregelen. De problemen worden dus afgewenteld op omliggende gebieden. Hier wordt geen melding van gemaakt in het rapport van RHDHV en RHDHV heeft ook geen parkeerdrukonderzoek in de omliggende wijken uitgevoerd waaruit zou blijken dat de omliggende wijken het parkeertekort kunnen opvangen.
Op basis van het strategisch autoparkeerbeleid van de gemeente Haarlemmermeer is juist afscheid genomen van betaald parkeren in Nieuw-Vennep bij de Symfonie. Het is dus onlogisch om dat hier weer in te voeren. Betaald parkeren in combinatie met te weinig maaiveld parkeerplaatsen en betaalde mobiliteitshubs gaat zeker zorgen voor parkeerproblemen voor de bewoners en bedrijven op Pionier-Bols en parkeeroverlast in omliggende woonwijken door het bekende waterbedeffect. Daarnaast wordt door middel van deelmobiliteit ingezet op een nog verdere, niet onderbouwde en niet gespecificeerde, verlaging van de parkeernorm. Een carte blanche voor nog minder realistische parkeernormen dus. Ik wil u dan ook verzoeken om:

- Geen betaald parkeren of ander gereguleerd parkeren (blauwe schijf) in te voeren op Pionier-Bols, en
- Geen lagere parkeernorm vast te stellen voor het masterplan, en
- Het voor de gemeente Haarlemmermeer vastgestelde parkeerbeleid inclusief de daarbij behorende parkeernormen overeenkomstig van toepassing te verklaren voor het masterplan.

Zienswijze 8 Parkeren – lagere parkeernorm zorgt voor een absurd tekort aan parkeerplaatsen
Zoals hiervoor al uitvoerig onderbouwd knelt het ambitieuze masterplan met name op het gebied van het parkeren. De instrumenten (gereguleerd parkeren, deelmobiliteit) die worden geïntroduceerd zijn niet ten gunste van de toekomstige bewoners, de bedrijven en de omliggende woonwijken. Het zijn op theorie gebaseerde noodgrepen die worden aangegrepen om de weeffout van het masterplan te maskeren. Het is een theorie die leidt tot enkel verliezers en is een opmaat naar veel onvrede.
De gemeente Haarlemmermeer geeft hoog op de thema's 'eerst bewegen, dan bouwen' en 'vrijheid van bewegen'. Zorg ervoor dat deze thema's ook uitgangpunt zijn bij het Pionier-Bolsterrein. Dit is nodig en mogelijk.

Er is reeds door mij onderbouwd waarom de parkeernorm niet verlaagd kan worden en vastgehouden moet worden aan het vastgestelde beleid. Dit is onderbouwd op basis van feiten en niet zoals het door RHDHV uitgevoerde onderzoek op basis van ongefundeerde aannames.

Plannen en beleid zijn soms vrij abstract. Om inzicht te geven in wat de verschillen zijn tussen het vastgestelde parkeerbeleid en de nu voorliggende verlaagde parkeernorm doorloop ik het stappenplan

van het vastgestelde beleid, spiegel dit aan de gevraagde verlaagde parkeernorm en maak inzichtelijk wat dit inhoudt.

Wanneer het stappenplan wordt gevolgd blijkt dat Nieuw-Vennep valt onder stedelijkheid 'Sterk Stedelijk'. Dat is op basis van het CROW bepaald.
Stap 2 is het bepalen van de ligging ten opzichte van het centrum (stedelijke zone). Winkelcentrum Getsewoud valt in de stedelijke zone 'Centrum'. Alles binnen een afstand van 200 meter hiervan valt in 'Centrum-Schil'. Ook hiervoor wordt in het handboek parkeren aansluiting gezocht bij de CROW en ASVV. Al het gebied buiten de afstand van de 200 meter wordt gecategoriseerd als 'Rest bebouwde kom'.
Op basis van de stedelijkheid en de stedelijke zone kom je terecht in de range van de parkeernormen, de bandbreedte (stap 3).
Stap 4 geeft duidelijk aan welke parkeernorm binnen de bandbreedte moet worden geselecteerd. Zie hieronder de beslisboom uit het handboek parkeren.

Is er sprake van sociale huurwoningen?	Nee	Wat is de afstand (hemelsbreed) ten opzichte van de dichtstbijzijnde HOV-halte of treinstation?	HOV <= 400m of trein <= 700m	Minimum
			400m < HOV <= 700m of 700m < trein <= 1200m	Gemiddelde
			HOV > 700m of trein > 1200m	Maximum
	Ja	In welke huurcategorie valt de ontwikkeling?	Categorie 1: huur tot eerste aftoppingsgrens	Minimum
			Categorie 2: huur tot tweede aftoppingsgrens	Gemiddelde
			Categorie 3: huur tot liberalisatiegrens	Maximum

Na het doorlopen van de beslisboom is helder welke parkeernorm voor welk type woning moet worden gehanteerd. Voor de duidelijkheid, hierbij wordt dus onderscheid gemaakt tussen appartementen eengezinswoningen, duur, goedkoop, sociaal enz.

Op basis van het vastgestelde parkeerbeleid wordt het Pionier-Bols terrein onderverdeeld in een 3-tal gebieden:
- Centrum schil, minimale parkeernorm ivm <400 meter HOV (groen + paarse arcering)
- Rest bebouwde kom, minimale parkeernorm ivm <400 meter HOV (groen + rode arcering)
- Rest bebouwde kom, gemiddelde parkeernorm ivm >400 <700 meter HOV (groen + zwarte arcering)
- HOV heeft geen invloed op de huurwoningen. Hiervoor gelden de verschillende aftoppingsgrenzen.

Op de volgende pagina treft u de tekening hoe het Pionier-Bols terrein is ingedeeld volgens het vastgestelde parkeerbeleid en volgens het masterplan

Vastgesteld parkeerbeleid



= Centrum Schil

= Rest bebouwde kom, binnen straal 400 meter HOV

= Rest bebouwde kom, binnen straal 800 meter HOV

Voorgesteld in masterplan



= Centrum Schil

Uit deze tekeningen blijkt duidelijk dat slechts een zeer klein deel (ca. 5%) valt in het gebied 'Centrum schil' met een minimale parkeernorm. Dit heeft te maken met de hiervoor reeds genoemde maximale loopafstand van 200 meter.
Een groot deel valt binnen het gebied 'Rest bebouwde kom' met een minimale parkeernorm en een deel van het gebied, ca 15% valt binnen het gebied 'Rest bebouwde kom' met een gemiddelde parkeernorm.

Maar, zoals reeds aangegeven, wordt bij het vaststellen van het masterplan verzocht om een andere (lagere) parkeernorm te hanteren voor het gehele gebied.
Hoewel slechts een gebied van ca. 5% valt in 'Centrum Schil' met de minimale parkeernorm, zie de getekende cirkel, wordt het gehele gebied hiertoe gerekend.
Onder deze redenering zou ook een groot deel van Getsewoud Noord in het gebied 'Centrum Schil' met een minimale parkeernorm kunnen worden gevoegd. Met een aanwezige parkeernorm van boven de 1,5 en een parkeerdruk rond de 95% (zie zienswijze 9) blijkt uit de praktijk dat het verlagen van de parkeernorm is gebaseerd op wensdenken.

Het vastgestelde beleid is heel duidelijk in hoe de verschillende gebieden moeten worden bepaald. Bij deze methode is aansluiting gevonden bij het CROW. Op basis van een mager rapport van RHDHV wordt hieraan geheel voorbij gegaan en wordt voor het gehele gebied een substantieel lagere norm voorgesteld.

Maar wat houdt dit nu in qua getallen?
Het masterplan en de blokpaspoorten spreken elkaar tegen als het gaat over wat er gebouwd moet/kan worden. Ik ga er hierbij vanuit dat het masterplan maatgevend is.
Het masterplan schrijft het volgende voor qua woningen:

30% sociale huur (30% gem 40m2 woninggrootte, 70% gem 45m2 woninggrootte)
- 25% tot 1e aftopping
- 25% tot 2e aftopping
- 50% tot max sociale huurprijs

20% middensegment (koop en/of huur)
50% vrije sector (koop en/of huur)

Op basis van deze uitgangspunten kan het aantal parkeerplaatsen voor de 2.000 woningen worden bepaald conform het advies van RHDHV en het vastgestelde beleid van de gemeente Haarlemmermeer. Omdat niet duidelijk is waar de woningen precies worden gebouwd hanteer ik bij de berekening dat alle woningen in het gebied 'rest bebouwde kom' worden gerealiseerd. Dit is een conservatieve (lagere parkeernorm) aanname. In de berekening kom ik tot de schrikbarende conclusie dat er ca. 780 parkeerplaatsen minder dan de norm worden gerealiseerd. Zie de uitgewerkte berekening hieronder.

Parkeren cf Masterplan, advies Royal Haskoning DHV
Sterk stedelijk
Schil Centrum

aantal woningen	2000	parkeernorm RHDHV ex bezoek	parkeernorm RHDHV bezoek	RHDHV bewoner parkeren	RHDHV bezoekers parkeren	RHDHV totaal parkeren
7,5% App Sociaal 1e aftopping < 40m2	150	0,3	0,2	45	30	75
2,5% App Sociaal 2e aftopping <40 m2	50	0,3	0,2	15	10	25
5,0% App Sociaal 2e aftopping > 40 m2	100	0,4	0,3	40	30	70
15,0% App Sociaal 3e aftopping > 40 m2	300	0,4	0,3	120	90	210
10,0% App midden huur	200	0,4	0,3	80	60	140
10,0% App midden koop	200	0,8	0,3	160	60	220
50,0% App vrije sector	1000	0,9	0,3	900	300	1200
100,0%		totaal		1360	580	1940
		gem. per woning		0,68	0,29	0,97

Parkeren cf vastgesteld beleid Haarlemmermeer 2018
Sterk stedelijk
Rest bebouwde kom

aantal woningen	2000	parkeernorm beleid ex bezoek	parkeernorm beleid bezoek	beleid bewoner parkeren	beleid bezoekers parkeren	beleid totaal parkeren
7,5% App Sociaal 1e aftopping < 40m2	150	0,5	0,2	75	30	105
2,5% App Sociaal 2e aftopping < 40 m2	50	0,5	0,2	25	10	35
5,0% App Sociaal 2e aftopping > 40 m2	100	1,0	0,3	100	30	130
15,0% App Sociaal 3e aftopping > 40 m2	300	1,4	0,3	420	90	510
10,0% App midden huur	200	0,6	0,3	120	60	180
10,0% App midden koop	200	1,0	0,3	200	60	260
50,0% App vrije sector	1000	1,2	0,3	1200	300	1500
100,0%		totaal		2140	580	2720
		gem. per woning		1,07	0,29	1,36

***780** extra tov masterplan*

Verder blijkt hieruit dat er wordt uitgegaan van een gemiddelde parkeernorm per woning van ca. 0,68. Dus per 10 woningen worden er ca. 6,8 parkeerplaatsen gerealiseerd voor de woningeigenaren, en dat is dan zonder rekening te houden met een verdere voorgestelde verlaging van de norm door het toepassen van deelmobiliteit. Aangezien er wordt voorgesteld om op straat betaald parkeren in te voeren is het antwoord makkelijk te geven waar de overige auto's van de eigenaren komen te staan, inderdaad, in de omliggende (woon)wijken.

Het tekort van ca. 780 parkeerplaatsen gaat dus zeker zorgen voor parkeerproblemen voor de bewoners en bedrijven op Pionier-Bols en parkeeroverlast in omliggende woonwijken door het bekende waterbedeffect.

<u>Samenvattend zienswijze 8</u>
Het Pionier-Bols terrein wordt zonder goede onderbouwing geheel ingeschaald als 'Centrum-Schil' met minimale parkeernorm. Hierbij wordt voorbij gegaan aan het beleid en de CROW. Een 2-tal tekeningen maken het verschil tussen het beleid en het voorgestelde duidelijk. Door deze inschaling worden er ca. 780 parkeerplaatsen minder gerealiseerd dan benodigd volgens het vastgestelde parkeerbeleid en komt het aantal bewonersparkeerplaatsen op ca. 0,68 plaats per woning. Deze norm kan nog verder worden verlaagd door het invoeren van deelmobiliteit. Dit gaat zeker zorgen voor parkeerproblemen voor bewoners en bedrijven van Pionier-Bols en parkeeroverlast in de omliggende woonwijken door het bekende waterbedeffect. <u>Ik wil u dan ook verzoeken om:</u>

- <u>Geen lagere parkeernorm vast te stellen voor het masterplan, en</u>
- <u>Het voor de gemeente Haarlemmermeer vastgestelde parkeerbeleid inclusief de daarbij behorende parkeernormen overeenkomstig van toepassing te verklaren voor het masterplan.</u>

Zienswijze 9 Parkeren – omliggende woonwijken kunnen tekort parkeerplaatsen niet opvangen

Binnen het vastgestelde beleid is geformuleerd op basis waarvan in het uiterste geval onderbouwd afgeweken kan worden van de vastgestelde parkeernormen. Het is bijvoorbeeld mogelijk om een van een lagere parkeernorm uit te gaan wanneer het tekort kan worden opgevangen in de directe omgeving.

De enige manier om dit te onderzoeken of dit tot de mogelijkheden behoort is het doen van een kwalitatief goed parkeerdrukonderzoek (weekrond, dag en nacht) buiten de vakantieperiode.

Op basis van het hiervoor genoemde rapport van RHDHV wordt voorgesteld om af te wijken van de parkeernormen. Nergens is deze rapportage of elders is in de stukken blijkt dat er een parkeerdrukonderzoek is uitgevoerd in de omliggende woonwijken.

Het is in de gemeente Haarlemmermeer alom bekend dat Getsewoud reeds met een parkeerprobleem zit. Enerzijds omdat de gemeente bij de aanleg van de wijk de groei van het autobezit heeft onderschat, en anderzijds omdat er door de aanwezigheid van de R-net buslijn last is van zogenaamde 'schipholparkeerders'. Binnen de gemeente is dit onderkend en er is toegezegd om het aantal parkeerplaatsen in onder andere de Rodelindalaan en de Griseldalaan te vergroten. Tot op heden zijn er welgeteld 4 plaatsen aan de Griseldalaan gerealiseerd. In de Rodelindalaan zijn ook wel een aantal parkeerplaatsen aangewezen door middel van het maken van een markering, maar dat is gebeurd op locaties waarop daarvoor toch al geparkeerd werd. Dit betreft dus met name een cosmetische toevoeging.

Zie ook: https://www.witteweekbladnieuw-vennep.nl/lokaal/lokaal/179441/tekort-aan-parkeerplekken-getsewoud-vraagt-om-oplossingen-550121

Nu er wordt voorgesteld om naast deze wijk een gebied te ontwikkelen waarbij er wordt voorgesteld om ca. 780 parkeerplaatsen minder dan de norm te realiseren zou je verwachten dat er een grootschalig parkeerdrukonderzoek is uitgevoerd. Dit is niet het geval.

Hiervoor heb ik zelf een (beperkt) onderzoek uitgevoerd in een deel van Getsewoud-Noord, zie hieronder.



Het door mij onderzochte gebied is gelegen tussen de Griseldalaan en de Nabuccosingel en tussen de Rigolettosingel en de Laan van Aida.
Kenmerken van dit gebied zijn:

Aantal woningen/appartementen:	510 stuks
Aantal parkeerplaatsen (openbaar+opriten+alle garages Nabuccosingel):	781 stuks
Parkeercapaciteit op basis hiervan:	1,53 plaats/woning

Om inzicht te krijgen in het gebruik van deze parkeerplaatsen heb ik 4x een opname gemaakt in het gebied:

Datum	tijd	plaatsen vrij	fout geparkeerd	**feitelijk beschikbare parkeerruimte**
zondag 3 oktober	21:20 uur	48	12	**36**
dinsdag 5 oktober	22:15 uur	41	17	**24**
donderdag 7 oktober	22:30 uur	40	16	**24**
zondag 24 oktober	20:00 uur	57	18	**39**

Tijdens deze opname bleek de parkeerdruk op deze momenten niet evenwichtig verdeeld in het gebied. In het oosten van het gebied was er substantieel minder parkeerruimte beschikbaar dan in het westen. Dit doet verder niets af aan de bezettingsgraad van ca. 95% op de doordeweekse avonden en aangeeft dat er geen ruimte is om het parkeertekort in Pionier-Bols op te vangen. Een parkeerdruk van 85%-90% (afhankelijk van het soort gebied) wordt door het CROW gezien als een maximum. Het handboek parkeren spreekt over 85%. Het onderzochte deel van Getsewoud zit hier dus al ruim boven. Door het onvermijdelijke waterbedeffect van het Pionier-Bols terrein wordt de parkeersituatie onhoudbaar.

Samenvattend zienswijze 9
In Getsewoud is de parkeerdruk hoog. Dit is binnen de gemeente Haarlemmermeer bekend. In een artikel van 19 februari 2019 in het Witte Weekblad zijn diverse personen binnen de gemeente hierover gesproken en zijn maatregelen aangekondigd. Thans zijn er slechts een zeer beperkt aantal parkeerplaatsen toegevoegd.
Voor het masterplan van Pionier-Bols lijkt er geen parkeerdrukonderzoek te zijn uitgevoerd. Daarom heb ik zelf een beperkt onderzoek uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek lijkt de parkeercapaciteit in het onderzochte gebied ca. 1,53 plaatsen per woning/appartement te zijn en is de gemiddelde bezetting op de onderzochte doordeweekse avonden ca. 95%. Ruim hoger dan door het CROW en het handboek parkeren gehanteerde maximum. Zodoende is er geen capaciteit om het tekort aan parkeerplaatsen in Pionier-Bols terrein op te vangen en zal het waterbedeffect de parkeersituatie onhoudbaar maken. Ik wil u dan ook verzoeken om:

- Geen lagere parkeernorm vast te stellen voor het masterplan, en
- Het voor de gemeente Haarlemmermeer vastgestelde parkeerbeleid inclusief de daarbij behorende parkeernormen overeenkomstig van toepassing te verklaren voor het masterplan.

Zienswijze 10 Parkeren – afwijkingsbevoegdheid artikel 4:84 Awb niet onderbouwd en geeft beperkingen in rechtszekerheid voor belanghebbenden
De verlaging van de parkeernorm wordt in de Nota -Ontwerp Masterplan Pionier Bols d.d. 14 september 2021 gevraagd op basis van gebruikmaking van artikel 4:84 Awb.

Op grond van de inherente afwijkingsbevoegdheid uit artikel 4:84 van de Awb mag een bestuursorgaan afwijken van een beleidsregel, indien handelen overeenkomstig de beleidsregel voor belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen.

De Afdeling (RvS) oordeelt in haar uitspraak van 22 februari 2018 dat een bestuursorgaan bij de vraag of het met toepassing van de inherente afwijkingsbevoegdheid uit artikel 4:84 Awb mag afwijken van parkeerbeleid alle omstandigheden moet betrekken. Daarbij moet het bestuursorgaan bezien of handelen overeenkomstig de beleidsregel gelet op deze omstandigheden op zichzelf, dan wel tezamen met andere omstandigheden, in een concreet geval tot onevenredige gevolgen leidt.

Noch in de Nota, noch in het masterplan en de overige bijlagen wordt gemotiveerd waarom er in dit concrete geval bijzondere omstandigheden zijn. Deze zijn er ook helemaal niet.
Het vastgestelde parkeerbeleid is al lang bekend. Hierin worden de verschillende woningtypen, die ook op het Pionier-Bols terrein geprojecteerd zijn voorzien van normen. Tevens is het Pionier-Bols terrein al geruime tijd aangewezen als toekomstige woningbouwlocatie en in het vigerende bestemmingsplan zijn wijzigingsbevoegdheden voor de ontwikkeling van woningen opgenomen. Al deze omstandigheden en het parkeerbeleid kunnen bij iedereen bekend zijn.
Daarnaast heeft de gemeente nagelaten om een parkeerdrukonderzoek uit te voeren in de omliggende woonwijken om te bezien of de parkeerdruk na realisatie van het masterplan in de maatgevende gevallen onder de 85% blijft, zoals bepaald in het handboek parkeren. Bij zienswijze 9 is reeds onderbouwd dat dat niet het geval is. Deze 85% norm is een van de harde eisen om af te wijken van het vastgestelde parkeerbeleid, is gangbaar in overige gemeenten en ook het CROW hanteert dit.

De (toekomstige) initiatiefnemers op het Pionier-Bolsterrein worden niet geconfronteerd met onevenredige gevolgen van het parkeerbeleid. Alle omstandigheden waren reeds bekend. Het is dus een financiële kwestie waarvoor er wordt beknibbeld op parkeerplaatsen.

Het is zelf zo dat de een verlaging van de parkeernorm voor de bewoners van de omliggende woonwijken wel onevenredige gevolgen heeft. Zij hebben reeds te maken met een hoge parkeerdruk en deze zal met het tekort van ca. 780 parkeerplaatsen op Pionier-Bols onacceptabel hoog worden.

Een andere consequentie van het door middel van verlagen van de parkeernorm op basis van art. 4:84 Awb is dat er bij toekomstige bezwaar- en beroep procedures wordt getoetst op de bij het masterplan vastgestelde verlaagde parkeernorm. Hierdoor wordt dit belangrijke thema buiten de eventuele procedures van belanghebbenden gehouden omdat de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt getoetst aan het masterplan, het beeldkwaliteitsplan de blokpaspoorten. Door nu op deze wijze de parkeernorm te verlagen worden de belanghebbenden dus beperkt in hun rechtsmiddelen. Het vastgestelde masterplan staat namelijk niet open voor bezwaar en beroep. Het vaststellen van een lagere parkeernorm bij het masterplan heeft als consequentie dat de rechten van belanghebbenden enorm worden beperkt.

De gemeente Haarlemmermeer hecht terecht veel belang aan participatie en inspraak, maar dat lijkt door deze beoogde constructie geheel ongedaan gemaakt te worden voor dit belangrijke thema.
Ik wil u dan ook verzoeken om:

- Geen lagere parkeernorm vast te stellen voor het masterplan, en
- Het voor de gemeente Haarlemmermeer vastgestelde parkeerbeleid inclusief de daarbij behorende parkeernormen overeenkomstig van toepassing te verklaren voor het masterplan.

Zienswijze 11 Parkeren – 'rijk' rekenen met private parkeerplaatsen

In het gebied van Pionier-Bols is nu sprake van een relatief ontspannen parkeersituatie. Deze ontspannen situatie wordt mede tot stand gebracht door een 3-tal relatief grote parkeerterreinen, namelijk bij de Estafette, de Praxis en bij de Basic Fit.
Er kan bij de Praxis en de Basic Fit niet op worden gerekend dat deze parkeerplaatsen duurzaam toegankelijk blijven voor het gebied. Deze plaatsen zijn namelijk gerealiseerd op privaat terrein. Het is dus mogelijk, wanneer de parkeerdruk te groot wordt door het bijbouwen van woningen, dat de

eigenaren deze parkeerplaatsen actief gaan bestemmen voor hun klanten en dus voor hun bedrijfsvoering bijvoorbeeld door middel van het plaatsen van slagbomen. Wanneer dat het geval is verdwijnt er het grootste deel van de parkeercapaciteit op maaiveld en wordt het parkeerprobleem al reeds in een vroeg stadium merkbaar.
Ik wil u dan ook verzoeken om:

- Geen lagere parkeernorm vast te stellen voor het masterplan, en
- Het voor de gemeente Haarlemmermeer vastgestelde parkeerbeleid inclusief de daarbij behorende parkeernormen overeenkomstig van toepassing te verklaren voor het masterplan.

Zienswijze 12 Parkeren – verkeerde informatie in Nota -Ontwerp Masterplan

In de Nota -Ontwerp Masterplan Pionier Bols d.d. 14 september 2021 wordt incorrecte informatie gegeven. Op pagina 4 onder 'Afwijkingen beleidskaders' wordt gesuggereerd dat RHDHV een bezoekersnorm van 0,3 per bezoekers voor woningen groter dan 50 m2 constateert. Als ik het rapport en de bijgevoegde lijst met parkeernormen goed interpreteer, constateert RHDHV een bezoekersnorm van 0,3 per woning groter dan 40 m2.
Ik ga er vanuit dat de Nota een schrijffout bevat en dit niet bewust is omgebogen naar 50 m2. Dit suggereert namelijk een norm van 0,2 bij < 50 m2 in plaats van 0,2 bij < 40 m2. Aangezien een substantieel deel van de woningen < 50 m2 en > 40 m2 wordt voorzien zou dit betekenen dat de bezoekersnorm ook veel lager wordt.
Ik wil u dan ook verzoeken om:

- Geen lagere parkeernorm vast te stellen voor het masterplan, en
- Het voor de gemeente Haarlemmermeer vastgestelde parkeerbeleid inclusief de daarbij behorende parkeernormen overeenkomstig van toepassing te verklaren voor het masterplan.

Zienswijze 13 Inzicht – onduidelijk hoe inzicht wordt verkregen in de totale parkeerbalans

Meten is weten. Dat geldt bij veel zaken en zeker bij het parkeren. Naast het niet uitgevoerde parkeerdrukonderzoek is er ook geen parkeerbalans aanwezig waaruit blijkt wat de 0-situatie van het gebied is, hoe deze is in de eindsituatie en hoe er wordt gemonitord dat er gedurende de ontwikkeling voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven. In het masterplan wordt gewerkt met aannames en modellen, maar enkel een dynamische parkeerbalans geeft echt inzicht.
Omdat er nu geen inzicht is en deze er voor de toekomst ook niet blijkt te zijn wil ik u verzoeken om

- Een parkeerbalans toe te voegen bij het masterplan om zodoende de haalbaarheid van de plannen te kunnen toetsen.

Zienswijze 14 Financieel - Financiële haalbaarheid onduidelijk.

In de Nota -Ontwerp Masterplan Pionier Bols d.d. 14 september 2021 is een summier deel opgenomen over de financiën.
Deze informatie is geheim verklaard zodat de inhoud niet kan worden ingezien door belanghebbenden; de inwoners van de gemeente Haarlemmermeer en dat is jammer.
Uit de nu beperkt beschikbare informatie kan ik wel opmaken dat het plan met een financieel tekort zit. Dit tekort wordt door een aantal partijen 'gedekt' waaronder door de gemeente Haarlemmermeer, dus voor een groot deel door de inwoners van de gemeente.
Dat de 'overwinst' op de verkoop van de locatie van Van Groningen wordt ingezet is logisch. Dit bevindt zich in het gebied. Maar dat er met een post van de Duinpolderweg wordt geschoven is een hoogst vreemde situatie. De Duinpolderweg heeft niets met het Pionier-Bols terrein te maken en kan hier dan ook niet voor worden gebruikt. De gemeente gaat thans nota bene door een financieel zeer lastige periode en op tal van dossiers moet worden bezuinigd. En nog is de gemeentebegroting niet sluitend.

De ontwikkeling van het Pionier-Bols terrein is een particulier initiatief. Door deze partijen wordt een goede boterham verdiend en dat is terecht; de risico's die worden genomen zijn groot. Maar om deze ontwikkeling nu te subsidiëren is mede gezien de financiële situatie van de gemeente onaanvaardbaar. Als er een tekort is, dan hebben de initiatiefnemers blijkbaar teveel betaald voor de verschillende locaties.
Door het subsidiëren wordt zo het financiële gewin voor een beperk aantal partijen voor een gedeelte betaald door de inwoners van de gemeente. Dit is niet hoe het moet zijn.
Ik wil u dan ook verzoeken om:

- De financiële uitgangspunten zo aan te passen dat de gemeente financieel niet bijdraagt aan de particuliere ontwikkeling van het Pionier-Bols terrein.

Alternatieve ontwikkelstrategie

Hiervoor heb ik in mijn zienswijzen 1 tot en met 14 onderbouwd waarom het masterplan van Pionier-Bols in de huidige vorm onhaalbaar, niet onderbouwd en onacceptabel is. Het plan kan in de huidige vorm dan ook niet worden vastgesteld.
Maar ik geef u graag ook handvatten om de ontwikkeling de komende jaren op het gebied van parkeren in goede banen te leiden op een wijze die voor de toekomstige bewoners, de (zittende) bedrijven en de bewoners van de omliggende woonwijken acceptabel is.
Voor het parkeren zijn verschillende ontwikkelstrategieën voor te formuleren. Hieronder treft u er ter inspiratie een 2-tal:

1) Hanteer bij de 1e 70% van de ontwikkeling de parkeernormen volgens het thans geldende en vastgestelde beleid en voer na de oplevering en bewoning van de 1.400e woning een uitgebreid parkeerdrukonderzoek uit op het Pionier-Bols terrein en de omliggende (woon)wijken. Bij bewezen ruimte in de aanwezige parkeergelegenheid kan voor de laatste 600 woningen een (substantieel) lagere norm worden vastgesteld. Aangezien er wordt gewerkt met (flexibele)mobiliteitshubs is deze strategie goed uit te voeren.
2) Voorzie op diverse strategische locaties in het plangebied een aantal demontabele openbare parkeergelegenheden die kunnen opschalen naar rato van het aantal woningen dat is opgeleverd. Hanteer hierbij de parkeernorm volgens het thans geldende en vastgestelde beleid. Indien na oplevering en bewoning van de 1.400e woning na een uitgebreid parkeerdrukonderzoek op Pionier-Bols en de omliggende (woon)wijken blijkt dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is op het terrein en de omliggende woonwijken kan er voor worden gekozen om 1 of meerdere van deze demontabele parkeergelegenheden te ontmantelen en de vrijgekomen locatie(s) te bebouwen met woningen en/of bedrijven.

Naast deze strategieën zijn er nog meerdere te bedenken, maar allen met de insteek dat er slechts na de oplevering en bewoning van de 1.400e woning kan worden overwogen of de parkeernorm naar beneden kan worden bijgesteld. Op deze wijze kan eerst in de praktijk worden bezien of er op het Pionier-Bols terrein echt personen gaan wonen met veel minder auto's dan elders in Nieuw-Vennep en ook of het principe van de deelmobiliteit werkt en aansluit bij bewoners van het dorp.
Bij gebleken voldoende parkeergelegenheid kan in de toekomst worden omgeschakeld naar minder parkeerplaatsen en door het toepassen van de juiste ontwikkelstrategie is het zelfs mogelijk, indien de praktijk het uitwijst, om uiteindelijk op een parkeernorm uit te komen zoals nu voorgesteld in het masterplan. Er is dus geen goede reden om geen alternatieve ontwikkelstrategie te volgen die de lokale situatie eerbiedigt, flexibel is in de toekomst en voorkomt dat er een onomkeerbare situatie ontstaat. Een win – win situatie dus.
Want let wel, de situatie wordt echt onomkeerbaar wanneer nu de zeer sterk verlaagde parkeernormen worden vastgesteld en de plannen worden uitgewerkt en gerealiseerd. Met de beoogde dichtheden van het plangebied is er geen ruimte om in de toekomst parkeerplaatsen toe te voegen in het gebied. Ook de omliggende (woon)wijken hebben hier geen ruimte meer voor.

Conclusie
Het masterplan voor het Pionier-Bols terrein is ambitieus. Gezien de geproduceerde documenten is er door een groot team hard aan gewerkt en stedenbouwkundig ziet het er mooi uit. Voor het masterplan, maar ook voor de omgeving van het masterplan moeten echter andere keuzes worden gemaakt op het gebied van verkeer en parkeren. Op deze belangrijke thema's is het masterplan nu te solitair opgesteld. De gemaakte keuzes zijn ten gunste van het masterplan en ten laste van de omliggende (woon)wijken.

Onderdeel van het ambitieuze masterplan is een thans nog niet volledig uitgewerkt verkeerskundig onderzoek (microsimulatie) en een zeer zwak onderbouwde zeer sterk verlaagde parkeernorm. Een verlaagde parkeernorm waarvan ik onderbouwd heb waarom deze onacceptabel is. Als klap op de vuurpijl moet er een waterbed-versterkend parkeerregime worden ingevoerd en moeten de inwoners van de gemeente in de vorm van een subsidie (schuiven met een post van de Duinpolderweg) ook nog financieel bijdragen aan hun eigen toekomstige parkeerinfarct in Nieuw-Vennep.

Zoals geschetst zijn er alternatieve ontwikkel strategieën mogelijk die een lagere parkeernorm in de toekomst mogelijk kunnen verantwoorden. Ontwikkel strategieën die berusten op 'meten is weten' en een onomkeerbare situatie voorkomen zonder dat ze het masterplan in haar essentie hoeven te raken. Een win-win situatie kan nu dus nog worden gecreëerd.

Ik ga ervan uit dat u mijn zienswijzen honoreert en het masterplan in haar huidige vorm niet vaststelt. Tevens ga ik er voor wat betreft het parkeren vanuit dat u het projectteam als opdracht meegeeft om een op basis van de hiervoor genoemde uitgangspunten gebaseerde ontwikkelstrategie uit te werken, het masterplan hierop aan te passen en wederom ter visie te leggen.

Vertrouwende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en voor nadere informatie of uitleg ben ik uiteraard beschikbaar.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Rodelindalaan
Nieuw-Vennep

Als steekproef heb ik mijn zienswijze aan zeer beperkt aantal omwonenden voorgelegd. Na het bestuderen ervan onderschrijven allen de zienswijzen. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de geuite zorgen zeer breed gedragen zijn.
Een overzicht van de omwonenden aan wie de zienswijze is voorgelegd en het volledig onderschrijven treft u op de volgende pagina. De onder schrijvers zijn als zodanig ook belanghebbenden.

Onderstaande omwonenden van het Pionier-Bols terrein hebben de zienswijze gelezen en onderschrijven deze.

Naam	Adres	Handtekening
[redacted]		



GEMEENTERAAD VAN HAARLEMMERMEER
POSTBUS 250
2130 AG HOOFDDORP

AANTEKENEN

ZIENSWIJZE 2

gemeente
Haarlemmermeer

Uw zienswijze

Zaakinformatie

Zaaknummer	5295258
Datum en tijd	05-10-2021 22:27:08

Uw gegevens

Burgerservicenummer (BSN)	****
Geboortedatum	[redacted]
Aanhef	[redacted]
Voorletter(s)	[redacted]
Achternaam	[redacted]
Straatnaam	Raiffeisenstraat
Huisnummer	[redacted]
Postcode	2152CJ
Plaats	Nieuw-Vennep
Telefoonnummer	[redacted]
E-mailadres	[redacted]

Uw reactie

Waarop geeft u een reactie?	Ontwerpbestemmingsplan
Op welk plan geeft u reactie?	Pionier

Uw reactie: Ik maak mij ernstig zorgen over de weinige parkeermogelijkheden in het gehele bouwplan van pionier Er wordt nu al in de wijken rond de pionier geparkeerd door de weinige mensen die er wonen en werken ,wegens gebrek aan parkeermogelijkheden Als er nu nog in de hoogte wordt gebouwd wordt dit nog erger Het idee dat er minder auto's komen per huishouden lijkt mij een foute insteek Starters op de woningmarkt werken allebei dus 2 auto's en niet 0,8 per huishouden Ik zou in ieder geval ruimte reserveren voor eventuele toekomstige parkeermogelijkheden indien er toch meer auto's komen dan dat er nu van wordt uitgegaan ,bijvoorbeeld een groot grasveld wat eventueel later indien nodig toch parkeerplaats kan worden

Heeft u nog vragen? Bel dan naar 0900 1852 of stuur een e-mail naar info@haarlemmermeer.nl. Geef uw zaaknummer door voor een sneller antwoord op uw vraag.

ZIENSWIJZE 3

gemeente
Haarlemmermeer

Uw zienswijze

Zaakinformatie

Zaaknummer	5301740
Datum en tijd	06-10-2021 14:06:57

Uw gegevens

Burgerservicenummer (BSN)	****
Geboortedatum	[redacted]
Aanhef	[redacted]
Voorletter(s)	[redacted]
Achternaam	[redacted]
Straatnaam	Raiffeisenstraat
Huisnummer	[redacted]
Postcode	2152CJ
Plaats	Nieuw-Vennep
Telefoonnummer	[redacted]
E-mailadres	[redacted]

Uw reactie

Waarop geeft u een reactie?	Ontwerpbestemmingsplan
Op welk plan geeft u reactie?	Pionier-Bolsterrein

Uw reactie: 1:bezwaar tegen aanpassen groenstrook westerdreef, grenzend aan bestaande huizen. Bezwaar dat dit van rustige strook omgebouwd wordt tot druk park met water. Wat tegen overlast? Muggen/kikkers/(vissende)jongeren. Rustig grasveld grenzend aan mijn huis en vrij liggend is waarom we dit gekocht hebben, niet om naast een park te wonen. 2: Bezwaar tegen extra verkeer met geluidsoverlast, extra fijnstof en drukte. parkeerinrit grenzend aan w-dreef ipv vanuit de wijk zelf. nu al te druk om w-dreef op te komen. 3: bezwaar tegen minder parkeerplek, hoe voorkomen dat er in onze str geparkeerd wordt waar altijd al geparkeerd moet worden op de stoep en het gras 's avonds? we wonen nu in een zeer rustige straat wat deze uniek maakt. met deze drukke wijk ertegenaan geplakt krijgen we waardevermindering van onze huizen.we willen meer ruimte tussen nieuwe wijk en huidige bebouwing.ook verwachten we veel geluids-&stofoverlast van bouw, net als met w-dreefkwartier.

ZIENSWIJZE 4

[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 11 oktober 2021 14:20
Aan: Kofax_DRM_samengevoegd
Onderwerp: 9

Van: online@haarlemmermeer.nl <online@haarlemmermeer.nl>
Verzonden: donderdag 7 oktober 2021 20:05
Aan: Gemeente Haarlemmermeer <Info@haarlemmermeer.nl>
Onderwerp: Form submission from: Ontwerp-masterplan en beeldkwaliteitsplan

Ingediend op donderdag 07 oktober 2021 om 20:05

Ingediend door anonieme gebruiker:

Ingediende waarden zijn:

Waar geeft u een reactie op?* Het ontwerp-masterplan.
Hoe wilt u uw reactie geven?* Ik gebruik het tekstvlak in dit formulier.
Geef uw reactie.* Goedenavond,
Nadat ik vandaag de goede presentatie heb gezien zou ik graag in contact komen met de planner / gemeente om hier goed bij betrokken te worden.
Het gaat mij om het gedeelte van de ontsluiting van de nieuwe wijk.
De nieuwe doorgaande weg parallel aan de Helsinkilaan kom recht op mijn huis uit, hoekwoning Albertvillelaan 53, precies in de bocht van de nieuwe doorgaande weg.
Dit wordt een 50km per uur weg en zal voor veel meer verkeer zorgen.
Vanwege ontsluiting begrijp ik dit, maar de rustige woning waar ik nu woon zal in de toekomst huis worden naast een doorlopende weg. Dag en nacht auto's en zelfs vrachtverkeer wat met hun lichten ons huis binnen schijnt is het vervelende scenario wat ik tegemoet zie.
Graag zou ik in contact komen met de gemeente hierover om het door te spreken wat de mogelijkheden zijn.

Denk bijvoorbeeld aan:
- Er ligt veel grond om de (hoek)woningen, kan dat gekocht worden zodat het huis afgeschermd kan worden van de nieuwe doorgaande weg? "Wat is er mogelijk rond het huis/de wijk?"

- Precieze verloop van de nieuwe weg, met name de bocht aangezien die naar de woningen komt. Een haakse bocht zorgt bijvoorbeeld voor meer overlast dan een vloeiende bocht. "Wat is er mogelijk met de weg?"

- Andere mogelijkheden? Ik denk graag mee maar hoor ook graag hoe de gemeente/planner hier over nadenkt. "Hoe wordt er rekening gehouden met ons?"

Alvast bedankt,

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Hoe heet u?* [redacted]

ZIENSWIJZE 5

[redacted]
Albertvillelaan [redacted]
[redacted] Nieuw Vennep

Gemeente Haarlemmermeer
t.a.v. Burgemeester en Wethouders
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Datum: *11 november 2021*
Onderwerp: *Zienswijze masterplan Pionier-Bolsterrein*

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij maak ik u mijn zienswijze bekend met betrekking tot het Masterplan Pionier-Bolsterrein incl. bijbehorende beeldkwaliteitsplan en blokpaspoorten. Zoals door u gepubliceerd afgelopen 22 september op officiële bekendmakingen.nl (Gemeenteblad 2021, 330657).

Mijn belang als toekomstige directe buur.
Ik acht het belangrijk dat u weet dat ik deze brief schrijf als inwoner van Nieuw Vennep en als toekomstige directe buur. Mijn woning grenst direct aan het plangebied en vanuit mijn woning en tuin heb ik direct zicht op het plangebied.

Deze zienswijze wordt ondersteund en is mede ondertekend door de bewoners van Albertvillelaan 53. Hun relatie met het plangebied is vergelijkbaar.

Mijn zienswijze.
Onderstaand reageer ik puntsgewijs op de inhoud door u gepresenteerd in de volgende stukken:

- Masterplan Pionier-Bolsterrein d.d. 7-9-2021 (exb-2021-55856)
- Blokpaspoorten Pionier-Bolsterrein d.d. 26-8-2021 (exb-2021-55854)
- Beeldkwaliteitsplan Pionier-Bolsterrein d.d. 13-7-2021 (exb-2021-55855)

1. ***De ambitie is te groot wat ten koste gaat van de leefbaarheid in de omgeving.***
   In de ambitie is zowel het realiseren van 2000 woningen in het plangebied opgenomen als het streven naar een veilige, aantrekkelijke en gezonde fysieke leefomgeving.
   a. Het plan omvat de realisatie van een extreem hoog aantal woningen in relatie tot het beschikbare oppervlakte.
   b. Het type woningen is eenzijdig, met name 2- en 3- kamerwoningen.
   c. Uit het concept-schetsontwerp blijkt dat de normering voor groen niet haalbaar is.

   De kwaliteit van het plan leidt zwaar onder de wens om een groot aantal woningen te realiseren. Hoewel de wens voor het realiseren van een groot aantal starterswoningen begrijpelijk is dient de gemeente kaders te waarborgen voor kwaliteit en leefbaarheid. Niet alleen binnen het plangebied maar ook op de directe omgeving hiervan.

   Ik vraag u dan ook om:

   - Heldere kwaliteitsnormen te hanteren en daarbinnen te kijken hoeveel woningen haalbaar zijn.

2. **Het afwijkende parkeerbeleid leidt tot overlast in de omgeving.**
Door de opvallend lage parkeernorm en het invoeren van parkeerbeleid zal de parkeerbelasting op de omgeving worden verhoogd. Hierdoor neemt ook de verkeersbelasting toe (zoeken naar parkeerplek).
    a. De plannen gaan uit van een opvallend laag autobezit per bewoner. Onderbouwing hiervan is dat bewoners en bezoekers veel gebruik zullen maken van het openbaar vervoer en autobezit afneemt. Ook is het uitgangspunt dat bewoners vlak bij huis zullen werken.
    b. De plannen gaan uit van het gecentraliseerd invoeren van parkeerbeleid (alleen voor het plangebied, niet voor overige wijken).
    c. Uitgangspunt is dat er door toepassing van organische blokontwikkeling tussentijds bijgestuurd kan worden op parkeernormen.
    d. In het concept-schetsontwerp zijn knelpunten met parkeren geconstateerd en opgelost d.m.v. realisatie van meerdere parkeergarages.
    e. Het afwijken op het parkeerbeleid is nog niet akkoord maar wel een belangrijke factor in het masterplan.
    f. Het parkeeronderzoek is nog niet afgerond.
    g. De mobiliteitshubs moeten transformeerbaar worden maar wie daarvoor verantwoordelijk is, is niet duidelijk. Ook is de tijdelijkheid niet ingevuld ('@ jaar').
    h. Huidige bedrijven maken grotendeels gebruik van openbare parkeergelegenheden.

    Hoe het parkeren in de plannen is verwerkt is moeilijk te begrijpen. Het lijk volledig geïsoleerd te zijn van de context waarin het plangebied zich bevind. Dit terwijl de verwachting is dat dit juist groot effect zal hebben op de omgeving. Als er een tekort aan parkeren ontstaat in het plangebied zal er worden uitgeweken naar het omliggende gebied. Ook als er niet voldoende beschikbaarheid is door het invoeren van gereguleerd parkeren binnen het plangebied zal men uitwijken naar de omgeving. Dit zorgt voor overlast voor de huidige bewoners en bedrijven. De vrijblijvendheid op het tussentijds bijsturen op parkeernormen zal voor conflicten zorgen tijdens de ontwikkeling. Het realiseren van parkeervoorzieningen is immers een kostenpost voor de ontwikkelende partij.

    Ik vraag u dan ook om:

    - Geen afwijking op uw eigen parkeerbeleid goed te keuren.
    - De benodigde onderzoeken af te ronden alvorens uw plannen af te ronden.
    - Oog te hebben voor de omgeving van het plangebied, het invloedgebied als geheel te beschouwen.
    - Passende parkeernormen toe te passen.

3. **Het blokpaspoort Bolsterrein sluit niet aan op de bestaande bebouwing van de Albertvillelaan.**
Realisatie van het blokpaspoort Bolsterrein zet de woningen van het westelijk gedeelte van de Albertvillelaan letterlijk in de schaduw. Het wooncomfort en de privacy van de huidige bewoners neemt hierdoor af.
    a. Het blokpaspoort staat nieuwe bebouwing van 24 meter hoogte toe, direct naast bestaande grondgebonden eengezinswoningen met een nokhoogte van 8 meter.
    b. Bewoners van de nieuwe appartementen kijken direct uit op de tuin van huidige bewoners.
    c. De nieuwe bebouwing belemmert bezonning van de huidige tuinen.

d. Het is niet duidelijk waar de mogelijke toren van 30 meter hoog binnen dit blok gerealiseerd mag worden. Ook is niet duidelijk hoe kan worden bepaald waar deze wel/niet mag worden gerealiseerd.

Het Bolsterrein grenst voor een groot gedeelte aan bebouwing zijnde geen grondgebonden woningen. Ter hoogte van de Albertvillelaan is dit wel het geval. Het aangrenzend realiseren van 24 meter hoge appartementengebouwen heeft grote impact op deze woningen. Vanuit dat perspectief is het dan ook moeilijk te begrijpen dat bijvoorbeeld naast het bestaande zwembad lagere bebouwing wordt gerealiseerd (max 14 meter hoogte). Daarnaast is er nog onduidelijkheid over de locatie van een mogelijke 30 meter hoge woontoren.

Ik vraag u dan ook om:

- De maximale bouwhoogte van de geplande gebouwen aangrenzend aan de Albertvillelaan te verlagen naar 14 meter hoogte en hiermee meer aansluiting te vinden met de bestaande bouw.
- Deze locatie uit te sluiten voor de mogelijke 30 meter hoge bebouwing.

4. **Het 'Concept tracé-tekening Ontsluitingsweg Helsinkilaan' is niet meegenomen in de ruimtelijke invulling van het blokpaspoort Bolsterrein.**
Deze ventweg overlapt het blokpaspoort van het Bolsterrein maar is hierin niet meegenomen.
   a. Concept tracé-tekening Ontsluitingsweg Helsinkilaan niet integraal verwerkt in plannen.
   b. Concept tracé-tekening Ontsluitingsweg Helsinkilaan zorgt voor overlast bewoners kop Albertvillelaan, compenserende maatregelen ontbreken.

Door het niet verwerken van deze ventweg in het blokpaspoort kloppen de afmetingen niet. Dit legt nog meer druk op de gebruikte normeringen en aantallen van het blokpaspoort. Daarnaast zorgt de kruising met de Athenelaan voor overlast van de bewoners op de hoek van de Albertvillelaan.

Ik vraag u dan ook om:

- Dit trace integraal in de plannen te verwerken waarbij rekening wordt gehouden met de impact op bestaande bebouwing.
- Dit trace integraal in het blokpaspoort Bolsterrein te verwerken.

5. **De volgordelijkheid van eerst bouwen en daarna aanpassen van de bestaande infrastructuur leidt tot (veiligheids-) problemen voor de omgeving.**
Hoewel de ruimte het toelaat om eerst de infrastructuur aan te passen, en vervolgens woningen te realiseren is dit niet zo in de plannen opgenomen.
   a. City-Pilot gaat er vanuit dat er tijdens de ontwikkeling gebruik wordt gemaakt van de huidige infrastructuur. Deze is hier echter niet op voorbereidt.

Als de verkeersbewegingen toenemen en de omliggende wegen worden overbelast zorgt dit voor overlast en veiligheidsproblemen.

Ik vraag u dan ook om:

- Eerst de infrastructuur op orde te maken alvorens woningen te realiseren.

6. **WBI subsidie i.c.m. deadline risicovol.**
   De deadline voor realisatie vanuit de WBI subsidie i.c.m. de fasering van de bouw lijkt risicovol. Zeker gezien de onzekerheid over planning en fasering van het gedeelte Pioniersterrein. Veroorzaakt door de versnipperde perceeleigendommen.
   a. De subsidie moet (gedeeltelijk) worden terugbetaald indien de doelstellingen niet binnen 10 jaar zijn gerealiseerd.

   Ik vraag u dan ook om:

   - De financiële haalbaarheid van het plan te waarborgen zonder de inzet van WBI subsidie.

Ik ga er vanuit dat u gezien bovenstaande opmerkingen het Masterplan bij zult stellen. Ook ga ik er vanuit dat u mij over het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Albertvillelaan [redacted]

Tevens ondertekend door:

[redacted]

Albertvillelaan [redacted]

ZIENSWIJZE 6

From: [redacted]
To: Kofax_DRM_samengevoegd <Kofax_DRM_samengevoegd@haarlemmermeer.nl>
Subject: alh

Van: online@haarlemmermeer.nl <online@haarlemmermeer.nl>
Verzonden: maandag 18 oktober 2021 16:53
Aan: Gemeente Haarlemmermeer <Info@haarlemmermeer.nl>
Onderwerp: Form submission from: Ontwerp-masterplan en beeldkwaliteitsplan

Ingediend op maandag 18 oktober 2021 om 16:53

Ingediend door anonieme gebruiker:

Ingediende waarden zijn:

Waar geeft u een reactie op?* Het ontwerp-masterplan.
Hoe wilt u uw reactie geven?* Ik gebruik het tekstvlak in dit formulier.
Geef uw reactie.*
Beste meneer/mevrouw,

In het masterplan staat dat er in het gebied grote bovengrondse parkeergarages komen. Ik ben een van de kopers van het westerdreefkwartier en vind een bovengrondse parkeergarage niet mooi voor het straatbeeld.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Hoe heet u?* [redacted]
Wat is uw e-mailadres?* [redacted]
Wat is uw woonplaats? Hoofddorp

Bekijk dit bericht op de website:

https://haarlemmermeergemeente.nl/node/13683/submission/71941

ZIENSWIJZE 7

From: [redacted]
To: Kofax_DRM_samengevoegd <Kofax_DRM_samengevoegd@haarlemmermeer.nl>
Subject: 3

Van: online@haarlemmermeer.nl <online@haarlemmermeer.nl>
Verzonden: woensdag 20 oktober 2021 17:30
Aan: Gemeente Haarlemmermeer <Info@haarlemmermeer.nl>
Onderwerp: Form submission from: Ontwerp-masterplan en beeldkwaliteitsplan

Ingediend op woensdag 20 oktober 2021 om 17:29

Ingediend door anonieme gebruiker:

Ingediende waarden zijn:

Waar geeft u een reactie op?* Het ontwerp-masterplan.
Hoe wilt u uw reactie geven?* Ik gebruik het tekstvlak in dit formulier.
Geef uw reactie.* Mijn dansstudio (DanceFlow) is gevestigd aan de Hugo de Vriesstraat 1b in Nieuw-Vennep. Ik zit hier inmiddels alweer 15 jaar en daarvoor nog een aantal jaar elders. Voor veel leerlingen is DanceFlow een fijne plek om hun wekelijkse (of vaker) ballet- en danslessen te volgen. Het is voor velen goed bereikbaar en het ligt centraal. Komend jaar (2022) bestaat de studio 20 jaar! Omdat ik een huurder ben, heb ik niet zoveel inspraak in de nieuwe plannen. Wel zou ik mij hard willen maken om ervoor te zorgen dat mijn dansstudio een plek kan behouden op dit terrein. Wel erg graag ongeveer dezelfde grootte, zonder veel meer huur te moeten betalen. Uiteraard sta ik wel open voor samenwerkingen met andere aanbieders zoals Yoga e.d. Met wie zou ik daarover in gesprek kunnen om de mogelijkheden te bekijken? Alvast bedankt!
Hoe heet u?* [redacted]
Wat is uw e-mailadres?* [redacted]
Wat is uw woonplaats? Haarlem

Bekijk dit bericht op de website:

https://haarlemmermeergemeente.nl/node/13683/submission/71971

ZIENSWIJZE 8

Gemeenteraad Haarlemmermeer

Postbus 250

2130 AG Hoofddorp

Betreft zienswijze masterplan Pionier Bolsterrein.

Gem. Haarlemmermeer
Ingek 28 OKT 2021

Nieuw-Vennep, 25 oktober 2021.

Beste mevrouw, meneer,

Langs deze weg willen wij als bewoners van de Staringstraat [redacted] graag onze reactie geven op het masterplan Pionier en Bolsterrein.

Om te beginnen weten wij als bewoners dat er zeker iets moet gebeuren op dit industrieterrein, immers in 2000 hebben wij ook al een masterplan voor dit gebied gehad. Echter het masterplan dat er nu ligt is naar onze mening wel heel ambitieus. Wij hebben de digitale informatieavond van 7 oktober jl. gevolgd en daar hoorde wij met enige verbazing dat dit project wordt gezien door project ontwikkelaars en gemeente als een champions leaque. Wij hebben dus wel zo ons bedenkingen bij dit masterplan.

Onze grote zorgen op dit moment willen wij dan ook aan u voorleggen.

1. parkeren van onze auto's

Op dit moment zijn er parkeerplaatsen voor onze huizen aan de Staringstraat en naast ons huis aan de Bergsmastraat.

Deze zijn er gekomen na overleg met de gemeente in 2012, toen op het hele industrieterrein de wegen en bermen gerenoveerd werden. De openbare parkeerplaatsen aan de overkant van de Staringstraat ter hoogte van onze woningen en de parkeerplaatsen aan de Bergsmastraat zijn komen te vervallen en er werd kenbaar gemaakt dat parkeren op eigen terrein moest gaan gebeuren. Dit was in ons geval niet mogelijk en dus zijn de huidige parkeerplaatsen er gekomen.

In het huidige masterplan kunnen wij deze parkeerplaatsen niet meer terug vinden. Tevens wordt er in de bijlage 13 advies parkeernormen pionier bols terrein op blz. 11 het volgende gesteld:

"De huidige gebruikers mogen geen nadeel ondervinden van de nieuwe ontwikkeling zoals opeens verplicht in een hub moeten parkeren. Dit geldt zowel voor bedrijven als bewoners die niet beschikken over eigen parkeergelegenheid".

Graag zien we dan ook dat de huidige parkeerplaatsen bij onze huizen gehandhaafd blijven.

Mocht er inderdaad een parkeerregime gaan komen op dit industrieterrein dan gaan wij er vanuit dat wij voor een parkeer ontheffing in aanmerking komen voor onze auto's.

2 de nieuwe weg (verlengde van de Bergsmastraat naar de Westerdreef

Deze weg komt op tekening recht tegenover ons voorraam dus bij avond en nacht zullen de koplampen van de auto's die gebruik maken van deze weg recht in onze woonkamer en slaapkamer

schijnen dit vinden wij niet prettig. Naar onze inschatting op wat er nu aan verkeer door de straat komt zal dit best een nog drukkere weg worden.

Een oplossing zou zijn om deze weg een paar meter op te schuiven zodat hij recht op de huidige Bergsmastaat aansluit.

Een andere oplossing kan er een zijn die ook in bijlage 11 netwerkanalyse verkeer is genoemd, namelijk basisvariant 3 waarin de Hugo de Vriesstraat een aansluiting krijgt op de rotonde in de operaweg.

Voordeel hiervan is dat (vracht) verkeer voor de Praxis niet eerst door het dorp en de Staringstraat hoeft te komen en dat er een dubbele ontsluiting komt in die richting zodat de Lucas Bolsstraat hier ook rustiger van wordt. Ook een bijkomend voordeel is dat de Staringstraat heel erg ontlast wordt want dit zou een verkeersluwe straat moeten worden.

De ontsluiting van het Westerdreefkwartier kan nog steeds op de Westerdreef uitkomen alleen dan geen verbinding met de Staringstraat.

Wij hopen dan ook hierbij dat de gemeente bij zijn uitspraak blijft dat huidige bewoners geen nadeel mogen ondervinden van de nieuwe ontwikkeling.

Graag zijn wij bereid om e.e.a mondeling en of ter plaatse toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



2152 CW Nieuw Vennep

ZIENSWIJZE 9

Van: online@haarlemmermeer.nl <online@haarlemmermeer.nl>
Verzonden: woensdag 27 oktober 2021 20:13
Aan: Gemeente Haarlemmermeer <Info@haarlemmermeer.nl>
Onderwerp: Form submission from: Ontwerp-masterplan en beeldkwaliteitsplan

Ingediend op woensdag 27 oktober 2021 om 20:12

Ingediend door anonieme gebruiker:

Ingediende waarden zijn:

Waar geeft u een reactie op?* Het ontwerp-masterplan.
Hoe wilt u uw reactie geven?* Ik gebruik het tekstvlak in dit formulier.
Geef uw reactie.*
Beste lezer,
Wij wonen (sinds 23 oktober 2021) aan de venneperweg [redacted] en hoorde over de plannen die er zijn die aangrenzend aan onze tuin zullen worden uitgevoerd. U zult begrijpen dat wij niet blij zijn met de hoogbouw. We hebben het huis gekocht om lekker vrij én met redelijk uitzicht in onze te kunnen genieten. En zoals wij op de tekeningen en op filmpje kunnen zien zou dit straks helaas niet meer kunnen.!! Voor ons nieuwe huis wordt er momenteel ook een hoog appartementen complex gebouwd. Straks zitten we tussen alleen maar muren... dit niet helemaal de bedoeling denk ik.
Ik snap dat er gebouwd moet worden in Nieuw- Vennep maar dan wel lager dan wat jullie nu van plan zijn alstublieft!!
Hoe heet u?* [redacted]
Wat is uw e-mailadres?* [redacted]
Wat is uw woonplaats? Nieuw-vennep

Bekijk dit bericht op de website:

https://haarlemmermeergemeente.nl/node/13683/submission/72047

ZIENSWIJZE 10

Van: online@haarlemmermeer.nl <online@haarlemmermeer.nl>
Verzonden: maandag 1 november 2021 19:05
Aan: Gemeente Haarlemmermeer <Info@haarlemmermeer.nl>
Onderwerp: Form submission from: Ontwerp-masterplan en beeldkwaliteitsplan

Ingediend op maandag 01 november 2021 om 19:05

Ingediend door anonieme gebruiker:

Ingediende waarden zijn:

Waar geeft u een reactie op?* Het ontwerp-masterplan.
Hoe wilt u uw reactie geven?* Ik gebruik het tekstvlak in dit formulier.
Geef uw reactie.*
Onze woning bevind zich aan de Venneperweg, het zou dus erg storen als er een 28 meter hoge appartementen complex erg dicht bij onze woning zou komen. De mensen die daar komen te wonen kunnen rechtstreeks bij ons naar binnen en in de achtertuin kijken. Dit tast dus onze privacy aan. Dit geld niet voor alleen ons maar velen bij ons in het rijtje. Daarbij zal het voor waarde vermindering zorgen aan onze woning.
Hoe heet u?* [redacted]
Wat is uw e-mailadres?* [redacted]
Wat is uw woonplaats? Nieuw- vemnep

Bekijk dit bericht op de website:

https://haarlemmermeergemeente.nl/node/13683/submission/72093

ZIENSWIJZE 11

From: [redacted]
To: Kofax_DRM_samengevoegd <Kofax_DRM_samengevoegd@haarlemmermeer.nl>
Subject: maa

Ik woon op [redacted] postcode 2152CD

Van: online@haarlemmermeer.nl <online@haarlemmermeer.nl>
Verzonden: maandag 1 november 2021 19:03
Aan: Gemeente Haarlemmermeer <Info@haarlemmermeer.nl>
Onderwerp: Form submission from: Ontwerp-masterplan en beeldkwaliteitsplan

Ingediend op maandag 01 november 2021 om 19:03

Ingediend door anonieme gebruiker:

Ingediende waarden zijn:

Waar geeft u een reactie op?*

- Het ontwerp-masterplan.
- Het beeldkwaliteitsplan.

Hoe wilt u uw reactie geven?* Ik gebruik het tekstvlak in dit formulier.
Geef uw reactie.*
Met dit plan zou voor ons niet alleen privacy verloren gaan, maar ook zorgt dit voor minder kwaliteit van wonen en een waarde vermindering van onze woning.
Hoe heet u?* [redacted]
Wat is uw e-mailadres?* [redacted]
Wat is uw woonplaats? Nieuw-Vennep

Bekijk dit bericht op de website:

https://haarlemmermeergemeente.nl/node/13683/submission/72092

ZIENSWIJZE 12

From: [redacted]
To: Kofax_DRM_samengevoegd <Kofax_DRM_samengevoegd@haarlemmermeer.nl>
Subject: [redacted]

Van: online@haarlemmermeer.nl <online@haarlemmermeer.nl>
Verzonden: maandag 1 november 2021 19:02
Aan: Gemeente Haarlemmermeer <Info@haarlemmermeer.nl>
Onderwerp: Form submission from: Ontwerp-masterplan en beeldkwaliteitsplan

Ingediend op maandag 01 november 2021 om 19:02

Ingediend door anonieme gebruiker:

Ingediende waarden zijn:

Waar geeft u een reactie op?* Het ontwerp-masterplan.
Hoe wilt u uw reactie geven?* Ik gebruik het tekstvlak in dit formulier.
Geef uw reactie.*
Met deze hoogte gaat onze privacy er compleet aan kijken deze bewoners zo bij ons in de achtertuin.
Hoe heet u?* [redacted]
Wat is uw e-mailadres?* [redacted]
Wat is uw woonplaats? Nieuw-Vennep

Bekijk dit bericht op de website:

https://haarlemmermeergemeente.nl/node/13683/submission/72091

ZIENSWIJZE 13

Ingediend op zondag 31 oktober 2021 om 15:35

Ingediend door anonieme gebruiker:

Ingediende waarden zijn:

Waar geeft u een reactie op?*

- Het ontwerp-masterplan.
- Het beeldkwaliteitsplan.

Hoe wilt u uw reactie geven?* Ik upload een bestand van mijn computer.
Hoe heet u?* [redacted]
Wat is uw e-mailadres?* [redacted]
Wat is uw woonplaats? Nieuw-Vennep

Bekijk dit bericht op de website:

https://haarlemmermeergemeente.nl/node/13683/submission/72081

Bezwaar tegen hoogbouw van appartementen Bols-Pionier terrein + zorgen rondom verkeersdrukte.

1. Hoogbouw van 24 meter achter de bestaande woningen aan de Venneperweg [redacted]

-Privacy met betrekking van inkijk vanaf balkons tot 24 meter hoog.

-Geluidsoverlast van balkons tot 24 meter hoog.

Vanaf dat mijn Opa en Oma het huis aan de Venneperweg[redacted]hebben laten bouwen en later mijn ouders, is er altijd bedrijvigheid geweest met de industrie die er zat. Dit is nooit een probleem geweest en zal in de toekomst ook geen problemen geven omdat dit altijd lage bebouwing/opslag is geweest. Ook het geluid was er alleen tijdens werktijden van 7.00uur tot 18.00 uur. Dit gaat met hoogbouw en balkons veranderen voor onze vrijheid/privacy in en om het huis en rumoer op balkons.

2. Waardevermindering van ons huis/kavel.

3. Verkeersdrukte op de Venneperweg in combinatie met toename Zuidtangent.

-Meer bussen leidt tot meer stilstand van auto's op de Venneperweg, het is nu al vaak heel moeilijk om ons pad af te komen als het stil staat voor de verkeerslichten bij de busbaan, en op het moment dat het verkeer weer gaat rijden duurt het ook weer even voordat we ons pad af kunnen. Daarnaast is het stilstaande verkeer voor ons huis ook iets waar we ons zorgen over maken.

[redacted]

Venneperweg[redacted]

2152 CD Nieuw Vennep

[redacted]

[redacted]

Ingediend op zondag 31 oktober 2021 om 16:28

Ingediend door anonieme gebruiker:

Ingediende waarden zijn:

Waar geeft u een reactie op?*

- Het ontwerp-masterplan.
- Het beeldkwaliteitsplan.

Hoe wilt u uw reactie geven?* Ik gebruik het tekstvlak in dit formulier.
Geef uw reactie.*
Bezwaar tegen hoogbouw van appartementen Bols-Pionier terrein + zorgen rondom verkeersdrukte.

1. Hoogbouw van 24 meter achter de bestaande woningen aan de Venneperweg [redacted].
-Privacy met betrekking van inkijk vanaf balkons tot 24 meter hoog.
-Geluidsoverlast van balkons tot 24 meter hoog.
Vanaf dat mijn Opa en Oma het huis aan de Venneperweg [redacted] hebben laten bouwen en later mijn ouders, is er altijd bedrijvigheid geweest met de industrie die er zat. Dit is nooit een probleem geweest en zal in de toekomst ook geen problemen geven omdat dit altijd lage bebouwing/opslag is geweest. Ook het geluid was er alleen tijdens werktijden van 7.00uur tot 18.00 uur. Dit gaat met hoogbouw en balkons veranderen voor onze vrijheid/privacy in en om het huis en rumoer op balkons.
2. Waardevermindering van ons huis/kavel.
3. Verkeersdrukte op de Venneperweg in combinatie met toename Zuidtangent.
-Meer bussen leidt tot meer stilstand van auto's op de Venneperweg, het is nu al vaak heel moeilijk om ons pad af te komen als het stil staat voor de verkeerslichten bij de busbaan, en op het moment dat het verkeer weer gaat rijden duurt het ook weer even voordat we ons pad af kunnen. Daarnaast is het stilstaande verkeer voor ons huis ook iets waar we ons zorgen over maken.

[redacted]
Venneperweg[redacted]
2152 CD Nieuw Vennep
[redacted]

Hoe heet u?*[redacted]
Wat is uw e-mailadres?*[redacted]
Wat is uw woonplaats? Nieuw-Vennep

Bekijk dit bericht op de website:

https://haarlemmermeergemeente.nl/node/13683/submission/72083

ZIENSWIJZE 14

From: [redacted]
To: Kofax_DRM_samengevoegd <Kofax_DRM_samengevoegd@haarlemmermeer.nl>
Subject: [redacted]

Van: online@haarlemmermeer.nl <online@haarlemmermeer.nl>
Verzonden: zondag 31 oktober 2021 15:01
Aan: Gemeente Haarlemmermeer <Info@haarlemmermeer.nl>
Onderwerp: Form submission from: Ontwerp-masterplan en beeldkwaliteitsplan

Ingediend op zondag 31 oktober 2021 om 15:00

Ingediend door anonieme gebruiker:

Ingediende waarden zijn:

Waar geeft u een reactie op?* Het ontwerp-masterplan.
Hoe wilt u uw reactie geven?* Ik gebruik het tekstvlak in dit formulier.
Geef uw reactie.*
Geachte lezer,

Gezien de plannen voor het pionier bolsterrein zijn wij erg teleur gesteld in de gemeente. Om te beginnen wordt in het plan genoemd dat er rekening wordt gehouden met 1 auto per huishouden. Ik kan u zeggen dat dit een utopie is en dat de druk van het verkeer zodanig zal stijgen dat hier echt problemen door ontstaan in de huidige situatie. Op dit moment is het veilig oversteken van ons kind al een probleem laat staan als er zoveel verkeer bij komt en de druk nog hoger wordt. Verder hebben wij nooit last gehad van privacy problemen met de bedrijven achter onze woning. Echter gezien de plannen die nu getoond worden met de daarbij behoren hoogbouw (en precies op de punten die zicht hebben op onze achtertuin) willen wij hier zeker bezwaar tegen maken. Buiten het feit dat wij geen privacy meer genieten wordt het aangezicht er ook niet beter op. Een optie is om de hoogbouw te verplaatsen naar de achterzijde, zijnde richting het noorden zodat de bewoners van de Venneperweg hier geen problemen van ondervinden. Aan de noordzijde zijn geen woningen die hier direct last van zullen ondervinden en aan de zijde Venneperweg wel.
Hoe heet u?* [redacted]
Wat is uw e-mailadres?* [redacted]
Wat is uw woonplaats? Nieuw Vennep

Bekijk dit bericht op de website:

https://haarlemmermeergemeente.nl/node/13683/submission/72080

ZIENSWIJZE 15

Zorg Vastgoed Management BV
DUURZAAM IN ZORGVASTGOED

Gemeente Haarlemmermeer
Raadhuisplein 1
2132 TZ Hoofddorp

Den Haag, 27 oktober 2021

BETREFT: Zienswijze Masterplan Pionier-Bols

Geachte gemeenteraad,

Hierbij dienen wij bij u onze zienswijze in betreffende het Masterplan Pionier-Bols en het bijbehorende beeldkwaliteitsplan en blokpaspoort Bolsterrein.

Zorg Vastgoed Management (ZVM) ontwikkelt op het Bolterrein op Plot 9 een Medisch Zorgcentrum gecombineerd met woningen in de sociale sector, middenhuur en duursegment woningen in huur en koop met een minimaal benodigd bouwvolume van 11.900m2 NEN-BVO. ZVM stemt deze ontwikkeling af met Bolskwartier BV voor een bouwblok waarin eveneens de ontwikkeling van de Bolstoren, een Mobiliteitshub en de inrichting van de bijbehorende openbare ruimte zal worden gerealiseerd.
Volledigheidshalve vermelden wij dat de businesscase van het Medisch Centrum een relatief lage, gemaximeerde m2-prijs kent voor de huur voortvloeiend uit de huisvestingscomponent van de vergoedingen van de zorgverzekeraars. Verder staat de totale businesscase onder druk vanwege het aandeel van 50% betaalbare woningen.

MASTERPLAN

Parkeren
Op blz. 132 staat voor parkeren op het Bolsterrein aangegeven: 34 op maaiveld en 206 in Mobiliteitshubs.
De huisartsen die verhuizen naar het Medisch Zorgcentrum hebben aangegeven enkele MIVA en huisartsen-spoedparkeerplaatsen (huisartsen zijn immers verplicht om binnen 15 minuten aanwezig te kunnen zijn op locatie van een spoedmelding) nodig te hebben voor het deugdelijk functioneren van het Medisch centrum.
Wij verzoeken u de tekst op blz. 132 als volgt aan te passen (We verzoeken u deze aangepaste tekst te herhalen in het Blokpaspoort):
Op het maaiveldniveau worden aan de Bolsstraat 4 stuks parkeerplaatsen gereserveerd t.b.v. huisartsen-spoedparkeerplaatsen en mindervalideparkeerplaatsen (aantal miva-plaatsen conform parkeernorm). De artsparkeerplaatsen worden voorzien van een onderbord waardoor buiten reguliere praktijkuren de parkeerplaatsen door iedereen bruikbaar zijn.

BEELDKWALITEITSPLAN EN SCHETSONTWERP OPENBARE RUIMTE

De ambitie in het Beeldkwaliteitsplan is aansprekend, echter de uitvoering hiervan kan resulteren in (hogere) bouwkosten welke een spanningsveld creëertin relatie tot het beleid van het betaalbaar houden van (een groot deel) van de woningen.
Het is bekend dat er gemotiveerd afgeweken mag worden van de uitgangspunten in het beeldkwaliteitsplan; deze mogelijkheid om te mogen afwijken op basis van een goede motivatie zouden wij graag vermeld zien in het beeldkwaliteitsplan.

BLOKPASPOORT

Autoparkeren

ZVM en Bolskwartier BV zijn overeengekomen dat het parkeren ten behoeve van het bouwplan van ZVM plaatsvindt in de Mobiliteitshub die naast dat bouwplan is gelegen. ZVM en Bolskwartier BV sluiten hiervoor een overeenkomst.
Wij verzoeken u de tekst als volgt aan te passen:
Het parkeren t.b.v. van een bouwplan wordt op eigen terrein (en daarmee bedoelen we een bouwblok met woningen) gerealiseerd, tenzij uit een overeenkomst blijkt dat voor een bouwplan permanent voldoende parkeerplaatsen worden voorzien in een Mobiliteitshub.

Bouwhoogten

Op de bijbehorende kaart zijn de bouwhoogten voor het bouwplan Medisch Centrum/ Wonen aangegeven.
Wij verzoeken u het begrip bouwhoogte in de begrippenlijst te specificeren in goothoogte en nokhoogte.

In het kader van de ontwikkeling van ZVM conflicteren de aangegeven volumes in het blokpaspoort met eerdere afspraken waardoor ons beoogde bouwvolume niet haalbaar blijkt.
Wij verzoeken u om het blokpaspoort van plot 9 (zoals besproken tijdens de officieuze meeting, d.d. 6-10-2021, ten kantore van Nine Dots) aan te passen conform aangehechte bijlage.

Korrelgrootte

Bij korrelgrootte is de volgende tekst opgenomen:
Om te grote gebouwen binnen het gebied te voorkomen is de maximale gevellengte niet langer dan 35 meter. Voor de hoekgevels geldt een maximale gevellengte van 55 meter, waarbij de voorgaande regel van maximaal 35 meter per zijde geldt.
De hierboven aangegeven lengtes hebben betrekking op de architectonische verschijningsvorm en niet op het aantal gebouwde strekkende meters gevellengte. Dat blijkt onvoldoende eenduidig uit bovenstaande tekst.
Wij verzoeken u de tekst aan te vullen met het volgende:

- **Van de architectonische gevellengtes mag maximaal 10% worden afgeweken indien de gevels voldoende esthetische differentiatie hebben.**
- **De volgende begrippen definiëren in de begrippenlijst:**
  - **zijde;**
  - **gevelzijde;**
  - **en gevellengte;**

  zodat er een helder onderscheid is tussen gebouwde gevellengte en architectonische gevellengte.

Zorg Vastgoed Management BV
DUURZAAM IN ZORGVASTGOED

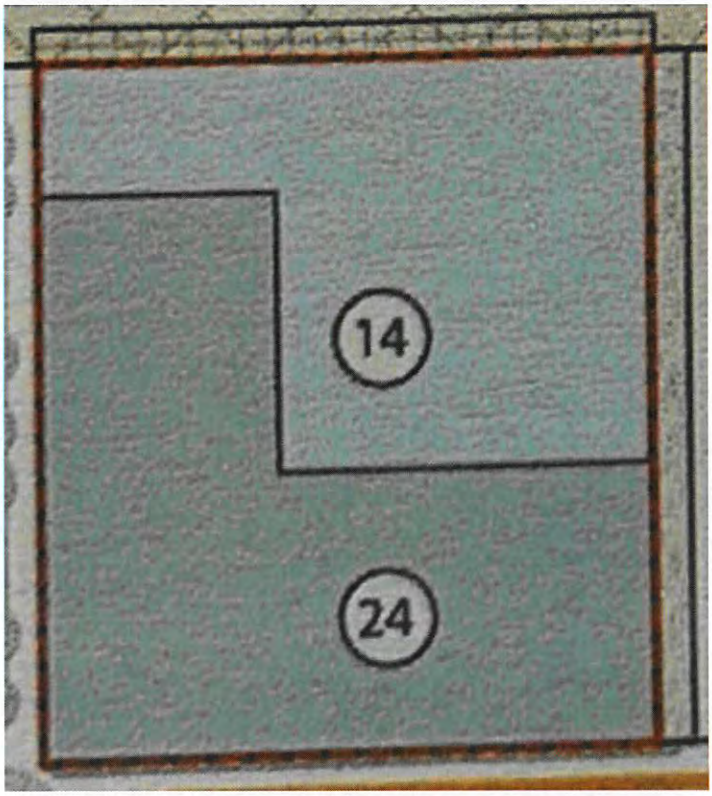
Met belangstelling zien wij uw reactie tegemoet.

Hoogachtend,
Zorg Vastgoed Management BV

[redacted] | *Directeur*

Bijlage: Nieuwe tekening blokpaspoort plot 9

BIJLAGE | Nieuwe tekening blokpaspoort plot 9



ZIENSWIJZE 16

(bijlage 1 bij zienswijze 16 is, inclusief beantwoording, opgenomen als separate bijlage bij de nota)

BOLSKWARTIER B.V.
SANDTLAAN 36 - 2223 GG KATWIJK
POSTBUS 3081 - 2220 CB KATWIJK
TELEFOON - 071-4051414

Gemeente Haarlemmermeer
T.a.v. het college van burgemeester en wethouders
Postbus 250
2130 AG HOOFDDORP

ONZE REF. Zienswijze masterplan Pionier-Bolsterrein KATWIJK, 1 november 2021

Geachte college van burgemeester en wethouders,

Op 21 september 2021 heeft het college het besluit genomen om het ontwerp-masterplan van het Pionier-Bolsterrein vrij te geven voor ter visie legging (registratienummer: 2021.0002136). U ontvangt hierbij onze zienswijze die betrekking heeft op de inhoud van het masterplan, blokpaspoorten, beeldkwaliteitsplan en bijbehorende bijlagen.

Wij zijn het niet eens met de inhoud van het masterplan... De concrete opmerkingen vindt u in bijlage 1 van deze brief. De documenten waar bijlage 1 betrekking op heeft zijn:
- Nota van B&W; *Ontwerp-Masterplan Pionier-Bolsterrein, vaststelling voor vrijgave tervisielegging* d.d. 14 september 2021
- Stedenbouwkundig Masterplan, concept versie; *Het Pionier-Bolsterrein Nieuw-Vennep* d.d. 7 september 2021
- Basisblokpaspoorten, concept versie; *De Pionier – Bols Nieuw-Vennep* d.d. 26 augustus 2021
- Beeldkwaliteitsplan, concept versie 4.0; *De Pionier – Bols Nieuw-Vennep* d.d. 13 juli 2021

Daarnaast wordt er in bijlage 1 verwezen naar verslagen van overleggen die hebben plaatsgevonden tussen Bolskwartier B.V. en gemeente Haarlemmermeer. De heer A. Mulder is bekend met de overleggen en bijbehorende verslagen.

Verkeer
De stedenbouwkundige heeft besloten dat de Lucas Bolsstraat van een 50km/uur weg getransformeerd moet worden in een 30km/uur weg. Deze beslissing is niet gebaseerd op enig verkeerskundig onderzoek maar niet anders dan de stedenbouwkundige mening dat de Pionier en het Bolskwartier niet doorsneden mogen worden door een 50km/uur weg.

Vanuit Historisch perspectief wordt hiermede ontkend dat hét Bolskwartier ooit een geheel vormde met de omliggende wijk waartoe de Estafette behoort en de woningen gelegen aan de Athenelaan. Deze Gronden waren ooit eigendom van het Bols Concern. Nu wordt deze wijk geheel onlogisch afgesneden van het Bolskwartier door een 50km/uur weg, terwijl de Pionier altijd al was afgescheiden door de Lucas Bolsweg met een weg van 50km/uur.

Teneinde toch het verkeer af te wikkelen is het gevolg van deze keuze dat de huidige Helsinkilaan en Athenelaan van een 30km/uur weg een 50km/uur weg worden. Hierdoor wordt het zwembad/sportcomplex de Estafette en het Herbert Vissers College dus ineens wel doorsneden door een 50km/uur weg. Dat weegt in de ogen van de stedenbouwkundige waarschijnlijk minder zwaar of de stedenbouwkundige heeft zich totaal niet verdiept in dit waterbed effect.

Ofwel ca. 240 m1 Lucas Bolsweg van 50km wordt ingeruild voor ca. 550 m1 Helsinkilaan/Athenelaan van 50km/uur. Een aanmerkelijke verslechtering van de verkeersveiligheid. Mede in ogenschouw genomen dat er veel meer bezoekers komen voor deze twee instituten dan dat er mensen migreren van het Pionier terrein naar het Bolskwartier. En mede in aanmerking genomen dat de veelal jongere verkeersdeelnemers van deze wegen veel minder verkeersdiscipline hebben dan de ongetwijfeld oudere verkeerdeelnemers bij de Lucas Bolsstraat.

Derhalve hebben wij een verkeerskundige opdracht gegeven te onderzoeken in hoeverre het wenselijk is om de Athene-/Helsinkilaan 550m1 50km/uur weg te realiseren in plaats van een 30 km/u weg. Zoals te verwachten is de uitkomst dat een aanzienlijk groter gevaar ontstaat voor verkeersslachtoffers van de scholieren of de bezoekers van de Estafette. Goudappel: *Vanuit veiligheid kan gesteld worden dat hoe minder verkeer rondom deze voorzieningen, hoe lager de intensiteiten, des te gunstiger dit is voor de verkeersveiligheid.*

Hierbij hebben we maar buiten beschouwing gelaten wat erger is of een scholier in de bloei van zijn leven uit het leven wordt gerukt of een oudere die oversteekt van de Pionier naar het Bolskwartier. Nog afgezien van het feit dat jongeren nu eenmaal iets roekelozer deelnemen aan het verkeer dan een oudere.
Kortom wij zijn tegen het verlagen van de 50km/uur weg van de Lucas Bolsstraat om vervolgens de snelheid op de Helsinki/Athenelaan te verhogen naar 50km/uur.

Wij stellen dan ook voor om de stedenbouwkundige mening te verlaten en de wetenschappelijk verantwoorde verkeersoplossing te volgen. Daarenboven is er op landelijk niveau de discussie dat men in woonwijken de maximum snelheid per definitie op 30 km/uur wil hebben. Dus het is niet sustainable om een plan te maken met een weg op 50 km/uur, terwijl het zeer waarschijnlijk is dat dit in de toekomst een 30 km/uur weg wordt.

Naar aanleiding van bovenstaande beredenering en bijlage 1 verzoeken wij u het masterplan Pionier-Bolsterrein aan te passen.

Graag ontvangen we een bevestiging dat u deze zienswijze heeft ontvangen.

Hoogachtend,

[redacted]

Bolskwartier B.V.

Bijlagen:

1. *Opmerkingen masterplan, blokpaspoorten, beeldkwaliteitsplan en bijbehorende bijlagen*
2. *Verslag ontwerpersoverleg Studioninedots d.d. 6 oktober 2021*
3. *Tekeningenset inbo*
4. *Verkeersstudie Goudappel*
5. *Memo Colliers*

Korte memo overleg ontwikkeling Bolsterrein

BOLSKWARTIER BV
SANDTLAAN 36 - 2223 GG KATWIJK
POSTBUS 3081 - 2220 CB KATWIJK
TELEFOON - 071-4051414

Datum : 6 oktober 2021, 9:00 – 11:00 uur
Locatie : kantoor Studioninedots te Amsterdam

Aanwezig : [redacted] gemeente Haarlemmermeer
[redacted] gemeente Haarlemmermeer
[redacted], gemeente Haarlemmermeer
[redacted] gemeente Haarlemmermeer
[redacted] Studioninedots
[redacted] Karres en Brands
[redacted] inbo
[redacted], ZVM zorgvastgoed
[redacted], ZVM zorgvastgoed
[redacted] Bolskwartier B.V.
[redacted] Bolskwartier B.V.

[redacted]

Afwezig:

Nr	Omschrijving
1.	**Welkom en mededelingen** Naar aanleiding van het overleg in het Transportmuseum van 29 september jl. is er afgesproken om dit ontwerpersoverleg nogmaals in te plannen. Het doel van deze bijeenkomst is het verkrijgen van consensus over onder andere de inhoud van de blokpaspoorten en het aanpassen van de blokpaspoorten (masterplan). Bolskwartier geeft aan sowieso een formele zienswijze in te gaan dienen naar aanleiding van het masterplan die nu ter visie ligt. In de zienswijze wordt mogelijk verwezen naar de afspraken die in dit overleg zijn gemaakt. Het masterplan is geen bestemmingsplan met keiharde eisen. Het masterplan geeft randvoorwaarden aan voor de kwaliteit en integraliteit van de gebiedsontwikkeling. Middels een goede (al dan niet ruimtelijke) onderbouwing of motivatie alsmede pisnijdige advies van de supervisor is het mogelijk om af te wijken van randvoorwaarden uit het masterplan, het beeldkwaliteitsplan en de blokpaspoorten.
2.	**Silo** Tijdens het vorige ontwerpersoverleg van 26 augustus jl. zijn afspraken gemaakt over de silo's: 1 silo wordt in stand gehouden (thans getekende silo, mits verantwoord) en de 2e silo nabij blok 11 wordt als voetprint in het plan gevisualiseerd. Uitwerking hiervan wordt nader ingevuld. In de masterplanstukken wordt nog steeds gesproken over 2 silo's. Afgesproken is dat de masterplan stukken worden aangepast zoals eerder is afgesproken (1 silo gestippeld aangeven op de blokpaspoortkaart).
3.	**Blok 2** In het blokpaspoort is een hap uit blok 2 genomen ten behoeve van een 'pocketpark'. In januari dit jaar is afgesproken dat dit blok rechthoekig wordt in plaats van met een hap eruit. Om het groen wat hierdoor verloren gaat terug te brengen in het plan heeft JSi een onderzoek gedaan om de dorpse straat te vergroenen. Deze slag in het ontwerp is een kwaliteitsverbetering. Afgesproken is dat blok 2 wordt aangepast in de blokpaspoorten. Voor de gemeente is wel van belang dat voldoende openbare ruimte in het plan blijft. Daarnaast zat op de plek van het park een "stitch" met een brug. Aangezien de brug geen toegevoegde waarde heeft vanuit de overzijde van de Nieuwerkerkertocht en vlak bij al een brug is gerealiseerd is besloten de brug te laten vervallen. Wel kan hier een bijzondere plek van worden gemaakt in combinatie met een vlonder.

Nr	Omschrijving	Aktie	Start	Gereed

4. Profiel Nieuwerkerkertocht (blok 1, 2 en 3)

In de masterplanstukken wordt veelvoudig aangegeven dat de wens is om (zoveel mogelijk) de bomen te behouden. Met de huidige plannen is dit vrijwel op de meeste plekken niet mogelijk in het Bolsterrein. Er wordt aangegeven dat er tussen de gebouwen mogelijk enkele bomen kunnen blijven, mits deze goed genoeg zijn en de uitvoerbaarheid van het plangebied niet in de weg staan. Er wordt aandacht gevraagd voor de vleermuizenroutes.

In een volgende fase worden de kwaliteit en uitstraling van de bomen uitgewerkt. Let hierbij op de gasleiding. Mogelijk bomen bijplaatsen aan de overkant van de Nieuwerkerkertocht. Let hierbij op de gasleiding en het smalle profiel waar ook nog een verbinding moet komen.

Is de route langs de Nieuwerkerkertocht nodig voor calamiteiten en/of afval ophalen? DRe doet hier week 41 een voorstel voor.

JSi heeft een voorstel gemaakt voor de groencompensatie in de openbare ruimte en stuurt de onderlegger naar DRe. Definitieve aangepaste tekening dient voor 1 november '21 gereed te zijn.

5. Hoogte-/lengtematen blokpaspoorten en masterplan

Bolskwartier geeft aan dat zij in de blokpaspoorten het accent van 30 m1 in blok 3 terug willen hebben op tekening in plaats van enkel tekstueel aangegeven. Gemeente geeft aan dit aan te passen in de masterplanstukken.

Aan de zijde van de Helsinkilaan heeft bij blok 8 in de vorige stukken een accent van 24 m1 gestaan. In de huidige stukken is dit blok volledig maximaal 14 m1 hoog. In verband met de overgang van de mobiliteitshub naar blok 8 zien Bolskwartier hier toch graag een overgang van meer dan 14 m1 terug. In de blokpaspoorten wordt blok 8 aangepast met een hoogte van 18 m1 nabij de mobiliteitshub een en ander gestippeld in de blokpaspoorttekening.

Studio nine dots en inbo melden dat het gemiddelde van de bouwhoogte aan de Dorpsestraat circa twee a drie lagen dient te zijn. Dit is vooral van toepassing in het Pionier-gedeelte. Aan het Bolsplein en de grote ruimtes richting het zwembad is een meer stevige wandwerking wenselijk. Er moet een contrast blijven tussen de hoge randen van het plan en de meer ontspannen Dorpsestraat.

In de masterplan stukken staat de planregel voor een gemiddelde hoogte van twee à drie lagen aan de dorpse straat. JSi geeft aan dat dit wel weinig is en dat er meer afwisseling van het straatbeeld kan worden gecreëerd als de twee à drie lagen niet gemiddeld maar een percentage van de dorpse straat is. ANe doet een voorstel waarin de spelregel anders wordt verwoord. Mogelijk zijn deze dan verschillend voor Pionier en Bols.

JSi geeft aan op de vraag hoeverre er een spanningsveld is tussen huidige programma en parkeren, dat er een overmaat aan parkeerplaatsen lijkt te zijn.

6. Parkeren

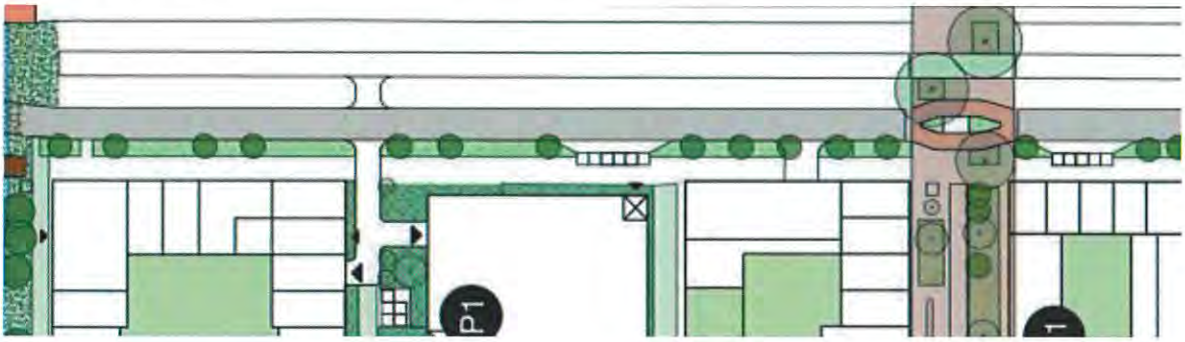
RHDHV heeft een rapport ten behoeve van de parkeerbehoefte en -norm opgesteld, deze is onderdeel van het masterplan. Het verschil met de uitgangspunten van Antea is met name de verhoging van de bezoekersparkeernorm van 0,2 naar 0,3.

De normen in dit rapport voor een restaurantfunctie en een medisch centrum zijn naar overtuiging van Bolskwartier niet realistisch. Daarnaast geeft BAm aan dat zij met verschillende toegelaten instellingen om tafel hebben gezeten en dat zij vaak vragen/aangeven dat ze minder parkeerplaatsen nodig hebben dan dat de norm voorschrijft. Bij de vergunningsaanvraag kan een motivering worden toegevoegd waarom het verantwoord is van de norm af te kunnen wijken. Hierbij kan bijvoorbeeld beeld van een parkeerbelasting gebruik gemaakt worden.

De verdiepingshoogte van de mobiliteitshubs staat in de tekening aangegeven op 3,3 m1. Tekstueel staat dat deze hoogte alléén voor de begane grond geldt. Op de tekening wordt de gestelde verdiepingshoogte 3,3 m1 wordt verwijderd.

7. Helsinkilaan

Naar aanleiding van het vorige ontwerpersoverleg heeft JSi een voorstel gemaakt om het aantal inritten op de Helsinkilaan te verminderen. De inrit van blok 3, de parkeerhub en toegang tot het gebied (voor calamiteiten en afval) is samengevoegd tot één inrit (bestaande calamiteitenroute) met daar tegenover de in-/uitrit van het parkeerterrein nabij het zwembad. Hierdoor is het aantal inritten met twee verminderd. Ook is er ruimte om meer groen langs de gevels te creëren. Het voorstel is akkoord bevonden.



Ten behoeve van de uitwerking van de parallel Helsinkilaan vraagt de gemeente aan Bolskwartier om een ruimtelijke inpassing. Vervolgens zal de gemeente zorg dragen voor de technische uitwerking van de weg in samenwerking met Bolskwartier.

8. Lucas Bols Centrum (ZVM-complex)

In de blokpaspoorten wordt onder andere gesproken over verschillende dakbeëindigingen en terugliggende gevels (setbacks). Dit zijn principes die mogelijk in het plan kunnen worden toegepast, dus deze zijn niet verplicht. De gemeente zal zorgen dat dit duidelijker gaat blijken uit de begeleidende teksten op de pagina's 30 en 31 van het blokpaspoort.

De planregels ten behoeve van de maximale gevellengtes hebben betrekking op de architectonische verschijningen in de gevels, dus niet op de bouwkundige gevellengtes. Middels een motivering kan worden afgeweken van de planregel.

Zoals bij de gemeente bekend is is een minimaal bouwvolume van 11.900 m2 BVO een vereiste voor de ontwikkeling van ZVM. ZVM verwacht dit volume niet te kunnen realiseren op basis van het blokpaspoort dat de gemeente voor zienswijzen ter inzage heeft gelegd. Op verzoek van de gemeente zal volgende week met spoed een overleg plaatsvinden tussen inbo en de architect van ZVM teneinde te komen tot een efficiënt ontworpen massa met een minimaal volume van 11.900 m2 BVO welke zoveel als mogelijk aansluit op de ambitie van het blokpaspoort en de vandaag besproken zaken. Deze nieuwe massa van ZVM dient verwerkt te worden in de aanpassingsronde welke volgt naar aanleiding van de zienswijzenprocedure.

9. Overige punten

De planologische procedure inzake de parallelle Helsinkilaan is van belang voor de Omgevingsvergunningaanvragen; immers is de Helsinkilaan tevens nodig voor de ontsluiting van het plan. Derhalve dient de Helsinkilaan planologisch gelijk op te lopen met de overige omgevingsvergunning van het Pionier-Bols. Indien dit niet waargemaakt kan worden, dient bij een bouwaanvraag onderbouwd te worden, waarom de ontwikkeling kan worden gebouwd zonder de nieuwe Helsinkilaan.

Nr	Omschrijving	Aktie	Start	Gereed
	Bij het indienen van een SO/VO/DO bij de gemeente ter beoordeling dient een motivatie van het plan inclusief omgeving worden meegenomen en eventueel een document waar wordt toegelicht en gemotiveerd waarom het nodig is om op (een) punt(en) af te wijken van het masterplan. Het gaat uiteindelijk om de kwaliteit van het plan.			

[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 26 oktober 2021 13:32
Aan:
CC:
Onderwerp: Re: 2721 - Verslag studioninedots Bolsterrein

Dag ,

Het moge duidelijk zijn dat de gemeente geen akkoord vooraf geeft op het gevraagde metrage van ZVM. Het te vergunnen metrage is wat ons betreft een resultante van een plan dat past binnen de kaders en geen vooropgesteld uitgangspunt.

Ik vind het nu wat suggestief verwoord in het verslag.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Projectmanager Gebiedsontwikkeling

Bezoekadres: De Polderlanden, Marktlaan 124, 2132 DM Hoofddorp

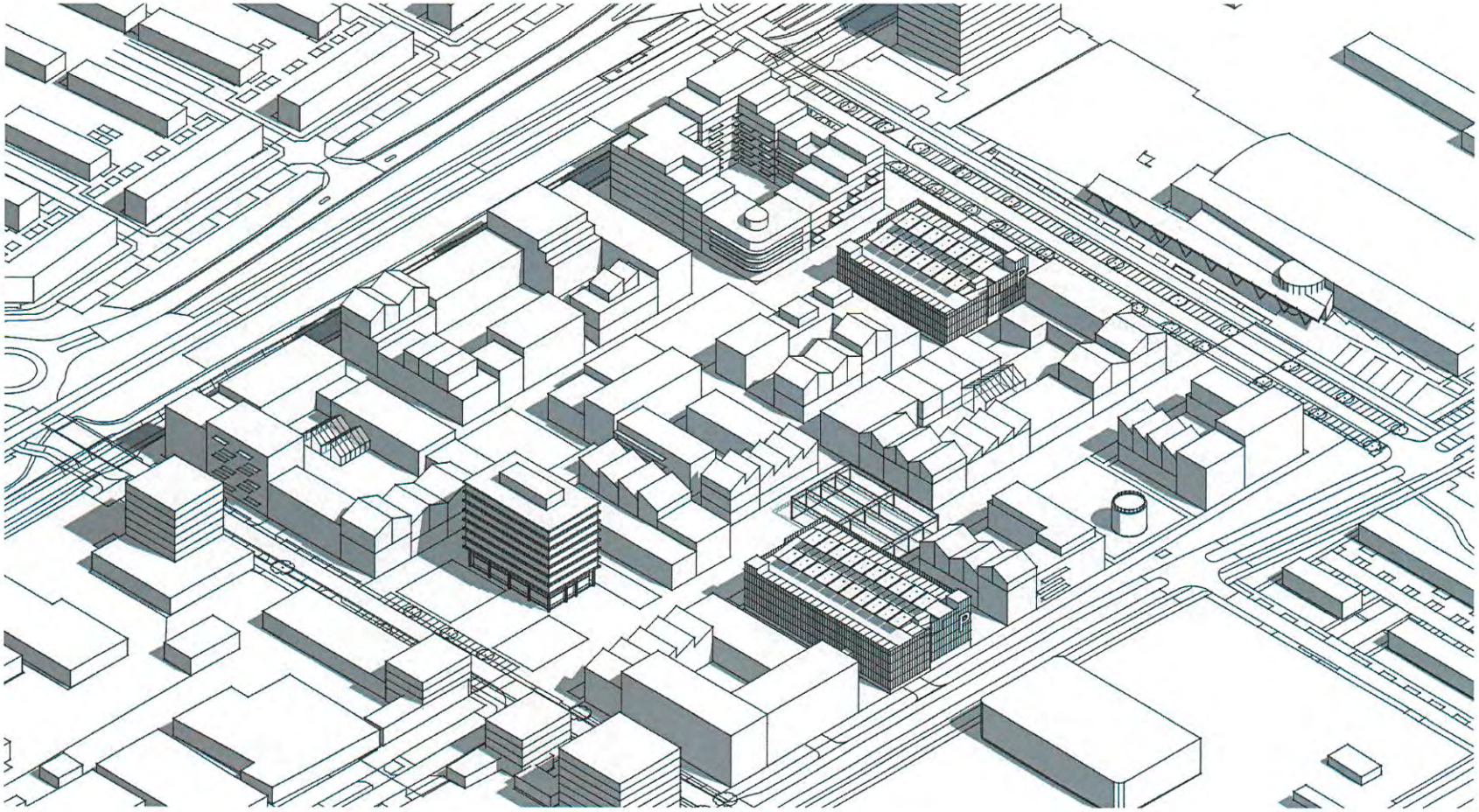
gemeente
Haarlemmermeer

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp
www.haarlemmermeer.nl

Bolskwartier - kavelpaspoort / plankaart / parkeren

Nieuw-Vennep

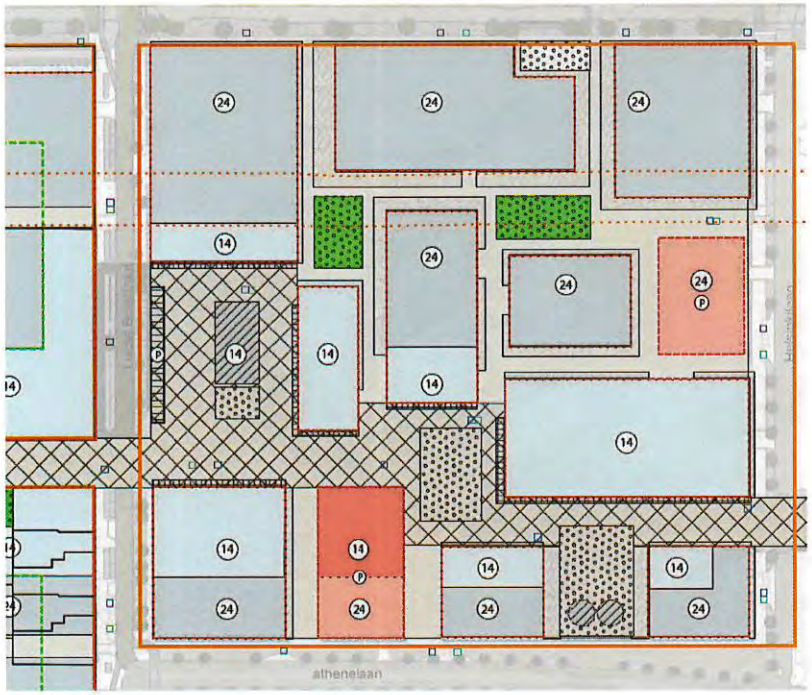
26 oktober 2021



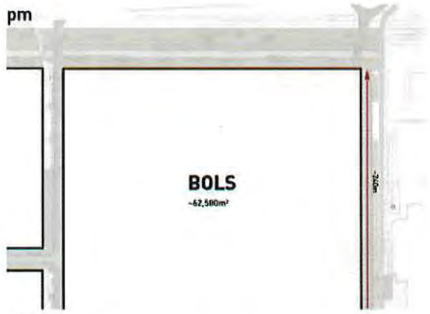
BOE11716-029_20211026_kavelpaspoort-plankaart-parkeren-update

kavelpaspoort

juli 2021



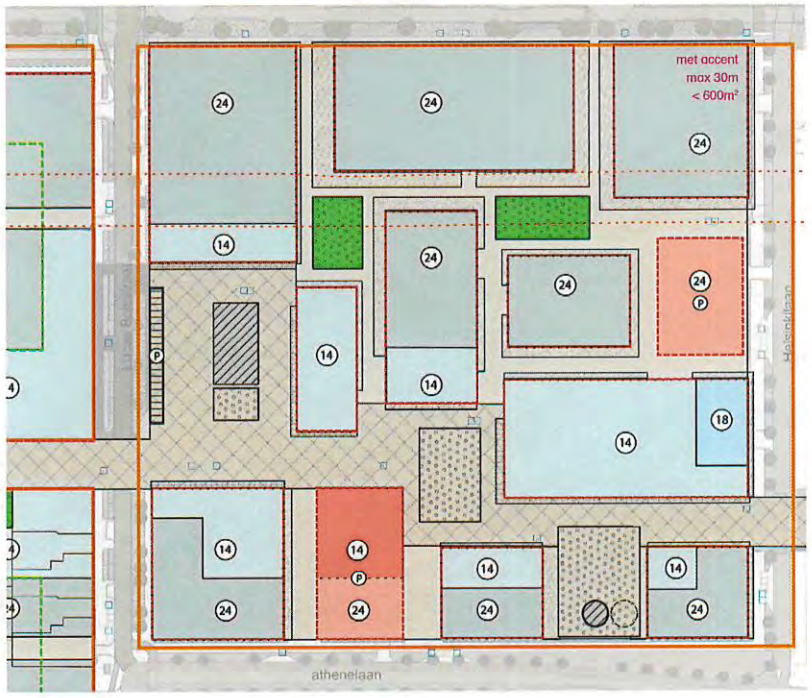
schaal 1:2000



Specials

- Autovrij
- Medisch centrum
- BSO/KDV
- Bolstoren - Bolsplein
- Dorpse straat autovrij
- Behoud/verplaatsen Silo's
- 1 toren max 30 meter max footprint
- Nieuwe parallelle onsluiting

26 oktober 2021



schaal 1:2000



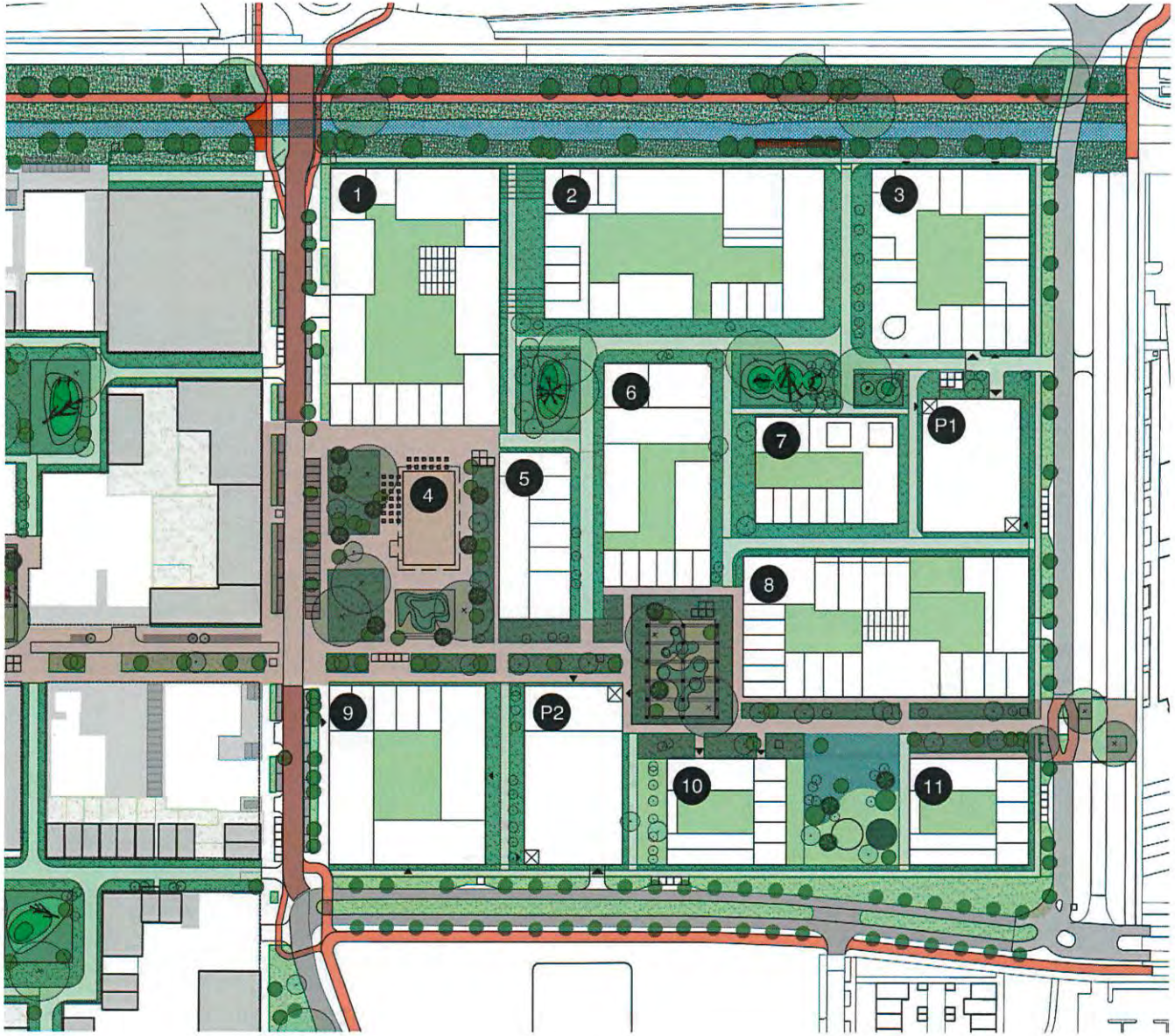
Specials

- Autovrij
- Medisch centrum
- BSO/KDV
- Bolstoren - Bolsplein
- Dorpse straat autovrij
- Behoud/verplaatsen Silo's
- 1 toren max 30 meter max footprint
- Nieuwe parallelle onsluiting
- Bestaande gebouwen

maaiveld ontwerp

26 oktober 2021

- entree wonen/mensen
- entree commercieel/overig
- entree auto's



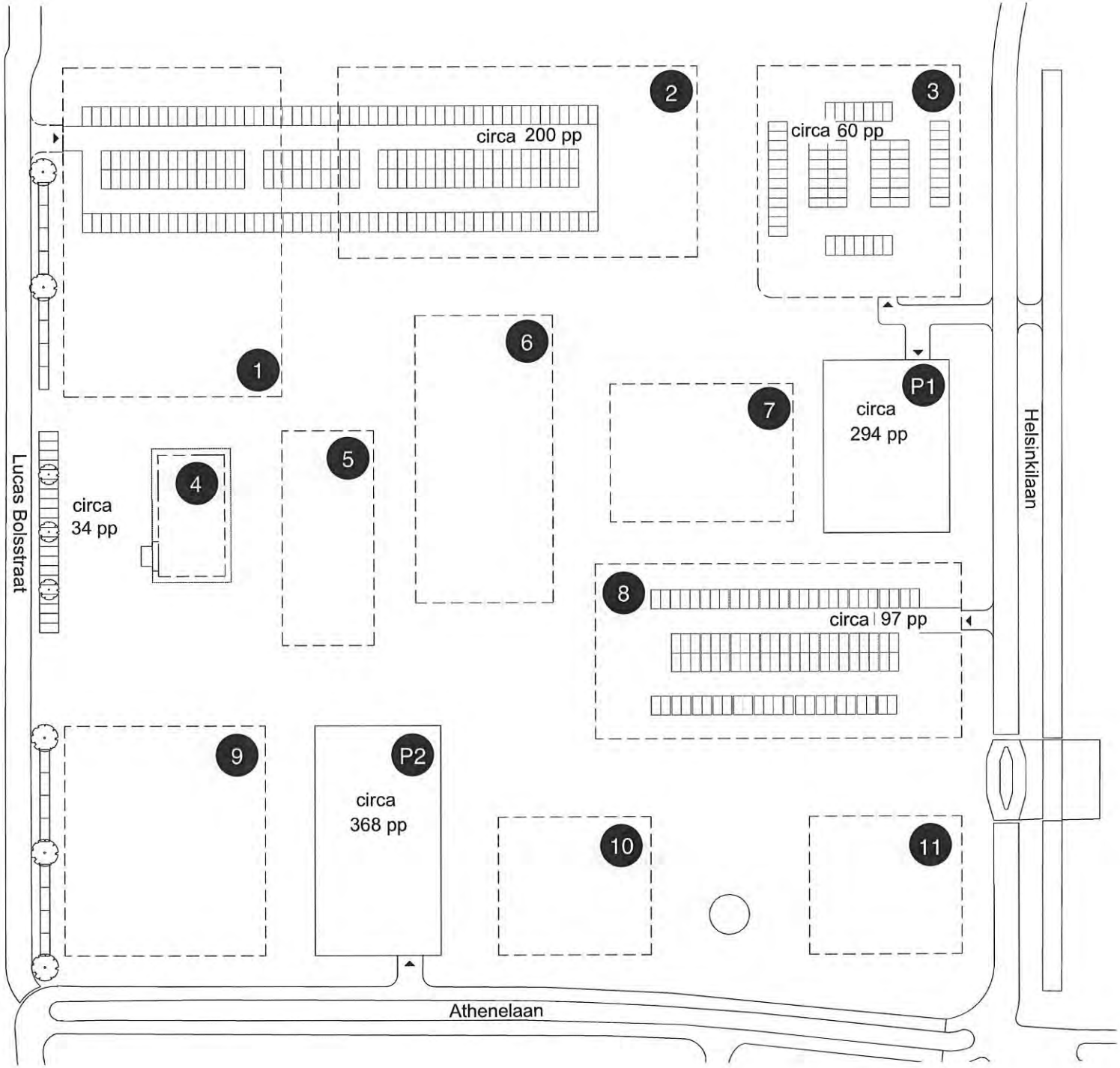
Nota Bene (disclaimer):

Inbo heeft vooral gekeken naar de openbare ruimte binnen de kavelgrenzen van Bolskwartier

schaal 1:1500

parkeren

26 oktober 2021



schaal 1:1000

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

BOLSKWARTIER BV
SANDTLAAN 36 - 2223 GG KATWIJK
POSTBUS 3081 - 2220 CB KATWIJK
TELEFOON - 071-4051414

Opdrachtgever	Bolskwartier
Datum	7 mei 2021
Auteur	[redacted]
Onderwerp	Memo verkeer
Kenmerk	2721

Inleiding

In Nieuw-Vennep zijn plannen voor de herontwikkeling van het Pionier-Bolsterrein. In het kader van deze ontwikkeling zijn in een eerdere fase verschillende varianten opgesteld voor het verkeersnetwerk op en rond de ontwikkeling. De verschillende varianten zijn door verschillende stakeholders en vanuit verschillende verkeerskundige elementen bestudeerd en beoordeeld. Uiteindelijk zijn voor de ontsluiting en het omliggend wegennet van de ontwikkellocatie twee varianten naar voren gekomen. Het betreft de variant 50-30-50 en de variant 30-30-30. De beide varianten verschillen op diverse (verkeerskundige) onderdelen van elkaar. Zowel het ontwikkelconsortium als de verschillende onderwijs- en sportvoorzieningen langs het ontwikkelgebied hebben een sterke voorkeur voor de variant 30-30-30. De Raad Bouw heeft in voorliggende memo in een aantal argumenten weergegeven waarom ze aan deze variant de voorkeur geeft. Hierbij is voor de verkeerskundige onderdelen afstemming en ondersteuning gezocht met Goudappel BV.

Proces en bezwaren

Met name voor de eerste variant (50-30-50) zijn zorgen geuit met betrekking tot het snelheidsregime van 50km/h op het traject Athenelaan/Helsinkilaan. Met name het ontwikkelconsortium en de verschillende onderwijs- en sportvoorzieningen langs de Athenelaan en Helsinkilaan maken zich zorgen over het toekomstige verkeersbeeld en de leefbaarheid dat ontstaat als gevolg van het opwaarderen van deze wegen. Deze partijen hebben derhalve een voorkeur voor de variant met 30 km/h op het traject Athenelaan/Helsinkilaan. De zorg van het ontwikkelconsortium Bolskwartier is dat dit zich vertaald in langdurige procedures wat zal leiden tot aanzienlijke vertraging. Bolskwartier zal niet beginnen met het opstarten van de uitwerking/voorbereidingen totdat de uitkomst van de procedures vastgesteld is en hiermee duidelijk is welke variant wordt toegepast. Dit wegens de doorwerking van de keuze in het stedenbouwkundig ontwerp als ook de benodigde bouwkundig ingrepen.

Verkeersbeeld en ruimtelijke kwaliteit

Als gevolg van het opwaarderen van het traject Athenelaan/Helsinkilaan nemen tevens de verkeersintensiteiten op het traject Athenelaan/Helsinkilaan aanzienlijk toe. In de basis geldt dat hoe lager de intensiteiten zijn, hoe rustiger en overzichtelijker is het verkeersbeeld en

BOLSKWARTIER BV
SANDTLAAN 36 - 2223 GG KATWIJK
POSTBUS 3081 - 2220 CB KATWIJK
TELEFOON - 071-4051414

des te hoger is de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van een zone. Ook voor de spitsperioden geldt dat het verkeersbeeld in de variant 30-30-30 door de lagere intensiteiten en snelheden van het gemotoriseerd verkeer rustiger en meer overzichtelijk is. Daarnaast draagt een lager aandeel gemotoriseerd verkeer met ook nog eens een lagere snelheid ook bij aan een betere schoolomgeving. De variant 30-30-30 leidt hiermee op en langs de Athenelaan/Helsinkilaan tot een betere (woon en school)omgeving dan de variant met 50km/h. Bij de Helsinkilaan zal tevens een ventweg worden aangelegd voor het veilig parkeren en de in- en uitstappen. Hiermee blijft ook de doorlopende weg functioneren bij een snelheid van 30 km/h.

Een optimalisering hiervan zou kunnen zijn dat de Venneperweg en Westerdreef worden gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen met bijhorend snelheidsregime en profiel van 50km/h. Dit in relatie tot een zodanige aanpassing van de rotonde op de Westerdreef, Lucas Bolsstraat en Noorderdreef dat de hoofdstroom vanuit de Noorderdreef de Westerdreef wordt geleid. Bij de uitwerking van het profiel van de Helsinkilaan, inclusief ventweg, kan in de opzet van het ontwerp rekening worden gehouden het borgen van voldoende ruimte voor eventueel aanpassing van het ruimteprofiel ter hoogte van de Helsinkilaan naar gebiedsontsluitingsweg. Het heeft niet de voorkeur om de Helsinkilaan en de omgeving hiertoe op dit moment in te richten. Uitgangspunt is om zo min mogelijk verkeer door dit gebied te laten rijden.

Verkeersgeneratie
In de verkeersonderzoeken en berekeningen van de verkeersgeneratie van de ontwikkeling is uitgegaan van robuuste cijfers. Hierbij is geen rekening gehouden met maatwerk voor de ontwikkeling (bijvoorbeeld doelgroepen, mobiliteitsvormen en gebiedspecifieke kenwerken) en zijn op basis van de algemene kencijfers verschillende verkeersgeneraties berekend. Uiteindelijk is een verkeersgeneratie van circa 15.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal aangehouden; gelegen ergens tussen de bovenste en onderste berekende waarden. Verwacht wordt dat in de praktijk de verkeersgeneratie lager uit zal vallen.

Verkeersveiligheid
Vanwege de aanwezigheid van de kwetsbare doelgroep van kinderen (onder andere vanwege risico-onderkenning, gedrag en fysieke gesteldheid) vormen deze functies een aandachtspunt vanuit verkeersveiligheid. Een variant met lagere intensiteiten en een lagere snelheid heeft vanuit verkeersveiligheid de voorkeur gegeven de kwetsbare doelgroepen en verschillende functies langs het traject Athenelaan/Helsinkilaan. Hiermee wordt zowel de ontmoetingskans als de ernst van een afloop van een botsing tussen verkeersdeelnemers geminimaliseerd. Omgekeerd neemt naar mate de intensiteiten en snelheid toenemen, ook de kans op verkeersonveilige situaties (botsingen, potentiële (letsel)ongevallen en near-misses) toe.

BOLSKWARTIER BV
SANDTLAAN 36 - 2223 GG KATWIJK
POSTBUS 3081 - 2220 CB KATWIJK
TELEFOON - 071-4051414

Met name in de ochtendspits vindt een overlap plaats tussen het brengen van de kinderen (veel parkeer-, oversteek- en weefbewegingen plaats), fietsende scholieren richting de scholen en het reguliere spitsverkeer. Een variant met 30km/h op het traject Athenelaan/Helsinkilaan heeft vanuit verkeersveiligheid rondom de verschillende functies langs het traject Athenelaan/Helsinkilaan hierdoor de voorkeur boven een variant met 50km/h en hogere intensiteiten.

Langzaam verkeer
De verschillende onderwijs- en sportfuncties genereren een relatief hoog aandeel langzaam verkeer. De kans op letselongevallen als gevolg van een botsing tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer neemt hiermee toe. Niet alleen leiden lagere intensiteiten en snelheden van het gemotoriseerd verkeer tot een veiligere omgeving rondom de Athenelaan/Helsinkilaan, ook de leefbaarheid van de directe omgeving verbeterd als gevolg hiervan. Ook draagt een veilige en aantrekkelijke fietsroute/-omgeving bij aan het stimuleren van het fietsgebruik van en naar de verschillende functies.

Dorpsstraat
Binnen de ontwikkeling is een centrale as in het ontwerp opgenomen: de Dorpsstraat. Deze verbinding voor langzaam verkeer (loop-/fietsroute) verbindt het plangebied vanaf de Venneperweg tot aan het zwembad. Een variant met lagere snelheden en intensiteiten heeft een gunstiger effect op de oversteekbaarheid van de Helsinkilaan en de Lucas Bolsstraat. Bij een variant met 50km/h vormt de Helsinkilaan een barrière tussen de Pionier – Bols ontwikkeling en het sportcentrum (zwembad, sportschool, sportverenigingen etc.). Dit heeft uiteraard ook consequenties voor de oversteekbaarheid van de Dorpsstraat.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	De Raad Bouwontwikkeling B.V.
Datum	18 februari 2021
Auteur	[redacted]
Onderwerp	Analyse afwikkeling en veiligheid Pionier-Bols
Kenmerk	008401.20210209.N1.0
Pagina	1/15

In Nieuw-Vennep zijn plannen voor de herontwikkeling van het Pionier-Bolsterrein. In het kader van deze ontwikkeling zijn in een eerdere fase verschillende verkeersvarianten opgesteld en doorgerekend. De varianten zijn onderling vergeleken waarbij de nulvariant en variant 1 verschillend zijn beoordeeld voor wat betreft verkeersafwikkeling en veiligheid. De Raad Bouwontwikkeling B.V. heeft Goudappel BV gevraagd de toekomstige verkeersafwikkeling op de rotonde tussen de Venneperweg en de Operaweg tussen de nulvariant en variant 1 inzichtelijk te maken. Aanvullend is gevraagd vanuit veiligheid de beide varianten te beschouwen in relatie tot de bestaande voorzieningen langs de Helsinkilaan (onderwijs-, opvang- en sportvoorzieningen). In deze notitie zijn de resultaten van de beide analyses weergegeven.

1. Afwikkeling rotonde Venneperweg – Operaweg

In een eerder stadium is door Antea aan de hand van de meerstrooksrotondeverkenner een quickscan uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling op een aantal kruispunten tussen de verschillende varianten. De meerstrooksrotondeverkenner is een geschikte tool om een indicatie van de verkeersafwikkeling te krijgen. Echter heeft deze ook zijn beperkingen. Zo houdt deze geen rekening met langzaam verkeer en is ook de nauwkeurigheid af hoe hoger de verzadiging van een kruispunt is voor wat betreft de verkeersafwikkeling. Een van de kruispunten die is onderzocht, is de rotonde Venneperweg – Operaweg. Deze rotonde is voor de beide varianten, de nulvariant en variant 1, doorgerekend en gesimuleerd aan de hand van een microsimulatie. Hiermee is de verkeersafwikkeling op de rotonde op een hoger detailniveau doorgerekend.

Conclusie: rotonde kan het verkeersaanbod in beide varianten niet aan
Uit de berekeningen blijkt dat de rotonde het verkeersaanbod in beide varianten niet kan afwikkelen. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn de oversteken voor langzaam verkeer, waar het autoverkeer voorrang aan moet verlenen, en de geregelde busoversteek. Dit verstoort de verkeersafwikkeling dusdanig dat in de ochtendspits het verkeer op de

Componistenweg niet goed afgewikkeld kan worden. In de avondspits is de verkeersafwikkeling op de Venneperweg west slecht. In variant 1 is ook de verkeersafwikkeling op de Operaweg slecht.

De verkeersafwikkeling op de rotonde is in variant 1 slechter ten opzichte van de voorkeursvariant. Het verschil in verkeersafwikkeling tussen de voorkeursvariant kan verklaard worden aan de hand van de verkeersintensiteiten. In variant 1 is de verkeerstroom tussen de Venneperweg oost en de Operaweg sterk toegenomen ten opzichte van de voorkeursvariant. Deze verkeerstromen beïnvloeden alle richtingen op de rotonde. Meerdere richtingen in de voorkeursvariant zijn al (gedeeltelijk) overbelast. Een relatief kleine toename aan conflicterend verkeer kan resulteren in een zeer grote toename in verliestijd.

De berekeningen zijn conservatief uitgevoerd. Hierbij zijn aannames gedaan die gunstig zijn voor de verkeerssituatie en -afwikkeling op en rond de rotonde. Ook is in de berekeningen nog niet uitgegaan van een aantal grote ruimtelijke ontwikkelingen in en rond Nieuw-Vennep een effect kunnen hebben op de verkeerssituatie op en rond de onderzochte rotonde. In de bijlage 1 zijn de uitgangspunten en resultaten in meer detail weergegeven.

2. Verkeersveiligheid

Een tweede aandachtspunt is verkeersveiligheid. Hierbij is gevraagd specifiek naar de omgeving van de scholen en sportvoorzieningen langs de Helsinkilaan te kijken. Vanwege de aanwezigheid van de kwetsbare doelgroep van kinderen (onder andere vanwege risico-onderkenning, gedrag en fysieke gesteldheid) vormen deze functies een aandachtspunt vanuit verkeersveiligheid. Daarnaast vinden dagelijks in de ochtend en middag bij het halen en brengen van de kinderen veel parkeer-, oversteek- en weefbewegingen plaats. Hierbij kan ook een relatief hoog aandeel langzaam verkeer rondom deze voorzieningen worden verwacht.

Belangrijk verschil tussen de beide varianten is de wegcategorie van de Helsinkilaan. In de nulvariant is de Helsinkilaan opgenomen als een gebiedsontsluitingsweg met bijhorend snelheidsregime van 50km/h. In variant 1 is deze opgenomen als erftoegangsweg met bijpassend snelheidsregime van 30 km/h. Hierbij verschillen de intensiteiten tussen de varianten op de Helsinkilaan. In de nulvariant rijden 10.100 mvt/etmaal over de Helsinkilaan en 3.700 in variant 1. De intensiteiten op de beide typen wegen zijn passend.

Vanuit veiligheid kan gesteld worden dat hoe minder verkeer rondom deze voorzieningen, hoe lager de intensiteiten, des te gunstiger dit is voor de verkeersveiligheid. Daarnaast draagt een lager aandeel gemotoriseerd verkeer en snelheid ook bij aan een betere

schoolomgeving. Naar mate de intensiteiten toenemen, neemt ook de kans op verkeersonveilige situaties (botsingen, potentiële (letsel)ongevallen en near-misses) toe. Hoe lager de intensiteiten des te lagers is de kans op ontmoetingen tussen potentiële botspartners; en hiermee ook ongevallen. Aanvullend kan worden gesteld dat hoe hoger de gereden snelheid, des te groter is de kans op letselafloop in geval van een ongeval. Zeker bij verkeersdeelnemers zonder externe bescherming; zoals voetgangers en fietsers.
In de ochtend vindt een overlap plaats tussen het brengen van de kinderen en het reguliere spitsverkeer. Uitgaande van indicatief 10% spitsaandeel zijn dit circa 1.000 motorvoertuigbewegingen op de Helsinkilaan in het drukste ochtendspitsuur in de nulvariant en 370 tijdens het drukste ochtendspitsuur in variant 1. Het verkeersbeeld op de Helsinkilaan is hiermee rustiger tijdens het brengen van de kinderen in de ochtend. Voor de middagperiode wordt geen overlap verwacht. Op basis van de verkeersintensiteiten en het snelheidsregime is variant 1 vanuit verkeersveiligheid iets gunstiger dan de nulvariant. Ook neemt ook de oversteekbaarheid van de Helsinkilaan af naarmate de snelheid en de intensiteiten hoger worden.

Uiteindelijk kan bij beide wegtypen een veilige verkeerssituatie rondom de verschillende voorzieningen aan de Helsinkilaan kan worden gecreëerd. Dat geldt ook voor de nulvariant met >10.000mvt/etmaal. De benodigde weginrichting en het bijhorend ruimteprofiel verschilt hierbij tussen de beide varianten. Aandachtspunt hierbij is het parkeren en eventuele kiss & ride voor het halen en brengen van de kinderen. Wel geldt in de basis dat rondom dergelijke voorzieningen, als basisscholen en kinderdagverblijven, vanuit veiligheid wordt gestreefd naar zo laag mogelijke intensiteiten en gereden snelheid.

Bijlage 1: Toelichting VISSIM-studie

B1.1 Uitgangspunten

VISSIM
De rotonde Venneperweg – Operaweg is doorgerekend met VISSIM. VISSIM is een softwarepakket voor dynamische microsimulaties van zowel binnen- als buitenstedelijke verkeerssituaties. Door het hoge detailniveau en de kwaliteit van de onderliggende voertuigmodellen wordt de verkeersafwikkeling op een realistische wijze gesimuleerd. Het model houdt rekening met alle verkeersdeelnemers en de interacties tussen verschillende modaliteiten, zoals (vracht)auto's, fietsers en voetgangers.

VISSIM is ook een stochastisch model. Dat betekent dat er sprake is van willekeur in de simulaties. Elke simulatierun kent daardoor kleine variaties. Hierdoor kunnen niet alleen bijvoorbeeld gemiddelde reistijden bepaald worden, maar ook de bandbreedte waartussen deze reistijden zich kunnen bevinden. Andere output zijn onder andere verliestijden en wachtrijlengtes.

Figuur B1 toont het VISSIM-netwerk van de rotonde Venneperweg – Operaweg. In deze afbeelding staan alleen de wegen en paden die invloed hebben op de verkeersafwikkeling op de rotonde. In het VISSIM-model zit ook een verkeersregeling, zoals deze ook op straat staat. Mocht er namelijk een bus aankomen op de busbaan, zal het verkeer op de Venneperweg rood krijgen om de bus voorrang te geven. Binnen deze regeling zijn er keuzes te maken, met name waar de prioriteit ligt. Binnen het model is ervoor gekozen om de roodtijd voor het autoverkeer zo klein mogelijk te houden. Hierdoor zal de hinder op de Venneperweg door de verkeersregeling zo klein mogelijk zijn, een 'best-case' scenario voor het autoverkeer. Het gevolg hiervan is dat busverkeer moet afremmen, en soms tot stilstand komt. In werkelijkheid zal dit minder vaak voorkomen, en is de hinder voor het autoverkeer dus groter.

Intensiteiten
De gehanteerde intensiteiten voor het auto- en vrachtverkeer komen uit het verkeersmodel Noord-Holland zuid 2.4, voor het prognosejaar 2030. Deze intensiteiten zijn gelijk aan de gehanteerde intensiteiten die Antea Group heeft gebruikt in de studie 'Netwerkanalyse De Pionier'. De intensiteiten in de beide varianten zij ontleend uit de kruispuntstromen uit de presentatie van Antea. Over deze intensiteiten is binnen het model een spitsverloop gezet, zodat 55% van de 2-uursintensiteiten in het drukste uur zit. De auto- en vrachtintensiteiten zijn terug te vinden in paragraaf B1.3. Voor het busverkeer is de huidige dienstregeling overgenomen, wat inhoudt dat er 8 bussen per uur, per richting, over de busbaan rijden.



Figuur B1 – Het VISSIM-netwerk van de rotonde

Voor de fietsintensiteiten is ook gekeken naar het verkeersmodel. De gehanteerde intensiteiten staan in Tabel B1. Voor de voetgangersintensiteiten zijn geen cijfers bekend, daarom is aangenomen dat er per oversteek 40 voetgangers per uur per richting zijn.

	Ochtendspits		Avondspits	
	Doorsnede per 2 uur	Per richting per uur	Doorsnede per 2 uur	Per richting per uur
Parallel aan Venneperweg	970	243	660	165
Parallel aan Operaweg/ Componistenweg	290	73	220	55

Tabel B1 – Gehanteerde fietsintensiteiten

Beoordelingskader

Bij ongeregelde kruispunten wordt voor de verkeersafwikkeling allereerst gekeken naar de gemiddelde verliestijden per tak. Het beoordelingskader hiervoor staat in Tabel B2. In deze analyse is aangenomen dat elke tak een hoofdrichting is.

Binnen deze studie wordt ook gekeken naar de maximale wachtrijlengtes die kunnen ontstaan. In principe zit geen maximum aan deze wachtrijlengtes, maar als wachtrijen terugslaan op voorliggende kruispunten kan er hinder en blokkades ontstaan. Dit verslechtert de verkeersafwikkeling en zorgt voor een verhoogde verkeersonveiligheid.

	Hoofdrichting	Zijrichting
Goed	< 25 sec	< 40 sec
Redelijk/matig	25 – 45 sec	40 – 60 sec
Slecht	> 45 sec	> 60 sec

Tabel B2 – Beoordelingskader ongeregelde kruispunten (gemiddelde verliestijden)

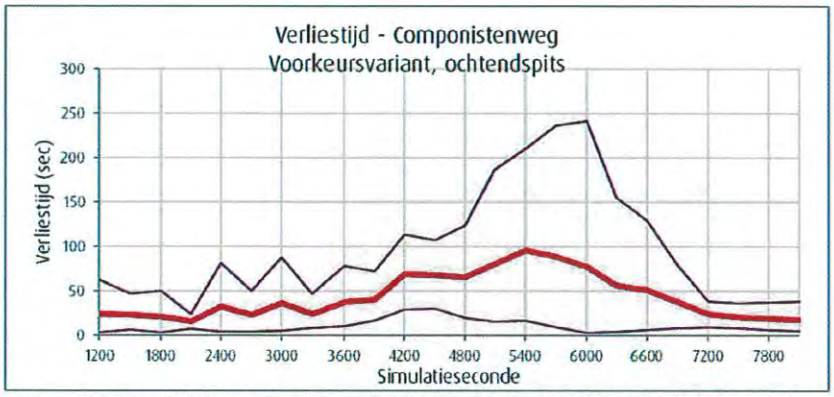
B1.2 Resultaten

Voorkeursvariant (variant 0)
Tabel B3 geeft de gemiddelde verliestijden weer per tak van de rotonde voor de voorkeursvariant. Hieruit volgt dat in de ochtendspits de verliestijd op de Componistenweg te hoog wordt voor een goede verkeersafwikkeling. In de avondspits is de verkeersafwikkeling op de Venneperweg west slecht.

	ochtendspits	avondspits
Venneperweg oost	7 sec	14 sec
Componistenweg	46 sec	34 sec
Venneperweg west	8 sec	58 sec
Operaweg	6 sec	30 sec

Tabel B3 – Gemiddelde verliestijd (sec) voorkeursvariant

In Figuur B2 is de opbouw van de verliestijd op de Componistenweg gedurende de ochtendspits te zien. De roze lijn geeft het gemiddelde aan, en de paarse lijnen de bandbreedte waartussen de verliestijd kan zitten. Hierin valt op dat, alhoewel het gemiddelde over de spits 46 seconden is, in de piek van de spits de verliestijd gemiddeld gezien 100 seconden kan worden. Wat ook opvalt is de grote bandbreedte. Dit houdt in dat de vertraging die opgelopen wordt echt per dag duidelijk kan verschillen, van weinig (maximaal 30 seconden) tot zeer veel (240 seconden).



Figuur B2 – Gemiddelde verliestijd op de Componistenweg gedurende de ochtendspits

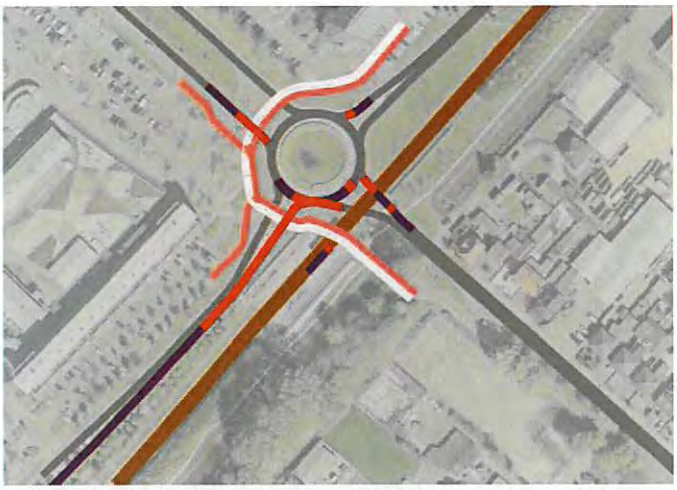
De oorzaak is een combinatie van 3 factoren. Allereerst moet verkeer op de Componistenweg voorrang verlenen aan het kruisende langzaam verkeer. Met name de fietsintensiteiten zijn hoog, bijna 1000 fietsers in 2 uur tijd. Daarna moet het verkeer ook voorrang verlenen aan verkeer op de rotonde. In de ochtendspits is de drukste relatie van west naar oost, die dus precies conflicteert met verkeer vanuit de Componistenweg. De derde factor is dat de geregelde busoversteek, die ook voor wachtrijen zorgt (zie Figuur B3).



Figuur B3 – Wachtrij voor de busbaan, nadat net een bus gepasseerd is.

Figuur B4 laat de wachtrijlengtes in de ochtendspits zien. De rode wachtrijlengtes zijn de gemiddelde wachtrijen, de paarse wachtrijlengtes zijn de maximale wachtrijen. Hier is dus goed te zien dat de verkeersafwikkeling op alle takken goed is, behalve op de Componisten

weg. De wachtrij hier kan maximaal 215 meter lang worden. Dit is voorbij het kruispunt met de Strausslaan.



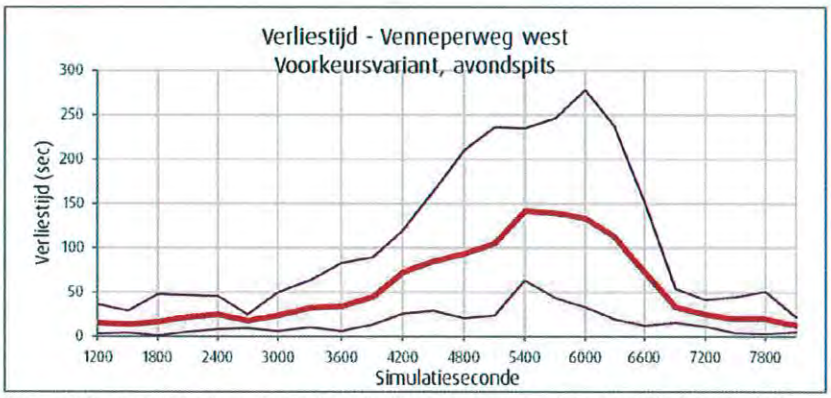
Figuur B4 – Wachtrijlengtes in de ochtendspits, voorkeursvariant.

In de avondspits is de Venneperweg west maatgevend, hoewel de verkeersafwikkeling op de Componistenweg en de Operaweg ook niet goed is. Figuur B5 laat de gemiddelde en maximale wachtrijlengtes in het netwerk zien. Ook hier is goed te zien dat de verkeersafwikkeling op de Venneperweg west slecht is. De wachtrij kan 480 meter lang worden. Ook op de Componistenweg en de Operaweg kan de wachtrij lang worden, 155 en 115 meter respectievelijk.



Figuur B5 - Wachtrijlengtes in de avondspits, voorkeursvariant.

Op opbouw van de verliestijd op de Venneperweg west gedurende de avondspits is te zien in Figuur B6. Goed te zien is dat de verliestijd in de piek gemiddeld meer dan 2 minuten is, en kan zelfs incidenteel meer dan 4 minuten worden. Ook hier is de oorzaak een combinatie van langzaam verkeer wat in de voorrang kan oversteken, en grote conflicterende verkeerstromen op de rotonde zelf.



Figuur B6 - Gemiddelde verliestijd op de Venneperweg west gedurende de avondspits

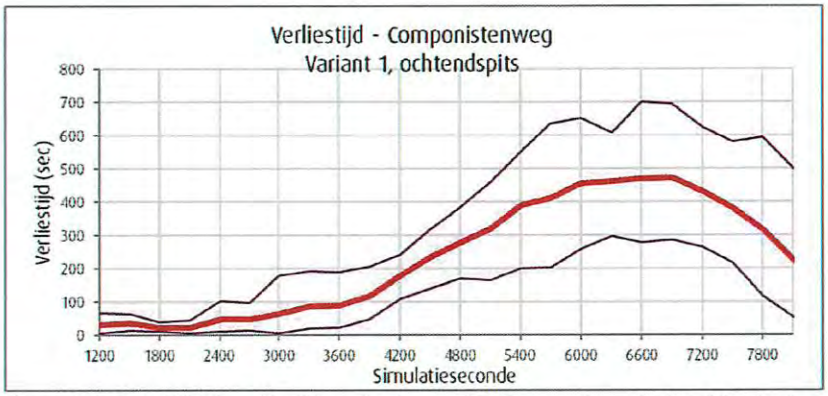
Variant 1

Tabel B4 laat de gemiddelde verliestijd per tak voor variant 1 zien. Net zoals in de voorkeursvariant is de Componistenweg in de ochtendspits overbelast, hoewel hier de gemiddelde verliestijd wel aanzienlijk hoger is. Ook in de avondspits is het verkeersbeeld vergelijkbaar, maar wel slechter. Zowel op de Venneperweg west als op de Operaweg is de gemiddelde verliestijd ongeveer 4 minuten.

	Ochtendspits	Avondspits
Venneperweg oost	8 sec	20 sec
Componistenweg	243 sec	65 sec
Venneperweg west	11 sec	229 sec
Operaweg	7 sec	259 sec

Tabel B4 – Gemiddelde verliestijd (sec) variant 0

In f is de opbouw en spreiding van de verliestijd op de Componistenweg in de ochtendspits weergegeven. Maximaal is de gemiddelde verliestijd bijna 500 seconden, en zelfs in het meest gunstige geval kan de verliestijd alsnog ongeveer 5 minuten bedragen.



Figuur B7 - Gemiddelde verliestijd op de Componistenweg gedurende de ochtendspits

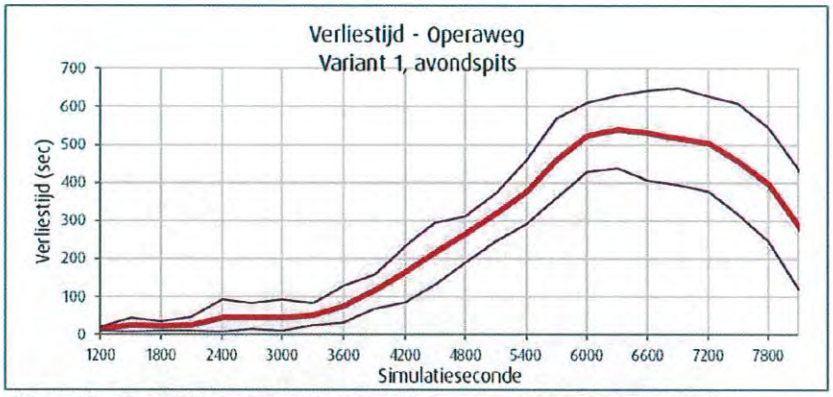
De verkeerstromen op de Componistenweg en de Venneperweg west in deze variant verschillen weinig met de voorkeursvariant. De toegenomen verslechtering van de verkeersafwikkeling komt door een grotere verkeersstroom op de Operaweg, met name richting de Venneperweg oost. Deze verkeerstroom heeft voorrang op verkeer op de Componistenweg, waardoor daar de verliestijd en wachtrij toeneemt (zie ook Figuur B8).



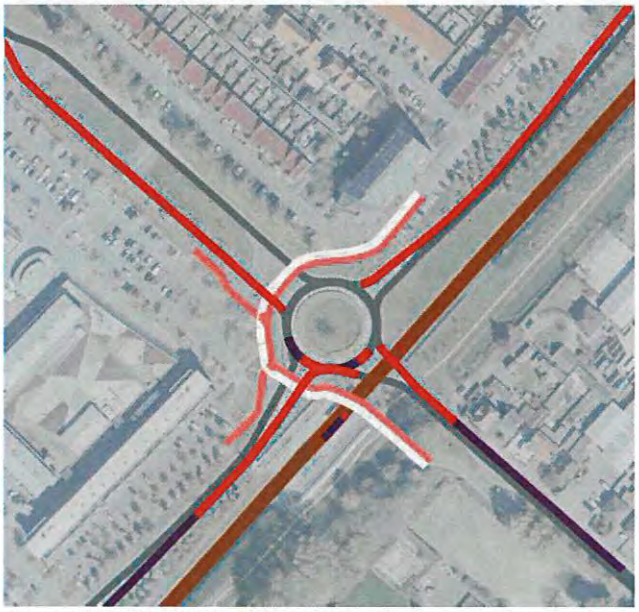
Figuur B8 – Wachtrij op de Componisten weg in de ochtendspits

In de avondspits is de Operaweg maatgevend. Figuur B9 laat opbouw van de verliestijd op deze tak zien. In de piek kan de verliestijd meer dan 8 minuten worden.
De oorzaak van de verslechterde verkeersafwikkeling ten opzichte van de voorkeursvariant is dat de Operaweg drukker is geworden. Dit verkeer kan nauwelijks de rotonde opkomen,

door de grote stroom doorgaand verkeer op de Venneperweg. In het geval dat het wel de rotonde opkomt, kan het verkeer vanuit de Venneperweg west niet meer de rotonde opkomen, waardoor daar ook oponthoud ontstaat. Dit resulteert uiteindelijk in lange wachtrijen op, zoals Figuur B10 laat zien.



Figuur B9 - Gemiddelde verliestijd op de Operaweg gedurende de avondspits



Figuur B10 - Wachtrijlengtes in de avondspits, variant 1

B1.3 Conclusie

De gemiddelde verliestijden per tak ver variant staan in Tabel B5. Hier is te zien dat de rotonde het verkeersaanbod in beide varianten niet kan afwikkelen. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn de oversteken voor langzaam verkeer, waar het autoverkeer voorrang aan moet verlenen, en de geregelde busoversteek. Dit verstoort de verkeersafwikkeling dusdanig dat in de ochtendspits het verkeer op de Componistenweg niet goed afgewikkeld kan worden. In de avondspits is de verkeersafwikkeling op de Venneperweg west slecht. In variant 1 is ook de verkeersafwikkeling op de Operaweg slecht.

	Voorkeursvariant		Variant 1	
	Ochtendspits	Avondspits	Ochtendspits	Avondspits
Venneperweg oost	7 sec	14 sec	8 sec	20 sec
Componistenweg	46 sec	34 sec	243 sec	65 sec
Venneperweg west	8 sec	58 sec	11 sec	229 sec
Operaweg	6 sec	30 sec	7 sec	259 sec

Tabel B5 – Gemiddelde verliestijd per tak

De verkeersafwikkeling op de rotonde is in variant 1 slechter ten opzichte van de voorkeursvariant. Het verschil in verkeersafwikkeling tussen de voorkeursvariant kan verklaard worden aan de hand van de verkeersintensiteiten. In variant 1 is de verkeerstroom tussen de Venneperweg oost en de Operaweg sterk toegenomen ten opzichte van de voorkeursvariant. Deze verkeerstromen beïnvloeden alle richtingen op de rotonde. Meerdere richtingen in de voorkeursvariant zijn al (gedeeltelijk) overbelast. Een relatief kleine toename aan conflicterend verkeer kan resulteren in een zeer grote toename in verliestijd.

De berekeningen zijn conservatief uitgevoerd. Hierbij zijn aannames gedaan die gunstig zijn voor de verkeerssituatie en -afwikkeling op en rond de rotonde. Zo is bijvoorbeeld voor de dienstregeling van de bussen op de HOV-baan uitgegaan van de huidige dienstregeling; verwacht wordt dat deze wordt gewijzigd in de toekomst waardoor meer bussen of de bestaande bussen in een hogere frequentie over de HOV-baan gaan rijden.
Daarnaast is gerekend met zo kort mogelijke roodtijden voor het autoverkeer rond de HOV-baan. Hierdoor heeft het busverkeer een lichte vertraging in het simulatiemodel. In de praktijk heeft de bus absolute voorkeur en zullen de roodtijden voor het autoverkeer iets hoger liggen.

Ook is in de berekeningen nog niet uitgegaan van een aantal grote ruimtelijke ontwikkelingen in en rond Nieuw-Vennep een effect kunnen hebben op de verkeerssituatie op en rond de onderzochte rotonde. In tabel B6 zijn een aantal van deze ontwikkelingen en de beoogde omvang weergegeven. Deze ontwikkelingen kunnen leiden tot een verdere groei van verkeer op en rond de rotonde; en hieruit volgend verslechtering van de verkeersafwikkeling.

Planontwikkeling	Ontwikkeling woningen 2030 tov 2020	Ontwikkeling woningen 2040 tov 2020
Nieuw Vennep West	+300 won.	+3.000 won.
PARK21	Kleinschalige recreatieve ontwikkelingen, beperkte bijdrage in spitsen	Grootschalige recreatieve ontwikkelingen. Flinke bijdrage op Noordelijke Randweg
Lincolnpark	+1.275 won.	+1.275 won.
Lisserbroek-Noord	+ 1.352 won.	+ 1.725 won.
Lisserbroek Binnen Turfspoor	+ 1.448 won.	+1.803 won.

Tabel B6 – Gemiddelde verliestijd per tak

B1.4 Auto- en vrachtintensiteiten

	Venneperweg oost	Componistenweg	Venneperweg west	Operaweg
Venneperweg oost	-	170	388	31
Componistenweg	291	-	117	504
Venneperweg west	618	84	-	204
Operaweg	91	174	177	-

Tabel B7 – Autointensiteiten voorkeursvariant ochtendspits

	Venneperweg oost	Componistenweg	Venneperweg west	Operaweg
Venneperweg oost	-	11	7	1
Componistenweg	8	-	0	12
Venneperweg west	21	0	-	0
Operaweg	1	6	0	-

Tabel B8 - Vrachtintensiteiten voorkeursvariant ochtendspits

	Venneperweg oost	Componistenweg	Venneperweg west	Operaweg
Venneperweg oost	-	384	955	86
Componistenweg	345	-	143	316
Venneperweg west	808	152	-	248
Operaweg	61	423	232	-

Tabel B9 - Autointensiteiten voorkeursvariant avondspits

	Venneperweg oost	Componistenweg	Venneperweg west	Operaweg
Venneperweg oost	-	11	18	1
Componistenweg	15	-	0	8
Venneperweg west	5	0	-	0
Operaweg	1	24	0	-

Tabel B10 - Vrachtintensiteiten voorkeursvariant avondspits

	Venneperweg oost	Componistenweg	Venneperweg west	Operaweg
Venneperweg oost	-	157	381	218
Componistenweg	260	-	118	534
Venneperweg west	583	84	-	253
Operaweg	304	192	195	-

Tabel B11 - Autointensiteiten variant 1 ochtendspits

	Venneperweg oost	Componistenweg	Venneperweg west	Operaweg
Venneperweg oost	-	10	7	6
Componistenweg	7	-	0	12
Venneperweg west	21	0	-	0
Operaweg	7	7	0	-

Tabel B12 - Vrachtintensiteiten variant 1 ochtendspits

	Venneperweg oost	Componistenweg	Venneperweg west	Operaweg
Venneperweg oost	-	372	990	152
Componistenweg	305	-	143	352
Venneperweg west	823	150	-	299
Operaweg	263	443	277	-

Tabel B13 - Autointensiteiten variant 1 avondspits

	Venneperweg oost	Componistenweg	Venneperweg west	Operaweg
Venneperweg oost	-	10	19	8
Componistenweg	14	-	0	8
Venneperweg west	5	0	-	0
Operaweg	13	24	0	-

Tabel B14 - Vrachtintensiteiten variant 1 avondspits

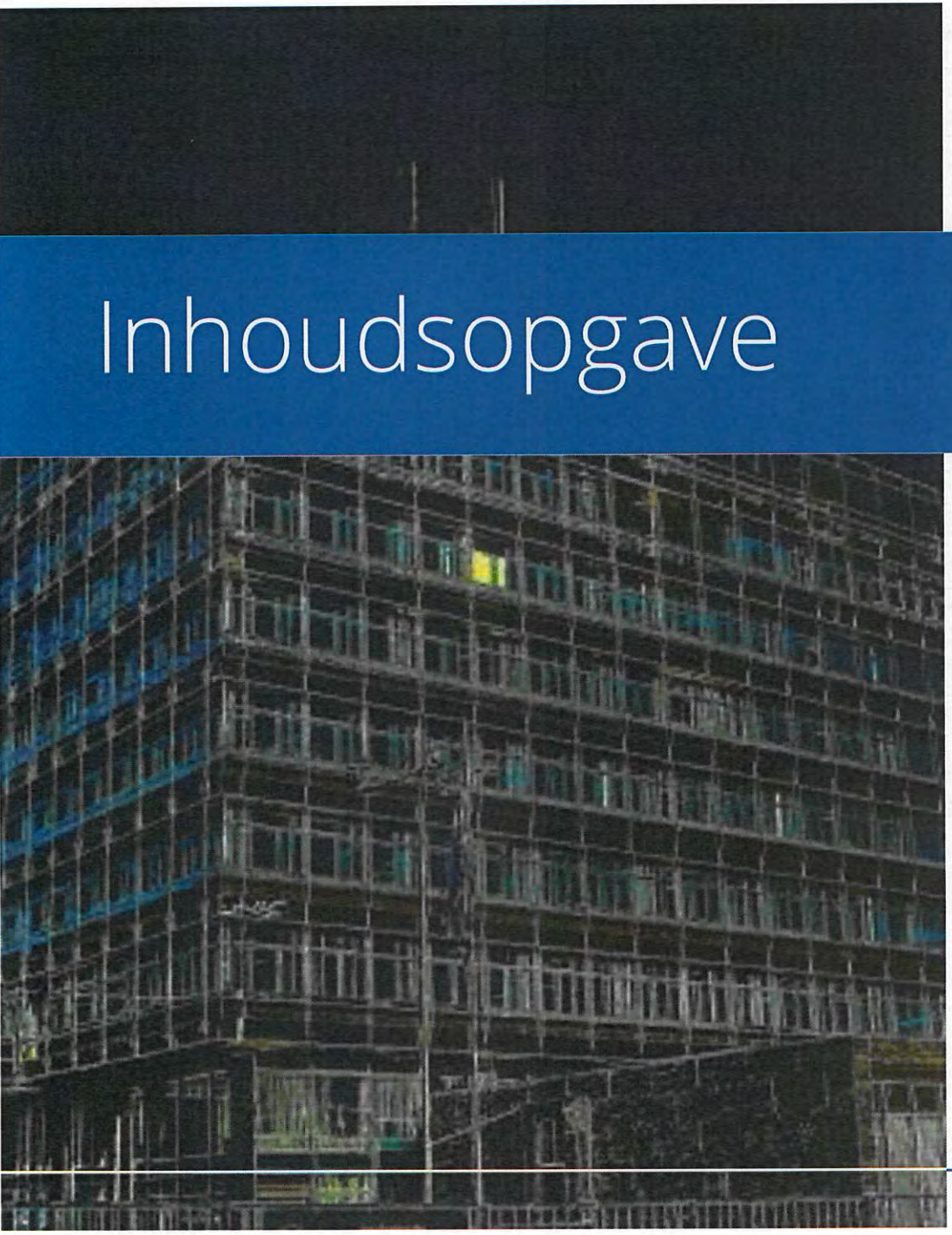


Collie

Retail & Horeca

BOLSkwartier

ransformatiegebied "De Pionier - Bols" Nieuw-Vennep
li 2021



Inhoudsopgave

1 Horecainvulling BOLSkwartier

2 Retailinvulling BOLSkwartier

3 Overige invulling BOLSkwartier

Horecainvulling

Zeer weinig horeca in Nieuw-Vennep

Nieuw-Vennep kent één horecacluster. Deze is gelegen in het centrum van de woonplaats. Kijkend naar de branchering van de gehele woonplaats dan valt op dat horeca maar een aandeel van 5% heeft ten opzichte van het totale winkeloppervlak.

Dit is weinig ten opzichte van vergelijkbare plaatsen in de Randstad, maar ook ten opzichte van het landelijk gemiddelde. Zo heeft Nieuw-Vennep maar 0,11 m² horeca per inwoner, terwijl dat in Nederland 0,27 m² per inwoner is.

Omdat de gemeente Haarlemmermeer de ambitie heeft om een gemengd woon-werkgebied te maken van De Pionier - Bols is het wenselijk dat bepaalde voorzieningen worden toegevoegd aan het plangebied. Deze functiemix zal de levendigheid verbeteren, een oplossing bieden voor het afremmen van de mobiliteit en het ruimtegebruik intensiveren.

Eén van die voorzieningen is horeca. In de transformatiefase zal deze horeca voornamelijk gericht zijn op de werkende mensen in het gebied, maar dit kan uiteindelijk ook gaan fungeren als hart voor de buurt.

Hierdoor is het mogelijk om horeca toe te voegen aan het gebied. Zelfs zonder nieuwbouwontwikkelingen is de ratio namelijk enorm laag. Wanneer de, na verluidt, 2.000 woningen zijn gebouwd in het gebied zal er een tekort ontstaan aan horeca waardoor het een minder aantrekkelijke wijk wordt. We raden het dan ook aan om toe te voegen. Daarnaast zal het niet concurreren met het nabijgelegen Getsewoud, maar kan het juist een katalysator zijn.

De Bolstoren is een iconisch gebouw en leent zich dan ook goed voor een horecavoorziening. Bij de nieuwe te realiseren speelplaats nabij de silo('s) is het passend lichte klapluikhoreca toe te voegen. Hierbij moet gedacht worden aan zeencontainers die geïntrigeerd worden met de silo's. Deze kan geheel gericht zijn op consumeren tijdens werktijden.

Horecaclusters



Horeca ratio

	Inwoners	m² WVO	Ratio (m² per inwone
Nederland	17.407.585	4.700.590	0,2
Nieuw-Vennep	31.510	3.310	0,1

Retailinvulling

Richten op dagelijkse behoeften

De winkelstructuur van Nieuw-Vennep zit goed in elkaar. De drie winkelclusters zijn complementair aan elkaar of hebben een duidelijke functieafbakening. Dit zorgt ervoor dat de leegstand de laatste jaren enorm is afgenomen en momenteel op zo'n 3,4% ligt.

De meeste van deze leegstand is gelegen in het centrale winkelcentrum De Symfonie. De andere twee winkelgebieden zijn voornamelijk gericht op de dagelijkse behoeften van omwonenden, waardoor het draagvlak voor deze dagelijkse winkels groot is.

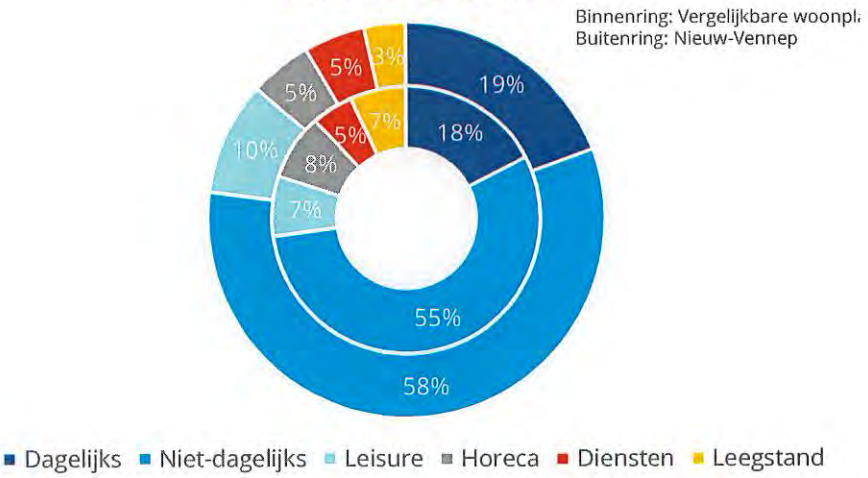
De ambitie is om gefaseerd 2.000 extra woningen toe te voegen op het Pionier-Bolsterrein. Dit zorgt ervoor dat de retail ratio nog verder gaat dalen naar ongeveer 1,80 m² per inwoner.

Gezien de huidige marktomstandigheden en trends die al langer gaande zijn in de retail, raden wij af om naar de landelijk gemiddelde retail ratio te werken. Dit zou betekenen dat er ruim 6.000 winkel vierkante meters bijgebouwd moeten worden.

Toch zijn wij van mening dat voorzieningen zoals retail een gemengd woon-werkgebied aantrekkelijker maken. Wij raden dan ook aan om kleinschalige retail toe te staan die gericht is op gemak en dagelijkse behoeften van omwonenden en werkenden. Voorbeelden hiervan zijn maaltijd- en takeawaywinkel Stach of een compact stadsconcept van een landelijke supermarktketen, wat ook goed een dependance van een supermarkt uit het winkelcentrum Getsewoud kan zijn.

Doordat het assortiment in dergelijke concepten beperkt(er) is, zullen zij weinig tot niet concurreren met de huidige winkels in het winkelcentrum Getsewoud. Voor het doen van de grote boodschappen zullen de meeste toekomstige inwoners alsnog naar de bestaande retailclusters gaan, waardoor deze een impuls zullen krijgen.

BRANCHERING



RETAIL RATIO

	Inwoners	m² WVO	Ratio (m² per inwoner)
Nederland	17.407.585	38.255.712	2,20
Nieuw-Vennep	31.510	61.955	1,97

Overige invullingen

Kringloopwinkels en pick-up points

Kringloopwinkels blijven groeien in populariteit. Zo is de laatste jaren het aantal kringloopwinkels in Nederland alsmaar gestegen. Momenteel zijn er in Nederland ongeveer 1.175 kringloopwinkels. Dat betekent dat er zo'n 6,5 kringloopwinkels per 100.000 inwoners zijn.

Ook Nieuw-Vennep en de plaatsen eromheen zoals Hillegom en Hoofddorp hebben kringloopwinkels. In dit geval gaat het om ongeveer 4,60 winkels per 100.000 inwoners. Deze voorzieningsdichtheid is lager dan die van provincie en Nederland in zijn algeheel.

Kijkende naar de toekomst verwachten we dat kringloopwinkels nog meer in populariteit gaan toenemen. Eén van de redenen hiervoor is dat consumenten steeds ecologisch verantwoordelijker willen shoppen. Daarbij is de kringloopwinkel dé oplossing.

Hoewel er momenteel een kringloopwinkel gevestigd is in Nieuw-Vennep, is er op basis van de ratio mogelijkheid voor een groter aanbod. Dit is zeker het geval wanneer er nog eens 2.000 huishoudens bijkomen.

Door de beperkte ruimte voor de kringloopwinkel (ca. 500 m² VVO) zal het geen concurrentie zijn van de nog zittende winkel. Het zou sterk zijn als deze winkel een aanvulling zou zijn op de bestaande kringloopwinkel, dus met een ander assortiment. Het zou interessant zijn om te onderzoeken of de huidige kringloopwinkel een dependance wil openen op deze locatie.

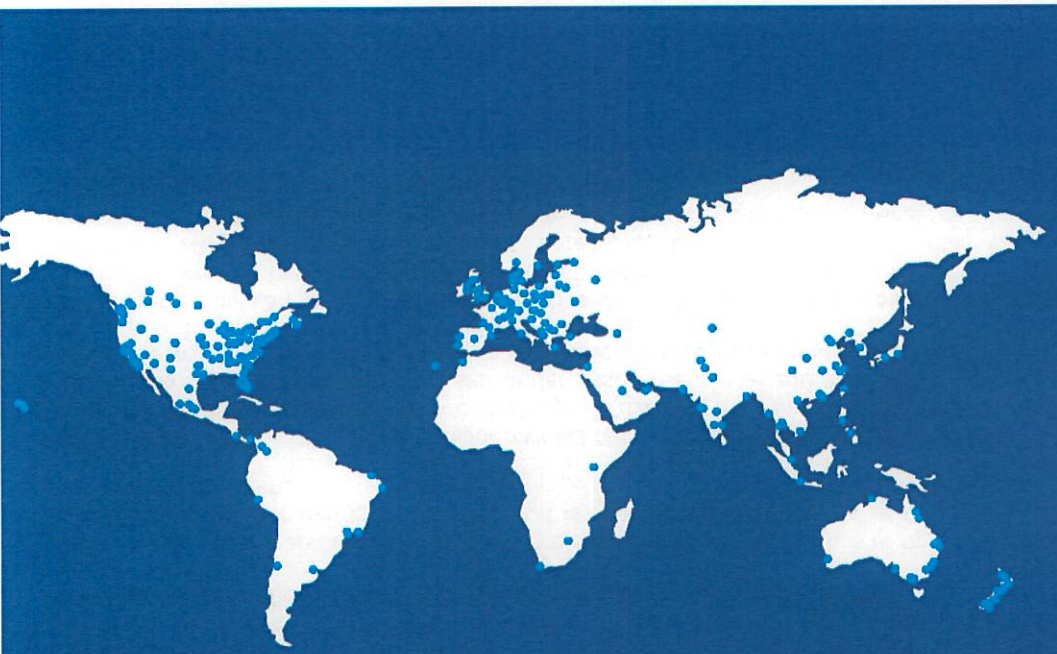
Een voorziening die van toegevoegde waarde kan zijn voor het gebied, is een pick-up point voor pakketbezorgers. Dit beperkt het aantal vervoersbewegingen door de wijk, wat zorgt voor een rustiger en veiliger woongebied met een betere luchtkwaliteit. Mocht er retail worden toegevoegd in het gebied, zoals een compacte supermarkt of kringloopwinkel, dan zouden deze direct kunnen fungeren als een dergelijk pick-up point.

LOCATIE KRINGLOOPWINKELS



DICHTHEID KRINGLOOPWINKELS

	Inwoners	Aantal winkels	Winkels per 100.000 inwoners
Nederland	17.407.585	1.175	6,72
Noord-Holland	2.888.486	138	4,78
Nieuw-Vennep e.o.	130.379	6	4,60



18.000+
Medewerkers

68
Landen

€2,9
Miljard omzet

€107
Miljard
transactiewaarde

70.000
Transacties

185
Miljoen m^2 in
beheer

Colliers

Stadionplein 14 | 1076 CM Amsterdam

Tel.: +31 (0)20 540 55 60.
amsterdam.office@colliers.com | www.colliers.nl

BOLSKWARTIER BV

SANDTLAAN 36 - 2223 GG KATWIJK
POSTBUS 3081 - 2220 CB KATWIJK
TELEFOON - 071-4051414

Memo

Project: 2721, Bolsterrein
Onderwerp: Commerciële en horeca voorzieningen op het Bolsterrein
Datum: 13 april 2021
Aan: Gemeente Haarlemmermeer

Bolstoren

In de plannen van het Bolsterrein is diverse horeca en een wasbar op de begane grond van de Bolstoren gepland. De Bolstoren is een kenmerkend gebouw in Nieuw-Vennep en omstreken en het gebouw die blijft bestaan op het Bolsterrein. In 1969/1970 is Bols verhuisd naar Nieuw-Vennep waarbij het kantoor in het hoogste gebouw van de Haarlemmermeer was gevestigd. De heer Frits Henderickx heeft destijds de kunstwand "Het Destillatieproces" ontworpen en gemaakt ter plaatse van de entreehal van de toren. Het kunstwerk neemt de wanden op de begane grond en entresol in beslag en sluit naadloos aan bij de geschiedenis van de Bolstoren en het Bolsterrein. Er zijn nog veel inwoners van Nieuw-Vennep die verbonden zijn met de Bolshistorie. Wij hechten eraan dit terug te laten komen in de Bolstoren.

De begane grond en deels de entresol van de Bolstoren worden in de herontwikkeling voorzien van horecagelegenheden. De horeca zorgt ervoor dat de historische waarde van het pand en het terrein voor iedereen zichtbaar en toegankelijk is. De horeca zal de kunstwand versterken en andersom. Daarnaast zal de horeca buiten verbinden met binnen door middel van terrassen grenzend aan het plein. De horeca op deze plek zal zorgen voor levendigheid en sfeer in de nieuwe ontwikkeling. Het terras sluit aan op het plein, waar ook (kleinschalige) evenementen kunnen worden georganiseerd, en de dorpse straat die de Pionier via het Bolsterrein met de sportaccommodatie Estafette verbindt.

Naast de horeca is ook een wasbar op de begane grond gepland. In de wasbar worden professionele wasmachines en drogers opgesteld wat de bewoners de mogelijkheid geeft om hun wasgoed te wassen en ondertussen gebruik maken van de koffie-/loungebar tot de was gereed is. Hier zullen ook alle voorzieningen aanwezig zijn om te kunnen werken terwijl je wacht. Met dit concept hoeft men niet per se een eigen wasmachine of droger in huis te halen. Dit sluit goed aan op de toekomstige behoefte aan kleinschalige startersappartementen.

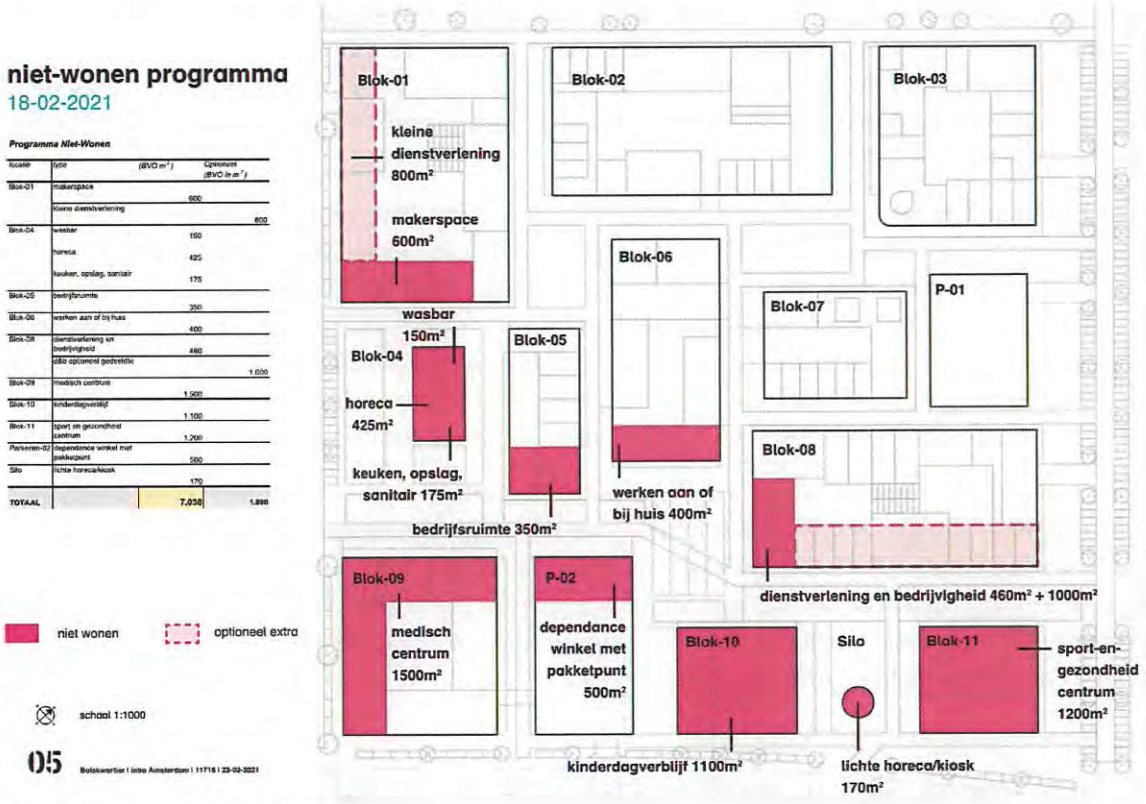
Levendigheid en sfeer op het Bolsterrein

Doordat de koffie-/loungebar en horeca op andere momenten open zijn, zal dit de sfeer en levendigheid in de wijk ten goede komen. Door de afwisseling van de momenten dat de horeca, dienstverlening en bedrijvigheid open zijn, behoud je de levendigheid en toegankelijkheid van het plangebied. Dit zorgt voor een kwaliteitsimpuls en sterke sociaaleconomische kansen en verlaging van criminaliteit en sociaal onveiligheid. Daarnaast kan er slim gebruik worden gemaakt van het dubbel gebruik van de (openbare) ruimtes; enerzijds betrekken bij de horeca en anderzijds een kleinschalig evenement organiseren.

Men gaat het Bolsgebied zien als een fijne verblijfsruimte en ruimte om te verblijven en te ontmoeten. Bijvoorbeeld na een afspraak met een financieel adviseur (dienstverlening) nog even napraten met een kopje koffie (koffie-/loungebar) erbij of als de kinderen aan het spelen zijn in de speeltuin bij de silo een koffie/ijsje to go halen bij de kiosk. Een levendige plint is aantrekkelijk voor het gebied en de (sociale) veiligheid.

Dependance winkel met pakketpunt

Eén van de grote voordelen is dat het Bolsterrein autovrij zal zijn. Dit zorgt ervoor dat men zich vrij kan bewegen in de wijk en er een hoog veiligheidsgevoel zal ontstaan. Daarbij betekent dit echter ook dat de pakketbezorgers niet de wijk in kunnen met hun bus om de pakketten bij de voordeur af te leveren. Om ervoor te zorgen dat de bewoners gewoon kunnen bestellen, hebben wij in de mobiliteitshub een dependance winkel met pakketpunt bedacht. Op dit punt kunnen alle pakketten voor bewoners in de wijk worden bezorgd en worden de bewoners geïnformeerd dat zij hun pakket daar kunnen afhalen. Zo voorkom je dat er toch auto's in de wijk rijden die je als voetganger niet verwacht. De dependance met winkel kan worden gefaciliteerd door of gekoppeld aan een bestaande winkeleigenaar uit de nabij gelegen winkelcentra.



Medische voorzieningen

In blok 3 zal Zorg Vastgoed Management een medisch centrum realiseren in de plint van het gebouw. Deze plint sluit aan op de Lucas Bolsstraat en de dorpse straat. In het medisch centrum zal onder andere een huisartsenpraktijk, fysio, tandheelkunde, diëtist gevestigd worden.

Daarnaast is het mogelijk dat er andere zelfstandige zorgondernemingen zich kunnen vestigen langs de Lucas Bolsstraat en de dorpse straat. Deze variatie in zorgvoorzieningen zorgt voor diversiteit op het Bolsterrein.

Kinderdagverblijf

Blok 10 zien we graag op de begane grond een kinderdagverblijf. Het kinderdagverblijf is gesitueerd naast de silo en deels langs de dorpse straat. Doordat een kinderdagverblijf ook buitenruimte nodig heeft, zorgt dit ervoor dat gedurende de dag een levendige sfeer ontstaat door de buiten spelende

kinderen in de wijk. De overgang van de buitenruimte van het kinderdagverblijf en de openbare ruimte kan zo worden ingericht dat dit past binnen de beoogde toekomstige situatie.

Op de begane grond van de mobiliteitshub wordt een kiss-and-ride strook gecreerd waar ouders hun kinderen af kunnen zetten of even kort kunnen parkeren om hun kinderen weg te brengen. Vanaf de kiss-and-ride strook wordt een directe verbinding met het kinderdagverblijf gemaakt wat het afzetten en ophalen van de kinderen vereenvoudigd en waardoor de veiligheid van de wijk wordt benadrukt.

Sportvoorzieningen

Op dit moment is er op het Bolsterrein een judoschool gevestigd. Wij onderzoeken de mogelijkheden om de judoschool terug te kunnen laten komen in de herontwikkeling. Wij zien in de plint van blok 11 hiervoor een uitgelezen mogelijkheid. Daarnaast is er ruimte om ook andere sportvoorzieningen te huisvesten. Blok 11 sluit goed aan op de bestaande sportaccommodatie Estafette en de bereikbaarheid is zowel vanaf Bols-Pionier als van buitenaf goed.

ZIENSWIJZE 17

Christelijke Scholengemeenschap voor gymnasium,
atheneum, havo, mavo, vmbo en HVX

College van burgemeester en wethouders van Haarlemmermeer
Raadhuisplein 1
Postbus 250
2130AG Hoofddorp

Nieuw-Vennep, maandag 1 november 2021

Betreft: Zienswijze Masterplan Pionier-Bols, Herbert Vissers College

Geacht college van burgemeester en wethouders,

Het Herbert Vissers College heeft kennisgenomen van het Masterplan Pionier-Bols (registratienummer: 2021.0002136), gepubliceerd op de website van de gemeente Haarlemmermeer (https://haarlemmermeergemeente.nl/nieuw-vennep/ontwerp-masterplan-pionier-bols).

In het masterplan staat aangegeven de snelheid op de Athenelaan te willen verhogen van 30 naar 50 kilometer per uur. Als school zijn wij van mening dat er met de uitvoering van dit voornemen een onveilige situatie ontstaat. We constateren dat de keuze voor een 50 kilometer weg niet is ingegeven door een streven naar verkeersveiligheid, maar eerder een stedenbouwkundige keuze lijkt. Met een school in de omgeving van het Pionier-Bols is het noodzaak om de effecten rondom veiligheid zwaar mee te wegen in de planontwikkeling. Met ruim 2200 leerlingen en collega's die dagelijks bij ons werken en leren maken we veel gebruik van de wegen rondom het plangebied (en de school).

Naar aanleiding van bovenstaande hebben we de gemeente gevraagd om, met behulp van door ons aangeleverde data, ons te overtuigen dat de situatie veilig zal zijn. Daarbij hebben we verzocht om naast de voorkeursvariant waarin de Athenelaan 50 kilometer per uur wordt, ook een of meer alternatieve varianten uitgewerkt kunnen worden.

Op 14 september jl. heeft de verkeersdeskundige in het bijzijn van een aantal betrokken ambtenaren ons de microsimulatie getoond. Helaas bleek alleen de voorkeursvariant uitgewerkt. Hierdoor was de vergelijking met andere varianten op het gebied van verkeersdruk onmogelijk. Daarnaast kon de verkeersdeskundige ons niet vertellen of onze data verwerkt was in de microsimulatie.

De microsimulatie van de voorkeursvariant liet zien dat er waarschijnlijk een onveilige situatie ontstaat voor fietsers op het kruispunt Lucas Bolsstraat – Athenelaan. Fietsers moeten een weg oversteken waar een snelheid van 50 kilometer per uur is toegestaan. Een ruimte in het midden van deze oversteekplaats, waar fietsers kunnen wachten om voorrang te verlenen, maakt de situatie nog complexer. Hierdoor is het mogelijk dat er opstoppingen van fietsers ontstaan. Daarnaast vinden we het ongewenst dat voetgangers niet zijn meegenomen in de microsimulatie.

Nu er landelijk discussie gevoerd wordt over volledige invoering van 30 kilometerwegen in woonwijken, lijkt het ons gewenst om ook de 30 kilometervariant van de Athenelaan uit te werken.

Noorderdreef 175, 2152 AC Nieuw-Vennep
Postbus 134, 2150 AC Nieuw-Vennep
info@hvc.nl
www.hvc.nl
0252-661566 (mavo, havo, vwo)
0252-661599 (vmbo bk)

Naast het kruispunt Lucas Bolsstraat – Athenelaan maken wij ons ook zorgen over de verkeersdruk op de Beurtschipper en de Albertvillelaan in de nieuwe situatie. Om de rotonde van de Lucas Bolsstraat te vermijden is het waarschijnlijk dat een deel van de automobilisten zullen kiezen voor deze alternatieve route om Nieuw-Vennep te verlaten. Aangezien de Beurtschipper geen afgescheiden fietspad kent, zal de verkeersituatie onveiliger worden.

Wij willen de gemeente vragen om de voorkeursvariant te herzien of vast te leggen hoe deze nieuwe situatie veilig ingericht kan worden.

Naast veiligheid maken wij ons als school ook zorgen over de parkeerdruk in de omgeving. Bij de nieuwbouw van het Herbert Vissers College is er gesneden in het aantal parkeerplekken op het schoolterrein. Met een personeelsbestand van rond de 240 medewerkers en 70 parkeerplekken hebben wij niet voldoende plek. Medewerkers maken gebruik van parkeerplekken bij De Estafette en De Fakkel. Bij gelegenheden zoals ouderavonden en het open huis is de behoefte aan parkeerplekken nog groter. In het masterplan wordt uitgegaan van een stedelijke parkeernorm, Nieuw-Vennep is echter een dorp waar veel gezinnen een of meerdere auto's bezitten. Wij vragen ons af of de parkeerdruk in het gebied rondom de school dermate zal toenemen dat er geen plek meer is voor medewerkers en ouders om te parkeren.

Wij willen de gemeente vragen om een uitspraak te doen over hoe voldoende parkeergelegenheid voor de school in de toekomst kan worden gegarandeerd.

Wij hebben als school deelgenomen aan de klankbordgroepen en diverse overleggen over het plangebied. Tijdens deze overleggen hebben wij onze zorgen meermaals geuit. We hebben de indruk dat er wel naar ons wordt geluisterd, maar dat zaken die wij aankaarten niet serieus genoeg worden genomen.
Zo wordt de opvolging van afgesproken acties met betrekking tot de microsimulatie pas na het aflopen van de periode van de zienswijze aan ons gepresenteerd. Als grote voorziening in dit gebied hebben we een groot belang om een veilige leer- en werkomgeving voor leerlingen en medewerkers te bieden.

Wij hopen dat de gemeente bij de ontwikkeling van het plangebied ook rekening zal houden met de belangen van een groot deel van de jongeren en hun docenten in Nieuw-Vennep.

Wij zullen deze zienswijze delen met de ouders van onze leerlingen, medewerkers van de school en de gemeenteraad van Haarlemmermeer.

Graag ontvangen we een bevestiging dat u deze zienswijze heeft ontvangen.

Voor een toelichting kunt u contact met ons opnemen met de projectmanager van het Herbert Vissers College [redacted]

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Rector

[redacted]
Vicevoorzitter medezeggenschapsraad

Noorderdreef 175, 2152 AC Nieuw-Vennep
Postbus 134, 2150 AC Nieuw-Vennep

info@hvc.nl
www.hvc.nl

0252-661566 (mavo, havo, vwo)
0252-661599 (vmbo bk)

ZIENSWIJZE 18

Van: online@haarlemmermeer.nl <online@haarlemmermeer.nl>
Verzonden: dinsdag 2 november 2021 15:52
Aan: Gemeente Haarlemmermeer <Info@haarlemmermeer.nl>
Onderwerp: Form submission from: Ontwerp-masterplan en beeldkwaliteitsplan

Ingediend op dinsdag 02 november 2021 om 15:52

Ingediend door anonieme gebruiker:

Ingediende waarden zijn:

Waar geeft u een reactie op?* Het ontwerp-masterplan.
Hoe wilt u uw reactie geven?* Ik gebruik het tekstvlak in dit formulier.
Geef uw reactie.*
Geacht College,

Hierbij dien ik namens KBO Nieuw-Vennep BV een zienswijze in op het Ontwerp-masterplan dat recent is gepubliceerd. KBO Nieuw-Vennep BV is eigenaar van het perceel gelegen aan de Westerdreef 7 te Nieuw-Vennep. Dit perceel is gelegen in het plangebied.

Het doel van de eigenaar is om de locatie te herontwikkelen. In het kader van deze doelstelling is het huidige bestemmingsplan beoordeeld en inmiddels ook het masterplan.

Het masterplan biedt goede kansen voor herontwikkeling en wij zijn tevreden over de hoofdlijn van dit document. De wens van van de gemeente om verschillende grondeigenaren en/of ontwikkelaars samen te laten werken om tot een optimale invulling te komen kunnen wij volgen.

Wij hebben echter onze bedenkingen bij de bepaling onder 2.8 op blz. 149 van het plan:

"Ontwikkelaars wordt gevraagd om voor ten minste 70% van het grondoppervlak per blok aantoonbaar afstemming op 'de belangrijkste punten' te hebben bereikt voordat de gemeente medewerking verleent aan de vergunningverlening binnen dat blok'.

Deze passage roept een aantal vragen op:
- Wat wordt gerekend tot de belangrijkste punten?
- Wegen alle 'belangrijkste punten' even zwaar?
- Wie bepaalt op basis van welke criteria of dit akkoord voldoende is?
- etc.

Wij juichen samenwerking toe en wij zijn er ook van overtuigd dat er moet worden gepoogd om samen te werken om zo tot een optimaal plan te komen. De harde drempel van 70% en de nog vage toetsingscriteria zien wij echter als een risico voor een soepel proces.

Hiermee vormt de regel een bedreiging voor de (snelle) realisatie van woningen in dit gebied en schiet de gemeente haar doel voorbij.

Ons verzoek is dan ook om de bepaling waarin deze drempel is opgenomen te laten vervallen.

Voorts merken wij op dat er discrepanties (kunnen) optreden tussen de LOI die aan ontwikkelaar(s) is/wordt voorgelegd (en door sommigen al zijn ondertekend) en de inhoud van dit masterplan. Dit roept tenminste de vraag op welk document leidend is in geval van conflicterende bepalingen en/of hiaten?

Op dit punt is ons voorstel om in het masterplan duidelijkheid te verschaffen over de prioritering van beleids- en/of contractstukken.

Voor de goede orde wil ik onderstrepen dat wij dit masterplan toejuichen en dat wij met deze zienswijze een positieve bijdrage willen leveren aan de plannen voor dit gebied.
Hoe heet u?* [redacted]
Wat is uw e-mailadres?* [redacted]
Wat is uw woonplaats? Keijenborg

Bekijk dit bericht op de website:

https://haarlemmermeergemeente.nl/node/13683/submission/72101

ZIENSWIJZE 19

DocuSign Envelope ID: 68797936-6993-451B-AFC1-5E7DB546253A

EIGEN HAARD

College van Burgemeester en Wethouders
Gemeente Haarlemmermeer
Raadhuisplein 1
2132 TZ HOOFDDORP

Online ingediend

Datum : 29 oktober 2021
Betreft : Reactie Ontwerp Masterplan Pionier-Bolsterrein
Kenmerk : BH/NvH/2112

Geacht College,

Recent is het Ontwerp Masterplan Pionier-Bolsterrein openbaar gemaakt. In het kader van het participatietraject maken wij graag gebruik van de mogelijkheid een reactie te geven op het Masterplan, met name op het sociale woningbouw programma.

Heldere visie met ruime ambities

We willen u allereerst complimenteren. Er ligt een prachtige visie met heldere ruimtelijke kaders om een duurzaam gemengd woon-werkgebied te realiseren. Het is prettig om te lezen dat op alle thema's in het stuk hoge ambities worden gesteld.

Als woningcorporatie vinden wij het daarnaast goed om te zien dat er in het Masterplan een belangrijk deel (sociale) huur is opgenomen. Gezien de huidige woningnood is dit van essentieel belang. Niet alleen voor de woningzoekenden in de eigen gemeente, maar zeker óók voor woningzoekenden in de regio, voor wie de wachttijden op een (sociale) huurwoning elk jaar verder oplopen. Erg positief is dan ook dat er 30% sociale huur wordt gerealiseerd en dat hier altijd een toegelaten instelling bij betrokken is.

Daarnaast ondersteunen wij ook sterk de ambitie om van Pionier Bols een complete woonwijk te maken, die aantrekkelijk wordt voor uiteenlopende groepen bewoners; zowel vanuit volkshuisvestelijk oogpunt als vanuit het streven naar zoveel mogelijk gemengde wijken. We zijn dan ook positief over de richtlijn qua menging over het gebied.

Zorgen over betaalbaarheid, beschikbaarheid en differentiatie sociale huur

Ondanks dat wij de visie en ambities van het Masterplan ondersteunen, hebben wij toch een aantal zorgen over de betaalbaarheid, beschikbaarheid en differentiatie van het sociale woonprogramma in de huur. We vinden dat we in het belang van onze huurders hier op moeten reageren.

Ten eerste willen we reageren op de richtlijn dat 70% van de sociale huur een gemiddelde grootte heeft van 45 m2 GBO, 30% een gemiddelde grootte van 40 m2 GBO, en dat de minimale grootte 30 m2 GBO bedraagt. De gemiddelde grootte van het totale sociale huurprogramma is daarmee 43,5 m2 GBO.

Ten tweede willen we reageren op de verdeling huurprijsklassen van 25% tot eerste aftoppingsgrens < € 633,25, 25% tot de tweede aftopping < € 678,66 (pp 2021) en 50% tot de maximale grens sociale huur < € 752,33.

Eigen Haard en Ymere hebben in september 2020 een visie op het sociaal programma besproken, 'Advies woningbouwprogramma' genaamd. Dit advies is gestoeld op een aantal analyses zoals het woonbeleidsprogramma, de data vanuit het WiMRA-onderzoek en data vanuit WoningNet. Door deze analyses te koppelen ontstaat een goed beeld van de vraag. Deze vraag hebben we afgezet tegen het huidige aanbod aan sociale woningen in Nieuw-Vennep.

Op basis van de inschrijvingen in WoningNet is er gekeken naar de samenstelling van de woningzoekenden uit gemeente Haarlemmermeer zelf. Daar is voor gekozen omdat hier vanuit de grootste vraag is te verwachten. De belangrijkste conclusies:

- 85% van de ingeschreven woningzoekenden bestaat uit de categorie één- en tweepersoonshuishoudens.
- Op basis van het aantal personen en het inkomen is er een vraag van 60% naar een woning met een huurprijs van € 663,40
- 9% van de woningzoekenden is jonger dan 23 jaar en 21% van de woningzoekenden is ouder dan 65 jaar.

Dit heeft geleid tot onderstaand woningbouwprogramma voor het Pionier-Bolsterrein. Dit is wat Ymere en Eigen Haard betreft volkshuisvestelijk gezien het meest optimale programma (prijspeil 2021).

Programma							
Doelgroep	1 persoon	1 persoon	≤ 2 personen	≤ 2 personen	≤ 2 personen	≤ 2 personen	≥ 3 personen
Leeftijd	18-23 jaar	23-28 jaar	23-65 jaar	23-65 jaar	> 65 jaar	> 65 jaar	23-65 jaar
Oppervlakte	30m²	30m²	45m²	60m²	60m²	60m²	75m²
Kamers	1	1	2	3	3	3	4
Huurprijs	€ 475	€ 633,25	€ 633,25	€ 752,33	€ 633,25	€ 752,33	€ 678,66 € 752,33
Percentage	5%	5%	35%	25%	10%	10%	10%

Samengevat doen we de aanbeveling gedaan om voor 10% in te zetten op woningen van gemiddeld 30 gbo, 35% van gemiddeld 45 m2 gbo, 45% van gemiddeld 60 m2 gbo, en 10% van gemiddeld 75 m2 gbo. Oftewel, met een gemiddelde grootte van 53,3 m2 gbo op het totale programma.

Qua huurprijsklassen ziet de verdeling er idealiter zo uit:

Huurprijsklassen (peildatum 2021)	< € 633,25	€ 633,25 t/m € 678,66	€ 678,66 t/m € 752,33
Aanbevolen percentages	55%	10%	35%

DocuSign Envelope ID: 68797936-6993-451B-AFC1-5E7DB546253A

Met een programma met alleen maar kleine woningen (< 45 m2 GBO) vallen een aantal voor de sociale cohesie belangrijke doelgroepen buiten de boot. Als woningcorporatie willen we daarvoor waken. We hopen dan ook dan onze reactie aanleiding geeft om het Ontwerp Masterplan op bovengenoemde punten aan te passen, zodat het beter aansluit bij wat onze huurders kunnen betalen en nodig hebben.

Met vriendelijke groet,
Woningstichting Eigen Haard



Bestuursvoorzitter



Het Pionier-Bolsterrein Nieuw-Vennep

Stedenbouwkundig Masterplan

VERSIE
13 JAN 2022

gemeente
Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

Leeswijzer 5

A. Inleiding 7

A.1 Inleiding 8
A.2 Locatie beschrijving en analyse 12
A.3 Bestaande situatie 16
A.4 Proces totstandkoming
A.4.1 Participatieproces 24

B. De Opgave en ambities 30
B.1.1 Opgave & Programma in 't kort 32
B.1.2 Swot Analyse 32
B.1.3 Ambities 33
Van bedrijvigheid naar een voor Nieuw-Vennep nieuw gemengd woon-werkgebied; 33
Bijdragen aan de woningopgave door het toevoegen van circa 2.000 woningen; 34
Benutting en verbetering voorzieningen in Nieuw-Vennep; 35
Verbeteren verbindingen in Nieuw-Vennep; 36
Streven naar een veilige, aantrekkelijke en gezonde fysieke leefomgeving. 37

C. VISIE EN PLANCONCEPT 41

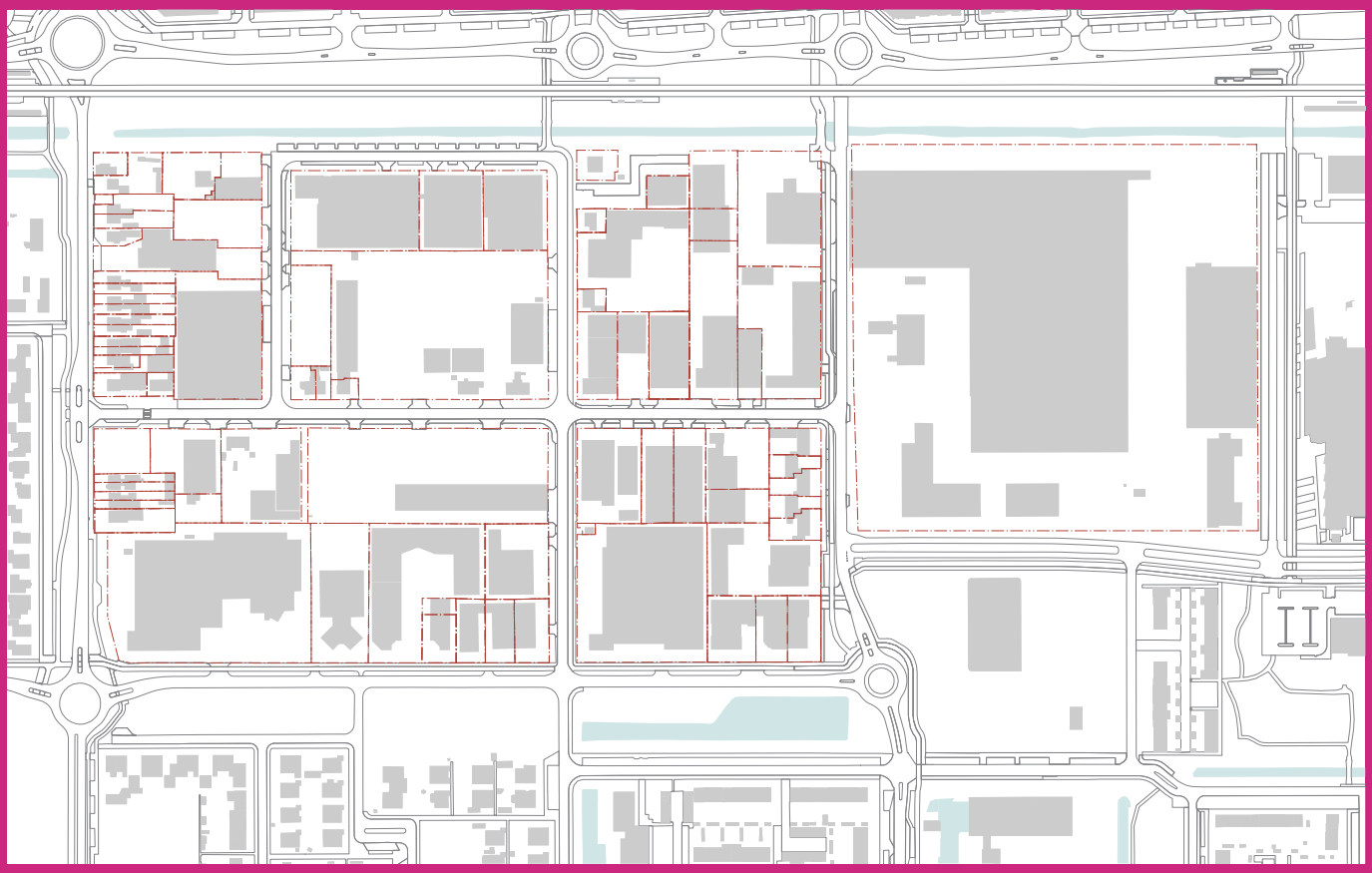
Plankaart 42
C.1 Van bedrijvigheid naar (voor Nieuw-Vennep) nieuw gemengd woon-werkgebied 45
C.2 Bijdragen aan woningopgave door toevoegen ca. 2000 woningen 56
C.2.1 Woningbouwopgave MRA 57
C.2.2 Woonprogramma 57
C.2.3 Verschillende doelgroepen 58
C.3 Benutting en verbetering voorzieningen in Nieuw-Vennep 60
C.3.1 Benutting en behouden huidige voorzieningen 61
C.4 Verbeteren verbindingen in Nieuw-Vennep 62
C.4.1 Verkeersstructuur (Auto/Fiets/OV/Lopen) 63
C.4.2 Routing 60
C.4.3 Parkeren 64
C.4.4 Smart Mobility 66
C.4.5 Langzaam verkeer 66
C.4.6 Beschikbaarheid HOV 66
C.4.7 Autoverkeer 66
C.5 Streven naar een veilige en fysieke leefomgeving 68
C.5.1 Duurzaamheid 69
C.5.2 Klimaatadaptie 71

D. Openbare ruimte 78

D.1 De Openbare Ruimte is Integraal 79
D.1.1 Dorpse Stedelijkheid Stedelijke Dorpsheid
D.1.2 De Openbare Ruimte is Integraal
D.2 De Openbare Ruimte Structureert 83
D.2.1 Type Ruimtes
D.2.2 Formeel, Secundair
D.2.3. Openbaar & Privé
D.2.4 Parkranden
D.2.5 Dorpse Straat
D.2.6 Centrale Hoven
D.2.7 Stegen
D.2.8 Pocketparks
D.3 De Openbare Ruimte is Groen 104
D.3.1 Groen als drager
D.3.2 Groen
D.3.3 Bomen
D.4 De Openbare Ruimte is Klimaatadaptief 108
D.5 De Openbare Ruimte is voor mensen 110
D.5.1. Straten voor mensen
D.5.2. Speelplekken
D.6 Ontwerp & Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (DIOR) 132
D.6.1 Parkeren
D.6.2 Nood en Hulpdiensten
D.6.3 Spelen
D.6.4 Stroomvoorziening
D.6.5 Groen

E. Ontwikkelstrategie 144

E.1 Inleiding 145
E2 Uitvoeringsstrategie 146
E3 Financiële strategie/Haalbaarheid 150
E4 Proces & Organisatie 151
E5 Fasering/Tijdelijkheid 153



Plangebied kavels: het Pionier-Bolsterrein in Nieuw-Vennep

Leeswijzer

Dit Masterplan bevat de uitgangspunten voor de herontwikkeling van het Pionier–Bolsterrein in Nieuw-Vennep. Het betreft kaders voor het toekomstige woon-werkgebied, die principes vastleggen op stedenbouwkundig, programmatisch en beeldkwaliteitsniveau. Het Masterplan vormt de basis voor verdere planologische procedures. Ook dient het als leidraad en toetsingskader voor de vervolguitwerkingen, zoals het inrichtingsplan en de bouwplannen.

De toetsende werking van het Masterplan wordt gezocht in combinatie met de inzet van een kwaliteitsteam. Op punten is er ruimte voor interpretatie. Het is denkbaar dat er voorstellen op tafel komen, waar dit document niet in voorziet. Dat wordt ondervangen door ruimte te geven aan de achtergronden van de voorgestelde principes en door ambities te formuleren.

Het Masterplan is thans een concept en wordt voor vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden.

Dit document begint met een inleiding, de locatiebeschrijving, een analyse, de bestaande situatie en het proces van totstandkoming van het Masterplan (onderdeel A). Daarna volgen de opgave en de ambities (onderdeel B). Deze ambities worden verder uitgewerkt in de visie en planvorming (onderdeel C). Daarna volgen de onderdelen openbare ruimte (onderdeel D), de uitwerkingsmogelijkheden, waaronder de proefverkaveling (onderdeel E), de ontwikkelstrategie (onderdeel F) en de bijlage (onderdeel G).

De proefverkaveling is opgesteld om te toetsen of de opgestelde principes en de omvang van het programma ruimtelijk passen. Dit vormt geen weergave van het uiteindelijke plan, maar een weergave van een mogelijke invulling. Uit die weergave blijkt onder meer dat het programma op deze locatie gerealiseerd kan worden, en wat de ruimtelijke effecten zijn.

De ambitie is:
van bedrijvigheidheid naar een voor Nieuw-Vennep nieuw gemengd woon-werkgebied;
bijdragen aan de woningopgave door het toevoegen van circa 2.000 woningen;
benutting en verbetering van voorzieningen in Nieuw-Vennep;
verbetering van verbindingen in Nieuw-Vennep;
streven naar een veilige, aantrekkelijke en gezonde fysieke leefomgeving.

Dit document vormt het gedachtengoed van de stedenbouwkundige en architectonische uitwerking van de plannen. Deze ambities zijn geen harde uitgangspunten, maar vormen het wensbeeld voor de ontwikkeling van dit gebied.

Met de realisatie van dit Masterplan ontstaat een nieuw type woonmilieu binnen Nieuw-Vennep. Met gestapelde appartementen krijgt het een hogere dichtheid dan de andere wijken. Bovendien wordt het een gemengd gebied met wonen, bedrijven en voorzieningen. Ook dat vormt binnen Nieuw-Vennep een nieuw milieu. De gemeentelijke beleidskaders zijn hier niet allemaal op toegesneden. Soms heeft dit geleid tot gebalanceerde keuzes, met als resultaat een goed afgewogen plan. Afwijkingen op het beleid zijn voorgelegd aan de gemeenteraad.

Dit Masterplan is opgesteld met de stedenbouwkundige bureaus Studioninedots, Karres en Brands en architectenbureau INBO. Wilma Wonen is de belangrijke initiatiefnemer voor dit Masterplan.



Luchtfoto van Nieuw-Vennep met aangegeven het plangebied: het Pionier-Bolsterrein

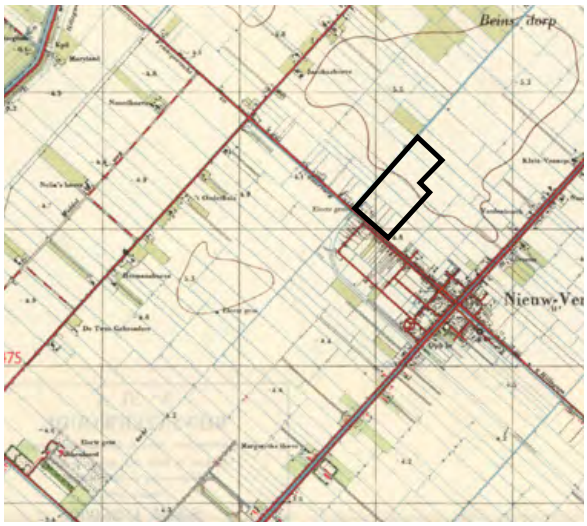
A Inleiding

een plan is pas een succes
als het samenwerkt met -en
aansluiting vindt
op- haar omgeving.

A1 Inleiding



1850



1951



1975



1987



2000



2018

A1.1 Aanleiding

De bedrijvenlocatie het Pionier–Bolsterrein ligt aan de rand van het oude Nieuw-Vennep. Ten tijde van de grote groei van het dorp was het geschikt voor de vestiging van bedrijvigheid uit de zwaardere milieucategorieën. Bedrijven als Bols en Fokker pasten door hun activiteiten en omvang niet in een dorpskern en werden aan de rand geplaatst. In Nieuw-Vennep, op het Pionier–Bolsterrein, vonden zij hun plek. De vestiging van deze grote bedrijven heeft mede geleid tot de groei van Nieuw-Vennep.

Door de gestage groei van het dorp ligt het plangebied inmiddels middenin Nieuw-Vennep. Hierdoor is het Pionier–Bolsterrein steeds minder geschikt als vestigingsplaats voor bedrijven uit zwaardere milieucategorieën. Zittende bedrijven hebben bovendien onvoldoende (milieu)ruimte om uit te breiden. Daarmee hebben zij hier onvoldoende perspectief.

De weinig representatieve uitstraling van de bebouwing, de verminderde bereikbaarheid voor (vracht)verkeer en het verminderde perspectief hebben geresulteerd in onderbenutting van het gebied. Een deel van het bedrijventerrein wordt inmiddels gebruikt voor functies die gericht zijn op de consument. Ook zijn er al woningen op het bedrijventerrein. Daarnaast bestaat er een grote behoefte aan (betaalbare) woningen. Dit maakt het Pionier–Bolsterrein geschikt voor transformatie naar een multifunctionele wijk met wonen, werken en voorzieningen.

A1.2 Voorgeschiedenis

In juli 2000 onderkende de gemeente dat het bedrijventerrein onder druk stond. Er werd een Masterplan opgesteld voor De Pionier. Hierin is een raamwerk voor een ruimtelijk-functionele herontwikkeling uitgewerkt.

Het uitgangspunt was een zonering (onderverdeling) van het terrein met een bandbreedte aan mogelijke ontwikkelingen. Daarbinnen is een destijds passende ontwikkelstrategie geformuleerd, gericht op:

- een facelift aan de zijde van de Westerdreef;
- een schaalvergroting met consumentgerichte bedrijven rondom de Staringstraat; en
- transformatie aan de zijde van Getsewoud met functies in de sfeer van welzijn en sport.

Het woonlint met achtergelegen bijgebouwen aan de Venneperweg bleef gehandhaafd. Op basis van het Masterplan zijn een multidisciplinair gezondheidscentrum en een bouwmarkt gerealiseerd.

Om de herstructureringsambities verder vorm te geven, zijn de plannen in 2008 doorontwikkeld. Dit leidde tot een aangescherpte ruimtelijke visie, gekoppeld aan een nieuwe ontwikkelstrategie: de Stedenbouwkundige herstructureringsopgave Pionier-Bolsterrein Nieuw-Vennep. In 2008 is de samenhang met het Bolsterrein en de ontwikkeling van een sportcomplex aan de Noordrand Nieuw--Vennep onderkend.

De in december 2008 aan de gemeenteraad gepresenteerde visie bestaat uit:

- het stopzetten van de groei aan en van bedrijven in milieucategorie 3 en hoger, ten gunste van mogelijkheden voor aanvullende woningbouw (150 tot 400 woningen);
- geen bedrijvigheid of grootschalige detailhandel op zichtlocaties, om het dorpse karakter te behouden;
- versterking van de fietsroute Hugo de Vriesstraat, met publieksaantrekkende functies;
- het afsluiten van de directe auto-ontsluiting op de Venneperweg.

De visie constateerde dat de klassieke projectmatige aanpak hier niet werkt. De reden hiervoor is de verdeelde eigendomssituatie. Ook sprak de visie de behoefte uit aan een stedenbouwkundig wensbeeld, dat particuliere initiatieven in de lijn van de visie opwekt, stuurt en begeleidt. De benodigde strategie richt zich meer en meer op een visievormende en strategische ontwikkelplanologie.

In juli 2012 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Haarlemmermeer vastgesteld. Hierin is het Pionier–Bolsterrein aangewezen als gebied voor herstructurering/transformatie naar woongebied. De Structuurvisie koppelt hier geen aantallen woningen aan. Het Masterplan is in die zin een uitwerking van de in de Structuurvisie uitgezette lijn.

In 2013 is, met het actualiseren van het bestemmingsplan Nieuw-Vennep, de omvang van het gezoneerde industrieterrein De Pionier beperkt tot het daadwerkelijk hinder veroorzakende recyclingbedrijf Van Groningen (hierna genoemd: Van Groningen). Tegelijkertijd werd de geluidcontour teruggebracht. Dit gaf verdere uitvoering aan de voornoemde visie uit december 2008 en de Structuurvisie uit 2012.

Ook dit proces heeft niet geresulteerd in de gewenste transformatie. De interesse vanuit de markt voor woningbouw bleef uit. De uitstraling van het terrein, en de milieubeperkingen veroorzaakt door bedrijven uit de zwaardere milieucategorie, speelden hierin een grote rol. Ook is de beoogde herontwikkeling van het Bolsterrein niet op gang gekomen. De bruikbaarheid van het bedrijventerrein nam met het verloop van de tijd verder af.

Op 5 juni 2018 stemde de gemeenteraad van Haarlemmermeer in met de aankoop van Van Groningen aan de Staringstraat en Bergsmastraat. Het doel hiervan was de verplaatsing van Van Groningen en het vergroten van de kansen voor de transformatie. Met Van Groningen verdwijnt een fors aandeel van de overlast voor de omgeving (milieu- en verkeershinder). De transformatie van dit deel van De Pionier kan nu van start gaan. Met het vertrek van Van Groningen kan de geluidzonering op het bedrijventerrein vervallen. Deze geluidszonering stond de bouw van woningen in de weg.



De herontwikkeling van De Pionier – Bols is passend in provinciaal en Rijksbeleid.

De gemeenteraad heeft gelijktijdig met de aankoop van Van Groningen een voorbereidingsbesluit genomen. Daarbij heeft het aangegeven dat er een bestemmingsplan wordt voorbereid. In juli 2019 viel een tweede voorbereidingsbesluit. In vervolg hierop is een bestemmingsplan vastgesteld voor de opheffing van de geluidzonering van het bedrijventerrein. Daarmee is een van de planologische-juridische beperkingen om woningen te realiseren weggenomen.

De herontwikkeling van het Pionier – Bolsterrein past in het provinciaal en Rijksbeleid. Dit wordt verder uiteengezet in de ruimtelijke procedures die volgen op dit Masterplan.

A1.3 Huidige ruimtelijke context

De bovengenoemde visies en politieke besluitvorming vormen het uitgangspunt voor herontwikkeling van het plangebied. Het wensbeeld is een transformatie naar een gemengd woon-werkgebied, dat een aanvulling vormt voor Nieuw-Vennep. Het toevoegen van de juiste woningen geeft de inwoners meer mogelijkheden in hun wooncarrière. Dat zorgt voor doorstroming. Verbindingen binnen Nieuw-Vennep kunnen worden verbeterd. Winkelruimten en overige commerciële ruimten staan onder druk, in zowel het wijkwinkelcentrum van Getsewoud als in het centrum van Nieuw-Vennep

(De Symfonie en omgeving). Toevoeging van woningen zal het draagvlak van die centra vergroten. De maatschappelijke voorzieningen, zoals scholen, en de omliggende (HOV)-infrastructuur zijn zodanig ingericht dat zij de transformatie goed kunnen faciliteren. Met deze ontwikkeling wordt Nieuw-Vennep als geheel levendiger en kunnen onderbenutte ruimten weer volledige invulling krijgen.

Het woon-sportgebied de Noordrand – Estafette is volgens de visie uit 2008 gerealiseerd. De HOV-lijn via het tracé Operaweg, aan de westzijde van het plangebied, is aangelegd met twee HOV-haltes op loopafstand.

De vastgoedeigenaren van een deel van het Pionier–Bolsterrein willen tot herontwikkeling overgaan. De stedenbouwkundige verkenning van Wilma Wonen en Studioninedots vormt de basis van dit stedenbouwkundig plan. Voor het perceel op de hoek Westerdreef-Venneperweg is een omgevingsvergunning afgegeven voor de ontwikkeling van 136 woningen. Dit plan past binnen de eerder opgestelde visies en binnen het Masterplan.

Naast de veranderde ruimtelijke setting van de locatie, is er momenteel sprake van een grote behoefte aan woningen in Nieuw-Vennep. Daarbij gaat het vooral om gestapelde appartementen. Hier wordt invulling aan gegeven conform het centrum-stedelijk woonmilieu uit het gemeentelijke beleidskader **"Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025: Het verschil maken"** (2019). Het plangebied Pionier–Bolsterrein bezit 'specifieke kenmerken' om binnen de gemeentelijke bouwopgave en de beoogde transformatie een fiks aandeel te leveren aan die woningbouw. De te bouwen woningen dragen bij aan de diversiteit van het woningaanbod in Nieuw-Vennep. De woningen bestaan voor een zeer groot deel uit gestapelde appartementen. Bovendien worden ze gebouwd voor de juiste doelgroep. Hierover leest u meer in paragraaf C2.

Bij de transformatie wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande kwaliteiten van het gebied. Functiemenging, zeker ten tijde van de transformatie, is het uitgangspunt. In de overgangsperiode wordt bestaande bedrijvigheid afgebouwd. Hiervoor in de plaats komen functies die bijdragen aan de aantrekkelijkheid en levendigheid van dit gebied en Nieuw-Vennep. Een groot gedeelte van het Pionier-Bolsterrein is al in eigendom van ontwikkelaars.

De positieve specifieke kenmerken van het plangebied het Pionier–Bolsterrein zijn in ieder geval:

- de goede ligging nabij hoogwaardig openbaar vervoer;
- de nabijheid van bestaande winkel-, onderwijs- en recreatieve voorzieningen;
- de historische context van de Venneperweg en het Pionier–Bolsterrein;
- de mogelijkheden voor een veilige, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving;
- de mogelijkheden om de juiste woningen voor Nieuw-Vennep en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) toe te voegen.

De gedane investeringen, de ruimtelijke opgave en de maatschappelijke wensen vragen om een inspirerende en sturende visie op wonen en werken voor het Pionier–Bolsterrein. Dit Masterplan vormt een volgende stap om te komen tot de gewenste transformatie.

A2 Locatie beschrijving en analyse







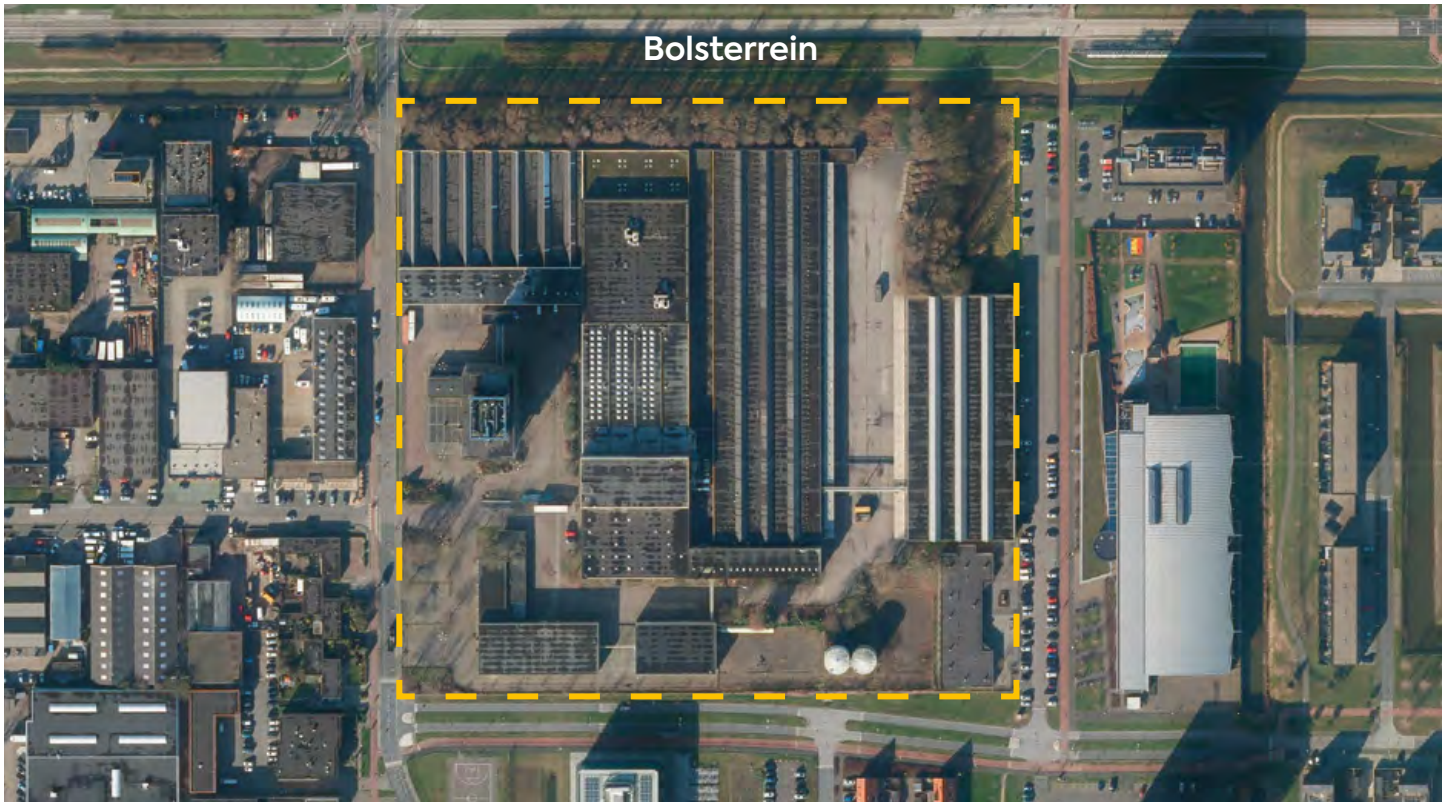
A2.1 Bolsterrein: een symbolische plek in Nieuw-Vennep

Lucas Bols is een destilleerderij en stokerij voor onder andere jenever en likeur, opgericht in Amsterdam. Toen het daar niet meer mogelijk was om verder uit te breiden, verhuisde het bedrijf rond 1970 naar de rand van Nieuw-Vennep. Dit betekende een enorme impuls voor het destijds nog kleine dorp van ongeveer 6.000 inwoners (inmiddels meer dan 30.000). In de jaren '90 verhuisde het bedrijf naar Zoetermeer voor een samenwerking met Heineken. Ondertussen is het weer neergestreken waar het ooit allemaal begon: in Amsterdam.

Door het vertrek van het bedrijf uit Nieuw-Vennep bleef een groot leeg complex achter, aan wat toen nog de rand van het dorp was. Enkele jaren later betrok de Aerospacegroep van Stork Fokker Aviation het complex, om het in 2010 weer te verlaten. Ondertussen had Nieuw-Vennep met de ontwikkeling van Getsewoud de leeggekomen panden ingesloten. Beide terreinen waren daarmee van de periferie middenin het dorp komen te liggen.
Zoals in de jaren '70 het Bolsterrein stond voor het optimisme en de ambitie van Nieuw-Vennep, zo streven we anno 2021 naar een minstens zo ambitieus karakter.

De architectuur borduurt in een eigentijdse vorm voort op de optimistische jaren '60-vormgeving en de pioniersgeest van die tijd, met kloeke en industriële bouwmassa's die toch bewoonbaarheid uitstralen. De toegevoegde laag van die tijd zit met name in de integratie van groen in de architectuur en woonomgeving.

Bij de ontwikkeling van nu wordt het meest kenmerkende gebouw – de Bolstoren – behouden en opnieuw gebruikt. Dit markante gebouw heeft voor Nieuw-Vennep een belangrijke betekenis, als verbinding met een bijzondere geschiedenis.



Luchtfoto van het Bolstoren Nieuw-Vennep

A2.2 De Pionier: een industrieel gebied

De Pionier is een gemengd bedrijventerrein met kleine en grote gebruikers. De grootste gebruiker, het recyclebedrijf Van Groningen, is vertrokken. Een aantal gebouwen heeft een tijdelijk gebruik. Functies als sportscholen, gezondheidscentrum en kringloopwinkels hebben de plek van de oorspronkelijke bedrijven deels overgenomen. We zien een gebied op een kantelpunt, waarbij de bedrijvigheid steeds verder afneemt. Er is iets nodig om het gebied weer volledig te benutten. De eigendomssituatie van De Pionier is echter divers. De daaraan gekoppelde belangen dus ook. Het is daarom zaak om voor het gebied geen strak omlijnd plan te bedenken. Beter is een ontwikkelstrategie, die ruimte laat voor het bestaande én die kaders stelt voor nieuwe ontwikkelingen.



Luchtfoto van De Pionier Nieuw-Vennep



Recyclebedrijf Van Groningen



Luchtfoto van het Pionier-Bolsterrein Nieuw-Vennep - Aerophotostock



A3 Bestaande situatie

A3.1 Diversiteit van typologieën

Bij De Pionier kan moeilijk worden gesproken over een specifieke typologie of architectuur die interessant genoeg is om te behouden. Dat komt vooral doordat er sprake is van een gemengd bedrijventerrein. De huidige bebouwing valt beter te typeren als charmante pragmatische diversiteit. Naast bedrijfsgebouwen staan er in het gebied ruim veertig individuele woningen, waarvan een deel bedrijfswoningen. De meeste woningen zijn gesitueerd aan de polderdwarsweg, de Venneperweg.
Bij de ontwikkeling van De Pionier zal qua architectuur een stijl moeten worden gezocht die past bij de pragmatische diversiteit van de nog bestaande bedrijfsgebouwen en woningen.
Bij het Bolsterrein zien we een meer samenhangend ensemble van gebouwen, met als letterlijk en figuurlijk hoogtepunt de Bolstoren. Het gebouw is opgetrokken in een optimistische jaren 60 architectuur. Voor de nieuwe ontwikkeling zijn de grote bedrijfshallen fysiek niet bruikbaar. Wel wordt gekeken naar de mogelijke toepassing van vrijkomende elementen en materialen in de nieuwe ontwikkeling. Een silo zal gehandhaafd blijven de andere silo zal in het ontwerp als silhouet of vergelijkbaar terugkomen.



Loodsen



Individuele woningen



Sportclubs



Bolstoren



Medisch centrum



Silo's



Industriële hallen



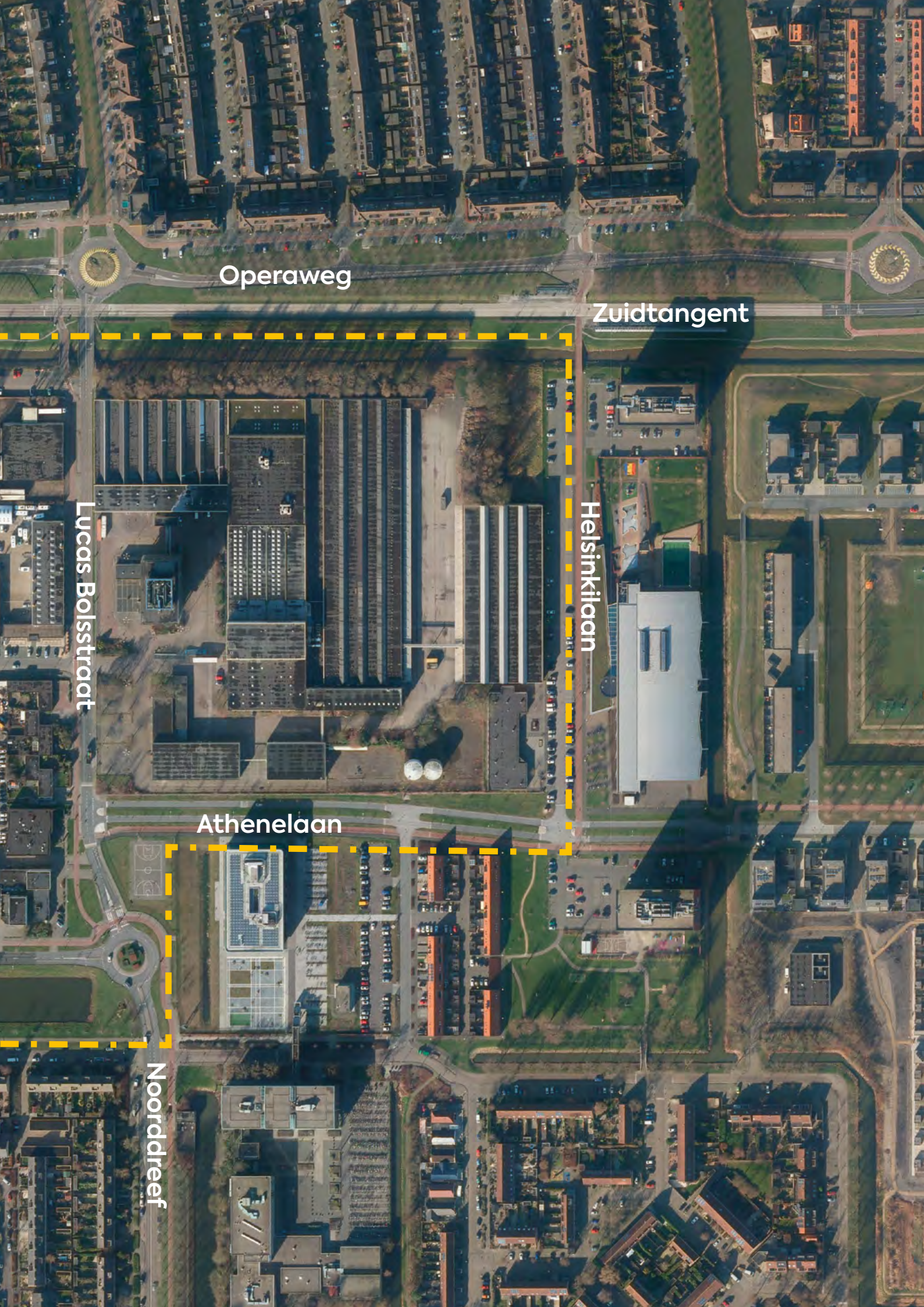
Fabrieksgebouw



Luchtfoto van het Pionier-Bolsterrein Nieuw-Vennep [Aerophotostock]



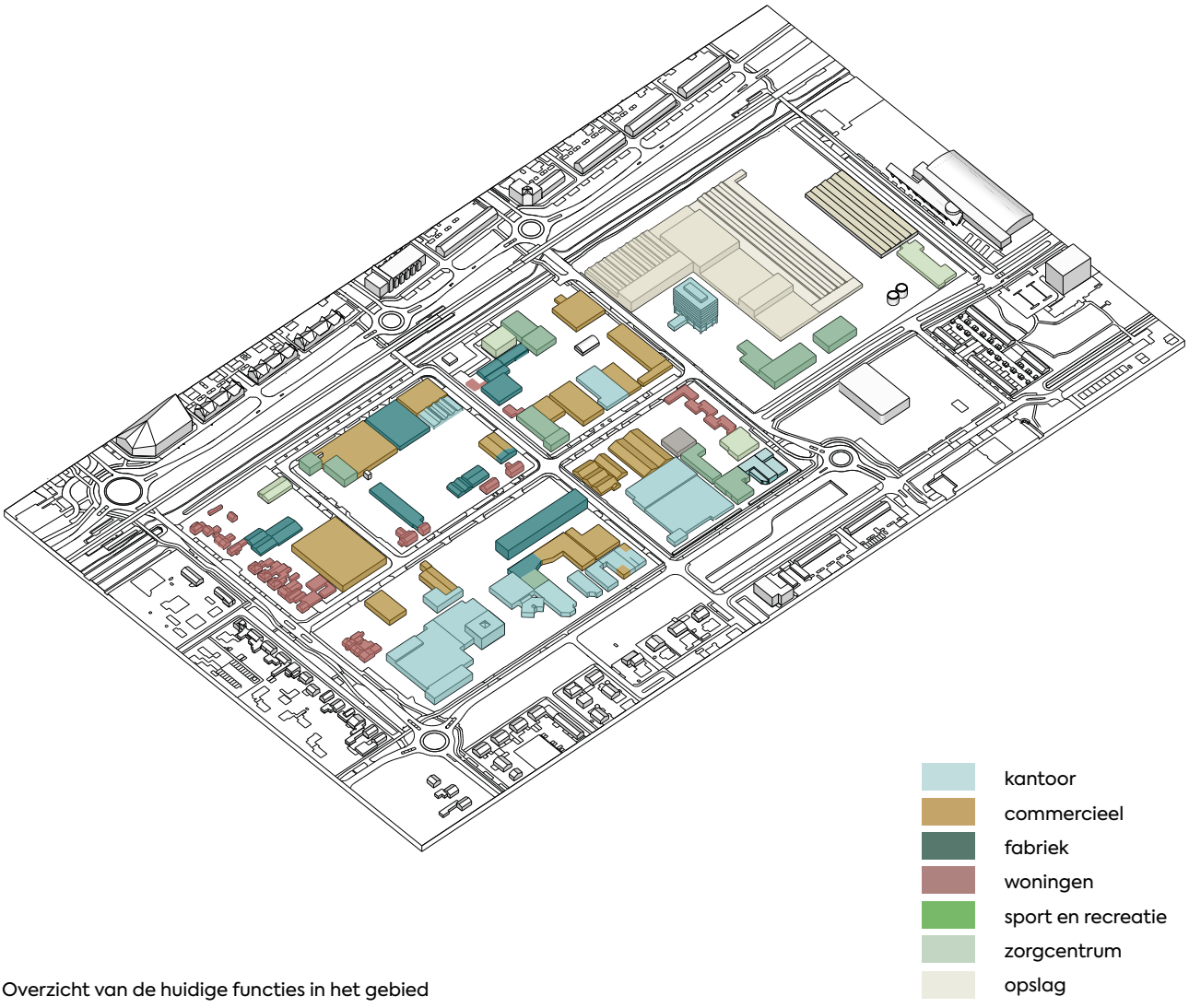

Venneperweg
Operaweg
Zuidtangent
Kopsstraat
Bergmastraat
Hugo de Vriesstraat
Staringstraat
Westerdreef
Venneperweg


Operaweg
Zuidtangent
Lucas Bolsstraat
Helsinkilaan
Athenelaan
Noordreef

A3.2 DIVERSITEIT VAN FUNCTIES EN GEBRUIKERS

De terreinen worden niet meer alleen door bedrijven gebruikt. Er zijn extensieve functies gevestigd, zoals de kringloopwinkel, een dansstudio en een fiets-senmaker. Extensieve functies hebben een relatief groot oppervlakte nodig. Dat ze op het Pionier- Bol-sterrein zitten, heeft te maken met de lage huur. Het risico bestaat dat deze functies om financiële redenen worden weggedrukt naar de periferie van het dorp. Dat brengt mogelijk het gevaar met zich mee dat ze niet langer goed bereikbaar zijn voor de doelgroepen die ze nu bedienen. Het behoud van deze functies vormt een kans. Om een bijzonder en aantrekkelijk gebied te maken, streven wij ernaar om een belangrijk deel van dit soort functies te behouden. Huurders zijn in deze mede afhankelijk van hun verhuurders.

Dit Masterplan bevat de ruimtelijke en kwalitatieve handvatten voor de verdere



Overzicht van de huidige functies in het gebied













Van boven naar beneden en van links naar rechts:
Fietsenmaker, transportmuseum, sportscholen & horeca









Van boven naar beneden en van links naar rechts:
Kringloop, bouwmarkt, logistiek bedrijf, yogastudio & autobedrijf.

ontwikkeling van het Pionier–Bolsterrein. De uitgebreide procedures voor omgevings-vergunningen in twee fasen, of de opvolger onder de Omgevingswet, worden onder meer aan het Masterplan getoetst. Naast het ruimtelijk spoor worden er privaatrechtelijke afspraken gemaakt.

In het vervolgtraject wordt gewerkt met een kwaliteitsteam (Q-team). Dit Q-team bestaat onder andere uit de gemeentelijke supervisor, een stedenbouwkundige architect, een landschapsarchitect



A.4 Proces totstandkoming

en de betrokken projectleider (eventueel aangevuld met belangrijke initiatiefnemer(s)). Het Q-team zal in de verschillende fasen van het ontwerpproces een toetsende en meedenkende functie vervullen, zodat er aanvragen tot omgevingsvergunning komen voor passende en volledige plannen.
Zodra het stedenbouwkundig Masterplan door de gemeenteraad is goedgekeurd, zullen dit de toetsingskaders zijn om een omgevingsvergunningstraject te doorlopen. In dit proces zal er afstemming met de aanvrager zijn. De geborgde kwalitatieve eisen voor de ontwikkeling van het Pionier–Bolsterrein worden dan getoetst. Deze eisen zijn flexibel en bieden eigenaren ruimte voor variatie van initiatieven. Immers, een concreet eindbeeld valt nu nog niet te geven. Op dit moment is circa 70% van het plangebied in handen van ontwikkelaars. Hierdoor valt realisatie van een groot deel van de plannen te verwachten. Binnen het Masterplan is ruimte om in te spelen op specifieke omstandigheden en op de omstandigheden die zich op dat moment voordoen.

Met welstand is afgestemd dat het toetsingskader en de uitwerking vanuit het Q-team volledig passen binnen het (publiekrechtelijke) welstandskader. Pas wanneer het Q-team een kaveluitwerking kwalitatief gereed acht, zal een aanvraag omgevingsvergunning ingediend worden.

Om het Pionier–Bolsterrein in een langjarig ontwikkeltraject daadwerkelijk te realiseren met de juiste kwaliteit, is een stevige sturing vereist. Dat gaat in veel gevallen ook over de keuze van architectenbureaus en de landschapsontwerper(s).

De realisatie op het Bolsterrein zal naar verwachting sneller verlopen dan op De Pionier. Dit heeft te maken met de eigendomssituatie: het aantal eigenaren ligt aanzienlijk lager. Ook staat op het Bolsterrein veel vastgoed leeg. Hierdoor kan de transformatie sneller verlopen.

Voor de eerste fase is er al zicht op architecten voor de Bolstoren en het medisch cluster op de hoek Lucas Bolsstraat/Athenelaan. De supervisierol zal in nauwe afstemming met de gemeentelijke polderarchitect en een nog te selecteren supervisor worden uitgevoerd.
Het Masterplan geeft een stedenbouwkundig kader, dat de nodige flexibiliteit biedt. Voor inbedding van programmatisch nieuwe, onvoorziene initiatieven wordt een procedure afgesproken. Hier kan men ook denken aan bewonersinitiatieven of initiatieven van zittende ondernemers en instellingen in of nabij het gebied. Het toetsingscriterium zal steeds zijn: de bijdrage aan de ambities, de levendigheid van het gebied en de beoogde kwaliteiten uit het Masterplan. Nieuwe initiatieven mogen de geraamde oppervlakten voor de openbare ruimte voor groen, water, spelen et cetera niet verkleinen of minder bereikbaar maken. Vooraf zijn afspraken gemaakt over de inpassing van bijvoorbeeld parkeerplaatsen, groen en water. Hiermee wordt de kwaliteit van de openbare ruimte mede geborgd.

Over aanleg en beheer van de openbare ruimte tussen de bouwblokken op het Pionier-Bolsterrein zullen gemeente en ontwikkelaars onderling nadere afspraken maken. Basisgedachte is het ontwerp, en de aanleg binnen de bestaande kavel door de ontwikkelaar. Daarna volgt overdracht aan de gemeente van alle openbare ruimte of van een gedeelte. Met name de wat minder toegankelijke delen (zoals binnentuinen) zouden als collectief eigendom bij de appartementen kunnen blijven, via mandeligheid, VVE of anderszins. Doel hiervan is om een grotere betrokkenheid bij de eigen omgeving te bevorderen en een goed kwaliteitsniveau mogelijk te maken. Er zijn nadere afspraken nodig om te borgen dat de terreinen toegankelijk blijven.

A4.1 Participatieproces

Communicatie en participatie

De communicatie en participatie met de omgeving en belanghebbenden van dit Masterplan zijn voorjaar 2020 van start gegaan. Alle omwonenden zijn geïnformeerd over het concept-masterplan. De dorpsraad Nieuw-Vennep en de Ondernemersvereniging Haarlemmermeer-Zuid (OVHZ) waren al eerder op de hoogte gebracht van het conceptplan en het proces voor de besluitvorming.

Informatie en overleg
Op de website van gemeente Haarlemmermeer www.haarlemmermeergemeente.nl/nieuw-vennep is in mei 2020 een videopresentatie van het plan geplaatst. Zo kan iedereen kennis nemen van de hoofdlijnen van het Masterplan. Iedereen kon zijn of

haar mening geven, ideeën aandragen en vragen stellen. De vastgoedeigenaren, ondernemers, en huidige bewoners van het terrein zijn daarnaast per brief geïnformeerd. Zij zijn, als directbetrokkenen, uitgenodigd om deel te nemen aan digitale bijeenkomsten. Ook omwonenden ontvingen een brief. Voor hen zijn aparte, kleinere digitale overleggen georganiseerd. Ongeveer 60 bewoners en ondernemers zijn zo direct geïnformeerd. Alle vragen, zorgen en opmerkingen zijn verzameld en zo nodig van antwoord voorzien.

Klankbordgroep
Het gebiedsmanagement heeft met het projectteam een klankbordgroep opgericht. De klankbordgroep bestaat uit een groep betrokkenen en geïnteresseerden. Zij denken de komende jaren langdurig mee en worden betrokken bij de verdere invulling van het Masterplan. Uitkomsten van deze (digitale) bijeenkomsten worden in samenvatting gecommuniceerd via de website.

Apart overleg
Met belangrijke partijen aan de rand van het gebied, zoals het Herbert Vissers College en de Estafette, vindt zo nodig apart overleg plaats. Ook voor andere belanghebbenden geldt dat er zo nodig aparte afspraken met hen gemaakt worden.

Rond de zomer van 2021
Met de opbrengst van de participatiebijeenkomsten in 2020, en de overleggen met individuele belanghebbenden sindsdien, is het Masterplan verder uitgewerkt. Rond de zomer van 2021 neemt het college van burgemeester en wethouders (college van B en W) een besluit over het concept-masterplan. Hierna word het Masterplan ter inzage gelegd voor inspraak. Rondom deze inspraak organiseerd de gemeente, in afstemming met de betrokken ontwikkelaars, een informatiebijeenkomst. Deze is vooral bedoeld voor de bewoners en ondernemers in de buurt van het Pionier-Bolsterrein, maar bij een online informatiebijeenkomst kunnen ook andere belangstellenden meekijken.

Inspraak bij vergunningen
Na besluitvorming in de gemeenteraad is er sprake van een kader, op basis waarvan omgevingsvergunningen in twee fasen afgegeven kunnen worden. In dat traject vinden nog een formele zienswijzeprocedure en bezwaar- en beroepsprocedure plaats.

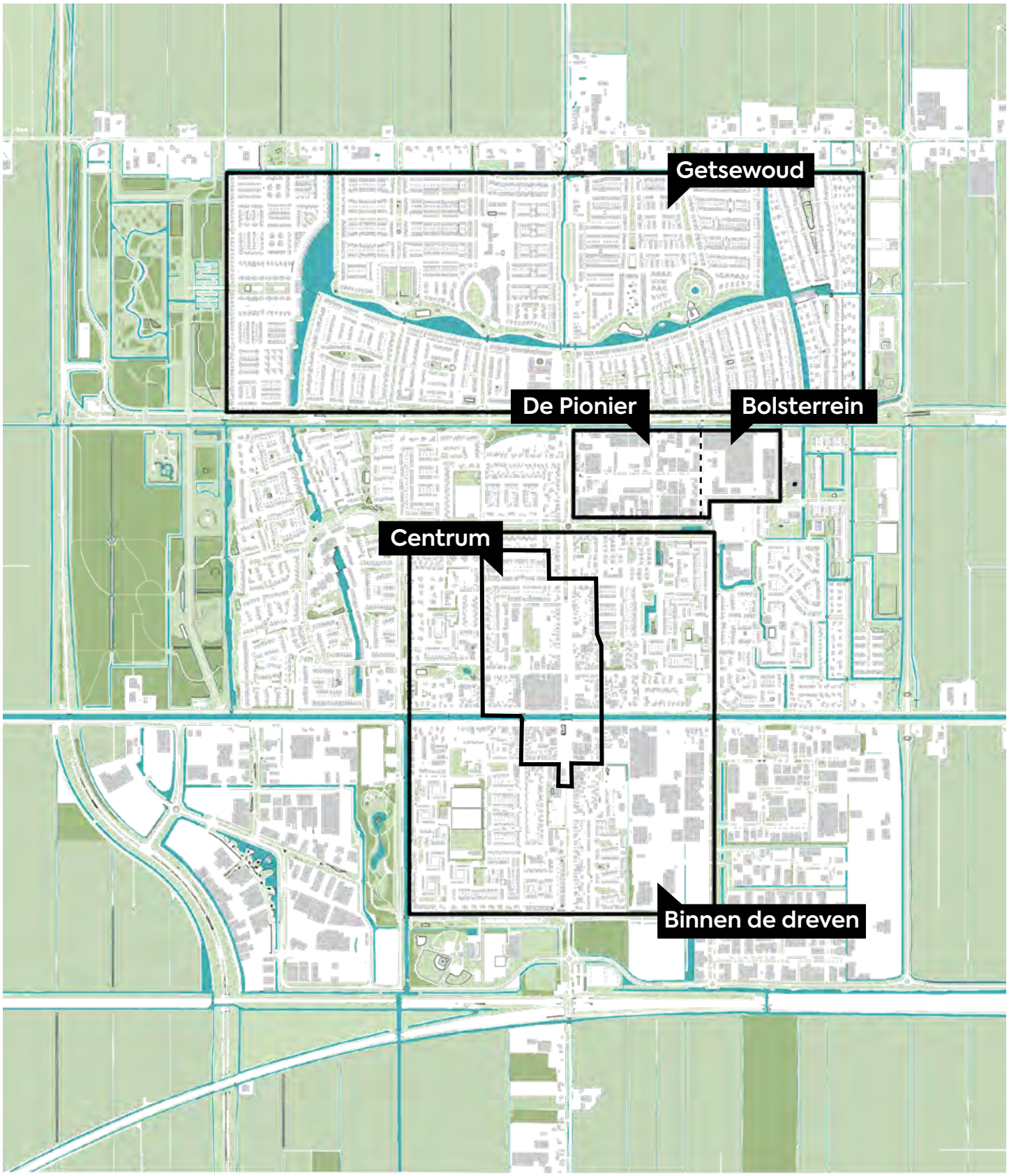


Gemengd woon-werkgebied

B Opgave en ambities

"Geleidelijke transformatie van het Pionier–Bolsterrein naar een gemengd woon-werkgebied, met veelal woningen voor kleinere huishoudens (ouderen, starters, mensen met zorgvraag en kleine gezinnen) en (startende) ondernemers en diverse sport-, zorg- en culturele voorzieningen."

B1 Opgave en ambities



Nieuw-Vennep: bebouwing en groenstructuur

B1.1 Opgave & programma in 't kort

Het Pionier–Bolsterrein bevat in de eindsituatie circa 2.000 woningen. Naast het woonprogramma is er een programma voor niet-wonen, zijnde bedrijvigheid en voorzieningen. De verhouding hiertussen is wonen 85-90% en niet-wonen 10-15%.

Sociale huur	30%
Midden-segment	20%
Vrije sector	50%

Verdeling woningbouwprogramma

B1.2 SWOT analyse

ZWAK

- bebouwing van lage kwaliteit
- directe context van wisselende kwaliteit
- millieucirkels en hoofdgastracé
- lage verblijfskwaliteit
- meerdere eigenaren (De Pionier)
- auto-infrastructuur met name op het netwerk
- de net ingerichte bestaande ruimte draagt niet bij aan het eindbeeld
- gebied wordt gezien als barrière
- verkeersveiligheid
- weinig openbare ruimte

KANSEN

- versterking marktwaarde
- duurzaam ontwikkelen op gebiedsniveau
- kansen voor een uniek gemengd gebied
- spannend gebied dat ruimte biedt voor nieuwe ideeën en ontwikkelingen
- inspelen op veranderende woonvraag
- toevoegen hoogwaardig groen en water
- aanvullend woonaanbod
- aanvullend werkaanbod
- verbindingen met het dorp en Park21 versterken

STERK

- centrale positie binnen Nieuw-Vennep
- dicht bij (H)OV-verbinding
- extensieve voorzieningen voor Nieuw-Vennep
- aanwezige infrastructuur goed bruikbaar
- aantal gebouwen met eigen identiteit
- centrale ligging in de Randstad
- groene randen
- veel voorzieningen in de nabijheid
- de Estafette

BEDREIGINGEN

- verkeers- en parkeerdrukte
- extensieve functies worden eruit gedrukt
- overlast tussen wonen en werken
- eigendom/opbrengsten en programma
- businesscase waarde van het bestaande te transformeren vastgoed
- stapeling van ambities
- gefragmenteerde aanpak

B1.3 Ambities

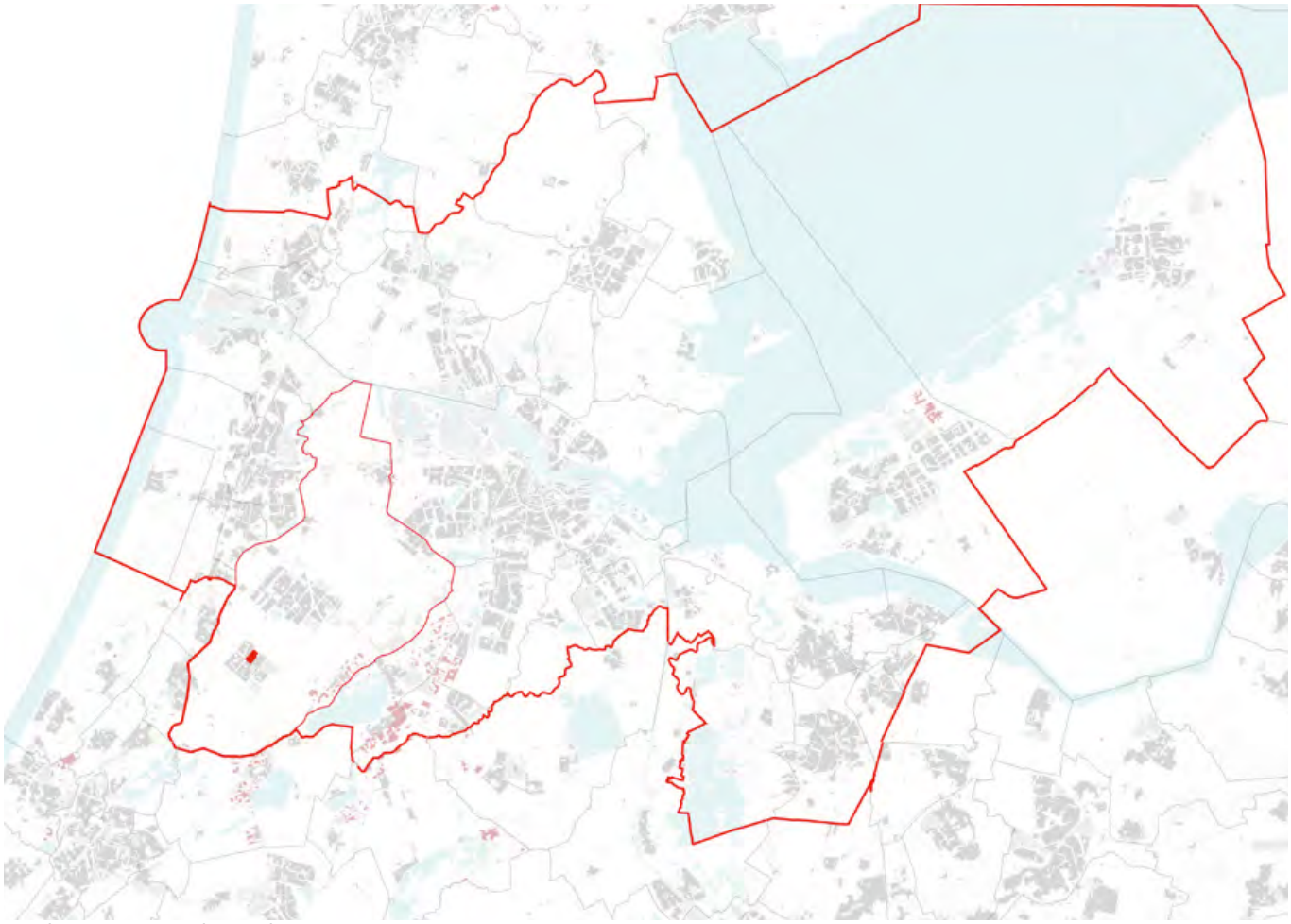
- **Van bedrijvigheid naar een nieuw gemengd woon-werkgebied**
- **Bijdragen aan de woonopgave in de Metropoolregio Amsterdam door toevoeging van ongeveer 2.000 woningen**
- **Streven naar een veilige, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving**
- **Verbeteren (verkeers)verbindingen in Nieuw-Vennep**
- **Benutting en verdere verbetering van de voorzieningen in Nieuw-Vennep**

Van bedrijvigheid naar een voor Nieuw-Vennep nieuw gemengd woon-werkgebied

Het Pionier–Bolsterrein is nu een bedrijventerrein. Delen hiervan worden nu onderbenut en nieuwe invulling ligt niet voor de hand. Door de centrale ligging in Nieuw-Vennep is transformatie naar meer wonen een logische stap. Dit biedt de mogelijkheid van het voortgezet gebruik van al bestaande gebouwen en bestaande functies. Die menging van bestaande bedrijvigheid met het nieuwe programma maakt een ander woon-werkmilieu mogelijk. Nu is de waarde van het Pionier–Bolsterrein gelegen in laagwaardige bedrijvigheid met enkele mooie plekken. De hinder van die bedrijvigheid, de deels matige architectuur en het gebrek aan samenhang leiden tot een lage algemene kwaliteit. Het plan gaat uit van het behoud van de karakteristieke delen van De Pionier–Bols, zoals de Bolstoren. Het behoud van enerzijds gewenste functies (zie programma) en anderzijds toevoeging van bebouwing en functies, leidt tot functiemenging en levendigheid. De bestaande bebouwing geeft het gebied ook authenticiteit en identiteit.
De schaal van de bebouwing is afgestemd op de schaal van Nieuw-Vennep, met als hoogste punt de Bolstoren. De Operaweg en de Westerdreef zijn brede wegen met brede groenstroken; hier krijgen de hogere gebouwen hun plaats. Aan de Staringstraat komen meerdere toegankelijke pleintjes. Die zorgen ervoor dat binnen-buiten én privé-openbaar in elkaar overlopen. De hoogwaardig ingerichte openbare buitenruimte en de individuele gebouwen maken het een plaats waar mensen graag zijn.
Het woon-werkmilieu zal wel meer verdicht zijn dan de andere delen van Nieuw-Vennep. Dankzij de centrale ligging in Nieuw-Vennep zijn voor de nieuwe bewoners veel voorzieningen nabij. De hogere dichtheid biedt stedenbouwkundig ook de mogelijkheid om de door Haarlemmermeer gewenste gestapelde woningen toe te voegen. De helft van de woningen valt, conform het gemeentelijk beleid, binnen het zogenoemde betaalbare segment. Er wordt ingezet op werkfuncties die elders in Nieuw-Vennep nog geen of onvoldoende plaats hebben. Dit zijn onder andere kleine kantoren en ruimten waar zelfstandigen elkaar ontmoeten en gezamenlijk kunnen werken.



Referentiebeeld havengebied Deventer



Haarlemmermeer in de MRA kaart

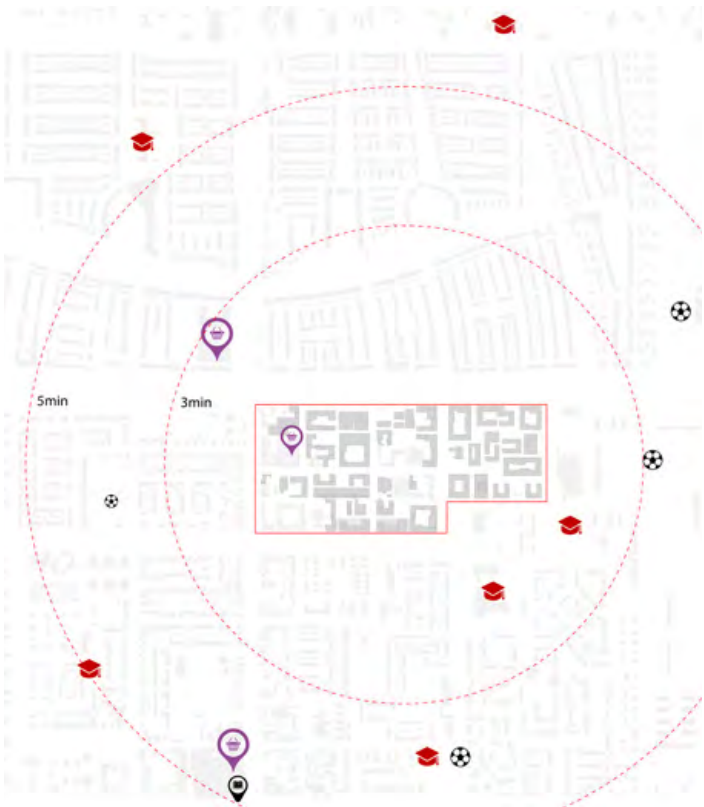
Bijdragen aan woningbouwopgave door het toevoegen van circa 2.000 woningen

Er kunnen ongeveer 2.000 woningen worden gebouwd op het Pionier–Bolsterrein. Minstens de helft van de woningen valt binnen het zogenoemde betaalbare segment. 30% van het totaal van de woningen valt in de sociale huursector. Het plan kent met name 2- en 3-kamerwoningen, woningen voor starters, kleine gezinnen, ouderen en zorg-woningen. De nieuwe woningen liggen centraal in Nieuw-Vennep dichtbij groen, winkels, HOV en wegen. In het plan is ook voldoende ruimte voor kleine kantoren, waar zelfstandige en startende ondernemers terecht kunnen. Daarnaast is er plaats voor sport-, zorg- en culturele instellingen. De woningen op het Pionier-Bolsterrein vormen een deel van de ongeveer 20.000 woningen die de gemeente Haarlemmermeer tot 2040 wil laten bouwen. Daarbij moet meer variatie komen in het woningaanbod. Nieuw-Vennep kent nu met name veel grondgebonden woningen. De nieuwbouw op het Pionier–Bolsterrein, met een groot aantal kleinere appartementen, zorgt voor deze variatie en een diverser aanbod.

Het Pionier-Bolsterrein heeft R-nethaltes op loopafstand en de trein op fietsafstand. Hierdoor zijn werklocaties in onder meer Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam, Haarlem, Leiden en Den Haag met het OV binnen 60 minuten bereikbaar. Daarnaast bereik je vanuit De Pionier–Bols eenvoudig vele recreatiemogelijkheden: van de Hollandse plassen, Park 21, de duinen en het strand tot de culturele attracties in Amsterdam, Leiden en Haarlem. Voldoende aanleiding dus om juist op deze locatie een ruim en divers aanbod van de juiste woningen toe te voegen.

Benutting en verbetering voorzieningen in Nieuw-Vennep

De verdichting van het Pionier–Bolsterrein zorgt voor een betere benutting en versterking van de voorzieningen in Nieuw-Vennep. In de nabijheid van het gebied liggen de voorzieningencentra Nieuw-Vennep Centrum met het lopende project Nieuwe Kom, en het centrum Getsewoud.
Het ontmoetingscentrum, Pier K en de bibliotheek in Nieuwe Kom worden versterkt door de ontwikkeling van het Pionier–Bolsterrein. Bij de huisvesting van de scholen (Herbert Vissers College en diverse nabijgelegen basisscholen) wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met het groeiend aantal leerlingen via het IHP (Integraal Huisvestings Plan, raadsstuknummer 2019.0057843).
De capaciteit van de nabijgelegen sporthal (Estafette) is niet voldoende voor alle bewoners van de verwachte nieuwbouw in Nieuw-Vennep. (Maar omdat er al zo dichtbij het Pionier–Bolsterrein een sporthal is, is die extra sporthal in Nieuw-Vennep-West nodig.) De buitensportaccommodaties voor de nieuwe bewoners worden uitgebreid, ten behoeve van het groeiend aantal gebruikers buiten het projectgebied. De uitbreiding valt buiten het plangebied, omdat deze zoveel mogelijk bij bestaande verenigingen gewenst is. Bovendien is er weinig ruimte in het projectgebied zelf. Voor deze voorzieningen zijn goede verbindingen cruciaal, naar nabijgelegen wijken en Park21 (bijvoorbeeld via de wandel- en fietsroute langs de R-Net (Nieuwerkerkertocht).



Scholen, bibliotheken & sportvoorzieningen in relatie tot fiets-reistijd

Behalve op wonen wordt ingezet op kleinschalige kantoorruimtes, creatieve bedrijvigheid, informele werkplekken, gedeelde werkplekken en vergaderlocaties. Hierdoor ontstaat een duurzaam en verrassend leefgebied, met een robuuste en dynamische uitstraling. Een gebied met een diversiteit aan bewoners en ondernemers, met een combinatie van nieuw wonen en nieuw werken en met een goede openbare ruimte waarin ondernemers en bewoners samen het Pionier–Bolsterrein creëren.

Door de aantrekkelijkheid van de Haarlemmermeer en de verstedelijkingsdruk in de MRA moet de beperkte ruimte in de Haarlemmermeer intensief worden gebruikt. Op de ‘juiste’ plekken moet het ‘juiste’ type woonmilieu worden gerealiseerd. Intensief gebruik van dit gebied is mogelijk, omdat de afstanden van het woon-werkmilieu tot de dagelijkse voorzieningen kort zijn . Daarnaast zijn groen- en recreatiegebieden zoals de duinen, Park21 en de Westeinderplassen nabij. Hierdoor zijn er volop mogelijkheden voor een voor Nieuw-Vennep aanvullend woon-werkmilieu.

Het aanvullende woon-werkmilieu draagt bij aan gemengde wijken, door functiemenging van wonen met nieuwe werkvormen. Bedrijven op het Pionier–Bolsterrein die willen blijven, kunnen blijven. Die bedrijven hebben daar uiteraard wel de medewerking van hun verhuurder voor nodig. Nieuwe woningen bij die bedrijven zorgen voor een gewenste menging en een levendig en aantrekkelijk gebied.

legenda

- Sportvoorziening
- School
- Winkelgebied

Streven naar een veilige, aantrekkelijke en gezonde fysieke leefomgeving

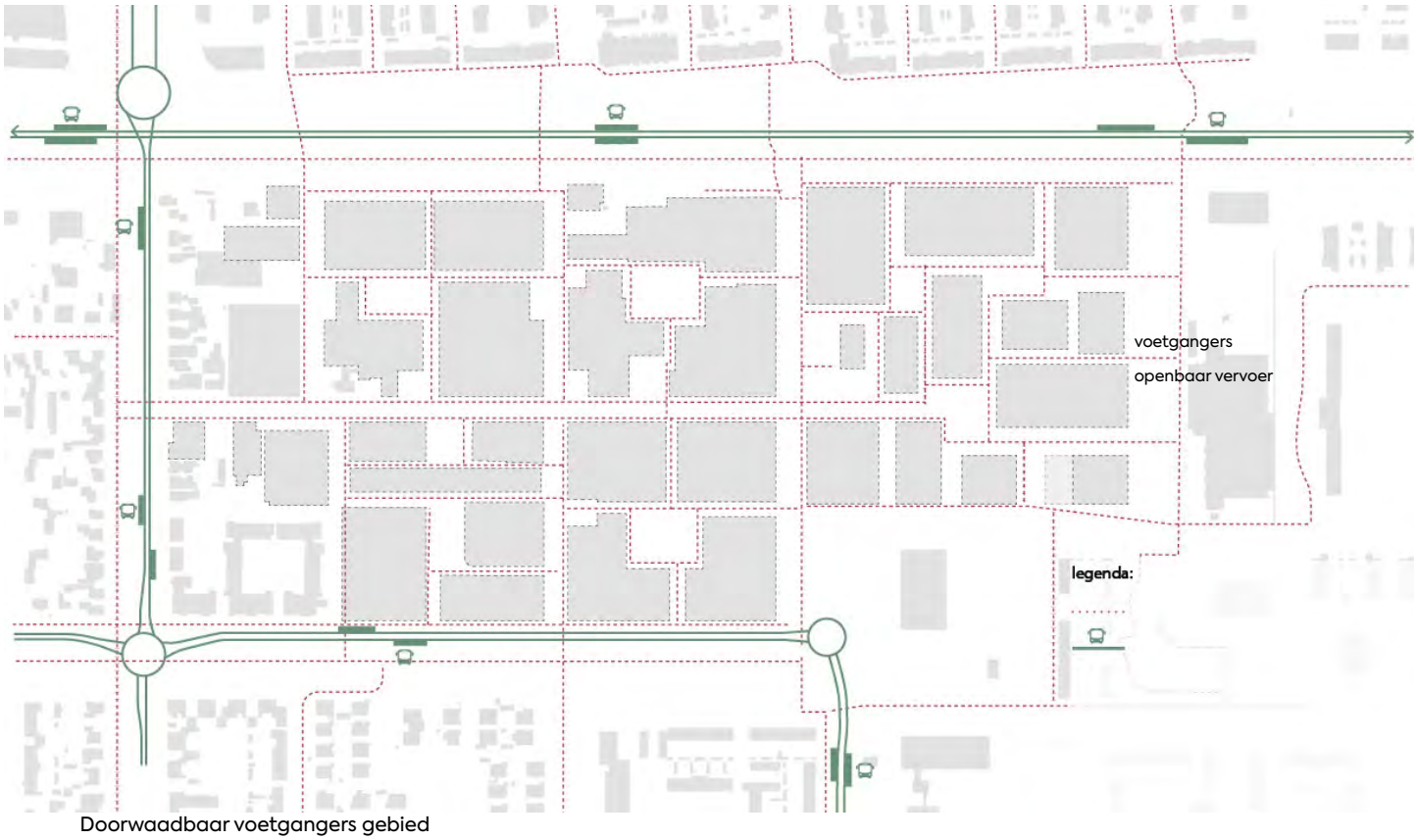
Het Masterplan biedt het kader om te komen tot een veilige, aantrekkelijke en gezonde fysieke leefomgeving. Bebouwing wordt zo gesitueerd dat er in het totale gebied zo min mogelijk hinder is van negatieve aspecten, zoals geur, stof en geluid. Dit terwijl er rekening wordt gehouden met bereikbare en zichtbare parken en openbaar groen. Voor een goed woonklimaat zal de rustige zijde van woningen zo veel mogelijk benut worden voor slaap- en woonruimten. De realisatie van directe, veilige wandel- en fietsverbindingen naar de nabije voorzieningen moedigt het bewegen aan.

Bij de ontwikkeling van de blokken worden gestreefd naar een optimale bezonning en daglichttoetreding. Voor de verblijfsgebieden geldt dat aan de Staringstraat minder bouwhoogte mogelijk is. Dat maakt het mogelijk om daar zonnige verblijfslocaties te realiseren.

Bouwen aan de sociale structuur voor de transformatie van het Pionier-Bolsterrein Nieuw-Vennep

Bij het ontwerpen van het stedenbouwkundig plan voor de transformatie van het Pionier- Bolsterrein is bewust ingezet op een mix van bewoners en andere gebruikers. Het sturen op afwisseling en de grootte van gebouwen is gericht op deze gewenste mix. Door vast te leggen dat er een minimaal percentage niet-woonfuncties zal zijn én dat hier geen winkels en grootschalige horeca mag komen, worden condities geschapen voor meer buurtgerichte functies.

Het plan is gebaseerd een getrapte sociale structuur. Als bewoner woon je in een overzichtelijk gebouw, waarbij je met een kleine groep op één gang of galerij woont. Per gebouw deel je een



Doorwaadbaar voetgangers gebied

aantal gemeenschappelijke functies zoals een binnentuin, ontmoetingsruimte en fietsenstalling. Een gebouw grenst meestal aan een collectieve binnenhof of steeg. De wijk als totaal heeft vervolgens een duidelijk herkenbare hoofdstructuur ('dorpse straat') met functies gericht op de buurt. Door de overgangen tussen al deze schaalstappen helder en zorgvuldig vorm te geven, creëren we de condities voor de groei van een prettige sociale structuur.

In de gesprekken met de belangrijkste eigenaren/ontwikkelaars in het gebied blijkt dat zij zich ervan bewust zijn dat de wijk ook een goed functionerende sociale structuur nodig heeft. Bij de toekomstige invulling van de plinten zijn nu al voorzieningen opgenomen die gericht zijn op de buurt. Zo zijn er al een gezondheidscentrum, werkplekken voor starters en een kinderdagverblijf voorzien. Binnen het gebied zullen de sociale huurwoningen door twee woningbouwverenigingen (Ymere en Eigen Haard) worden beheerd. Vanuit hun ervaring en kennis weten zij dat ze niet alleen woningen verhuren maar ook moeten zorgen dat bewoners als buren prettig wonen. De gebouwen worden daarom voorzien van een aantal kleinschalige collectieve functies en plekken die daarin bijdragen. Samenwerking met lokale zorgstichtingen zijn hier ook onderdeel van.

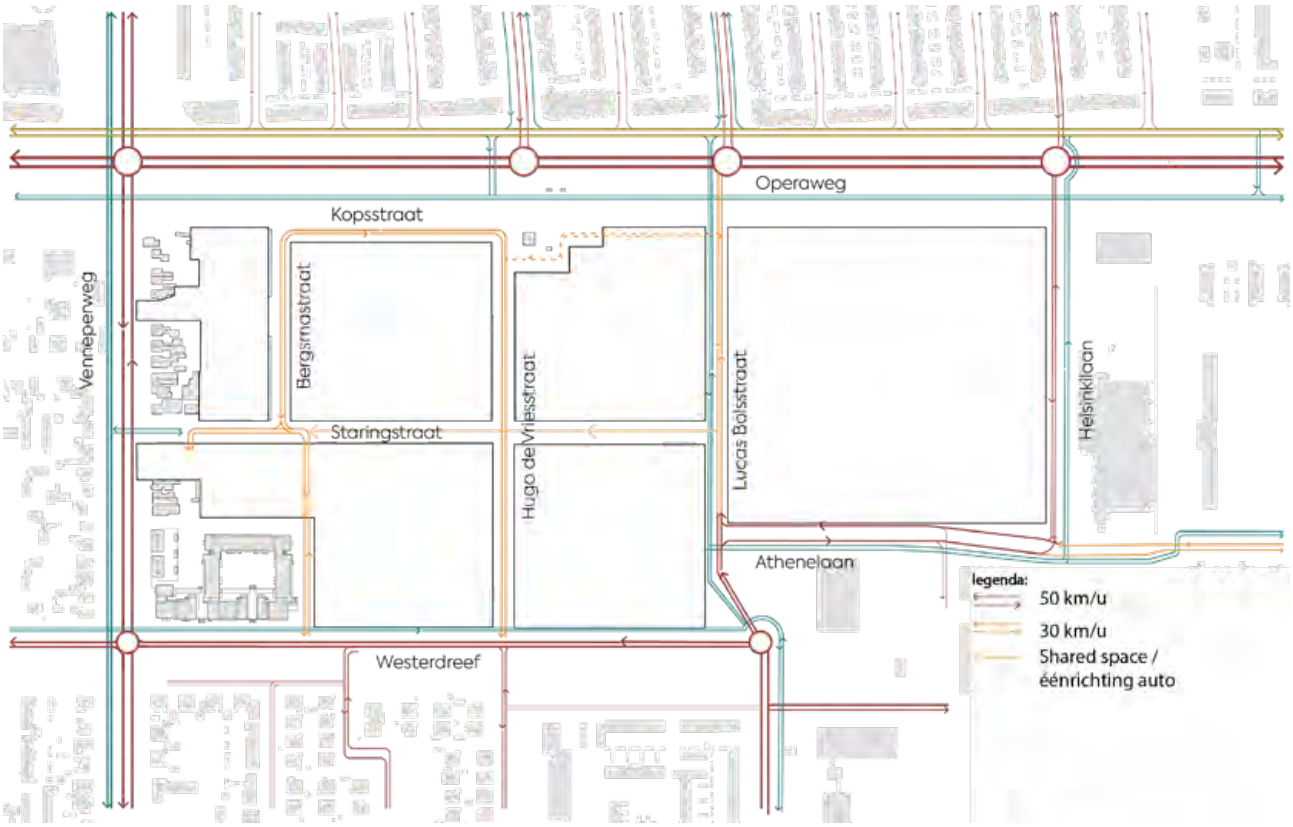
Model staat het project dat De Alliantie samen met Philadelphia in Amsterdam-Noord heeft gerealiseerd. In dit project wonen mensen met een beperking die ook taken hebben in de collectieve ruimten, zoals fietsen repareren, bedienen in de huiskamer/werkruimte en het doen van de was. Ze doen dit niet alleen voor de bewoners van het gebouw, maar ook voor andere bewoners in de wijk en bezoekers.

Met een fijnmazige aanpak die past bij de beoogde bewoners van het gebied willen we de condities scheppen voor de sociale structuur van de wijk."

Verbeteren verbindingen Nieuw-Vennep

Het Pionier–Bolsterrein vormt een belangrijke schakel in de verbindingen tussen het centrum van Nieuw-Vennep en Getsewoud. Het wordt een fiets- en voetgangersvriendelijk gebied met respect voor de verkeersbewegingen van de zittende ondernemers. De wisselwerking tussen het nieuwe programma en de fiets- en voetgangersvriendelijkheid leidt in het Pionier-Bolsterrein tot levendige straten, met een verbeterde veiligheid en leefbaarheid. Haaks op de routes van het centrum naar Getsewoud zal ook van de Starringstraat een levendige straat gemaakt worden, met voor Nieuw-Vennep aanvullende functies. Voor langzaam verkeer verbindt de dorpse straat de Venneperweg met het sportpark en de sporthal Estafette.

Naast de kruisende wegen en de aanvullende functies ontstaan er niet alleen verbindingen, maar ook mooie lichte pleinen. Hier kunnen mensen verblijven en elkaar ontmoeten. Ook wordt hier prettig aan gewoond. Het centrale plein rond de Bolstoren zal een belangrijke functie krijgen. Het verkeer dat zich tussen het centrum en Getsewoud voortbeweegt, wordt verdeeld over de Venneperweg, de Lucas Bolsstraat en een nieuwe aansluiting op de Operaweg ter hoogte van de Estafette. Het Pionier–Bolsterrein is hiermee goed bereikbaar. Het verkeer beweegt zich gemakkelijk door het gebied en daarmee door de heel Nieuw-Vennep.



Nieuwe verkeersstructuur



Woningbouwproject ‘Geworteld Wonen’ in Rijswijk (INBO)

C Visie en planconcept

Visie en context samenbrengen tot krachtige uitgangspunten voor ontwikkeling.

Plankaart

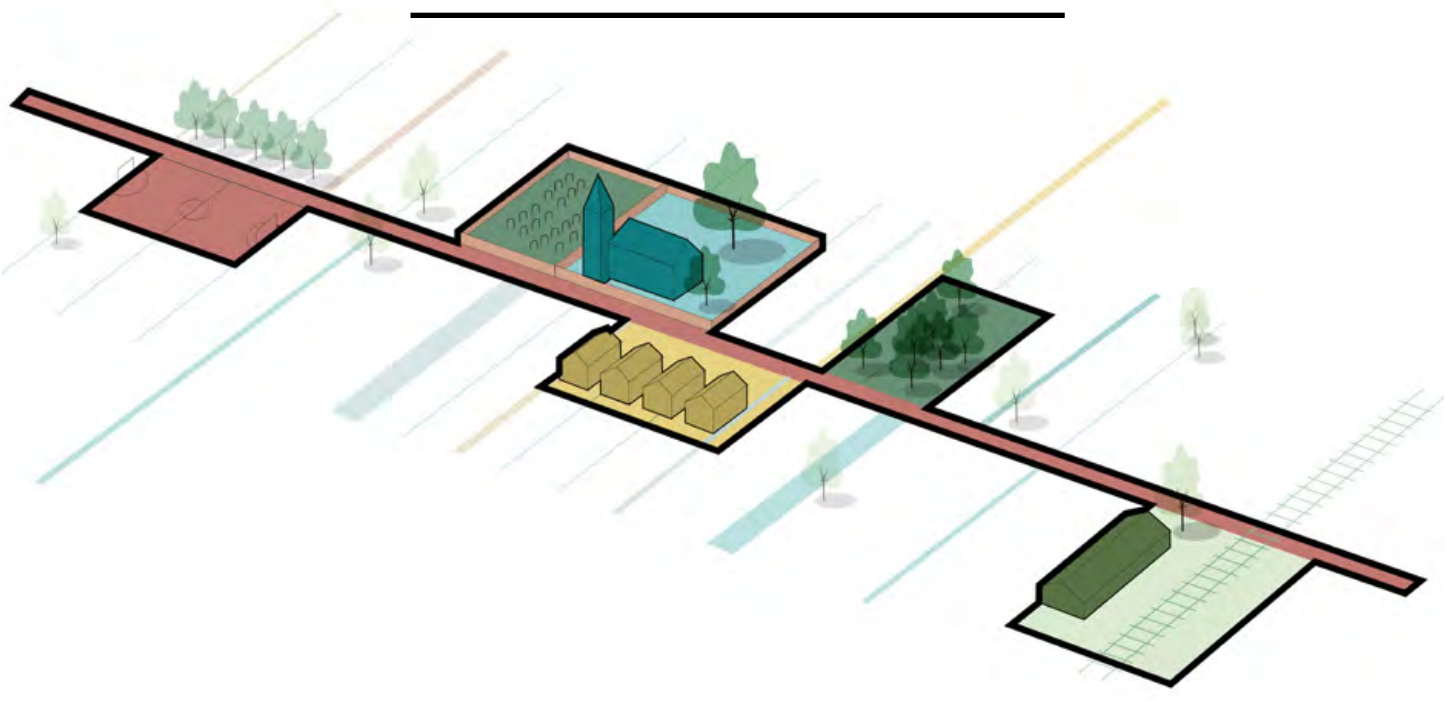


De getoonde bebouwing is illustratief voor de mogelijke ontwikkeling


De Pionier en Bols terrein
1:1000
N

C1 Visie en planconcept

We creëren een gebied met:
stedelijke dorpsheid
dorpse stedelijkheid



C1.1 Van bedrijvigheid naar een voor Nieuw-Vennep nieuw gemengd woon-werkgebied

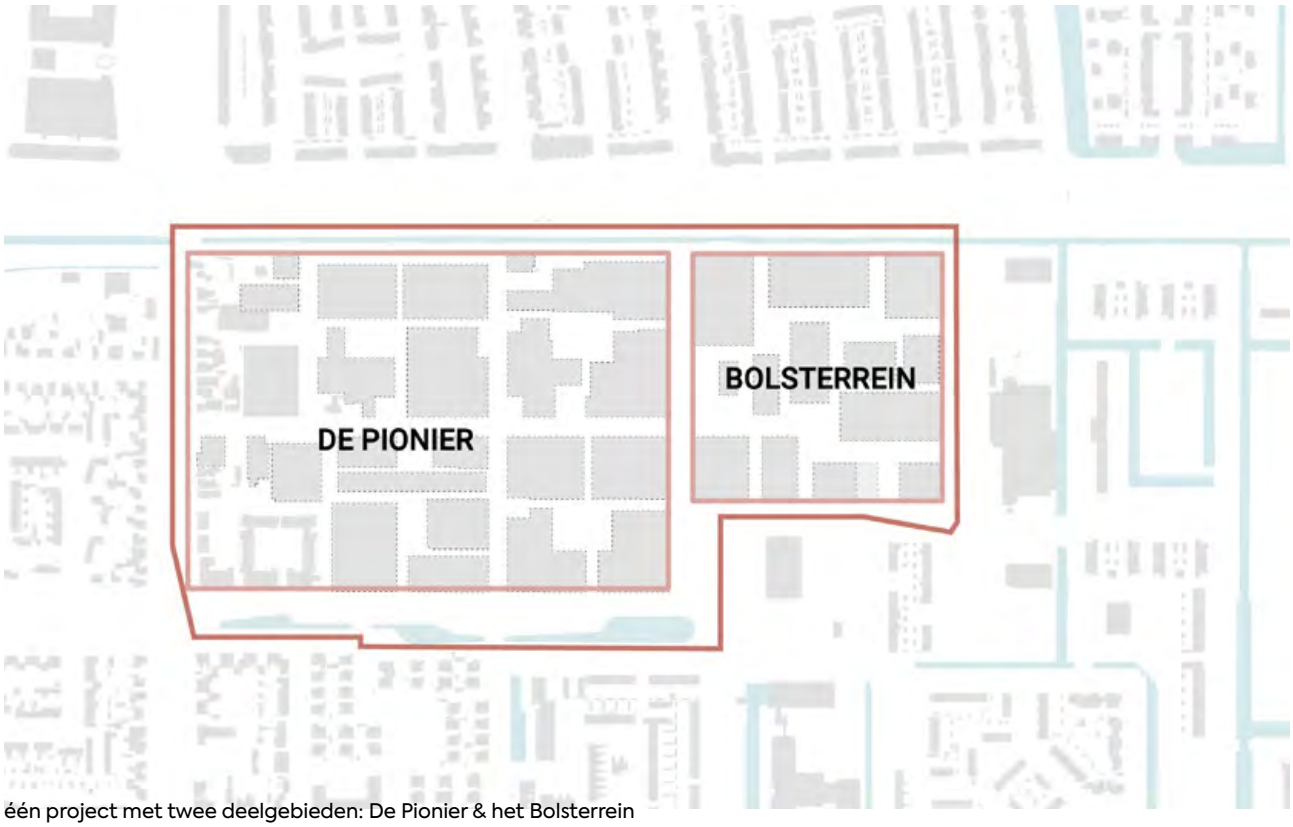
Met dit Masterplan streven we naar nieuw elan, met een levendige mix van dorp en stad. Hieruit is het ruimtelijke concept: "Dorps karakter met stedelijke randen" ontstaan. Een plek met een duidelijk verleden dat zich tegelijkertijd als vernieuwend, ambitieus en stedelijk presenteert.

Het stedenbouwkundig concept van het Pionier–Bolsterrein en vooral de openbare ruimte is geïnspireerd door karakteristieke ankerpunten in de dorpse structuur, zoals het kerkplein of de boomgaard. Aan deze plekken wordt een sympathieke architectonische stedelijkheid toegevoegd, met daarin telkens contrasterende dorpse ingrediënten. Er wordt contrast en informaliteit gezocht: in materiaalgebruik, inrichting, meubilair en schaal. Hierdoor is het Pionier–Bolsterrein niet alleen een transformatie van een industrieterrein, maar ook een visie voor een nieuwe manier van wonen en werken in Nieuw-Vennep.

Een woongebied wordt niet alleen gedefinieerd door goed ontworpen gebouwen, maar ook door hun relatie met de buitenruimte.

De Pionier–Bols: twee terreinen met één visie

De twee gebieden verschillen van elkaar in enkele opzichten. De Pionier zal vanwege de eigendomsverhoudingen naar verwachting minder snel transformeren dan het Bolsterrein. De schaal van de kavels op De Pionier is kleiner dan bij het Bolsterrein. Op het Bolsterrein bevinden zich meer grotere gebouwen en opvallende elementen, die het gehele terrein karakter geven. De wens bestaat dan ook om de waardevolle delen te behouden en in te passen. Ondanks de verschillen in beide gebieden willen we dat het Pionier–Bolsterrein een vernieuwd gebied wordt met een eigen identiteit. Daarom worden de gebieden ruimtelijk beter met elkaar verbonden. Een visie voor beide gebieden om ze samen te smeden als een deel van Nieuw-Vennep.



één project met twee deelgebieden: De Pionier & het Bolsterrein

Dorpse straat: wonen, werken en voorzieningen

De Dorpse straat vormt de voornaamste openbare ruimte van het gebied. Een continue lijn van zuidoost naar noordwest, met daarin een serie bijzondere openbare ruimtes rondom belangrijke actieve plekken. De straat is autoluw en representatief.
De functies gelegen aan de Dorpse straat op het gedeelte van de Pionier zullen bereikbaar blijven.
Voor Bols geldt dat de Dorpse straat autoluwer is.
Langs de Dorpse straat concentreren we levendige plinten, met werken en wonen op een menselijke en prettige schaal. Centraal aan de Dorpse straat ligt het plein met in het midden de bestaande Bolstoren. Rondom bevindt zich een hoge concentratie van voorzieningen en levendige plinten. Richting de randen komen er ook plekken voor spelen of werken en flexibel gebruik. De inrichting van de Dorpse straat zorgt ervoor dat het een prettige plek is met -of juist zonder- intensieve programmering.



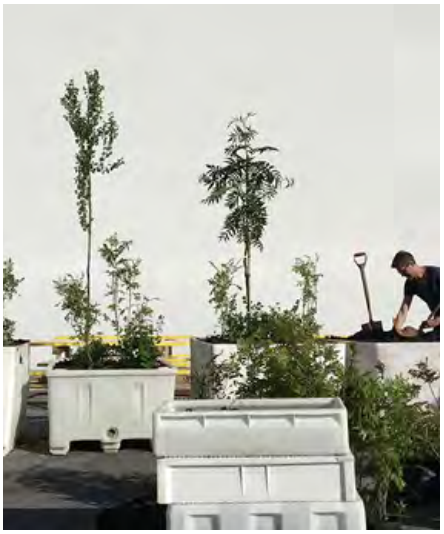
De Dorpse straat strekt zich van de Venneperweg door het Pionier-Bolsterrein uit tot aan het zwembad.













Dorpse straat als centrale-as

Dorpse straat als ruggengraat

Om de gebieden van het Pionier–Bolsterrein te verbinden, is een sterk ruimtelijk en programmatisch element nodig dat betekenis heeft voor het hele gebied.
Een drager die de ontwikkeling van het gebied één identiteit geeft en de centrale verbindingszone vormt. In een dorp is dat meestal de dorpsstraat, die het historisch startpunt is geweest van de verdere ontwikkeling van het dorp. Aan de dorpsstraat staan de bijzondere gebouwen. Het voorbeeld van de dorpse straat zetten we in om deze nieuwe ontwikkeling een ruggengraat te geven. Het is de plek waar de meeste activiteiten zich zullen afspelen.
De positie van deze ruggengraat is die van de Staringstraat. De ruggengraat wordt doorgetrokken over het Bolsterrein. Aan de ene kant sluit het aan op het oorspronkelijke polderlint. Aan het andere kant op de wijk 'De Estafette', met de sporthal en het zwembad. De Bergsmastraat, de Hugo de Vriesstraat en met name de Lucas Bolsstraat kruisen de Dorpse straat. De inzet is dat de kruisingen worden ingericht op het verkeer van de Dorpse straat. De inrichting van de Dorpse straat en de hoeveelheid verkeer zorgen ervoor dat fietsers en voetgangers hier veilig en gemakkelijk kunnen bewegen. De hoeveelheid verkeer geeft weinig geluidshinder. Hierdoor past de straat bij het stedenbouwkundig concept en ontstaat er een goed woon- en leefklimaat.

Fietsers en voetgangers kunnen zich zo gemakkelijk bewegen van de Venneperweg naar het zwembad. Ook voor de andere interne wegen wordt, mede door de inrichting, weinig drukte verwacht. Ook daar zullen fietsers en voetgangers veilig en makkelijk kunnen bewegen.



Doorwaadbaar gebied

Doorwaadbaar

Naast de formele openbare ruimten van straten en groene dreven, is er een netwerk van informele steegjes en pleintjes binnen de blokken. Dit zijn de openbare centrale hoven. Eventuele margezones en tuinen zijn privé. De stegen zijn grotendeels openbaar (uitzondering kan een margezone zijn). De betrokkenheid van de bewoners met de omgeving is essentieel voor de kwaliteit van deze ruimten. De informele en formele ruimten vormen tezamen een netwerk van doorwaadbare wandelroutes door het gebied. Het netwerk van steegjes en pleintjes wordt een belangrijke drager van het gebied. De nieuwe verbindingen verbeteren de bereikbaarheid en stimuleren de wens om per voet of fiets te bewegen.

Gradatie bouwhoogte

Om bij de Dorpse straat een dorps gevoel te hebben, is het belangrijk dat de bebouwing aan deze straat lager, kleinschaliger en gevarieerder is. Dit gaat samen met de kwaliteit van de ruimte als verblijfsplek. Licht en goede bezonning zijn hiervoor belangrijk. Aan de zijde van beide dreven hebben we te maken met een grotere ruimtelijke schaal. De overzijde is soms wel op 100 meter afstand. Die schaal vraagt om kloeke randen die het gebied definiëren. De kloeke randen mogen niet massief of ondoordringbaar lijken. Het is daarom van belang om binnen de blokken te variëren in bouwhoogte. Er ontstaat een hol profiel door de kloeke randen en de kleinschaligere bebouwing ter hoogte van de dorpse straat. De Bolstoren zal als 'kerktoren' hoogte hebben aan de Dorpse straat.



Wanden

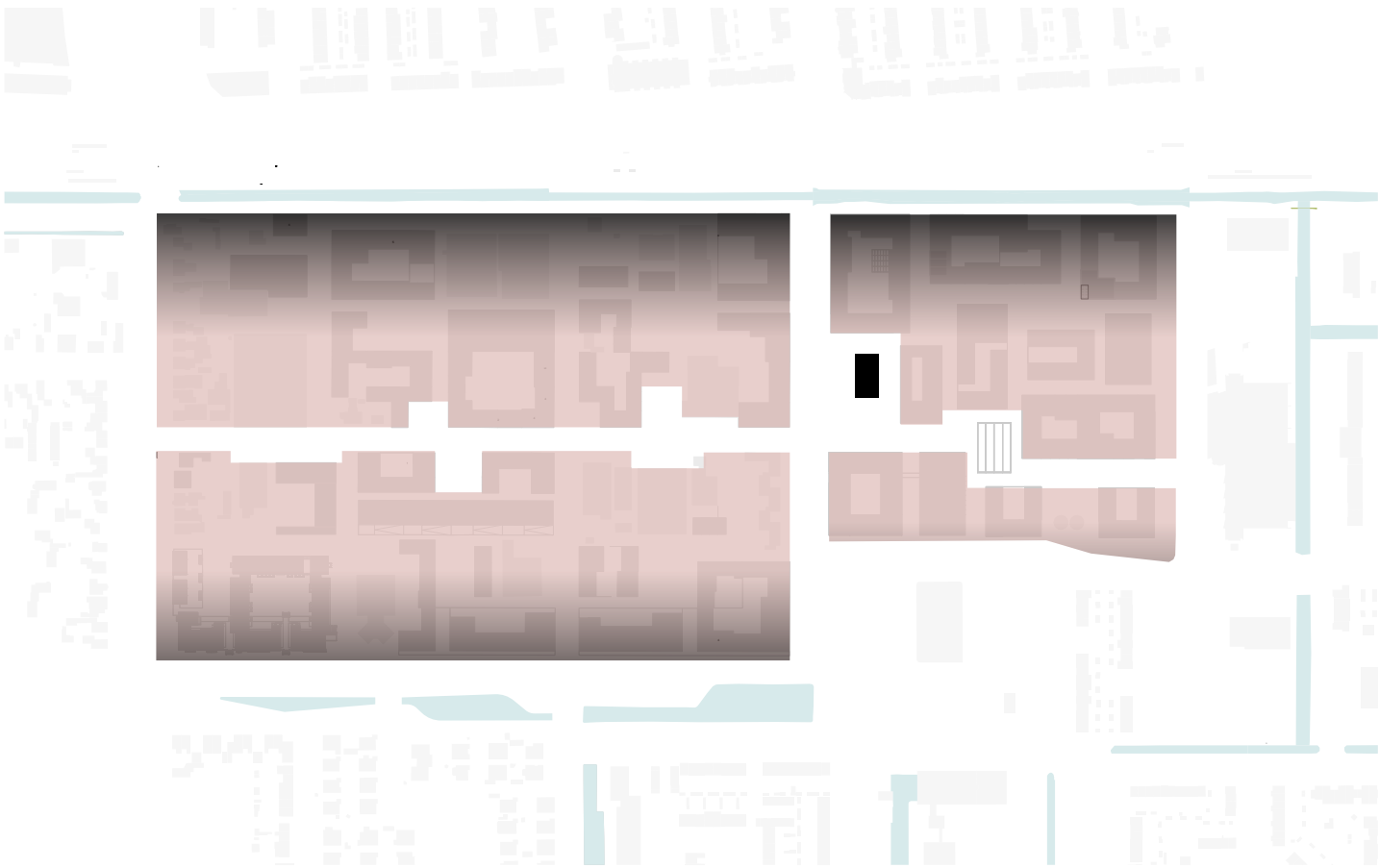
- wonen in een groene omgeving
- hoog straatprofiel
- grote afstand tot de andere gebouwen
- verbonden met het polderlandschap

Dorpse straat

- wonen, werken en voorzieningen
- laag straatprofiel
- intiem en kleinere schaal
- lokale sfeer

Wanden

- wonen in een groene omgeving
- hoog straatprofiel
- grote afstand tot de andere gebouwen
- verbonden met het polderlandschap



Gemengd programma

Het programma het Pionier–Bolsterrein wordt die van een gemengd woon-werkgebied. Bedrijven die er willen blijven, kunnen blijven. Die bedrijven hebben daar uiteraard wel de medewerking van hun verhuurder voor nodig. Een deel van het Pionier–Bolsterrein staat nu al leeg. Een andere deel van de bestaande functies zal vrijwillig plaats maken voor het nieuwe woon-werkprogramma.

Dorpscentrum Nieuw-Vennep en wijkcentrum Getsewoud om de hoek

Het Pionier–Bolsterrein heeft een levendig dorpscentrum en wijkcentrum om de hoek. De nieuwe bewoners kunnen daardoor gemakkelijk gebruik maken van dorpse voorzieningen in de directe omgeving. Door de directe nabijheid van dorpscentrum Nieuw-Vennep en wijkcentrum Getsewoud is er geen directe behoefte aan commerciële voorzieningen op het Pionier-Bolsterrein. Het centrum van Nieuw-Vennep is op de fiets binnen ongeveer 5 minuten bereikbaar. In Nieuw-Vennep centrum zijn supermarkten, recreatieve winkels, het cultuurcentrum, horeca, dorpshuis, zorg, de bibliotheek en commerciële dienstverlening gevestigd. Een deel van het dorpscentrum, Nieuwe Kom, wordt nog ontwikkeld. Wijkwinkelcentrum Getsewoud ligt aan de overkant van de straat. Met twee supermarkten, horeca en commerciële en maatschappelijke dienstverlening richt het zich op de dagelijkse voorzieningen. Oftewel: het is niet nodig deze voorzieningen binnen het Pionier-Bolsterrein toe te voegen. Gemeente Haarlemmermeer zet ook in op concentratie van commerciële voorzieningen in bestaande centra, en niet daarbuiten. De bestaande winkels op het Pionier–Bolsterrein (zoals bouwmarkt en fietsenwinkel) kunnen onderdeel blijven van het gebied. De plinten van de toekomstige woningbouwontwikkeling in het gebied bieden ruimte voor vormen van werk die niet passen in de aanwezige winkelcentra.

De randvoorwaarden in het beleid voor commerciële voorzieningen op het Pionier–Bolsterrein:

- Horeca: op kantoor- en bedrijventerreinen kan zelfstandige horeca fungeren als ondersteuning van de werkfunctie in het gebied.
- Blurring (functiemenging): gemeente Haarlemmermeer wil via ‘blurring’ (functiemenging van detailhandel, horeca en commerciële dienstverlening) ruimte bieden aan innovatieve initiatieven van ondernemers, binnen de wettelijke vereisten. Hierbij geldt dat de ondergeschikte commerciële dienstverlening, horeca of detail-



handel alleen tijdens de openingstijden van de hoofdactiviteit toegankelijk is, en geen aparte ingang kent. Menging met het aanbieden van alcohol kan uitsluitend binnen de kaders die de (nieuwe) drank- en horecawet geeft. Een ondergeschikte functie zoals detailhandel, horeca of commerciële dienstverlening is mogelijk met een maximum van 25% van het beschikbare bedrijfsoppervlakte. Hierbij geldt een maximum van 150 m^2 wvo. Bij functiemenging is het mogelijk om meerdere ondergeschikte activiteiten uit te voeren. Om te voorkomen dat ondergeschikte functies de overhand krijgen, geldt bij twee of meer ondergeschikte functies een maximum van 50% van de totale bedrijfsoppervlakte met een maximum van 300 m^2 wvo. Ook dient de exploitant van de hoofdfunctie de ondergeschikte functie te exploiteren.
- Bouwmarkten: Haarlemmermeer streeft naar een evenwichtige spreiding van bouwmarkten over de gemeente. Doe-het-zelf producten worden door de gemiddelde consument vaker gekocht dan een nieuw bankstel. Doe-het-zelfartikelen worden dicht bij de woonomgeving gekocht. Bouwmarkten mogen zich, naast de bestaande voorzieningencentra, ook vestigen op de verouderde bedrijventerreinen Cruquius-Zuid, Hoofddorp-Noord, Graan voor Visch Zuid en Nieuw-Vennep De Pionier. Voor bouwmarkten geldt dat op maximaal 20% van het beschikbare bvo branchevreemde artikelen gevoerd mag worden.
- Kringloopwinkels op bedrijventerreinen worden als bedrijf bestemd. De verkoop van tweedehands goederen, die veelal ter plaatse worden bewerkt, hersteld en opgeslagen, heeft een ondersteunend karakter. Het wordt toegevoegd aan de omschrijving in het ruimtelijk plan. De detailhandel mag alleen bestaan uit ter plaatse vervaardigde en tweedehands goederen. Er mag geen sprake zijn van inkoop van producten (deze worden verkregen via inzameling).
- Voor aan huis gebonden beroepen gelden de beleidsregels voor ‘aan huis gebonden beroepen’ (2015.0056233).

Het programma is opgebouwd uit:

- circa 2.000 woningen;
- een streven naar 10 tot 15% niet-woonfuncties. Hieronder vallen onder meer een gezondsheidcentrum, een kinderdagverblijf, kleine kantoorruimtes, informele werkplekken en creatieve kleinschalige bedrijvigheid. Er is voldoende ruimte voor bestaande functie, zoals de Praxis, een fietsenwinkel, een metaalbewerker, autobedrijven een bedrijf in landbouwvoertuigen.

Bij de woningen en deze stedelijke functies zal voldoende (inpandige) ruimte zijn voor het parkeren van fietsen, scooters, motoren en auto's.

Om het totaal aan stedelijke functies goed te laten werken, zal er ruimte zijn voor:

Water 10.000 - 15.000m^2;

Groen 28.000 - 40.000m^2;

Spelen;

- behoefte: 5 tot 7 speelplekken 0 tot 5 jaar.
- behoefte: 2 speelplekken 6-11 jaar.
- behoefte: 1 wijkoverstijgende speelplek 12-18 jaar.

Het programma geeft richting aan de gewenste ontwikkeling en is gebruikt voor de proefverkaveling. In die proefverkaveling is het totale programma doorgerekend. Hieruit blijk dat dit programma met bijbehoren binnen het plangebied en de regels uit het Masterplan te realiseren is.



Cityplot Buiksloterham - Amsterdam



Wisselspoor - Utrecht



Suikerfabriek - Groningen



Cobercokwartier - Arnhem

De Pionier: het principe van organische blokontwikkeling

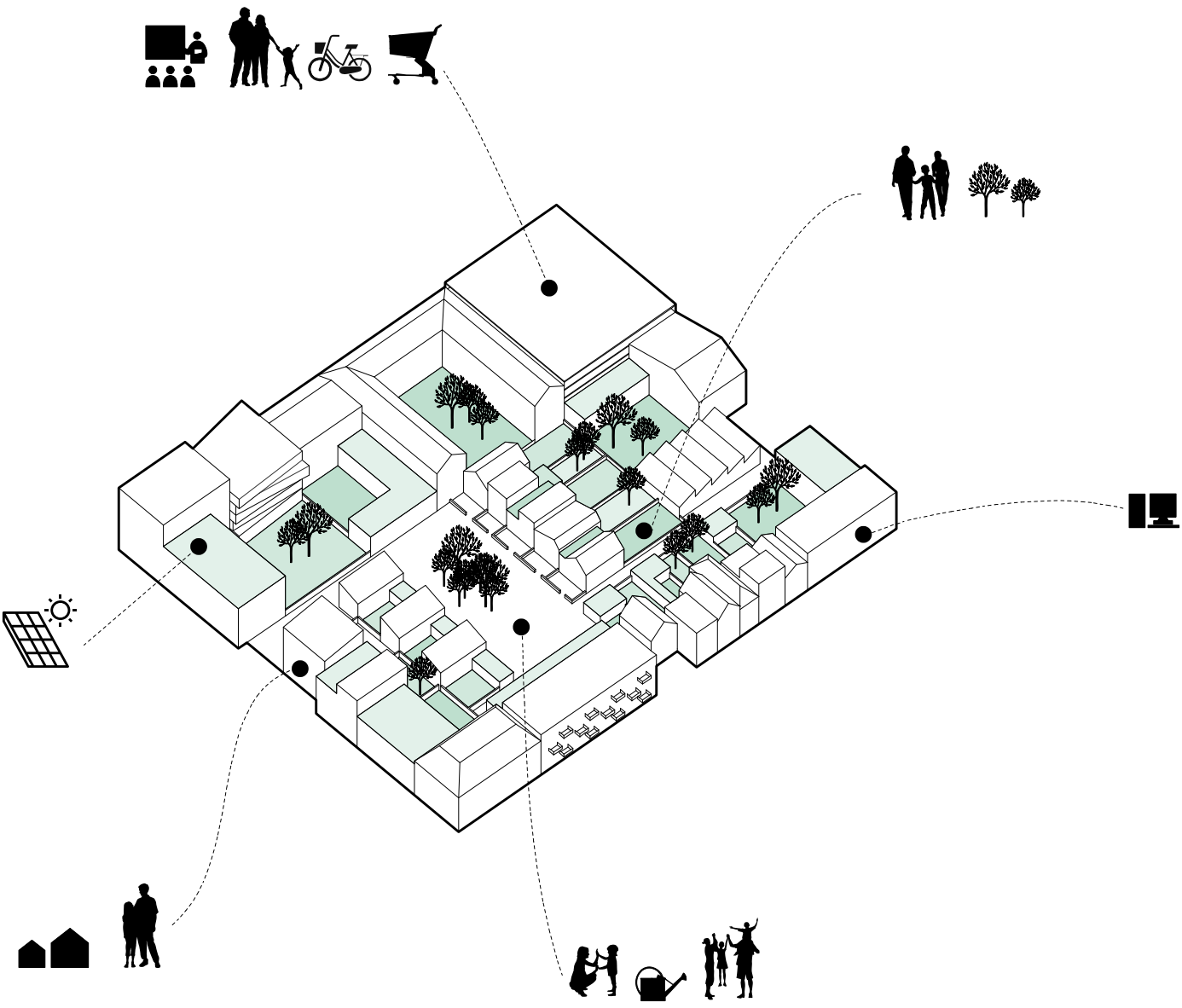
Om te komen tot een kwalitatieve en goed werkbare strategie voor de transformatie van het Pionier–Bolsterrein, hanteren we het principe van de CityPlot, ofwel de organische blokontwikkeling.
De ontwikkelstrategie is uitgewerkt in deel E.

Cityplot

De ontwerpstrategie CityPlot is ontwikkeld door Studioninedots en Karres en Brands, voor het transformeren van postindustriële gebieden. Een aantal dergelijke gebieden wordt op basis van dat principe getransformeerd.

Ontmoeten

Elkaar ontmoeten wordt op verschillende schaalniveaus in de stedenbouw gefaciliteerd. De openbare ruimte is een sociaal veilige omgeving en een belangrijke plek waar ontmoetingen tussen bewoners en bezoekers plaatsvinden. Er wordt een 'familie' van kunstwerken en bruggen gerealiseerd, die de entrees naar het gebied markeren. Die 'familie' noemen we 'stitches'. De 'stitches' zullen het Pionier–Bolsterrein met haar omgeving verbinden. Ze verbijzonderen en activeren een ontmoetingsplek. De groene randen zijn in onze visie de verbindende buurtparken. Deze parken stimuleren ontmoeting, spelen en sporten. Hierna wordt ingegaan op de wijze waarop dat bereikt wordt.

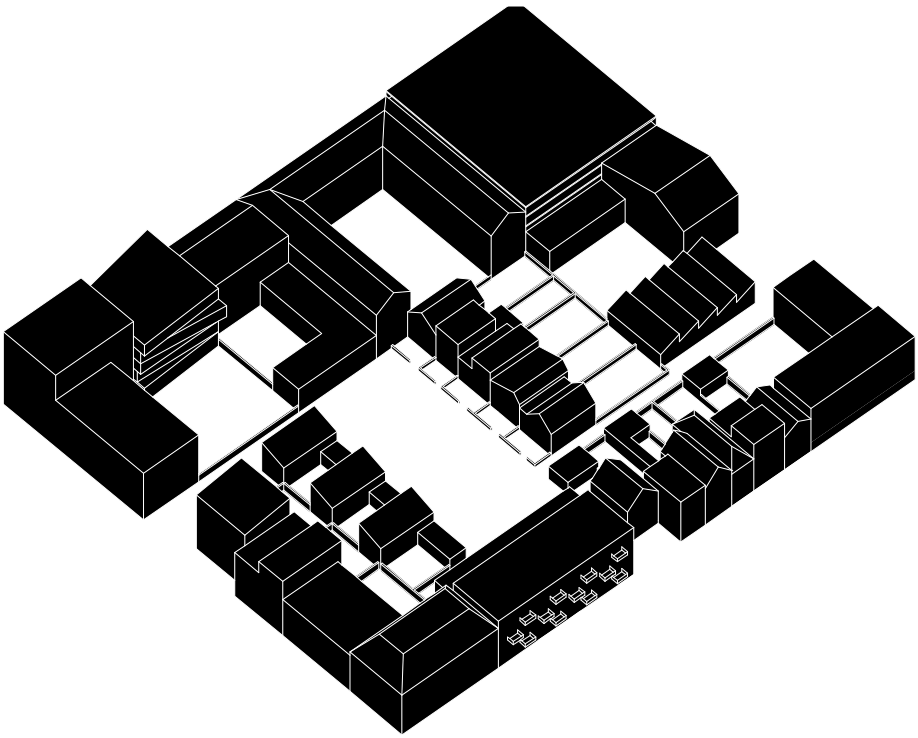


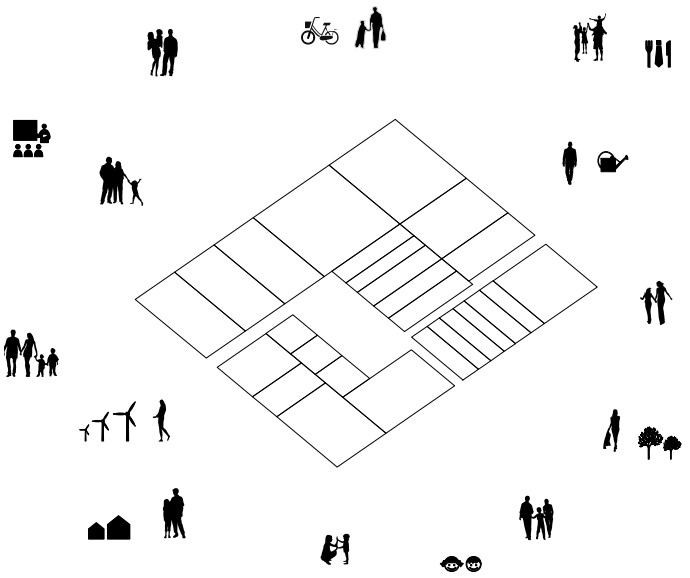
Ontwerpstrategie

De principes van de organische blokontwikkeling zijn goed toe te passen op het Pionier-Bolsterrein. Dit is met name het geval doordat er gebruik kan worden gemaakt van bestaande infrastructuur. De organische blokontwikkeling vormt een veerkrachtige strategie. De strategie is robuust genoeg om veranderingen – die ontstaan door verloop van tijd – in het plan op te nemen zonder dat het plan aan intrinsieke kwaliteit verliest.

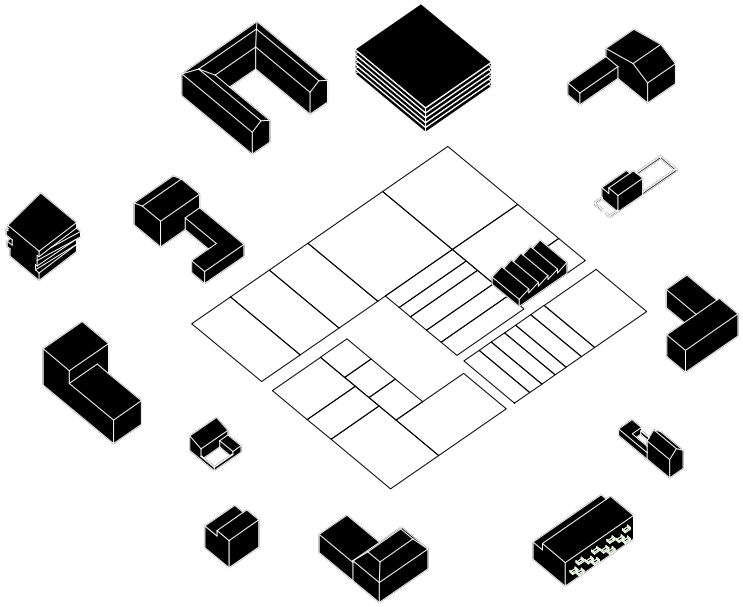
Principe van organische blokontwikkeling

Organische blokontwikkeling is ontstaan doordat conventionele stedenbouwkundige plannen vaak niet kunnen meebewegen met veranderingen. Hierdoor was het nodig om stedenbouwkundige strategieën te heroverwegen en op zoek te gaan naar een flexibeler ontwikkelmodel. Dit stedenbouwprincipe is hiervan het resultaat. Het is opgebouwd uit collectieve kleinschalige initiatieven in plaats van grote





Diversiteit aan gebruikers



Diversiteit aan gebouwtypen



ontwikkelingen die in één keer voor een langere periode zijn bedacht. Goed gekozen blokken maken verschillende invullingen en veranderingen mogelijk, zonder dat samenhang en identiteit verloren gaan. Een blokontwikkeling gaat uit van een blok van ongeveer 150 bij 150 meter, in een hoge dichtheid. Elk blok is weer opgebouwd uit kleinschalige en gemengde ontwikkelingen. Een blok hoeft dus niet direct in zijn geheel te worden ontwikkeld. De maten binnen een blokontwikkeling zorgen voor ontvankelijkheid en flexibiliteit. Elk blok bestaat uit een combinatie van functies zoals: kantoren, woningen, groen, water en parkeren.
Afhankelijk van ontsluiting en typologie hebben de bouwstenen een maat die het mogelijk maakt om zowel aan de randen, als ook aan de binnenzijde van een blok voorkanten te creëren. Dit biedt ruimte aan een informeel netwerk en de gewenste doorwaadbaarheid van het Pionier-Bolsterrein.

Ontwikkeling volgens dit principe pakt verschillende functies en ervaringen, die gewoonlijk over een groter gebied verspreid zijn, samen in een intensief gebied. Tevens is er de vrijheid om gebieden eerder of later te ontwikkelen.

Blokontwikkelingen buitenruimtes

De blokken bevatten een netwerk van ruimten. Rondom de blokken heeft de openbare ruimte een formele structuur, waar zeker ruimte is voor sport- en recreatieve routes en ontmoetingsplekken. De hoven kennen een minder formele structuur. Daar komen openbaar en privé samen. De hoven zijn deels in collectief eigendom, waardoor er een grotere betrokkenheid is met de directe omgeving. De steegjes en pleintjes hebben mede als functie om naar de toegangen aan de binnenzijde te komen. De stegen zijn openbaar toegankelijk. Een blok of groep van gebouwen, omvat een collectieve tuin die door de omringende bewoners gebruikt wordt. Daarnaast is er ook ruimte voor individuele privé-tuinen en privé-buitenruimten.

Ontwerpen op tussenfasen

We kunnen ervan uitgaan dat de wijze van transformatie van het gebied vooraf niet exact kan worden vastgelegd. Deze onvoorspelbaarheid vraagt om heldere kaders die niet beperken, maar de kwaliteit in iedere fase van de ontwikkeling borgen.
Er wordt dus niet ontworpen op alleen het eindbeeld, maar juist ook op de tussenfasen. Een gelei-delijke ontwikkeling zorgt er voor dat de investeringen meer in de pas lopen met de opbrengsten. Een ondergrondse parkeergarage maken terwijl de parkeerbehoefte er nog niet is, maakt het vaak onmogelijk om een ontwikkeling te starten. Als er nog genoeg ruimte op het maaiveld is, zou deze ruimte in iedere fase goed benut moeten worden. Een tijdelijke parkeerplaats, sportveld of moestuin kan gezien worden als invulling en kwaliteit in een tussenfase.

Blokpaspoorten

Blokpaspoorten leggen de regels die per blok gelden nader vast. Er zijn minima en maxima opgenomen voor onder meer: functies, programma en maten voor bebouwing en openbare ruimte. De regels zijn voor alle blokken zoveel mogelijk gelijk. Daar waar dat vanuit stedenbouw of vanuit de omgeving gewenst is, zijn er verschillen.
Het Pionier–Bolsterrein telt zes verschillende blokken. Het Masterplan met de bijbehorende blokpaspoorten en het Beeldkwaliteitsplan stellen de kaders voor de toekomstige herontwikkeling.



C2 Bijdragen aan de woningopgave door toevoeging van ca. 2.000 woningen

C2.1 Woningbouwopgave schaalsprong en MRA

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) kampt met een groot tekort aan woningen. Haarlemmermeer wil met de bouw van 20.000 woningen tot 2040 een bijdrage leveren aan het inlopen op dit tekort. Het Pionier-Bolsterrein biedt de mogelijkheid om circa 2.000 woningen te realiseren. Daarnaast zijn er op deze locatie kansen om de eenzijdige woningvoorraad van Haarlemmermeer te verrijken, met appartementen en een stedelijker woonmilieu dan wat momenteel overheerst in de gemeente. Aan het Pionier–Bolsterrein zijn Rijksgelden voor de woningbouwimpuls toegekend.

C2.2 Woonpramma

De gemeente Haarlemmermeer wil verschil maken en werkt aan het realiseren van meer variatie in het woningaanbod en de woonmilieus. De bestaande woningvoorraad in Haarlemmermeer bestaat voor ruim 70% uit traditionele eengezinswoningen. Demografische ontwikkelingen en de veranderende vraag op de woningmarkt resulteren in een diverse vraag naar andere woningtypen. Het Pionier–Bolsterrein voegt de gewenste diversiteit toe aan de woningvoorraad.

Voor huishoudens en doelgroepen kunnen verschillen benadrukt worden, maar ze hebben vooral overeenkomsten. De belangrijke doelgroepen voor het Pionier–Bolsterrein (starters, ouderen, empty nesters en mensen met een zorgvraag) vragen immers alle om een betaalbare woning. Minimaal de helft van de nieuwe woningen valt in het betaalbare segment. Dit is in lijn met het woonbeleid. Ook vragen alle doelgroepen om een veilige, gezonde en aantrekkelijke omgeving en de nabijheid van voorzieningen. Dit zijn precies de sterke punten van het Pionier–Bolsterrein. De dagelijkse boodschappen, horeca, openbaar vervoer en medische voorzieningen zijn op loopafstand.

Woonmilieu het Pionier-Bolsterrein

In Nieuw-Vennep overheerst het suburbane woonmilieu met grondgebonden woningen. Het Pionier–Bolsterrein onderscheidt zich van de overige wijken door een combinatie van wonen met voorzieningen en bedrijven. In dit ‘stedelijk centrum’ woonmilieu worden voornamelijk appartementen gerealiseerd. Daarmee ontstaat Nieuw-Vennep een diverser woningaanbod, waardoor meer mensen een woning kunnen kiezen die aansluit op hun wensen. Dit zal de kansen op doorstroming vergroten.
Het karakter van het gebied is minder dorps dan de rest van Nieuw-Vennep. Dit komt door de ligging in het dorp en het gewenste woonprogramma. De inrichting van het gebied zorgt ervoor dat de grote opgave en de daarbij behorende dichtheid niet ten koste gaan van de dorpse kwaliteit.

Woonprogramma

Het is nadrukkelijk de ambitie dat er een divers aanbod van woningen is in Haarlemmermeer, conform “Het woonbeleidsprogramma 2019-2025: het verschil maken.”. In Nieuw-Vennep bestaan nu vooral suburbane woonmilieus.

Verdeling van het woonprogramma:

- 30% sociale huur, te ontwikkelen/beheren door een toegelaten instelling
- 20% middensegment, geen vooraf vastgelegde verdeling koop/huur. Er is de eis van een gevarieerd aanbod in koop/huur en in prijzen (prijspeil 2021)
- Grenzen middensegment huur: € 752,33 - € 1.015 – gemiddelde huur 862,75
- Grenzen middensegment koop < € 325.000 (=NHG), gemiddeld € 276.250
- 50% vrije sector

Toelichting sociale huur

Uitgangspunt is dat de ontwikkelaar met een toegelaten instelling afspraken maakt over de bouw, eigendom en het beheer van de sociale huurwoningen. Dit om voldoende zekerheid te hebben dat de sociale huurwoningen voor de langere termijn in dit segment geëxploiteerd blijven. Ook is er vertrouwen dat toegelaten instellingen voldoende woningen zullen bouwen onder de tweede aftoppingsgrens, waardoor ook woningen beschik baar komen voor de kleinste inkomens.

Aangezien toegelaten instellingen gebaat zijn bij kwaliteit en toekomstbestendige woningen, zullen deze woningen aan de kwaliteitseisen voldoen. Voor de maten van de sociale huurwoningen wordt verwezen naar de blokpaspoorten.

- 25% < eerste aftopping < € 633,25 (pp 2021)
- 25% < tweede aftopping < € 678,66 (pp 2021)
- 50% Tot maximale grens sociale huur < € 752,33 (pp 2021)

Nadere toelichting middensegment

Het middensegment is bedoeld om woningen bereikbaar te maken voor huishoudens met een inkomen tussen de grens voor sociale huurwoningen (€ 38.035) en 1,5 x modaal (€ 54.750 in 2021).
Als de huurder of koper wordt verplicht om een parkeerplaats af te nemen, dan gelden de prijsgrenzen voor de koop- en huurprijzen inclusief de prijs van de parkeerplaats.

Huur

De nieuw op te leveren woningen en de woningen die na mutatie vrijkomen, worden verhuurd aan huishoudens met een inkomen tot 1,5 x modaal.

- De maximale kale aanvangshuur van de woningen is € 1.015 p/m (135% van liberalisatiegrens van € 751,85 prijspeil 2021).
- De huren zijn inflatie volgend op basis van het Consumentenprijsindexcijfer voor een periode van minimaal 25 jaar. De hoogte van de huurprijs dient te blijven vallen binnen de bandbreedtes van de genoemde aanvangshuur en indexering gedurende de exploitatieperiode.
- Er geldt een verbod op uitponden gedurende 25 jaar; en
- Minimaal de helft van de nieuw op te leveren woningen heeft een minimum oppervlak van 60m^2 gbo en de woningen zijn niet kleiner dan 55 m^2 gbo.

Koop

- De maximale vrij op naam prijs is gelijk aan de NHG-grens (€ 325.000 prijspeil 2021, indexering volgt via de Nationale Hypotheekgarantie).
- Minimaal de helft van de nieuw op te leveren woningen heeft een minimum oppervlak van 60m2 gbo en de woningen zijn niet kleiner dan 55m2 gbo.
- Voor deze woningen geldt een plicht tot zelfbewoning en een anti-speculatiebeding.
- Voor dit project is het mogelijk een starterslening af te sluiten, onder voorbehoud van voldoende financiële middelen bij gemeente Haarlemmermeer.

Aan de 50 % woningen die gebouwd worden voor de vrije sector worden ten aanzien van koop/huur, maten of prijzen geen nadere eisen gesteld.









C2.3 VERSCHILLENDE DOELGROEPEN

Aanvullend op de huidige woningvoorraad van Nieuw-Vennep worden er op het Pionier-Bolsterrein veel woningen voor alleenstaanden, starters en empty nesters gerealiseerd.

Wonen met zorg

Het Pionier-Bolsterrein is een interessante locatie voor wonen met zorg. Initiatieven hiervoor worden waar mogelijk ingepast. Op de hoek van de Athenelaan en de Lucas Bolsstraat wordt al nagedacht over een dergelijk initiatief, in combinatie met een gezondheidscentrum.

Levensloopbestendig wonen

Het is van groot belang om de woningen geschikt te maken voor een ouder wordende bevolking. Met een levensloopbestendige woning kan iemand langer in zijn of haar eigen woning en buurt blijven wonen. Bezoek- en bewoonbaar:

- bij gelijkvloerse woningen groter dan 70m^2 passen we de adviezen en richtlijnen toe uit het handboek voor toegankelijkheid en Woonkeur (basispakket). Er is dan sprake van levensloopbestendigheid [dit kan gelden voor een deel van het middensegment].
- als er zorggeschikte woningen worden gebouwd, passen we de woonkeur 'plus' variant toe.
- de term bezoekbaar geeft het niveau aan waarop het 'Bouwbesluit' is gebaseerd. Een woning is bezoekbaar als een bezoeker in een rolstoel zelfstandig van alle functies gebruik kan maken die van belang zijn om een woning te bezoeken.

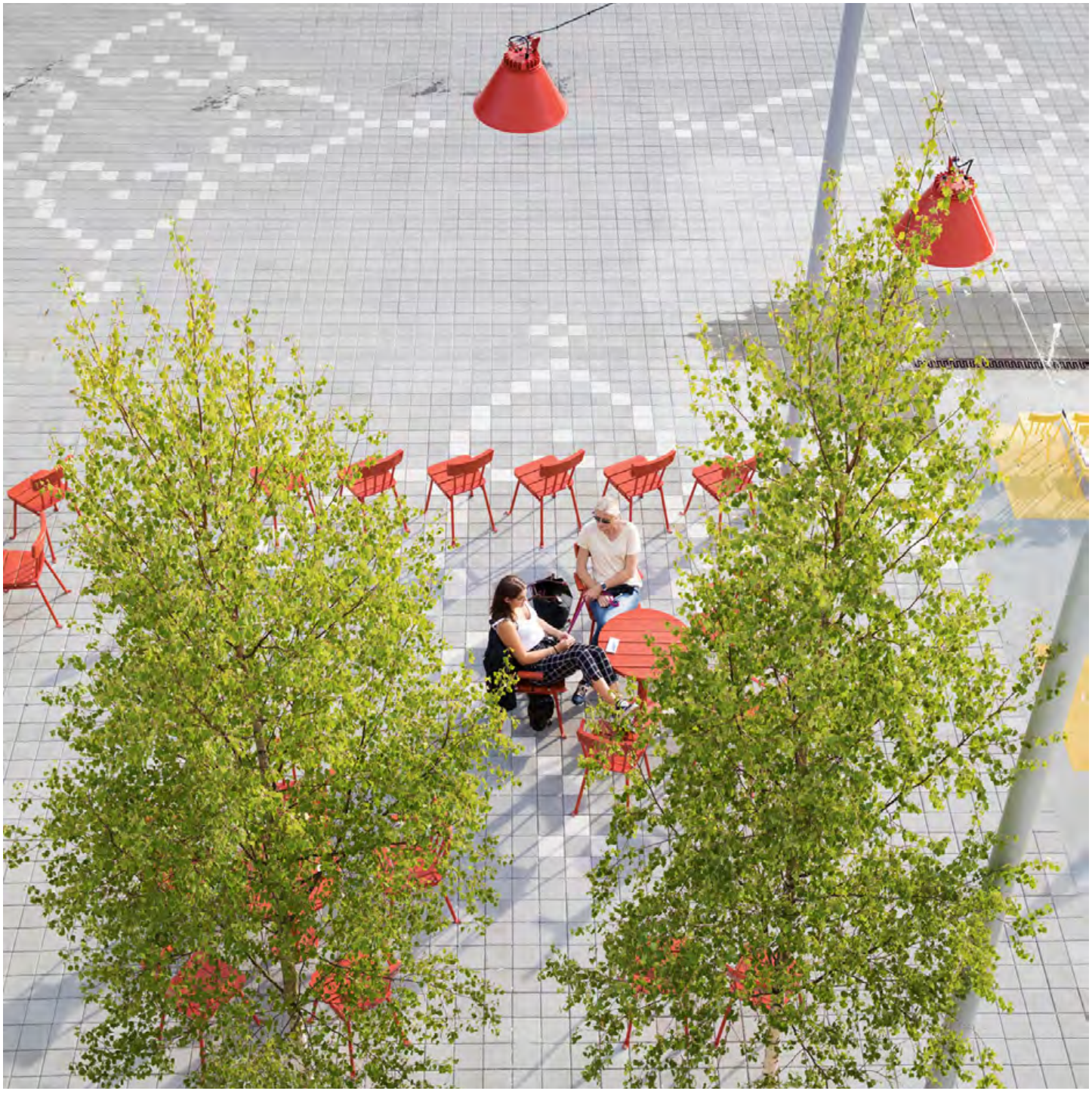
Een woning is bewoonbaar wanneer een bewoner in een rolstoel zelfstandig van en naar de woning kan komen en in de woning gebruik kan maken van alle functies en zo zelfstandig kan wonen. Bij levensloopbestendige woningen gaat het om normale – bezoekbare en bewoonbare - woningen met minimale voorzieningen. Hierin kan iemand met een beperking wonen, met hulpmiddelen in de woning maar ook zoveel mogelijk met de gewenste inzet van ondersteuning en zorg op termijn.

Circulair bouwen

Met het oog op de toekomstbestendigheid is het zeer wenselijk dat de woningen in de toekomst aanpasbaar zijn voor verschillende doelgroepen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan splitsing en horizontale of verticale samenvoeging. Wenselijk is ook dat een deel van de woningen kan wijzigen van functie, bijvoorbeeld naar kleine commerciële voorzieningen. Andersom geldt dit eveneens voor voorzieningen en parkeergarages, die eenvoudig omgebouwd kunnen worden tot woningen of gedemonteerd kunnen worden. Het uitgangspunt van de functiemenging en de levendige wijk blijft van toepassing. De aanpasbaarheid draagt bij aan circulariteit.

De ontwikkeling stuurt op woningen waarmee het verschil wordt gemaakt. In het Pionier–Bolsterrein komen mensen van alle generaties, alle inkomens en in alle (gezins)samenstellingen samen. Het feit dat het een transformatiegebied betreft (van bedrijventerrein naar woon-werk milieu), geeft het gebied karakter. De bestaande waardevolle elementen worden zoveel mogelijk behouden en zorgvuldig ingepast.

C3 Benutting en verbetering voorzieningen in Nieuw-Vennep



C3.1 Benutting en behouden huidige voorzieningen

Rond en op het Pionier–Bolsterrein zijn alle dagelijkse voorzieningen voor deze ontwikkeling reeds aanwezig. Dat is een groot voordeel van deze centraal gelegen inbreidingslocatie. De voorzieningen in Nieuw-Vennep zijn op peil, maar staan door verandering van de maatschappij en demografie onder druk.

In de nabijheid van het Pionier–Bolsterrein liggen het levendige dorpscentrum Nieuw-Vennep en het wijkwinkelcentrum Getsewoud. De nieuwe bewoners kunnen gemakkelijk gebruik maken van de daar bestaande dagelijkse commerciële en maatschappelijke voorzieningen. In Nieuw-Vennep centrum vinden zij supermarkten, recreatieve winkels, het cultuurcentrum, horeca, het ontmoetingscentrum, zorg, de bibliotheek en commerciële dienstverlening. Een deel van het dorpscentrum, Nieuwe Kom, is nu in ontwikkeling. Wijkwinkelcentrum Getsewoud ligt aan de overkant van de straat en is gericht op de dagelijkse voorzieningen met twee supermarkten, horeca en commerciële en maatschappelijke dienstverlening. Door woningen te realiseren op het Pionier-Bolsterrein wordt het draagvlak voor beide centra versterkt en is er geen noodzaak voor nieuwe voorzieningen op het Pionier-Bolsterrein

Met de aanleg van het R-net is invulling gegeven aan het hoogwaardig openbaar vervoer voor Nieuw-Vennep. De realisatie van het Pionier-Bolsterrein zorgt voor extra instappers en versterking van het bestaande openbaar vervoernetwerk. Versterking van lijnen kan de reistijden naar overstaplocaties op termijn beperken.

De huidige maatschappelijke voorzieningen in Nieuw-Vennep bieden voldoende ruimte om de nieuwe bewoners in het Pionier-Bolsterrein te faciliteren. De zorgvoorziening aan de Lucas Bolsstraat krijgt een uitbreiding in nieuwbouw op de hoek Athenelaan/Lucas Bolsstraat.

Op het Pionier-Bolsterrein bevindt zich vooral in de plinten ruimte voor kleinschalige kantoorruimte, creatieve bedrijvigheid, sportvoorzieningen en gedeelde werkplekken. Deze functies in de plint faciliteren zzp-ers en versterken de wijkeconomie. Bij de inrichting van het gebied krijgen nieuwe werkvormen de nodige ruimte. De meeste bestaande voorzieningen binnen De Pionier – Bols zijn waardevol voor de organische ontwikkeling. Zij kunnen binnen het plangebied blijven. Onder de paragraaf programma wordt uiteengezet welke functies dat zijn en hoeveel oppervlakte gewenst is.

Ambitie levendige wijk: wonen en werken in balans

Door in te zetten op kleinschalige kantoorruimte, creatieve bedrijvigheid, informele werkplekken, gedeelde werkplekken en vergaderlocaties en wonen ontstaat er een duurzaam en verrassend werkgebied met een robuuste en dynamische uitstraling. Een gebied met een diversiteit aan bewoners en ondernemers, waar nieuw wonen met nieuw werken wordt gecombineerd, met een goede openbare ruimte waarin ondernemers en bewoners samen het Pionier-Bolsterrein creëren.





C4 Verbeteren verbindingen Nieuw-Vennep

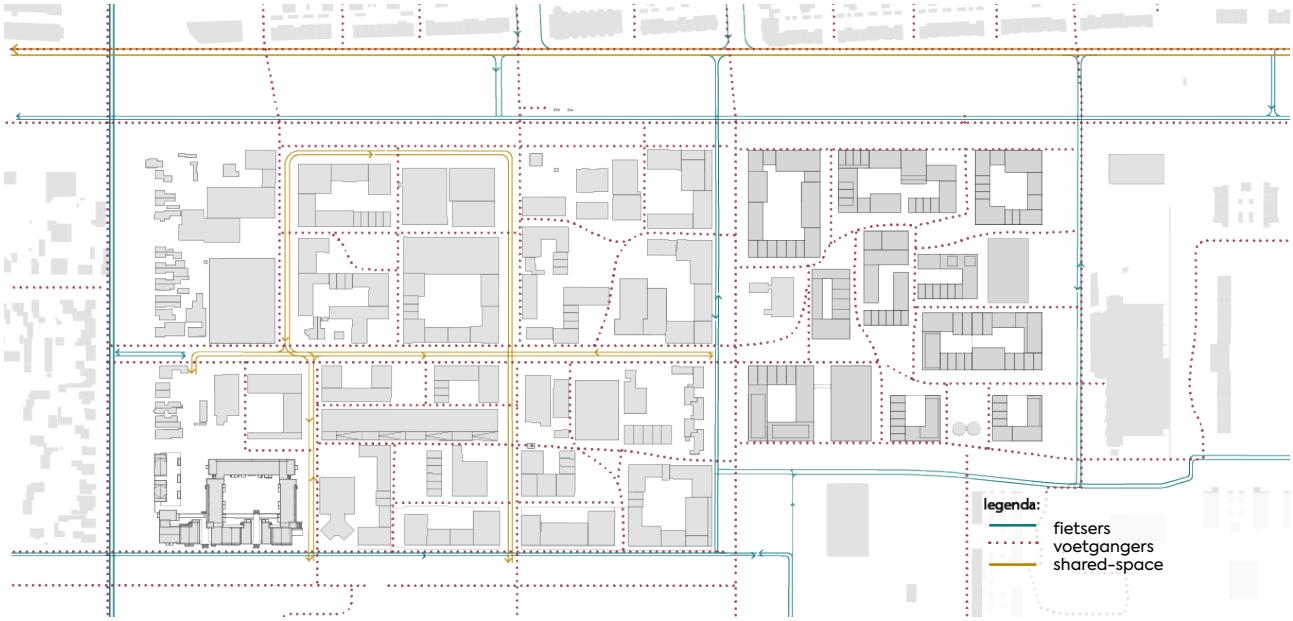
C4.1 Verkeersstructuur (auto/fiets/OV/voet-ganger)

Het Pionier-Bolsterrein is een terrein dat nu een lage verblijfskwaliteit heeft. Dat kun je verwachten bij een bedrijventerrein dat al ruim vijftig jaar oud is. Mede door deze lage verblijfskwaliteit, de huidige functies en de bestaande verbindingen, mist het terrein de ruimtelijke aansluiting met de omgeving. Tot de bouw van Getsewoud lag het Pionier-Bolsterrein aan de rand van Nieuw-Vennep en waren aantrekkelijke doorgaande routes niet noodzakelijk. Met de bouw van Getsewoud is het zwaartepunt van Nieuw-Vennep naar het westen verschoven. Daarmee zijn de verbindingen die door het Pionier–Bolsterrein lopen belangrijker geworden.

Daarnaast zijn er op en rondom het terrein steeds meer andere functies gekomen, zoals sportcentra, een dansschool, de judoschool, het Transportmuseum, de Estafette en het Herbert Vissers College. Met de transformatie worden met de 'stitches' extra aantrekkelijke routes door het gebied aangelegd. Hierdoor ontstaan prettige plaatsen om te verblijven en wordt bewegen per fiets en te voet aangemoedigd.
De Dorpse straat met de pleinen verbindt het plangebied. Het start aan de oude ontginnings-as de Venepperweg en loopt door tot het sportpark De Estafette. De hoofdas moet fungeren als een dorpsstraat waar de belangrijkste gebouwen en functies gesitueerd zullen zijn. De Bolstoren is het meest herkenbare gebouw aan de hoofdas. Ernaast komt een plein dat te vergelijken is met het marktplein in oudere plaatsen. Het streven is om waardevolle elementen van het bedrijventerrein aan de hoofdas in te passen. De hoofdas wordt niet aantrekkelijk voor autoverkeer.

Haaks op de Dorpse straat ligt een aantal verbindingen: de Bergsmastraat, de Hugo de Vriesstraat en de Lucas Bolsstraat. De verbindingen op en door de Pionier–Bols zijn belangrijk voor het verkeer in Nieuw-Vennep. Met de verkeerstructuur van Nieuw-Vennep is doorgaand verkeer door het Pionier–Bolsterrein niet te voorkomen. De wegen in het plangebied zijn allemaal passend bij dit woon-werkgebied. De wegen zijn gemakkelijk over te steken. Ze zijn (en dragen bij aan) een prettige en aantrekkelijke woonomgeving.

De nieuwe bruggen, 'stitches', van het Pionier–Bolsterrein vormen de verbinding voor het langzaam verkeer met de andere delen van Nieuw-Vennep en Park21. De bruggen worden zo vormgegeven dat er een aantrekkelijk verblijfsgebied ontstaat. Op die bruggen worden de grote omliggende structuren beleefbaar en is er aandacht voor klimaatadaptatie.
Door de geleidelijke transformatie zal De Pionier ook op de langere termijn bedrijvigheid kennen. Bij bedrijvigheid hoort (vracht)verkeer. Daarnaast komen er ook vrachtwagens naar woningen. Het Pionier–Bolsterrein zal zodoende grotendeels ingericht blijven voor vrachtverkeer, zodat dit veilig kan mengen. Het aantal vrachtwagens zal door verloop van tijd wel afnemen.

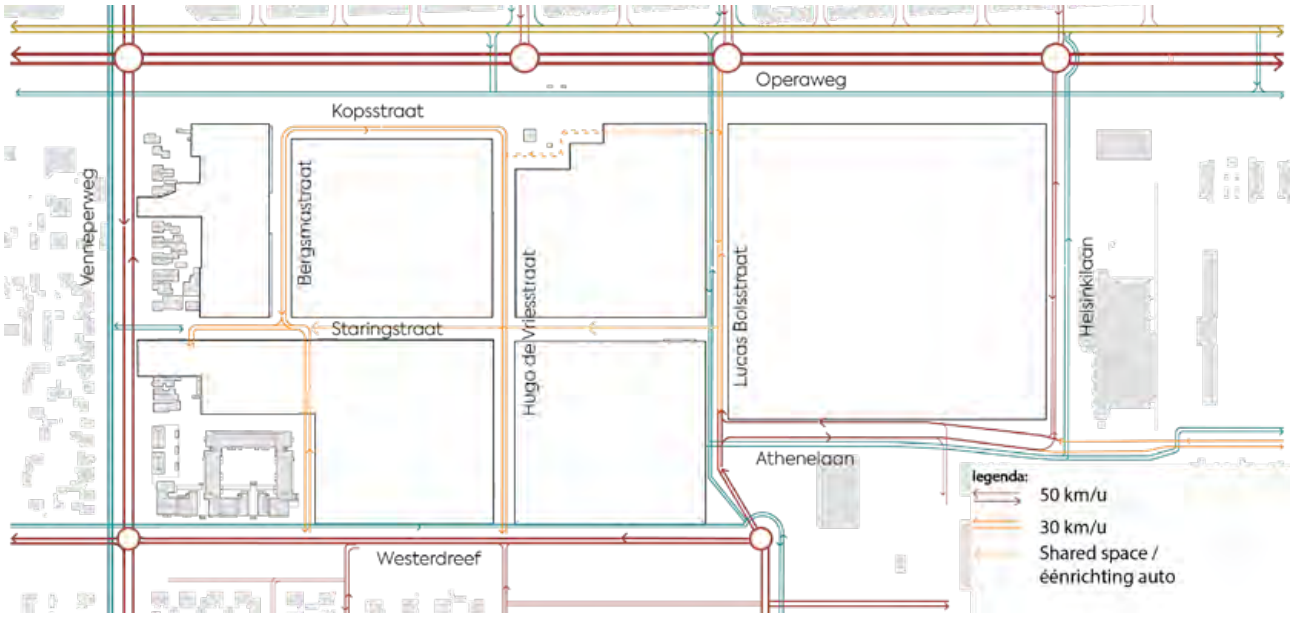


Routing voetgangers & fietsers

C4.2 Routing

C4.2 Routing

Op het Pionier–Bolsterrein is menging van het verkeer het uitgangspunt. De bestaande hoofdstructuur blijft grotendeels bestaan. Daar worden, onder meer door de hoven, extra routes aan toegevoegd voor langzaam verkeer. De 'stitches' maken extra oversteken mogelijk naar zowel de zijde van Getsewoud als naar het centrum. De Staringstraat wordt de Dorpse straat. Dit is een stedenbouwkundige drager van het gebied, die verkeersluw wordt ingericht. De Staringstraat krijgt eenrichtingsverkeer.
Om het autoverkeer op de juiste wijze in en door het Pionier–Bolsterrein te leiden, is verkeerskundig onderzoek gedaan. Dit is de netwerkstudie, zie bijlage Netwerkanalyse verkeer. Uit dat verkeerskundig onderzoek blijkt dat de bestaande infrastructuur voor autoverkeer moet worden uitgebreid. De belangrijkste maatregel is een gebiedsontsluitingsweg vanaf de rotonde Lucas Bolsstraat/ Athenelaan, naar de Operaweg aan de noordzijde van het plangebied. Deze ontsluitingsweg krijgt een rijsnelheid van 50 km/u. Dit maakt het mogelijk om de Bolsstraat anders in te richten en de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Hierdoor ontstaat een rustig Bolsplein en zijn de wegen haaks op de Dorpse straat allemaal goed over te steken. De nieuwe weg zal met inachtneming van de aanliggende functies, waaronder het HVC en het zwembad, worden ontworpen en ingericht.
Ook komt er langs het Westerdreefkwartier een weg die de Staringstraat met de Westerdreef verbindt.
Een ander knelpunt dat uit de voornoemde verkeersstudie naar voren komt, is de kruising Noorderdreef en Hoofdvaart. Dit knelpunt bestaat reeds in de autonome situatie. Het wordt vergroot door het toevoegen van de woningen op het Pionier–Bolsterrein.
Bij de rotonde Operaweg – Noordelijkerandweg ontstaat ook een knelpunt dat aangepakt moet worden, door middel van een uitbreiding van de rotonde. Mogelijke moeten ook de rotondes op de Venneperweg op termijn aangepast worden, afhankelijk van de mobiliteitsgroei. De verkeerskundige maatregelen zijn uitgewerkt in een studie van DTV. Deze studie is bijgevoegd.



Routing auto

C4.3 Parkeren

De realisatie van 2.000 woningen op het Pionier-Bolsterrein leidt tot een grote verandering in de hoeveelheid auto's die in het gebied zullen staan. Uit onderzoek blijkt dat de vraag naar parkeerplaatsen toeneemt. Een aantal factoren speelt een rol in de hoeveelheid die nodig is voor deze ontwikkeling:

- de ligging aan HOV;
- de bouw van appartementen;
- de grootte van de appartementen;
- de ligging in het centrum van Nieuw-Vennep en de Randstad.

Door flankerende maatregelen in een nog op te stellen mobiliteitsplan, willen wij een wijk ontwikkelen waar de behoefte aan autoparkeerplaatsen lager is dan in reguliere ontwikkelingen.

In de stedenbouwkundige opzet wordt het bewonersparkeren opgelost in gebouwde voorzieningen. Bezoekers kunnen op straat of in gebouwde voorzieningen parkeren. Aan de hand van het mobiliteitsplan moet dat verder worden uitgewerkt.

Het gebruik van collectieve parkeervoorzieningen zorgt er ook weer voor dat er minder autobezit is en dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn.

De keuze voor organische blokontwikkeling zorgt ervoor dat gedurende de ontwikkeling bekeken kan worden of het aantal parkeerplaatsen past bij het gebied. Parkeerruimten worden zo ontworpen dat ze bij een teruglopend autobezit en -gebruik eenvoudig anders ingezet kunnen worden.

Meer dan bij de andere wijken in Nieuw-Vennep wordt ingezet op functiemenging. Wonen en werken komen dichter bij elkaar. Parkeerplaatsen kunnen zo dubbel gebruikt worden. Als de bedrijven sluiten en bezoekers en medewerkers wegrijden, komen de bewoners terug van hun werk en hebben zij juist weer een parkeerplek nodig. Dit heeft tot gevolg dat er minder ruimte voor parkeren hoeft te worden ingezet. Daarnaast is het gunstig om werken nabij woningen te hebben.

C4.4 Smart Mobility

De omvang van het plangebied, de dichtheid van de bebouwing en het type huizen dat er gebouwd wordt, leent zich goed voor de grootschalige inzet van smart-mobility. Middels het in C4.3 genoemde mobiliteitsplan willen wij bepalen welke maatregelen op dit gebied opportuun zijn.







Referentiebeeld mobility

C.4.5 Langzaam verkeer

In dit Masterplan zijn de voetganger en de fietser nadrukkelijk meegenomen. Zij bewegen zich gemakkelijk door en over het Pionier-Bolsterrein. De loop- en fietsroutes zijn veilig en afwisselend. De door en over het gebied liggende routes zijn geschikt voor de voetganger en de fietser. De verblijfsbruggen zijn mede geschikt gemaakt voor de fiets. Door de fietsroutes zorgvuldig te kiezen zijn de voorzieningen in Nieuw-Vennep per fiets eenvoudig en veilig te bereiken. Andersom geldt ook dat de voorzieningen op en rondom het Pionier-Bolsterrein, zoals onder meer de middelbare school, eenvoudig en veilig te bereiken zijn. Het autoverkeer dat in en door het plangebied gaat, wordt door de aanleg van een nieuwe verbinding en de inrichting van bestaande infrastructuur zorgvuldig verdeeld over de verschillende oost-westverbindingen. De fietsen kunnen eenvoudig geparkeerd worden in daarvoor ingerichte (inpandige) ruimten in de blokken.

C.4.6 Beschikbaarheid HOV

Nieuw-Vennep is per openbaar vervoer goed ontsloten. Naast het Pionier–Bolsterrein ligt de R-net-busverbinding 397 naar Amsterdam via Hoofddorp en Schiphol. De busverbinding is van een dusdanig niveau dat het een volwaardig alternatief vormt voor de auto. Zeker voor bestemmingen zoals Amsterdam, Leiden, Den Haag en Schiphol. Naast de R-net-bus zijn er twee andere busverbindingen (57 en 162) op loopafstand van het plangebied.
Op tien minuten fietsen van het Pionier–Bolsterrein ligt het NS-station Nieuw-Vennep. Hier stopt de trein met bestemmingen in de richting Amsterdam/Schiphol en Leiden/Den Haag.

C.4.7 Autoverkeer

Een bewoner van het Pionier-Bolsterrein gebruikt de fiets, de bus en de trein. Er is dus niet elke dag een auto nodig; veel bewoners in het gebied hebben geen eigen auto. Dat kan, omdat het HOV en bijna alle voorzieningen (zoals winkelcentra, Park 21, de sporthal en sportparken) nabij zijn. Ook bestaan er mogelijkheden voor deelvervoer.
De (privé-) auto is wel integraal onderdeel van het ontwerp. Nieuw-Vennep is door haar ligging deels afhankelijk van de auto. Door het ontmoedigen van autobezit in grotere steden kan er zelfs meer druk op dorpen waar autobezit niet ontmoedigd wordt komen. De autoverbindingen naar het bovenliggend wegennetwerk is in orde. Ook met de auto zijn het strand, de plassen, werklocaties en culturele voorzieningen goed bereikbaar.



Openbaar vervoer



Openbaar vervoer & voetgangersverbindingen

C5 Streven naar een veilige, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving



Woningbouwproject 'Space 8' in Eindhoven (INBO)

Een veilige, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving vormt de basis voor prettig en comfortabel wonen. Het gaat aan de ene kant om aantrekkelijkheid van een gebied en aan de andere kant om veiligheid en zo min mogelijk hinder. Echter, het Pionier–Bolsterrein ligt in de Randstad en enige hinder valt te verwachten. De positieve effecten van hoogwaardig groen, water en de uitnodiging om te bewegen zijn daarom belangrijk.

C.5.1. Duurzaamheid het Pionier–Bolsterrein

Duurzaamheid zit in vele facetten. De transformatie van dit bedrijventerrein betekent hergebruik van bestaand gebied en is in die zin al duurzaam. Daarnaast leidt het tot andere woningtypen dan de veel voorkomende laagbouw van Nieuw-Vennep. Er wordt qua programma, dichtheden, vorm en functie iets unieks en toekomstbestendigs aan Nieuw-Vennep toegevoegd. Dit type woningen kan de doorstroom op gang brengen, zodat jongeren/ouderen niet in grote rijenwoningen blijven, maar kleiner gaan wonen. De ruimte in de blokken wordt goed gebruikt voor een mix van functies.
De nieuwe woningen zorgen voor een intensievere benutting van de reeds gerealiseerde voorzieningen. De dagelijkse voorzieningen (winkels, recreatie, onderwijs, zorg en sport) bevinden zich op loopafstand en in ieder geval op fietsafstand. De ontwikkeling ligt goed ten opzichte van de haltes van het openbaar vervoer. De R-NET bushaltes zijn op loopafstand en het NS-station is op fietsafstand.

Wettelijke normen ten aanzien van energie zijn scherp

De laatste jaren zijn de normen voor energiegebruik van de gebouwde omgeving fors aangescherpt. Deze landelijke normen versnellen de energietransitie. Het is niet meer mogelijk om bij nieuwbouw aardgas te gebruiken. Daarnaast is de energieprestatie van gebouwen (EPC) per 1 januari 2021 vervangen door de eisen van de wetgeving van de bijna energieneutrale gebouwen (BENG). Gezien de complexe opgave van de binnenstedelijke herontwikkeling, worden hier op gebouwniveau geen hogere dan de wettelijke eisen gesteld. Bestaande stenen, bakstenen, beton, staal en zelfs glas worden zo veel mogelijk opgenomen in het nieuwe ontwerp en vermengd met nieuwe materialen. Deze richtlijn gaat ook in op duurzaam en circulair bouwen.

Denk bijvoorbeeld aan hergebruik van producten, circulaire materialen, hout uit duurzaam beheerde bossen en een bouwmethode die is afgestemd op efficiënt materiaalgebruik en hergebruik.

Bij de ontwerpen wordt mede gekeken naar de technische en financiële uitvoerbaarheid van de gekozen oplossing. Hierbij is het uitgangspunt dat het aan de ontwerper is om aan te tonen dat een oplossing die afwijkt van het Masterplan niet financieel of technisch verantwoord is.

Energiegebruik tijdens gebruik

Een optimale bezonning en daglichttoetreding zorgen voor een bijdrage aan het passieve zonne-energieconcept. Om de woningen te verwarmen en te voorzien van warm tapwater, wordt ingestoken op een duurzaam en gasloos energieconcept. De uitwerking is gericht op de toepassing van zonnepanelen en LED-verlichting voor de openbare ruimte en garages. Verlichting die niet aan hoeft te staan, gaat vanzelf uit.
Het voornemen tot herontwikkeling van het Pionier-Bolsterrein leidt ertoe dat verouderde bedrijfspanden worden gesloopt/gerenoveerd. Het ontmantelen (slopen) van deze slecht geïsoleerde gebouwen heeft een positief effect op de energiebehoefte.

Hergebruik materialen

We streven ernaar om een deel van de bestaande bouwmaterialen te verzamelen voor hergebruik. Hiermee dragen we bij aan de circulariteit en duurzaamheid. Tegelijkertijd behouden we “de ziel” van het Pionier-Bolsterrein. Bestaande stenen, bakstenen, beton, staal en zelfs glas worden zo veel mogelijk opgenomen in het nieuwe ontwerp en vermengd met nieuwe materialen. Dit leidt tot bijzondere pleinen met een materiële en unieke terrazzo-achtige mix. De combinatie van verschillende maten, vormen, kleuren en texturen vormen een rijke tapijtachtige vloer. Dit unieke stuk Urban Mining (het terugwinnen van materialen) zorgt ervoor dat de gebouwen van het Pionier-Bolsterrein op een nieuwe en zinvolle manier in Nieuw-Vennep voortleven.
Bij sloop van gebouwen zullen zo veel mogelijk grondstoffen terug in circulatie komen. Urban Mining is een belangrijke stap in de grondstoffencyclus. Het voedt ook ontwikkelingen in de regio met hergebruikte materialen. Deze aanpak realiseert ook een aanzienlijke CO2-reductie ten opzichte van reguliere (lineaire) sloop.









Referentiebeeld gezonde leefomgeving

Transformatie

Het recyclen van reeds ingevulde ruimte is een doel op zich. het Pionier-Bolsterrein heeft door verloop van tijd haar functionaliteit deels verloren. Enerzijds is er sprake van onderbenutting van ruimten. Sommige gebouwen zijn aan het einde van hun levensduur. Anderzijds maken omliggende functies het onmogelijk om milieuhinderlijke bedrijven te huisvesten. Door mogelijkheden voor woningen in blokontwikkeling toe te voegen, ontstaat er nieuw gebruik en kan het terrein weer intensief benut worden.

Intensief ruimtegebruik

Duurzaamheid is ook het spaarzaam omgaan met de teruggewonnen ruimte door transformatie. Ruimte is schaars. Door functies te stapelen en hogere dichtheden te realiseren, is op andere plaatsen ‘ruimte’ over. Deze kan worden ingezet voor natuur, voedsel- of energieproductie. De daken van de gebouwen worden zo veel mogelijk benut onder meer voor wateropvang, energieproductie en groen. Door dit deel van het dorp zo in te richten, kunnen er ook meer voorzieningen op het beperkte gebied van het dorp Nieuw-Vennep behouden blijven. Grote, nieuwe (maatschappelijke) voorzieningen hoeven

voor deze ontwikkeling niet direct te worden aangelegd. De bestaande voorzieningen kunnen, eventueel met een beperkte aanpassing, intensiever benut worden. Wel zijn toevoegingen van voorzieningen in de openbare ruimte nodig, zoals recreatieve en sportroutes in combinatie met speel-, groen- en ontmoetingsplekken.
De dichtheden op het Pionier–Bolsterrein zorgen ervoor dat de openbare ruimte goed wordt ingericht en intensief kan worden gebruikt. Een compact woonmilieu leidt tot meer mogelijkheden voor een energie-efficiënte wijk. Er zal meer draagvlak zijn voor bijvoorbeeld afvalscheiding, minder vervoer, flexibiliteit en kansen voor uitwisseling, delen en gemeenschappelijke faciliteiten. De openbare ruimte krijgt meer verblijfskwaliteit. Hierdoor is het aantrekkelijk om te kiezen voor fietsen of lopen.

Slechts die blokken ontwikkelen die op dat moment nodig zijn

Het systeem van organische blokontwikkeling houdt in dat alleen die blokken ontwikkeld worden, waarnaar op dat moment vraag is. De andere blokken, of delen daarvan, behouden gedurende de transformatie van het Pionier–Bolsterrein hun gebruik. Hierdoor blijven de gronden ingezet en wordt leegstand minder. Ditzelfde principe geldt binnen de blokontwikkeling. Bedrijven op het Pionier–Bolsterrein die willen blijven, kunnen blijven. Zij hebben daar uiteraard wel de medewerking van verhuurder voor nodig. Dit bespaart investeringen in geld en materialen. Ondersteunende functies zoals parkeren kunnen, zo lang dat binnen de normen valt, gebruik maken van bestaande mogelijkheden. De gebouwde parkeerplaatsen worden zo ontworpen dat deze later -in het geval er dan minder autobezit is- ook voor een andere functie inzetbaar zijn of demontabel zijn.

Sociale duurzaamheid

Het woningaanbod van Nieuw-Vennep is relatief eenzijdig. Veruit de meeste woningen zijn grondgebonden eengezinswoningen. De toevoeging van andere milieus maakt het mogelijk om in Nieuw--Vennep andere stappen in de wooncarrière aan te bieden. Het gaat hierbij om de eerste woning (starters) en om oudere inwoners die hun eengezinswoning willen verlaten en vanwege de sociale cohesie in Nieuw-Vennep willen blijven. Voor beide groepen is nu weinig aanbod.
Doordat het realiseren van hogere woningdichtheden op het Pionier–Bolsterrein wordt de buitenruime zo ontworpen dat deze uitnodigt tot ontmoeten. Daar ontstaan diverse plekken voor. Denk daarbij aan de plinten aan de dorpse straat die wonen en werken mengen, de speciaal daarvoor ontworpen stitches of het Bolsplein. Ook kent het terrein een aantal maatschappelijke functies, zoals een sportschool en een medisch zorgcentrum. Daar zullen inwoners van het Pionier-Bolsterrein en heel Nieuw-Vennep elkaar ontmoeten.

Grondstoffeninzameling

Op het Pionier-Bolsterrein worden grondstoffen zo veel mogelijk en doelmatig gescheiden ingezameld. Dit anticipeert op toekomstig beleid van de gemeente Haarlemmermeer.

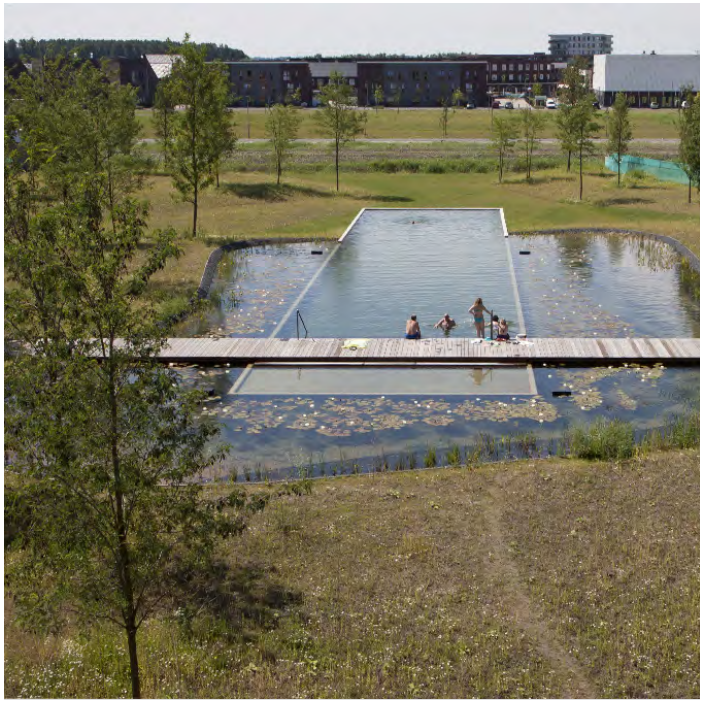
C.5.2 Klimaatadaptie

Het klimaat is aan het veranderen. Hiervoor bestaat het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie. Dit plan stelt vast dat in 2050 heel Nederland waterrobuust en klimaatbestendig ingericht moet zijn. Klimaatadaptatie wordt onderverdeeld in vier thema's: wateroverlast, overstroming, hitte(stress) en droogte.
Ook het Pionier – Bolsterrein krijgt in de toekomst vaker te maken met wateroverlast en perioden van droogte en hitte.
Het plangebied is nu nagenoeg geheel verhard. De ontwikkeling voegt water en groen toe. Veel verharding maakt het gebied gevoelig voor onder meer hittestress en wateroverlast. De juiste toepassing van water en groen in de openbare ruimte, in de binnentuinen en op en aan de gebouwen, draagt veel bij aan de omgang met de klimaatverandering. Er bestaat in deze diepe polder ook een kleine kans op overstroming. Een juist ontwerp en een goede inrichting maken het Pionier – Bolsterrein ook op dit aspect toekomstbestendig. Hiervoor is het rapport 'Klimaatbestendig plan de Pionier en Bolsterrein' opgesteld. Dit plan is als bijlage Klimaatplan Pionier-Bolsterrein opgenomen bij het Masterplan.
Vanuit het principe vasthouden – bergen – afvoeren wordt regen in ieder geval tijdelijk vastgehouden op eigen terrein. Binnen het plangebied is gezocht naar een realistische bouwkundige en ruimtelijke claim, met optimaal gebruik van de afvoercapaciteit van de bestaande rioolstelsels. Uitgangspunt is dat 50 % van een extreme bui op het eigen bouwblok wordt vastgehouden.
Het klimaatbestendig plan formuleert uitgangs- en aandachtspunten. Deze zijn belangrijk bij de afweging voor een goede ruimtelijke ordening. In de uitwerking van de openbare ruimte zijn deze









Referentiebeeld groen

ingetekend. Ze worden verder uitgewerkt in de ruimtelijke procedures. Hierbij wordt ook gekeken naar de brede groene zones met waterpartijen rond het Pionier–Bolsterrein. Bij de ontwikkeling van het gebied zullen ook die zones een kwaliteitsslag krijgen, met aandacht voor klimaatadaptatie. Een duidelijke relatie met het water, mede door de nieuwe bruggen, maakt de wateropgave en haar oplossingen zichtbaar en voelbaar in het dagelijkse leven. Dit draagt bij aan de woonkwaliteit.

Groen

Aan weerszijden van het Pionier-Bolsterrein bevinden zich grote groene zones ofwel buffers. Deze hebben al kwaliteit. In de groene zone aan de zijde van de Westerdreef staan meer grote bomen. De kwaliteiten die deze buffer kent, worden bereikbaar en waardevol gemaakt voor de inwoners van het Pionier-Bolsterrein. In het ontwerp zijn enkele bruggen opgenomen, die het groen aan de Nieuwerkerkertochtzijde verbinden met het gebied. De bruggen kennen daarnaast een verblijffunctie. Waar mogelijk worden de kwaliteiten van de omliggende groene buffers versterkt. Buiten het plangebied bevinden zich op loopafstand ook grotere parken, zoals Park 21 (1,5 km), het Venneperhout (2,0 km) en de buurtparken in Getsewoud.



Referentiebeeld water

Met de transformatie zal zowel de hoeveelheid groen als de kwaliteit van het groen toenemen. Voor het hele plan, maar ook op blokniveau, bestaat aandacht voor een hoogwaardige groene inpassing. De Dorpse straat, met haar pleinen en groene hoven, zal in de eindfase het gehele plan verbinden en de nabijheid van het groen overal versterken.

De (openbaar toegankelijke) binnentuinen en de daken van het woonwerkgebied zullen meer groen hebben dan nu het geval is. Door de beperkte oppervlakte van het plan en de grote opgave, zal er een kleinere oppervlakte aan groen zijn dan op al gerealiseerde (uitleg)locaties in Nieuw-Vennep. De beschikbare oppervlakte openbare ruimte en groen zal een hoge gebruiks- en belevingswaarde hebben. Er worden zoveel mogelijk grote bomen geplant. Dit is een van de uitgangspunten van het ontwerp voor de openbare ruimte.

Water

Het terrein van het plangebied op het Pionier-Bolsterrein is nu nagenoeg geheel verhard en kent geen open water. Het toevoegen van open water is niet noodzakelijk, maar wel zeer wenselijk. Het draagt bij aan vele zaken, zoals ecologie, waterkwaliteit en beleving. Daarnaast gaat water hittestress tegen en kan het door buffering op daken en in wadi's een rol spelen bij de opvang van piekbuien. Zie verder de bijlage waterkwaliteit – kwantiteit – behandeling.

Het beleefbaar maken van het water aan de randen van het gebied, maakt de inwoner bewust van het aanwezige water en de rol die het in heel Haarlemmermeer heeft. De Nieuwerkerkertocht is een drager van de hele polder en zeer geschikt om de historie en het landschap te beleven.

Ecologie

Oevers, waterpartijen en droge plekken, ook in de aangrenzende delen, worden zo gemaakt dat er lokale ondiepten zijn. Een juiste inrichting kan bijdragen aan biodiversiteit en aan het ontstaan van een leefgebied voor amfibieën. Bij de verdere uitwerking wordt ingezet op het vergroten van biodiversiteit.

Voor het project het Pionier-Bolsterrein is de oever van de Nieuwerkerkertocht ecologisch van belang. Langs die Tocht jagen diverse soorten vleermuizen. Voor deze dieren is het van belang dat er zo min mogelijk licht op het water valt. Voor jagende vleermuizen zijn aansluitende bomenrijen van belang.

Ter vergroting van de biodiversiteit kunnen vleermuiskasten in spouwen, mussennestkasten, vogelvides en gierzwaluwpannen worden toegepast. Voldoende bloemen en kruiden zorgen voor insecten. In de blokpaspoorten wordt dit als uitgangspunt opgenomen.

Uitnodigen tot bewegen

Alle dagelijkse voorzieningen zijn in Nieuw-Vennep te vinden. Ze zijn lopend of fietsend goed te bereiken vanaf het Pionier-Bolsterrein. Om inwoners uit te nodigen om te bewegen, bestaat er binnen het

plangebied een afwisseling van functies en uitstraling. In de directe omgeving biedt het schelpenpad van de Nieuwerkerkertocht een goede wandel- en/of hardlooproute. De inrichting van de buitenruimte en diversiteit van gebouwen, voortuinen en pleintjes maken het interessant om te lopen of te fietsen.

De inrichting van de Dorpse straat zal zodanig zijn dat het uitnodigt tot bewegen en verblijven. Daar komt bij dat de hoofdas de meest directe verbinding vormt voor langzaam naar sportcomplex De Estafette. De fiets- en wandelpaden naar Park21, Venneperhout, de duinen en de plassen zijn voor een belangrijk deel al gerealiseerd.

De HOV-lijn naar Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam is een volwaardig alternatief voor de auto. In het plangebied is autobezit mogelijk, maar niet noodzakelijk.

Zon, daglicht

Zon- en daglicht zijn een belangrijk aspect voor een prettig woon- en leefklimaat. De juiste vorm en positie van de daken zorgen voor een hoge woonkwaliteit met zonnige buitenruimtes en goede daglichttoetreding in de woningen. Het betekent ook een optimale bezonning in de plinten. Met bezonningsstudies brengen we in beeld hoe de schaduwzones vallen en hoe we prettige pleinen kunnen ontwerpen, zodat de bezonning van de woningen ook prettig is.

Windhinder

Op het Pionier–Bolsterrein staat de Bolstoren. Het plan staat meer hogere bebouwing toe. Omdat de omgeving relatief open is, kan wind de omgevingskwaliteit beïnvloeden. Afhankelijk van de bouwhoogte van de diverse gebouwen, wordt -wanneer plannen voldoende uitgewerkt zijn- een windonderzoek uitgevoerd. Bij de verdere inrichting zal dan eerst gebruikt gemaakt worden van (bomen in) de openbare ruimte om de windhinder te verminderen. Als maatregel bij windhinder kunnen ingangen van gebouwen worden gerealiseerd of in bepaalde gevallen schuttingen worden geplaatst. Ook op gebouwniveau zijn oplossingen mogelijk.

Geluid

De locatie is, in ieder geval voor wat betreft wegverkeer, een geluidsbelaste locatie. Drukkere wegen, zoals de Lucas Bolsstraat, Venneperweg, Westerdreef, Operaweg en de nieuwe ontsluitingsweg geven wegverkeersgeluid dat wettelijk beschouwd moet worden. Die beschouwing geldt voor geluidgevoelige bestemmingen in en om het plangebied. Dit geldt ook voor de reconstructie van wegen. Binnen de blokken zal het door de afscherming van gebouwen geluidsluwer zijn. Er zullen hierdoor veel plekken ontstaan die stil zijn en waar het prettig wonen en verblijven is. Uitgangspunt is dat woningen een rustige gevel / buitenruimte zullen hebben. Hierbij mag voor maximaal 15 % van de woningen een uitzondering worden gemaakt. Hiernaast gelden nog andere regels, die ervoor zorgen dat er voor wat betreft geluid een goed woon- en leefklimaat geldt. Deze regels zijn uitgewerkt in de blokpaspoorten. Bij het ontwerp van bebouwing én de inrichting van de openbare ruimte vormt geluid een ontwerpopgave.

Naast de ontwerpopgave qua geluid per blok wordt zorgvuldig gekeken naar hoe er ook in de openbare ruimte prettige geluidsluwe verblijfs- en ontmoetingsplekken gerealiseerd kunnen worden. Het schetsontwerp openbare ruimte werkt deze verder uit voor de Dorpse straat. Een voordeel qua geluid is dat een belangrijk deel van het parkeren gebouwd wordt opgelost. Met de wetenschap dat geluid van invloed is op de leefkwaliteit, en dat lawaai op vele manieren beperkt kan worden, wordt het Pionier–Bolsterrein uitgewerkt.

Het vliegtuiggeluid is in deze regio een gegeven. Wel wordt nu specifiek gekeken naar de aanvullingswet voor geluid en de cumulatie met luchtvaartgeluid. Ook wordt geëxperimenteerd met geluidadaptief bouwen. De positieve bevindingen hiervan worden waar mogelijk toegepast.

Gevaarlijke stoffen

De gasleidingen naast de Operaweg en het verdeelstation aan de westzijde van het terrein zijn onderzocht. Ze staan de ontwikkeling van het Pionier–Bolsterrein niet in de weg. Bij de uitwerking wordt rekening gehouden met de ligging van de leidingen en het verdeelstation, zodat de aard van een eventuele calamiteit minder ernstig is. Een voorbeeld dat van een van die verplichte uitwerkingen wordt genoemd, is het realiseren van vluchtroutes vanaf de risicobron/gasleidingen.

Bedrijven en milieuruimte

Een belangrijk onderdeel van het Masterplan is dat bedrijven niet weg hoeven vanwege deze ontwikkeling. Dit in overleg met de eigenaar van de gronden, waarop het bedrijf is gevestigd. De huidige bedrijven geven de gewenste functiemenging en geven het gebied karakter. Bedrijvigheid naast woningen kan conflicteren door vrijkomend geluid, stof of anderszins. De milieuruimte van de huidige bedrijfsvoering van de bedrijven wordt niet verkleind. In bepaalde gevallen zal maatwerk noodzakelijk zijn.

D Openbare Ruimte

Concept schetsontwerp+ Openbare Ruimte

Dit hoofdstuk licht een beoogd eindbeeld voor de openbare ruimte toe. Duidelijk wordt welke uitgangspunten benoemd zijn en wat in de volgende fase verdere uitwerking behoeft.

D.1 De Openbare Ruimte is Integraal

D.1.1 Stedelijke dorpsheid en dorpse stedelijkheid

Met dit voorstel streven we naar een nieuw elan voor Nieuw-Vennep als een diverse en levendige mix van dorp en stad. Een plek met een historisch verhaal, dat zich tegelijkertijd presenteert als vernieuwend, ambitieus en stedelijk.

Het concept van de openbare ruimte is geïnspireerd door karakteristieke ankerpunten in de dorpse structuur, zoals het kerkplein of de boomgaard. Deze dorpse structuren worden geinterpeteerd en verwerkt in de aanwezige ankerpunten. Aan deze plekken wordt zo een sympathieke architectonische stedelijkheid toegevoegd met daarin telkens contrasterende dorpse ingrediënten.

Er wordt vooral contrast en informaliteit gezocht in materiaalgebruik, inrichting, meubilair en schaal.

Hierdoor is het Pionier-Bolsterrein niet alleen de transformatie van een industrieterrein, maar tevens een visie voor een nieuwe manier van wonen in Nieuw-Vennep.

'Een woongebied wordt niet alleen gedefinieerd door diverse gebouwen, maar ook door hun relatie met de buitenruimte. '



3d beeld uit het Stedenbouwkundig Masterplan van het Pionier-Bolsterrein. (oktober 2019)
De getoonde bebouwing is illustratief voor de mogelijke ontwikkeling

Het Masterplan legt een visie neer waarmee het Pionier-Bolsterrein zal veranderen in een levendige, gevarieerde woon-werkwijk met een optimale mix tussen dorpse intimiteit en stedelijke voorzieningen.

Met het plan worden bestaande en nieuwe voorzieningen in Nieuw-Vennep optimaal benut. Ook de verbindingen in Nieuw-Vennep worden ermee verbeterd. Het streven is een veilige, aantrekkelijke en gezonde fysieke leefomgeving.
De openbare ruimte vormt een integraal onderdeel van deze ambities.

De focus ligt op een stedelijke dichtheid waar de menselijke schaal centraal staat. De openbare ruimte is maximaal groen, klimaatadaptief en optimaal ingericht voor prettig verblijf, doorwaadbaarheid en ontmoeting.

Op de volgende pagina's zijn deze thema's nogmaals op een rij gezet. Per onderdeel wordt aangegeven hoe dit wordt uitgewerkt in het schetsontwerp voor de openbare ruimte.









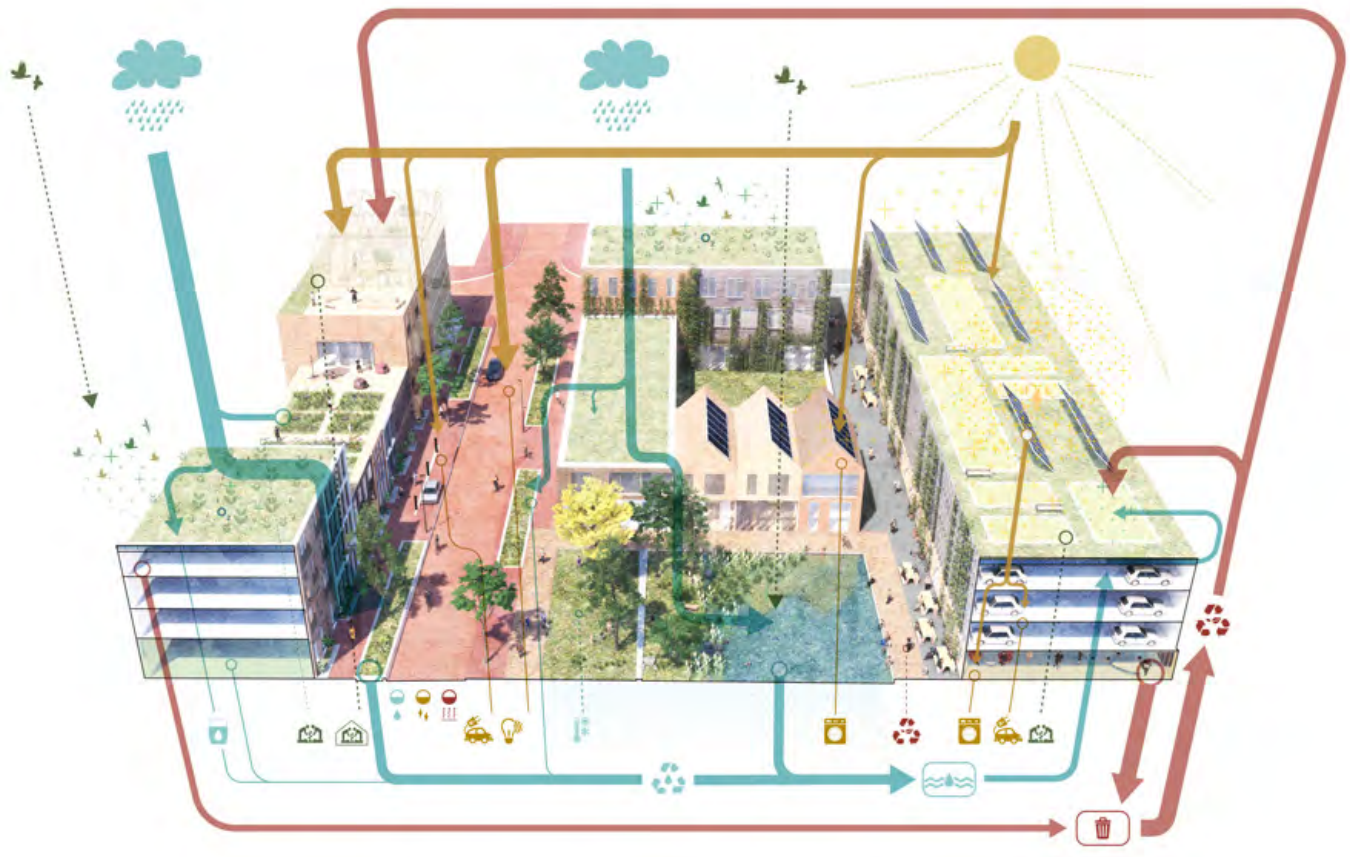


D.1.2 De Openbare ruimte is integraal

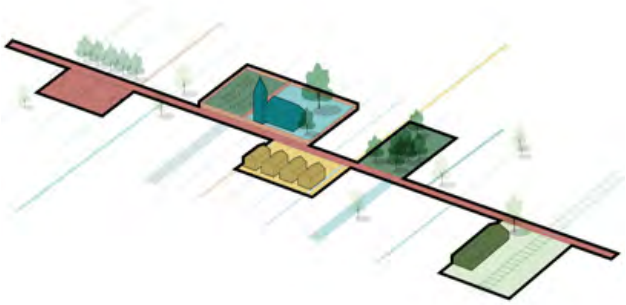
Het Masterplan maakt van het Pionier-Bolsterrein één samenhangend geheel.

Het plan is ingebed in de stedelijke structuur van Nieuw-Vennep. Hierbij is uitgegaan van de visie: stedelijke dorpsheid en dorpse stedelijkheid. Dit wordt bereikt door cityplots, ofwel doorwaadbare woonblokken met een afwisselende bebouwing. De mobilityhubs zijn buurthubs, parkeergebouwen met een extra programma die de levendigheid van het gebied versterken.
Door de concentratie van parkeren is er in het project veel ruimte voor voetganger en fietser.

Duurzaamheid is terug te vinden in alle lagen; van zonnepanelen op groene daken naar wadi's op plein en groenzones.
In het schetsontwerp (zie hoofdstuk D, blz. 132) zijn de precieze parkeeraantallen en de oppervlaktes voor spelen en waterberging bepaald. Het plan is nu zo gedimensioneerd dat nood- en hulpdiensten waar nodig toegang hebben. In samenhang met de ondergrondse situatie zijn de posities van bomen en groen bepaald.



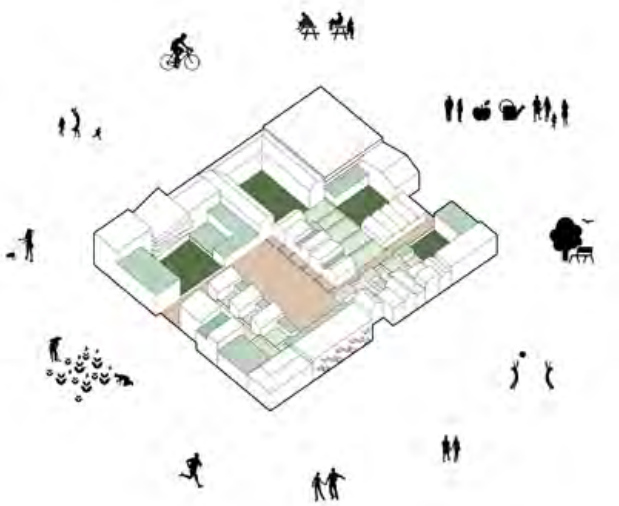
Visualisatie van de integrale ambities van het Masterplan.



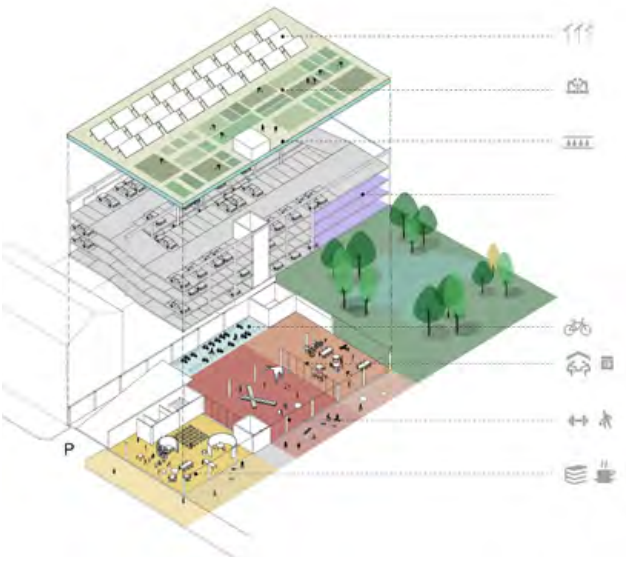
dorpse stedelijkheid en stedelijke dorpsheid



herkenbaarheid door handhaving van bestaande iconische gebouwen



het principe van de Cityplots: doorwaadbare woonblokken met afwisselende bebouwing





Mobiliteitshubs; buurthubs voor parkeren met extra programmering

D2 De Openbare ruimte structureert

E.2.1 Type ruimtes

De openbare ruimte van het Pionier-Bolsterrein is gebaseerd op een duidelijk raamwerk. Dit structureert het plan en verankert het Pionier-Bolsterrein in het stedelijke en groene weefsel van Nieuw Vennep. Groen en openbare ruimte zijn leidend. Gecombineerd met een mensgerichte mobiliteitsstructuur bestaat het hoofdraamwerk uit een centrale, autoluwe en meer geprogrammeerde as (De Dorpse straat), twee grootschalige groenblauwe Parkranden (die aanhaken op de hogere recreatieve ecologische structuur van Nieuw-Vennep) en een aantal Pocketparks. Aanvullend hierop zijn als uitgangspunt de interne ruimtes van de blokken gedefinieerd, door informele groene stegen en de groene centrale hoven. De exacte afmetingen en lokatie van verschillende typen ruimtes dient nog in volgende fases uitgewerkt te worden.

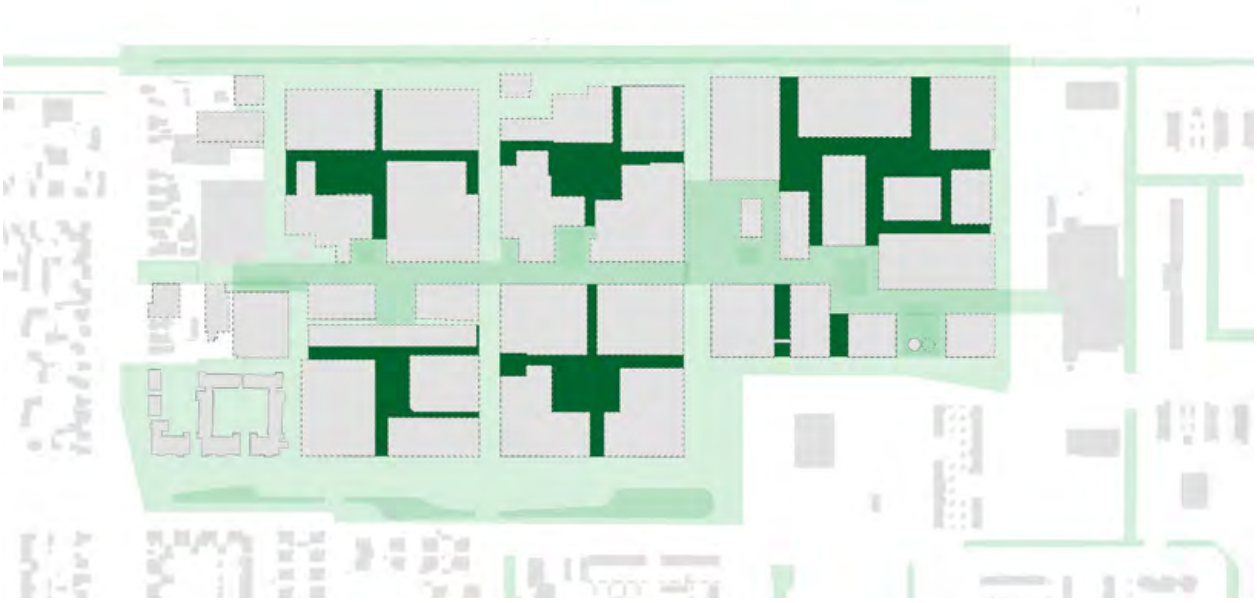


Openbare Ruimte Raamwerk ligging indicatief


Pocketparks
Centrale Hoven en Stegen
Dorpse straat
Parkranden

D.2.2 Formeel, secundair

Het Pionier-Bolsterrein is gedefinieerd door betekenisvolle plekken, die op een spannende en samenhangende wijze de verschillende contrasten in het gebied bij elkaar brengen. De contrasten zitten in de schaal en de functies binnen het gebied, in het gebruik van de ruimte, de snelle en langzaam verkeersroutes aan alle zijden, én in de mix van wonen en werken. Een aantal blokken samen vormt een cluster om de centrale hoven en stegen heen. Hierbinnen ontstaat een meer informeel gebied, stil en rustig, waarin collectiviteit centraal staat. De publieke ruimte aan de buitenkant kent ook meer publieke voorzieningen en programmering en is daardoor ook formeler en hoogwaardiger qua inrichting en beheer.





Informele centrale hoven met veel groen en losse beplantingstructuren



Formele kant met gedefinieerde groene ruimtes

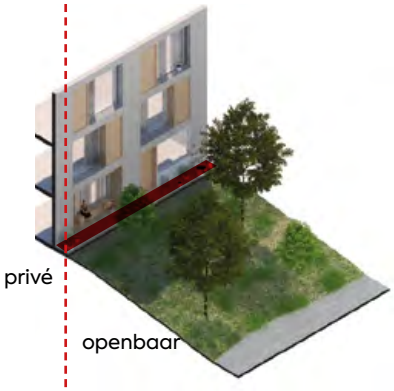
D.2.3 Openbaar & Privé

Doorwaadbaarheid en toegankelijkheid zijn in het gebied gewaarborgd door een continu netwerk van publieke ruimtes. Zij verbinden niet alleen de hoofdstructuren, maar doorkruisen ook de blokken. De Dorpse straat, de parkranden, straten en pocketparks zijn openbaar in inrichting en gebruik.

De centrale hoven en stegen worden deels privé ingericht maar zijn publiek in gebruik. De bouwvelden, aangeduid in de onderstaande kaart, zijn privé. De margezones maken hier deel van uit. De stegen, pocketparks en centrale hoven zijn in eigendom en beheer van de gemeente.



Blokken grenzen aan verschillende contexten. Daarnaast kent elk blok een variëteit aan invulling van de begane grond en aan uitwerking van de gebouwplinten. Niet alleen de programmatische invulling van de plint zorgt voor een breed scala aan raakvlakken tussen privé, collectief en openbaar domein. Ook de mate waarin de buitenruimte een openbaar karakter of collectief karakter heeft, of de mate waarin het een privé-buitenruimte betreft, dragen hieraan bij. Deze variëteit zorgt voor een rijk plan met binnen het gebied een wezenlijke rol voor de wisselwerking binnen-buiten. Om de ontwerpen voor deze overgangen richting te geven, wordt 1 meter margezone aan overgangen meegegeven. Dit betreft een terugspringing in de rooilijn, die in nauwe samenwerking tussen architect en landschapsarchitect ontworpen dient te worden. Afstemming met de context van het aangrenzende landschap en de mate van collectiviteit/openbaarheid in dat gedeelte speelt daar bij een rol. Overgangen aan de centrale hoven zullen dus anders zijn dan overgangen aan de Dorpsestraat en overige straten.



Margezone op privé-terrein aan de openbare centrale hoven directe verbinding met groen



Margestrook aan de formele kanten - ruimte voor programma en fietsparkeren

D.2.4 Parkranden

De parkranden worden geactiveerd en zullen in de toekomst heldere groene randen vormen. Ze gaan deel uitmaken van de stratenstructuur op het niveau van de buurt. In plaats van een groene barrière tussen De Pionier, Bols en omgeving zijn de randen in onze visie verbindende buurtparken. Deze parken stimuleren ontmoeting, spelen en sporten.

De capaciteit voor wateropslag wordt uitgebreid, op een manier die kan bijdragen aan de biodiversiteit. Zo wordt er met verschillende hoogtes gewerkt om natte en droge plekken te creëren. We ontwerpen oevers met lokale ondiepte voor amfibieën.

Loop- en fietsroutes worden doorgezet en met elkaar verbonden. Op bijzondere plekken definiëren de stitches hoogwaardige verblijf- en ontmoetingsplekken. Langs de parkrand hebben we groene parkeerplaatsen ontworpen; met waterdoorlatende bestrating en bomenrijen om de parkachtige uitstraling van deze randen te versterken.

Door een slim spel van intensief en extensief gebruik en inrichting kunnen de dreven met relatief beperkte middelen getransformeerd worden. De stitches zullen hierin een belangrijk rol spelen, als bijzondere satellieten in een extensieve groene ruimte.





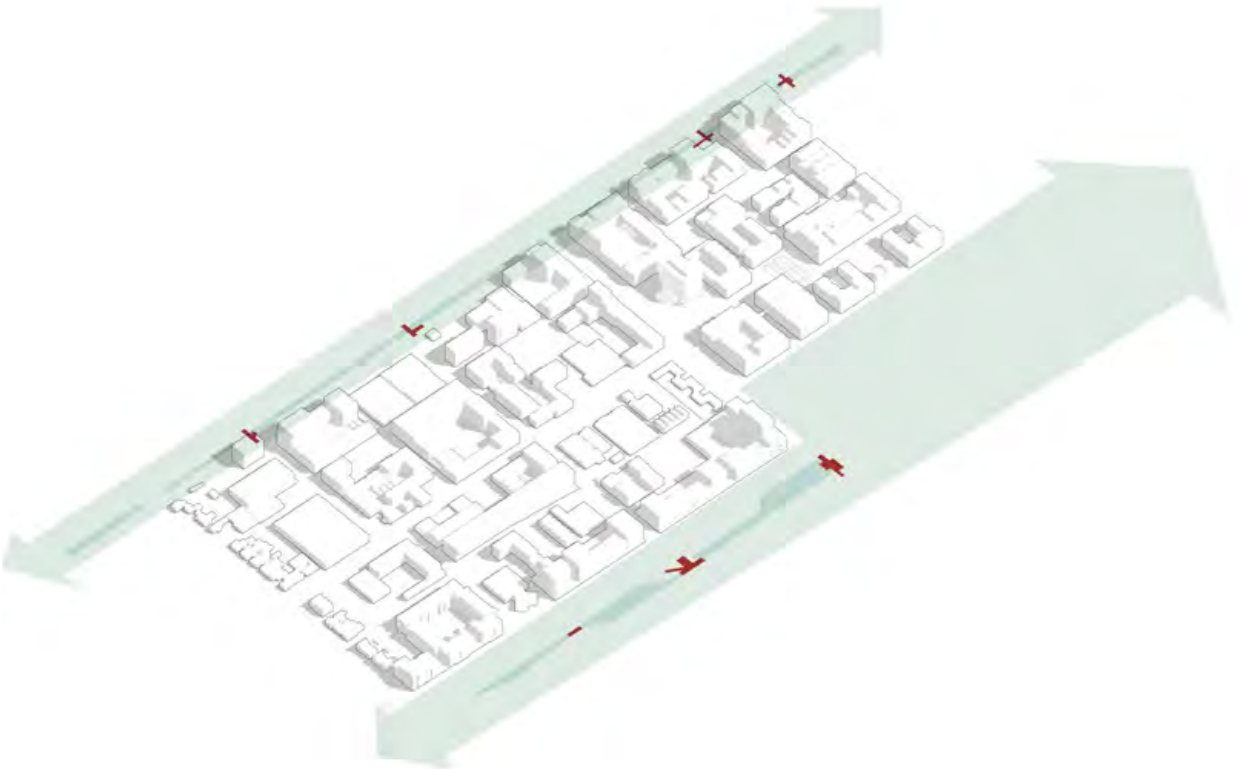






Om het Pionier-Bolsterrein met de omgeving te verbinden worden zogenoemde stitches toegepast. Dit is een ‘familie’ van kunstwerken en bruggen die de entrees naar het gebied markeren. Ze verbinden de omgeving en versterken fiets- en wandelroutes door het gebied heen. Tegelijkertijd vormen deze stitches plekken aan het water. Verbijzonderingen in het ontwerp van het kunstwerken zelf zullen deze plekken activeren. Zo ontstaan er plekken aan het water, tribunes, spelelementen et cetera.

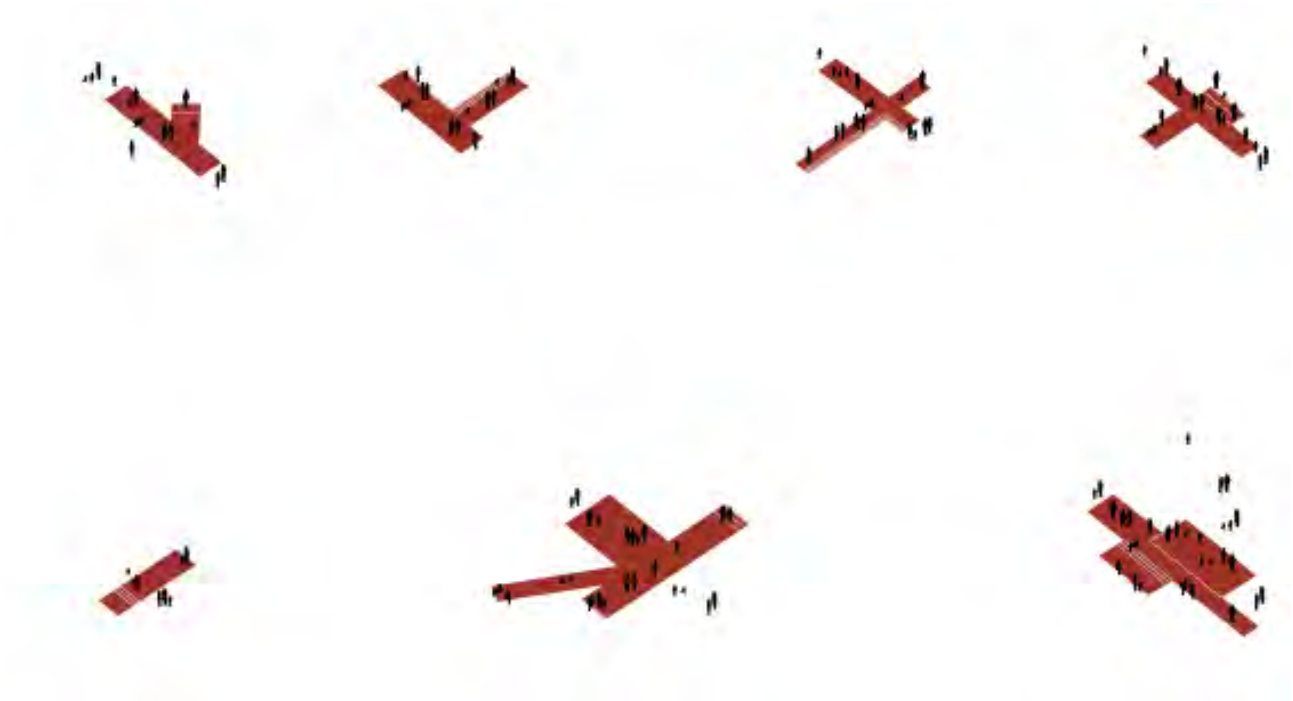
De stitches zijn niet alleen gebruiksplekken, maar ook plekken om klimaatadaptatie zichtbaar te maken. Water wordt via de kunstwerken afgevoerd op een zichtbare en speelse manier.
Klimaatadaptatie is het proces waarbij de samenleving zich aanpast aan het actuele of verwachte klimaat en de effecten daarvan. Zo wordt de mogelijke schade van klimaatverandering beperkt en worden de kansen die het biedt benut.



stitches aangegeven met rood





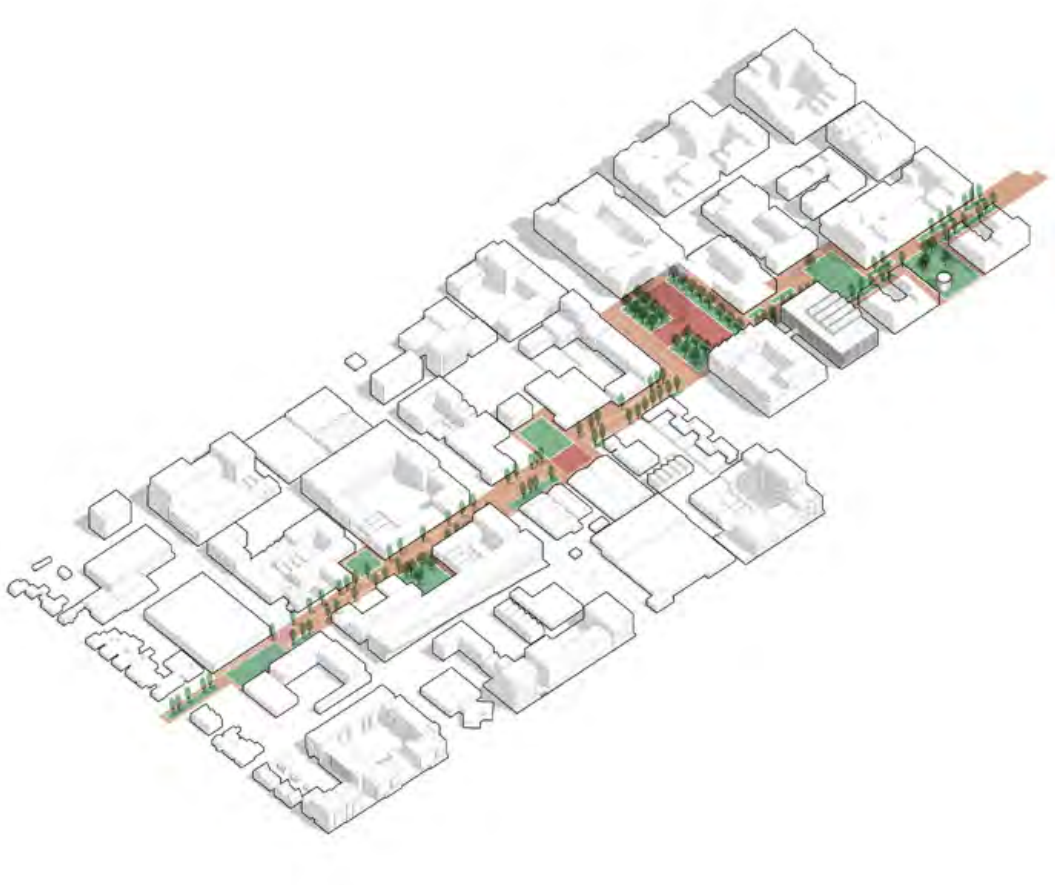


D.2.5 Dorpse straat

De Dorpse straat is de voornaamste openbare ruimte van het gebied. Een continue lijn van oost naar west, met daarin een serie bijzondere openbare ruimtes rondom belangrijke actieve plekken. De straat is autoluw en representatief. Langs de Dorpse straat concentreren we actieve plinten, werken en wonen op een menselijke en prettige schaal.

Centraal aan de Dorpse straat ligt het plein met in het midden de bestaande Bolstoren en een hoge concentratie van voorzieningen en actieve plinten. Richting de randen komen ook plekken voor spelen of werken en flexibel gebruik.

De inrichting van de Dorpse straat zorgt ervoor dat het een prettige plek is met of zonder intensieve programmering. Langs de Dorpse straat wordt de Staringstraat eenrichtingsverkeer. Het Bolsterrein gedeelte blijft bereikbaar voor laden en lossen. De ruimte is zo ingericht dat bestaande bedrijven bereikbaar blijven voor auto- en vrachtverkeer.



Dorpse straat loopt van de Venneperweg door het Pionier-Bolsterrein tot aan het zwembad





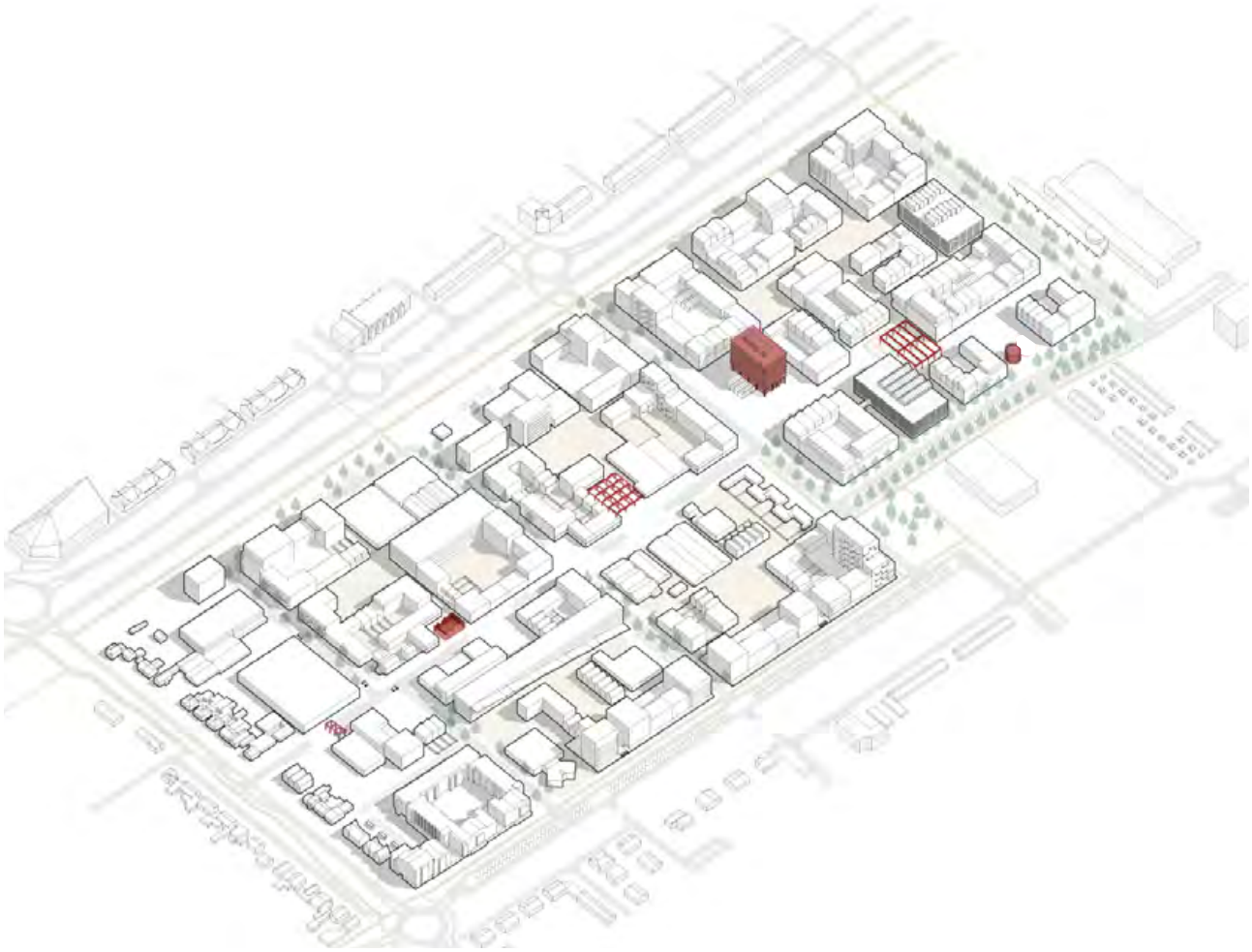




Dorpse straat loopt van de Venneperweg door het Pionier-Bolsterrein tot aan het zwembad

De bestaande situatie kent veel sympathieke architectonische elementen. Het karakter van de Dorpse straat wordt versterkt door het hergebruik van deze kenmerkende elementen. Ze worden gekoppeld aan bijzondere plekken langs de Dorpse straat en krijgen telkens een openbare functie of gebruik.

Zo wordt het gebied, waar nu beide silo's staan, getransformeerd tot een speel- en activiteitenplek, oude draagstructuren toegepast op pleinen en wordt de Bolstoren centraal op het plein geïntegreerd. Deze elementen verankeren de nieuwe ontwikkelingen in het verleden en versterken tegelijkertijd de identiteit van het gebied en vormen zo ankerpunten in de stedelijke structuur.



Ankerpunten van het industrieel verleden





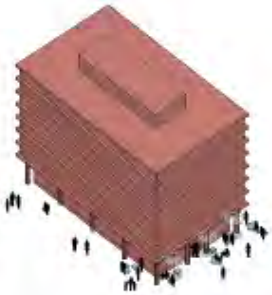


ankterpunten industrieel verleden: Bolstoren, silo's, spanten



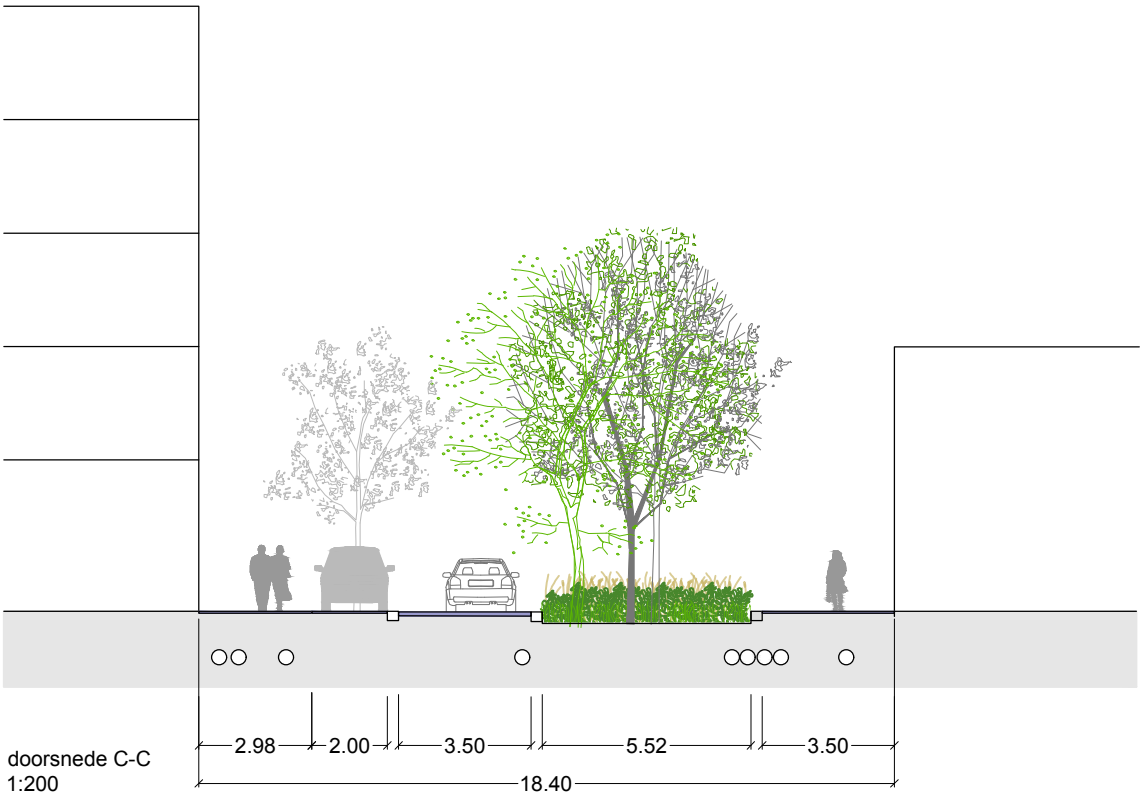




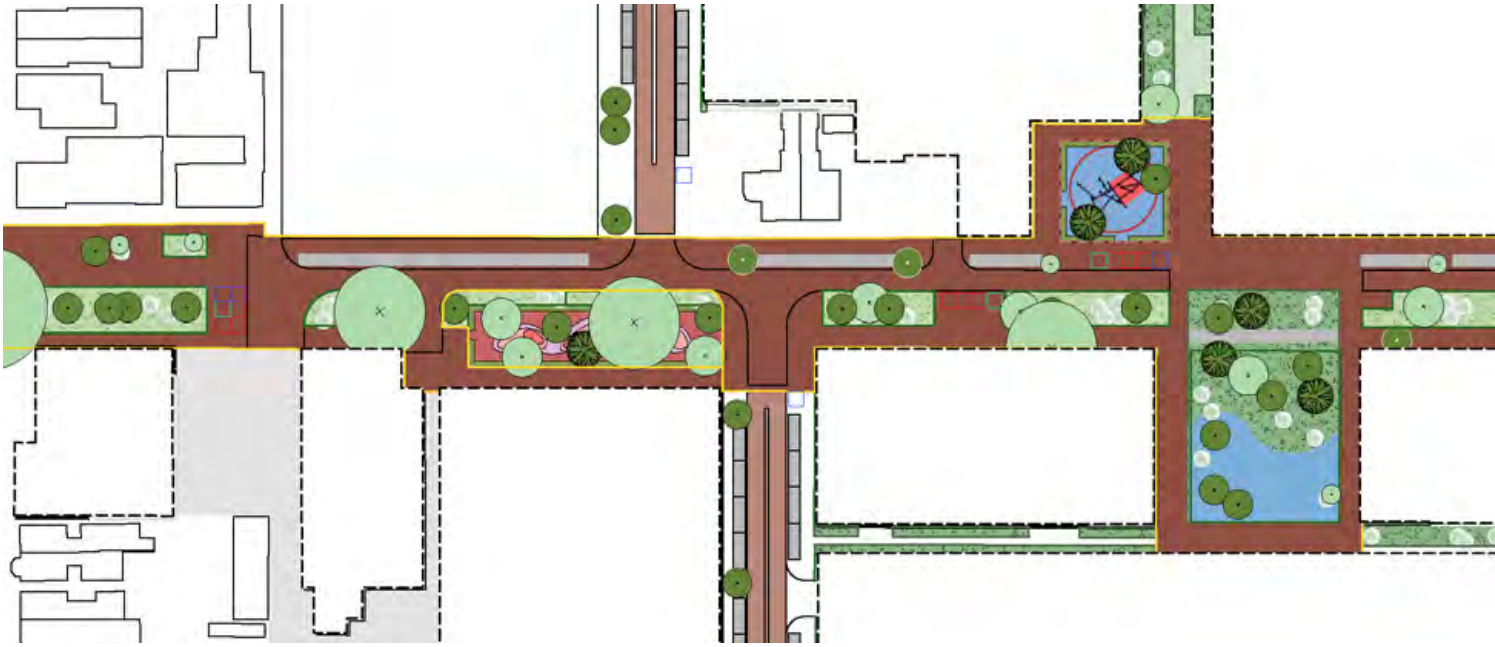




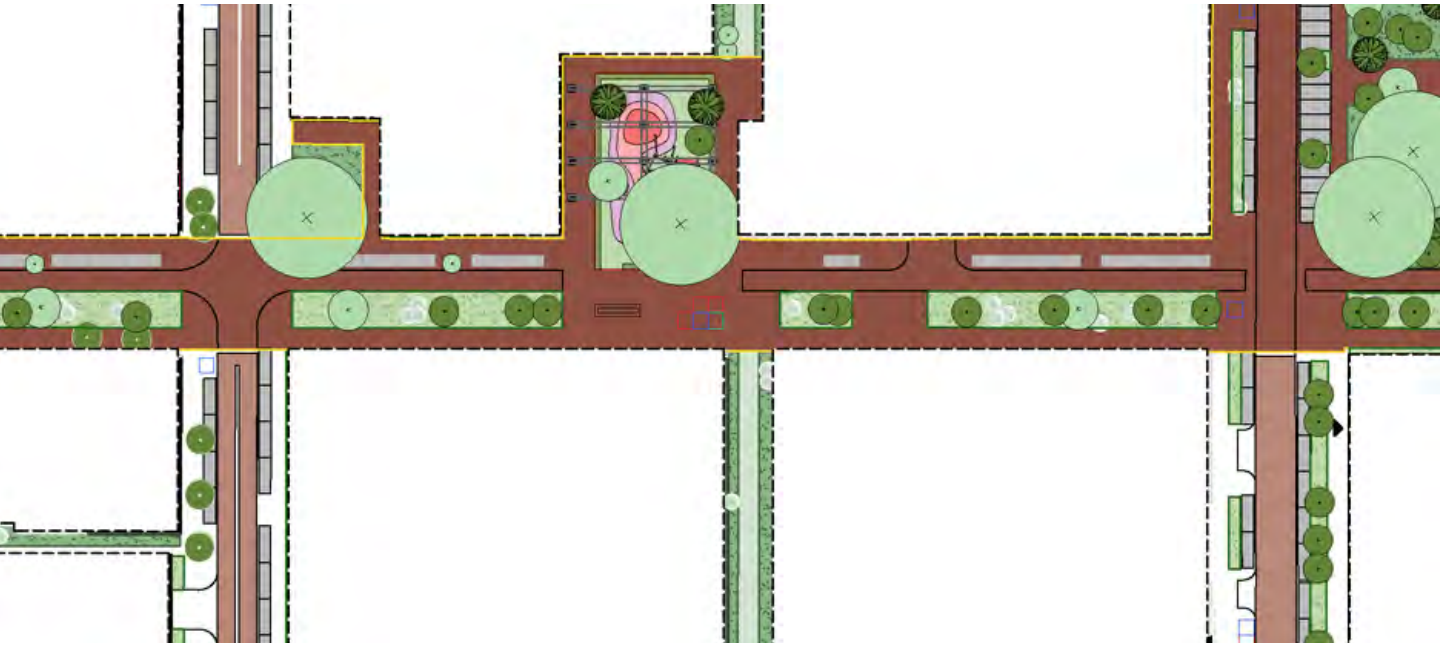




Nieuwe doorsnede Staringstraat (thv Pionier)

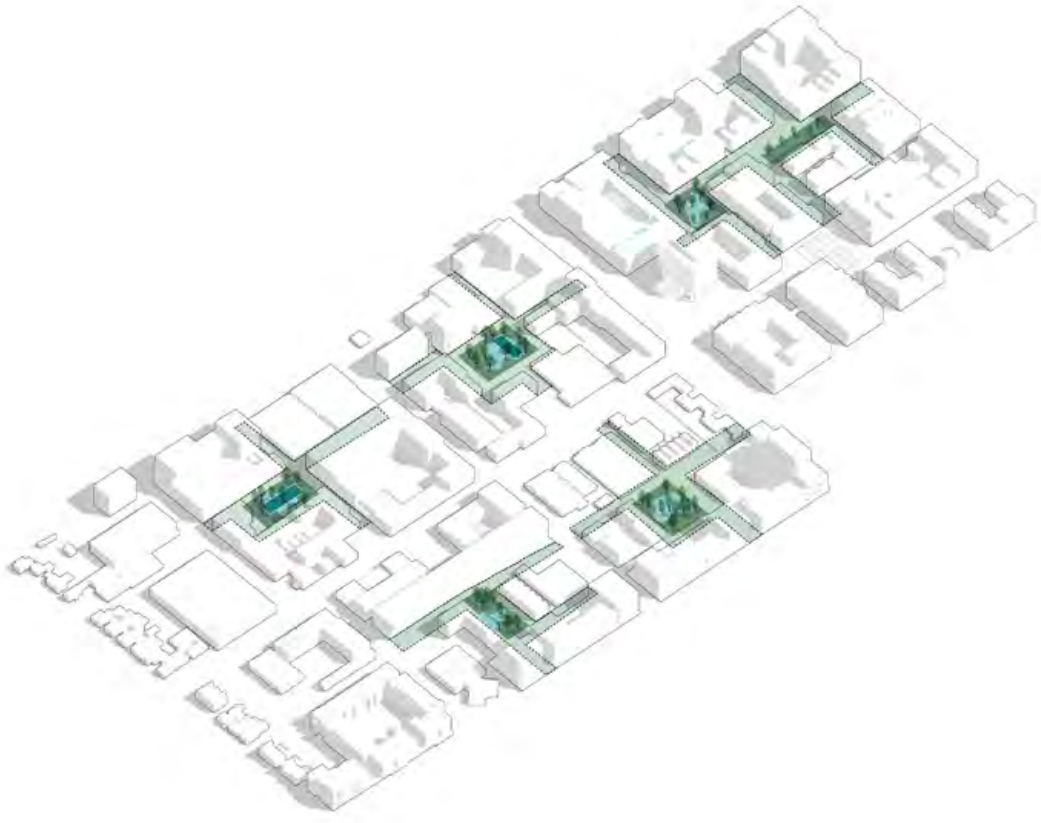


zoom in van de Staringstraat ten hoogte van de Pionier met de versmalde rijbaan en vergrote plantvakken



D.2.6 Centrale hoven

Ondanks de beperkte ruimte voor groen zullen de centrale hoven, minimaal 80% groenoppervlak, zo groen mogelijk worden ingericht door het slim combineren van verschillende opgaven. Zo komen in de hoven natuurlijke speelplekken, gecombineerd met laagtes om water te bufferen tijdens piekbuien. De ruimte die er is voor bomen van de 1e orde geeft (op termijn) schaduw en verkoeling om hittestress in het gebied tegen te gaan.



centrale hoven aangegeven met groen









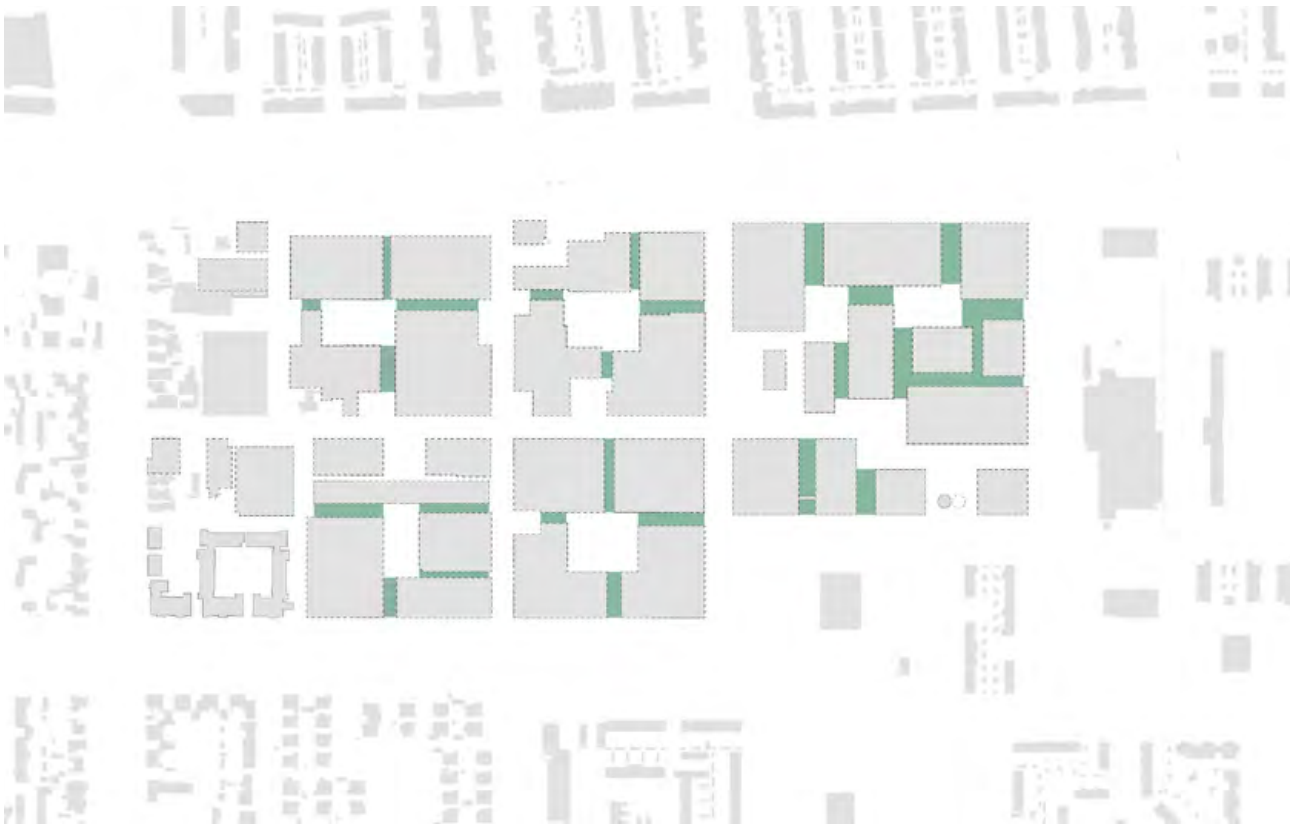
centrale hoven

D.2.7 Stegen

De stegen dragen bij aan een informeel en doorwaadbaar plan. Ze vormen intieme straten tussen blokken en verbinden de centrale hoven met de omliggende straten en openbare ruimtes. De stegen worden groen ingericht met struiken en gras. Langs de stegen worden margestrooken ingericht om de overhang privé-publiek te accentueren. Er wordt rekening gehouden met functionele aspecten zoals kabels & leidingen, riool, noodhulpdiensten, et cetera.

Principe routes nood- en huldpdiensten:

- hoofdroutes brandweer via hoofdinfra;
- steegjes naar collectieve hoven bereikbaar van twee kanten. Nood- en hulpdiensten kunnen altijd doorrijden;
- breedte van de stegen aan een hof varierend van 8-12 meter;
- minimaal 3.5 meter verhard pad voor brandweer, in overleg met &O kan het pad ook in grasbeton uitgevoerd worden;
- minimaal 6 meter ondergrondse ruimte reservering voor kabels & leidingen;
- stegen worden zo groen mogelijk inegricht tenzij initiatiefnemer zwaarwegende, esthetische argumenten heeft om daarvan af te wijken.

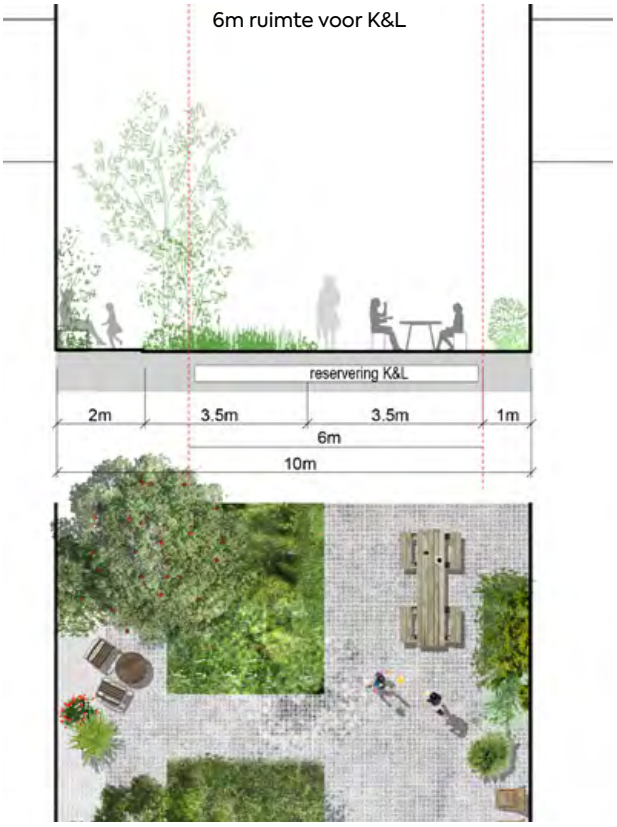


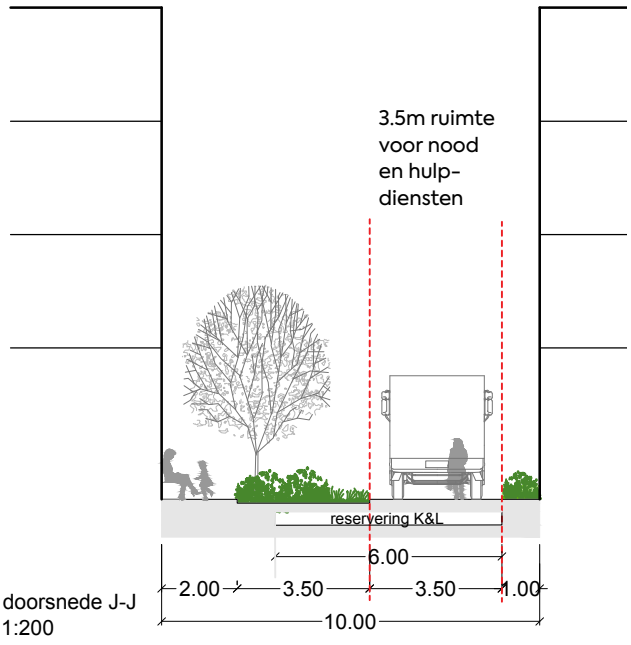
stegen









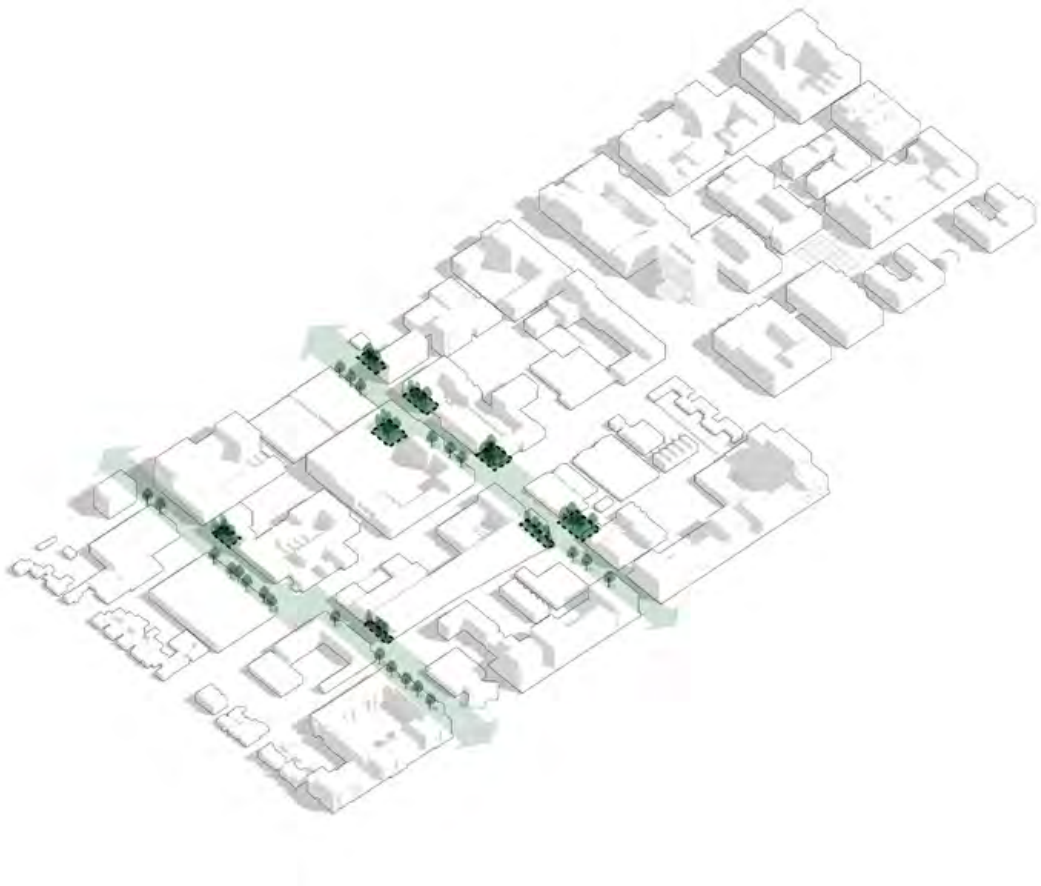


doorsnede J-J
1:200

D.2.8 Pocketparks

Pocketparks langs de straten in de Pionier zorgen voor groene ruimte, ter compensatie van bomen die ontbreken in de straat zelf.

Om te voorkomen dat kostenverhogende ingrepen aan kabel en leidingenstroken moeten worden gepleegd, zijn er compacte terugspringende ruimtes aan de entrees van enkele stegen toegevoegd. Op deze plekken is plek om grotere bomen te planten.











D3 De Openbare Ruimte is Groen

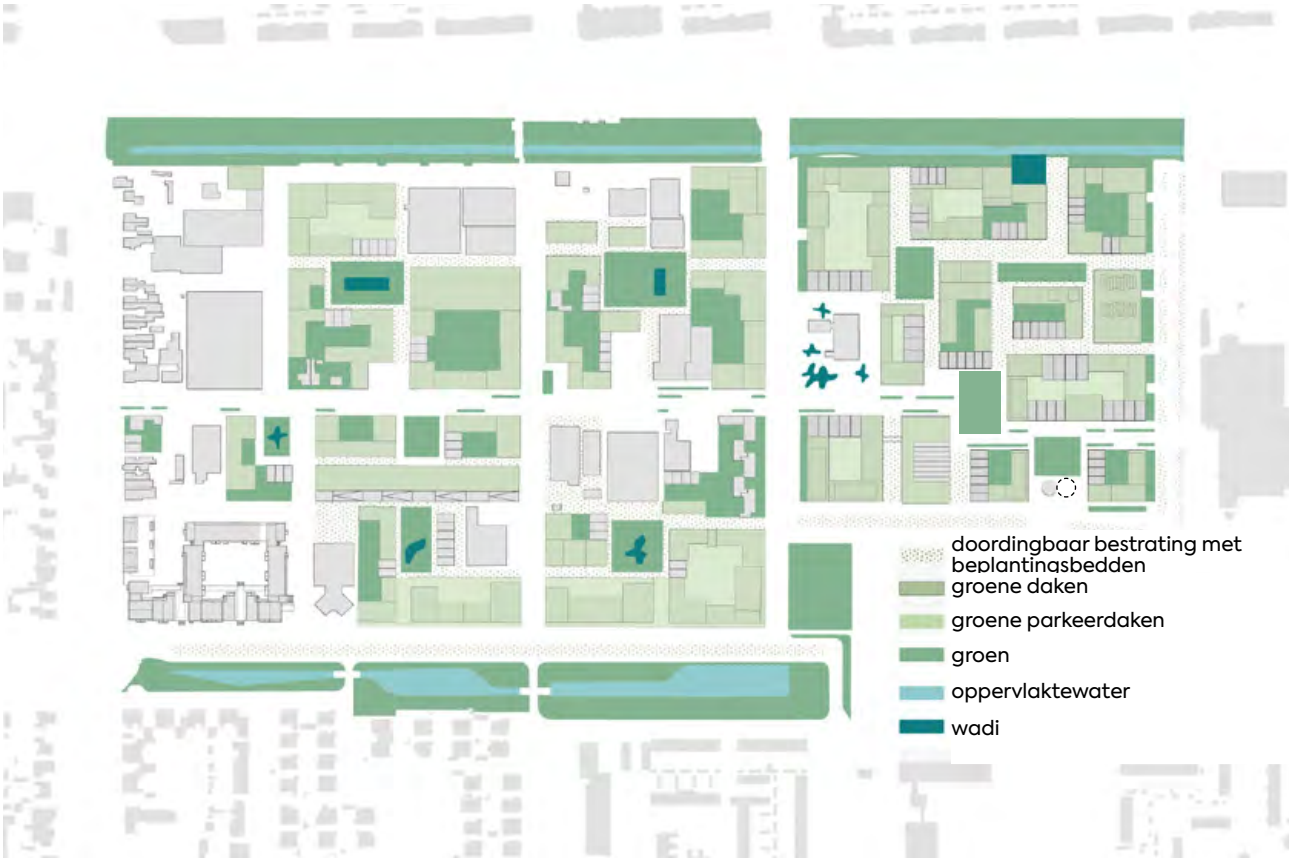
D.3.1 Groen als drager

De beplanting van het Pionier-Bolsterrein is rijk en gevrarieerd. Ten opzichte van de huidige situatie zal er veel meer groen toegevogd worden. Ook wordt er een variatie in soorten bomen en beplanting toegevoegd.

In het Masterplan is groen een structurele drager van het plan

Er is maximaal op groen ingezet om een aantrekkelijke leefomgeving te maken binnen de hoge verdichtingsopgave
Het groen is gecombineerd met water, met wonen, spelen en verblijven
Waar mogelijk is groen gecombineerd met verharding in de vorm van grastegels en waterdoorlatend materiaal

In het Schetsontwerp is gekeken hoe deze ingrepen zich verhouden tot de DIOR. Omdat de groennormen in de DIOR zich niet goed verhouden tot een ontwikkeling van deze dichtheid is in het PVE voor de buitenruimte gesteld dat zal worden afgeweken. In de inrichting van de buitenruimte is daarom prioriteit gegeven aan het voldoen aan normen voor parkeren, nood- en hulpdiensten, afvalinzameling en speelplekken. Bij al deze onderdelen is vervolgens ingezet op een zo'n groen mogelijke invulling, van minimaal 80% groenoppervlak. (zie hoofdstuk B)



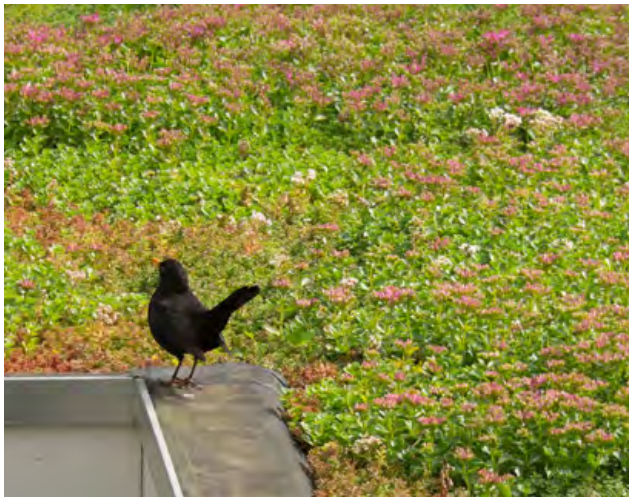
De groenstructuctuur uit het Masterplan dient als basis voor verdere uitwerking van het schetsontwerp













referenties uit de masterplanfase

D.3.2 Groen

Groen en beplantingstructuren reageren op de context. Ze zorgen voor een hedendaagse interpretatie van het industriële karakter van het Pionier-Bolsterrein. Het groen kent twee gezichten: een meer formele buitenkant naar de straten toe en een meer informele binnenkant aan de centrale hoven. Het formele groen kenmerkt zicht vooral door de manier van aanplant in hoogwaardige beheersregimes. Hier zullen beplantingsstructuren de kenmerkende lange lijnen van de polder versterken. De informele groene ruimtes kennen juist een meer extensief beheerregime. Ze zijn losser en informeler aangeplant.



De groenstructuctuur indicatief

D.3.3 Bomen

De visie voor het beplantingsplan houdt rekening met bestaande bomen en probeert er zoveel mogelijk te behouden.

Belangrijke lijnen uit de landschappelijke structuur zullen worden versterkt en voortgezet in het Masterplan.
De keuze van boomsoorten verwijst naar verschillende zones van het gebied: ze maken deel uit van landschapsstructuren.

De verschillende herfstkleuren van de gekozen boomsoorten verbeteren de visuele en ruimtelijke integriteit van de nieuwe Dorpse straat. Dit zorgt voor onderscheid met de andere straten.

Boomlocaties zijn gespiegeld aan de ondergrondse situatie (bestaand en wat nieuw nodig is). Meer bomen zijn eventueel mogelijk indien kabels & leidingen verlegd kunnen worden.

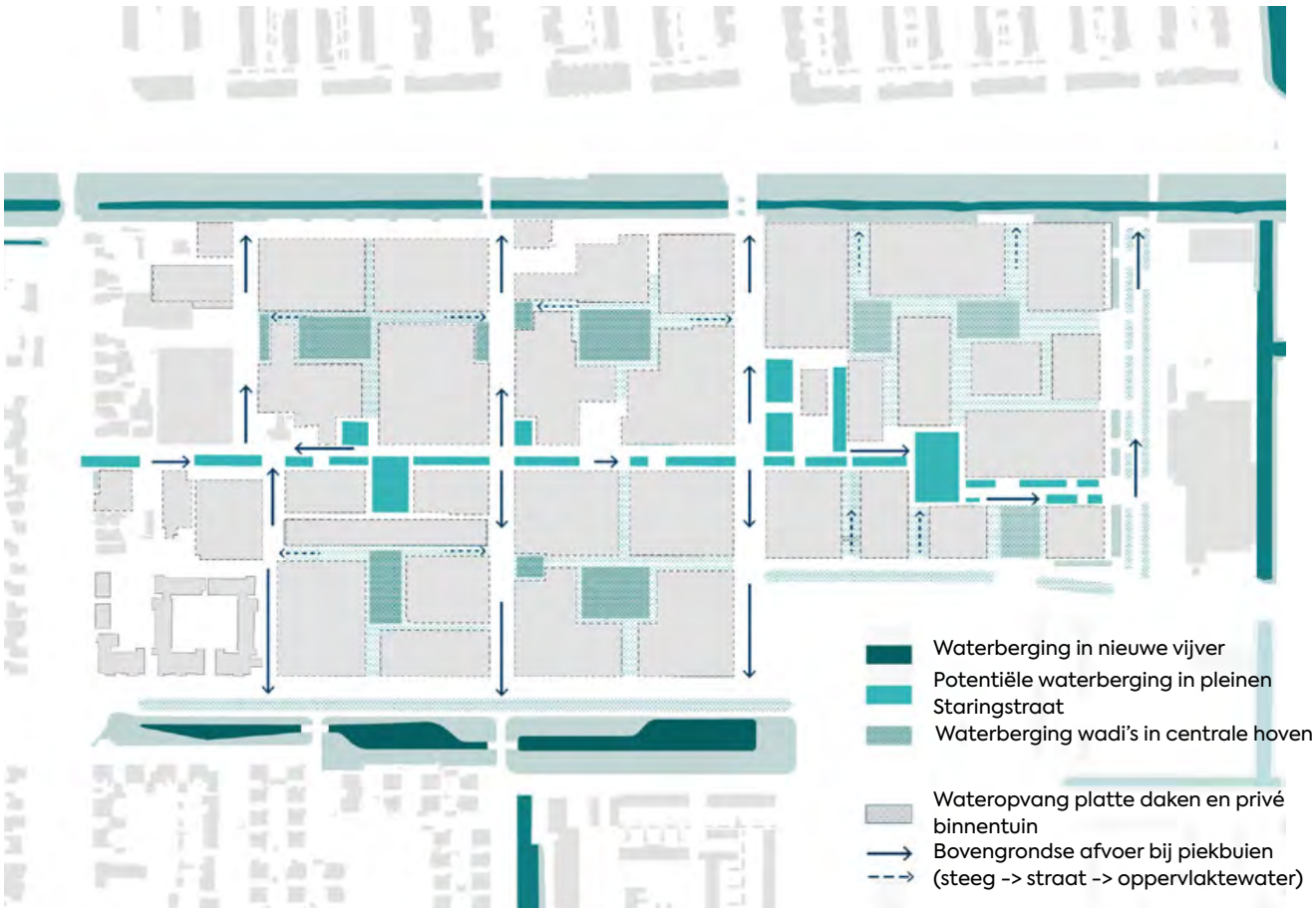


Bomenkaart

D4 De Openbare Ruimte is Klimaatadaptief

Klimaatadaptatie en circulariteit vormen essentiële onderdelen van het originele Masterplan. Bij alle beplanting en inrichtingselementen is nagedacht hoe deze passen in een wereld waarin het klimaat aan het veranderen is.
Bestaand wateroppervlak wordt uitgebreid en verlaagde delen worden geïntroduceerd. Daarnaast worden er eisen gesteld aan een groene invulling van daken en gevels.

De wateropgave is echter geen onderdeel van het schetsontwerp. Omdat de inrichting van de buitenruimte wel degelijk van invloed is op de klimaattoets (door Antea), is er afstemming geweest om te controleren of de inrichting past. Daarom is er in de bijlage een kaart opgenomen met de principes van de afwatering.
Zie Bijlagen, Klimaatplan Pionier-Bolsterrein.



De waterstructuur















referenties uit de masterplanfase

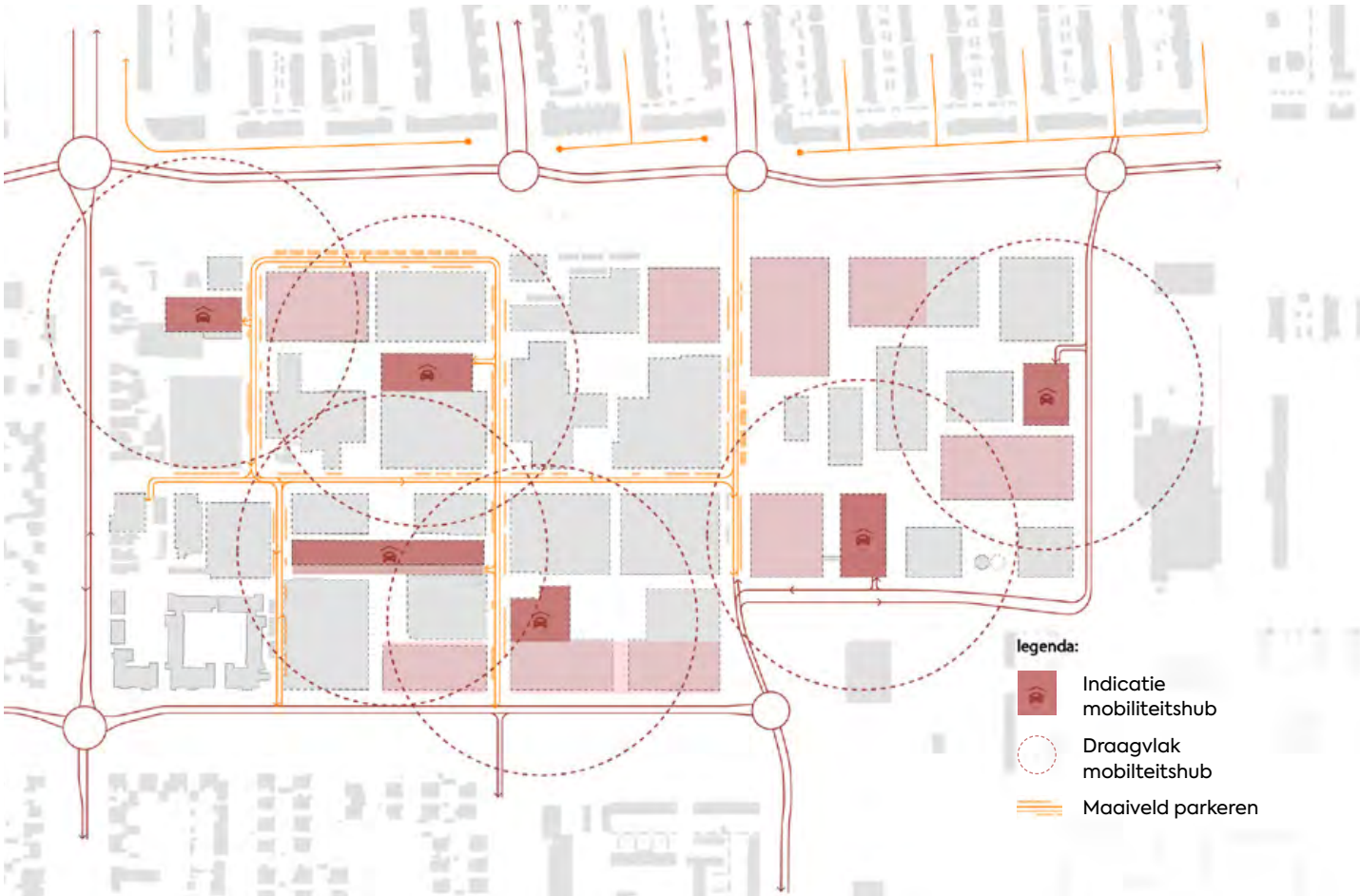
D5 De Openbare Ruimte is voor mensen

D.5.1 Straten voor mensen

Een gemengde en inclusieve invulling van de architectuur kan niet zonder een slim geprogrammeerde buitenruimte. De concentratie van sport en spel voor verschillende leeftijdscategorieën in een centrale ruimte, leidt tot sociale interactie en contact tussen verschillende groepen mensen. De autovrije en -luwe zones zorgen voor een traagheid in de beleving van de buitenruimte. Deze wordt node gemist in de huidige situatie. De variatie in de openbare ruimte biedt mogelijkheden voor gebruik aan iedereen.

Mobiliteit is een belangrijk thema in het Masterplan. Het terrein wordt ingericht om optimaal te functioneren voor fiets en voetganger. De auto kan het terrein op, maar parkeren gebeurt niet voor de deur. Dit wordt opgelost in Mobilityhubs. Dit zijn parkeergarages die functioneren als buurthubs, door toevoeging van een ander programma op de begane grond. Op deze manier is er veel ruimte voor collectiviteit en verblijf, door het autovrije groene en de openbare hoven.

In het schetsontwerp zijn de definitieve maten voor de binnenhoven bepaald en is de parkeerbalans vastgelegd. Ook zijn de straten (rijbanen) en stegen dusdanig ingepast dat er genoeg ruimte is voor groen en bomen. Zie hoofdstuk B.

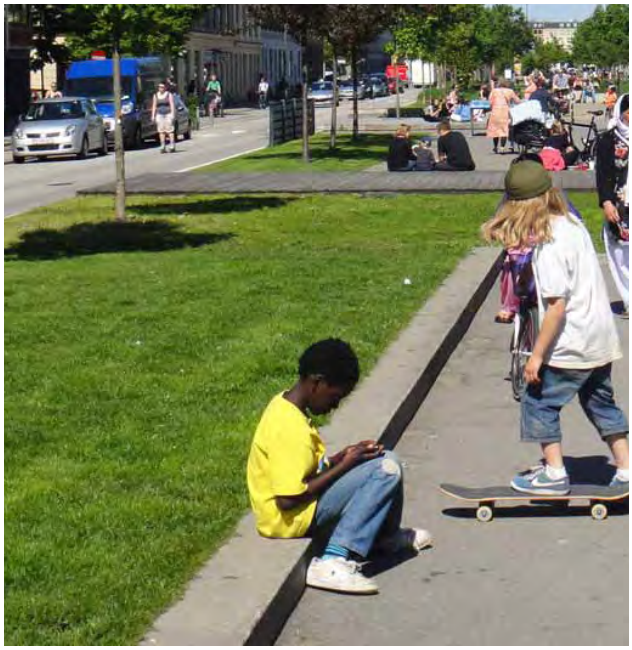


auto en parkeren kaart













referenties uit de masterplanfase

D.5.2 Speelplekken

De openbare ruimte daagt uit tot beweging door de inrichting met sport- en spelelementen. Speciale objecten in groene of op pleinruimtes zorgen voor herkenbaarheid van de wijk en variatie in gebruik voor iedereen.

Natuurlijk spelen dichtbij huis

Spelen voor de allerkleinsten wordt dicht bij huis in de collectieve hoven georganiseerd. Om de hoven zo groen mogelijk te houden, wordt ingezet op natuurlijk spelen. Speeltoestellen en andere elementen zijn van natuurlijke materialen gemaakt en kennen hoogteverschillen. Lage delen van de speelplekken dienen zo ook als waterbuffer functioneren tijdens piekbuien.

Stedelijk spelen aan de dorpse straat

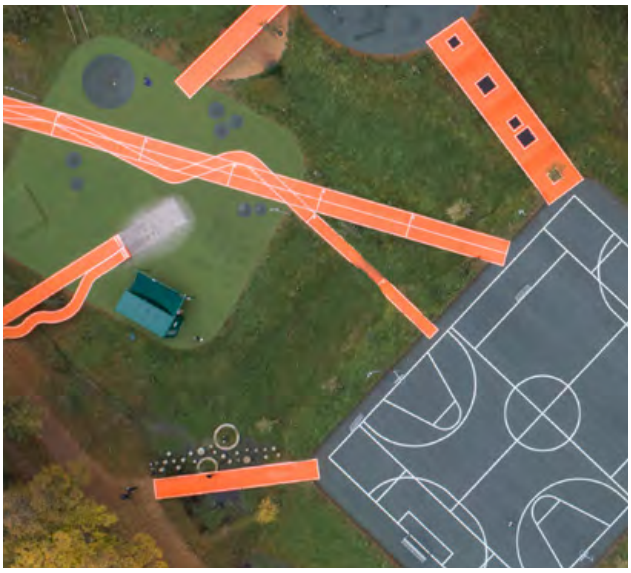
De wat oudere kinderen zullen hun uitdaging aan de Staringsraat en Westerdreef vinden. Meer stadse speelplekken, waar de fysieke uitdaging wat groter is, passen mooi in de meer stenen omgeving.

Zelf op avontuur aan de rand

Kinderen die al zelf op avontuur kunnen, vinden hun uitdaging in de meer competitieve speelelementen aan de rand van het gebied. De opwaardering van de groenzone aan de Westerdreef naar een klimaatadaptieve zone met klim-, klauter- en sportelementen zorgt voor genoeg m2 voor de 12-18 jarigen, terwijl tegelijkertijd de natuurwaarden verhoogd worden.



Speelplekken











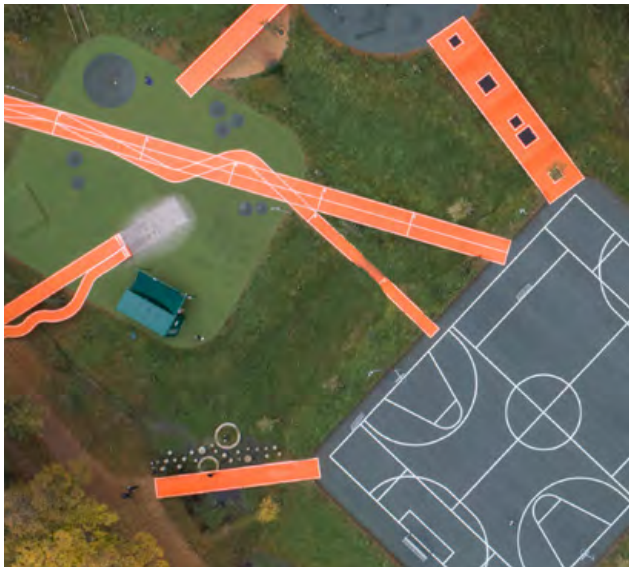





LEGENDA
algemeen
water en groen
verharding
afval
De Pionier
Openbare ruimte
1331.00
SO *
Definitief
1:1000
-PLN-0-A0
22-03-2021
A0
1/1
KARRES BRANDS
Karres en Brands
Mussenstraat 21
1223 RB Hilversum

Ecologie Westerdreefpark

Bij aanvullend onderzoek naar de locaties van Wilma Wonen zijn meerdere verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen, in een gebouw in de hoek van de Westerdreef/Lucas Bolstraat. Gezien de locatie en (landschaps)elementen in de omgeving is vrijwel zeker dat de vleermuizen de groenstrook aan de Westerdreef gebruiken als vlieg- en/of foerageergebied. Verlies van deze strook als functioneel onderdeel van het leefgebied resulteert in verlies van (een deel van) het netwerk. Om deze functie in stand te kunnen houden bij herontwikkeling van het Pionier-Bolsterrein is het noodzakelijk om het lijnvormig element dat de strook vervult in stand laten. Dit kan door bomen in stand te laten en/of op een andere locatie aan te planten. Een lijnvormig element is voor vleermuizen in ieder geval voldoende als de boomkruinen aansluitend zijn. Ook is het van belang om de verlichting op de groenstrook niet te intensiveren.
Op die manier blijft het netwerk van de vleermuizen (dat vermoedelijk aantakt op de Noorderdreef, Zuiderdreef en uiteindelijk de Hoofdvaart) intact. Medegebruik van de strook door het toepassen van wadi's of het aanbrengen van speelvoorzieningen is daarbij prima mogelijk, zolang de hiervoor genoemde uitgangspunten met betrekking tot de bomen en de verlichting worden gehanteerd.





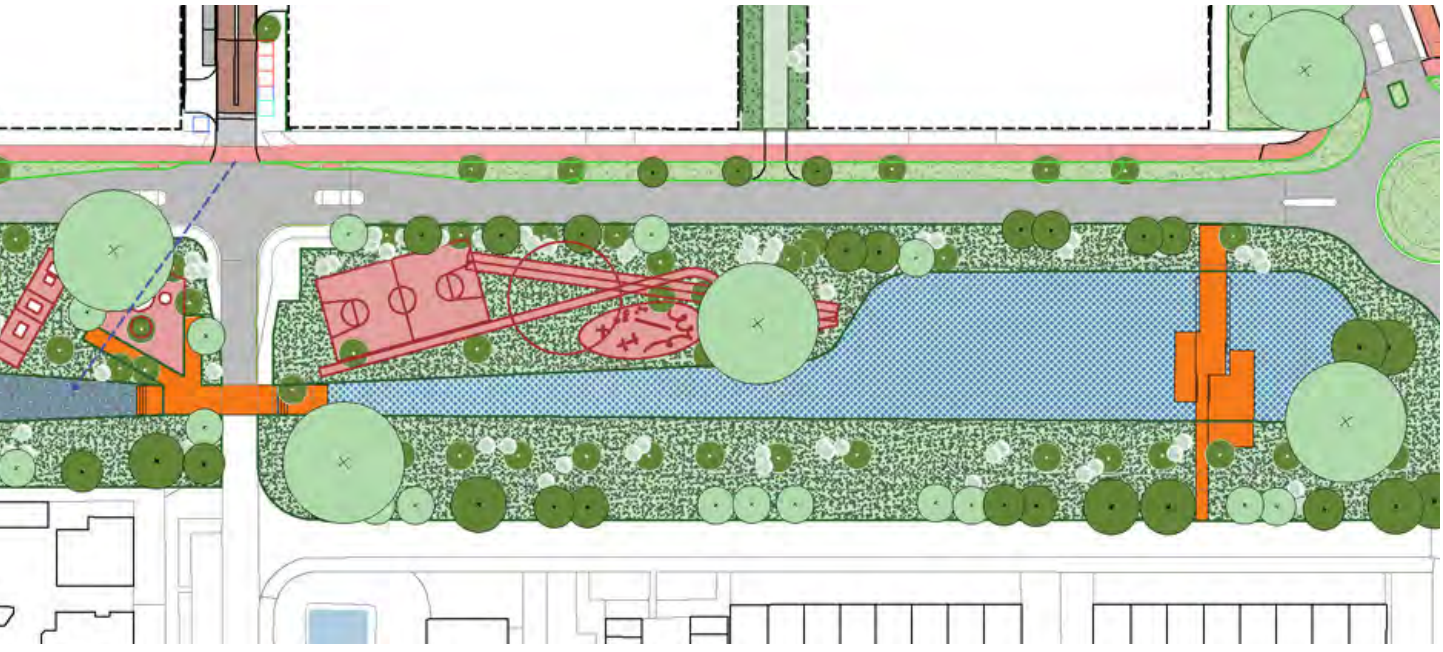


Zoom in van de Westerdreef





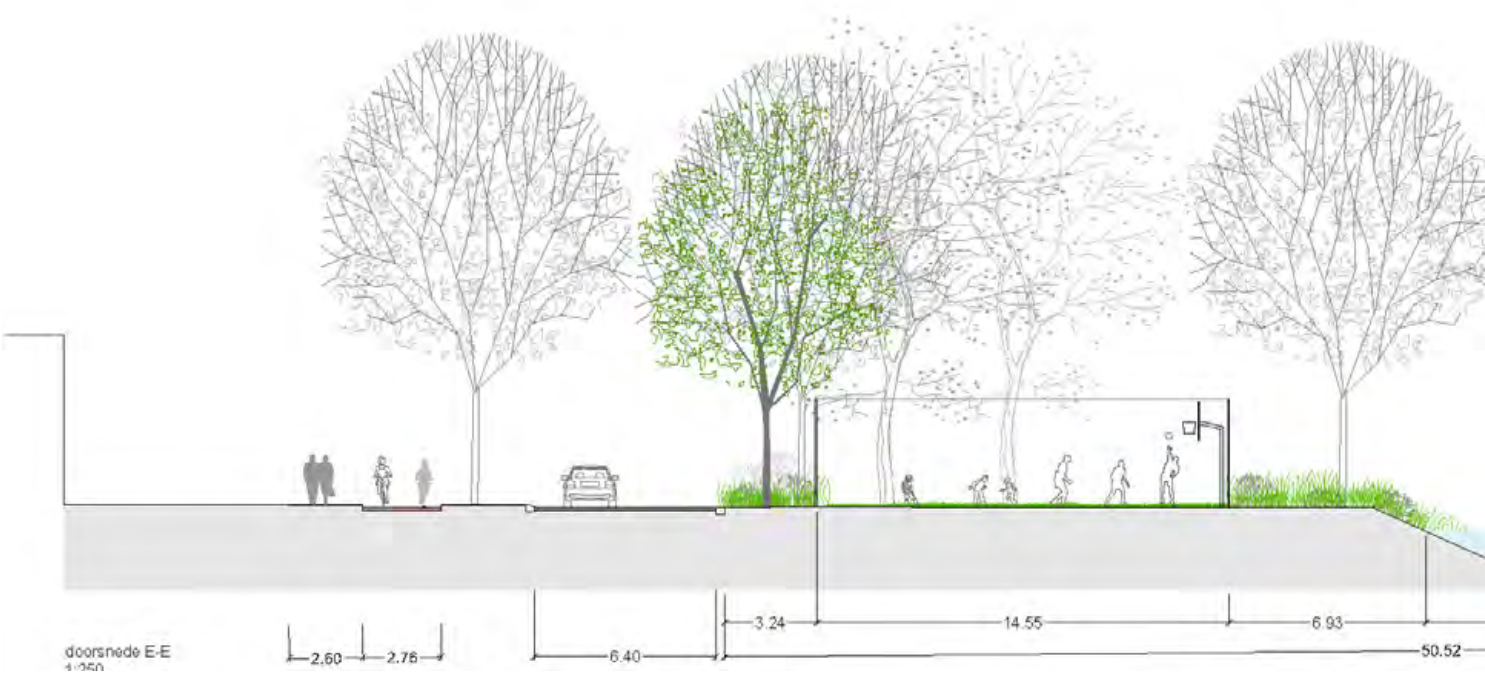










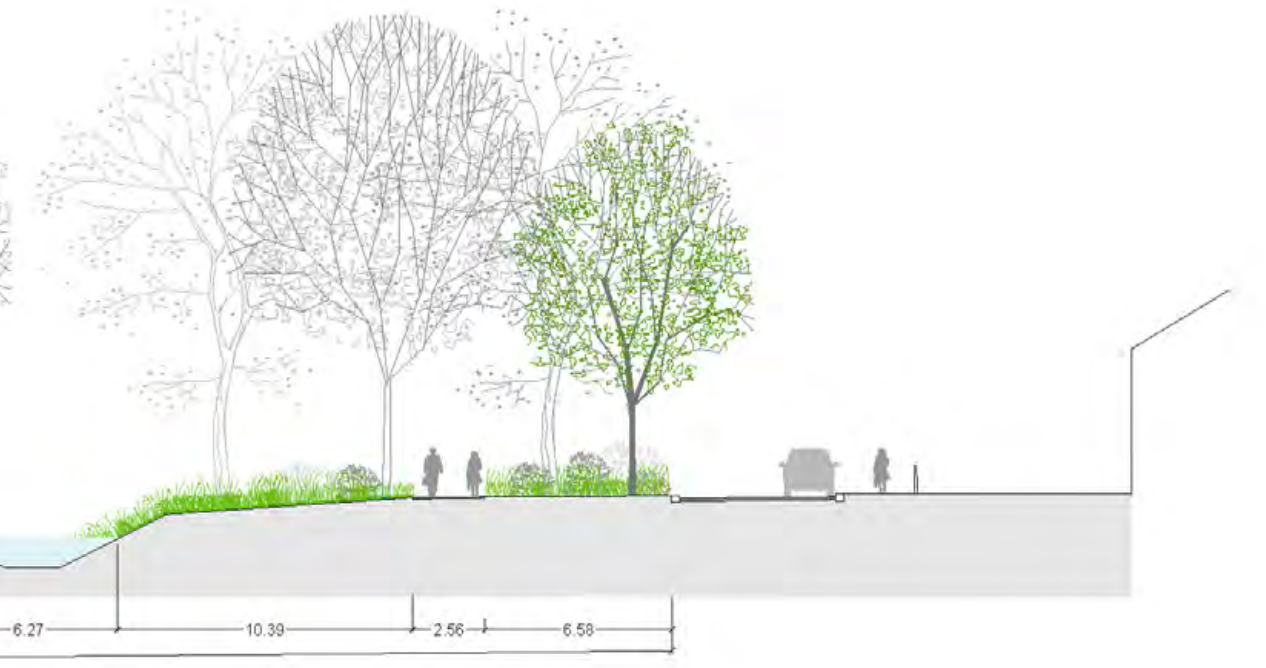


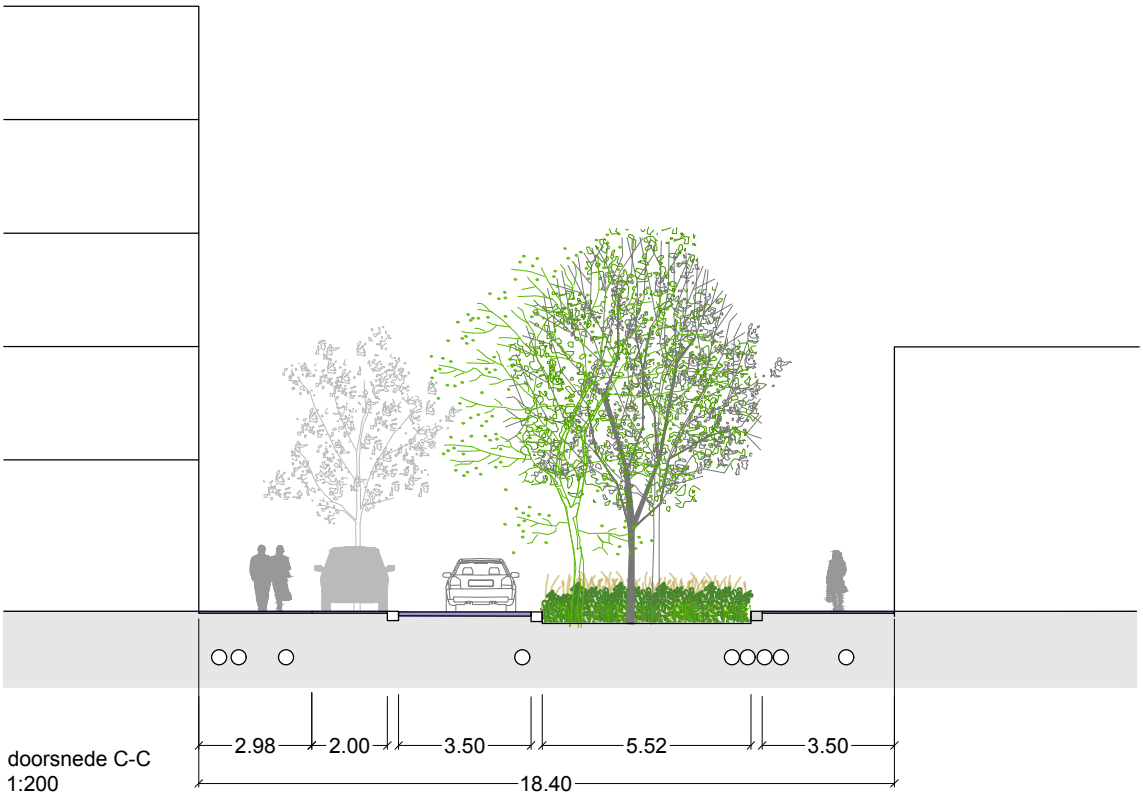
Principe doorsnede Westerdreef



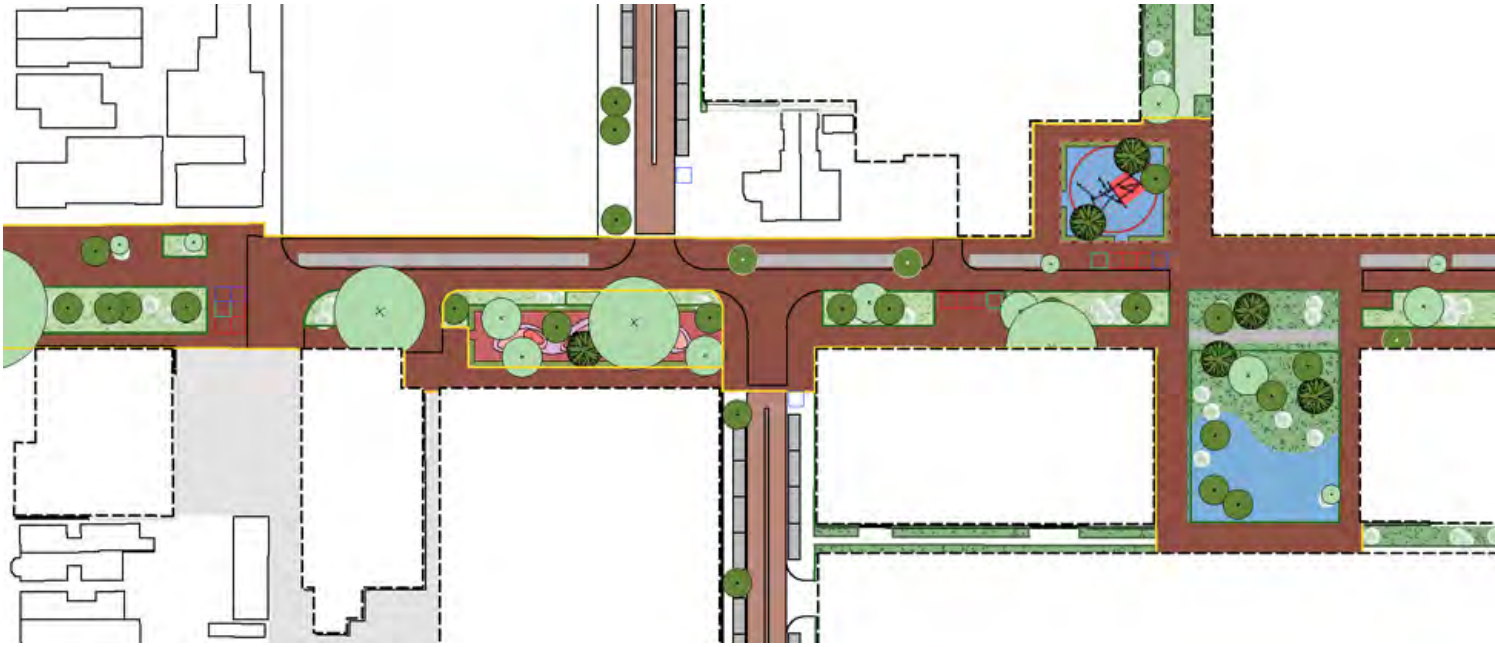


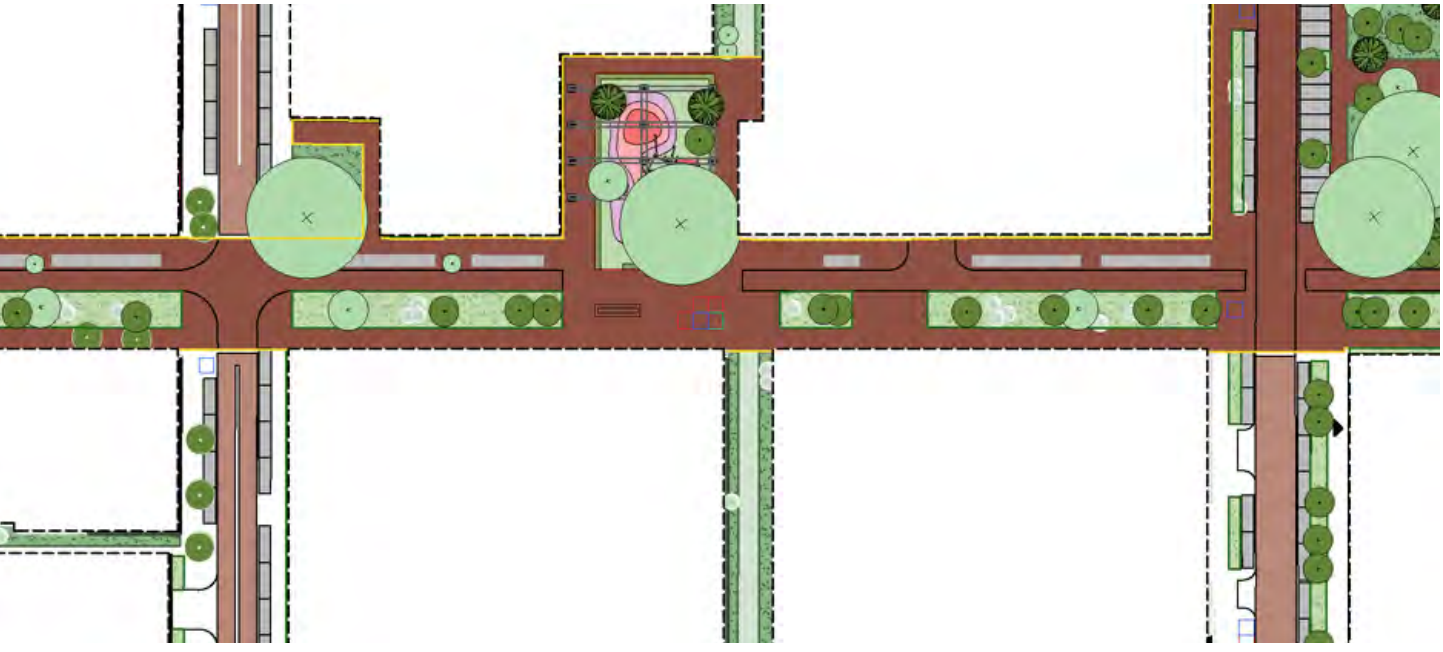



6.27
10.39
2.56
6.58



Nieuwe doorsnede Staringstraat (thv Pionier)



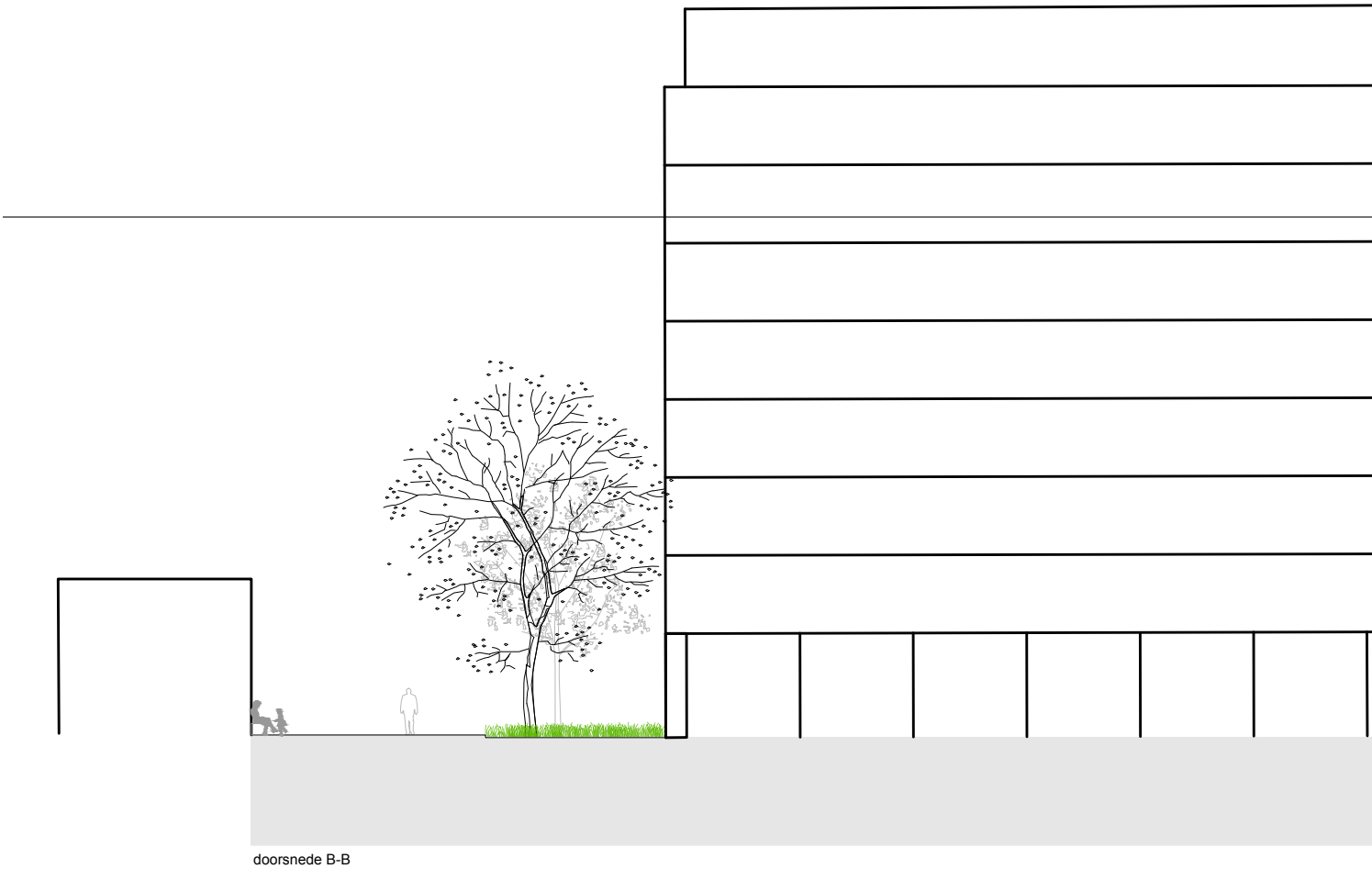


Ontwerp & DIOR (Duurzame Inrichting Openbare Ruimte) - profiel Bolssplein





Speelplek IV - Bolsplein

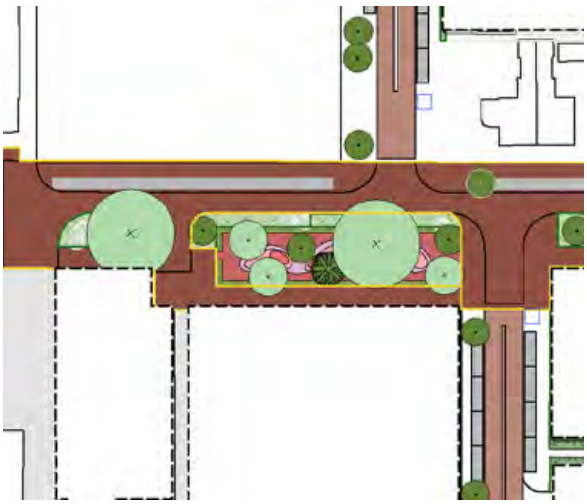


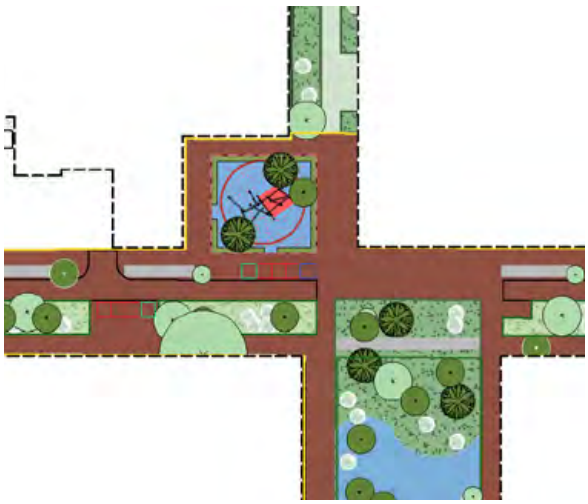
doorsnede B-B
1:200

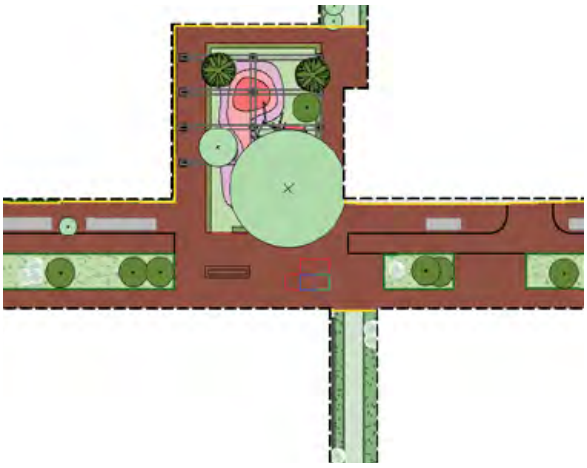


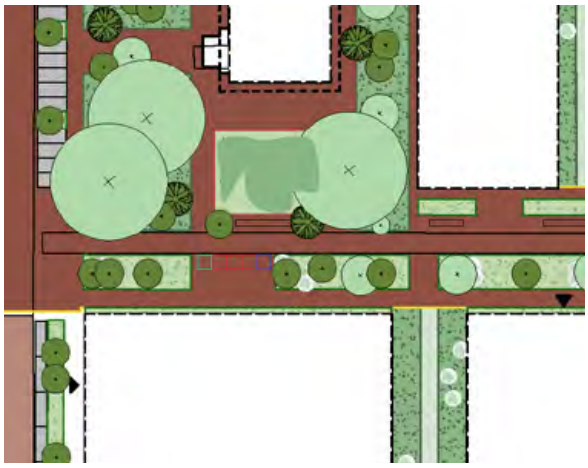


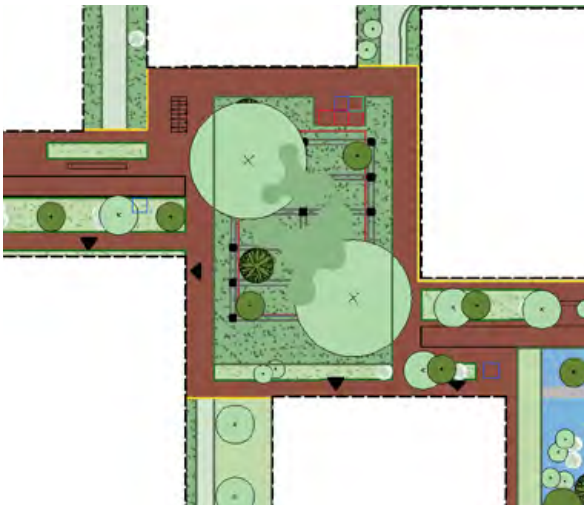


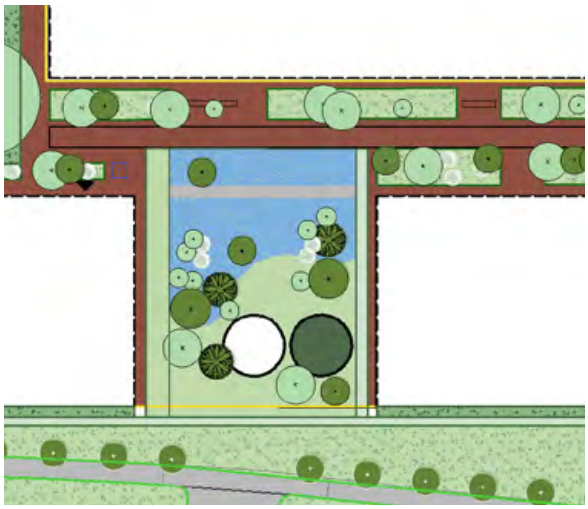




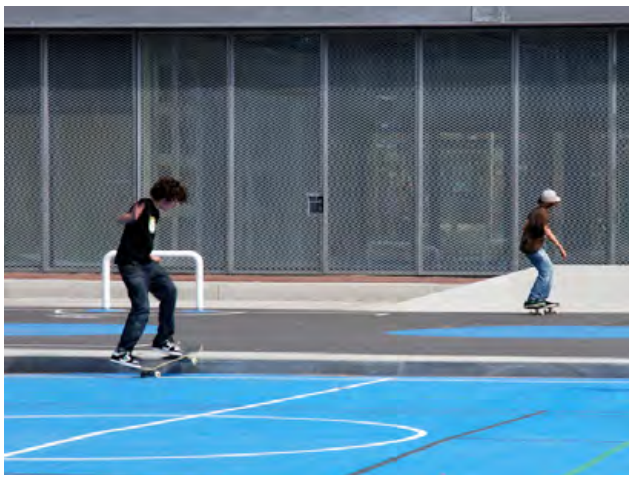








Zoom ins pocketparks en pleinen aan de dorpse straat inrichting indicatief





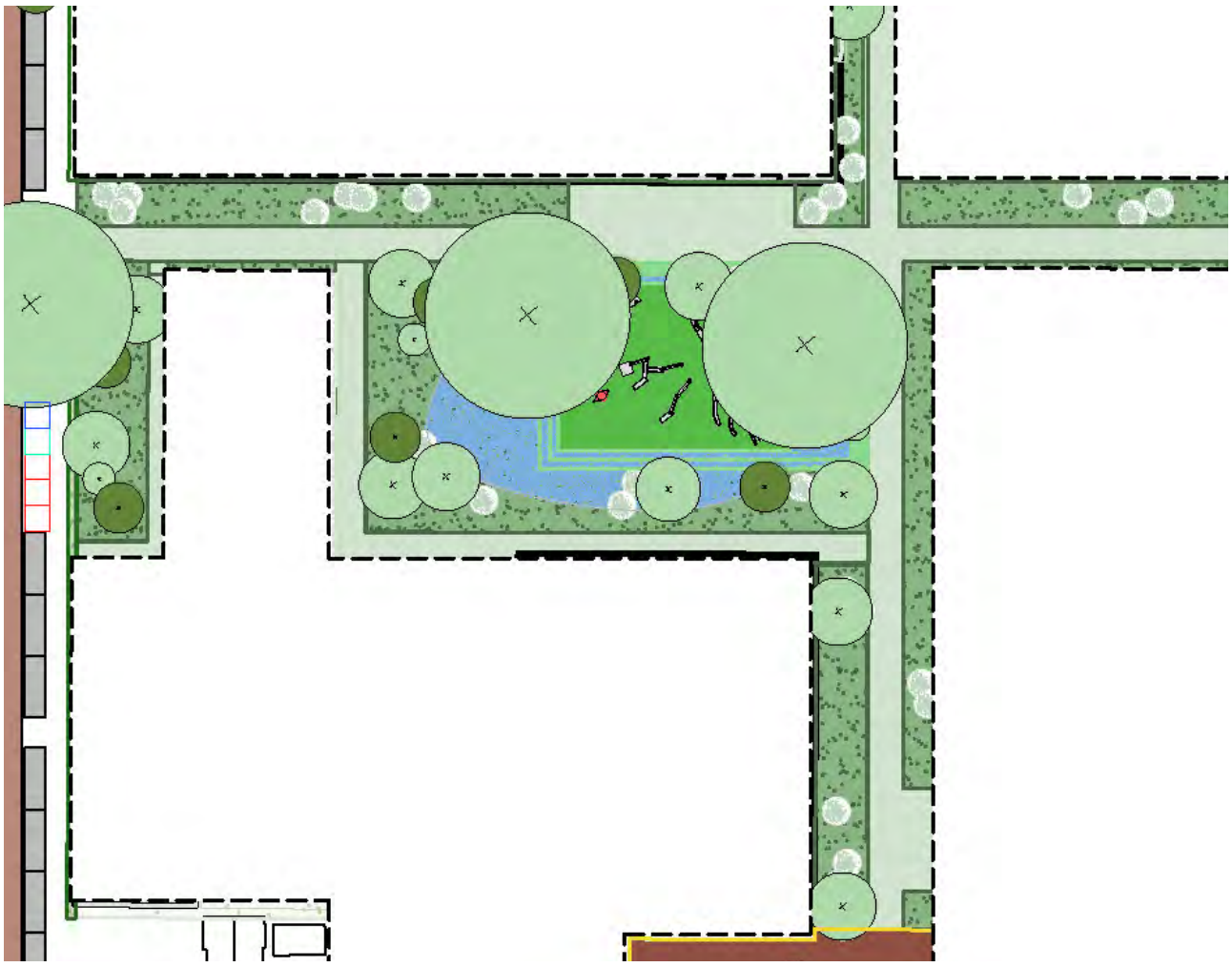








Referenties pocketparks en pleinen aan de dorpse straat inrichting indicatief



Zoom in centrale hof











Referenties centrale hof




LEGENDA
algemeen
water en groen
verharding
afval
De Pionier
Openbare ruimte
1331.00
SO *
Definitief
1:1000
-PLN-0-A0
22-03-2021
A0
1/1
KARRES BRANDS

D6 Ontwerp en DIOR

D6 Ontwerp en DIOR

D.6.1 Parkeren

Bezoekersparkeren zal voor een deel op maaiveld plaatsvinden. Vanwege de beperkte ruimte wordt echter op zowel het Pioniers als Bolsterrein gebruikt gemaakt van de begane grond van de mobilityhubs.

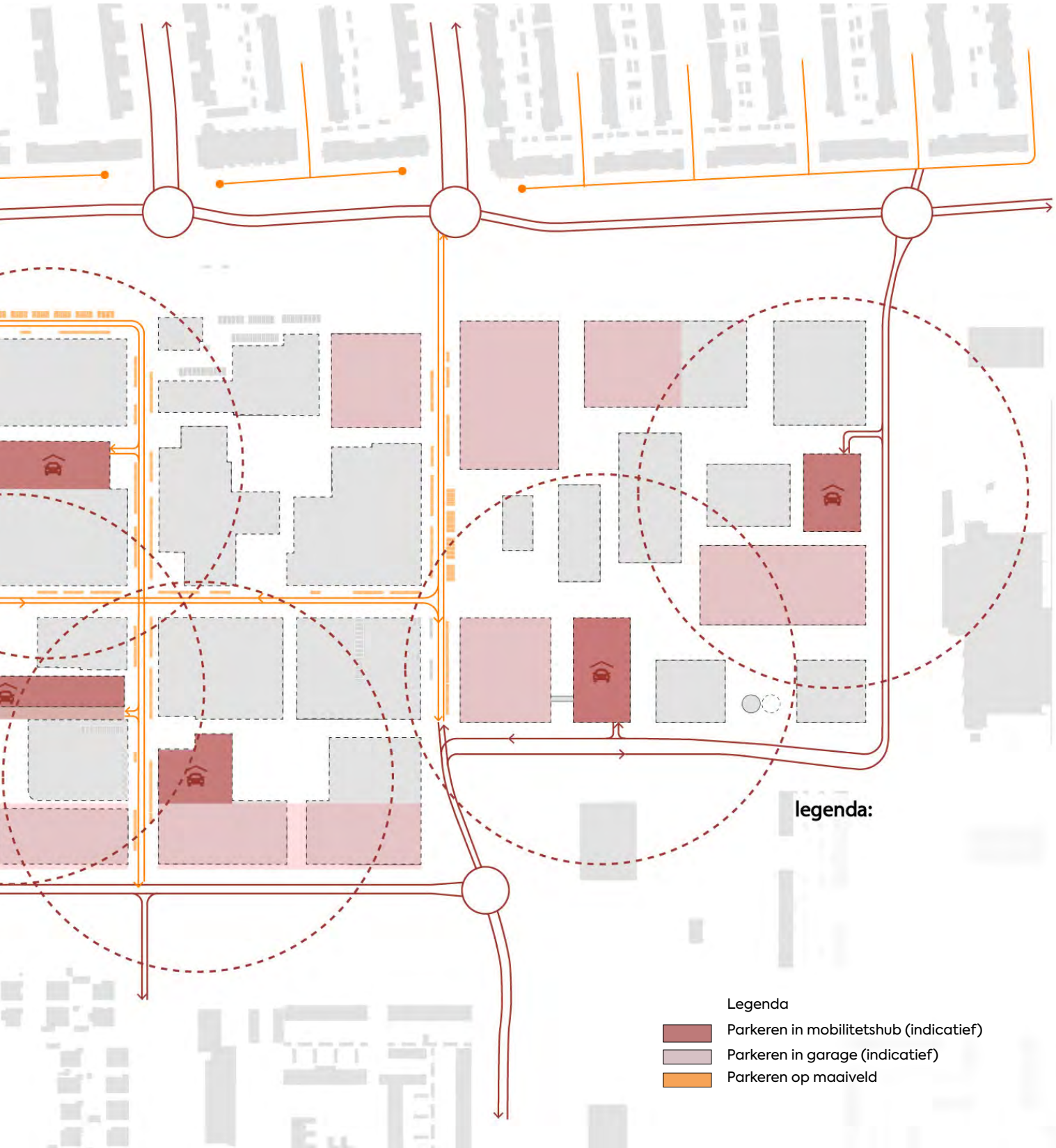
Parkeren

- parkeren op maaiveld: 181 stuks voor Pionier, 34 voor Bolsterrein;
- geen parkeren aan rijbaan van 50 km/u-weg:
- uit studie Antea: ventweg aan Helsinkilaan nodig, los van bestaand parkeren zwembad;
- Parkeren in de Staringstraat enkel voor expeditie en kort parkeren;
- Tekort aan bezoekersparkeren op maaiveld wordt opgelost op de begane grond van de mobilityhubs, zowel op het Pioniers als Bolsterrein.



bezoekersparkeren

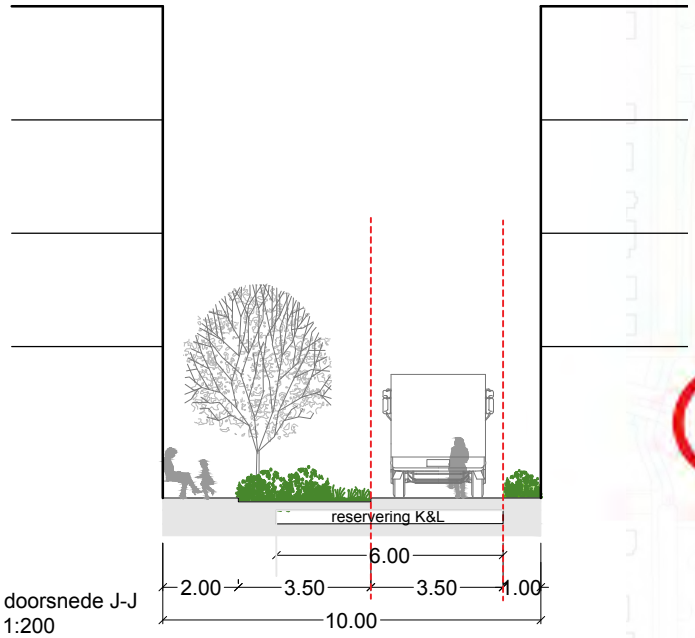
	norm (0,3)	op maaiveld	in mobility hub
Pionier	360	171	189
Westerdreefkwartier	10	10	0
Bols	240	34	206
Totaal	**610**	215	395


legenda:
Legenda
Parkeren in mobilitetshub (indicatief)
Parkeren in garage (indicatief)
Parkeren op maaiveld

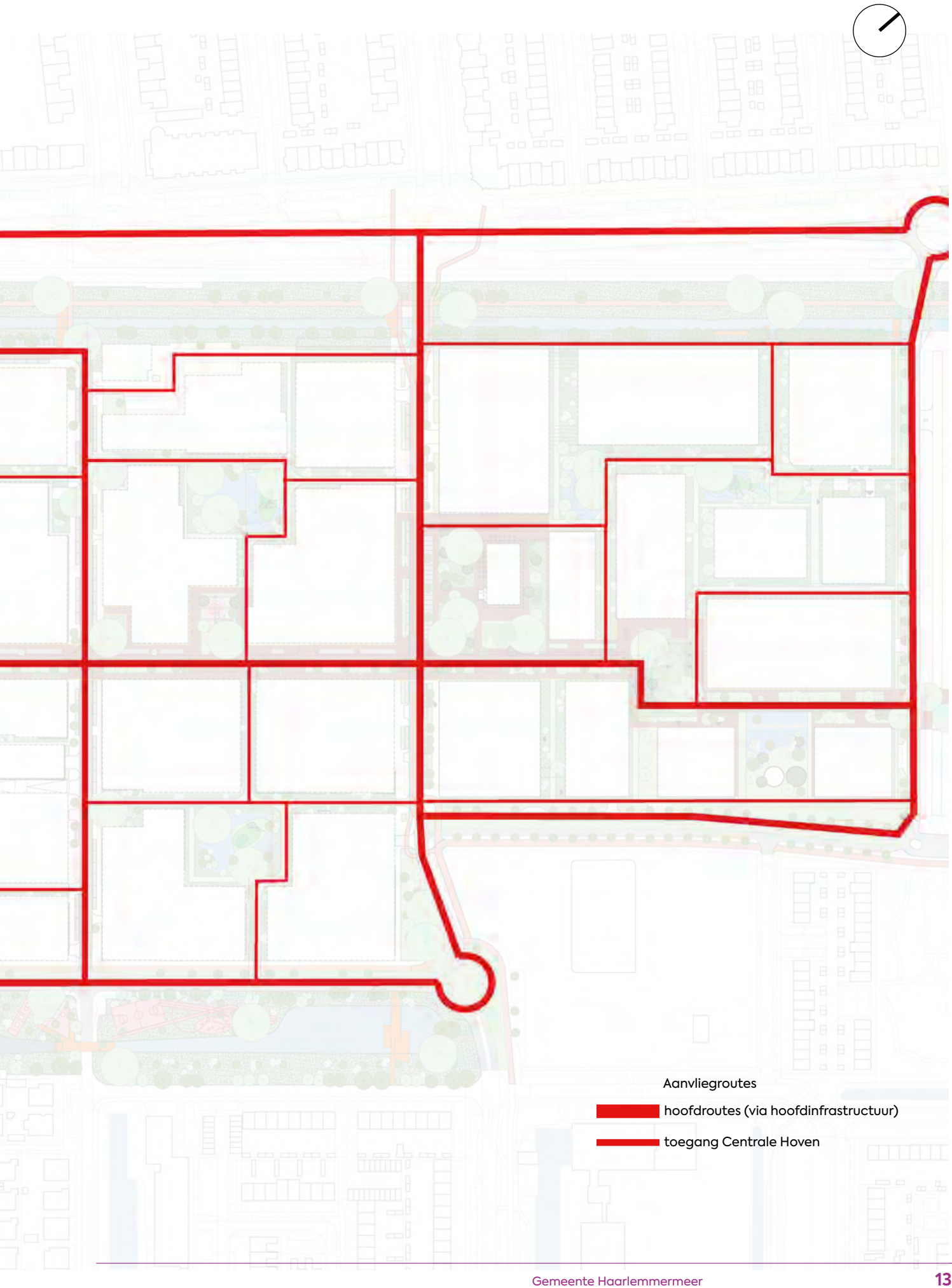
D.6.2 Nood en Hulpdiensten

Schema op hoofdlijnen, afgestemd met de veiligheidsregio. Definitieve aanvliegroutes afhankelijk van precieze uitwerking in later ontwerpstadium.

- hoofdroutes brandweer via hoofdinfra;
- steegjes naar collectieve hoven bereikbaar van twee kanten. Nood- en hulpdiensten kunnen altijd doorrijden;
- breedte van de stegen aan 1 hof varierend van 8-12 meter;
- min 3.5 meter verhard pad voor brandweer, in overleg met B&O kan het pad eventueel ook in grasbeton uitgevoerd worden;
- minimaal 6 meter ondergrondse ruimte reservering voor K&L;
- stegen worden zo groen mogelijk ingericht tenzij initiatiefnemer zwaarwegende, esthetische argumenten heeft om daarvan af te wijken.



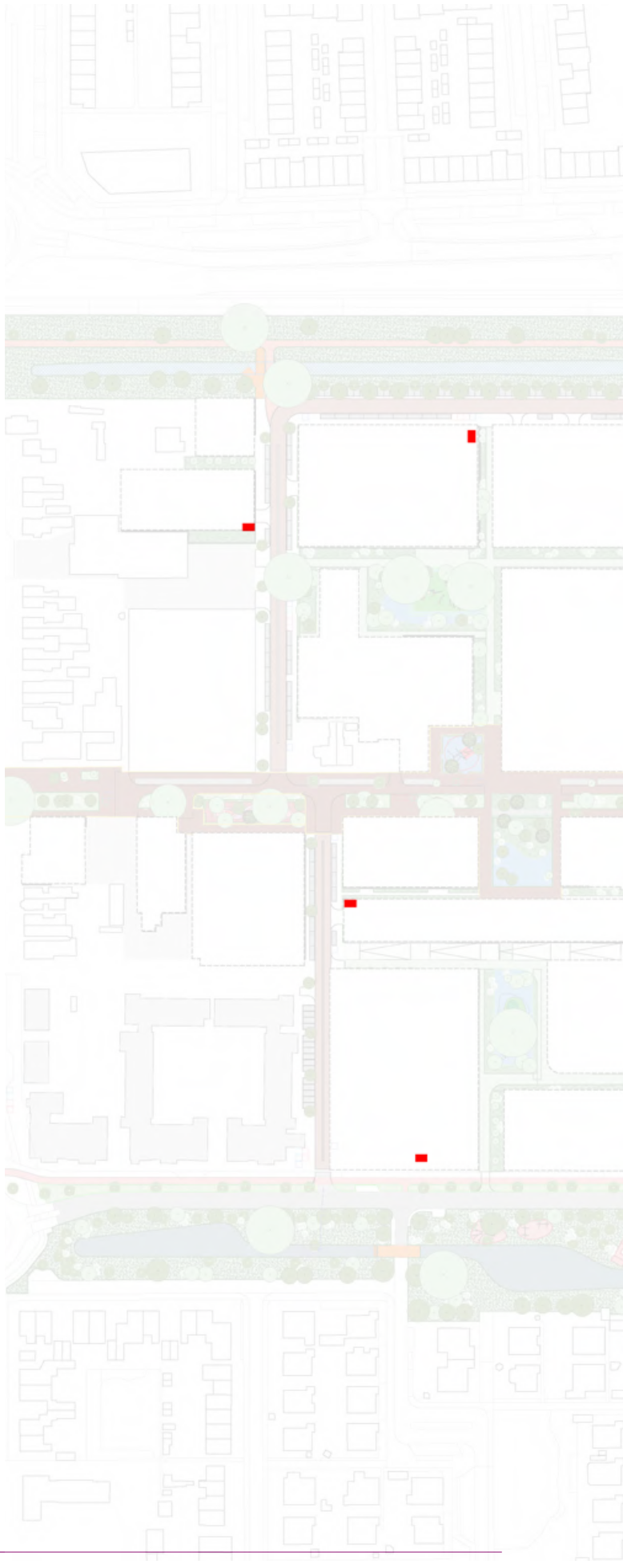
Principe profiel stegen, breedte 8-12 meter, minimale reservering K&L van 6 meter en brandweer 3.5 meter.


Aanvliegroutes
hoofdroutes (via hoofdinfrastructuur)
toegang Centrale Hoven

D.6.3 Stroomvoorziening

stroomvoorziening

- meeste grootverbruik (GV) vervalt;
- randvoorwaarde: 110 woningen op 1 trafo betekent:
- Pionier totaal 11 stuks nodig;
- Bolsterrein totaal 7 stuks nodig;
- 1 extra ingeschat voor goede verdeling over beide terreinen en toekomstbestendigheid;
- AVP's (algemeen voedingspunt) te allen tijde inpandig oplossen;
- nutsbedrijven dus aan de voorkant van het ontwerpproces betrekken;
- indien niet inpandig mogelijk: zie pagina 58.



stroomvoorziening

	norm (n)	in plan
Pionier AVP	11	12
Bols AVP	7	8
Totaal	**18**	20

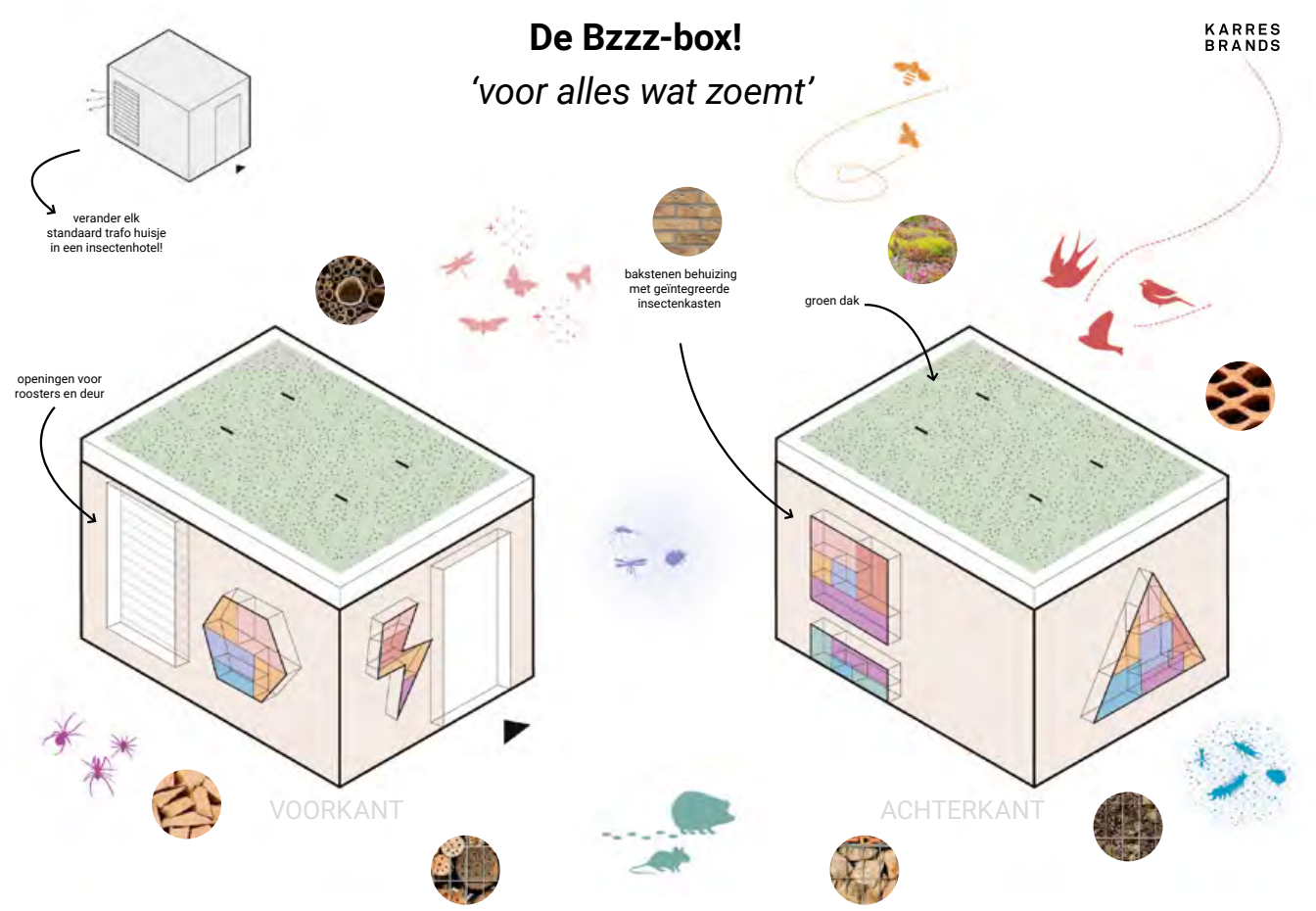

AVPbestaand - verplaatsen
AVP nieuw - inpandig

D.6.3 Stroomvoorziening

- Gezien de grote aantallen nieuwe trafo's die nodig zijn voor deze ontwikkeling, is het streven om de trafo's inpandig onder te brengen in nieuwe (of bestaande) bebouwing.
- Alleen bij hoge uitzondering, en indien alle andere opties niet mogelijk blijken, is het mogelijk om een trafo in de buitenruimte te plaatsen. Deze zal op een ruimtelijke manier worden ingepast, waarbij de architectonische verschijningsvorm uniek is en bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit van de buitenruimte.
- Denk hierbij ook aan het combineren van de objecten met speeltoestelen of ecologische doelen.



De trafo als architectonisch uniek object



trafo als insectenhotel? (BAM + Karres en Brands)

D.6.4 Groen

In het Schetsontwerp is gekeken naar hoe het groenplan zich verhoudt tot de DIOR en groennormen. Er wordt rekening gehouden met circa 2000 woningen en een groennorm van 32.1 m2 per woning.

De groennormen in de DIOR verhouden zich niet goed tot een ontwikkeling van deze dichtheid. Daarom stelt het PvE dat voor de buitenruimte van de normen zal worden afgeweken. In de inrichting van de buitenruimte is prioriteit gegeven aan een integrale aanpak waarbij klimaatadaptiviteit, natuurinclusiviteit en duurzamheid een belangrijke rol spelen.

Groenruimte, normen per inwoner

Woonomgevinggroen	6,1 m²
Infrastructuurgroen	4,0 m²
Buurtpark	4,0 m²
Wijkpark	6,0 m²
Bovenwijkspark	12,0 m²
Totaal	32,1 m²

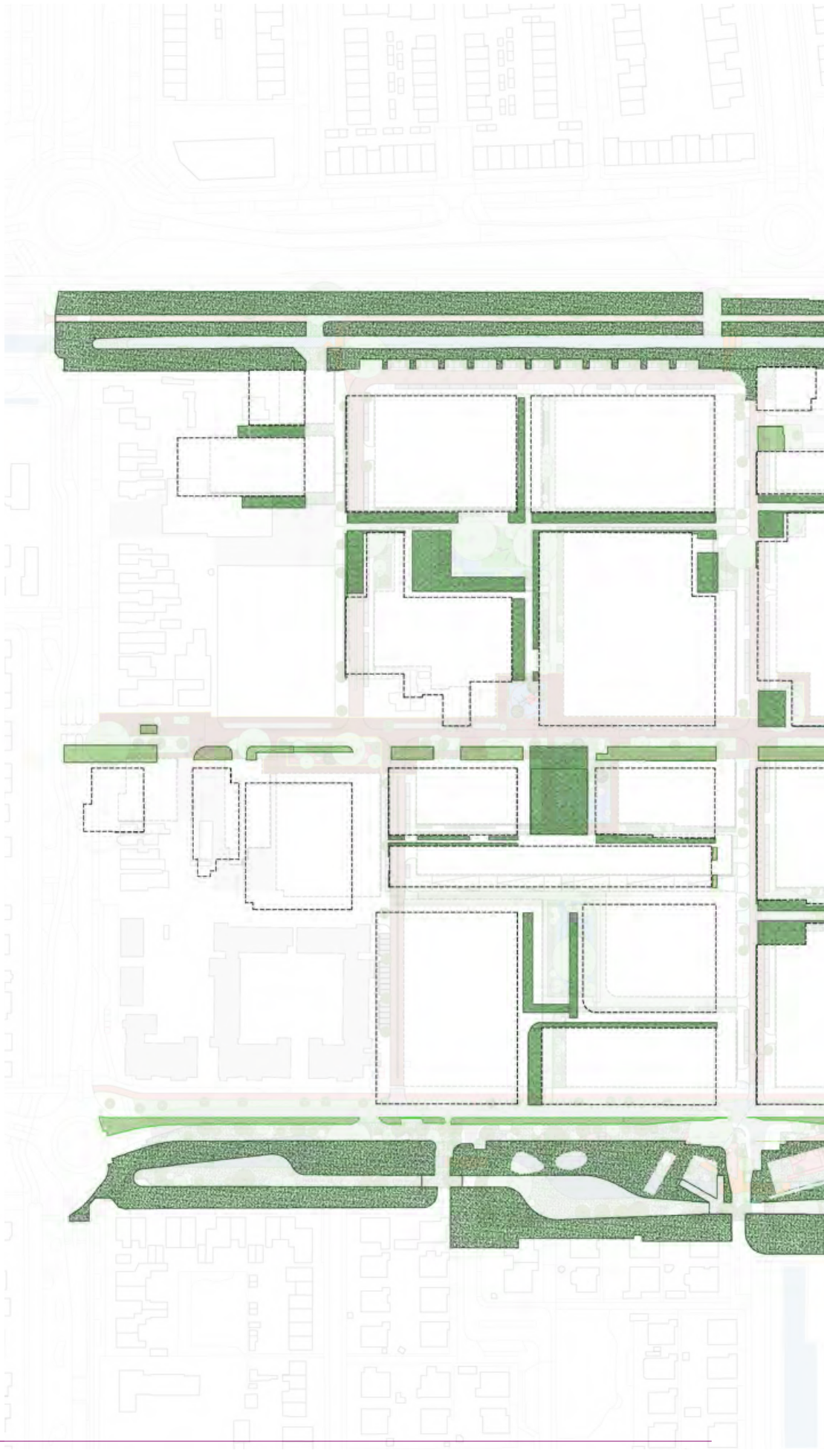
- De norm voor groen vanuit de DIOR is niet haalbaar op deze binnenstedelijke locatie.
- Het plan wijkt dus af van de norm.
- De huidige situatie bevat echter helemaal geen groene ruimtes.
- Onderstaande aantallen groen worden in het plan gerealiseerd.
- Dit is dus exclusief groene speelterreinen, eventueel extra privégroen en dak- en gevelgroen. Zie voor de eisen aan groen op priveterrein het Beeldkwaliteitsplan (Studio Ninedots) en de blokpaspoorten (gemeente Haarlemmermeer).
- Bovenwijks groen telt niet mee, maar zowel de groenzone langs de Nieuwerkerkertocht en de Westerdreef zullen worden opgewaardeerd.
- Binnentuinen zijn voor 50% onverhard en onder onverhard wordt ook verstaan een substraatlaag van 70 centimeter of een daarmee vergelijkbare oplossing.

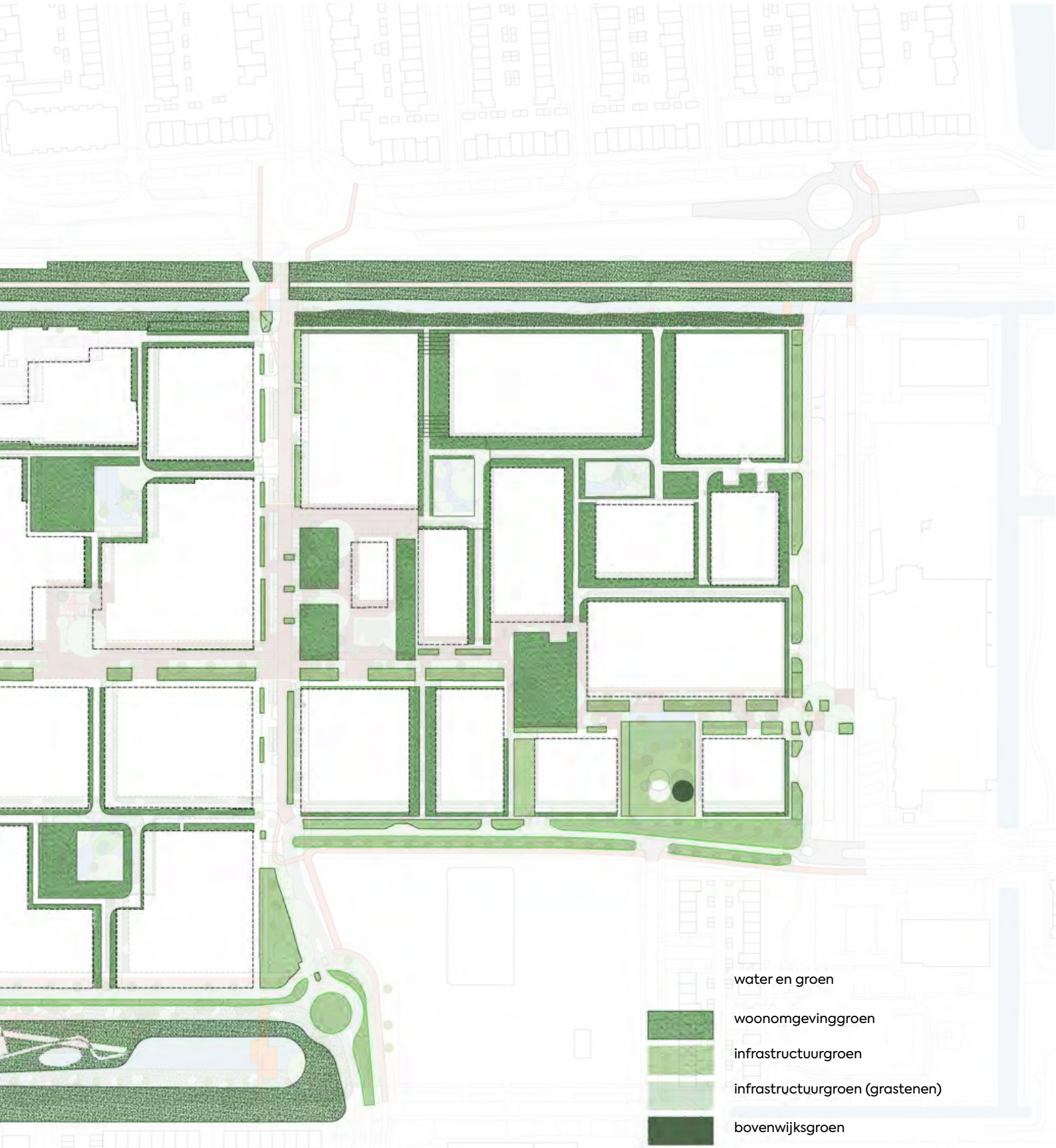
Groen

	Norm	(m2)	in plan
Pionier			
Openbare hoven + stegen	Woonomgevinggroen	14640	6429
Groen aan staringstraat	Infrastructuurgroen	9600	1515
Groen aan overige straten			2895
Pleinen aan dorpstraat	Buurtpark	9600	1071
	Wijkpark	14400	0
Groenzone Westerdreef	Bovenwijkspark	28800	13909
Groenzone Nieuwekerkertocht			11962
Privé groen (25% onverhard*)			4050
Bols			
Openbare hoven + stegen	Woonomgevinggroen	9760	1334
Groen aan staringstraat	Infrastructuurgroen	6400	974
Groen aan overige straten			1249
Pleinen aan dorpstraat	Buurtpark	6400	
	Wijkpark	14400	0
Groenzone Westerdreef	Bovenwijkspark	19200	0
Groenzone Nieuwekerkertocht			7934
Privé groen (25% onverhard*)			
Totaal		**93200**	45388
Totaal zonder bovenwijkspark en privé			15467

* prive groen = ca 50/50 prive/vve: aan vve eis stellen dat 50% van oppervlak onverhard is

D.6.4 Groen




water en groen
woonomgevinggroen
infrastructuurgroen
infrastructuurgroen (grastenen)
bovenwijksgroen
privétuinen

E Ontwikkelstrategie

E.1 Ontwikkelstrategie

E.1.1 Inleiding

Deze paragraaf beschrijft op hoofdlijnen hoe we het Pionier-Bolsterrein willen transformeren tot een gemengde woon-werkwijk. De gemeente heeft hierin een faciliterende en uitnodigende rol, dit om de gewenste ontwikkeling zoveel mogelijk te ondersteunen en te bevorderen. We maken hierbij gebruik van onze publiekrechtelijke en privaatrechtelijke mogelijkheden.

De gemeente voert geen actieve grondpolitiek en zal in principe geen andere gronden dan het Van Groningenterrein verwerven. Het initiatief voor deze ontwikkeling ligt bij de marktpartijen. Het grondeigendom blijft immers grotendeels bij private eigenaars. Een uitzondering geldt voor de gebieden die openbaar worden, zoals centrale hoven, stegen en aanpassingen aan omliggende wegen en groenstroken. Het doel is dat de partijen elkaar vinden in de samenwerking en dat initiatieven passen in de gemeentelijke ambities.

Het is noodzakelijk dat de afspraken op verschillende momenten in het planproces worden vastgelegd. Dit geeft de marktpartijen en de gemeente onderling zekerheid en vertrouwen dat beide partijen naar realisatie toewerken. Voor de gemeente geven de overeenkomsten grip op het proces, op de realisatie van ambities en op de financiën van het initiatief.

De gemeente kan partijen ondersteunen om het voornemen van de transformatie concreet te vertalen naar een planproces. Dit kan door mee te denken over de herhuisvesting van bedrijven, en door eigenaren te koppelen aan marktpartijen die de transformatie op gang brengen.

Het streven is een organisch transformatieproces, waarbij publieke en private partijen nauw samenwerken aan een optimaal resultaat. Het doel is om, door middel van de juiste inzet van beschikbare middelen, de transformatie op een zo kort mogelijke termijn in gang te zetten binnen de in het Masterplan vastgelegde kaders. De gemeente mag hierbij geen onevenredige risico's lopen. De gemeentelijke kosten dienen (zoveel mogelijk) te worden verhaald op de initiatiefnemers.

E.2 Uitvoeringsstrategie

E.2.1 Verwachting ontwikkelproces

Pioniersterrein

Het Pioniersterrein kenmerkt zich door versnipperd grondeigendom en veel eigenaars. Het zal niet of slechts ten dele mogelijk zijn om volledige blokken in één keer te transformeren. Dat is niet erg, want we blijven streven naar een gemengd woon-werkmilieu. De opgave voor het plandeel Pionier is dat initiatiefnemers in de te ontwikkelen bouwvlakken diverse gemeenschappelijke voorzieningen realiseren. De kosten en de baten hiervan zijn mogelijk ongelijk verdeeld tussen de verschillende private partijen, qua locatie en tijd. Dat geldt met name voor de parkeerhubs, de maatregelen voor de tijdelijkheid en de binnen de blokken gelegen openbare ruimte (binnenhof en stegenstructuur).

Een transformatievoorstel van een grondeigenaars/ ontwikkelaars dient dus altijd een gebalanceerd voorstel te bevatten, met daarin een doorkijk naar realistische ontwikkelmogelijkheden voor het blok, zowel in ontwerp en collectieve voorzieningen als in programma. Daarnaast moet dit transformatievoorstel vergezeld gaan van een afstemmingsverslag met de overige eigenaren in het blok en met de omwonende / aangrenzende grondeigenaren/ ondernemers.

Door middel van de juiste afspraken dienen ontwikkelvolume en kosten in relatie tot ontwikkelvolume op eerlijke wijze te worden gedeeld. De gemeente heeft hier geen actieve rol, maar zal slechts toetsen.

Bolsterrein

De uitvoeringsstrategie van het Bolskwartier is vanwege het onverdeeld grondeigendom eenvoudiger van opzet. De eigenaar dient een stedenbouwkundig plan in met een faseringsvoorstel voor het gehele terrein inclusief een evenwichtige programmaverdeling van het terrein. Dit faseringsvoorstel bevat ook de oplossingen voor de tijdelijke voorzieningen, alsmede de permanente oplossingen voor bijvoorbeeld afvalinzameling, etc.

2.2 Plandocumenten

Om het proces te structureren, heeft de gemeente in samenspraak met de verschillende initiatiefnemers diverse plandocumenten opgesteld. Deze plandocumenten vormen samen het ruimtelijk toetsingskader. Voor het Masterplan, blokpaspoorten en beeldkwaliteitsplan is een inspraakprocedure doorlopen voordat het ter vaststelling aan de gemeenteraad is voorgelegd. De plandocumenten zijn de volgende:

Masterplan: omschrijving van de ambities van het plan en het beleid met uitwerking op hoofdlijnen, inclusief stedenbouwkundige uitgangspunten;

Blokpaspoorten: bouwregels per bouwplot;

Beeldkwaliteitsplan (BKP): omschrijving nagestreefde kwaliteit met regels ten aanzien van beeldkwaliteit (addendum welstandsnota);

Het Masterplan en bijbehorende documenten bieden het publiekrechtelijke kader voor de initiatiefnemers. De door hen te ontwikkelen plannen dienen te voldoen aan het Masterplan, als voorwaarde voor de gemeente om medewerking te verlenen aan ruimtelijke procedures. De kaders van het Masterplan zijn immers door de gemeenteraad

vastgesteld. Het Masterplan biedt enige flexibiliteit in de invulling. De inrichting van het bouwblok moet in balans en met voldoende kansen voor latere ontwikkeling worden ingevuld binnen de gegeven kaders.

2.3 Omgevingsvergunningen i.p.v. Bestemmingsplan

Er wordt gewerkt met een geleidelijke transformatie, door middel van losse omgevingsvergunningen (onder de Wabo) en later Omgevinsplanactiviteiten (OPA's) onder de Omgevingswet. Reden hiervoor is dat een kostenverhaal, via anterieure overeenkomsten over een langer en onbepaald tijdvak, eenvoudiger te realiseren is. Ook zijn er goede ervaringen opgedaan met het toepassen van de uitgebreide Waboprocedures bij Hyde Park. De initiatiefnemers dienen de omgevingsvergunningen aan te vragen.

De aanvraag omgevingsvergunning dient te zijn voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing (GRO). In die GRO dienen initiatiefnemers alle noodzakelijke thema's voldoende te motiveren. Een groot deel van de motivering kan gevonden worden in het Masterplan. De nog aan te stellen supervisor zal over de kwaliteit en de samenhang van de plannen een advies uitbrengen.

Besluit over de ter inzagelegging van de aanvragen wordt niet eerder genomen dan wanneer economische uitvoerbaarheid is vastgesteld en een anterieure overeenkomst met initiatiefnemer is gesloten. Vóór die tijd kan al wel informeel tussen gemeente en initiatiefnemer gesproken worden over de inhoudelijke aspecten van de aanvraag, en kan deze door initiatiefnemer worden voorbereid. Dit is mogelijk in het kader van de te sluiten intentieovereenkomsten.

2.4 Intentieovereenkomsten en anterieure overeenkomsten

De intentieovereenkomsten leggen vast dat a) een gezamenlijke haalbaarheidsstudie wordt verricht en b) initiatiefnemer de kosten vergoedt van inzet van de gemeente (ambtelijke kosten) voor de haalbaarheidsstudie. In de periode die volgt op de ondertekening van de intentieovereenkomst, wordt antwoord gezocht op de volgende vragen:

- is het voorgenomen schetsplan inclusief programma van initiatiefnemer passend of passend te maken binnen de kaders van het Masterplan?
- hoe ziet de planning er uit van de realisatie?
- is er zicht op een haalbare businesscase inclusief verhaal van door de gemeente te maken kosten (VTA, Plankosten, civiele kosten alsmede bovenplanse kosten, etc.)? Wanneer er sprake is van een gewenste en haalbare ontwikkeling, kan met de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst worden gesloten. Hierin worden planspecifieke zaken vastgelegd, zoals:

- kostenverhaal;
- programma-aspecten;
- samenwerking in planvorming en realisatie;
- samenwerking met derde partijen binnen de blokken;

2.5 Kwaliteitsteam en supervisor

Gelijktijdig met, dan wel na, het vaststellen van het Masterplan wordt een kwaliteitsteam onder leiding van een Supervisor ingesteld. De Supervisor heeft de rol van kwaliteitsbewaker van de plannen. Hij of zij zorgt voor de afstemming tussen de initiatiefnemers met hun plannen en de welstandscommissie. De welstandscommissie blijft uiteindelijk beschikkingsbevoegd, maar plannen worden alleen met een positief advies van de Supervisor voorgelegd aan de commissie welstand.

Alle plannen dienen voor positief advies door de initiatiefnemers voorgelegd te worden aan het kwaliteitsteam, ten minste aan het einde van de VO en DO fases en op het moment van indienen van de aanvraag omgevingsvergunning. Dit zal worden vastgelegd in de anterieure overeenkomsten.

Het Kwaliteitsteam bestaat inclusief Supervisor uit een drietal deskundigen op het gebied van:

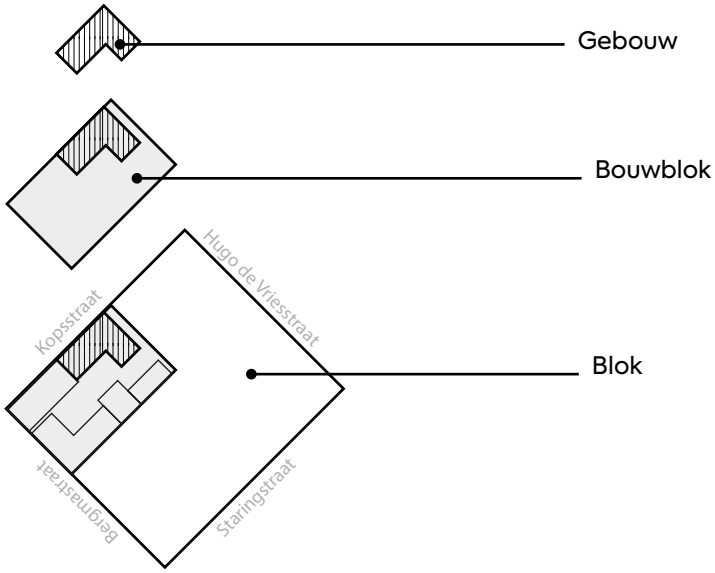
- architectuur;
- planologie;
- stedenbouw.

Het Kwaliteitsteam staat onder voorzitterschap van de Supervisor. De Polderarchitect adviseert in het op te stellen profiel van de Supervisor en bij de selectie. De Polderarchitect kan in zijn rol als kwaliteitsbewaker van de polder betrokken worden.

2.6 Openbare ruimte en binnentuinen

De (semi) openbare ruimte in het plangebied bestaat uit drie verschillende onderdelen die alle een eigen behandeling krijgen.

1. De huidige wegen op het Pionierterrein: deze zijn en blijven openbaar. De herinrichting vindt plaats in opdracht van de gemeente en in samenspraak met aangrenzende initiatiefnemers. De hiermee gemoeide kosten worden verhaald op initiatiefnemers.
2. Centrale hoven en stegen binnen de blokken van Pionier en de wegen en pleinen in het Bolsterrein: deze worden aangelegd op privaat eigendom en worden in beginsel door initiatiefnemers ingericht en na oplevering ‘om niet’ overgedragen aan de gemeente, conform vooraf goed te keuren kwaliteit.
3. Publiek betreedbare ruimte binnen de bouwblokken en binnentuinen: deze ruimte bevindt zich tussen de individuele gebouwen binnen een bouwblok en blijft in bezit van de eigenaars of van VVE’s. De inrichting van deze ruimtes is dus te allen tijde de verantwoordelijkheid van initiatiefnemers. Let wel: hier kunnen wel eisen vanuit het Masterplan gelden.



2.7 Verdeling ontwikkelings-ruimte

Binnen de blokken wordt gekeken naar een redelijke verdeling van ontwikkelruimte in termen van vierkante meter programma en aantallen woningen. In beginsel gaat de gemeente er hierbij vanuit dat de eigenaars/initiatiefnemers dit onderling organiseren en vastleggen. Onderwerpen als hoe de woningmix te verdelen, waar het parkeren op te lossen en hoe de centrale hoven en stegen te positioneren, liggen in eerste aanzet 'op het bordje' van de diverse eigenaars binnen de blokken. Indien een initiatiefnemer een voorstel doet voor een ontwikkeling die evident de belangen van andere eigenaars in het blok schaadt, dan wel onevenredig is in vergelijking tot een/de overige eigenaar(s) dan zal de gemeente medewerking onthouden. In beginsel wordt de redelijke verdeling in de anterieure overeenkomsten al vastgelegd.

Onderdeel van de redelijke verdeling is dat niet onevenredig veel van het woonprogramma wordt toegerekend aan één (te) beperkt gebied casu quo de eigendom van één initiatiefnemer en dat elke initiatiefnemer invulling geeft aan de vereiste woningdifferentiatie, tenzij hij daar met een andere initiatiefnemer afspraken over gemaakt heeft. Op die wijze is er voldoende opbrengend programma om de transformatie van Pionier vorm te geven. De hoofdregel uit het masterplan dat de vrije sector woningen niet mogen voorlopen op het sociale programma blijft hierbij van toepassing. Ook zaken als het realiseren van geluidluwe gevels of het niet-woonprogramma kan onderdeel zijn van die redelijke verdeling.

Als werkafspraak wordt ontwikkelaars gevraagd om voor tenminste 70% van het grondoppervlak per blok aantoonbaar afstemming op de belangrijkste punten te hebben bereikt voordat de gemeente medewerking verleent aan de verdere uitwerking en vergunningverlening binnen dat blok.

De blokpaspoorten leggen per blok een maximumaantal woningen vast. Dit maximum is vergunbaar totdat het maximum totaal aantal woningen voor Pionier-Bolsterrein is bereikt in termen van ontvangen ontvankelijke en vergunde woningaanvragen.

Voor het Bolskwartier is het maximum gesteld op 800 - 875 nieuw te bouwen wooneenheden. Voor Pionier is het maximum gesteld op 1.200 nieuw te bouwen eenheden.

E.3 Uitvoeringsstrategie

E.3.1 Economische uitvoerbaarheid

Gelet op de belangstelling vanuit initiatiefnemers voor transformatie van dit gebied, kan worden geconcludeerd dat een toekomstige ontwikkeling kansrijk is. Diverse initiatiefnemers hebben een belangrijk deel van het te ontwikkelen gebied in handen, of hebben over verwerving afspraken gemaakt met de huidige eigenaren.

In het voortraject is een rekenkundige verkenning gedaan van de benodigde investeringen en verhaalmogelijkheden van deze kosten. Hieruit blijkt een aanzienlijk geconstateerd tekort. Waarschijnlijk zal een gedeelte van de kosten dan ook niet verhaalbaar zijn. Desondanks zijn wij van oordeel dat het plan economisch uitvoerbaar is. Dit tekort wordt aanvaardbaar geacht vanwege de maatschappelijke waarde die wordt gecreëerd. Het tekort wordt deels gedekt uit een rijkssubsidie (WBI, zie hierna) alsmede uit regionale en provinciale bijdragen aan noodzakelijke aanpassingen van infrastructuur.
De opbrengst van de verkoop van het Van Groningen-terrein wordt 'teruggeploegd' in het plan.

De financiële kaders van het project zijn vastgelegd in het 'Financieel Kader', dat als geheim stuk aan de Gemeenteraad is voorgelegd.

E.3.2 WBI Subsidie

De gemeente heeft begin 2021 een bijdrage gekregen vanuit de Woningbouwimpuls (WBI), ter dekking van de helft van het geprognotiseerde tekort. Dit stelt de gemeente in staat om een bijdrage te leveren aan de grote vraag naar (betaalbare) woningen, het meerjarig hoog houden van de bouwproductie en te voldoen aan de goede ruimtelijke ordening.
De realisatie van het in de aanvraag genoemde woningbouwprogramma is voorwaardelijk voor het ontvangen van de bijdrage. De bijdrage dient deels ter dekking van bovenplanse investeringen in infrastructuur en groen. De subsidie vereist een jaarlijkse verantwoording aan het ministerie. De termijn voor realisatie van de doelstellingen is maximaal tien jaar; anders zal de bijdrage (deels) moeten worden terugbetaald.

E.3.3 Kostenverhaal

De gemeente is wettelijk verplicht tot kostenverhaal. Het betreft onder andere plankosten, civiele kosten en bovenwijkse kosten. Ook de zogenaamde 'RIH-bijdrage', inclusief de zogenaamde 'statiegeldregeling', maakt hiervan deel uit. Het principe is dat degene die profiteert van de functiewijziging en de investeringen in de openbare ruimte en infrastructuur, hieraan naar vermogen bijdraagt. Als initiatiefnemers menen niet het 'volle pond' te kunnen betalen, dan dienen zij dit dienen aan te tonen middels een door de gemeente te toetsen stichtingskostenbegroting/ businesscase. De gemeente kan immers niet méér verhalen dan de draagkracht van het plan toelaat. Hierbij beoordeelt de gemeente of er een marktconforme aankoopprijs is betaald (inbrengwaarde). Een aankoop boven de marktwaarde telt niet mee in de bepaling van de zogenaamde 'macro-aftopping'.

Het kostenverhaal wordt in de anterieure overeenkomsten vastgelegd. De gemeente zal alleen meewerken aan ruimtelijke procedures indien het kostenverhaal afdoende is geregeld. De gemeente zal niet meewerken aan plannen die geen positieve businesscase kunnen laten zien.

E.3.4 Verrekening tussen eigenaars/initiatiefnemers

Binnen de blokken dient de realisatie van onder meer de centrale hoven, stegen het niet-woonprogramma en het parkeren/mobiliteitshubs geborgd te worden. De initiatiefnemers binnen een blok dienen onderling hiervoor zorg te dragen. Indien een initiatiefnemer niet wenst deel te nemen in de verdeling van de daarbij behorende lasten, dan kan medewerking aan de transformatie van het blok (of de specifieke kavel van de weigerachtige initiatiefnemer(s)) door de gemeente worden onthouden.

E.4 Proces & Organisatie

E.4.1 Planning

Transformatie van het Pionier-Bolsterrein is een plan met een lange looptijd. De gekozen insteek (organische ontwikkeling) maakt het moeilijk om precies aan te geven wanneer het plan afgerond is. We zijn immers afhankelijk van het tempo van de individuele grondeigenaren. Streven is wel om het grootste gedeelte van de plannen in de komende tien jaar uit te voeren (circa 200 woningen per jaar). De start van de realisatie wordt verwacht in de loop van 2023 (Westerdreefkwartier start al in 2021).

E.4.2 Procedures/vergunningen

Het huidige bestemmingsplan staat het huidige gebruik toe. Afwijking daarvan behoeft dus gemeentelijke instemming. Voor het wijzigen van het juridisch-planologisch kader is gekozen voor een uitgebreide Wabo-procedure, conform artikel 3.10 van de Wabo voor afwijking van het bestemmingplan opgesteld door de initiatiefnemers.

Dit kan in een of in twee fasen. De eerste fase betreft het afwijkend gebruik en de tweede fase de activiteit bouwen. Deze vergunningaanvragen komen ter visie en staan open voor beroep.

Onder de nieuwe Omgevingswet zal het de zogenaamde Omgevingsplanacitiviteit (OPA) betreffen.

Wat als gemeente en eigenaren geen overeenstemming bereiken? Het kan zijn dat een eigenaar in één van de fases niet tot afspraken kan of wil komen. De economische uitvoerbaarheid wordt niet gewaarborgd of er bestaat een verschil van inzicht in het te realiseren programma, de kwaliteit of de financiële condities. Zo lang partijen geen overeenstemming hierover bereiken, zal de gemeente geen medewerking verlenen aan de ruimtelijke procedures.

Naast de omgevingsvergunningen zullen ook diverse besluiten worden gevraagd inzake hogere geluidswaarden voor verkeersgeluid en maatwerkbesluiten inzake industrielawaai. Deze besluiten worden inhoudelijk voorbereid door de initiatiefnemers. De gemeente bereidt vervolgens de besluitvorming voor in het kader van de betreffende milieuwetgeving.

Voor de aanpassing van de wegenstructuur zal een verkeersbesluit dienen te worden genomen. Dit gaat dan om de aansluiting van de Helsinkilaan op de Operaweg en de aanpassing van het snelheidsregime op de binnenplanse wegen en de (parallelle) Helsinkilaan.

Ter stroomlijning van de verschillende procedures zal een coördinatiebesluit aan de gemeenteraad worden voorgelegd. In de regel is dit gekoppeld aan een bestemmingsplan, maar de wet laat een dergelijk besluit ook in andere gevallen toe.

E.4.3 Ontwerp en realisatie Openbare ruimte

De gemeente heeft als onderdeel van het Masterplan in samenspraak met initiatiefnemers een Schetsontwerp Openbare Ruimte (SO-OR) opgesteld. Dit geeft de kwaliteit aan, plus het wensbeeld voor de eindsituatie. De uitwerking van dit SO-OR zal plaatsvinden parallel aan de bouwplanontwikkeling van initiatiefnemers. Zo ontstaat afstemming tussen bouwkundig ontwerpen en het ontwerp openbare ruimte. Hiertoe wordt een regulier overleg ingesteld met (ontwerpers van) initiatiefnemers en de gemeente.

In beginsel beperkt de gemeente zich tot het toetsen van het ontwerp voor de openbare ruimte binnen de blokken. Dit ontwerp wordt opgesteld in opdracht van initiatiefnemers en ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeente. Over de precieze wijze waarop, worden bepalingen opgenomen in de anterieure overeenkomsten.

Dit Voorlopig ontwerp (VO-OR) dient te voldoen aan de eisen van DIOR behoudens daar waar bewust afwijkingen worden toegestaan in dit Masterplan. Het VO-OR binnen de blokken wordt ter toetsing aangeboden aan de gemeente.

Het Definitief ontwerp DO-OR wordt per plandeel gemaakt op basis van afstemming tussen Bouwplannen en gebiedsinrichting (invoer Kabels & Leidingen/plaatsing entrees woningen en garages/ aansluiting stegen en pocketparks/etc.). Het streven is om een overzichtelijke fasering in enkele stappen te realiseren. De DO's worden getoetst volgens het protocol in het DIOR. Bij tweede fase vergunningaanvraag dient het bijbehorende DO-OR goedgekeurd te zijn door de gemeente.

De toekomstige openbare ruimte binnen de blokken (stegen, binnenhoven en woonstraten) worden in beginsel door de initiatiefnemers gerealiseerd als onderdeel van de blokontwikkeling, tenzij hierover afwijkende afspraken worden gemaakt. Na oplevering wordt dit in eigendom, beheer en onderhoud overgedragen aan de gemeentelijke dienst B&O, conform de protocollen in het DIOR.

E.4.4 Communicatie

In het kader van het Masterplan is geparticipeerd door middel van gesprekken met omwonenden en belanghebbenden. Begin 2021 is een Klankbordgroep opgericht, waarmee de voortgang op reguliere basis wordt besproken. De gemeente houdt tijdens het hele planproces contact met de klankbordgroep en als het nodig of gewenst is ook met afzonderlijke belanghebbenden.

Het Masterplan en bijbehorende documenten zijn voorafgaand aan de vaststelling in de gemeenteraad ter visie gelegd in het kader van de inspraakverordening. De ingekomen inspraakreacties zijn beantwoord en hebben op punten tot aanpassingen en verduidelijkingen in het Masterplan geleid.

Tijdens de uitvoering communiceren initiatiefnemers met de planomgeving en belanghebbenden. De gemeente houdt hierin een regisserende taak. Initiatiefnemers zullen door middel van het in te dienen BLVC vooraf duidelijk moeten maken hoe zij met de planomgeving willen communiceren.

E.5 Fasering/Tijdelijkheid

5.1 Tijdelijkheid

Het is de verwachting dat niet alle kavels tegelijk of direct volgtijdelijk in ontwikkeling komen. Er zal derhalve een langdurige tijdelijke (semi-definitieve) situatie kunnen ontstaan, volgens het idee van organische ontwikkeling. Principe in dit kader is dat het plan altijd 'af' is; elke fasering dient in zichzelf kwaliteit te hebben én veilig en beheer(s)baar te zijn. Er zal mogelijk ook sprake zijn van tijdelijke terreininrichting en tijdelijke routering. Het is aan de initiatiefnemers om de tijdelijke situaties zodanig te organiseren/realiseren dat ze aan het BLVC kader voldoen. Hoe langer de tijdelijkheid duurt hoe hoger de kwaliteit van de oplossing moet zijn.

5.2 Fasering

De menging van (zwaar) bedrijfsverkeer en bewonersverkeer verdient specifieke aandacht in de fasering. Enerzijds dient de bereikbaarheid van zittende bedrijven geborgd te worden. Anderzijds moeten wegen voldoen aan de toepasselijke inrichtingseisen. Dit principe zal leiden tot een fasering die stapsgewijs zorgt voor aanpassing van wegprofielen aan de toekomstige situatie. Voor specifieke bedrijven zal hierbij mogelijk sprake zijn van maatwerkoplossingen. De fasering wordt in overleg met initiatiefnemers en de planomgeving bepaald. De initiatiefnemers overleggen een BLVC als onderdeel van hun vergunningaanvragen. Het BLVC zal door de gemeente worden getoetst aan het BLVC kader. De bereikbaarheid van de aangrenzende kavels dient te allen tijde gewaarborgd te zijn, evenals de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.

De definitieve inrichting van het openbare wegprofiel wordt in beginsel pas door de gemeente aangelegd als beide zijden van die straat hun eindfase bereikt hebben. Er mag dan geen bouwverkeer meer overheen.

COLOFON

ONTWERP:

Studioninedots

Gedempt Hamerkanaal 111
021 KP Amsterdam
T: +31 (0)20 4889269
www.studioninedots.nl

inbo

Kon. Wilhelminaplein 29
P.O. Box 967
1000 AZ Amsterdam
T: +31 (0)20 4212422
www.inbo.com

KARRES
BRANDS

Mussenstraat 21
1223 RB Hilversum
T: +31 (0)35 642 29 62
www.karresenbrands.nl

Kaart- en beeldmateriaal zijn gemaakt/ geleverd door de ontwerpbureau's Studio-ninedots, Karres en Brands en INBO.

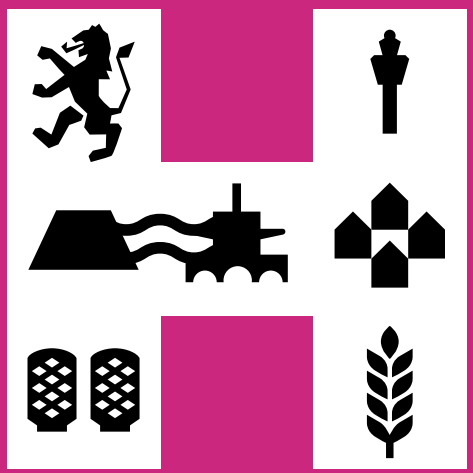
IN OPDRACHT VAN:

Gemeente Haarlemmermeer

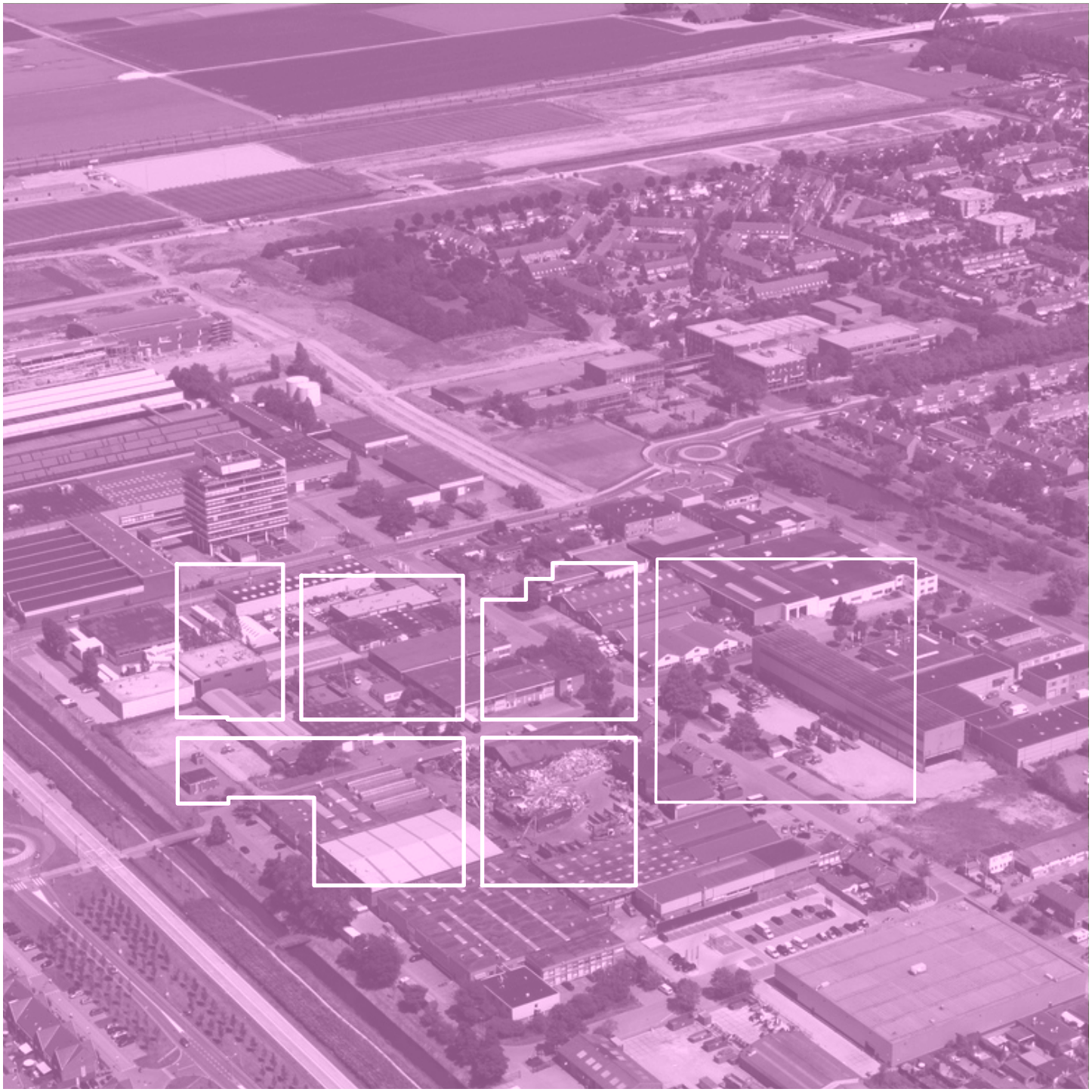
gebouw de Polderlanden
Marktlaan 124
2132 DM Hoofddorp

gemeente
Haarlemmermeer

Stedenbouwkundig masterplan
–
07.09.2021
concept versie



gemeente
Haarlemmermeer



Het Pionier-Bolsterrein Nieuw-Vennep

Basisblokpaspoorten

VERSIE
13 JAN 2022

gemeente
Haarlemmermeer

Leeswijzer

Dit document is samen met het Masterplan het Pionier-Bolsterrein en het beeldkwaliteitsplan kaderstellend voor de toekomstige herontwikkeling van de marktpartijen in het Pionier-Bolsterrein.

Het is de praktische en getalsmatige vertaling van de in het Masterplan benoemde ambities en prestatie-eisen.

In deel A van dit document zijn - binnen de samenhang van de totale gebiedsontwikkeling - de algemene kenmerken, randvoorwaarden, principes en regels beschreven waar bij planuitwerkingen op ingespeeld dient te worden.

In deel B van dit document zijn de basisdimensies, het programma en de bouwregels voor de te ontwikkelen blokken nader gespecificeerd. Dit document dient als vertrekpunt voor het verdere ontwerpproces beschouwd te worden. Niet alle eigenschappen van de blokken zijn al definitief vastgelegd. In het vervolg van het ontwikkelproces zullen de paspoorten samen met de ontwikkelende partijen nader ingevuld dienen te worden.



De Pionier - Bols Nieuw-Vennep

Stedenbouwkundig Masterplan

CONCEPT VERSIE

gemeente Haarlemmermeer

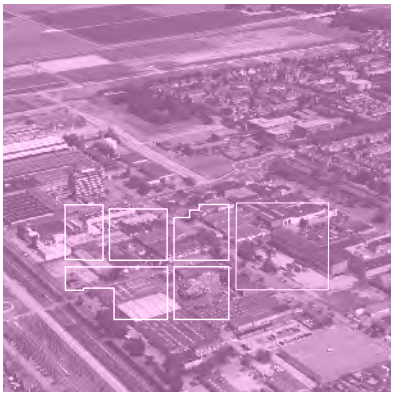


De Pionier - Bols Nieuw-Vennep

Beeldkwaliteitsplan

CONCEPT VERSIE

gemeente Haarlemmermeer



De Pionier - Bols Nieuw-Vennep

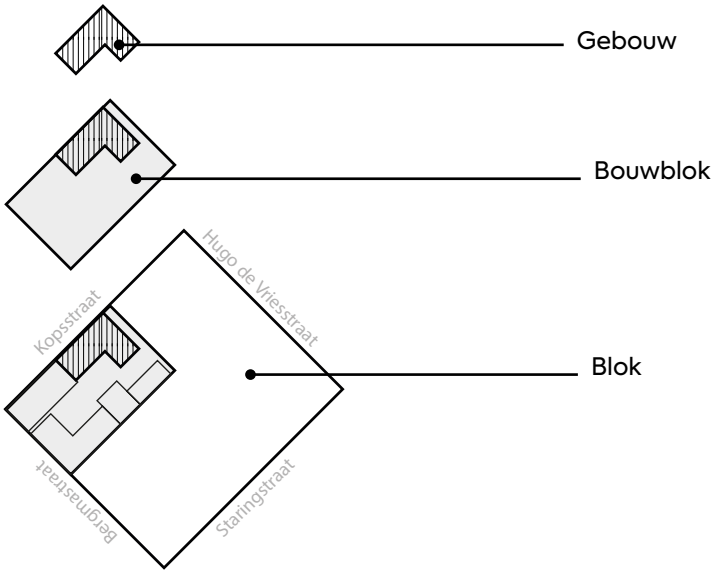
Basisblokpaspoorten

CONCEPT VERSIE 30 April 2021

gemeente Haarlemmermeer

Overzicht definities

Projectnaam:	Het Pionier-Bolsterrein
Deelgebieden:	De Pionier, Het Bolsterrein
Binnentuin:	Collectieve tuin / private tuin grotendeels omringd met bebouwing
Blok:	Ontwikkelveld (A, B, C, D, E, Bolsterrein)
Blokgrens:	Uiterste grens van de blokken zie kaart: overzichtskaart blokken p.18
Bouwblok:	Samenstelling van aansluitende gebouwen boven maaiveld
Bouwveld:	Veld bestemd om bebouwd te worden
Centraal hof:	Openbare ruimte centraal gelegen in een blok
Daktuin:	Collectief toegankelijk dak
Dorpse straat:	Centrale-as van het gebied, zie kaart p.12
Entree:	Hoofdingang van een gebouw gelegen aan openbare ruimte
Formele zijde:	Openbaar gebied, zie kaart p.33
Gebouw:	Als pand leesbaar onderdeel van een bouwblok
Gevelbreedte:	Maximale breedte van een gebouw daar waar het gebouw het breedst is exclusief uitkragende balkons.
Kavel	Een kavel is een kadastraal perceel of aaneengesloten kadastrale percele die in eigedom zijn van een partij
Margezone:	Uitgeefbare buitenruimte grenzend aan een gevel en openbare ruimte
Mobiliteitshub:	Een mobiliteitshub is een gebouw dat in ieder geval parkeren combineert met een gevarieerd aanbod van duurzame en actieve vervoersmiddelen
Niet-woonprogramma:	Niet-woonprogramma: bebouwd programma exclusief het woonprogramma en het bebouwd parkeerprogramma
Ontwikkelveld:	Uitgeefbaar gebied
Parkeerkelder:	Verdiepte of halfverdiepte parkeervoorziening dat (groten)deels onder een gebouw is gelegen
Pocketpark:	Openbare ruimte gelegen aan de rand van een blok
Secundaire zijde:	Openbaar gebied met een informeel karakter, zie kaart p.12
Steeg:	Openbare verbinding tussen formele zijde en centraal hof
Woonprogramma:	Woningen met het bijbehorend gebouwd parkeren (exclusief parkeerkelders voor zover het betreft de berekening van de FSI)



Inhoudsopgave

A Opgave 6

- A1 Opgaven & ambities
- A2 Definities

B Raamwerk openbare ruimte 8

- B1 Openbare ruimte: raamwerk
- B2 Openbaar/ privé

C Programma 14

- C1 Samenvatting programma
- C2 Overzicht bebouwd programma
- C3 Rekenmethode maximaal te realiseren programma (voorbeeld)
- C4 Randvoorwaarden tot ontwikkeling

D Milieutechnische en civieltechnische randvoorwaarden 22

- D1 Spelregels klimaatplan
- D2 Spelregels geluid
- D3 Bouwregels civieltechnisch

E Bouwregels voor het gehele gebied 28

- E1 Contrast & diversiteit
- E2 Plinten: fietsenstallingen, bergingen, entrees, margezones & entrees parkeren
- E3 Uitkragingen en buitenruimten
- E4 Daken & gevels
- E5 Centrale groene hoven, pocketpark en informele steegjes
- E6 Tijdelijke situatie
- E7 Uitwisselbaar programma

F Blokspecificaties 42

- blok A
- blok B
- blok C
- blok D1
- blok D2
- blok E
- blok Bolsterrein

A Opgave



Luchtfoto van Nieuw-Vennep met aangegeven het plangebied : het Pionier-Bolsterrein

A1 Opgave & Ambities

De opgave van de gemeente Haarlemmermeer is om de transformatie van het bedrijventerrein het Pionier-Bolsterrein naar een gemengd woonwerkgebied te stimuleren en te regisseren. In het Masterplan het Pionier-Bolsterrein zijn de volgende doelen gesteld:

“Geleidelijke transformatie van het Pioniers-Bolsterrein naar een gemengd woon-werkgebied met woningen veelal voor kleinere huishoudens (ouderen, starters, mensen met zorgvraag en kleine gezinnen) en (startende) ondernemers en diverse voorzieningen voor sport, zorg en cultuur. “

De vijf ambities

Dit document is een bijlage van het Masterplan het Pionier-Bolsterrein, de ambities zijn verder uitgewerkt in het Masterplan.

1. Van bedrijvigheid naar een nieuw gemengd woonwerkgebied
De transformatie geeft de mogelijkheid van het gebruik van al bestaande gebouwen en bestaande functies. Door de functiemenging ontstaat er levendigheid en een uniek woon-werkmilieu voor Nieuw-Vennep. De karakteristieke delen van het Pionier–Bolsterrein, waaronder de Bolstoren, worden behouden en geven het gebied authenticiteit en identiteit.

2. Bijdragen aan de woonopgave in de Metropool Regio Amsterdam door toevoeging van ongeveer 2000 woningen
De woningen op het Pionier-Bolsterrein zijn een deel van de ongeveer 20.000 woningen die de gemeente Haarlemmermeer tot 2040 wil laten bouwen. Bij die bouw moet er ook meer variatie komen in het woningaanbod. Er kunnen ongeveer 2000 woningen worden gebouwd op het Pionier-Bolsterrein. De helft van de woningen wordt betaalbaar, 30% van het totaal in de sociale huursector. In het plan zijn met name 2- en 3-kamerwoningen, woningen voor starters, kleine gezinnen, ouderen en zorgwoningen opgenomen.

3. Streven naar een veilige, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving
Het Masterplan biedt het kader om te komen tot een veilige, aantrekkelijke en gezonde fysieke leefomgeving. Bebouwing wordt zo gesitueerd dat er in het totale gebied zo min mogelijk hinder is van negatieve aspecten, zoals geur, stof en geluid. Dit terwijl er rekening wordt gehouden met het bereikbaar en zichtbaar zijn van parken en openbaar groen. De realisatie van directe veilige wandel- en fietsverbindingen naar de nabije voorzieningen moedigt het bewegen aan. Bij de ontwikkeling van de blokken zal in de randvoorwaarden worden geborgd dat er een optimale bezonning en daglichttoetreding is.

4. Verbeteren (verkeers)verbindingen in Nieuw-Vennep
Het Pionier–Bolsterrein is een belangrijke schakel in de verbindingen tussen het centrum van Nieuw-Vennep en Getsewoud. Het wordt een fiets- en voetgangersvriendelijk gebied met respect voor de verkeersbewegingen van het zittende ondernemers. De wisselwerking tussen het nieuwe programma en de fiets- en voetgangersvriendelijkheid maken dat Het Pionier–Bolsterrein levendige straten zal krijgen met een sterk verbeterde veiligheid en leefbaarheid.

5. Benutting en verdere verbetering van de voorzieningen in Nieuw-Vennep
Het aanvullende woon-werkmilieu draagt bij aan gemengde wijken door functiemenging van wonen met nieuwe werkvormen. Bedrijven die op het Pionier – Bolsterrein willen blijven, kunnen blijven. Die bedrijven hebben daar uiteraard wel de medewerking van hun verhuurder voor nodig en wanneer dit ruimtelijk wenselijk is.” Nieuwe woningen bij die bedrijven zorgen voor een gewenste menging en maken een levendig en aantrekkelijk gebied. Door geen concurrerende commerciële voorzieningen toe te laten in het gebied draagt de verdichting van het Pionier-Bolsterrein bij aan het vergroten van het draagvlak voor de bestaande voorzieningskernen zoals Getsewoud en Nieuwe Kom.

Alle opgaven en ambities worden binnen het eigen blok en in ieder geval binnen de aanvraag ingevuld. De opgaven staan op hoofdlijnen beschreven in het masterplan en zijn in dit document verder uitgewerkt. Het kan zijn dat meerdere eigenaren samen zullen moeten werken om alle opgaven en ambities te kunnen behalen.

B Raamwerk openbare ruimte

Het raamwerk van de openbare ruimte wordt uitgebreid toegelicht in het Masterplan. In dit hoofdstuk ligt de focus op privé- en openbaargebied, zodat de taakverdeling van ontwerp en beheer duidelijk wordt.



Overzicht raamwerk openbare ruimte

B1 Openbare ruimte: raamwerk

B2 Openbaar/ privé

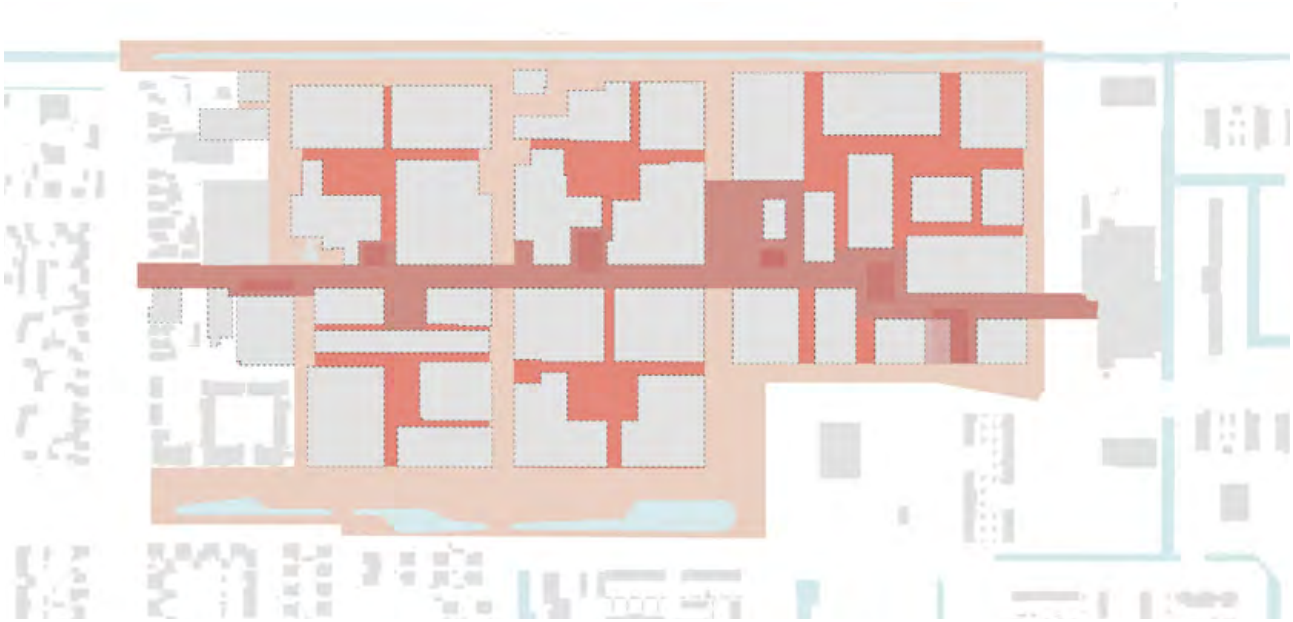
B1 Openbare ruimte raamwerk



*getoonde verkaveling is illustratief


LEGENDA
algemeen
water en groen
verharding
afval
De Pionier
Openbare ruimte
1331.00
SO *
Definitief
1:1000
-PLN-0-A0
22-03-2021
A0
1/1
KARRES BRANDS
Karres en Brands
Mussenstraat 21
1223 RB Hilversum

B2 Openbaar/ privé



Publieke hoofdstructuur dorpse straat

Publiek

Publiek/Privé ingericht

Privé

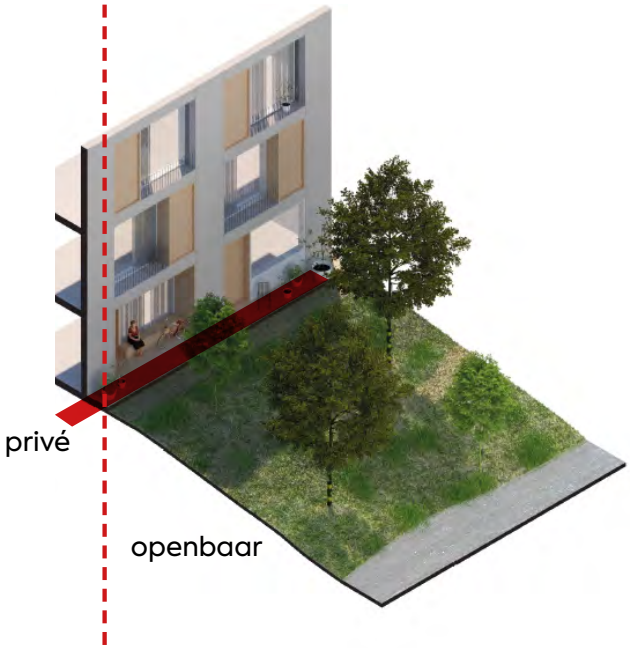
Wie ontwerpt wat?

In de bovenstaande kaart staat de openbare ruimte in roze tinten aangegeven. Deze is gedeeltelijk op uitgeefbaar gebied. Daarom is het van belang om goede afspraken te maken wie wat ontwerpt en wat wanneer wordt overgedagen.

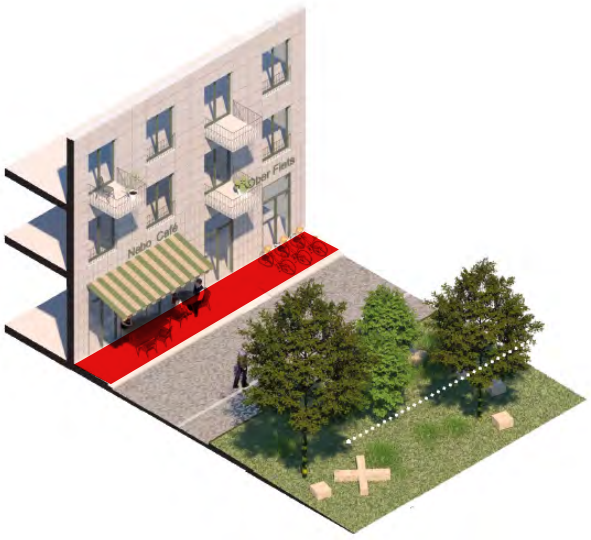
De publieke hoofdstructuur, de dorpse straat is de centrale-as van het plan en de belangrijkste openbare ruimte. Voor de integraliteit van het ontwerp is het van belang dat deze ruimte en de overige publieke ruimte goed ontworpen zal worden. Het voortouw ligt bij de gemeente.

Het publiek-/privé-gedeelte, ofwel de stegen en de centrale hoven zullen door de initatiefnemers ontworpen worden en overgedragen worden aan de gemeente. Het kan ook voorkomen dat de gemeente het op voorhand overgedragen krijgt en het ontwerp maakt.

Het privé-gedeelte, de binnentuinen en andere private buitenruimtes zullen door de initatiefnemers ontworpen worden en ook in hun eigendom en beheer blijven.



Margezone op privé-terrein aan de openbare centrale hoven-directe verbinding met groen



Margezone aan de formele zijde - ruimte voor programma en fietsparkeren

C Programma

In dit hoofdstuk worden de rekenmethodes, normen en het programma toegelicht.



Overzicht programma

C1 Samenvatting programma

C2 Overzicht bebouwd programma

C3 Rekenmethode maximaal te realiseren programma (voorbeeld)

C1 Samenvatting Programma voor geheel Pionier-Bolsterrein

Rekenmethode
De FSI wordt berekend op blokniveau. De maximale FSI voor de nieuw te bouwen delen op het Pionier-Bolsterrein is 1.8. Tussen de blokken op het Pionierterrein is sprake van een bandbreedte van 0.2. Hierbij geldt dat de gemiddelde som van de nieuw te bouwen delen in geen geval hoger dan 1.8 FSI mogen zijn. Oftewel, voordat op een blok een hogere FSI dan 1.8 gebouwd mag worden, zal eerst een deel met een lagere FSI gebouwd moeten zijn. Er is geen uitwisseling tussen de Pionier en het Bolsterrein.

Randvoorwaardes om 0,2 FSI meer te mogen bouwen:
- woningbouwprogramma 30/20/50,
- minimaal 5% niet-woon functies voor de Pionier,
- minimaal 1 mobiliteitshub,
- genoeg groen en openbare ruimte (zie blokspecificaties),
- minimaal 4 stegen die naar het centrale hof leiden.

Woningbouw
Per blok dient een woningbouwverhouding gehanteerd te worden van 30% sociale woningbouw, 20% midden segment en 50% vrije sector. Voor de sociale huur en het middensegment gelden nadere onderverdelingen die nader worden toegelicht in het Masterplan. Het bouwen van de woningen in de verschillende categorieën loopt in principe gelijk op, met dien verstande dat de vrije sector niet mag voorlopen op de sociale woningbouw en de middenhuur.

Verhouding wonen - niet wonen
Het streven van het niet-woonprogramma is 15% of meer (exclusief gebouwd parkeren). Het nieuw te realiseren niet-woonprogramma is minimaal 5% van het woonprogramma in de Pionier en 10% op het Bolsterrein; hierdoor blijven voldoende bedrijfs- en maatschappelijke bestemmingen aanwezig. Het programma bedraagt circa 2.000 woningen. Dit is onderverdeeld in maximaal 1.200 woningen op de Pionier en 800 tot maximaal 875 woningen op het Bolsterrein. Het realiseren van het woonprogramma loopt gelijk op met het realiseren van het niet-woonprogramma.

Bebouwing
Onder bebouwing verstaan we al het bebouwde wat boven het maaiveld uitsteekt met uitzondering van de halfverdiepte parkeergarages. De halfverdiepte parkeergarages moeten voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen die toegelicht worden in de algemene bouwregels. Verder is voor de bebouwing handhaving van het huidige stratenpatroon het uitgangspunt. De bouwblokken worden via het principe van de organische blokontwikkeling ('City plot') ontwikkeld en zijn samengesteld met meerdere gebouwtypen.

Fietsparkeren
Vooruitlopend op de vaststelling van het nieuwe parkeerbeleid (vaststelling wordt voorzien eind 2021) is het mogelijk om voor dit project aan te sluiten bij de Haarlemmer bouwbrief. De Haarlemmer bouwbrief is de inzet van nieuw beleid. In die bouwbrief staat beschreven wat de parkeernormen zijn voor fiets, scooter en scootmobiel. De Haarlemmer bouwbrief is bijgevoegd en de belangrijkste tabellen zijn hieronder toegevoegd. Voor de vervoersmiddellen die niet beschreven worden in de Haarlemmer bouwbrief is het bouwbesluit 2012 leidend.

Autoparkeren
- Uitgangspunt is een gemiddelde parkeernorm van 0,4 per sociale huurwoning, 0,7 per middensegment woning en 1,1 tot 1,2 per vrijesectorwoning (afhankelijk van segment) voor bewoners. Voor alle woningen geldt dat er 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers wordt aangehouden.

- Al het parkeren voor nieuwe functies, wordt op eigen terrein gerealiseerd. Voor bezoekersparkeren zal beperkt gerekend mogen worden met de bestaande plekken op maaiveld, echter deze zijn in aantal ontoereikend om in alle benodigde bezoekersparkeerplaatsen te voorzien. Ook bezoekersparkeerplaatsen zullen derhalve deels in de hubs dienen te worden gevonden, mogelijk op basis van een balansbenadering.

- Voor de exacte parkeernormen wordt verwezen naar het rapport van RHDHV 'Transformatie Pionier Bolsterrein, advies over parkeernormen van 20 augustus 2021'.

Voor het autoparkeren is het uitgangspunt dat dit een gebiedsspecifieke aanvulling op het bestemmingsplan 'Parapluplan parkeerregels' is. Verder is het handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018 geldend. Hiervan wordt afgeweken op onderstaande punten. De nieuwe regels voor dit gebied zijn hieronder opgenomen:

1. Voor de parkeernormen wordt nu de CROW publicatie 381 'Toekomstgericht parkeren' (december 2018) gebruikt. ;
2. Bij het toepassen van de normen uit de CROW publicatie 381 geldt de gebiedsclassificatie 'Centrum schil';
3. De minimale parkeernorm binnen de bandbreedte wordt toegepast;
4. Bij de sociale huur wordt geen verder onderscheid gemaakt in minimum, gemiddelde of maximale parkeernorm gekoppeld aan categorie sociale huur;
5. Er geldt geen verplichte deelname aan deelauto's voor bewoners van betaalbare woningen;
6. Indien dat noodzakelijk wordt geacht door de gemeente, wordt een parkeerregime op straat ingevoerd met bijvoorbeeld een blauwe zone en betaald parkeren in een hub. De aard van dit parkeerregime wordt later bepaald en zal middels een apart voorstel aan de raad worden voorgelegd.
7. Het gebied wordt begrensd door Westerdreef, Lucas Bolsstraat, Athenelaan, Parallelle Helsinkilaan, Operaweg en Venneperweg.

Artikel 4 Aantal fietsplekken in gemeenschappelijke fietsenberging

1. Het aantal fietsplekken, met bijbehorende fietsbeugels, per woning voldoet aan het onderstaande schema, waarbij het is toegestaan om dubbele fietsenrekken toe te passen:

	Aantal plekken in fietsrek	Benodigde GBO interne berging (m^2)
>50 - < 75	3	2,7 m^2
> 75 - < 100	4	2,7 m^2
> 100 - < 125	5	2,7 m^2
> 125	6	2,7 m^2

schema normen fietsparkeren Haarlemmer bouwbrief

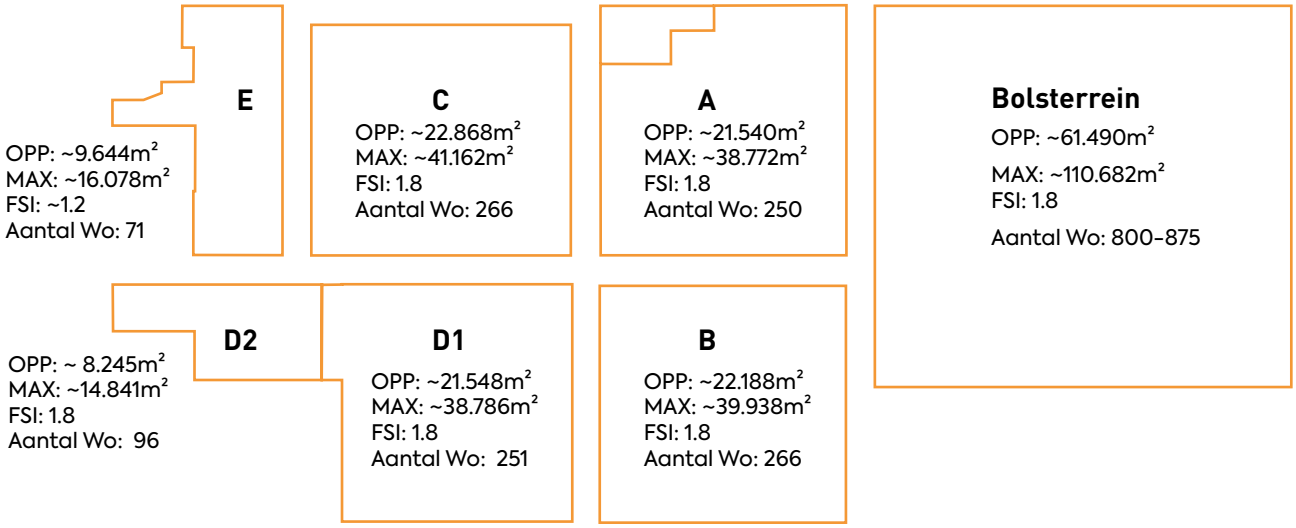
Artikel 5 Oppervlakte stalling voor scootmobielen

1. Er wordt rekening gehouden met tenminste de volgende afmetingen van een scootmobiel: lengte: 1,40 meter, breedte: 0,70 meter. Met ruimte voor manoeuvreren en in- en uitstappen komt de gemiddelde oppervlakte op: 3 m^2 per scootmobiel;
2. De totale afmeting van een gemeenschappelijke stalling voor scootmobielen voldoet aan de formule in onderstaande tabel:

Aantal woningen	Oppervlakte stallingsruimte scootmobielen
< 50	aantal woningen / 7 x 3 m^2
50 tot 100	aantal woningen / 9 x 3 m^2
100 tot 150	aantal woningen / 11 x 3 m^2
150 tot 200	aantal woningen / 13 x 3 m^2
> 200	aantal woningen / 15 x 3 m^2

schema normen scootmobielen Haarlemmer bouwbrief

C2 Overzicht Bebouwd Programma



overzichtskaart blokken

blokgrens

A blokspecificatie

OPP: Oppervlakte

MAX: Maximale bruto vloer oppervlakte

WOONPROGRAMMA	SOCIAAL SEGMENT	MIDDENSEGMENT	VRIJE SECTOR
Verdeling woningtypen	30%	20%	50%
Aantal woningen	600	400	1000
m² gbo per woningtype	gem. 40	gem. 60	gem. 80
min m² gbo per woningtype	30	55	-

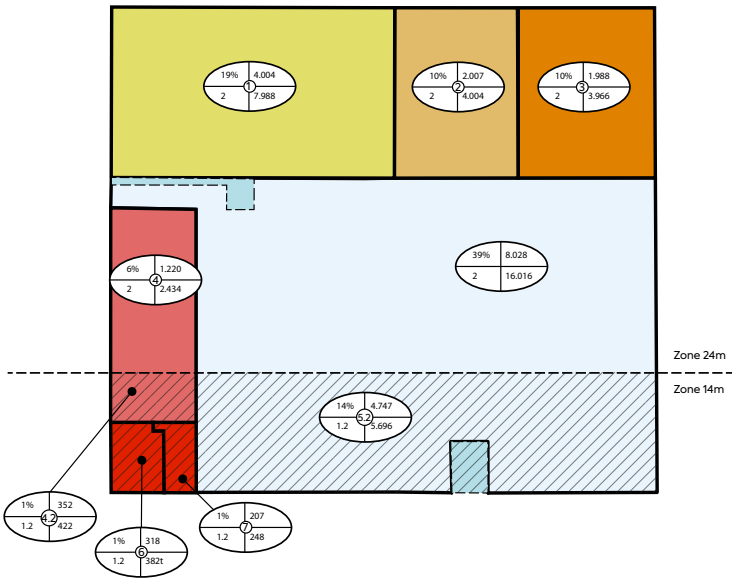
Programma sociale huur

	30m2	30m2	45m2	60m2	60m2	60m2	75m2
Oppervlakte	1	1	2	3	3	3	4
Kamers	€ 424,44	€ 619,01	€ 619,01	€ 737,14	€ 619,01	€ 737,14	€ 663,40 / € 737,14
Huurprijs	5%	5%	35%	25%	10%	10%	10%
Percentage							

PARKEREN, STALLEN EN BERGEN	
Autoparkeren per woning bewoners	(S) ~0.4 (M) ~0,7 (V) ~0.8-1.1
Autoparkeren per woning bezoekers	0.3
Autparkeren niet woonfuncties	zie Haarlemmer bouwbrief
Fiets- & scooterparkeren per woning bewoners	zie Haarlemmer bouwbrief
Fiets- & scooterparkeren per woning bezoekers	zie Haarlemmer bouwbrief
bergingen per woning	2.7m²

C3 Rekenmethode maximaal te realise-ren programma (voorbeeld)

Rekenvoorbeeld Blok (C)



Dit rekenvoorbeeld geeft aan hoe het gemiddelde FSI van 1.8 op blokniveau verdeeld kan worden. Op kavelniveau wordt er onderscheid gemaakt tussen de Dorpse straatzone en randzone (max 14m hoog en max 24m hoog). Gebaseerd op de huidige proefverkaveling is ervoor gekozen om een maximale FSI van 1.2 te hanteren aan de Dorpse straat, het resterende programma wordt onderverdeeld over de kavels in de randzone. In het voorbeeld betekent dit een verdeling van FSI 1.2 en FSI ~2.0 aan de randzone. Hiermee is het maximale bvo per kavel bepaald. Het aandeel maximaal bvo per kavel bepaalt het maximaal aantal woningen dat per kavel gerealiseerd mag worden (zie schema rekenvoorbeeld woonprogramma).
In de paragraaf C4 wordt de 30% bonusregel met betrekking tot het woonprogramma toegelicht.

Rekenvoorbeeld aandeel woonprogramma

	OPP	FSI	BVO	Aandeel OPP	Aandeel BVO	Aantal woningen per kavel
C1	4004	1,995	7988	18%	19%	52
C2	2007	1,995	4004	9%	10%	26
C3	1988	1,995	3966	9%	10%	26
C4	1220	1,995	2434	5%	6%	16
C4.2	352	1,2	422	2%	1%	3
C5	8028	1,995	16016	35%	39%	104
C5.2	4747	1,2	5696	21%	14%	37
C6	318	1,2	382	1%	1%	2
C7	207	1,2	248	1%	1%	1
totaal	22871	1,8	41157	100%	100%	266

C4 Randvoorwaarden tot ontwikkeling De Pionier

Het Bolsterrein kent één eigenaar. Daardoor is de programmatoedeling en taakverdeling daar helder en hoeven geen aanvullende onderlinge afspraken gemaakt te worden tussen ontwikkelaars. Voor de Pionier ligt dat anders; daar zijn meerdere eigenaars per blok. Daarom zijn de volgende randvoorwaarden opgesteld om samenwerking binnen de blokken in het plandeel de Pionier te bevorderen.

Als voor tenminste 70% van de gronden per blok (gemeten in m^2 kaveloppervlakte) aantoonbaar tussen een collectief van eigenaars samenwerkingsafspraken zijn gemaakt, dan is er naar verwachting voldoende zekerheid dat alle ambities uit het Masterplan, waaronder het centrale hof in volle omvang, met de toegang daartoe vanuit tenminste drie stegen alsmede de mobiliteitshub, woon- en niet-woonprogramma en de overige voorschriften uit het Masterplan, worden gerealiseerd. Het programma kan dan ook voldoende evenwichtig over het blok worden verspreid hetgeen bijdraagt aan een goede ruimtelijke ordening.

In het bovengenoemde geval, kan het collectief aanspraak maken op maximaal 30% woningen boven het aan dat aantal aan het blok toegekende woningen, conform de eigendomsverhoudingen en de blokpaspoorten. De achterliggende gedachte is enerzijds de ontwikkeling te versnellen en anderzijds omdat binnen de Pionier niet alle eigendommen zullen gaan transformeren naar wonen. Het is ook niet noodzakelijk om alle gronden te transformeren. Hierdoor kan een deel van het woonprogramma herverdeeld worden.

Het totaal aantal van 1.200 nieuwe woningen in het plandeel de Pionier kan niet overschreden worden en wordt bewaakt aan de hand van het aantal verleende omgevingsvergunningen casu quo de gesloten anterieure overeenkomsten. Partijen die snel bewegen, succesvol samenwerking zoeken en de ambities van het Masterplan waarmaken, kunnen zo een groter aandeel woningen realiseren dan het aantal op basis van de oppervlakte van hun kavel. Hierdoor wordt een spoedige transformatie bevorderd.

De gemeente zal na de vaststelling van het Masterplan, startsessies beleggen per blok, waarna de termijn aanvangt waarbinnen grondeigenaren tot een constructieve samenwerking kunnen komen om de 30% extra woningen te mogen claimen. Binnen deze termijn krijgen grondeigenaren, op voorwaarde van een te sluiten intentieovereenkomst, de kans om een aantal keer een gezamenlijk plan te bespreken met het Q-team. De beoogde termijn voor de constructieve samenwerking betreft in basis twaalf maanden en kan door de gemeente worden verlengd.

Eigenaren die niet aan een samenwerkend collectief binnen een blok deelnemen, zullen mogelijkerwijze geen of minder woningen kunnen ontwikkelen. Een uitzondering hierop geldt indien zij tijdig hebben aangegeven dat zij hun kavel willen transformeren én er naar redelijkheid geen overeenstemming tussen partijen mogelijk is binnen een blok. In dat geval kan de gemeente er in principe voor kiezen het blokprogramma naar rato van oppervlakte van

Principe schema randvoorwaarde tot ontwikkeling



eigendommen aan de verschillende deelnemende partijen in een blok toe te delen. Er is dan geen mogelijkheid om aanspraak te maken op 30% extra programma binnen het blok. Er dient dan wel overtuigend te zijn aangetoond dat betrokken partijen bona fide handelen en niet met het oogmerk op obstructie of vertraging. Uiteraard zal ook bij het uitblijven van samenwerking moeten worden voldaan aan de uitgangspunten van het masterplan.

De (voor een vergunning vatbare) vergunningaanvraag voor de ontwikkeling van deze niet-deelnemende eigenaar(s) moet uiterlijk negen maanden na de vergunningaanvraag van het samenwerkend collectief van eigenaars of van de eerste uit dat collectief worden ingediend. Indien dat niet het geval is dan vervallen de aantallen te bouwen woningen naar het totaal van de Pionier-ontwikkeling, waarbij die in eerste instantie terugvallen in de aantallen van het blok. Vanzelfsprekend blijft (her)ontwikkeling van de bestaande bedrijfsfuncties én het niet-woonprogramma mogelijk conform vigerende bestemming.

Ingeval binnen een blok niet op 70% van het blokoppervlak samenwerking kan worden bereikt, kan de gemeente alsnog meewerken aan de ontwikkeling wanneer aantoonbaar is dat de ambities uit het masterplan, waaronder de gemeenschappelijke elementen zoals een centrale hof in volle omvang, de toegang daartoe met drie stegen, mobiliteitshubs en woon- en niet-woonprogramma, op goede wijze kunnen worden gerealiseerd in het blok. Dit is eerst ter beoordeling van het Q-team en de supervisor. Indien het Q-team en de supervisor vinden dat de bovengenoemde elementen uit het Masterplan voldoende zijn gewaarborgd in het voorstel van de grondeigenaar(s), kan er aanspraak gemaakt worden op de 30%-regel. In aanvulling op de regels uit de blokpaspoorten zal een afsprakenkader in de te sluiten anterieure overeenkomsten verder worden uitgewerkt en vastgelegd.

Bij de ontwerpen wordt mede gekeken naar de technische en financiële uitvoerbaarheid van de gekozen oplossing. Hierbij is het uitgangspunt dat het aan de ontwerper is om aan te tonen dat een oplossing die afwijkt van het Masterplan niet financieel of technisch verantwoord is.

D Milieu- & Civiel-technische randvoor-waarden

In dit hoofdstuk zijn de milieu- en civieltechnische randvoor-waarden toegelicht met spel-regels.



Overzicht milieu & civiel

D1 spelregels klimaatplan

D2 spelregels geluid

D3 bouwregels civieltechnisch

D1 Spelregels Klimaatplan

Wateroverlast

Hemelwater op kavels

Dit betreffen de nieuw te ontwikkelen kavels die in eigendom blijven van particulier, coöperatie of ontwikkelaar /belegger.
Neerslag van een bui tot 60 mm op 50% van het oppervlak van gebouwen met platte daken of 50% van het oppervlak (in bovenaanzicht) van gebouwen met een schuine kap en met meer dan 4 bouwlagen moet op de eigen kavel worden vastgehouden. Indien dit niet (geheel) kan op het dak is vasthouden in de privé binnentuin een optie. De vastgehouden neerslag mag met maximaal de landelijke afvoernorm van 1,5 l/s/ha worden afgevoerd. Overige neerslag, andere 50% van het oppervlak en in zijn geheel boven 60 mm, mag direct worden afgevoerd. Gebouwen of gebouwdelen gelegen aan het hof voeren af richting de wadi in het hof, waarbij wordt gestreefd naar de maximale benutting van de capaciteit van de wadi. Grondgebonden woningen bieden hemelwater bovengronds aan op de wadi of op het HWA-stelsel via de kolken. Gebouwen of gebouwdelen op het voormalige Bolsterrein gelegen aan de Nieuwerkerker Tocht voeren bovengronds af naar de tocht. Overige gebouwen bieden hemelwater ondergronds aan de wadi of aan het HWA-stelsel. De manier van aanbieden van hemelwater is in een proefverkaveling aan gegeven in de afbeelding in bijlage 9 “Afvoerwijze hemelwater van panden” van het Klimaatbestendig plan.

Hemelwater op openbaar terrein

Dit betreffen de nieuw te ontwikkelen openbare terreinen die na realisatie worden opgeleverd en overgedragen naar de gemeente. Standaard geldt de DIOR. Gemotiveerde afwijkingen zijn bespreekbaar. Verharde oppervlakken binnen de hoven wateren af naar de wadi. Verharde oppervlakken in de stegen wateren af naar de bestaand openbare wegen.
Het breekpunt tussen hoven en stegen is minimaal 50 mm lager dan de drempelhoogtes van entrees aan de hoven. Verhardingen (paden) binnen de hoven zijn aan de buitenkanten gesitueerd. Eisen inrichting wadi conform de leidraad aanbevelingen voor berminfiltratie (DIOR, deel C, 3.3 en 5.7). 50% van het oppervlak binnen de verharding (paden) binnen de hoven dient als wadi ingericht te worden. Bodem van de wadi is waterdoorlatend; Onder de waterdoorlatende laag op de bodem van de wadi een drain aanbrengen voor afwatering naar het HWAstelsel. Wadi’s voorzien van slokops naar het HWA-stelsel.

Hittestress

Groenontwerp conform SO+.
Hittestress gaat boven droogtestress. Kies voor beplanting in de openbare ruimte de meest klimaatadaptieve soorten uit de DIOR. Het toevoegen van waterelementen is een kans om de hittestress op pleinen tegen te gaan. Hiermee is de verwachting dat voldaan kan worden aan de eis van minimaal één koele plek op loopafstand (groen binnen 300 meter loopafstand).

Droogtestress

het plangebied is kwelgevoelig en de grondwaterstanden zijn hoog (Klimaatbestendig plan, hst. 2, Grondwatersituatie) Door de ontwikkeling zullen panden worden vervangen, waardoor de verwachting is dat paalrot geen issue zal zijn in het plangebied (Klimaatbestendig plan, paragraaf 5.5, Paalrot). Concluderend is droogtestress een lage zorg voor het gebied. Met de uitwerking van vasthouden-bergen-afvoeren en de inpassing van de voorzieningen is hiermee rekening gehouden. De toevoeging van het bergen van water in wadi’s in de binnenhoven en het water vertraagd afvoeren naar het oppervlaktewater heeft zelfs een positieve invloed ten aanzien van de kans op droogtestress. Voor het tegengaan van droogtestress zijn geen aanvullende eisen in de kavelpaspoorten benodigd.

D2 Spelregels geluid

Akoestische randvoorwaarden

In onderstaande opsomming zijn de akoestische randvoorwaarden weergegeven.

- Geluidbelasting wegverkeer: maximaal 60dB
- Gecumuleerde geluidsbelasting : maximaal 66 dB(A)
- Een woning bezit minimaal één geluidsluwe gevel
- Een woning bezit niet meer dan één dove gevel
- Bij de realisatie van meer dan 25 woningen kan voor maximaal 15% van de woningen van een project (op bouwplanniveau) een cumulatieve belasting van meer dan 66 dB(A) worden toegestaan. De toepassing van deze randvoorwaarde dient hierbij te worden gemotiveerd middels een onderzoek naar maatregelen.
- Bij de realisatie van meer dan 25 woningen is voor maximaal 15% van de woningen van een project (op bouwplanniveau) een geluidluwe gevel niet verplicht; De toepassing van deze randvoorwaarde dient hierbij te worden gemotiveerd middels een onderzoek naar maatregelen. Hierbij kan de verdere detaillering als genoemd bij 'Geluidsluwe gevel' worden gehanteerd.
- Indien een woning geen geluidluwe gevel heeft en een cumulatieve belasting heeft van meer dan 65 dB(A) dan dienen nadere bouwkundige voorzieningen getroffen te worden zoals bijvoorbeeld loggia's die ervoor zorgen dat mimimaal één verblijfsruimte alsnog een geluidsluwe buitengevel heeft.

Afwijkingen akoestische randvoorwaarden

Afscherming van sec te openen geveldelen (dus bijvoorbeeld alleen ramen en/of andere te openen geveldelen van geluidsgevoelige ruimten) is bij het realiseren van een geluidsluwe gevel niet toegestaan. Hierbij wordt de gevel beschouwd conform het vermelde bij het begrip 'Dove gevel'. Uitzondering hierop betreft situaties waarbij met een duidelijke en deugdelijke onderbouwing c.q. motivering is aangegeven dat ondanks een goede projectie en afweging bron-, overdrachts- en gevelmaatregelen de voorgeschreven maximale hogere grenswaarden en maximale gecumuleerde geluidsniveaus niet worden behaald. In dat geval kan een verdere detaillering van de geluidsluwe gevel als in onderstaande tabel worden toegepast.

Maatregel		Weging geluidsluwe gevel*
1	volledige afgeschermde gevel	1 woning
2	gedeeltelijk afgeschermde gevel ter plaatse van één verblijfsruimte (slaap-/woonkamer/keuken)	2/3 woning
3	Plaatselijke afscherming bij geveldeel met te openen delen (raam/deur)	1/3 woning

Begripsomschrijvingen

In de randvoorwaarden* worden begrippen gehanteerd als dove gevels, geluidsluwe gevels, loggia's etc. De begripsomschrijvingen worden in onderstaande tekst verder toegelicht en omschreven.

* Bij de realisatie van meer dan 25 woningen zal een percentage worden gehanteerd van woningen die (gedeeltelijk) mogen afwijken van de randvoorwaarden. Dit aangezien bij een toename van het aantal woningen, de kans op een woning die niet kan voldoen aan deze randvoorwaarden toeneemt. Zie verder de akoestische randvoorwaarden.

Dove gevel

Een gevel die geen te openen delen heeft die grenzen aan geluidsgevoelige ruimten.
Ramen zijn toegestaan maar deze kunnen niet geopend worden. Ook de toepassing van ventilatieroosters of zogenaamde suskasten zijn niet toegestaan. Uitzondering hierop betreffen bij uitzondering te openen delen zoals bijvoorbeeld een nooduitgang. Ook het dak van een woning maakt deel uit van een gevel. Een gevel wordt beschouwd per bouwlaag (begane grond, 1e verdieping etc.) in het geval van grondgebonden woningen.

Geluidsluwe gevel

Een gevel die een maximale geluidbelasting heeft die gelijk is aan of minder is dan de voorkeursgrenswaarde van de desbetreffende geluidsbron. Hierbij wordt niet uitgegaan van het gecumuleerde geluidsniveau ten gevolge van meerdere geluidsbronnen. Wel wordt de bijdrage van 30 km/h wegen meegerekend. Bij 30 km/h wegen wordt in dit specifieke geval de geluidsbelasting inclusief artikel Art 110g Wgh gehanteerd.

*In sommige situaties zijn gemotiveerde afwijkingen mogelijk, zie hiervoor toelichting 'Afwijkingen akoestische randvoorwaarden'.

Loggia

Dit is een aanbouw aan de buitengevel, waarbij de buitengevel van de woning de binnengevel van de loggia vormt. In de loggia heersen buitenluchtcondities. Het is een op de buitenlucht geventileerde ruimte die geen deel uitmaakt van de woning. In de regel worden deze transparant uitgevoerd. Een loggia zorgt voor afscherming van het geluid op de te toetsen buitengevel van de woning. Indien de geluidsbelasting op de buitengevel alsnog hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van de desbetreffende geluidsbron, dienen er voor de buitengevel hogere waarden te worden vastgesteld. De loggia kan dus worden toegepast om de noodzaak voor een dove gevel te voorkomen of een geluidsluwe gevel te realiseren.

Gecumuleerd geluidsniveau

Het totale geluidsniveau als gevolg van alle heersende geluidsbronnen waarvan de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Dit kunnen de volgende bronnen betreffen: wegverkeer, railverkeer, industrie en luchtvaart. De berekeningsmethode is wettelijk vastgelegd in het Meet en rekenvoorschrift Geluid 2012 Bijlage 1, hoofdstuk 2. Hierin is ook bepaald dat de toepassing van de aftrek Art. 110g Wgh bij de berekening niet is

D3 Bouwregels civieltechnisch

Huisaansluitingen

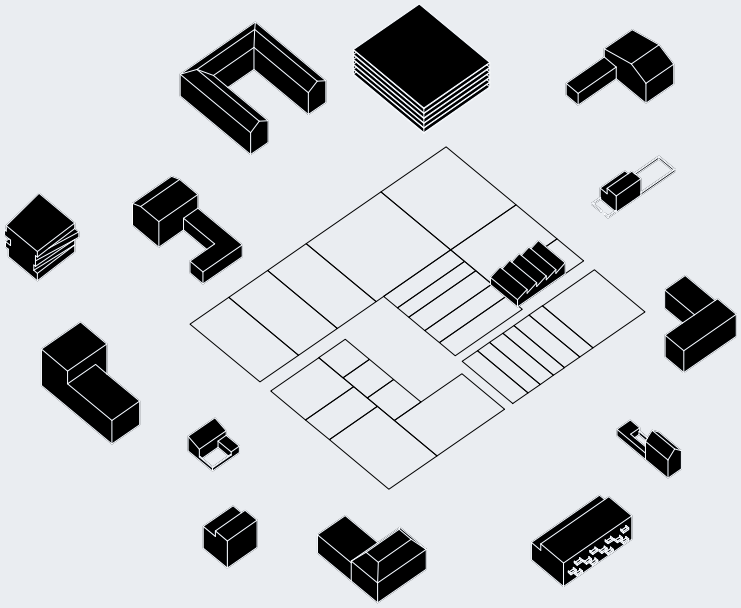
De huisaansluitingen dienen op eigenterrein op gelost te worden, hier is in de bestaande openbare ruimte geen ruimte voor. De initatiefnemer houdt hier vroegtijdig rekening mee, zodat de maximale rooilijn bepaald kan worden.

Tijdelijke oplossingen

Tijdelijke oplossingen dienen maximaal een jaar te duren. Zoals bijvoorbeeld: inrichting openbare ruimte of ondergrondse infrastructuur.

E Bouwregels voor het gehele gebied

In dit hoofdstuk worden alle bouwregels toegelicht die gelden voor het gehele Pionier-Bolsterrein.



Overzicht bouwregels

E1 Contrast & Diversiteit
E2 Plinten: Fietsenstallingen, bergingen, entrees, margezones en entrees parkeren
E3 Uitkragingen, Balkons en Buitenruimte
E4 Daken & Gevels
E5 Centrale Groene Hoven, Pocketparks en Informele steegjes
E6 Tijdelijke Situatie
E7 Uitwisselbaar Programma

E1 Contrast & Diversiteit

De transformatie van deze bedrijfsterreinen moet er in alle stadia van het proces er overtuigend uitzien. We omarmen daarom diversiteit. De inzet op constrasten in alle aspecten geeft dit gebied z'n specifieke identiteit en charme. Groot naast klein. Plat naast een kap. Contrasten in kleuren en materialen. De individuele gebouwen maken met elkaar een rijke compositie. Het is daarom zaak dat elk gebouw helder en eenduidig is en juist niet in zichzelf diversiteit heeft.
Een gebouw is niet breder dan 35 meter, tenzij het om de hoek gaat dan is het niet breder dan 55 meter, elk gebouw heeft een eigen entree.

Elk gebouw is contrastrijk en divers ten opzichte van omliggende gebouwen en haar omgeving. Dat contrast kan onder meer worden verkregen door:

- verschillende bouwhoogtes;
- korrelgrootte;
- eigen entree,
- terugliggende gevels; en
- dakbeëindigingen.

Bebouwingshoogtes

De bebouwing krijg een dorps stedelijk karakter met aan de randen een maximale bouwhoogte van 24 meter en aan de dorpse straat een maximale bouwhoogte van 14 meter met een gemiddelde van 2-3 bouwlagen. Deze zones zijn terug te vinden in de blokspecificaties. Om wandvorming tegen te gaan en variatie in de architectuur te waarborgen wordt er gestuurd op contrastrijke bouwhoogtes te realiseren. Aan de randen van het plan is een minimaal verschil van twee bouwlagen tussen aansluitende bebouwing de richtlijn. Bij de dorpse straat geldt een minimaal verschil van één bouwlaag tussen de aansluitende bebouwing. Hiermee krijgt elk gebouw zijn eigen architectonische uitstraling.

Binnen de maat van 24 meter zijn indachtig de plinthoogte van 3.6 meter maximaal 7 lagen te realiseren. Om meer variatie in de gebouwen te krijgen is er de mogelijkheid om binnen een kap een achtste bouwlaag te realiseren. Dit kan onder de volgende voorwaarden:

- de bouwhoogte wordt niet groter dan 25,5 meter;
- de kappen hebben een minimale hellingshoek van 30 graden en een maximale hellingshoek van 60 graden;
- het volume van de kap mag niet meer zijn dan de helft van het uitgevulde vierkant; en
- de kap levert een wezenlijke bijdrage aan de stedenbouwkundige wensen en de contrastrijkheid van de gebouwen.
- op het schuine dakoppervlak is een groen dak lastiger realiseerbaar. De daken die schuin zijn, worden niet meegerekend in de eis voor groene daken.

Er zijn twee torens van 30 meter toegestaan. Dit is net lager dan de Bolstoren. Hierdoor blijft de Bolstoren de hoogste bebouwing in het plangebied. De locatie van de torens zijn in de blokspecificaties voor het betreffende blok aangeduid.

Korrelgrootte

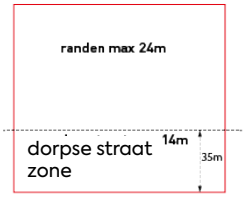
Om te grote gebouwen binnen het gebied te voorkomen is de maximale gevellengte niet langer dan 35 meter. Voor de hoekgevels geldt een maximale gevellengte van 55 meter, waarbij de voorgaande regel van maximaal 35 meter per zijde geldt. Behouden gebouwen en mobiliteit hubs zijn een uitzondering op de regel.
Per gevelzijde van een blok dienen er minimaal vijf gebouwen ingepast worden. Voor het Bolsterrein wordt er per bouwveld bepaald wat het minimaal aantal gebouwen per blokzijde dient te zijn, dit zal beschreven worden in de blokspecificaties.
Aan de dorpse straat streven we naar een kleinere korrel dan in de rest van het gebied om dat te kunnen bereiken geldt voor de blokzijdes van de dorpse straat in minimum van zeven gebouwen per blok. (mits dit niet gehaald kan worden vanwege het toevoegen van openbare ruimte aan de dorpsestraat.

Terugliggende gevels

Een deels terug liggende bouwlaag geeft vaak levendigheid in het gevelbeeld en biedt de mogelijkheid tot interessante buitenruimtes zoals bijvoorbeeld een dakterras. Een setback is minimaal 2 meter ten opzichte van de rooilijn. Dit draagt bij aan een plezieriger beleving van de straat. Het windklimaat en de bezonning zijn daardoor gunstiger.

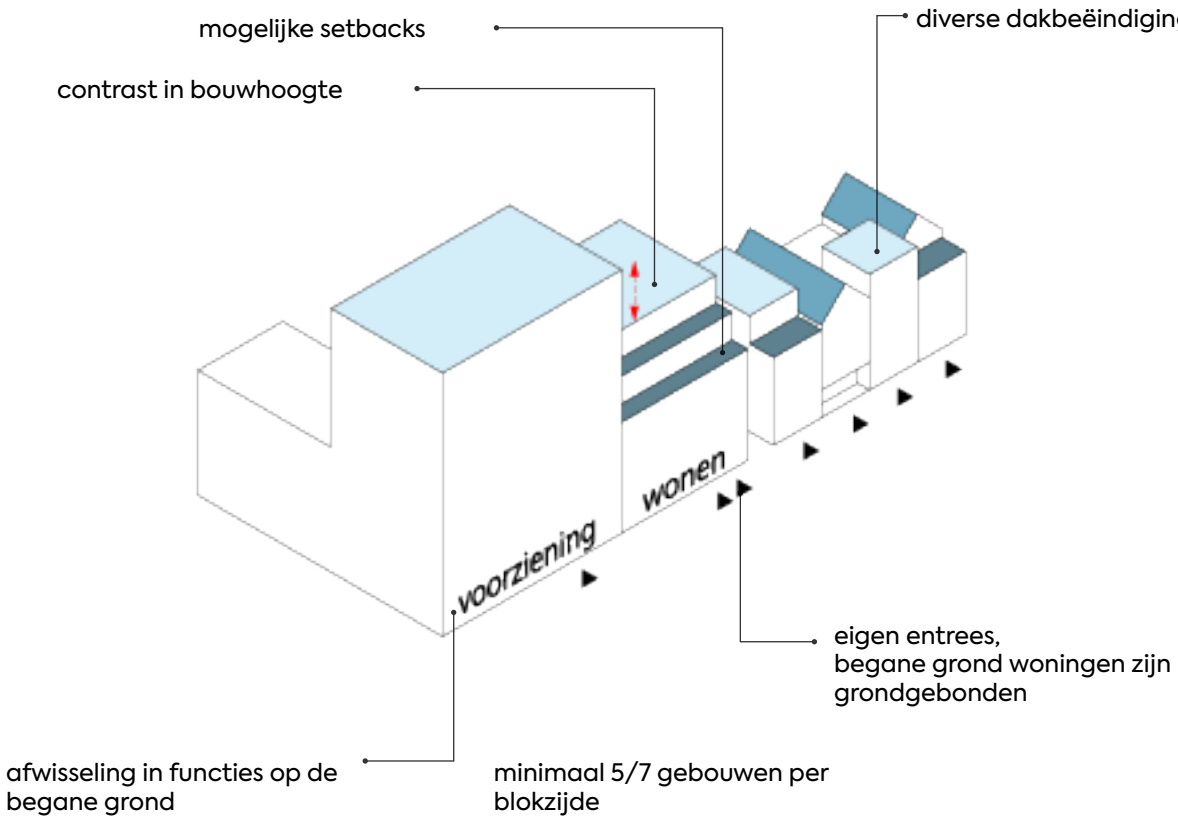
Dakbeëindigingen

Diversiteit en contrast in de gevel kan ook mede behaald worden door verschillende dakbeëndigingen.

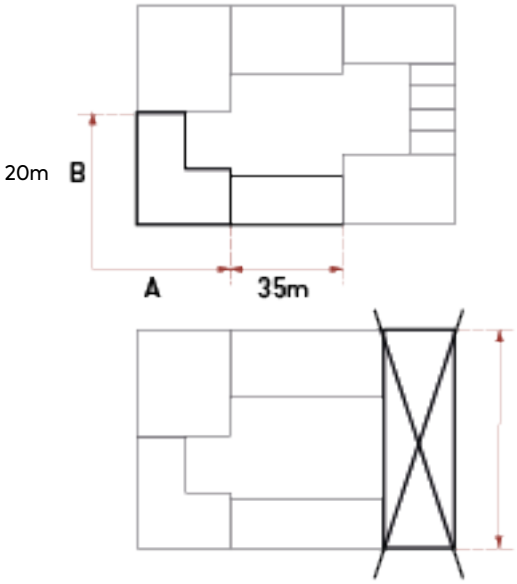


Staringstraat

mogelijke oplossingen diversiteit dakbeeindigingen







bouwblok: maximale gevel-
breedte gebouw

E2: Plinten Fietsenstallingen, bergingen, entrees, margezones en entrees parkeren

We streven naar een levendig straatbeeld daarbij hoort een goede transparantie plint. In dit hoofdstuk beschrijven we de ingrediënten die we voor ogen zien om dat doel te bereiken.

Plint

De tijd leert dat de invulling van de plinten in de loop van tijd vaak verandert. Een duurzame plint die flexibel en aanpasbaar gebouwd wordt, is daarom noodzakelijk. Een transparante plint is vereist opdat een levendig straatbeeld wordt gecreëerd. In het gehele plangebied geldt een minimale vrije hoogte 3,6m op de begane grond daar waar deze aansluiten op de formele zijde. In de plint komen kleine kantoren, bedrijvigheid, voorzieningen, maatschappelijke functies en woningen. De focus voor niet-woonfuncties ligt aan de dorpse straat. Een gevarieerd plintprogramma zorgt voor dynamiek en is de basis voor een gemengd woon-werkgebied. Door de functiemix in de plint aan de dorpse straat te concentreren wordt dat levendige straatbeeld gecreëerd. Bij aanvragen voor locaties aan de plint wordt ook op de invulling van het programma getoetst.

Entrees

Elk gebouw heeft haar eigen entree. De entrees zijn gesitueerd aan openbaar toegankelijke ruimten (pleinen, parken, informele steegjes en de groene centrale binnenhoven). Alle woningen op de begane grond zijn grondgebonden door middel van een eigen entree aan het maaiveld. Technische functies, zoals onderstations, trafo's, fietsparkeren en andere nutsvoorzieningen, worden gebundeld bij, of zijn bereikbaar vanuit de entrees. Rolstoeltoegankelijkheid moet overal in achter genomen worden.

Parkeren - Mobiliteitshubs

De parkeeropgave van personenauto's en motoren voor het Pionier-Bolsterrein wordt door middel van drie mogelijkheden uitgevoerd:

- mobiliteitshubs
- (half)verdiept parkeren
- maaiveld parkeren

Auto- en motor parkeren

Het parkeren van auto's en motoren dient zo veel mogelijk inpandig opgelost te worden. Ingangen en opstelruimtes van die parkeergarages zijn inpandig, liggen op minimaal 15 meter van de hoeken en zijn niet aan de dorpse straat gesitueerd.

Op het Pionier–Bolsterrein is deelmobiliteit een belangrijk uitgangspunt, dit bepaald mede het aantal te realiseren parkeerplaatsen in het plangebied. Deelmobiliteit is geschikt voor verschillende doelgroepen en gebruik. De deelmobiliteit maakt dat het parkeergebouw niet alleen dienst doet als een monofunctioneel parkeertgebouw maar een functie heeft als mobiliteit hub. De mobiliteitshub draagt bij aan de kwaliteit van de openbare ruimte door het maken van een groene gevel en programma op het dak. Technische ruimtes zoals trafo's krijgen een plek in de mobiliteitshubs. De technische ruimtes waaronder trafo's dienen onder meer voor onderhoud volgens de normen en werkafspraken bereikbaar te zijn.

Het volume van de mobiliteitshub is toekomstbestendig. Ofwel het casco en de stramienmaat worden strategisch gekozen, zodat het gebouw in de toekomst gemakkelijk te transformeren is naar een woon- en werkgebouw of uitbreidbaar is. De mobiliteitshub kan ook modulair zijn, zodat deze in een latere fase wanneer de parkeervraag is gedaald, afgebroken kan worden en elders weer opgebouwd kan worden. Indien de vraag naar ruimte voor parkeren groter is, dan is de locatie van de mobiliteitshub de eerste plaats om die ruimte te bieden. De plint van de mobiliteitshub moet altijd flexibel in te vullen zijn. De afstand van werk of woning naar de mobiliteitshub is maximaal 250m, tenzij er in het gebouw voorzien is in parkeren en voldoende deelmobiliteit. De mobiliteithub is een zichtbare en bereikbare plek en in haar verschijningsvorm contrasterend van de rest. Een plek waar je als bewoner je auto kan parkeren maar ook een plek waar ruimte is gemaakt voor deelmobiliteit: elektrische auto, bestelbus, e-bike, step of scooter. Deze hub heeft aan de zijde van de openbare weg of informele steeg een plint met functies, zie plint. De begane grond verdiepingshoogte van de mobiliteitshub is evenals de andere gebouwen minimaal 3,6 meter.

Voor een goed kwalitatief functionerende mobiliteitshub zijn de volgende thema's belangrijk en vragen ontwerpkracht:

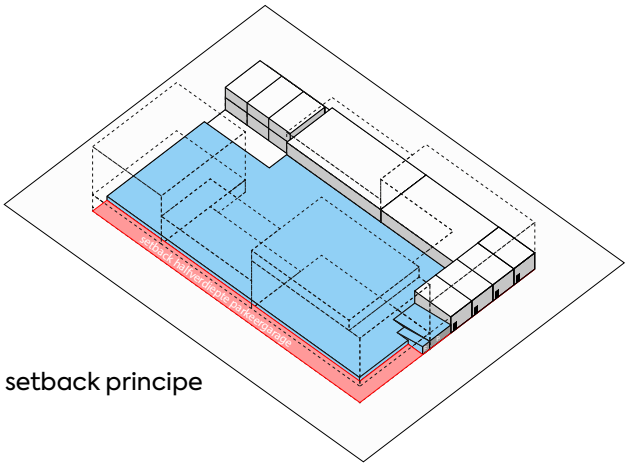
- kwaliteit door het toevoegen van functies anders dan parkeren,
- (sociale) veiligheid, denk aan schaal en zicht van binnen naar buiten en buiten naar binnen van de ruimtes,
- bereikbaarheid, denk aan positionering entrees voor de verschillende gebruikers en toegankelijkheid voor alle gebruikers.
- toepassen van groene en bruikbare gevels en daken;
- aansluiting op de openbare ruimtes
- inpassing van deelmobiliteit

Hieraan zal getoetst worden in het Q-team.

Halfverdiept parkeren

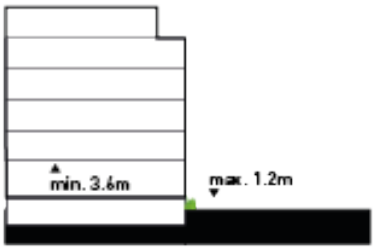
Onder de gebouwen en binnen het blok kunnen halfverdiepte parkeergarages aangelegd worden. De (half)verdiepte parkeergarages mogen het straatbeeld niet domineren. Om dat te waarborgen gelden de volgende regels voor halfverdiepte parkeergarages aan de formele zijden van het plan (zie afbeelding).

- De (half)verdiepte parkeergarage heeft een setback van minimaal 4 meter vanaf de rooilijn. Indien dit niet mogelijk is kunnen de halfverdiepte parkeergarages ingebed worden door bijvoorbeeld een groen talud of hoog groeiende gewassen.
- Voor halfverdiept parkeren geldt dat de bovenkant van de begane grond op maximaal 1.2 meter is gelegen. Aan de Westerdreefzijde is een maat van 1.6 meter tot aan de bovenkant begane grond mogelijk, dit onder de voorwaarde dat die 1.6 meter voor maximaal 50% zichtbaar mag zijn in de hoogte (dus 80cm max.). Het niet-zichtbare gedeelte wordt 'weggewerkt' in een groen talud.
- Indien dit aantoonbaar niet mogelijk is, dan mag de (half)verdiepte parkeergarage voor maximaal 1/3 per blokzijde in de rooilijn gebouwd worden. In dit geval vergt het ontwerp extra aandacht om de aansluiting met de openbare ruimte aan de buitenzijde optimaal te krijgen.

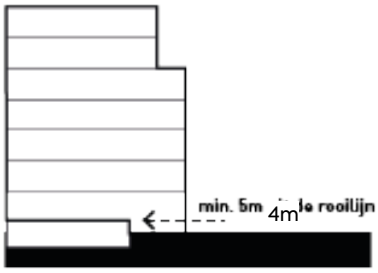


setback principe

Op het maaiveld wordt uitsluitend geparkeerd voor bezoekers en voor functies die al voor de transformatie in het plangebied gevestigd waren en ongewijzigd zijn gebleven.



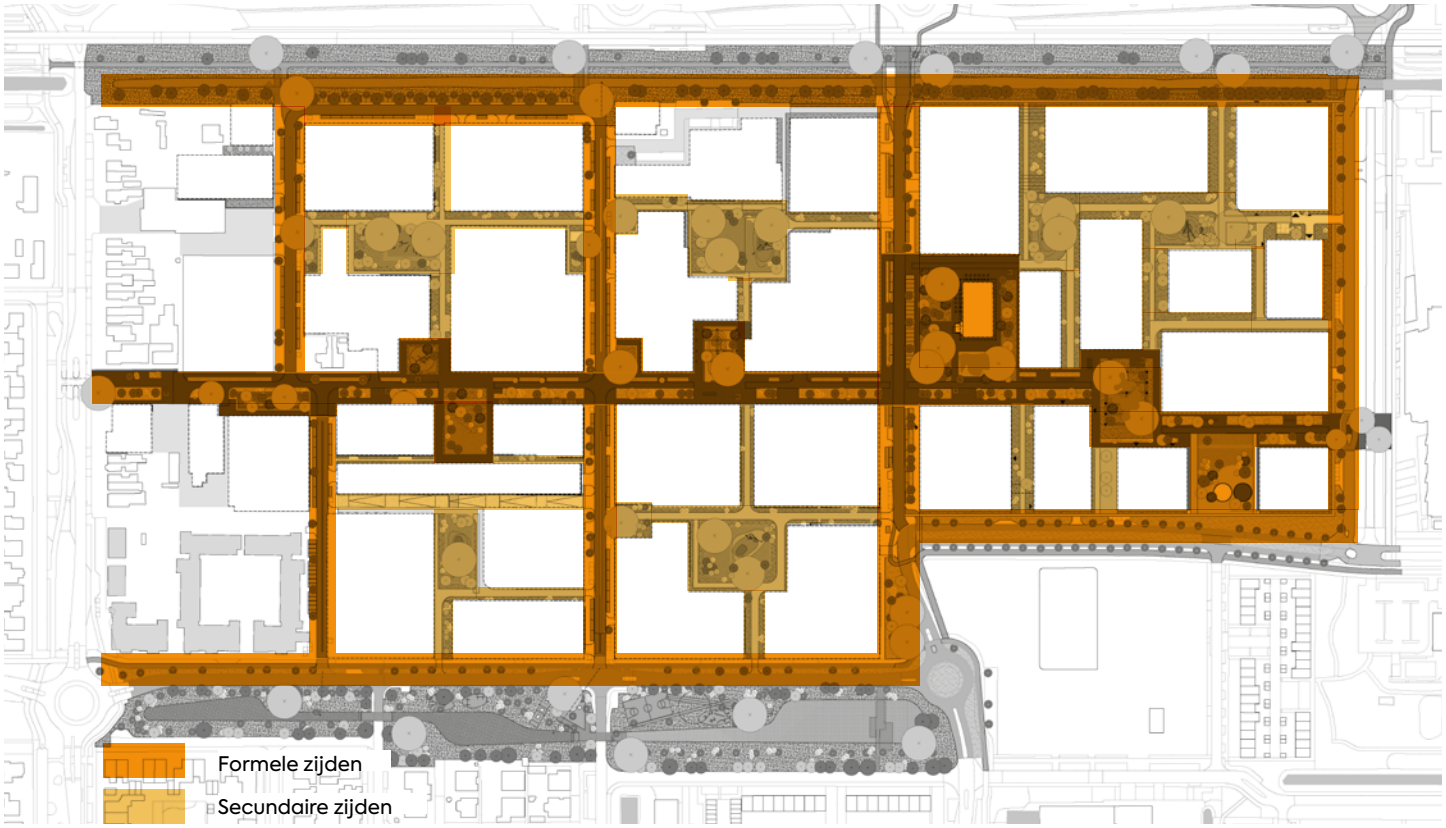
parkeerkelder ingepakt met groen



parkeerkelder ingepakt met setback



minimale verdiepingshoogtes mobileitshub



NB: Deze kaart is indicatief en gebaseerd op de concept plankaart

Margezones

Margestrook aan de Dorpse Straat - Deurmatten

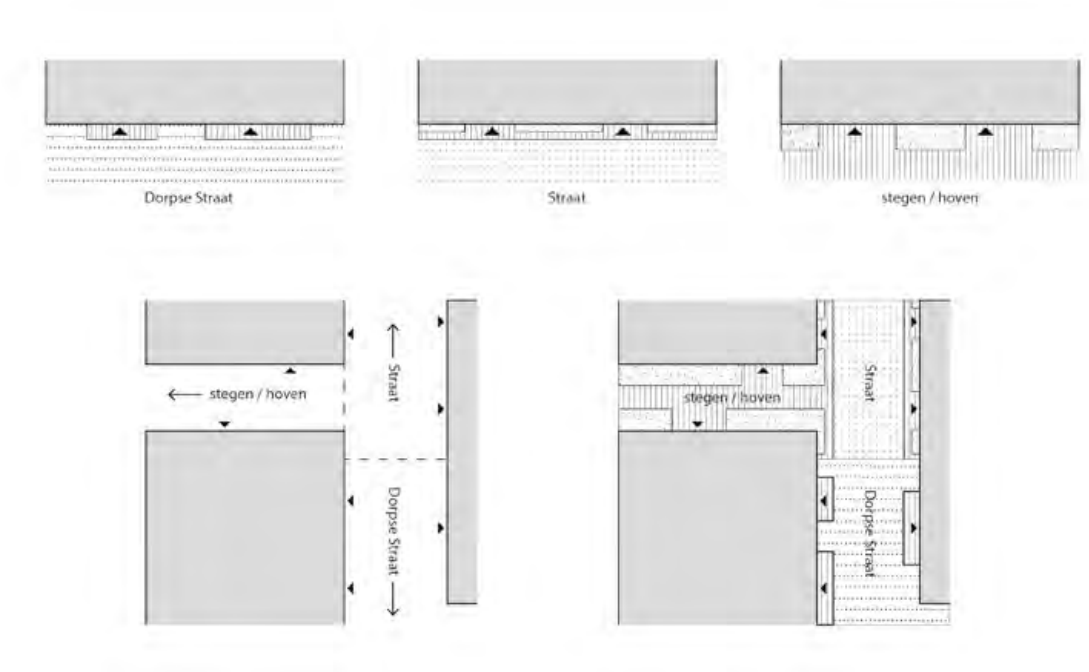
- Entrees aan de Dorpse Straat worden voorzien van een Delftse stoep van 1m breed.
- Deze plint/margestrook is gematerialiseerd met grootte tegels die deurmatten vormen van de verschillende entrees.
- Alle margestroken worden gematerialiseerd van één uniform materiaal, beton of natuursteen.
- Tussen de deurmatten in loopt de verharding van de Dorpse Straat door tot aan de gevel en duidt deze verharding de grens tussen verschillende panden aan.
- De breedte van de deurmatten variëren afhankelijk van de functie van het type entree. Zo heeft entree van een kleinschalige ondernemer bijv. een deurmat van 1 of 2 meter breed. Een woning een deurmat van 3 meter breed en een entree van een grote commerciële functie een deurmat van 5 meter of meer.

Margestrook langs straten – Blokplint

- De margestrook in de overige straten bestaat uit een continue plint van 1 meter uniforme verharding die de bouwblok contouren helder aanduiden/begrenzen.
- De toegepaste verharding is van een kleinere elementmaat als de deurmatten in de Dorpse Straat, maar wel hetzelfde type verharding (beton of natuursteen) om een uniform beeld te waarborgen.
- In deze plint wordt de ruimte tussen entrees opgevuld met beplanting, in de vorm van geveltuintjes van 0.5 meter.
- Deze geveltuintjes lopen over in de stegen en hoven waar de beplanting en plintverharding naar binnen wordt getrokken het hof in.

Margestrook in stegen en hoven – Terrassen tussen het groen

- De geveltuintjes van de straten lopen in de stegen over naar plantvakken van 1,5meter breed.
- De ruimte tussen deze plantvakken wordt benut voor entrees en privé terrassen tussen het groen zonder de doorstroom te belemmeren.
- De toegepaste verharding van de blokplinten wordt doorgetrokken het hof in waarbij de verharding de tussenruimte die de terrassen en entrees invult.



principe schema margezones











referenties margezones

Fietsenstallingen

Collectieve fiets- en scooterberging(en) zijn inpandig, makkelijk en comfortabel bereikbaar. Altijd op maaiveldniveau ontsloten, gemeenschappelijk, en geïntegreerd in de plint. De toegang van de fietsenstallingen mogen maximaal 30m van de woning entrees liggen. De bewoners worden zo uitgenodigd om de fiets te pakken.

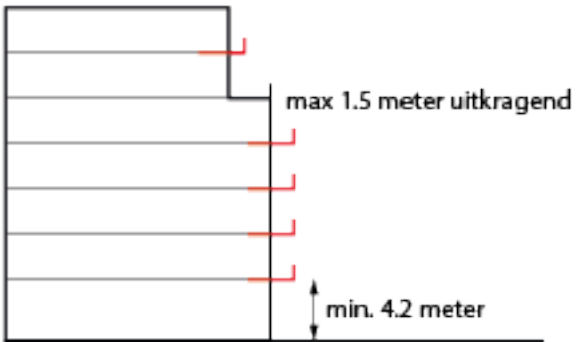
Technische Ruimtes

De technische ruimte grenzen bij voorkeur niet direct aan de openbare straat. Indien deze wel aan de straatgevel gesitueerd zijn moet onderbouwd worden dat dit niet anders kan worden opgelost.

E3 Uitkragingen, Balkons en Buitenruimte

Uitkragingen, balkons en buitenruimten

Bij de grotere korrels, zoals appartementenblokken, hoekblokken en cpo-blokken, wordt ruimte geboden aan uitkragende delen, zoals balkons of erkers. De uitkragingen moeten in vorm en uitstraling ondergeschikt zijn aan het hoofdvolume en een integraal onderdeel van de plastiek van de gevel zijn. Er dient gezorgd te worden voor afwisseling, oftewel het vermijden van veel repeterende balkons. Tot een hoogte van minimaal 4.2 meter boven maaiveld zijn er geen uitkragingen mogelijk in de openbare ruimte. De onderzijde van de uitkragende delen dient net zo hoogwaardig afgewerkt te worden als de gevel. Op sommige plekken dient de bebouwing rekening te houden met geluid. Balkons moeten mogelijk afgeschermd zijn (bijvoorbeeld als glazen erkers). Ook dienen uitkragende delen rekening te houden met geprojecteerde boomkruinen in de openbare ruimte.
De maximale diepte van de uitkragende delen is zowel aan de formele zijde als secundaire zone 1.5 meter (zie afbeelding p.27). Uitkragende delen elders hebben een vrije maximale diepte.



principe doorsnede balkons

Dakgroen

Op het maaiveld wordt kwantitatief onvoldoende groen gerealiseerd. Daarom sturen we op zoveel mogelijk groen op daken en aan gevels. Een dak is voor minimaal 50 % groen. Dit groen mag voor maximaal de helft) samen vallen met duurzaam-

E4 Daken & Gevels

heidsmaateregelen. Tot het dak wordt gerekend alle bovenbeëindigingen van het gebouw, dat kan dus ook het dak zijn van een (half)verdiepte parkeergarage. Balkons worden niet tot het dakvlak gerekend. Dakterrassen, tuinen, balkons bij setbacks etcetera worden wel tot het dakvlak gerekend. Ten aanzien van schuine daken geldt dat die oppervlakten niet meetellen in de berekening.
Dat laat nog 50% over voor zonnepanelen, privé-terrassen en technische voorzieningen. Per blok streven we naar minimaal één collectieve daktuin. De mobiliteitshub is hiervoor naar de aard het meest geschikt gezien de centrale en gedeelde identiteit van het gebouw.

De daktuinen dragen bij aan:
- een groene beleving en woonkwaliteit,
- klimaatadaptatie en wateropvang
- biodiversiteit; als het dakgroen volwaardig groen is, kan het een win-win-win situatie opleveren. (zowel waterhuishoudkundig als beplantingsvorm).
- Een groen dak wordt als zodanig beschouwd als het substraat een dikte van 60 tot 70 cm heeft. Met die dikte wordt er vanuit gegaan dat het groene dak voldoende robuust is om ook tegen langere periode van droogte (twee maanden) te kunnen en om bij te dragen aan de opvang van het hemelwater ook in piekbuien. Een technologische oplossing die vergelijkbaar of beter is, wordt ook geaccepteerd.
- Voor het zicht en de klimaatadaptatie (hitte) is het streven om de groene daken op de laagste delen van de gebouwen te realiseren.

Technische voorzieningen op het dak
Technische functies op het dak zijn niet zichtbaar vanaf de het maaiveld .

Gevelgroen
Het gevelgroen is noodzakelijk om voldoende groen in het plangebied te hebben. Gevelgroen draagt bij aan het tegengaan van hittestress.



principe doorsnede groen dak

Het compenseert deels het tekort van groen op het maaiveld. Met name op plaatsen waar geen of te weinig bomen geplaatst kunnen worden, is dat het geval.
Het draagt bij aan een betere beleving van groene buitenruimtes, zoals de pocketparks en de centrale hoven. Het neemt zich weg op de mobiliteitshubs. Groene gevels zijn hier verplicht. Voor de overige gebouwen geldt dat gevelgroen onderdeel is van het ontwerp.

De mobiliteitshubs dienen een groene uitstraling te hebben. Geen afgesloten dozen, maar een bijdrage aan de beleving van het groen. We maken in deze wijk minder groen dan elders in Nieuw-Vennep. Het helpt daarbij dat we de parkeergarages zo groen mogelijke uitstraling geven."

E5 Centrale groene hoven, Pocketparks en informele steegjes

Een groot deel van de openbare ruimte zal binnen het uitgeefbaar gebied een plaats krijgen. Het is een complexe opgave die eigendomsoverschrijdend is en daarom veel samenwerking en afstemming vereist. Omdat de huidige groennorm niet wordt behaald, zetten we in op zoveel mogelijk kwalitatief groen. Daarnaast zorgen de informele steegjes onder meer door het uitgeefbaar gebied zorgen voor een doorwaadbaar plan, waarbij interessante ommetjes voor heel Nieuw-Vennep op het Pionier-Bolsterrein mogelijk worden.

Centrale groene hoven

Elk blok heeft intern een centraal groen hof. Gezien de beperkte openbare ruimte in het plan zijn deze hoven openbaar toegankelijk. Ze dienen als centrale verblijfsplek waar iedereen welkom is. De groene centrale hoven zijn essentiële schakels binnen het informele netwerk van het plan. Ze kunnen dienen onder meer als speelplek, parkje, als ontmoetingsruimte, beschuttingsplek, waterberging of een centrale combinatie daarvan. De hoven zijn afgeschermd van het wegverkeer en eventuele andere hinder en zijn stil en prettig om te verblijven. De stilte en het groen dragen in belangrijke mate bij aan het comfort van de omliggende woningen. De centrale hoven dragen bij in het stimuleren om elkaar te ontmoeten, zorgen voor aangename beschutte plekken in de zon en in de schaduw om koelte in tijden van hittestress.

- Het aantal m2 openbare ruimte is per blok gedefinieerd in de blokspecificaties.
- Per blok dienen er minimaal twee bomen van de eerste orde in de volle grond van het centrale hof te staan.
- Een centraal hof is door minimaal drie stegen bereikbaar in de eindfase.

Informele steegjes

De dorpse straat zal als centrale-as de drager worden van het plan en verbindt de Pionier met het Bolsterrein. De dorpse straat vormen samen met het huidige openbare stratenpatroon en het formele netwerk. Om grote stedelijke blokken te voorkomen en prettige alternatieve routes te bieden zijn informele steegjes nodig. Dit informele netwerk is ingericht voor voetgangers en verblijf en verbindt de verschillende groene binnenhoven met elkaar. Aan de stegen is ruimte voor een margestrook van maximaal twee meter aan weerszijden, waarbij per typologie de meest gunstige invulling uitgevoerd kan worden zoals een bijvoorbeeld een Delftse stoep of geveltuin. Per blok zijn er minimaal drie informele stegen die het centrale hof bereikbaar maken. Bij de bouw van het eerste gebouw aan een zijde wordt de verbinding naar het centrale hof gemaakt. Deze verbinding kan halfzijdig zijn totdat het gebouw aan de andere zijde van de steeg wordt gerealiseerd.

De stegen hebben een minimale breedte van 8 meter en een maximale breedte van 12 meter. Het aantal bouwlagen staat in verhouding tot de breedte van de steeg volgens het onderstaande tabel.

bouwlagen	meter tot aan hart van de steeg
1-4	4
5	5
6	6
7+	7

De breedte van 6 meter is noodzakelijk in het geval er ook riolering aangelegd moet worden. Die breedte is nu opgenomen in de plannen. In het geval er geen riolering aangelegd hoeft te worden dan is de breedte van de kabels & leidingenstrook kleiner. Ten overvloede wordt opgemerkt dat er onder voorwaarden wel beplanting op de strook kan worden aangelegd.

Rooilijn

De ingetekende rooilijn is de maximale rooilijn. Minimaal 50% van de gebouwen dient op deze rooilijn gebouwd te worden.

Overgang Privé Openbaar

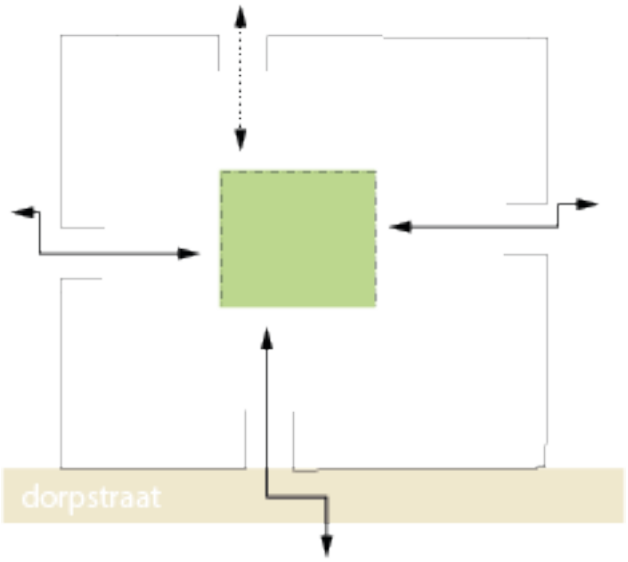
Toegankelijkheid vanaf openbare ruimte naar de centrale hoven dient duidelijk als openbaar gebied met een duidelijke openbare toegang ingericht te worden. Er dient rekening gehouden worden met het spanningsveld:

- vanuit landschap, sociaal en ruimtelijk facet de overgang zo vloeiend mogelijk maken,
- vanuit beheer overgang zo helder en scherp mogelijk maken.

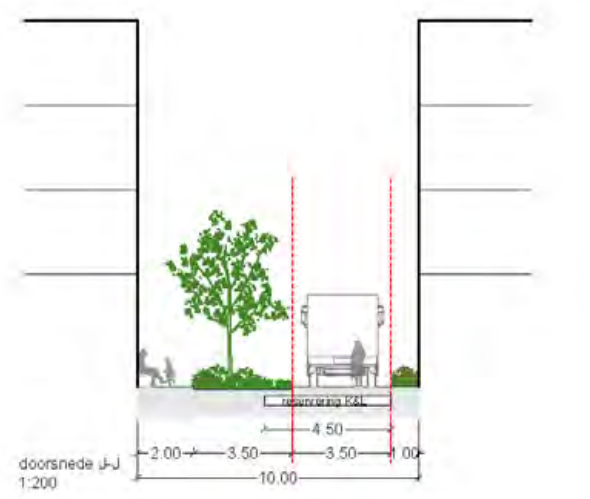
Pocketparks

Pocketparks langs de straten in de Pionier zorgen voor groene ruimtes ter compensatie van ontbrekende bomen in de straat zelf.

Om te voorkomen dat er kostenverhogende ingrepen aan kabel en leidingenstroken moeten worden gedaan zijn er compacte terugspringende ruimtes aan de entrees van enkele stegen toegevoegd. Op deze plekken is ruimte om grotere bomen van de 1e of 2e orde te kunnen planten.



- bereikbaar via minimaal drie stegen
- vierkante of rechhoekige verhouding van het centrale hof



principe routes nood- en huldpdiensten

- hoofdroutes brandweer via hoofdinfra
- steegjes naar collectieve hoven bereikbaar van twee kanten. Nood- en hulpdiensten kunnen altijd doorrijden.
- breedte van de stegen aan 1 hof varierend van 8-12 meter.
- min 3.5 meter verhard pad voor brandweer, in overleg met b&o kan het pad evt ook in grasbeton uitgevoerd worden.
- min 6 meter ondergrondse ruimte reservering voor K&L
- stegen worden zo groen mogelijk inegricht tenzij initiatiefnemer zwaarwegende, esthetische argumenten heeft om daarvan af te wijken.
- minimaal 50% van margezone is vergroend



- Centrale hoven zijn voor minimaal 50% vergroend

E6 Tijdelijke Situatie

De huidige openbare ruimte is toegespitst op de huidige functie van het gebied een bedrijventerrein. Het bedrijventerrein zal niet in één keer getransformeerd worden. Dat zal in fases gaan. Een deel van de openbare ruimte zal landen op uitgeefbaar gebied, dat niet in de eerste fase wordt ontwikkeld of wellicht in het geheel niet. Daarom is het van belang om in de 'tijdelijke' situatie meteen kwaliteit toe te voegen aan de openbare ruimte.

Kwaliteit Openbare Ruimte

In de tijdelijke situatie kan het voorkomen dat vanwege de eigendomssituatie of fasering, een centraal hof, plein en/of pocketpark nog niet in haar volledigheid te maken is. De ambitie is om in de tijdelijkheid zoveel mogelijk recht te doen aan het uitgangspunt doorwaadbaarheid en de juiste plekken te maken voor het Pionier - Bolsterrein en heel Nieuw-Vennep. Dit kan door bijvoorbeeld;

- een steeg te maken (met een minimale profielbreedte van 4 meter, zodat die later door het buurkavel afgemaakt kan worden),
- een gedeelte van het centrale hof te maken waar in de toekomst op aangesloten kan worden,
- een collectieve tuin tijdelijk openbaar te maken,
- een tijdelijke inrichting te maken die refereert naar het gewenste eindbeeld.

E7 Uitwisselbaar programma

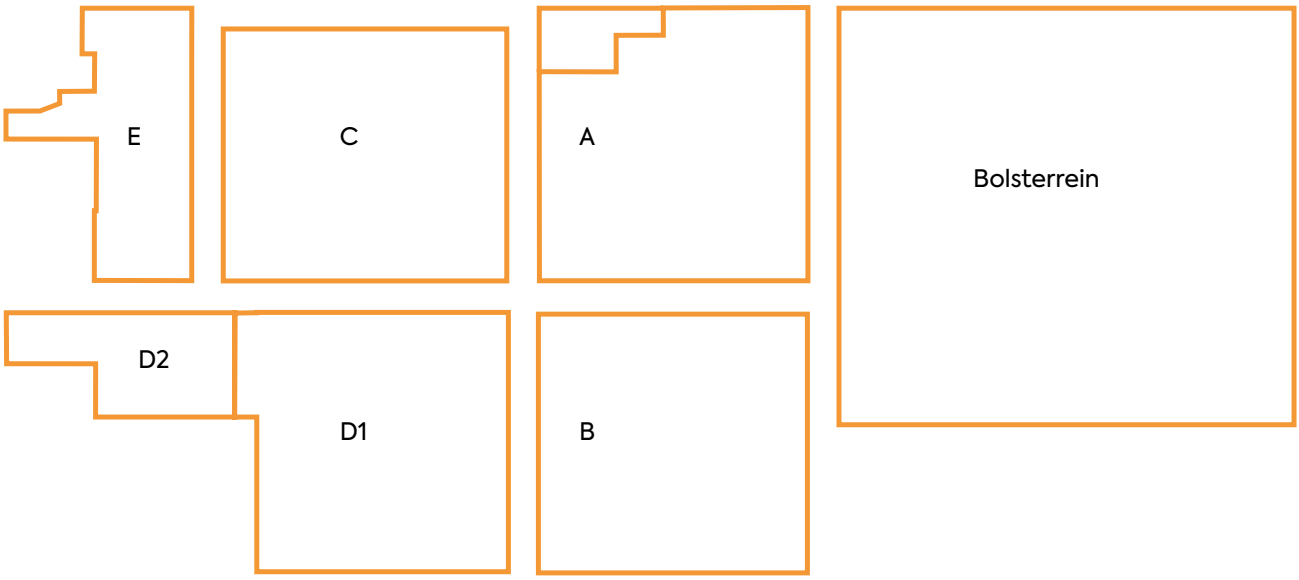
Parkeren

We streven naar zoveel mogelijk mobiliteithubs. De hubs zijn transformeerbaar, collectief en dragen door hun multifunctionaliteit bij aan de kwaliteit van het gebied. Indien een mobiliteithub extra parkeercapaciteit biedt dan kunnen woningen en niet-woonfuncties in nabijgelegen blokken daar mede gebruik van maken. Hiermee wordt er ruimte gecreëerd voor ander programma en openbare ruimte. De woningen en niet-woonfuncties dienen op een afstand van maximaal 250 meter van de mobiliteithub te liggen. Aan de parkeernorm kan in de tijdelijke situatie tot maximaal 5 jaar na oplevering woning) ook op maaiveld worden voldaan. Elk blok heeft haar eigen mobiliteitshub, indien aangegeven kan worden dat er in een nabij blok het parkeren opgelost kan worden hoeft deze hub niet gemaakt te worden.

Woonprogramma

Initatiefnemers kunnen meerdere eigendommen hebben verspreid over verschillende blokken of kunnen afspraken maken met andere initiatiefnemers. De woningbouwprogrammaverdeling (sociaal, middensegment, vrijesector) kan in overleg met het Q-team afwijken van de regels dat het binnen het blok opgelost moet worden. De verdeling van 30/20/50, met verdere onderverdelingen, moet voor het gehele gebied kloppend zijn.

F Blokspecificaties

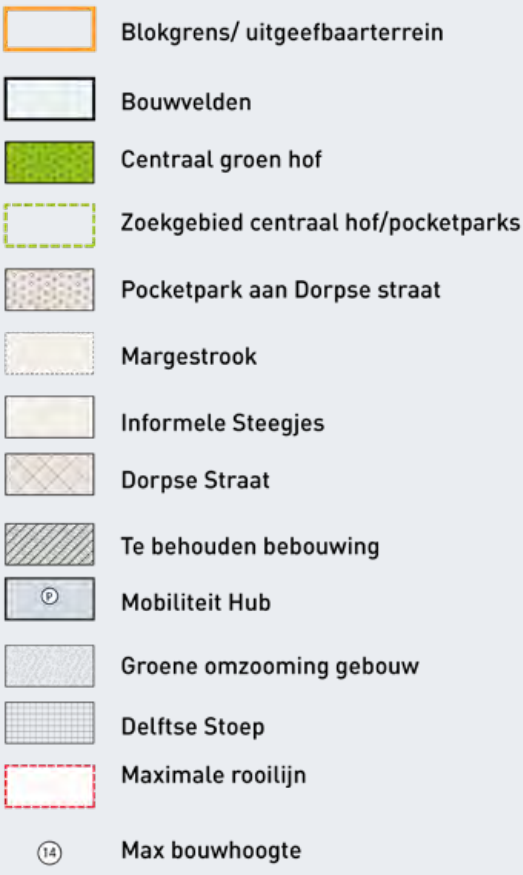


In dit hoofdstuk worden per blok de ruimtelijke en programmatische specificaties toegelicht. Indien het plan er beter van wordt kan er afgeweken worden van de aangeven locaties van de centrale hoven, pocketparks en informele steegjes.

Overzicht blokspecificaties

Blokspecificaties
- A
- B
- C
- D1
- D2
- E
- BOLSTERREIN

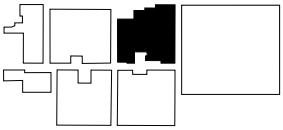
Legenda

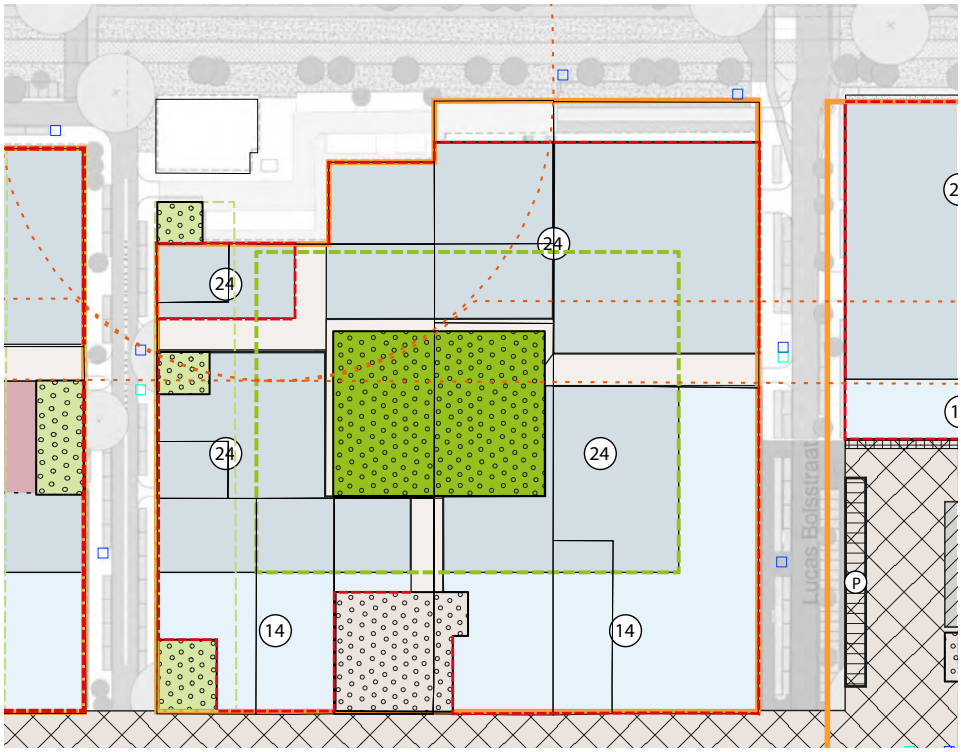




zone gasbuisleiding: aandacht voor zelfredzaamheid

Blok A

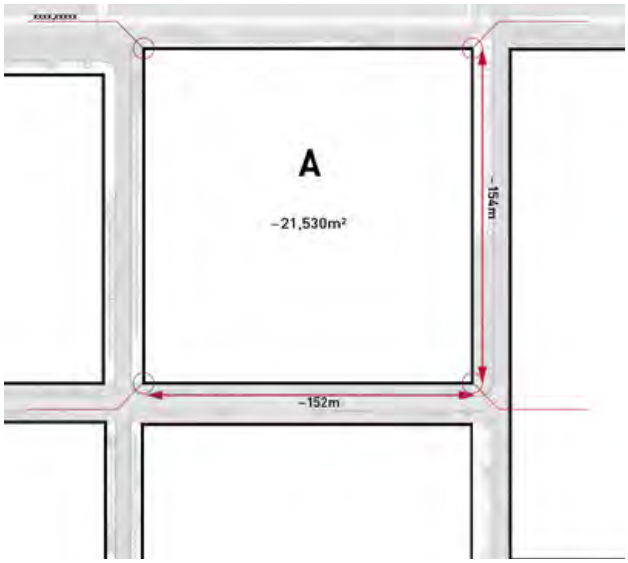




Locatie en omgeving

Blok A is gelegen binnen het gebied: Lucas Bolsstraat, Staringstraat, Hugo de Vriesstraat en Nieuwerkerkertocht. Parallel aan de Nieuwerkerkertocht ligt een privé ontsluitingsweg deze kan eventueel behouden worden tengoede van de ontsluiting van het Pionier-Bolsterrein. Hierdoor kan de Dorpse straat ontlast worden van het autoverkeer wat via de randen direct kan aansluiten op de Operaweg. Op de westhoek van het blok dient rekening gehouden te worden met het gasdruk- en meetstation. Binnen 15 meter van dit station mogen geen nieuwe woningen worden gerealiseerd.

Binnen het invloedsgebied van de gastransportleidingen mogen geen objecten met niet- of beperkt zelfredzame personen worden gerealiseerd. Bij de realisatie van kwetsbare objecten (woningen) dient een toename van het groepsrisico te worden verantwoord. Er dient aandacht te worden besteed aan de zelfredzaamheid van personen en de bestrijdbaarheid van mogelijke incidenten. Een maatregel kan zijn om vluchtroutes van de gastransportleidingen af te realiseren..



Specials

- Gasdruk- en meetstation (bestaande risicobron)
- Invloedsgebied van de hoge druk aardgastransport-leiding (bestaande risicobron)
- eventueel behouden ontsluiting parallel aan Operaweg
- Pocketplein aan de Dorpse straat
- Pocketparks aan Hugo de Vriesstraat vanwege beperkte mogelijkheid tot planten bomen
- Grenzend aan Bolsplein

Blok A

blokspecificaties

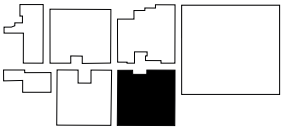
VOLUME OPBOUW

blok oppervlakte	~21.530m²
max bvo m² FSI 1.8	~38.754m²
minimaal 5% niet woon functies (exclusief parkeren)	~1.938m²
max woonprogramma inclusief hub	~36.816m²
max aantal woningen	251

OPENBARE RUIMTE

centrale hof	~2.173m²
pocketparks groen	110+130+252=~492m²
pocketparks verhard	~900m²
spelen	1 speelplek leeftijd van 0-5 100-500m²

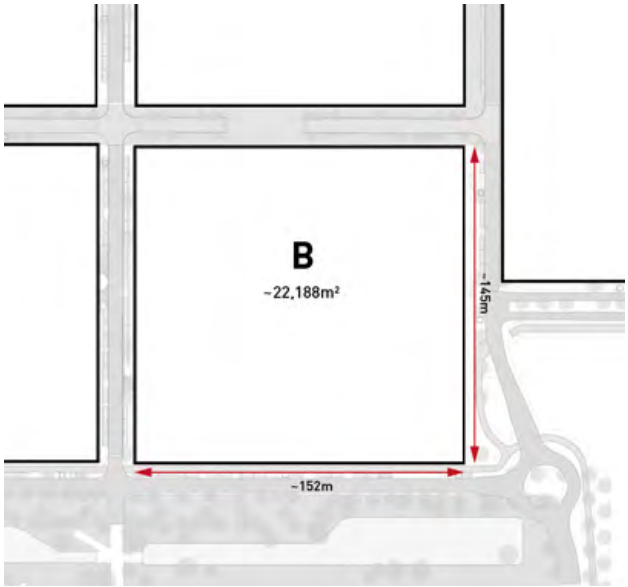
Blok B





Locatie en omgeving

Blok B grenst aan de Westerdreef, Lucas Bolsstraat, Staringstraat en Hugo de Vriesstraat. Aan de Westerdreef zijde dient rekening gehouden te worden met het Westerdreefpark en de huidige bebouwing die daar aangrenst. Goede langzaamverkeersverbindingen met het Westerdreefpark zijn essentieel. Er is op de hoek van Westerdreef en Lucas Bolsstraat de mogelijkheid voor een toren van maximaal 30meter hoog. Deze toren heeft vanaf 24 meter hoog een maximale footprint van 600m^2.



Specials

- Mobiliteit hub
- Toren 30m
- Westerdreef
- Groene pocketpark aan de Staringstraat
- Halfverdiepte parkeerkelder aan Westerdreefzijde mogelijk met versoepelende regels zie bouwregels E2.

Blok B

blokspecificaties

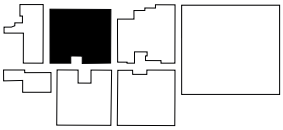
VOLUME OPBOUW

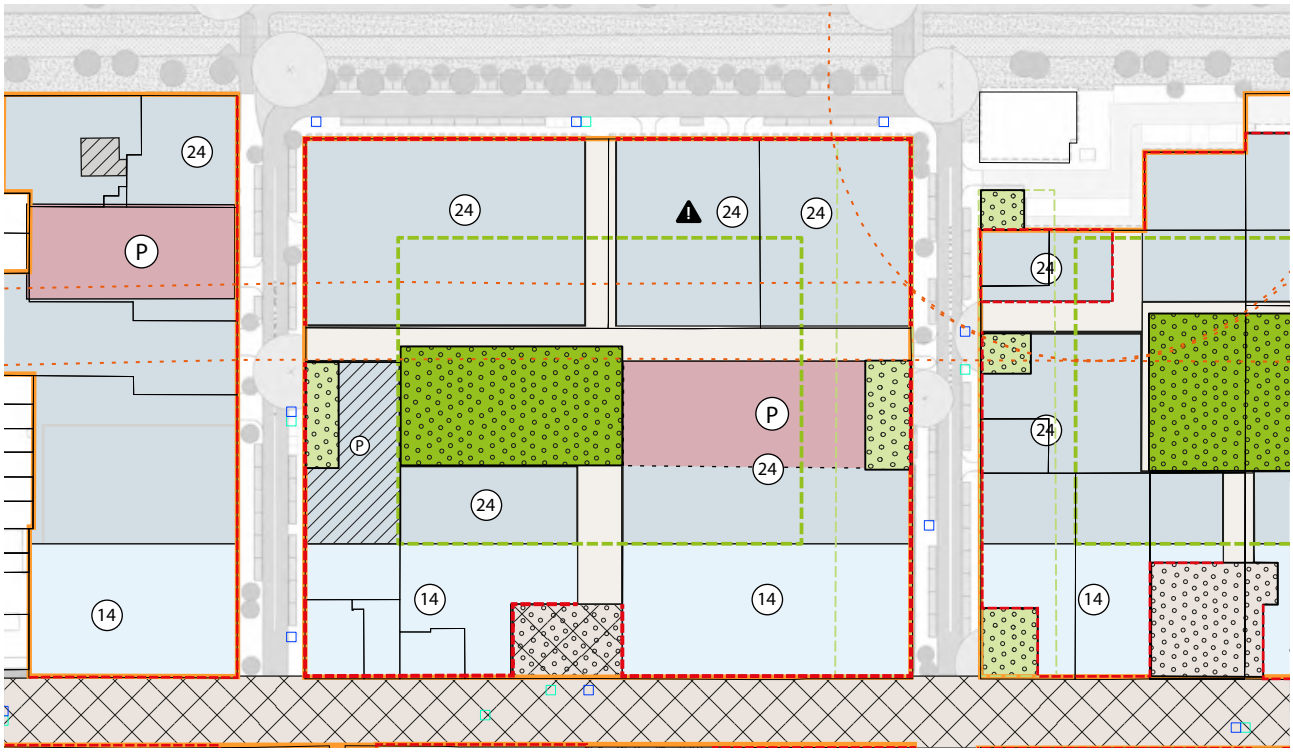
blok oppervlakte	~22.188m²
max bvo m² FSI 1.8	~39.938m²
minimaal 5% niet woon functies (exclusief parkeren)	~1.997m²
max woonprogramma inclusief hub	37.941m²
max aantal woningen	267

OPENBARE RUIMTE

functioneel groen (groene hof)	min ~2.375m²
pocketparks	min 300m²
spelen	1 speelplek leeftijd van 0-5 100-500m²

Blok C

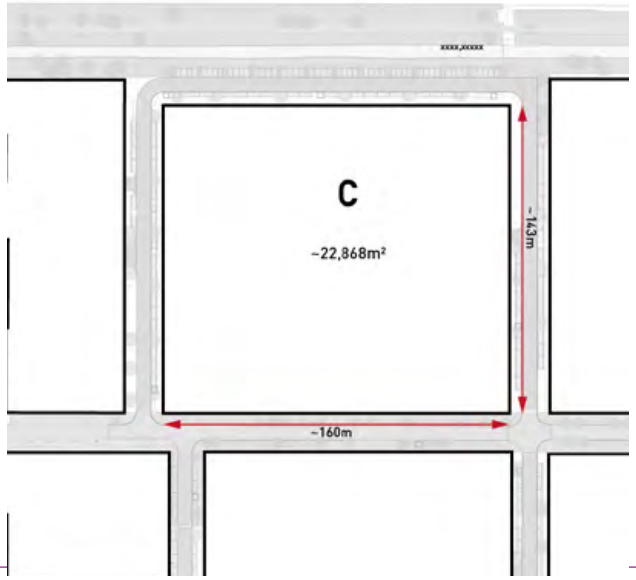




Locatie en omgeving

Blok C grenst aan de Kopsstraat, Hugo de Vriesstraat, Staringstraat en Bergsmastraat. Aan de Bergsmastraat ligt in de huidige situatie het parkeerveld voor de Praxis, deze dient zolang er geen alternatief is gerespecteerd te worden. Op de oosthoek van het blok dient rekening gehouden te worden met het gasdruk- en meetstation. Binnen 15 meter van het gasdruk- en meetstation mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden gerealiseerd. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt een minimale afstand van 4 meter.

Binnen het invloedsgebied van de gastransportleidingen mogen geen zeer kwetsbare objecten worden gerealiseerd en dient bij de realisatie van (beperkt) kwetsbare objecten een toename van het groepsrisico te worden verantwoord en aandacht te worden besteed aan de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.



Specials

- Gasdruk- en meetstation (bestaande risicobron)
- Invloedsgebied van de hoge druk aardgastransport-leiding (bestaande risicobron)
- eventueel behouden ontsluiting parallel aan Operaweg
- Pocketplein aan de Dorpse straat
- Pocketparks aan Hugo de Vriesstraat vanwege beperkte mogelijkheid tot planten bomen
- Milieuhinder Den Blanken
- Praxis parkeerplekken

Blok C

blokspecificaties

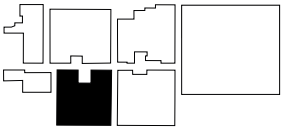
VOLUME OPBOUW

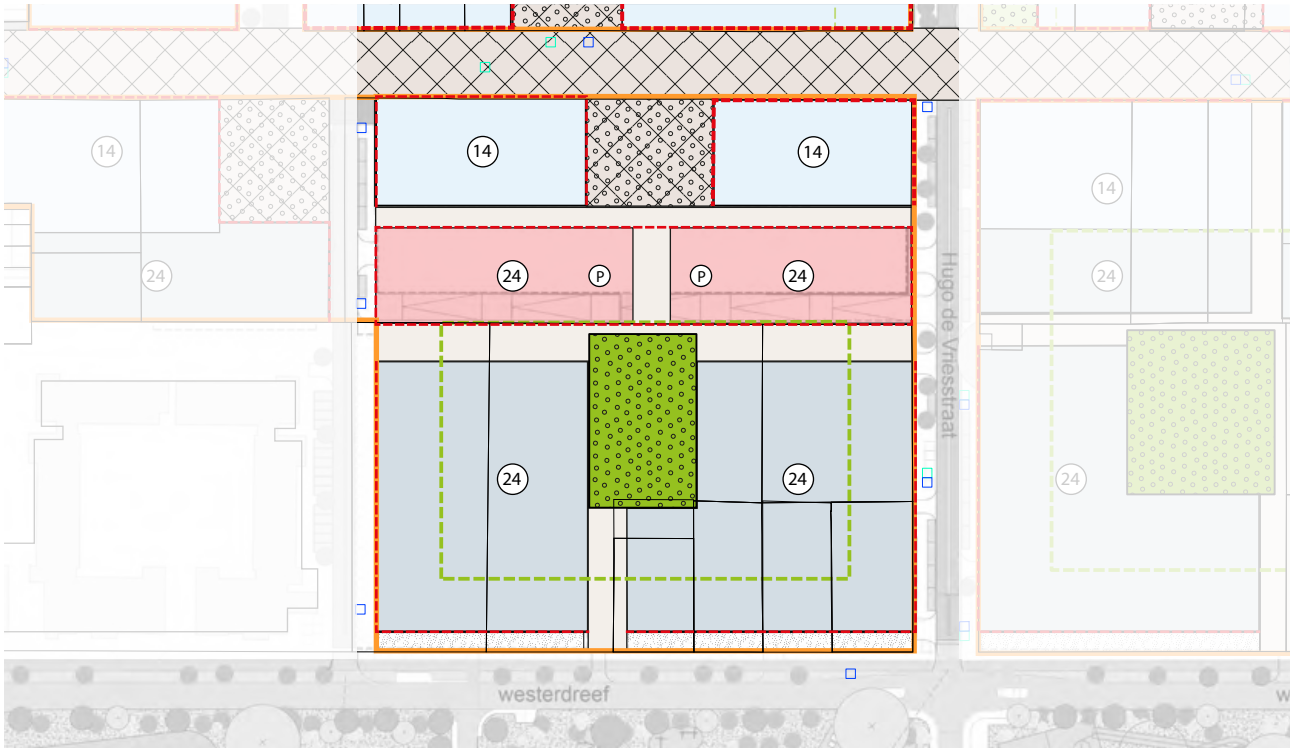
blok oppervlakte	~22.868m²
blok opp zonder dorpse straat	~22.214m²
max bvo m² FSI 1.8	~41.162m²
minimaal 5% niet woon functies (exclusief parkeren)	~2.041m²
max bvo woonprogramma inclusief hub	~39.104m²
max aantal woningen	267

OPENBARE RUIMTE

functioneel groen (groene hof)	min. 1300m²
pocketparks	min. 577+336+247=1.160m²
spelen	1 speelplek leeftijd 0-5 100-500m²

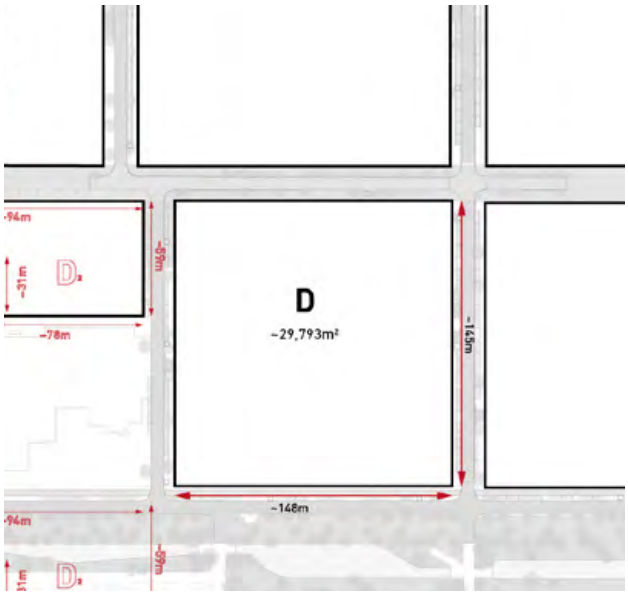
Blok D1





Locatie en omgeving

Blok D grenst aan Staringstraat, Hugo de Vries-straat, de nieuw verlengde Bergsmastraat en de Westerdreef.



Specials

- transformatie loods naar mobiliteitshub
- nieuw te maken ontsluitingsweg (verlengde Bergsmastraat)
- aansluiten op Westerdreef

Blok D1

blokspecificaties

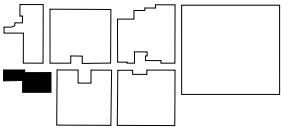
VOLUME OPBOUW

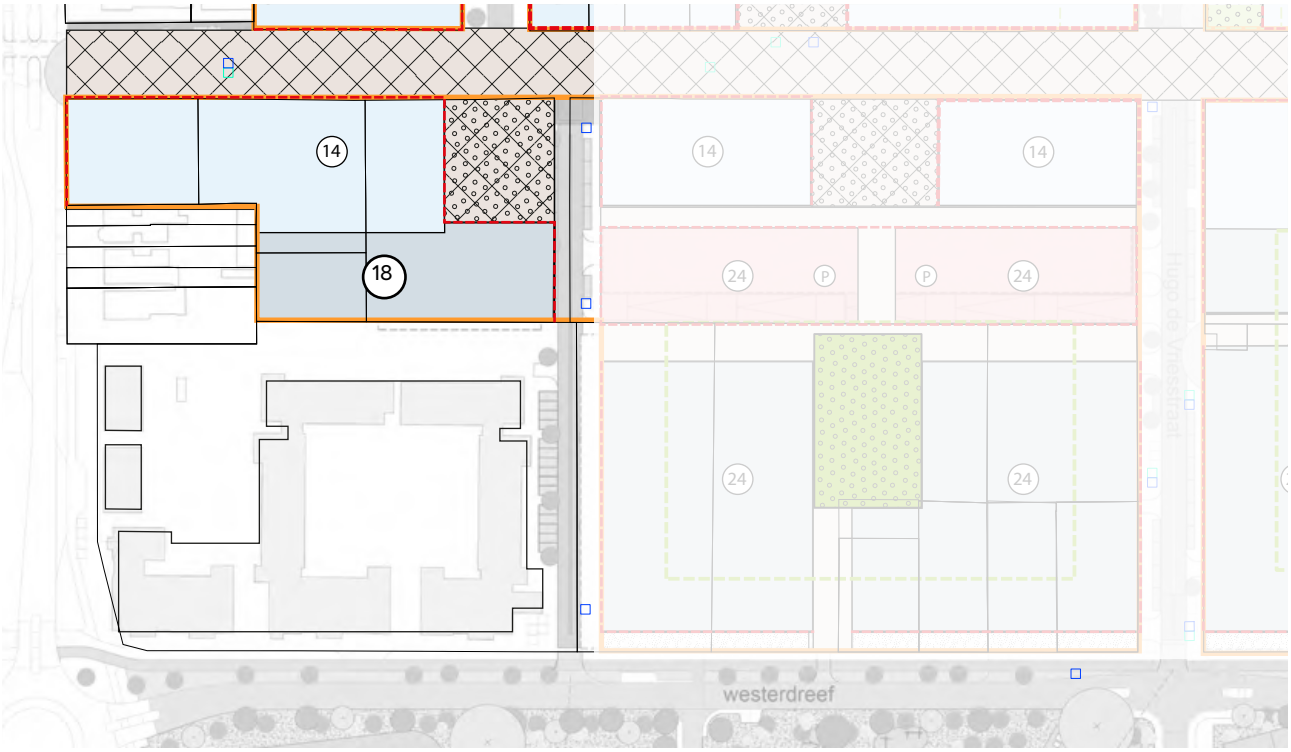
blok oppervlakte	~21.548m²
max bvo m² FSI 1.8	~38.786m²
minimaal 5% niet woon functies (exclusief parkeren)	~1.939m²
max bvo woonprogramma inclusief hub	~36.847m²
max aantal woningen	251

OPENBARE RUIMTE

functioneel groen (groene hof)	min. ~1400m²
pocketparks	min. ~950m²
spelen	-

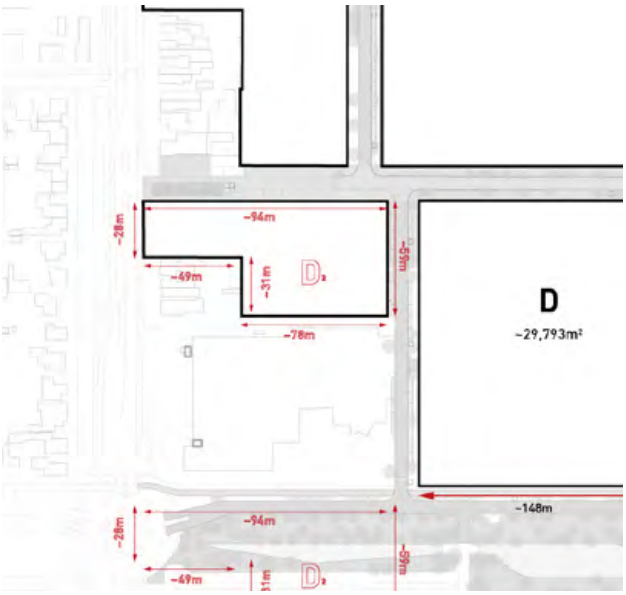
Blok D2





Locatie en omgeving

Blok D2 grenst aan Staringstraat, Venneperweg, de nieuw verlengde Bergsmastraat en het Westerdreefkwartier.



Specials

- aansluiten woonmilieu Venneperweg
- speelplek leeftijd 0-5
- Nieuw te maken ontsluitingsweg (verlengde Bergsmastraat)

Blok D2

blokspecificaties

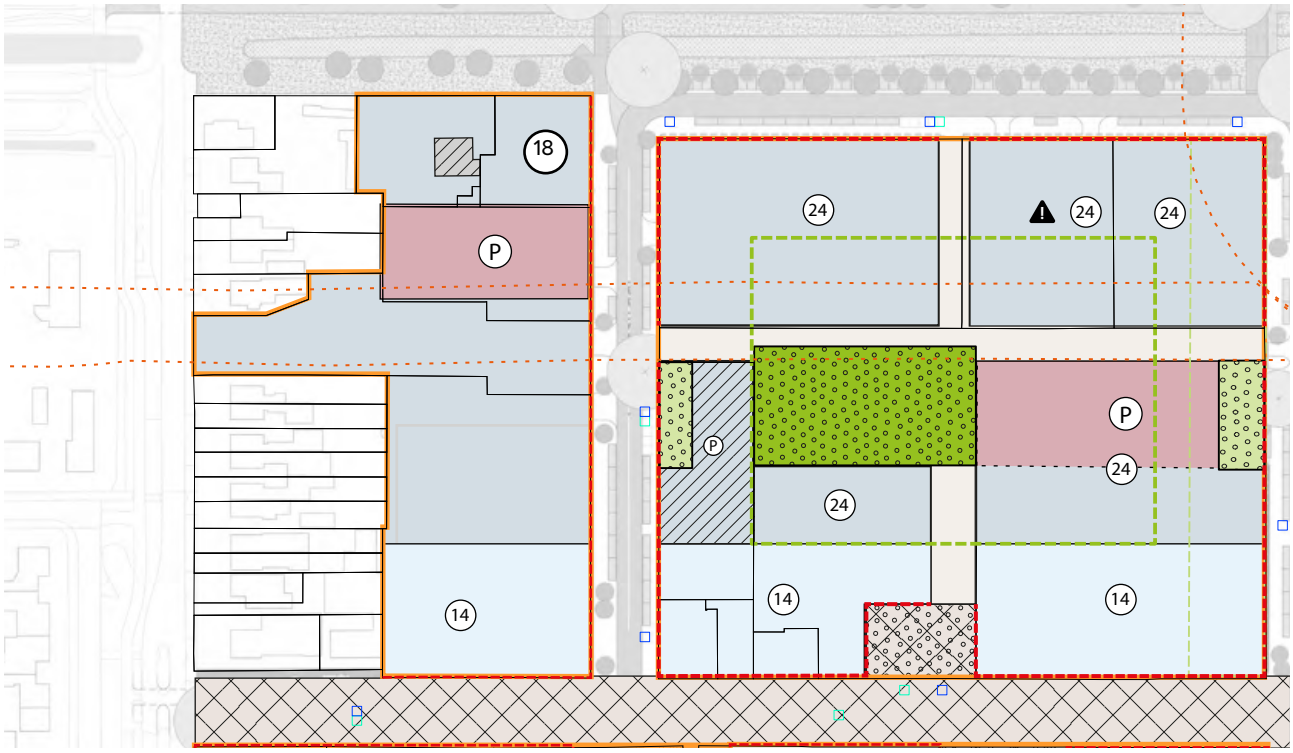
VOLUME OPBOUW

blok oppervlakte	~8.245m²
max bvo m² FSI 1.8	~14.841m²
minimaal 5% niet woon functies (exclusief parkeren)	~742m²
max bvo woonprogramma inclusief hub	~14.099m²
max aantal woningen	96

OPENBARE RUIMTE

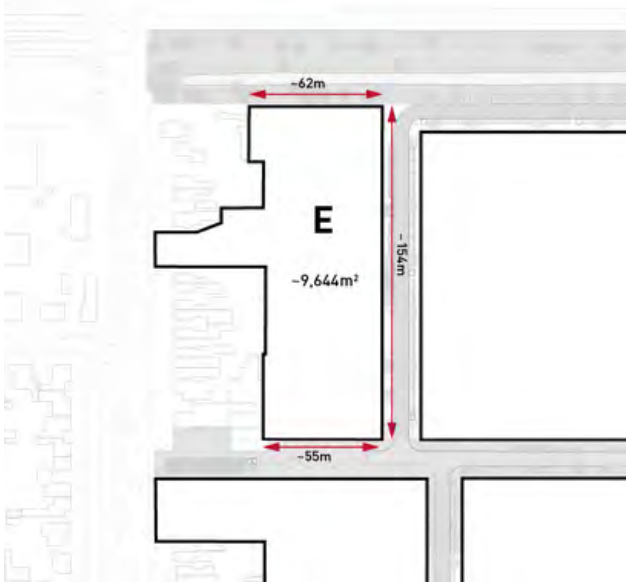
functioneel groen (groene hof)	-
pocketparks	min. ~850m²
spelen	1 speelplek leeftijd 0-5 1-500m²

BLOK E



Locatie en omgeving

Blok E grenst aan de bestaande woningen van de Venneperweg, Bergmastraat, Nieuwerkerkertocht en Staringstraat. De huidige woningen aan de dwarslint Venneperweg zullen net als de praxis behouden blijven. De overgang van de huidige korrel van de Venneperweg naar de nieuw te ontwikkelen bouwvelden dient zorgvuldig ontworpen te worden. De ontsluiting van het blok ligt aan de Bergmastraat. Tevens dienst er rekening gehouden te worden met de langzaam verkeersverbinding met de voorzieningskern van Getsewoud aan de zuid-westzijde van het blok. Verder staan er twee Spoorwachterswoningen die behouden dienen te worden. Laden & lossen voor de praxis is een aandachtspunt.



Specials

- Praxis
- Spoorwachterswoningen
- Voetgangersverbinding Getsewoud
- Aansluiting bestaande bebouwing Venneperweg

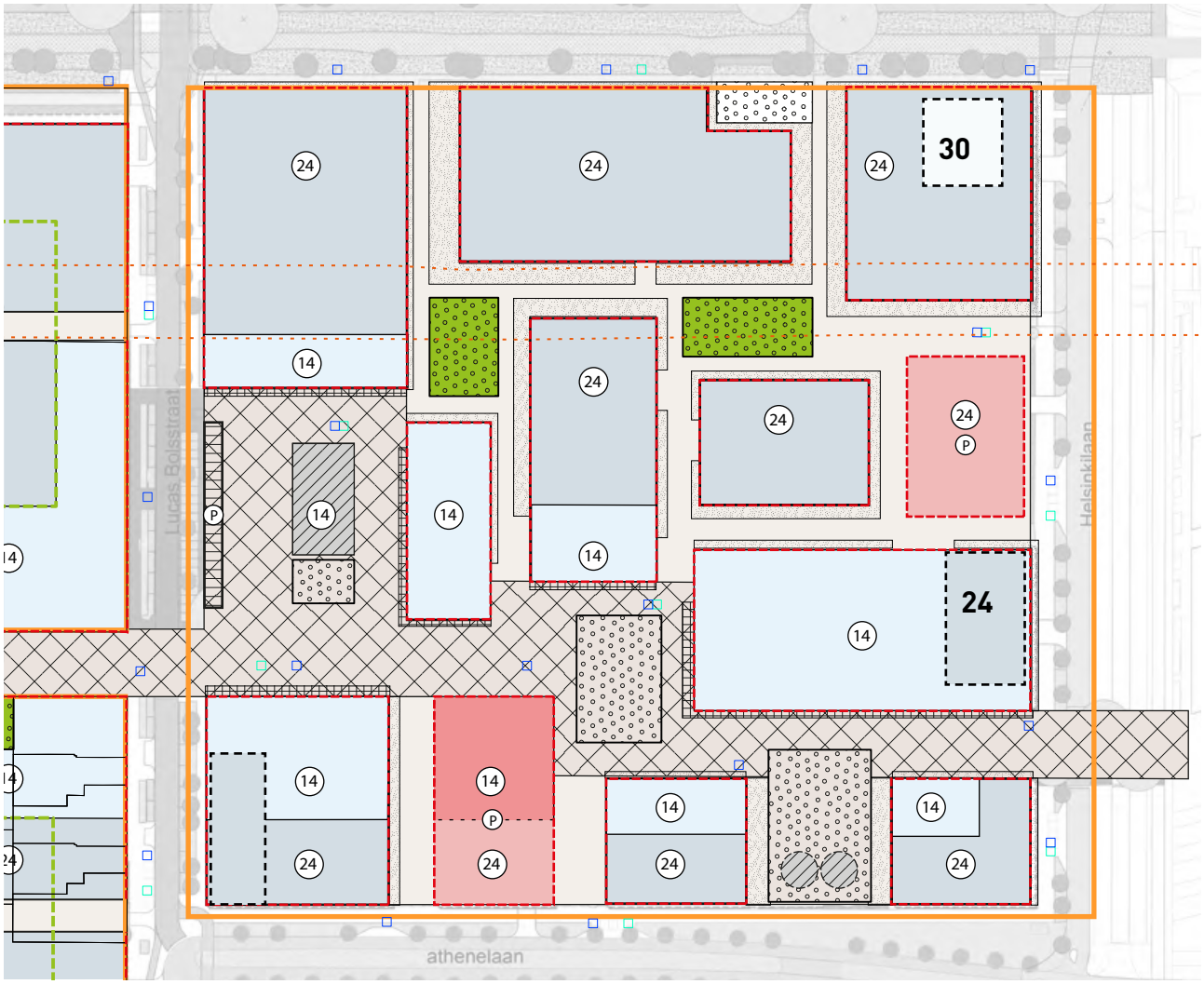
VOLUME OPBOUW

blok oppervlakte	~9.644m²
max bvo m² FSI 1.2	~11.573m²
minimaal 10% niet woon functies (exclusief parkeren)	~1.157-1.735m²
max bvo woonprogramma inclusief hub	~10.418m²
max aantal woningen	75

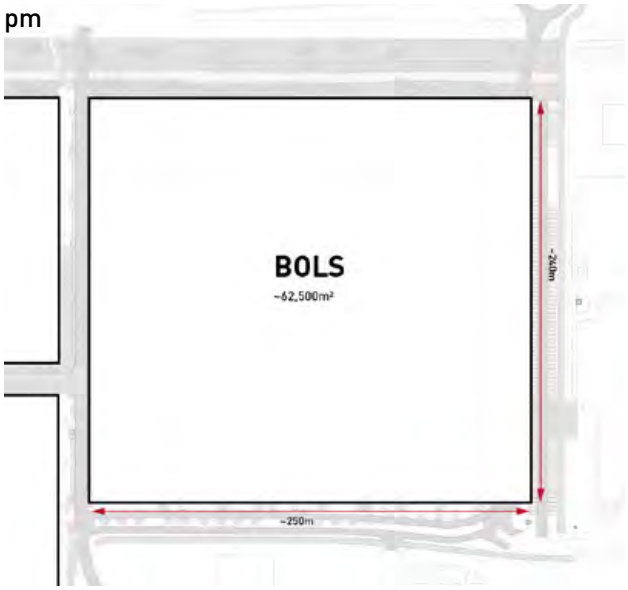
GROEN

functioneel groen (groene hof)	-
pocketparks	370m²
spelen	1 speelplek leeftijd 0-5 100-500m²

Blok BOLSTERREIN



pm



Specials

- Autovrij
- Medisch centrum
- BSO/KDV buitenruimte
- Bolstoren - Bolsplein
- Dorpse straat autovrij
- Behoud/verplaatsen Silo's
- 1 toren max 30 meter max footprint 600m2
- Nieuwe parallelle onsluiting
- vleermuizen

Blok BOLSTERREIN

VOLUME OPBOUW

blok oppervlakte	~61.490m²
max bvo m² FSI 1.8	~110682m²
minimaal 10% niet woon functies (exclusief parkeren)	~11.068m²
max bvo woonprogramma inclusief hub	~99.613m²
max aantal woningen	875

GROEN

Openbare ruimte voor het Bolsterrein is vastgelegd in het SO+

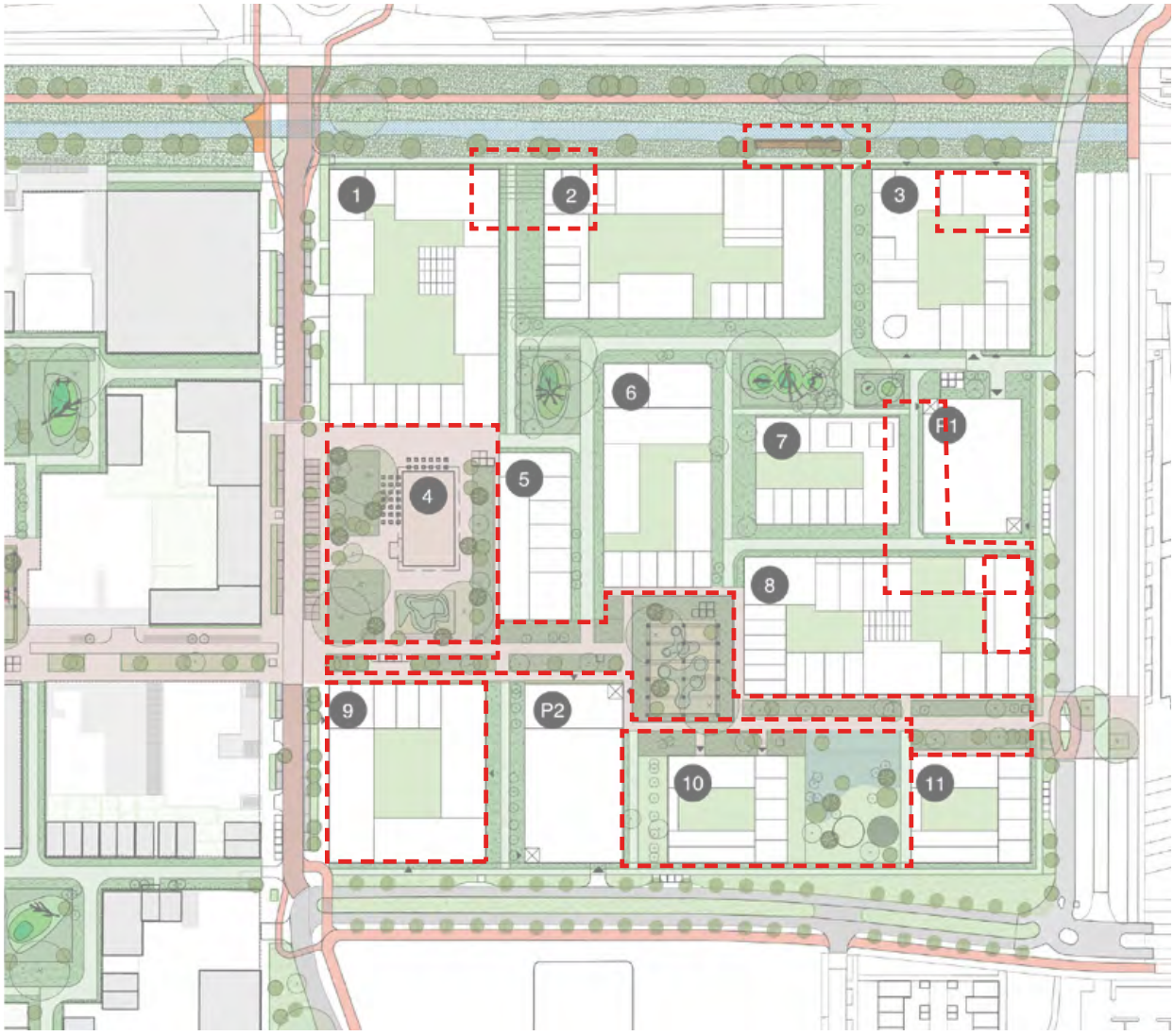
spelen	1 speelplek leeftijd 0-5 van 100-500m²

Locatie en omgeving

Het Bolsterrein grenst aan de Nieuwerkerkertocht, Lucas Bolsstraat, Athenelaan en Helsinkilaan. De Bolstoren zal getransformeerd worden waarbij de huidige architectonische expressie gerespecteerd dient te worden. Verder moet minimaal 1 van de 2 silo's behouden blijven. Vanwege het feit dat er 1 ontwikkelende partij het gehele gebied zal gaan ontwikkelen kunnen we de bouwvelden en openbare ruimte specifieker aangeven. Het gehele terrein is autovrij met uitzondering van nood- en hulpdiensten en zones waar laden en lossen mogelijk is. De Nieuwerkerkertocht dient een aangename plek te worden voor voetgangers en fietsers dit is tevens de verbinding met Park21.

Binnen het invloedsgebied van de gastransportleidingen mogen geen zeer kwetsbare objecten worden gerealiseerd en dient bij de realisatie van (beperkt) kwetsbare objecten een toename van het groepsrisico te worden verantwoord en aandacht te worden besteed aan de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

Blok BOLSTERREIN ontwerp opgaven



Het door Bolskwartier aangeleverde ontwerp laat zien dat er een ontwerpproces loopt. Het ontwerpproces focust zich in deze fase op een aantal onderdelen. Die onderdelen zijn hieronder benoemd en worden op de kaart als opgenomen in de blokpaspoorten voor het Bolskwartier gestippeld weergegeven. De kaart in het Masterplan zal die stippellijnen niet bevatten dit vanwege de leesbaarheid van het Masterplan.

De gestippelde vlakken en de overweging worden hieronder benoemd, waarbij de volgorde van de ligging bij de blokken de volgorde van opname is:

- Verhoging tussen bouwveld 1 en 2 verdient nog nadere uitwerking. Door het hoogteverschil is de verbinding (doorwaadbaarheid van het gebied) met de Nieuwerkerktocht minder dan wanneer die op maaiveld zou zijn. Anderzijds kunnen de trappen en het hoogteverschil kwaliteit toevoegen. In de ontwerpfase is het belangrijk dat de verbinding goed is en dat de trappen een relatie hebben met zo wel het gebied naar de Bolstoren en naar de Nieuwerkerkertocht. Een plek van voldoende omvang aan de Tocht draagt hieraan bij.
- de ‘stitch’ tussen bouwveld 2 en 3 is geen brug meer - op korte afstand is een brug gelegen

en op deze locatie hoeft de 'stitch' niet over het water. De 'stitch' moet voldoende corresponderen met de tocht en van voldoende omvang zijn;
- Blok 2 had in een eerdere versie een hoek minder om de relatie met de tocht vorm te geven en daar ruimte voor te hebben. Die ruimte is op deze locatie weggelaten. Om de relatie goed te krijgen en goede verblijfsplek te creëren vergt dit veel ontwerpkracht, zie ook de stitch hierboven.
- De hoogte van 30 meter op blok 3 wordt gestippeld weergegeven op de verbeelding. De hoogte vraagt een goede inpassing en heeft een maximale footprint van 600m2 vanaf 24m hoog.
- De invulling van het Bolsplein wijkt af van de in het ontwerp-Masterplan opgenomen tekening. De plaats van het terras en de mogelijkheid van verdere uitwerking verreist het rekening te houden met de aansluiting op de Dorpse straat en schaduwwerking panden overkant Lucas Bolsstraat.
- de groene aankleding van de dorpse straat en de groene ruimten sluit beter aan bij de ambities van het masterplan. De relatie tussen paden en plinten verdient nog wel aandacht.
- Noordzijde blok 10 is een voorstel gedaan voor het park met de silo's en dat kan zo verder uitgewerkt worden. Aandachtspunten zijn de overgangen van privé en openbaar. Het uitgangspunt is dat het geheel toegankelijk is of in ieder geval dat er geen hekwerken komen om gebieden af te kaderen.
- Zuidzijde blok 10 is onduidelijk op welke wijze omgegaan wordt met de toegankelijkheid van de strook. In plannen die wij gezien hebben, wordt daar een kinderdagverblijf gedacht. De wens voor afsluiting, zeker in het geval van een hekwerk, maakt dat de steeg smal wordt; er is ontwerpaandacht nodig om dit tot een aantrekkelijke plek te maken
- De noordelijke silo wordt gestippeld en kan terugkeren als silhouet.
- De op de verbeelding aangegeven hoogten voor zover die afwijken van de verbeeldingen in het ontwerp-Masterplan worden gestippeld.
- Bij de kaart van de openbare ruimte wordt opgemerkt dat de verdere detaillering en uitwerking van de overgangen en margestroken nog veel uitwerking behoeft en in het verdere proces haar beslag krijgt.

Bouwvelden	Woningaantallen
01	109
02	104
03	123
05	48
06	59
07	69
08	83
10	39
11	57
Subtotaal	691
04 (Bolstoren)	86
09 (ZVM)	98
totaal	875

Woningaantallen per blok (kan beperkt afwijken)

COLOFON

ONTWERP:

Studioninedots

Gedempt Hamerkanaal 111
021 KP Amsterdam
T: +31 (0)20 4889269
www.studioninedots.nl

inbo

Kon. Wilhelminaplein 29
P.O. Box 967
1000 AZ Amsterdam
T: +31 (0)20 4212422
www.inbo.com

KARRES
BRANDS

Mussenstraat 21
1223 RB Hilversum
T: +31 (0)35 642 29 62
www.karresenbrands.nl

Kaart- en beeldmateriaal zijn gemaakt/ geleverd door de ontwerpbureau's Studio-ninedots, Karres en Brands en INBO.

IN OPDRACHT VAN:

Gemeente Haarlemmermeer
gebouw de Polderlanden
Marktlaan 124
2132 DM Hoofddorp

gemeente
Haarlemmermeer

Beeldkwaliteitsplan
-
30.06.2021
concept versie 4.0



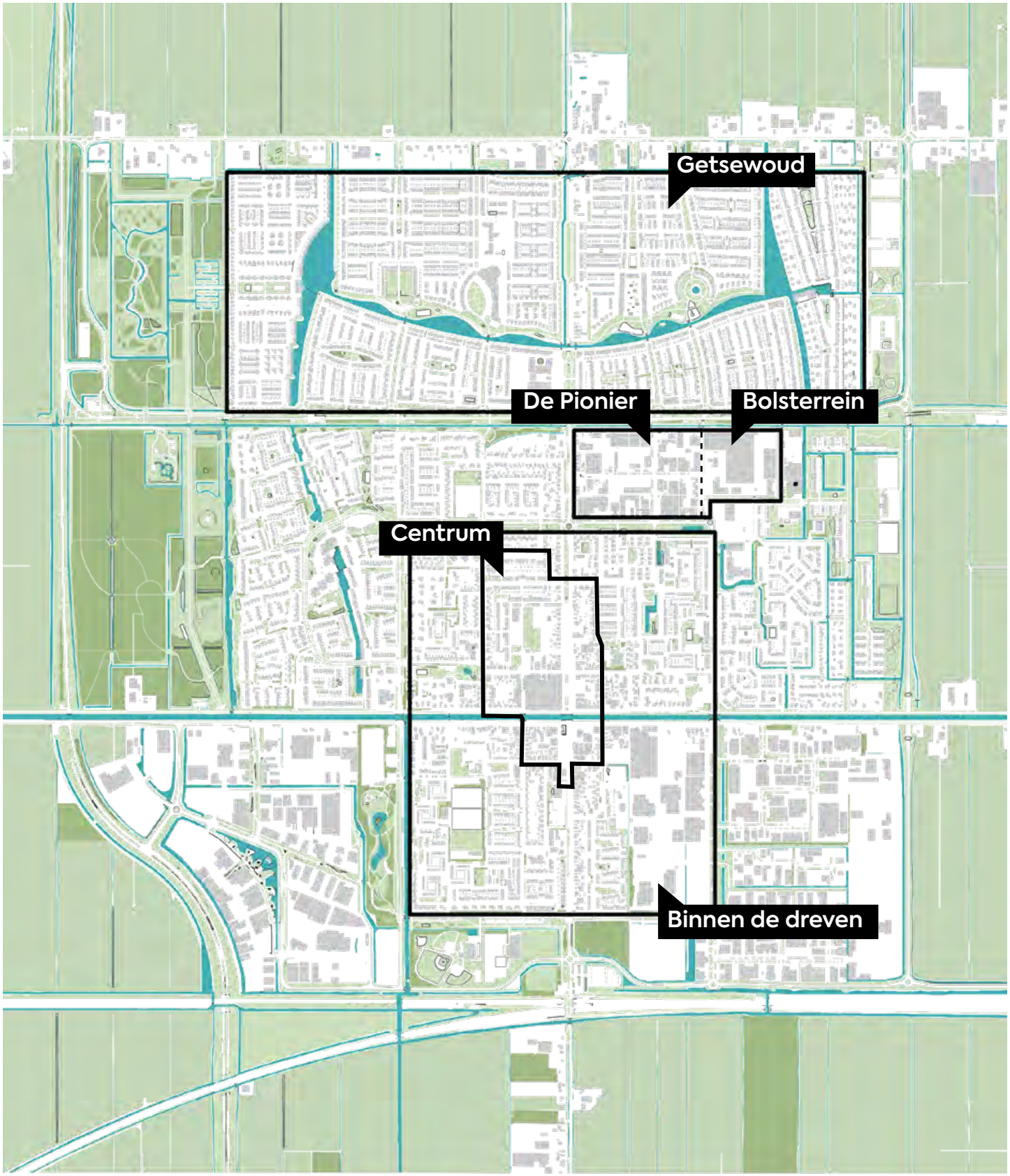
Luchtfoto van De Pionier - Bols Nieuw-Vennep [Aerophotostock]

Het Pionier-Bolsterrein Nieuw-Vennep

Beeldkwaliteitsplan

VERSIE 6.0
13 JAN 2022

gemeente
Haarlemmermeer



Nieuw-Vennep : positie De Pionier en Bolsterrein

0 100m 200m 500m 1000m

Leeswijzer

Dit document is samen met het Masterplan Pionier-Bolsterrein en de Basisblokpaspoorten, kaderstellend voor de toekomstige herontwikkeling van de marktpartijen op het Pionier-Bolsterrein.
Bij interpretatieverschillen tussen dit BKP en de Basisblokpaspoorten prevaleert het Basisblokpaspoort boven het Beeldkwaliteitsplan.

De kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte wordt middels de uitwerking van het stedenbouwkundig plan vastgelegd. De kwaliteit en inrichting van de centrale hoven zal door de marktpartijen worden uitgevoerd en wordt daarom in dit BKP beschreven.

Het Beeldkwaliteitsplan licht in de hoofdstukken B, C en D toe wat de gewenste kwaliteit is voor het gebied. In hoofdstuk D wordt dit vertaald in toetsbare criteria.

Om spraakverwarring te voorkomen worden in alle documenten gebruikte termen volgens de bijgaande Definitielijst toegepast.

De ambities en referentiebeelden in het Masterplan, het beeldkwaliteitsplan en de blokpaspoorten geven de "look and feel" aan van de beoogde industriële woonsfeer van het Pionier-Bolsterrein. De doelstelling is de circa 2.000 woningen, waarvan een groot deel in een relatief goedkoop segment, in het Pionier-Bolsterrein te realiseren binnen de voor de gemeente en grondeigenaren haalbare (financiële) kaders. Met de huidige dynamiek in de woningmarkt en de kostenontwikkelingen in de bouwsector is het op dit moment lastig een lange termijn perspectief te schetsen. Er zal daarbij afhankelijk van deze marktomstandigheden door de gemeente en de marktpartijen een balans gezocht moeten worden tussen de opgestelde uitgangspunten en ambities uit het Masterplan en de praktische mogelijkheden om plannen haalbaar te maken en tot realisatie te brengen binnen gewenste termijnen.

De uiteindelijke ontwikkeling in het deel Pionier is ook sterk afhankelijk van welke percelen wel en welke percelen niet zullen worden betrokken in de transformatie. De actuele verwachting is dat een deel van de percelen niet binnen de periode van realisatie van dit Masterplan zal transformeren. Op die percelen zal de bedrijvigheid binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan worden voortgezet. Dat is geen belemmering maar past juist binnen het concept van de mix van wonen en werken in het plangebied.



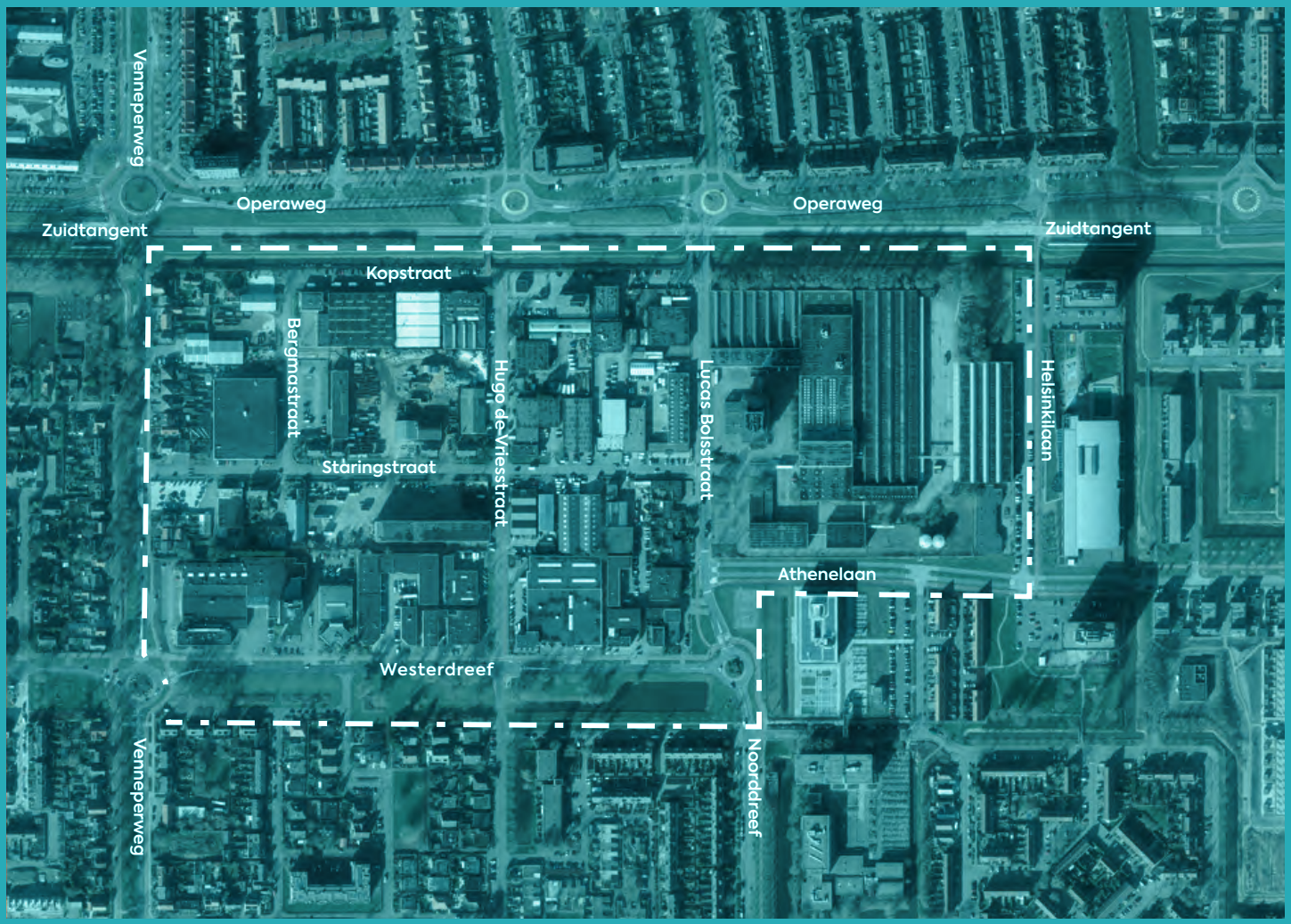






Definitielijst

Projectnaam:	Het Pionier-Bolsterrein
Deelgebieden:	De Pionier, Het Bolsterrein
Binnentuin:	Collectieve tuin / private tuin grotendeels omringd met bebouwing
Blok:	Ontwikkelveld (A, B, C, D, E, Bolsterrein)
Blokgrens:	Uiterste grens van de blokken zie kaart
Bouwblok:	Samenstelling van aansluitende gebouwen boven maaiveld
Bouwveld:	Veld bestemd om bebouwd te worden
Centraal hof:	Openbare ruimte centraal gelegen in een blok
Daktuin:	Collectief toegankelijk dak
Dorpse straat:	Centrale-as van het gebied
Entree:	Hoofdingang van een gebouw gelegen aan openbare ruimte
Formele zijde:	Openbaar gebied, zie kaart p.10
Gebouw:	Als pand leesbaar onderdeel van een bouwblok
Gevelbreedte:	Maximale breedte van een gebouw daar waar het gebouw het breedst is exclusief uitkragende balkons.
Kavel	Een kavel is een kadastraal perceel of aaneengesloten kadastrale percele die in eigedom zijn van een partij
Margezone:	Uitgeefbare buitenruimte grenzend aan een gevel en openbare ruimte
Mobiliteitshub:	Een mobiliteitshub is een gebouw dat in ieder geval parkeren combineert met een gevarieerd aanbod van duurzame en actieve vervoersmiddelen
Niet-woonprogramma:	Niet-woonprogramma: bebouwd programma exclusief het woonprogramma en het bebouwd parkeerprogramma
Ontwikkelveld:	Uitgeefbaar gebied
Parkeerkelder:	Verdiepte of halfverdiepte parkeervoorziening dat (groten)deels onder een gebouw is gelegen
Pocketpark:	Openbare ruimte gelegen aan de rand van een blok
Secundaire zijde:	Openbaar gebied met een informeel karakter, zie kaart p.10
Steeg:	Openbare verbinding tussen formele zijde en centraal hof
Woonprogramma:	Woningen met het bijbehorend gebouwd parkeren (exclusief parkeerkelders voor zover het betreft de berekening van de FSI)


Venneperweg
Operaweg
Operaweg
Zuidtangent
Zuidtangent
Kopstraat
Bergmastraat
Hugo de Vriesstraat
Lucas Bolsstraat
Helsinkilaan
Staringstraat
Athenelaan
Westerdreef
Venneperweg
Noorddreef

Inhoudsopgave

Leeswijzer 3

A. Inleiding 9

B. Beeldkwaliteitseisen voor het hele gebied 15
B.1 Contrast en diversiteit 16
B.2 Algemene principes 17
B.3 Architectonische uitstraling 18
B.4 Materialisatie 19
B.5 Dakvorm en kappen 20
B.6 Platte daken 21
B.7 Uitkragingen, balkons en buitenruimten 22
B.8 Erfafscheidingen 23
B.9 Plinten: Entrees en toegangen 24
B.10 Plinten: Fietsenstallingen, bergingen en entrees parkeren 25
B.11 Parkeergebouwen 26
B.12 Principes aansluitingen 27

C. Specifieke kwaliteitseisen 29
C.1 Specifieke kwaliteitseisen dorpse straat 30
C.1 Specifieke kwaliteitseisen hergebruik bestaande elementen 31
Plankaart 32
C.2 Specifieke kwaliteitseisen Bolsterrein 34

D. Inrichting binnentuinen 37
D.1 Inrichting collectieve ruimten 38
D.2 Inrichting en aansluiting private tuinen aan openbare ruimte 40
D.3 Verlichting 42

E. Toetsingscriteria 45
E.1 Algemene criteria 46
E.2 Specifieke criteria 47
E.3 Criteria inrichting binnenhoven 47



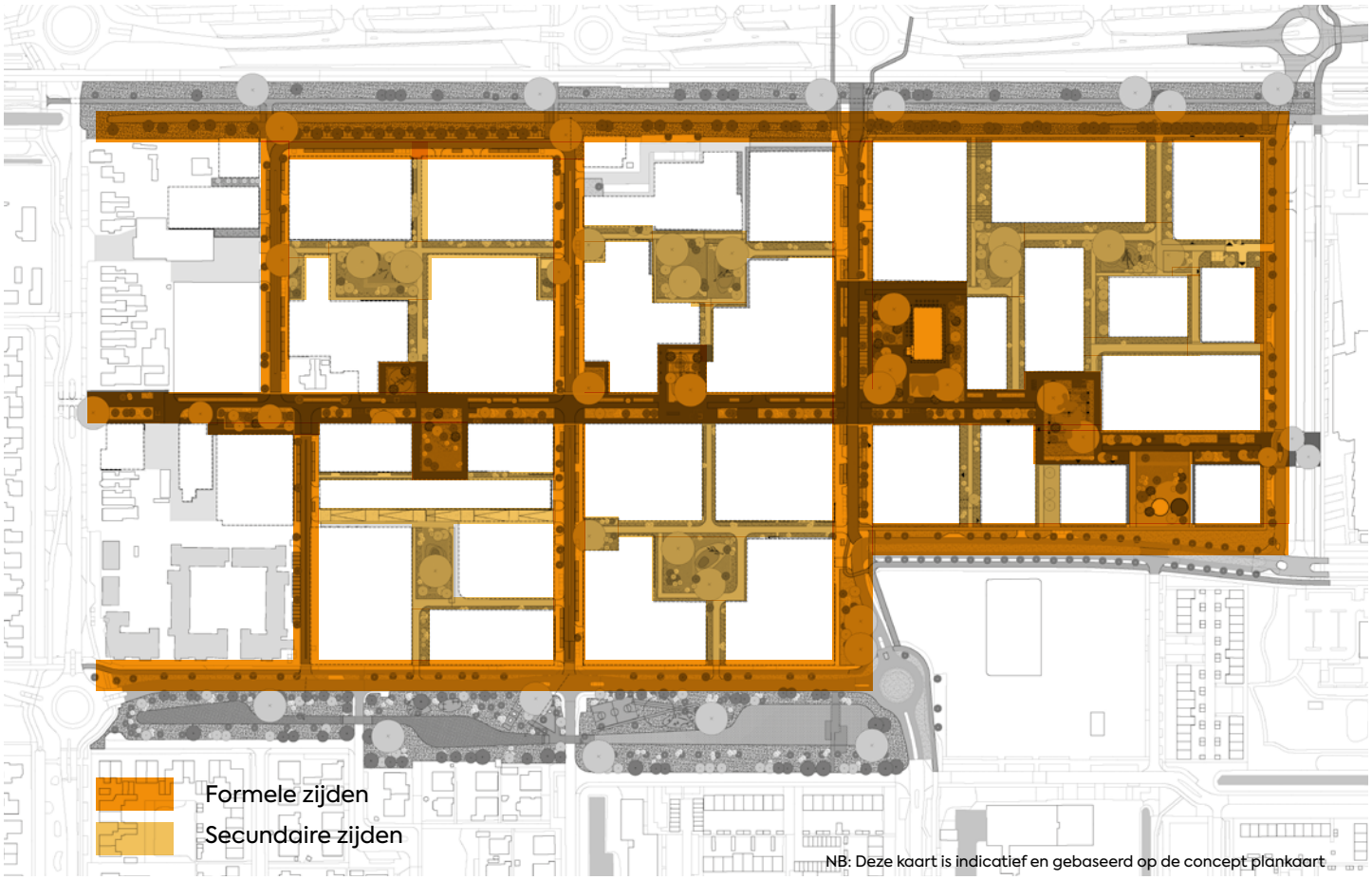







A Inleiding

HET PLAN BEHOEFT IN HAAR ARCHITECTONISCHE UITWERKING RANDVOORWAARDEN VOOR DE BEELDKWALITEIT VAN GEBIED EN GEBOUW.


Formele zijden
Secundaire zijden
NB: Deze kaart is indicatief en gebaseerd op de concept plankaart


Binnentuinen
NB: Deze kaart is indicatief en gebaseerd op de concept plankaart

A Inleiding

De Pionier en het Bolsterrein zijn bedrijfsterreinen die door de groei van Nieuw-Vennep ingekapseld zijn. Met de herontwikkeling van het gebied wordt geen tabula rasa (leeg vel) gemaakt, maar bouwen we voort op wat er is. We willen dit gebied op een duurzame manier transformeren naar een gemengd gebied met een eigen identiteit. Die identiteit wordt gemaakt door te werken met contrasten. Een oud loodsje naast een fors woongebouw. Een parkeergebouw naast een rijtje laagbouwwoningen. Dergelijke contrasten geven het gebied kleur. We koesteren daarom diversiteit en contrast als leidmotief voor de beeldkwaliteit. We willen voorkomen dat er een hoogstedelijk gevoel ontstaat ondanks dat hier in een hogere dichtheid gebouwd wordt dan omliggende wijken.

In het beeldkwaliteitsplan onderscheiden we formele en secundaire zijden. Op de hiernaast afgebeelde kaart is aangegeven welke zijden daaronder verstaan worden.

Ten aanzien van de binnentuinen is in de kaart hiernaast is aangegeven welke typen ruimten in het plan daaronder verstaan worden.

Naast deze toetsingscriteria willen we ook vrijheid geven aan beeldverhogende afwijkingen. Dat zal goed beargumenteerd aan het Q-team en de welstandscommissie voorgelegd moeten worden.

Robuust

Stoer

Contrastrijk

Divers



Luchtfoto van De Pionier - Bols Nieuw-Vennep [Aerophotostock]



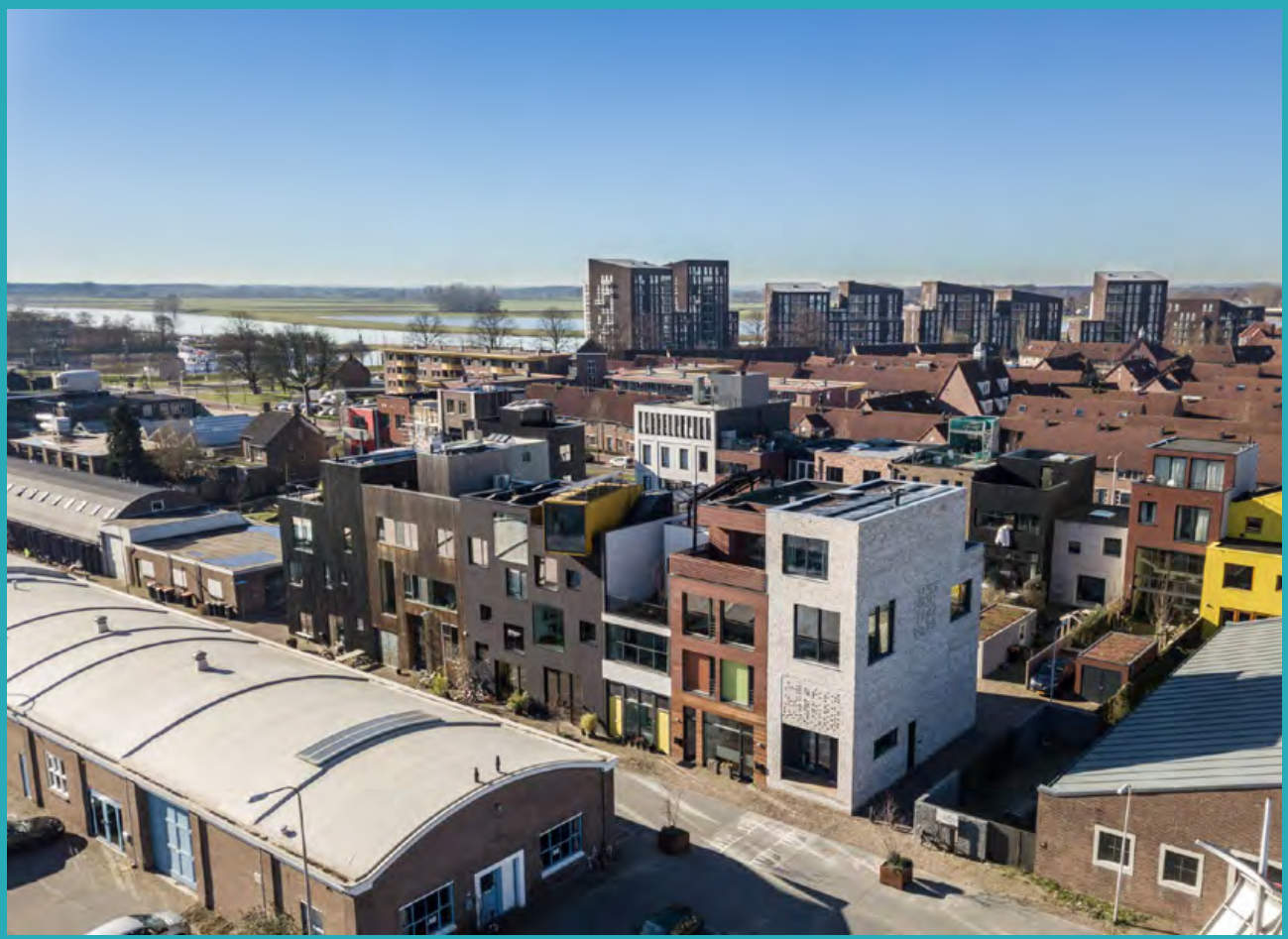


B Beeldkwaliteit voor het hele gebied

De architectuur is tijdloos, stoer en innovatief. Het sluit aan bij het industriële karakter van het gebied.

B1 Contrasten en diversiteit

De transformatie van deze bedrijfsterreinen moet er in alle stadia van het proces overtuigend uitzien. We omarmen daarom diversiteit. De inzet op constrasten in alle aspecten geeft dit gebied z'n specifieke identiteit en charme. Groot naast klein. Plat naast een kap. Contrasten in kleuren en materialen. De individuele gebouwen maken met elkaar een rijke compositie. Het is daarom zaak dat elk gebouw helder en eenduidig is en juist niet in zichzelf diversiteit heeft.

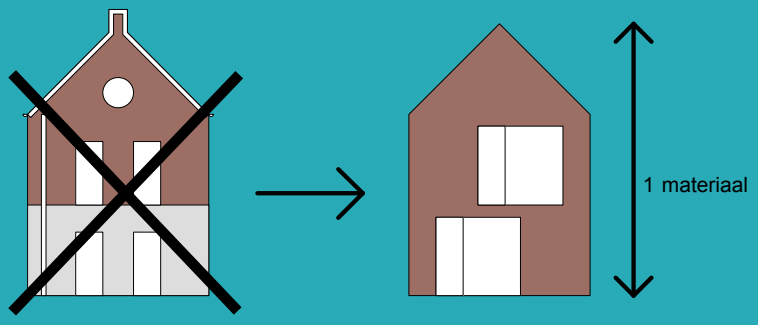


Havenkwartier Deventer. Contrastrijk en diversiteit als kwaliteitsdragers van de transformatie.

B2 Algemene principes

De gebouwen moeten alzijdig worden ontworpen, de gevelopbouw consequent en met aandacht voor verhoudingen. De architectuur wordt niet nostalgisch, maar tijdloos, innovatief, stoer en robuust. De architectuur sluit aan bij het industriële karakter van het gebied, en heeft een moderne uitstraling en detaillering. De gebouwen krijgen grote gevelopeningen, spannende composities, transparante plinten, minimale dakranden en verholen goten. Robuustheid van de gevel kan bijvoorbeeld worden verkregen middels een grid in de gevel, diepe neggen, terug liggende raam- of deuropeningen en loggia's. De schaduwwerking geeft ritme en perspectief. Door robuustheid van de vormgeving, materialen en detaillering met tegelijkertijd een opene en transparant karakter voorkomen we zwaarmoedige, sombere gesloten straatwanden.

Aan de straatgevels aan de formele zijde mogen geen hemelwaterafvoer in het zicht. Dat kan op meerdere manieren opgelost worden. De toegelaten detaillering is kostbaar. Gezien de kwaliteitseisen en de stapeling daarvan is hier meer ruimte in afwerkingskeus een en ander na goedkeuring Q-team. Grijze pijpen over de gevels worden niet toegestaan.

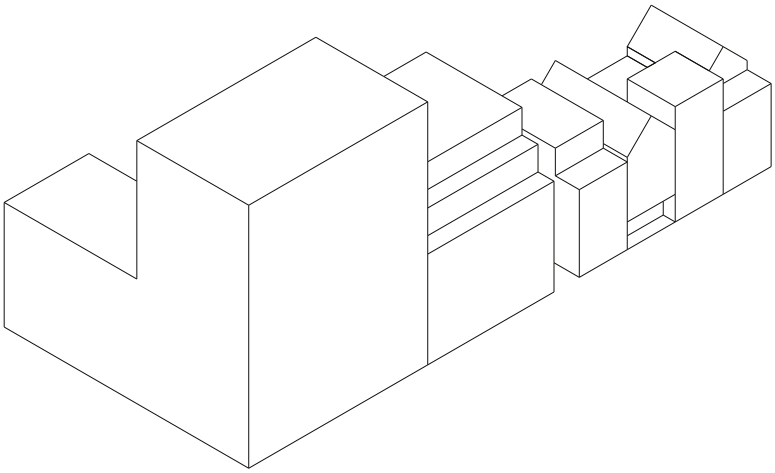


NIET:
klassieke uitstraling en detaillering
- **kleine gevelopeningen**
- **andere materialisatie plint**
- **andere materialisatie achtergevel**
- **uitwendige hwa**
- **uitstekende goot**
- **accentuering dakrand**
- **gesloten plint**

WEL:
moderne uitstraling en detaillering
- **grote gevelopeningen**
- **spannende compositie**
- **streven naar 1 materiaal of 1 kleur voor zowel gevel als kap**
- **alzijdige materialisering**
- **grenzend aan openbare ruimte: hwa inwendig of in het gevelvlak**
- **verholen goot**
- **minimale dakrand**
- **vlakke dakpannen**
- **transparante plint**

B.3 Architectonische uitstraling

Elk gebouw krijgt zijn eigen architectonische uitstraling, ontsluiting, materialisering, kleur en hoogte. De architectuur is tijdloos, niet nostalgisch, experimenteel, innovatief en stoer. Variatie is uitgangspunt: verspringende daklijn, verschil in verdiepingshoogte, diversiteit aan kapvormen. De architectuur is divers. Gebouwen moeten zoveel mogelijk alzijdig worden ontworpen waarbij de gevelopbouw consequent door wordt gezet en met aandacht voor verhoudingen.





Nostalgisch



achterkanten



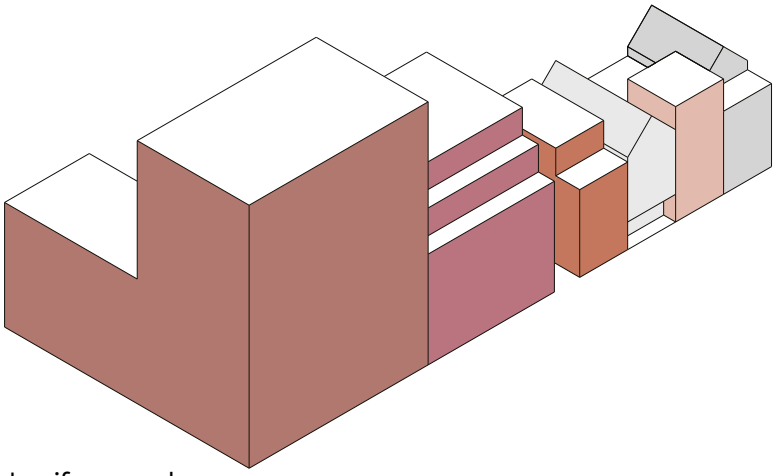
Tijdloos, innovatief en stoer



Gebouwen zijn alzijdig ontworpen

B.4 Materialisatie

De toe te passen materialen moeten hoogwaardig, duurzaam, modern en tijdloos zijn. De materialisatie refereert aan het industriële karakter van het gebied: baksteen, beton, glas, metaal, hout; terughoudendheid in toepassing van kunststof plaatmateriaal. Grote aandacht dient gegeven te worden aan materiaalkeuze en detaillering. De toepassing van hergebruikte materialen en de mogelijkheid van hergebruik naderhand verdienen voorkeur. Materiaaltoepassing en kleurgebruik worden per gebouw in een beperkt palet toegepast. Kleurgebruik en materialen dienen met naastgelegen panden zo divers mogelijk te zijn.



divers straatbeeld met uniforme gebouwen



Goedkope uitstraling, uitwendige goot, kunststof kozijnen



Levendig metselwerk, geraffineerde details



Hoogwaardige houten gevel

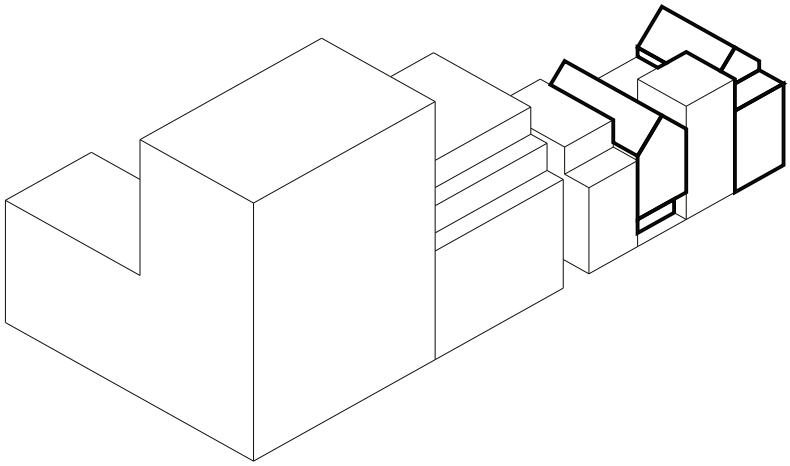


Hoogwaardig plaatmateriaal

B.5 Dakvorm en kappen

Toepassen van kapvormen verwijzend naar het industriële karakter van het gebied wordt gestimuleerd. De detaillering van de kappen is modern. Gestreefd wordt naar een integrale materialisering of kleurstelling van gevel en dak. Voor- en zijgevels vlak uitvoeren, zonder uitkraging van goot of dakkap. De goot is verholen.

Om het toepassen van kappen te stimuleren zijn de in het kavelpaspoort genoemde maximum hoogten in meters en verdiepingen exclusief schuine daken en kappen.





Overstekende dakranden, uitwendige goten en hwa's





Integrale materialisering van gevel en dak



Verholen goot



Verfijnde detailering dakrand

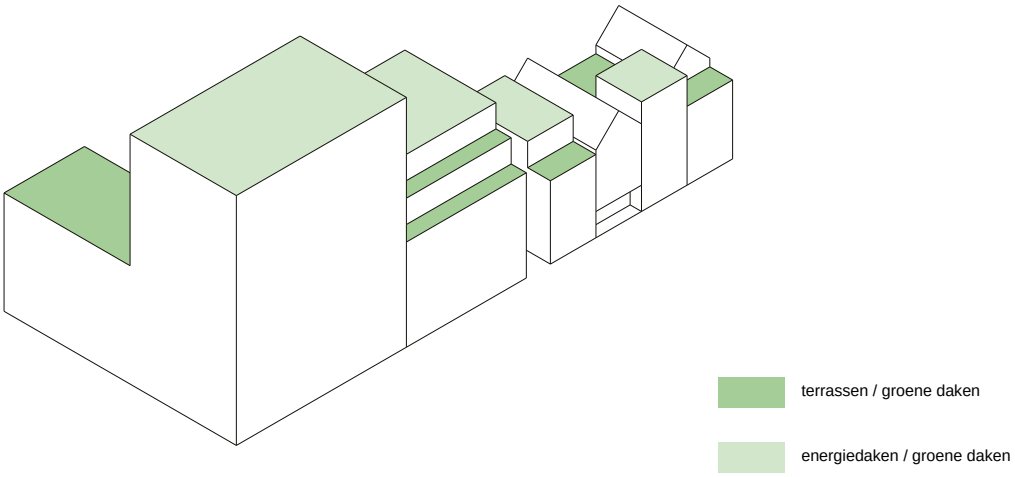
B.6 Platte daken

Platte daken moeten het regenwater zo lang mogelijk bufferen om het daarna vertraagd af te voeren naar de openbare ruimte. Daarnaast dienen ze gebruikt te worden voor het opwekken van energie of als buitenruimten.
Voor platte daken zijn er drie scenario's mogelijk:

- groen dak
- energiedaken: worden gebruikt voor zonnepanelen
- terras

De waterbuffering wordt behaald door combinatie met een groen dak of vergelijkbare oplossingen voor waterbuffering (b.v. permavoid limited).

Indien er zonnepanelen op het dak geplaatst worden, zijn deze uit het zicht gehouden door bijvoorbeeld het dakrand te verhogen.





Zonnepanelen op groen dak



Terras en groen dak



Waterbuffering onder terrasvloer



Waterbuffering met permavoid limited

B.7 Uitkragingen en buitenruimten

De algemene principes voor de uitkragingen en buitenruimten gelden aan de formele en secundaire zijde. Bij de grotere gebouwen, zoals appartementenblokken, hoekblokken en cpo-blokken, is ruimte voor uitkragende delen, zoals buitenruimten of erkers. De uitkragingen moeten in vorm en uitstraling ondergeschikt zijn aan het hoofdvolume en een integraal onderdeel van de plastiek van de gevel zijn. Uitkragingen aan de formele zijden mogen maximaal 1,5 meter diep zijn en mogen zich niet onder de 4,2 meter hoogte bevinden. Er dient gezorgd te worden voor afwisseling, oftewel het vermijden van veel repeterende buitenruimten. Op de begane grond zijn geen uitkragingen mogelijk. De onderzijde van de uitkragende delen dient net zo hoogwaardig afgewerkt te worden als de gevel.
Op sommige plekken dient de bebouwing rekening te houden met geluid. Buitenruimten moeten mogelijk afgeschermd zijn (bijvoorbeeld als glazen erkers). Ook dienen uitkragende delen rekening te houden met geplande/bestaande boomkruinen in de openbare ruimte.



balkons onderdeel van gevel



balkon en gevel zeflde materialisering



setbacks



balkon en gevel zeflde materialisering



balkons ondergeschikt aan gevelarchitectuur



inpandinge balkons en setbacks

B.8 Erfafscheidingen

Erfafscheidingen zijn of onderdeel van de architectuur van het betreffende gebouw of worden op een natuurlijke wijze gemaakt middels hagen en dergelijke.
Wanneer de erfafscheiding grenst aan een ander kavel is de maximale hoogte 2,10m.
Verschijningsvorm en materialisering worden in overeenstemming met de buren bepaald. Wanneer de erfafscheiding grenst aan de openbare ruimte wordt deze vormgegeven als onderdeel van de openbare ruimte.
Hier zijn vier scenario's mogelijk:

- Verhoogde tuinen tot 50cm met zitrand, vormgegeven zonder hek of schutting of andere verticale afscheidingen
- Verhoogde tuinen tot 50cm met zitrand en daarachter een hekwerk met een maximale hoogte van 2,10m ten opzichte van het maaiveld.
- Een hekwerk dat, of muur die, wordt mee-ontworpen met het gebouw, met een maximale hoogte van 2,10m ten opzicht van de tuin.
  Een muur grenzend aan de openbare ruimte moet voor minimaal 30% doorzichtig worden vormgegeven met bijvoorbeeld een hekwerk.
- Bolsterrein: voortuinzones met groene hagen, ondersteund door hekwerk of gemarkeerde entrees.

Een margezone, is een plek die de bewoners in bezit hebben. De bewoner kan deze eigen maken. Het fungeert als een vriendelijke overgang tussen privé en openbaar.



Verhoogde tuin



Erfafscheiding integraal onderdeel ontwerp



Hekwerk



kavelgrens einde margezone, rooilijn ligt terug

B.9 Plinten: entrees en toegangen

Een transparante plint is vereist opdat een levendig straatbeeld wordt gecreëerd. In het gehele plangebied geldt een minimale vrije hoogte 3,6m op de begane grond daar waar deze aansluiten op de formele zijde. Gebouwen met een half verdiepte parkeerbak dienen aan de formele zijde op de begane grond aan te sluiten op maaiveld met een zone van 4 meter diepte. Uitzondering hiervan is aan de Westerdreef, waar in de nieuwe ontwikkeling de garage tot aan de rooilijn kan lopen. Voor deze uitzondering zijn in de blokpaspoorten extra regels opgenomen. De begane grond op de garage ligt maximaal 1,6m hoger dan het straatniveau in het geval deze garage is gelegen aan de Westerdreef.
De invulling van de plint kan bijvoorbeeld in de vorm van een splitlevel, een 4,6m. hoge eetkeuken aan de straat of een beletage.
De bebouwing wordt aan de buitenzijde van de plots ontsloten. Collectieve gebouwen moeten worden voorzien van een uitnodigende entree.



Maisonnette met voordeur aan de straat

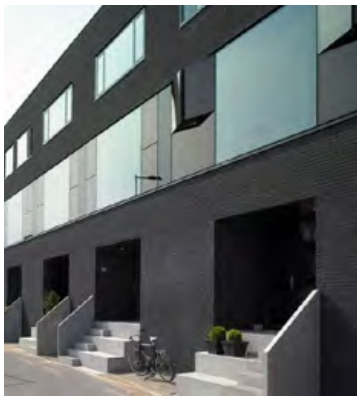




Interactie binnen-buiten



Hoge plinten voor de niet-wonen functies





Bel-etagewoningen met trap in margezone, richting voordeur

B.10 Plinten: fietsenstallingen, bergingen en entrees parkeren

Voor zowel bewoners als bezoekers dienen fietsparkeerplaatsen goed toegankelijk te zijn. Het bezoekersparkeren dient daarbij duidelijk zichtbaar en toegankelijk te zijn vanuit de aanrijdroutes. Inpassing van een uitnodigende entree in de architectonische opzet is vereist.
Individuele bergingen mogen niet in de voorgevel (formele zijden) worden opgenomen. In ieder geval worden geen bergingen op de hoeken van de plots geplaatst.
Voor grondgebonden woningen kunnen waar mogelijk fietsenbergingen op het achterterrein gepositioneerd worden.

De entrees tot de parkeergarages moeten een volwaardig onderdeel uitmaken van de architectuur van het bouwblok. Entrees worden vormgegeven in de rooilijn, zodat geen sociaal onveilige ruimtes bij de parkeerentrees ontstaan. In het ontwerp wordt rekening gehouden met een opstelplaats voor uitrijdend verkeer en een veilige situatie voor voetgangers en fietsers nabij de in- en uitrit van de garages.



Geen bergingen in de voorgevel



zichtbaarheid fietsparkeren



Toegangen tot parkeervoorzieningen dienen zo minimaal mogelijk uitgevoerd te worden



Collectieve fietsenstallingen transparant uitgevoerd in de gevel

B.11 Parkeergebouwen

De parkeergebouwen functioneren als mobiliteitshub. Een zichtbare en bereikbare plek en in zijn verschijningsvorm contrasterend van de rest. Een plek waar je als bewoner je auto kan parkeren maar ook een plek waar ruimte is gemaakt voor deelmobiliteit: elektrische auto, bestelbus, e-bike, step of scooter. Het deelvervoer is geschikt voor verschillende doelgroepen en gebruik.
Daarvoor zal het parkeergebouw niet alleen dienst doen als mobiliteitshub, maar ook bijdragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte door activeren en het maken van programma op het dak en tegen de gevel.
Het volume is toekomstbestendig. Het casco en de stramienmaat worden strategisch gekozen, zodat het gebouw in de toekomst gemakkelijk te transformeren is naar een woon- en werkgebouw.
In de uitwerking van de plannen voor mobiliteitshubs worden alle gevels zo veel mogelijk groen, de richtlijn is dat de gevels voor minimaal 50% groen zijn. Geheel groen is niet mogelijk, denk hierbij aan andere functies in de plint, ingangen, visuele verbindingen tussen binnen en buiten of daglichttoetreding. Daarom zal per hub een afweging worden gemaakt over in ieder geval volgende thema's: inpassing, kwaliteit, schaal en sociale veiligheid. Hierdoor zijn de mobiliteitshubs geen afgesloten dozen, maar leveren zij een bijdrage aan de beleving van het groen.



functie in de plint



Groene garage HTC, Eindhoven - INBO



Haniel-Garage - Paul Schneider-Esleben

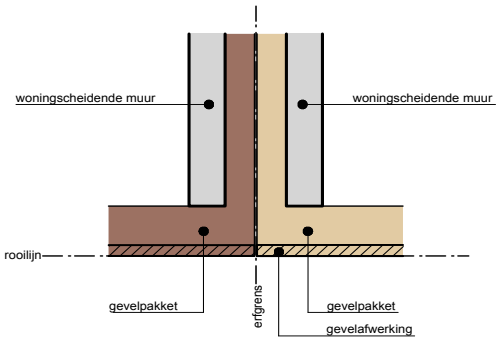


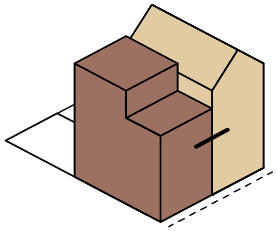
Fluor terrein Haarlem - Koschuch Architects

B.12 Principes aansluitingen

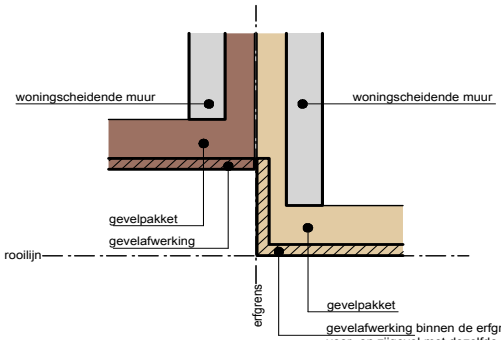
Om de diversiteit en eigenheid van de op elkaar aansluitende gebouwen op een op een heldere en overtuigende wijze te waarborgen zijn een aantal aansluitprincipes voorgeschreven. Hier dient bij de uitwerking van de plannen rekening mee gehouden te worden. Deze aansluitdetails zijn verplicht onderdeel van de indieningsstukken van de omgevingsvergunning aanvraag. Details die het zelfde effect opleveren worden ook toegestaan.

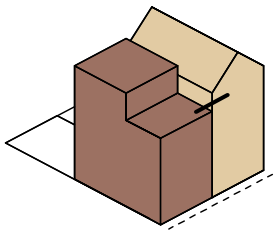
Wachtgevels dienen afgewerkt te worden. Isolaties en folies moeten afgedekt worden.



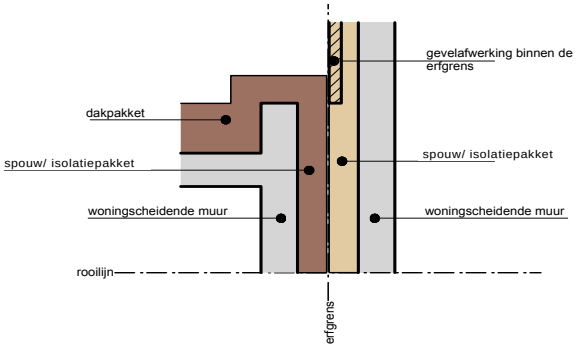


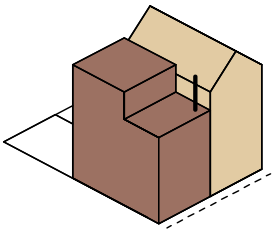
detail horizontaal:
gevelaansluiting in hetzelfde vlak



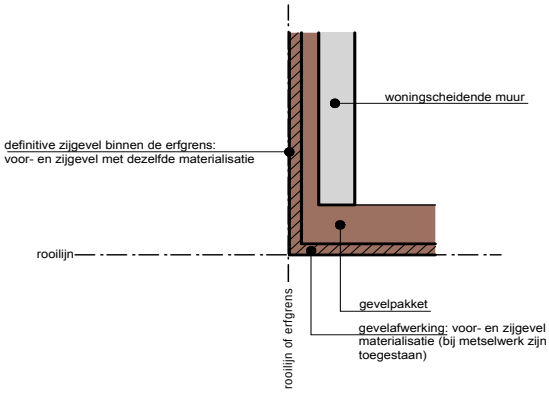


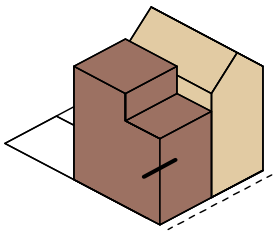
detail horizontaal:
gevelaansluiting bij verschillende diepte





detail verticaal:
gevelaansluiting bij verschillende hoogte





detail horizontaal
gevelafwerking voor kopgevel bij een hoekwoning


BOLS
BOLS
BOLS
ZO GENEVER

C Specifieke eisen

Het gebied heeft specifieke verschillen en speciale elementen.

C1 Specifieke kwaliteitseisen

Dorpse straat

De verbindende ruimte van het plan, de dorpse straat, vraagt om meer precisie. Dit wordt deels middels de spelregels uit het blokpaspoort benoemd, maar vraagt ook in de architectonische uitstraling meer verfijning. De schaal van de bebouwing moet passen bij de beoogde kleinschaligheid van de dorpse straat. De aansluitingen van de gebouwen aan de dorpse straat dienen de levendigheid te bevorderen. Woningen die aan de dorpse straat aansluiten hebben geen gevoelige functies zoals slaapkamers op straatniveau. Entrees zo veel mogelijk aan de dorpse straat zijde situeren.



Dorpse straat. Verbindende ruimte voor de wijk



Wonen aan de dorpse straat



Delftse stoep - Vermeer

C2 Specifieke kwaliteitseisen

Hergebruik bestaande elementen

Het hergebruik van bestaande gebouwen en elementen dragen sterk bij aan de oorspronkelijke identiteit van het gebied. Bij het geschikt maken van deze elementen voor nieuw gebruik dient het oorspronkelijke karakter van de bebouwing duidelijk zichtbaar te blijven of terug te komen. In het plan wordt een speciale rol gegeven aan de Bolstoren. Dit icoon uit het verleden is als de kerk in een dorp. De architectonische expressie van met name dit gebouw dient behouden te blijven. Verder dient het kunstwerk in het interieur op de begane grond behouden te blijven. De volgende elementen zijn ook waardevol om te behouden: de bestaande silo's op het Bolsterrein en de spoorwachterswoningen aan de Venneperweg. Hergebruik van gebouwelementen, zoals spanten, wordt vanuit identiteit en circulairiteit aangemoedigd.

Het behoud van een silo en een silo qua silhouet is het uitgangspunt voor het Bolsterrein.



Bestaande silo's



Bestaande Bolstoren



Spoorwachterswoningen - Venneperweg 683 en 685



Interieur begane grond Bolstoren

Plankaart



De getoonde bebouwing is illustratief voor de mogelijke ontwikkeling



C3 Specifieke kwaliteitseisen Bolsterrein

INTEGRAAL ONTWERP

Het Bolsterrein onderscheidt zich van de Pionier in maatvoering en schaal en ook in diversiteit.

Ten eerste zijn op het Bolsterrein de bouwvelden helder en strak rechthoekig, terwijl die in de Pionier grilliger van aard zullen zijn. Op het Bolsterrein is er namelijk, met uitzondering van de Bolstoren, voornamelijk sprake van nieuwbouw. De Pionier is incrementeel ontstaan en zal door plaatselijke ingrepen verder worden uitgebreid.
Het behoud van onder meer spanten en een van de silo's zal waarde geven aan het plan. Een silo blijft feitelijk staan en de ander in silhouet. Op het Bolsterrein staat nu één kloek fabrieksgebouw, met enkele bijgebouwen.
Hiermee onderscheidt het zich van de aangrenzende Pionier, die kleinschaligere bouwmassa's kent. Dit onderscheid wordt in de nieuwbouw op het Bolsterrein opnieuw opgezocht. De architectuur borduurt in een eigentijdse vorm door op de optimistische jaren 60 architectuur met andere korrelgroottes. Zo zal op het Bolsterrein de kleinste schaal van individuele woningen ontbreken, en zullen naar verwachting grotere gevellengtes voorkomen dan in de Pionier.

De toegevoegde laag van deze tijd zit met name in de integratie van groen in de architectuur en woonomgeving. Deze is klimaatadaptief en biodivers, natuurbeleving en voedselbewustzijn staan centraal. De inspiratie komt van de eco-quartiers in Frankrijk. Met name het groene karakter van deze duurzame woonomgevingen zien we terug in Bolsterrein. In de 'straat'-profielen zal bestrating ondergeschikt zijn aan het groen. Bolsterrein zal dan ook autoluw tot autovrij zijn. Dat wil zeggen dat het Bolsterrein autovrij is met uitzondering van nood- en hulpdiensten en zones waar laden en lossen mogelijk is. De auto is dan nadrukkelijk te gast in dit gebied. Parkeren gebeurt in en onder gebouwen die bereikbaar zijn vanaf de randen.
Er zal halfverharding in de profielen opgenomen worden om hulpdiensten en verhuiswagens toe te kunnen laten in het plangebied.



Kunstwerk Bolstoren



Integratie gebouw en groen

MATERIALISERING

Bij de dorpse stedelijkheid hoort een architectuur die met aandacht ambachtelijke ontworpen is. Binnen een modern idioom wordt een tactiele materialisering gemaakt, zoals met diepe neggen of met lijsten aangezette neggen, verbijzonderingen in het metselwerk, gevelstenen, rijke entrees en metalen hemelwaterafvoeren.
Iedere gevel heeft een duidelijk hoofdmateriaal.

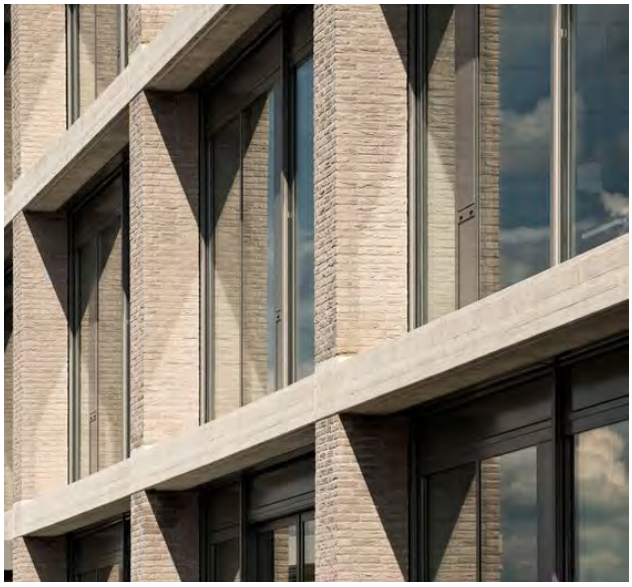


diepe neggen









diepe neggen



Industriële kappen als verwijzing naar de historie



D Inrichting binnentuinen

De binnentuinen worden integraal ontworpen met de daaromheen gelegen bebouwing

D1 Inrichting collectieve ruimten

GROENE OASES

De binnentuinen kenmerken zich door hun groene informele inrichting. Verblijfskwaliteit en interactie tussen de bewoners staat voorop. Ze zijn autovrij. Ze bieden plek aan spelen en helpen regenwater vertragen door het toepassen van verlaagde delen of polderdaken in het geval van binnentuinen over parkeergarages. De binnentuinen zijn met weelderige beplanting en bomen ingericht op een losse en tuinachtige manier. Er wordt gestreefd naar een mix van bomen, heesters, vaste planten en grassen. Paden kunnen meer informeel gedetailleerd worden maar dienen van eenzelfde materiaal en/of halfverharding te zijn. Het planten van bomen in de binnentuinen is juridisch niet afdwingbaar.

De overgang van de achterzijde van een gebouw naar de binnentuin dient integraal ontworpen te worden en dient gebruik en interactie te stimuleren. Per binnentuin kunnen meerdere principes worden toegepast, per gebouw één principe. Te denken valt aan een collectieve plint met privéplekken, terrassen omlijst door collectief groen, loggia's met een hoogteverschil naar de binnentuin. Erfafscheidingen privé-privé zijn integraal ontworpen en eerder een markering dan een scheiding tussen de twee ruimtes.
De margezones langs de gevel dienen van hout, grootformaat tegels en/of platen in beton te zijn.



Principe van overgangen privé-collectief in de binnentuinen







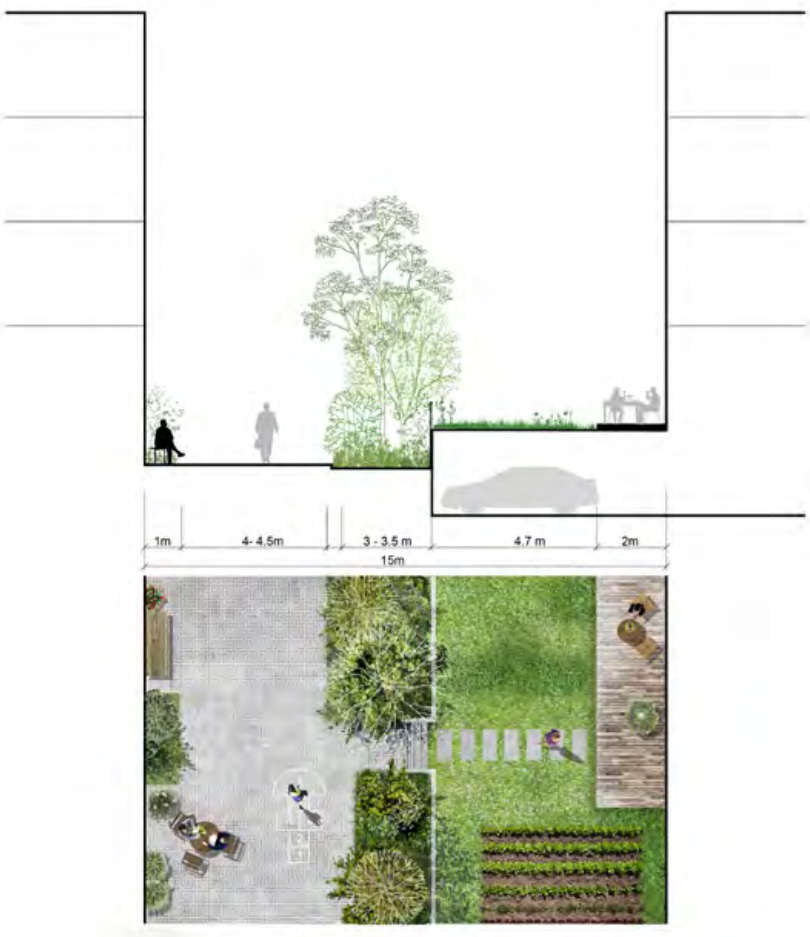


Referentiebeelden voor groene informele inrichting in de binnentuinen

D2 Inrichting en aansluiting private tuinen aan openbare ruimte

ONZICHTBAAR

De aansluiting tussen collectieve ruimtes en privetuinen mag fysiek begrensd zijn, maar zal altijd op een groene manier opgelost zijn. Er moet gestreefd worden naar een logische indeling, waarbij de erfafscheiding zo onzichtbaar mogelijk is opgelost. Beplantingsvakken, hagen en struiken zorgen voor een eenduidig beeld. Eventuele hoogteverschillen worden van beide zijden groen ingevuld.



Principe doorsnede aansluiting private tuinen - openbaar gebied













Referentiebeelden aansluitingen privé - openbaar met informeel groen

D3 Verlichting

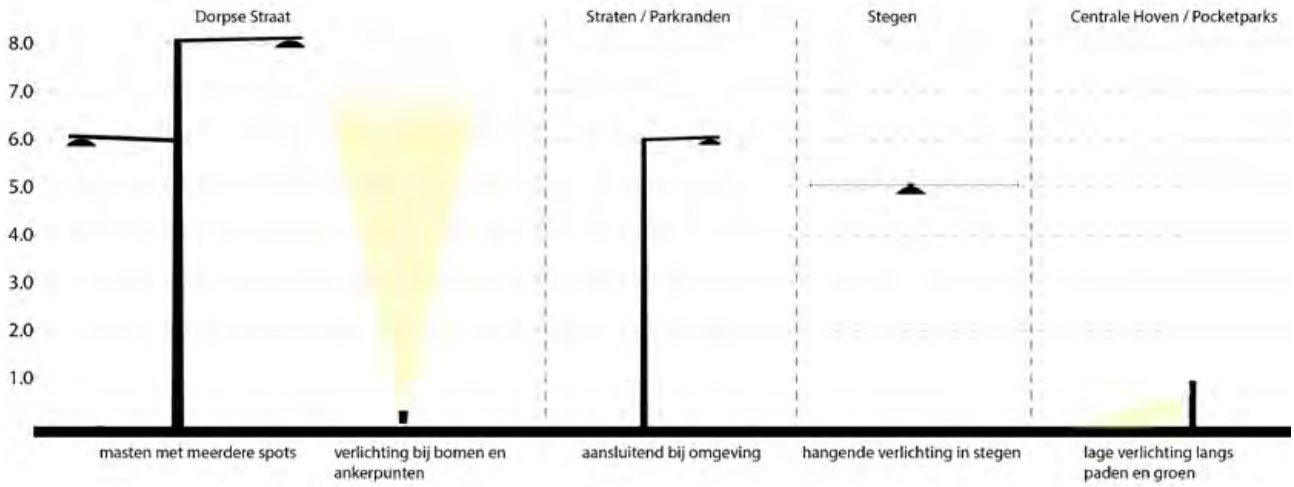
HIËRARCHISCHE OPBOUW

De hiërarchische opbouw van het verlichtingsplan benadrukt de ruimtelijke structuur van het ontwerp. De verlichting begeleid men door de verschillende zones van grote open zones en smallere semi-openbare ruimtes, waarbij de verlichting het karakter van deze verschillende zones versterkt. De Dorpse Straat is het meest verlicht met de hoogste lichtmasten met meerdere spots. Langs deze straat zijn op verschillende plekken bomen en de bijzondere architectonische ankerpunten verlicht voor extra nadruk op deze elementen.

De straten en parkranden volgen met eenvoudigere lichtmasten aansluitend bij de toegepaste types in de context. De nauwe steegjes worden verlicht met hangende armaturen tussen de gevels om de doorstroom niet te belemmeren. In de Centrale Hoven wordt verlichting laag bij de grond toegepast voor een meer ingetogen gebaar aansluitend bij de collectieve functies van deze zones.



Structuur verlichting Masterplan



Hiërarchie verlichting Masterplan









Verschillende type verlichting van de verlichtingshiërarchie



E Toetsingscriteria

Vertaling van de beeldkwaliteit naar meetbare en toetsbare criteria.

E1 Algemene criteria

1. De architectuur is stoer en innovatief. De uitstraling sluit aan bij het industriële karakter van het gebied. Contrast en diversiteit wordt nagestreefd op blokniveau.
2. Elk gebouw heeft zijn eigen architectonische uitstraling, materialisatie, kleur en vorm. Verschil en leesbaarheid van het individuele gebouw is vereist.
3. De gebouwen zijn alzijdig. Geen gesloten gevels en achterkanten.
4. De toe te passen materialen moeten hoogwaardig, duurzaam en modern zijn. De materialisatie refereert aan het industriële karakter van het gebied.
5. Toepassing van kapvormen wordt gestimuleerd. De detaillering van de kappen is modern. Gestreefd moet worden naar een samenhangende materialisering of kleurstelling van gevel en dak.
6. Platte daken moeten het regenwater zo lang mogelijk bufferen om het daarna vertraagd af te voeren naar de openbare ruimte. Daken of dakdelen die niet voor andere doelen gebruikt worden zijn groen.
7. Uitkragingen zoals buitenruimten en erkers moeten in vorm en uitstraling ondergeschikt zijn aan het hoofdvolume en een integraal onderdeel van de plastiek van de gevel zijn. Grote repetities dienen voorkomen te worden. Uitkragingen aan de formele en secundaire zijde mogen maximaal 1,5 meter diep zijn en mogen zich niet onder de 4,2 meter hoogte bevinden.
8. Erfafscheidingen zijn of onderdeel van de architectuur van het betreffende gebouw of worden op een natuurlijke wijze gemaakt.
9. Een transparante plint is vereist opdat een levendig straatbeeld wordt gecreëerd. In het gehele plangebied geldt een minimale vrije hoogte 3,6m op de begane grond, daar waar deze aansluit op de formele en secundaire zijde.
10. Gebouwen met een half verdiepte parkeerbak dienen aan de formele en secundaire zijde op de begane grond aan te sluiten op maaiveld met een zone van minimaal 4 meter diepte. Uitzondering is mogelijk aan de Westerdreef. De bel-etage op de garage ligt maximaal 1,6 m hoger dan het straatniveau.
11. Individuele bergingen mogen niet in de voorgevel formele en secundaire zijde worden opgenomen.
12. Gemeenschappelijke fietsenstallingen dienen uitnodigend en goed zichtbaar te zijn. Deze mogen zich mits goed vormgegeven aan de formele en secundaire zijde bevinden. Goede bereikbaarheid aantonen in toelichting.
13. De entrees tot de parkeergarages moeten een volwaardig onderdeel uitmaken van de architectuur van het bouwblok.
14. De parkeergebouwen contrastreren met de rest van de bebouwing. Ze dienen echter een sterke identiteit te hebben door bijvoorbeeld groene gevels toe te passen.
15. Om de diversiteit en eigenheid van de op elkaar aansluitende gebouwen op een op een heldere en overtuigende wijze te waarborgen dienen de voorgeschreven aansluitprincipes gevolgd te worden
16. Wachtgevels dienen afgewerkt te worden met een materiaal passend bij de architectuur van het blok

E2 Specifieke criteria

Dorpse straat

1. De architectuur is kleinschaliger en uitnodigend.
2. Er mogen geen uitstekende/uitkragende elementen aan de dorpse straat toegepast worden ten opzichte van de rooilijn.
3. Woningen die aan de dorpse straat aansluiten hebben geen gevoelige functies zoals slaapkamers op straatniveau.
4. Overgangen van woning naar de formele en secundaire zijde dienen zorgvuldig ontworpen te worden. Die overgangen dienen een bijdrage te leveren aan de levendigheid van de dorpse straat.
5. Entrees aan de dorpse straat situeren.

Hergebruik bestaande elementen

6. De aanpassingen van de gebouwen dienen in lijn te zijn met de oorspronkelijke uitstraling.
7. Er mogen geen uitstekende balkons aan de dorpse straat toegepast worden.

Bolsterrein

8. De architectuur borduurt in een eigentijdse vorm door op de optimistische jaren 60 architectuur
9. Intergraal onderdeel van de architectuur is de integratie van groen in de architectuur en woonomgeving. Deze is klimaatadaptief en biodivers, natuurbeleving en voedselbewustzijn staan centraal.
10. Binnen een modern idioom dient een tactiele materialisering gemaakt te worden, zoals met diepe neggen of met lijsten aangezette neggen, verbijzonderingen in het metselwerk, gevelstenen, rijke entrees.

E3 Criteria inrichting centrale hoven

1. De centrale hoven zijn maximaal groen, verharding wordt tot het noodzakelijke beperkt.
2. Er is genoeg ruimte voor spelen (norm dior) en waterberging (klimaattoets) in de hoven
3. De centrale hoven zijn toegankelijk voor nood- en huldiensten.
4. Centrale hoven zijn ruim voorzien van bomen en struiken.
5. Centrale hoven hebben ten minste 2 bomen van de 1e orde.
6. De overgang tussen privé en openbaar groen is vormgegeven met beplanting waardoor de fysieke afscheiding uit het zicht verdwijnt.
7. In de centrale hoven wordt verlichting laag bij de grond toegepast voor een meer ingetogen gebaar aansluitend bij de collectieve functies van deze zones.



COLOFON

ONTWERP:

Studioninedots

Gedempt Hamerkanaal 111
021 KP Amsterdam
T: +31 (0)20 4889269
www.studioninedots.nl

inbo

Kon. Wilhelminaplein 29
P.O. Box 967
1000 AZ Amsterdam
T: +31 (0)20 4212422
www.inbo.com

KARRES
BRANDS

Mussenstraat 21
1223 RB Hilversum
T: +31 (0)35 642 29 62
www.karresenbrands.nl

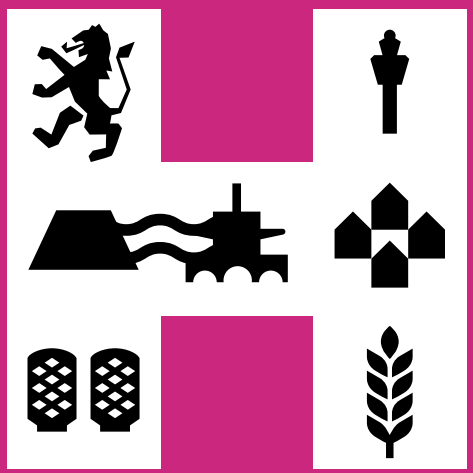
Kaart- en beeldmateriaal zijn gemaakt/ geleverd door de ontwerpbureau's Studio-ninedots, Karres en Brands en INBO.

IN OPDRACHT VAN:

Gemeente Haarlemmermeer
gebouw de Polderlanden
Marktlaan 124
2132 DM Hoofddorp

gemeente
Haarlemmermeer

Beeldkwaliteitsplan
-
30.06.2021
concept versie 4.0



gemeente
Haarlemmermeer

RAPPORT

Transformatie Pionier BOLS-terrein

Advies over parkeernormen

Klant: Gemeente Haarlemmermeer

Referentie: BI1140IBRP2107120830
Status: Definitief/1.0
Datum: 20 augustus 2021

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Contactweg 47
1014 AN AMSTERDAM
Industry & Buildings
Trade register number: 56515154

+31 88 348 95 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document:	Transformatie Pionier BOLS-terrein
Ondertitel:	
Referentie:	BI1140IBRP2107120830
Status:	1.0/Definitief
Datum:	20 augustus 2021
Projectnaam:	Advies parkeernormen Pionier-BOLS te Nieuw-Vennep
Projectnummer:	BI1140
Auteur(s):	Wiandy Balster, Jacco van Leuveren
Opgesteld door:	
Gecontroleerd door:	Jacco van Leuveren
Datum:	
Goedgekeurd door:	
Datum:	

Classificatie
Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoud

1 Inleiding en context 1

1.1 Aanleiding 1

1.2 Vraag aan Royal HaskoningDHV 1

1.3 Aanpak en leeswijzer 1

2 Gemeentelijke documenten 3

2.1 Parkeernormenbeleid Haarlemmermeer 3

2.2 Stedenbouwkundig Masterplan Pionier BOLS 4

2.2.1 Mobiliteit – Parkeren 5

2.3 Openbare ruimte Schetsontwerp+ 6

2.4 De Pionier – BOLS Basisblokpaspoorten 7

3 Onze visie 8

3.1 STOMP als basis 8

3.2 Respecteren huidige situatie 11

3.3 De juiste parkeerder op de juiste plek 11

3.4 Visie op parkeernormen 12

3.5 Aandacht voor speciale parkeerplaatsen 15

3.6 Samenvattend 16

Bijlagen

Bijlage 1: advies parkeernorm per functie

1 Inleiding en context

1.1 Aanleiding

Het Pionier-Bolsterrein in de gemeente Nieuw-Vennep wordt getransformeerd van werken naar een gemengd gebied van wonen, werken en voorzieningen. Er worden circa 2.000 woningen in het gebied gerealiseerd, waarvan een groot deel gestapeld gebouwd wordt (appartementen). De verdeling van het woningbouwprogramma is: 30% sociale huur, 20% midden segment en 50% vrije sector. De verhouding tussen wonen en niet-wonen is circa 85/90% wonen en 10/15% niet-wonen.

Door de centrale ligging van het terrein in Nieuw-Vennep liggen veel voorzieningen in de directe nabijheid. Het terrein ligt dicht bij winkels, HOV-haltes, wegen en recreatiemogelijkheden zoals de Hollandse Plassen, Park21, de duinen en het strand.

Een aandachtspunt bij de ontwikkeling is de wijze waarop op het parkeren wordt opgelost en vooral ook, gezien de ligging van het gebied, de aan te trekken doelgroep en het feit dat er een grotere gebiedstransformatie plaatsvindt, welke parkeernorm realistisch en passend is voor de nieuwe te realiseren woningen, mogelijk afwijkend van het huidige gemeentelijk parkeernormenbeleid.

De ontwikkelaar heeft ter onderbouwing van zijn plannen door adviesbureau Antea[1] een mobiliteitsvisie laten opstellen. Hierin gaat Antea dieper in op de plannen voor het Pionier-Bolsterrein, de geplande mobiliteit, de voorzieningen, de toekomstige doelgroepen en hun mobiliteitsbehoeften. Ook besteden ze aandacht aan de gebouwde parkeervoorzieningen en de deelmobiliteit die daarin gefaciliteerd kan worden. In aanvulling op de mobiliteitsvisie van Antea, heeft de ontwikkelaar aan adviesbureau Movares[2] gevraagd tot onderbouwde parkeernormen te komen voor Pionier-BOLS. Movares adviseert hierbij op een aantal punten af te wijken van het gemeentelijke beleid over parkeernormen.

1.2 Vraag aan Royal HaskoningDHV

Het gemeentelijk projectteam Pionier-BOLS heeft Royal HaskoningDHV gevraagd een eigen visie te geven over de te hanteren parkeernormen passend bij dit gebied. Basis vormt de planambities uit het concept masterplan. De onderdelen waarop wordt afgeweken van de parkeernormen uit het paraplubestemmingsplan dienen benoemd en onderbouwd te worden.

1.3 Aanpak en leeswijzer

Aanpak

Het vertrekpunt voor onze visie zijn de volgende documenten:

- Concept Stedenbouwkundig Masterplan voor Pionier-BOLS, conceptversie 28 april 2021
- Schetsontwerp+, versie 1.4 d.d. 22 maart 2021
- De Pionier – BOLS Nieuw-Vennep Basisblokpaspoorten, conceptversie 30 april 2021
- Parkeernormenbeleid: ‘Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018’[3] inclusief bijbehorende tabel met een overzicht van de parkeernormen.

[1] Mobiliteitsvisie De Pionier-Bols, 0455295.100, memo gedateerd op 1 maart 2021
[2] Parkeernormen Pionier en Bols, Project MN002266, 16 maart 2021
[3] Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018 – Beleidsregels voor vaststellen van parkeernormen. Registratiekenmerk 2018.0005796, vastgespeld op 6 februari 2018.

Parkeren is geen doel op zich of op zichzelf staand. Wij zijn van mening dat parkeren vanuit een integrale benadering bekeken dient te worden. Hiervoor gebruiken wij het zogenaamde STOMP-principe[4]. Deze wordt door zowel het CROW[5] als door de Metropoolregio Amsterdam (MRA)[6] gebruikt. De ligging van Haarlemmermeer in de MRA is daarmee een extra reden het STOMP-principe te gebruiken als basis.

Voor het vormen van onze eigen visie over te hanteren parkeernormen voor het Pionier BOLS-terrein hebben we de bovengenoemde gemeentelijke documenten gebruikt. De documenten die de ontwikkelaar heeft laten opstellen hebben wij ter kennisgeving doorgenomen. We benadrukken dat in deze opdracht geen beoordeling van deze stukken wordt gegeven, maar een eigen visie wordt opgesteld.

Leeswijzer
In het volgend hoofdstuk gaan we eerst in op de gemeentelijke documenten. Dat zijn het bovengenoemde handboek parkeernormen, masterplan en schetsontwerp+. Vervolgens verwoorden wij in hoofdstuk 3 onze visie. Hierin geven we aan hoe wij tegen mobiliteit aankijken en wat dit betekent voor het te hanteren parkeerbeleid en de parkeernormen in het gebied. Paragraaf 3.6 vat de visie samen.

Opgemerkt dient te worden dat in deze notitie over bewoners en bedrijven wordt gesproken. Onder bedrijven worden naast kantoren, winkels en bedrijfsverzamelgebouwen ook voorzieningen zoals horeca en sportfaciliteiten bedoeld. In principe dus functies die geen betrekking op wonen hebben.

[4] STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS, Privéauto
[5] CROW Handreiking Mobiliteit en duurzame gebiedsontwikkeling.
[6] MRA: Leidraad gebiedsontwikkeling en smart mobility

2 Gemeentelijke documenten

2.1 Parkeernormenbeleid Haarlemmermeer

In 2018 heeft de gemeente het vigerende beleid voor parkeernormen vastgesteld. In het handboek staan de visie, uitgangspunten en de methodiek toegelicht. Met dit beleid wil de gemeente de parkeerbehoefte faciliteren, maar wel binnen bepaalde grenzen. Parkeren moet bij de voorziening zelf opgelost worden, zoveel mogelijk op eigen terrein of binnen de plangrenzen van een ontwikkeling. Tevens moet er voldoende parkeeraanbod gerealiseerd worden om de reguliere parkeervraag te kunnen faciliteren.

In het handboek staat aangegeven waartoe het parkeerbeleid dient. Dat is:

- Het bevorderen van de bereikbaarheid van voorzieningen:
  - toepassen van geschikte parkeernormen voor de diverse woon- en werkgebieden;
  - zorgen voor een acceptabele parkeerdruk (verhouding vraag en aanbod);
  - helder informeren over de parkeermogelijkheden (parkeerverwijzing).
- Het terugdringen van objectieve parkeeroverlast in woonwijken om de leefbaarheid te bevorderen:
  - niet teveel blik op straat (aanzicht);
  - geen ongewenst (illegaal) parkeergedrag.

De stedelijkheidsgraad (zeer sterk, sterk, matig, weinig, niet stedelijk) wordt ontleend aan de omgevingsadressendichtheid (bron CBS). Per kern heeft de gemeente een stedelijkheidsgraad vastgesteld. Nieuw-Vennep is ingedeeld in de stedelijkheidsgraad ‘sterk stedelijk’.

Bij de stedelijke zones wordt onderscheid gemaakt in centrum, schil centrum, rest bebouwde kom, en buitengebied. De gemeente Haarlemmermeer heeft de volgende centra aangewezen als stedelijke zone ‘centrum’: Hoofddorp Centrum, SugarCity en Winkelcentrum Getsewoud. Een schil van 200 meter rondom winkelcentrum Getsewoud valt in stedelijke zone ‘schil centrum’. Het Pionier-BOLS valt deels binnen deze schil.

De kencijfers van het CROW kennen een bandbreedte. Hier kan gekozen worden tussen het minimum, gemiddelde of maximum. Als er geen sprake is van sociale huurwoningen wordt er gekeken naar de afstand (hemelsbreed) ten opzichte van de dichtstbijzijnde HOV-halte of treinstation. De indeling is:

- Minimumnorm: HOV tot 400 meter of trein tot 700 meter
- Gemiddelde norm: HOV tussen de 400 en 700 meter of trein tussen 700 en 1.200 meter
- Maximumnorm: HOV verder dan 700 meter of treinstation verder dan 1.200 meter

Bij sociale huurwoningen wordt de keuze voor de parkeernorm afhankelijk van de huurcategorie van de sociale huurwoning De categorieën zijn gebaseerd op de huur van de woning. Dat is:

- categorie 1 (1ste aftoppingsgrens): minimumnorm
- categorie 2 (2de aftoppingsgrens): gemiddelde norm
- categorie 3 (liberalisatiegrens): maximumnorm

Ten aanzien van bezoekersparkeren stelt de gemeente dat deze parkeerplaatsen voor bezoekers toegankelijk moeten zijn. Ze mogen dus niet in een afgesloten parkeergarage of terrein worden gerealiseerd waar bezoekers geen toegang tot hebben.

Onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) naar deelauto's stelt dat deelautogebruik leidt tot minder autobezit. Voor iedere deelauto zijn gemiddeld vijf particuliere auto's minder. De gemeente past een reductie toe op het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij de inzet van deelauto's als aan de volgende criteria wordt voldaan:

- Er dient een deelautoverplichting te zijn binnen een ontwikkeling. Dit betekent dat alle bewoners, via bijvoorbeeld een VvE-constructie, verplicht een vaste bijdrage betalen aan de deelauto en alle bewoners kunnen daardoor dus ook gebruik maken van een deelauto.
- Bouwplan dient binnen het invloedsgebied van een HOV-halte (700 meter hemelsbreed) of een treinstation (1200 meter hemelsbreed) te liggen;
- In het gebied dient een parkeerregime te zijn, waarbij bewoners zijn uitgesloten van het verkrijgen van een parkeervergunning,
- Een deelauto vervangt 5 reguliere auto's. De parkeervraag neemt per deelauto met 4 plekken af.
- De parkeervraag voor woningen, exclusief bezoekersaandeel, mag met maximaal 20% reductie gereduceerd worden.

De gemeente bemerkte steeds vaker de trend om kleine woningen te realiseren (tot 40m2). Het Handboek is gebaseerd op CROW-publicatie nummer 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. In die publicatie stonden bij de groep wonen geen kleine woningen opgenomen. De gemeente heeft deze functie zelf toegevoegd. Op basis van onderzoek bleek dat de doelgroep voor kleine woningen meestal over minder auto's beschikken dan de Haarlemmermeerse bewoners van reguliere huizen. Op basis van het onderzoek heeft de gemeente hiervoor eigen parkeernormen opgesteld.

De gemeente staat dubbelgebruik van parkeerplaatsen toe. Aan de hand van de aanwezigheidspercentages voor verschillende dagdelen, kan berekend worden wat de maatgevende parkeervraag voor een ontwikkeling als geheel is.

2.2 Stedenbouwkundig Masterplan Pionier BOLS

In het Masterplan zijn de kaderstellende uitgangspunten opgesteld voor de herontwikkeling van het Pionier-Bolsterrein. Met de kaders worden de principes op stedenbouwkundig, programmatisch en beeldkwaliteitsniveau vastgelegd. Het Masterplan dient als basis voor verdere planologische procedures en als leidraad en toetsingskader voor de vervolguitwerkingen zoals het inrichtingsplan en de bouwplannen.

De geformuleerde ambities zijn wensbeelden voor de ontwikkeling van het gebied. De ambities zijn:

- Van bedrijvigheid naar een voor Nieuw-Vennep nieuw gemengd woon-werkgebied;
- Bijdragen aan de woningopgave door het toevoegen van circa 2000 woningen;
- Benutting en verbetering voorzieningen in Nieuw-Vennep;
- Verbeteren verbindingen in Nieuw-Vennep;
- Streven naar een veilige, aantrekkelijke en gezonde fysieke leefomgeving.

Positieve, specifieke kenmerken van Pionier-BOLS zijn volgens het Masterplan:

- De goede ligging nabij hoogwaardig openbaar vervoer;
- De nabijheid van bestaande winkel- onderwijs- en recreatieve voorzieningen;
- De historische context van de Venneperweg en Pionier-BOLS;
- De mogelijkheden voor een veilige, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving;
- De mogelijkheden om de juiste woningen voor Nieuw-Vennep en de Metropool Regio Amsterdam (MRA) toe te voegen.

Dit alles vraagt om een inspirerende en sturende visie op wonen en werken voor het Pionier-Bolsterrein.

In het Masterplan wordt onderkend dat met de realisatie van gestapelde appartementen een hogere dichtheid wordt verkregen dan in andere wijken in Nieuw-Vennep. Daarmee komt er een nieuw type woonmilieu in Nieuw-Vennep. In het gebied komen veelal woningen voor kleinere huishoudens (ouderen, starters, mensen met zorgvraag en kleine gezinnen) en (startende) ondernemers.

Gelet op de ouder wordende bevolking is het van groot belang de woningen daar geschikt voor te maken. Door een levensloopbestendige woning kan iemand langer in zijn/haar eigen woning blijven wonen. Met het oog op de toekomstbestendigheid is het wenselijk dat de woningen in de toekomst aanpasbaar zijn. Dit betreft samenvoeging of splitsing van woningen maar ook functiewijziging naar kleine commerciële voorzieningen. Dit geldt ook andersom voor voorzieningen en parkeergarages die eenvoudig omgebouwd kunnen worden tot woningen.



Ook het concept van een gemengd gebied met wonen, bedrijven en voorzieningen is een nieuw milieu voor Nieuw-Vennep. Op dit moment zijn er sportscholen, dansstudio, gezondheidscentrum, fietsenmaker en kringloopwinkels gevestigd op het terrein. Om een bijzonder en aantrekkelijk gebied te maken zal een belangrijk deel van dit soort functies behouden moeten blijven.

Dichtbij ligt winkelcentrum Getsewoud. Iets verder wordt de Nieuwe Kom gerealiseerd bij winkelcentrum Symfonie. Dit zorgt voor een directe nabijheid van winkels, supermarkten, medische voorzieningen en culturele instellingen zoals Pier K en de bibliotheek. Verder liggen diverse scholen in de directe omgeving. Dit betreft zowel basisscholen als het voortgezet onderwijs. Ook ligt er een sporthal in de omgeving.

2.2.1 Mobiliteit – Parkeren

Op loopafstand zijn er twee R-Net haltes voor bus 397. Deze vorm van hoogwaardig openbaar vervoer kenmerkt zich door een hoge frequentie, snelheid, toegankelijkheid van de halte en de bus, betrouwbare dienstregeling, comfort. Ook is er op de halte en in de bus via displays reisinformatie te lezen. Naast de R-Net bus liggen er nog 2 andere busverbindingen op loopafstand van Pionier-BOLS. Verder ligt treinstation Nieuw-Vennep op 10 minuten fietsafstand.

Met het openbaar vervoer zijn werklocaties in onder meer Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam, Haarlem, Leiden en Den Haag binnen 60 minuten te bereiken.

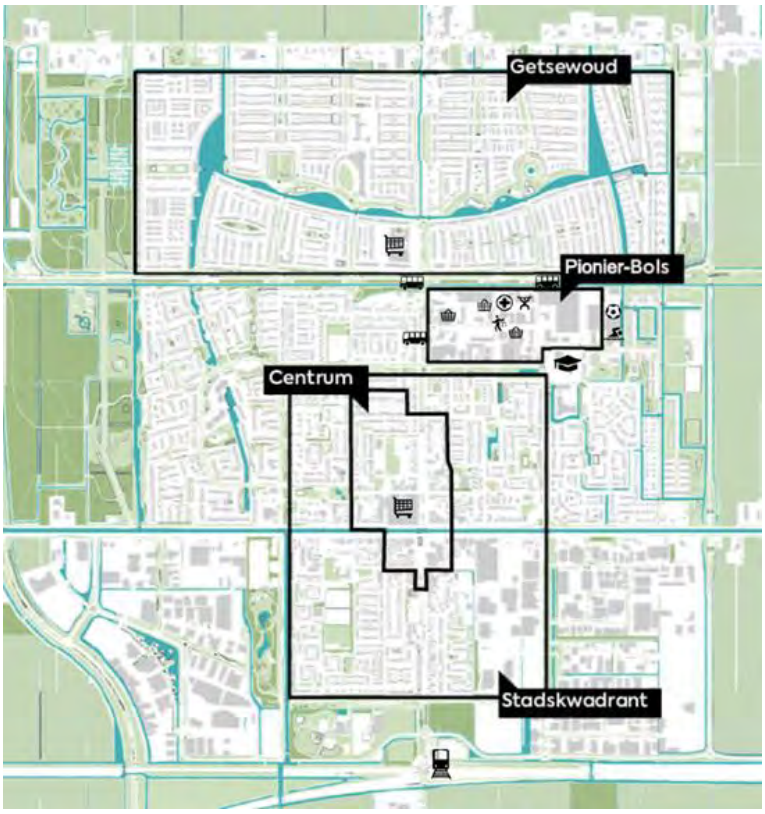
De wijk wordt zo ontwikkeld dat lopen en fietsen wordt aangemoedigd. Dit betekent aantrekkelijke routes door het gebied en extra ontsluitingen voor voetgangers en fietsers om via veilige en korte routes naar de omliggende gebieden en voorzieningen te komen.

Uiteraard komen er ook auto's en vrachtwagens in de wijk. De straten aan de randen worden ingericht voor een maximumsnelheid van 50 km/uur. De overige straten worden 30 km/uur of ingericht volgens het shared space principe.

De realisatie van 2.000 woningen leidt ook tot een parkeerbehoefte. Dit betreft zowel bewoners, bezoekers en de bedrijven. Het Masterplan benoemt een aantal factoren die een rol spelen in de hoeveelheid parkeerplaatsen die nodig zijn voor deze ontwikkeling. Dat zijn:

- De ligging aan HOV;
- De bouw van appartementen;
- De grootte van de appartementen;
- De ligging in het centrum van Nieuw-Vennep en de Randstad

Door flankerende maatregelen in een nog op te stellen mobiliteitsplan, wil de gemeente een wijk ontwikkelen waar de behoefte aan autoparkeerplaatsen lager is dan reguliere ontwikkelingen. Hierbij onderkent de gemeente wel dat het ontmoedigen van autobezit in grotere steden, kan leiden tot meer druk op dorpen waar autobezit niet ontmoedigd wordt.



Figuur 1: ligging Pionier-BOLS in de omgeving (bron: Mobiliteitsvisie De Pionier-Bols Antea)

Het bewonersparkeren wordt opgelost in gebouwde voorzieningen (mobiliteitshub). Het gebruik van collectieve parkeervoorzieningen zorgt er volgens de gemeente voor dat er minder autobezit is en er minder parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden. Bezoekers kunnen op straat en in de gebouwde voorzieningen parkeren. Parkeerruimten worden zo ontworpen dat deze bij een teruglopend autobezit en -gebruik eenvoudig anders ingezet kunnen worden. Door de menging in het gebied van wonen en werken kunnen parkeerplaatsen dubbel gebruikt worden. Ook hierdoor zijn er minder parkeerplaatsen nodig.

Daarnaast gaat de gemeente inzetten op Smart Mobility. De omvang van de wijk en woonmilieu lenen zich hier goed voor. Hoe dit vormt gaat krijgen, is nog niet bekend.

2.3 Openbare ruimte Schetsontwerp+

Het Schetsontwerp dat al door de gemeente is opgesteld, dient op een aantal punten nader getoetst te worden om zo de afwijkingen op de DIOR inzichtelijk te krijgen. Hiervoor wordt het Openbare ruimte Schetsontwerp+ opgesteld[7]. Een van de thema's die hierin wordt uitgewerkt is parkeren/verkeersnorm.

Uit het SO+ blijkt dat het parkeren voor bewoners volledig inpandig opgelost gaat worden in mobiliteitshub. Het bezoekersparkeren zal voor een deel op maaiveld plaats vinden. Aangezien daar niet voldoende ruimte is, zal voor de bezoekers ook gebruik gemaakt gaan worden van de begane grond van de mobiliteitshub.

[7] *Versie 1.4 datum 22-03-2021*

De mobiliteitshub wordt beschouwd als buurthubs waar naast het parkeren een extra programma aan wordt toegevoegd. Dit versterkt de levendigheid in het gebied. Tevens is er door de concentratie van parkeren meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Verder stelt het SO+ het volgende over bezoekersparkeren:

- Bezoekersparkeren op maaiveld, 240 plekken bij Pionier en 180 bij BOLS,
- Geen parkeerplaatsen langs de wegen met een maximumsnelheid van 50 km/h,
- Parkeren aan de Westerdreef, Athenelaan en Helsinkilaan is in tegenstelling tot hetgeen in het Masterplan staat niet mogelijk,
- Uit studie van Antea blijkt dat er een ventweg nodig is aan de Helsinkilaan. Dit staat los van de bestaande parkeerplekken bij het zwembad,
- Parkeren in de Staringstraat enkel voor expeditie en kortparkeren,
- Tekort aan bezoekersparkeerplaatsen op maaiveld wordt opgelost op de begane grond van de mobiliteitshub, zowel bij Pionier als BOLS.

In het SO+ is een tabel opgenomen met de benodigde bezoekersparkeerplaatsen voor Pionier, BOLS en Westerdreefkwartier op zowel de straat als inpandig. In deze tabel wordt uitgegaan van een parkeernorm 0,2 pp.

bezoekersparkeren

	norm (0,2)	op maaiveld	in mobility hub
Pionier	240	171	69
Westerdreefkwartier	10	10	0
Bols	160	34	126
Totaal	**410**	215	195

Figuur 2: bezoekersparkeren (bron: Schetsontwerp+, pagina 22, versie 1.4 d.d. 22 maart 2021)

2.4 De Pionier – BOLS Basisblokpaspoorten

Het document is de praktische en getalsmatige vertaling van de in het Masterplan benoemde ambities en prestatie-eisen. De kenmerken, randvoorwaarden, principes en regels ten behoeve van de planuitwerkingen staan hierin beschreven. Ook de basisdimensies, het programma en de bouwregels voor de te ontwikkelen blokken zijn nader gespecificeerd. Niet alle eigenschappen van de blokken zijn al definitief uitgewerkt. Dit gebeurt later samen met de ontwikkelende partijen.

Ten aanzien van het autoparkeren staan de volgende parkeernormen aangegeven:

- Gemiddelde parkeernorm van 0,5 parkeerplaats (pp) per sociale huurwoning, dit is inclusief bezoek
- 0,7 pp per middensegment woning waarvan 0,2 pp voor bezoekersparkeren
- 1 pp per vrijesectorwoning waarvan 0,2 pp voor bezoekersparkeren
- Het bewonersparkeren wordt op eigen terrein opgelost.

Het afwijken van de parkeernormen is nog niet akkoord.

3 Onze visie

3.1 STOMP als basis

Parkeren is geen doel op zich of op zichzelf staand. Vandaar dat wij van mening zijn dat parkeren vanuit een integrale benadering bekeken dient te worden. Een goede methode voor deze integrale benadering bij gebiedsontwikkeling is het STOMP-principe[8]. Deze wordt door zowel het CROW[9] als door de Metropoolregio Amsterdam (MRA)[10] gebruikt.



CROW
Bij het STOMP-principe geven we de S (Stappen) de meeste prioriteit, gevolgd door de T (Trappen (fiets)), de O (OV), de M (MaaS) en dan pas de P (Parkeren). Zo vormt de mens het startpunt. Door functiemenging en compactheid toe te passen ontstaan gebieden waar lopen een aantrekkelijke optie is. Voor langere afstanden bieden de fiets en het openbaar vervoer uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS – bijvoorbeeld deelvervoer – kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. De privéauto geldt als sluitstuk. STOMP vormt de basis voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit.

Het STOMP-principe is terug te vinden in elementen uit het Masterplan en het Schetsontwerp+ voor Pionier-BOLS. Voorzieningen zoals winkels, horeca, supermarkten, scholen en sportgelegenheid liggen loop- en fietsafstand. Ook in het gebied zelf zijn en komen er voorzieningen zoals een sportschool, kringloopwinkel, bouwmarkt en horeca. Het inrichtingsplan van de wegen in Pionier-BOLS is dan ook vanuit de voetganger en fietser opgebouwd. Zo worden er extra fietsverbindingen naar de omliggende wijken aangelegd om zo de fietsafstand te verkorten en het fietsgebruik te stimuleren. Verder komen er fietsparkeervoorzieningen in de wijk en worden er wegdelen autoluw gemaakt. Auto's worden zo veel mogelijk uit het straatbeeld gehaald door de aanleg van mobiliteitshubs. Ook worden de wijkontsluitende wegen voor de auto's meer richting de rand van de wijk aangelegd.

Ook het openbaar vervoer heeft een belangrijke rol bij Pionier-BOLS. Pal naast het Pionier Bols-terrein liggen namelijk twee HOV-haltes. Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) kenmerkt zich onder andere door de frequentie in de dienstregeling, het comfort en de snelheid. Deze halte is te voet en op de fiets goed te bereiken. Daarnaast ligt er ook nog een bushalte voor het onderliggend net op loopafstand van Pionier-BOLS. Treinstation Nieuw-Vennep ligt op 2 kilometer afstand en is in minder dan 10 minuten fietsen te bereiken. Vanaf de HOV-halte en het station is het mogelijk binnen 60 minuten te reizen naar Amsterdam, Haarlem, Schiphol, Leiden, Den Haag of Rotterdam. Dit zijn steden/plekken die veel

[8] *STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS, Privéauto*
[9] *CROW Handreiking Mobiliteit en duurzame gebiedsontwikkeling.*
[10] *MRA: Leidraad gebiedsontwikkeling en smart mobility*

werkgelegenheid hebben en waar de auto wordt geweerd door een regime. Voor woon-werkverkeer is de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer daarom van groot belang.

Mobility as a Service (MaaS) biedt de mogelijkheid om digitaal, bijvoorbeeld in een app, op één plek een reis met verschillende vormen van vervoer te plannen, reserveren en te betalen. Dit is een totaalpakket van apps en modaliteiten. Denk bijvoorbeeld aan het reserveren van een deelauto in de mobility hub op Pionier-BOLS maar ook een deelfiets voor het laatste stukje bij je bestemming. Hoe makkelijker het is om een reis te boeken, des te eerder dit men zal doen. Aan deze app kan ook het reserveren van een parkeerplaats in de hub voor bezoek worden toegevoegd. Het is positief om te zien dat de gemeente hier al in het Masterplan al aandacht aan besteed.

Tot slot is er altijd een groep die geen afstand wil of kan doen van hun eigen auto. Bijvoorbeeld omdat zij veel onderweg zijn, reizen naar plekken die lastig met het openbaar vervoer zijn te bereiken, in avond- of nachtdiensten werken of waarde hechten aan eigen autobezit. Ook hiervoor is ruimte door de aanwezigheid van parkeerplaatsen. Niet meteen voor de deur maar op korte loopafstand in de hubs.

Mobiliteitshubs
Het parkeren wordt voor bewoners gefaciliteerd in mobiliteitshubs. In deze hubs is ook ruimte voor de diverse vormen van deelmobiliteit zoals de auto, fiets, scooter en dergelijken. Het gebruik van hubs past binnen het gemeentelijke beleid dat stelt dat parkeren zo veel mogelijk op eigen terrein opgelost dient te worden. Door geparkeerde auto's zo veel mogelijk van straat te halen, wordt het autoluwe karakter versterkt. Hierdoor ontstaat er meer ruimte om te verblijven, lopen of te fietsen. Voor bezoekers komen er zowel in de hubs als op straat parkeergelegenheid. Vanuit het beleid is het een vereiste dat inpandige plekken voor bezoek openbaar zijn.

Om mobiliteitshubs te laten slagen, dienen deze in de nabijheid van de woning te liggen. Ook voor bewoners met een fysieke beperking dient de hub bereikbaar te zijn. De hubs, de entrees en het parkeerdek zelf, dienen sociaalveilig te zijn ingericht. In de hub komen zowel bewoners als bezoekers te staan waarbij de plekken voor bezoekers openbaar toegankelijk dienen te zijn. Hierbij dient nagedacht te worden over de exploitatie, eigendom en beheer van de hubs. Om een hub efficiënt te gebruiken is dubbelgebruik van de parkeerplaatsen ideaal. Bewoners kopen/huren dan geen vaste plek maar krijgen een toegangsrecht. Dat kan in de vorm van een abonnement. Dit heeft echter mogelijk wel effect op de businesscase van de ontwikkelaar.

Als er in de wijk gratis geparkeerd kan worden op straat, is het lastig een bewoners te laten betalen voor toegang voor de hub. Zij zullen eerder geneigd zijn hun auto op straat of op de bezoekers plekken in de hub te parkeren. Door een vorm een parkeerregime in de wijk waarbij bewoners uitgesloten worden van een vergunning, kan voorkomen worden dat zij op straat parkeren. Bezoekers zullen waarschijnlijk eerst proberen een parkeerplaats op straat dicht bij de bestemming te vinden. Mocht die er niet zijn dan zal de bezoeker alsnog parkeren in de hub. Ook voor de bezoeker dient de hub sociaal veilig ingericht te zijn. Tevens dient er bij de exploitatie nagedacht worden over hoe de bezoeker te laten betalen. Dit kan via de bewoner (exploitant kan vriendelijk tarief aanbieden voor het bezoek van de bewoners) maar ook rechtstreeks naar de bezoeker.

Deelmobiliteit
De inzet van deelauto en andere deelvormen heeft een positief effect op het autogebruik en het autobezit. De gemeente verwijst in haar parkeernormenbeleid naar een onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) naar deelauto's waarin wordt gesteld dat deelautogebruik leidt tot minder autobezit. Voor iedere deelauto zijn gemiddeld vijf particuliere auto's minder nodig. Dit sluit aan bij het onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid uit 2015 dat stelt dat er autodelers gemiddeld 15-20% minder

autokilometers maken dan voordat ze met autodelen begonnen. Keerzijde is wel dat een deel van de ritten met een deelauto voorheen met een ander vervoermiddel werden gemaakt of niet werden gemaakt. Dit zijn vooral ritten buiten de spits. Autodelen leidt dus tot beperkt extra autoverkeer. Verder blijkt uit dat onderzoek dat de klassieke deelauto's vooral voor de middellange en lange afstanden worden gebruikt (> 20km).

Onze visie is dat de klassieke deelauto bijdraagt aan het verminderen van het autobezit. De klassieke deelauto (met vaste standplaats) wordt vooral gebruikt voor ritten op langere afstanden. Vooral als dezelfde reis met andere vervoersmiddelen (bv OV) langer duurt. Door de laagdrempeligheid om een deelauto te kunnen gebruiken, worden er ook ritten gemaakt die anders met een ander vervoersmiddel zou zijn gemaakt. Ook zullen er gebruikers zijn die, afhankelijk van de bestemming, bij slecht weer kiezen voor een deelauto in plaats van het openbaar vervoer of elektrische fiets, scooter. Wat betreft RHDHV wegen deze extra kilometers op tegen het voordeel van een lager autobezit.

Naast deelauto's worden er tegenwoordig ook andere vormen van vervoersmiddelen als deelvariant aangeboden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan (elektrische) fietsen, bakfietsen, scooters en biro's (LEV's). Door een verbreding van het aanbod van de verschillende soorten vervoersmiddelen en de beschikbaarheid daarvan (in eigendom of deel-optie), kan een gebruiker voor iedere reis de ideale manier van vervoer kiezen. Deelmobiliteit dient daarom te worden gefaciliteerd.

In paragraaf 2.1 staan de randvoorwaarden die de gemeente stelt aan het aanbieden van deelauto's. Deze voorwaarden hebben betrekking op aanwezigheid van een parkeerregime, een vaste bedrage van alle bewoners en de maximale afstand tot een HOV-halte of treinstation. Deze randvoorwaarden stimuleren het gebruik van deelauto's niet. Dat geldt helemaal bij Pionier-BOLS. Vooral de verplichting om een bijdrage te betalen voor de deelauto is lastig gelet op het aandeel van 30% sociale huur. Ook onder deze groep bewoners zijn geïnteresseerd voor een deelauto. Echter, een vaste bijdrage kan voor hun een negatief effect hebben op de maximale huurprijs van een woning en een eventuele huurtoeslag. Tevens worden de sociale huurders die de bijdrage niet kunnen betalen of geen interesse hebben in een deelauto (bv niet in bezit van rijbewijs) gedwongen mee te betalen. Ook onder de overige toekomstige bewoners zijn mensen die geen interesse hebben maar wel gedwongen worden mee te betalen. Dit is niet wenselijk.

RHDHV is van mening dat het meer baat heeft de deelauto's door een commerciële partij uit te laten voeren dan via een VVE-constructie zoals het parkeernormenbeleid als randvoorwaarde stelt. Hierbij is er de verplichting voor de ontwikkelaar om een partij te vinden om het deelconcept te realiseren in Pionier-BOLS. Op basis van in eerste instantie een intentieverklaring, en later richting realisatie een definitieve overeenkomst waarbij de partijen overeenkomen voor een minimale periode van bijvoorbeeld 10 jaar het deelconcept aan te bieden en te verzorgen, weten toekomstige bewoners en de gemeente waar ze aan toe zijn. De commerciële partij heeft er baat bij de service goed te promoten en aan te bieden bij de toekomstige gebruikers. Dit komt ten goede aan het gebruik van de deelauto's met als resultaat minder eigen autobezit.

Ongeacht het feit of er een parkeerregime in het gebied is, of gaat komen, is het wenselijk een correctie door te voeren op het aantal te realiseren bewonersparkeerplaatsen. Op deze manier wordt het gebruik van deelauto's gestimuleerd en dit past binnen de planambities. Bij de aanwezigheid van een parkeerregime kan de correctie groter zijn dan zonder regime.

3.2 Respecteren huidige situatie

Het Pionier BOLS-terrein is begonnen als een bedrijvenlocatie voor bedrijven in de hogere milieucategorieën. Inmiddels zijn deze bedrijven vertrokken en richten de huidige bedrijven zich al steeds meer op de consument. Veel van deze bedrijven blijven op het terrein. Ook zijn er volgens het Masterplan al een aantal woningen op het terrein aanwezig.

Het terrein gaat getransformeerd worden naar een gemengde wijk met 2.000 appartementen en bedrijven. Bij de realisatie van de ontwikkelplannen worden bepaalde aspecten uit de bestaande situatie behouden. Zo blijft het markante gebouw op het BOLS-terrein, de BOLS-toren, behouden. Ook een aantal wegen blijven behouden. Veel van de huidige bedrijven zullen blijven. Sommige bedrijven beschikken over parkeerplaatsen op eigen terrein. Andere niet en maken gebruik van de parkeerplaatsen die in de openbare ruimte van het gebied liggen. Het is van belang dat deze parkeerplaatsen in het gebied behouden blijven. De huidige gebruikers mogen geen nadeel ondervinden van de nieuwe ontwikkeling zoals opeens verplicht in een hub moeten parkeren. Dit geldt zowel voor bedrijven als bewoners die niet beschikken over eigen parkeergelegenheid.

Mochten er in de huidige situatie gereserveerde plekken zijn zoals algemene gehandicapten parkeerplaatsen, parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen en laad- en losplekken dan dienen deze in principe behouden te blijven. Tenzij bijvoorbeeld een bedrijf waarvoor de laad- en losplek was bedoeld het gebied gaat verlaten. Mochten plekken ten behoeve van de inrichting van de openbare ruimte moeten komen te vervallen dan dient in overleg met de betrokken partijen bekeken te worden of deze plekken elders moeten terug komen.

3.3 De juiste parkeerder op de juiste plek

Bij het inpassen van de parkeerplaatsen in het gebied dient nagedacht te worden over de verschillende type parkeerders en waar deze dienen te parkeren. Doel hiervan is om te komen tot een gebied waar iedereen een parkeerplek kan vinden zonder dat er overlast ontstaat. In het gebied komen mobiliteitshubs en parkeerplaatsen op straat.

Parkeren op eigen terrein / mobiliteitshub
Door de bouw van de circa 2.000 appartementen wordt het gebied behoorlijk verdicht. Om een leefbare en aantrekkelijke woonbuurt te creëren dienen bewoners op eigen terrein te parkeren. Dit betekent in het geval van Pionier-BOLS dat zij in de mobiliteitshubs dienen te parkeren. Hun bezoek kan zowel gebruik maken van de parkeerplaatsen op straat als in de hubs. Voor nieuwe bedrijven geldt net als bij de nieuwe woningen dat het parkeren op eigen terrein opgelost dient te worden. Dat betekent dat medewerkers in de mobiliteitshub parkeren. Ook bezoekers van bedrijven kunnen gebruik maken van de parkeerplaatsen op straat of in de hub.

Parkeerregime
Om er voor te zorgen dat bewoners hun auto in de mobiliteitshub parkeren en niet op straat, is het invoeren van een parkeerregime nodig. Op deze manier blijven de plekken op straat beschikbaar voor bezoekers. Bewoners krijgen geen vergunning/ontheffing om op straat te parkeren. Als parkeerregime kan zowel een blauwe zone als betaald parkeren ingevoerd worden op straat.

Bij fiscaal parkeren wordt er gestuurd via beprijzing. Bezoek kan via een betaalapp of bij de parkeerautomaat op straat een parkeerrecht betalen. Voordeel van fiscaal parkeren is dat het bezoek onbeperkt kan staan zo lang er betaald wordt. De opbrengsten komen ten gunste van de gemeente. Dit regime heeft niet de voorkeur van RHDHV. Dit vanwege de reële kans dat bezoekers niet willen betalen

om kort te parkeren en daardoor uitwijken naar de omliggende woonwijken. Het is niet de bedoeling in de omgeving parkeeroverlast te veroorzaken.

RHDHV raadt aan een blauwe zone in te voeren. Met een zogenaamde blauwe schijf kan een parkeerder een bepaalde tijd gratis parkeren. Meest gangbaar is twee uur. Na die tijd dient de bezoeker te vertrekken. Mocht een bezoeker langer dan 2 uur willen parkeren dan kan deze gebruik maken van de mobiliteitshubs. Handhaving van een blauwe zone geschiedt door BOA's. Deze zijn in dienst van de gemeente. De bekeuringen die zij uitschrijven worden via het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) geïncasseerd door de rijksoverheid. Tegenover de handhavingskosten staan dus geen opbrengsten. Omdat het een gratis regime is, wordt dit door bezoekers als vriendelijk ervaren.

In de hub dient betaald te worden. Het is aan te bevelen via de exploitant van de hub een bezoekersregeling aan te bieden. Denk hierbij aan een goedkoop tarief voor een bepaald aantal uren per maand[11]. Meest pragmatisch en gebruiksvriendelijk is om dit via een app te ontsluiten. Naast het reserveren van een parkeerplek voor het bezoek, zou dan ook het reserveringssysteem voor de deelmobiliteit ontsloten kunnen worden.

Bestaande gebruikers
In de bestaande situatie zijn er al bedrijven gevestigd in het gebied. Deze bedrijven beschikken veelal over parkeerplaatsen op eigen terrein. Een aantal bedrijven hebben geen beschikking over eigen parkeerplaatsen. Hier dient rekening mee te worden gehouden.

Bij bestaande bedrijven die beschikken over eigen parkeergelegenheid dienen de medewerkers daar te parkeren. Als er nog plek is, kunnen hun bezoekers daar ook gebruik van maken. Bij bedrijven die geen eigen parkeerplaatsen hebben, parkeren zowel de medewerkers als hun bezoekers op straat. In het geval er een parkeerregime op straat wordt ingevoerd, dienen deze bedrijven de mogelijkheid te behouden op straat te kunnen parkeren. Dit kan door het verstrekken van vergunningen (betaald parkeren) of ontheffingen (blauwe zone). Bij een blauwe zone kunnen bezoekers van de bedrijven met gebruik van een blauwe schijf voor een bepaalde tijdsduur gratis op straat parkeren. Bij betaald parkeren dient het bezoek te betalen.

3.4 Visie op parkeernormen

Nieuwste CROW publicatie als basis
De parkeernormen van de gemeente zijn grotendeels gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW. Bij vaststelling van het beleid in 2018 was publicatie 317 de meest recente versie met kencijfers. Inmiddels is er een nieuwe publicatie verschenen. Dit is publicatie 381 Toekomstgericht parkeren. Ten opzichte van publicatie 317 is een aantal zaken gewijzigd. Voor Pionier-BOLS zijn de volgende wijzigingen relevant:

- Tiny houses zijn als type woning toegevoegd. Dit zijn kleine éénpersoonswoningen. Deze zijn vooral bekend als grondgebonden woningen maar dit betreft ook kleine (<40m2) appartementen.
- Bij sociale huur wordt er onderscheid gemaakt tussen appartementen en woningen. In publicatie 317 was er maar één type sociale huur.
- Bij de aanwezigheidspercentages is de aanwezigheid van bezoek op zaterdagavond verlaagd van 100% naar 80%.

[11] Een blauwe zone is in een mobilteitshub niet mogelijk. Een blauwe zone is door de gemeente alleen in de openbare ruimte in te stellen en te handhaven.

In Pionier-BOLS komt 30% sociale huur. Dit zijn allemaal appartementen. Ook zullen er veelal kleinere appartementen worden gerealiseerd. Het is van belang daar de meest passende normen voor te gebruiken. Het is daarom verdedigbaar de meest actuele cijfers te gebruiken voor alle type woningen.

Advies Pionier Bols: CROW publicatie 381 hanteren

Stedelijke zone

Voor het bepalen van de parkeernormen wordt gekeken naar de ligging van de wijk binnen de gemeente. Er wordt onderscheid gemaakt tussen: centrum, centrum schil, rest bebouwde kom en buitengebied. Op basis van het gemeentelijk beleid is een zone van 200 meter rondom winkelcentrum Getsewoud aangehouden voor de zone centrum schil. Het Pionier BOLS-terrein valt deels binnen deze afstand. Wij zijn van mening dat de een inschaling op 'centrum schil' voor het gehele terrein verdedigbaar is door de volgende aanwezige gebiedskenmerken:

- een hoge bebouwingdichtheid en de focus op relatief kleine huishoudens;
- aanwezigheid stedelijke voorzieningen op loop- en fietsafstand;
- aanwezigheid HOV.

Dergelijke kenmerken passen bij een centrum schil gebied. Daarom adviseren wij om centrum schil voor het gehele gebied aan te houden.

Advies Pionier Bols: toepassen centrum schil

Bandbreedte

Voor het bepalen van waarop de bandbreedte de parkeernorm zit (minimum, gemiddeld, maximum) kijkt de gemeente naar de dichtstbijzijnde HOV-halte of treinstation. In paragraaf 2.1 staan de afstanden gemeld. HOV-halte Getsewoud Centrum ligt bij de rotonde Venneperweg – Operaweg. Ter hoogte van de Helsinkilaan ligt ook een HOV-halte. Vanaf beide HOV-haltes wordt met een hemelsbrede afstand van maximaal 400 meter, nagenoeg het gehele Pionier BOLS-terrein gedekt. Alleen een klein deel bij de rotonde Westerdreef valt net buiten de afstandscirkels. De minimale parkeernorm is hiermee het meest passend. Treinstation Nieuw-Vennep ligt op 2 kilometer afstand.

Advies Pionier Bols: toepassen minimale parkeernorm

Bezoekersdeel

De parkeerkencijfers voor woningen die het CROW hanteert zijn inclusief aandeel bezoek. Voor de woningen en appartementen is dit een aandeel van 0,3 parkeerplaats (pp) per woning. Voor kamerverhuur geeft het CROW een aandeel van 0,2 pp. De tiny houses die in de nieuwste publicatie (CROW 381) zijn opgenomen, kennen ook een bezoekersaandeel van 0,2 pp. Dit bezoekersaandeel van 0,3 pp per woning en 0,2 pp voor kamerverhuur/tiny houses is een geaccepteerde norm.

De gemeente Haarlemmermeer hanteert het bezoekersaandeel zoals opgegeven door het CROW. RHDHV ziet geen reden hiervan af te wijken. Pionier – BOLS trekt een bepaalde doelgroep aan, tevens zijn er veel voorzieningen op loop- en fietsafstand en is de HOV-halte en het treinstation goed te bereiken. Echter, de doelgroep die er komt wonen is geen afspiegeling van hun bezoek. Het zegt dus niet veel over de leefwijze/mobiliteitskeuzes van hun bezoek of hoe goed de woonomgeving van het bezoek ontsloten is met openbaar vervoer. Voor af en toe op bezoek komen wordt een andere afweging gemaakt qua reizen dan door een bewoner voor het dagelijks woon-werkverkeer, boodschappen doen ,etc. Bij de aanwezigheid van een parkeerregime bepalen bezoekers op basis van hun beoogde bezoekduur of de auto een geschikt vervoersmiddel is. Verder kunnen bezoekers parkeren in de mobiliteitshub.

Er zijn voorbeelden van gemeenten die een lager bezoekersaandeel hanteren dan het CROW hanteert als richtlijn. De gemeente Leiden hanteert in het gebied met betaald parkeren een bezoekersaandeel van 0,1 pp in het centrum en 0,2 pp in de schil er omheen. Dit is gelet op de drukte in het centrum van Leiden, nabijheid van een intercitystation en parkeergarages en de aanwezigheid van betaald parkeren een goede overweging. De gemeente Amsterdam hanteert een bezoekersaandeel van 0,1 pp. Gelet op het sterk sturend beleid van Amsterdam op het terugdringen van het aantal auto's in de stad, is dat een begrijpelijke overweging. Echter, de context van Pionier-BOLS is niet te vergelijken met Leiden of Amsterdam. De gemeente Haarlemmermeer heeft geen flankerend beleid dat bezoek stimuleert niet met de auto te komen.

Advies Pionier Bols: norm bezoeksaandeel van het CROW aanhouden

Norm Sociale huur

De gemeente Haarlemmermeer heeft haar parkeernormen voor de sociale huur gebaseerd op CROW-publicatie 317. Hierin heeft zij nog een nadere uitsplitsing gemaakt naar de categorie sociale huur (zie paragraaf 2.1) en de keuze voor de minimale, gemiddelde of maximale parkeernorm.

Zoals hierboven al gesteld, is het advies om gebruik te maken van de nieuwste publicatie van het CROW (381). Hierin wordt namelijk een onderscheid gemaakt tussen een woning en een appartement. In Pionier-BOLS worden er alleen sociale huur appartementen gerealiseerd. Een passende norm specifiek voor sociale huur appartementen is dan wenselijk. Een verdere uitsplitsing naar categorie sociale huur is niet wenselijk. De maximumnorm voor de hoogste categorie ligt hoger dan de te hanteren voor duurdere koop- en huurwoningen/appartementen. Dit is onevenredig. Tevens worden sociale huurwoningen toebedeeld op basis van inkomen passend bij de drie categorieën woningen. Dit zorgt ervoor dat iemand met een laag inkomen in een categorie 1 sociale huurwoning komt en iemand met een hoger inkomen daar niet voor in aanmerking komt.

Advies Pionier Bols: bij de sociale huur geen verder onderscheid maken in minimum, gemiddelde of maximale parkeernorm gekoppeld aan categorie sociale huur (en hanteren CROW 381)

Inzet deelauto's

De mobiliteitsvisie van Pionier-BOLS gaat ook in op de inzet van deelauto's en andere vormen van deelmobiliteit. Vanuit het STOMP-principe en met het oog de verdichting die in het gebied plaats vindt, is het van belang deelmobiliteit te stimuleren. Het gemeentelijk beleid stelt een aantal randvoorwaarden. Als daaraan is voldaan, is er een reductie mogelijk op het aantal aan te leggen parkeerplaatsen voor bewoners.

Eén van de voorwaarden is dat er een parkeerregime in het gebied dient te zijn. Onze visie is dat de inzet van deelauto's ten alle tijden gestimuleerd dient te worden. Bij aanwezigheid van een regime kan een grotere reductie gegeven worden op het aantal aan te leggen bewonersparkeerplaatsen dan in een gebied zonder parkeerregime.

Een andere voorwaarde is dat alle bewoners, via bijvoorbeeld een VvE-constructie, verplicht een vaste bijdrage betalen aan de deelauto en alle bewoners kunnen daardoor dus ook gebruik maken van een deelauto. Zo'n verplichting legt beperkingen op, met name voor bewoners die in een sociale huurwoning wonen of bewoners die op basis van een inkomen alleen met een maximale hypotheek aanspraak kunnen maken op een koopwoning. Een vaste maandelijkse bijdrage kan van invloed zijn op de hoogte van het hypotheekbedrag of het in aanmerking komen voor een huurwoning. Het is raadzamer de deelauto's via een commerciële partij te laten exploiteren.

Tot slot geeft het gemeentelijk beleid aan dat de deelauto's binnen het invloedsgebied van een HOV-halte (700 meter hemelsbreed) of een treinstation (1200 meter hemelsbreed) moet te liggen. Deze voorwaarde stimuleert het gebruik van deelauto's niet. Hier wordt bij Pionier BOLS aan voldaan.

Advies Pionier Bols

- **Reductie toepassen op het aantal aan te leggen bewonersparkeerplaatsen bij inzet deelauto's**
- **Afschaffen verplichte deelname van bewoners aan deelauto's**

Invoering parkeerregime

Door het invoeren van een parkeerregime kunnen ambities voor het plan beter gerealiseerd worden. Het gebied krijgt daarmee de allure en sfeer zoals het in het Masterplan ook bedoeld is. In het gebied komen circa 2.000 woningen met een mooie openbare ruimte. De auto krijgt hierin een ondergeschikte plek. Ook de geparkeerde auto. Alleen bezoekers en bevoorrading mag beperkt op straat plaatsvinden. Om ervoor te zorgen dat bewoners niet op de bezoekersplekken op straat gaan parkeren, is het noodzakelijk bewoners hiervan uit te sluiten. Dit lukt alleen door het invoeren van een parkeerregime waarbij bewoners geen vergunningen voor op straat kunnen aanvragen. Hierdoor worden zij verplicht te parkeren in de mobiliteitshub zoals als ook de bedoeling van het Masterplan is.

Bij een parkeerregime kan gekozen worden uit betaald parkeren en een blauwe zone. Gelet op de verschillende type parkeerders en wie waar dient te parkeren, is het passend om parkeerders in de hubs te laten betalen en op straat een blauwe zone in te voeren met een parkeerduur van 2 uur. Bezoekers van bewoners die in de hub staan, kunnen via een bezoekersregeling een goedkoop tarief aangeboden worden.

Advies Pionier Bols: Invoeren van een parkeerregime op straat met een blauwe zone en betaald in een hub

3.5 Aandacht voor speciale parkeerplaatsen

Gehandicaptenparkeerplaatsen

De appartementen die in Pionier-BOLS gerealiseerd gaan worden, zijn levensloopbestendig. Dit betekent dat de woningen ingericht worden voor het gebruik van rolstoelen en dergelijken. Op deze manier kunnen bewoners langer thuis in hun eigen omgeving blijven wonen. Dit kan consequenties hebben voor het parkeren. Gelet op de maximale loopafstanden voor mindervaliden dient er in de openbare ruimte en in de hubs rekening te worden gehouden met de aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen. Niet alleen voor gehandicapte bezoekers maar ook voor bewoners. Nieuwe bewoners die al beschikken over een gehandicapte parkeerkaart zijn van tevoren te inventariseren. Er dient ook rekening te worden gehouden naar bewoners die gehandicapt worden als ze al in Pionier-BOLS wonen. Voor deze bewoners kan het inhouden dat de parkeerplaats in de hub te ver lopen is of dat door de inrichting van de weg of de hub de parkeerplaats niet meer te bereiken is. Deze bewoners dienen hun plek in de hub op te kunnen geven en op straat in de nabijheid van de woning een gereserveerde parkeerplaats kunnen krijgen.

Laden en lossen

Verder dient er gekeken te worden naar de laad- en losplaatsen. De huidige en toekomstige bedrijven hebben mogelijk behoefte aan laad- en losvoorzieningen. Tevens worden er steeds meer pakketjes,

supermarktboodschappen en maaltijden thuis bezorgd. Dit gebeurt met uiteenlopende vervoersmiddelen; van (elektrische) fiets tot bestelbus.

Laadpunten elektrische voertuigen
Elektrische rijden is in opmars. Gelet op de energietransitie gaat het aandeel elektrisch rijden steeds verder groeien. Bij de ontwikkeling van Pionier-BOLS dient aandacht te worden besteed aan de infrastructuur hiervoor. Dit houdt in dat er bij oplevering van de wijk al een aantal oplaadplekken in de openbare ruimte en in de mobiliteitshubs aanwezig moeten zijn. Verder is het aan te raden bij de bouw van de wijk al kabels aan te laten leggen zodat er snel uitbreiding van oplaadpalen kan plaats vinden. Dit voorkomt ook dat binnen korte tijd na oplevering van de straten deze al weer opengebroken moeten worden voor de aanleg van kabels.

Bestaande gebruikers
Bij de transformatie van Pionier-BOLS dient rekening te worden gehouden met de huidige gebruikers van het gebied. Dat zijn de huidige bedrijven en bewoners in de wijk. Zij mogen er qua parkeergelegenheid niet op achteruit gaan. Huidige gebruikers die geen parkeergelegenheid op eigen terrein hebben, moeten op straat kunnen blijven parkeren. Als er een regime wordt ingesteld, dienen zij daarvoor een vergunning (betaald parkeren) of een ontheffing (blauwe zone) voor aan te kunnen vragen. Ook tijdens de bouw van de nieuwe appartementen dient de wijk bereikbaar te blijven voor de huidige gebruikers en hun bezoek.

3.6 Samenvattend

Samenvattend berust de visie van Royal HaskoningDHV voor het parkeren voor Pionier-BOLS op het STOMP-principe. Dit betreft de volgende elementen:

- Zorg voor goede, veilige loop- en fietspaden in het gebied zelf en richting de bushaltes en de voorzieningen in de omgeving zoals winkelcentrum Getsewoud, Nieuwe Kom, scholen, sportvoorzieningen.
- Zet in op het stimuleren van het gebruik van andere vervoersmiddelen dan de eigen auto.
- Stel een reductie in op het aantal aan te leggen bewonersparkeerplaatsen bij het plaatsen van deelauto’s in het gebied.
- Stedelijke zone centrum schil is passend bij Pionier BOLS.
- De minimale parkeernormen zijn passen bij Pionier BOLS gelet op de afstand naar de HOV-haltes.
- Voor de sociale huur zijn de parkeernormen uit CROW publicatie 381 geschikt. Hierbij is het niet passend een verder onderscheid te maken naar de verschillende categorieën sociale huur.
- Het is niet te onderbouwen om af te wijken van de bezoekersnormen die het CROW aanhoudt. De herkomst van bezoekers is lastig te bepalen. Ook voert de gemeente geen sterk sturend beleid op het verminderen van het autobezit en autogebruik.
- Een mobiliteitshub is een goede oplossing voor het verminderen van geparkeerde auto’s op straat. Om ervoor te zorgen dat bewoners er ook gaan parkeren, is het nodig een parkeerregime op straat in te voeren. Bewoners worden hierbij uitgesloten voor een vergunning op straat.
- Bij het invoeren van een parkeerregime kan gekozen worden tussen betaald parkeren en een blauwe zone. Gelet op de handhaafbaarheid en de noodzaak om bewoners op de bewonersparkeerplaatsen te laten parkeren, heeft betaald parkeren de voorkeur. Hierbij kan er voor bezoek eventueel een

bezoekersregeling worden ingesteld. Aandachtspunt hierbij is zorgen voor handhaving en het vooraf informeren van nieuwe bewoners over de verkeerssituatie in de wijk.

- In bijlage 1 zijn de door RHDHV geadviseerde parkeernormen voor Pionier-BOLS opgenomen en uitgesplitst naar de specifieke norm per functie.

Bijlage 1: advies parkeernorm per functie

In onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor woningen opgenomen. Dit betreft de normen zoals opgenomen in de meest recente CROW-publicatie; publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren (december 2018). Bij de parkeernormen is uitgegaan van de minimum parkeernorm bij een stedelijk gebied ‘sterk stedelijk’ en een stedelijke zone ‘centrum schil’.

Woningtype	Parkeernorm	Aandeel bewoners	Aandeel bezoek
Koop vrijstaand	1,4	1,1	0,3
Koop 2-onder-1	1,3	1,0	0,3
Koop tussen/hoek	1,2	0,9	0,3
App. koop duur	1,2	0,9	0,3
App. koop midden	1,1	0,8	0,3
App. koop goedkoop	0,9	0,6	0,3
Huurhuis vrije sector	1,2	0,9	0,3
Huurhuis sociale huur	0,9	0,6	0,3
App. huur duur	1,1	0,8	0,3
App. huur midden/goedkoop (incl. sociale huur)	0,7	0,4	0,3
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,5	0,3	0,2
Kamerverhuur, studenten (niet-zelfstandig)	0,2	-	0,2
Serviceflat	0,8	0,5	0,3
Tiny houses (kleine eenpersoonswoning)	0,5	0,3	0,2

In de tabel op de volgende pagina zijn de parkeernormen voor bedrijven/voorzieningen opgenomen. Net zoals bij de woningen zijn deze normen gebaseerd op de meest recente CROW-publicatie; publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren (december 2018). Ook hier is uitgegaan van de minimum parkeernorm bij een stedelijk gebied ‘sterk stedelijk’ en een stedelijke zone ‘centrum schil’.

Voorzieningen	Parkeernorm	Per	Percentage bezoek
Kantoor zonder baliefunctie	1,3	100m2 BVO	5%
Commerciële dienstverlening	1,6	“	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	1,5	“	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	0,5	“	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,1	“	
Kringloopwinkel	0,9	“	89%
Bruin- en witgoedzaken	4,8	“	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,3	“	91%
Bouwmarkt	1,5	“	87%
Bibliotheek	0,5	“	97%
Museum	0,5	“	95%
Casino	5,6	100m2 BVO	86%
Bowlingcentrum	1,7	Bowlingbaan	89%
Biljart- /snookercentrum	0,8	Tafel	87%
Dansstudio	3,3	100m2 BVO	93%
Fitnessstudio/sportschool	2,9	“	87%
Fitnesscentrum	3,9	“	90%
Sauna/hammam	4,1	“	99%
Sporthal	1,8	“	96%
Sportzaal	1,6	“	94%
Tennishal	0,3	“	87%
Squashhal	2,3	“	84%
Café/bar/cafetaria	4,0	“	90%
Restaurant	8,0	“	80%
Huisartsenpraktijk (-centrum)	2,2	Behandelkamer	57%
Apotheek	2,5	Apotheek	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,2	Behandelkamer	57%
Consultatiebureau	1,3	“	50%
Consultatiebureau voor ouderen	1,5	“	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	1,7	“	47%
Gezondheidscentrum	1,6	“	55%
Kinderdagverblijf (crèche)	1,0	100m2 BVO	0% (ex K&R)