

**Aanvulling gronden Bezwaarschrift betreffende het Besluit van het College van B&W Gebiedsontwikkeling Badhoevedorp 11 december 2018: inspraakreacties en vaststellen Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp centrumgebied Badhoevedorp - Registratienummer: 2018.007876**

Het bezwaar heeft betrekking op elementen in het DSO, op de voorstelling van zaken en gebrek aan onderbouwing in het Besluit en in het antwoord van de gemeente op onze reactie op het DSO d.d. 7 oktober 2018: dit antwoord hebben wij eerst na indienen van het bezwaar ontvangen (kenmerk 2828788/29 januari 2019). We constateren dat op pagina 7 van het Besluit wordt vermeld dat er nog geen sprake zou zijn van besluiten waartegen bezwaar open staat.

In de reactie van 7 oktober j.l. geeft de VDB niet alleen bezwaarpunten weer, maar verwijst ook naar mogelijke positieve oplossingen voor de gesignaleerde problemen. Bij dit bezwaar verwijzen wij daarom graag, onder vermelding van: "Tenslotte is een belangrijke factor in de duurzaamheid de sociale component, waarmee de participatie van belanghebbenden en betrokkenen wordt bedoeld. Een aangename en door iedereen gewaardeerde plek is óók een duurzame plek." (DSO, pagina 47) naar de speerpunten en analyse van de groep Bezorgd Badhoevedorp.

Hoofdbezwaar: dit DSO schetst een centrum dat een einde maakt aan het dorpse karakter van Badhoevedorp, zonder dat rekening wordt gehouden met de gevolgen voor problemen bij verkeer en parkeren. Dat niet meer aansluit bij het Masterplan en evenmin toekomstbestendig is: niet integraal wordt uitgewerkt, niet zuinig met ruimte en niet aansluitend bij karakter en identiteit van het dorp. Zonder dat pogingen zijn gedaan dit te voorkomen door naar alternatieven te zoeken. Met name ontbreekt een (ruimtelijk) visie en onderzoeken naar de haalbaarheid van verkeer- en parkeeroplossingen. Dit is terug te vinden in onze reactie d.d. 7 oktober 2018 punt 1,2 en 3.

**Betrekken van bewoners.** Bovenstaand citaat is niet alleen de wens van bewoners en uitgangspunt van de Omgevingswet, maar ook onderdeel van kwaliteit volgens de Structuurvisie Haarlemmermeer 2013. Het ontwerp van het DSO is zonder input van bewoners tot stand gekomen. Aan de begeleidingsgroep is om input gevraagd, maar de vrijwel voltallige begeleidingsgroep heeft in de reactie op het ontwerp aangegeven van deze input niets terug te zien. Vanaf het eerste concept (maart 2018) is het plan in grote lijnen ongewijzigd gebleven. Bewoners zijn vervolgens inderdaad *geïnformeerd* over de plannen. Dat er met *alle* partijen een DSO is gemaakt *op basis van* opgehaald reacties, zoals de gemeente in de brief van 29 januari stelt, is niet terecht.

In onze reactie van 7 oktober 2018 stelden wij dat het DSO voor bewoners geen samenhangend beeld geeft, waarbij met name de getoonde beelden niet aansluiten bij de hoofdlijnen als bouwhoogten of feitelijke ruimte voor groen. In de online consultatie wordt niet zozeer aangesloten op de hoofdlijnen alswel juist op de beeldkwaliteit.

Op pagina 6 en 7 van het Besluit staat dat het voor bewoners niet eenvoudig is het DSO zoals dat op hoofdlijnen richting geeft, te beoordelen is en dat men behoefte heeft aan concrete uitwerkingen en de effecten die het heeft op de directe woonomgeving. Deze opmerking laten wij voor wat het is. Maar uiteraard zijn bewoners geïnteresseerd in de gevolgen van de gekozen richting voor hun directe leefomgeving, bijvoorbeeld bij de verkeersontsluiting. Van de gemeente mag worden verwacht dat zij juist die

gevolgen afweegt bij het kiezen van de richting. Dat is iets anders dan of dit in het DSO geregeld is. Hier komen we bij *4. Verkeer* op terug.

**Uitgangspunten van het DSO.** De gemeente geeft telkens aan vast te houden aan de uitgangspunten van het DSO. Met deze uitgangspunten wordt de richting van het Masterplan (2008) verlaten als het gaat om (getoonde) bouwhoogten, een plan bij de kerk en dubbel grondgebruik. Deze wijzigingen worden niet of onvoldoende onderbouwd en steunen niet op een onderliggende visie over wat voor centrum dit dorp nodig heeft in de toekomst. Een dergelijke visie is er niet, de visie uit 2006 die ten grondslag aan het Masterplan ligt, geeft hier geen antwoord op. Het DSO is getekend direct op basis van een marktanalyse. Deze analyse is niet in lijn met het huidige Beleid Commerciële Voorzieningen, waarin toerisme wel is meegenomen (Badhoevedorp heeft inmiddels een aanzienlijke hotelindustrie). Ook passen drie supermarkten niet in de verwachte ontwikkelingen zoals toename van thuisbezorging. Gesteld wordt het in het DSO opgenomen winkelvolumen passend is voor de demografische ontwikkeling. De Marktanalyse geeft echter twee randvoorwaarden voor een geslaagde ontwikkeling: gebruik maken van het momentum en goede bereikbaarheid uit alle windstreken. Het momentum is afwezig gezien de lange doorlooptijd. Nu een groot deel van de winkeliers het signaal krijgt dat er een uitsterfbeleid wordt gevoerd, bestaat de gerede kans als ontwikkeld wordt voor leegstand. De bereikbaarheid zal onder druk staan, zie hiervoor *4. Verkeer*.

### **Ligging, indicatieve afmetingen en contouren van de bouwblokken/pleinen**

#### **Bouwhoogtes tot 20 meter zijn niet dorps**

In de brief van 29 januari wordt vermeld dat de in het centrum geplande bebouwing in een zekere hoogte en dichtheid moet worden ontwikkeld om het plan binnen de gestelde kaders te ontwikkelen. Met name gaat het dan om de woningbouwopgave. In het Besluit wordt toegelicht – aan degenen die vinden dat er teveel programma is voor de oppervlakte van het centrum - dat de woningbouwopgave al kleiner is dan toegestaan in het bestemmingsplan, omdat dit passender is voor een dorp als Badhoevedorp. Aan de bouwhoogte van 20 meter wordt vastgehouden, omdat dit anders een negatieve impact heeft op de mogelijkheden van de ontwikkeling van het centrum en omdat de definitieve bouwhoogte wordt vastgesteld via een aparte bestemmingsplan procedure ( Besluit pagina 10).

Over de bouwhoogtes wordt gesteld dat de bouwhoogtes passen bij en stedenbouwkundig aansluiten op de maat en schaal van Badhoevedorp (Besluit p. 1, p. 4). Daarbij wordt verwezen naar de omgeving, waar ook gebouwen van 18 tot 28 meter staan (Besluit p. 9).

Met deze enkele opmerking die uitsluitend betrekking heeft op de maat van de hoogste gebouwen in de – niet eens directe - nabijheid wordt geen recht gedaan aan de karakteristiek van het dorp als geheel. Binnen hetzelfde bestemmingsplanregime met bouwhoogtes van 20 meter zijn in 2011/2013 het DSO Quatrebras en DSO Schuilhoeve opgesteld, dat laatste is in 2018 inmiddels definitief vastgesteld. Aan beide DSO's lag een gedegen stedenbouwkundige analyse van het dorp als geheel ten grondslag.

Daarin staat een positionering van het dorp: de kracht is gelegen in de relatieve landelijkheid, zeker in de drukke Noord-Hollandse context, met bijbehorende plaatje.

Op pagina 9 staat bij de Uitvinderswijk = centrum, een foto van de flats in de Franklinstraat «flats detoneren door schaalprobleem». Deze flat is bedoeld met het gebouw van 18 meter.

De bouwhoogten in het centrum zijn hoger dan de bouwhoogte van een flat die detoneert in het dorp. Daarmee wordt het hele centrum als een detonerend vreemd lichaam midden in het dorp geplant.

Positionering Badhoevedorp 'landelijk dorp'



#### Haalbaarheid dubbel ruimtegebruik niet onderzocht

Het overwegen van alternatieven wordt niet vermeld. Bij een uiteraard gelijkblijvende woningbouwopgave zou dat een *andere, evenwichtere verdeling van bouwhoogtes* over het gehele gebied kunnen zijn, door de woningbouw op de flanken erbij te betrekken. Een andere oplossing is gelegen in *dubbel ruimtegebruik* door ondergronds parkeren zoals in het Masterplan staat aangegeven en zoals vanuit hedendaagse duurzaamheidsoverwegingen een belangrijk principe is. De parkeergarage is losgelaten vanwege grondposities en hoge kosten waar geen opbrengsten tegenover staan. Van verlaagde parkeerdek(ken)/opgetild maaiveld is de haalbaarheid nooit serieus onderzocht. De argumenten tegen deze mogelijkheid – toch nog auto's zichtbaar, niet goed ruimtelijk in te passen – laten zien dat de meerwaarde die deze oplossing heeft niet wordt onderkend.

#### Van twee pleinen zomaar naar één plein

Blijkens de brief van 29 januari vindt de gemeente met ons dat het plein geen sluitstuk mag zijn. Wij zijn blij met de vermelde inspanningen om de busroute om of langs het plein te leggen en hopen dat deze tot resultaat leiden. De keuze voor het plein op deze locatie, feitelijk op een open kruispunt en omgeven door flats, biedt ook bij een maat van 30 bij 60 meter geen geborgenheid. Wij blijven erbij dat een discussie over functie en gebruik van de pleinen gevoerd had moeten worden, hierbij wreekt zich ook het ontbreken van een visie.

In het Masterplan wordt een «plein bij de kerk» beschreven. Volgens het Besluit (p5) zou dit pleintje verband houden met een «promenade»; van deze promenade wordt afgezien en daarom zou ook het extra pleintje moeten verdwijnen – in plaats daarvan krijgt het Lint op deze plaats een «verbijzondering» waar een ontmoetingsplek gecreëerd wordt (p 8)

Echter, in het Masterplan is de beschrijving van het pleintje en het pleintje gewoon nevensgeschikt. In het Lint, vastgesteld in 2013 als bijlage van het Groenstructuurplan, wordt het plein bij de kerk al ingeschetst als een «verbijzondering» van het Lint. Deze afbeelding is ook op informatiemarkten getoond. Via de gemeentelijke website blijkt dit document met een andere datum en een andere titel «inspiratiedocument» te downloaden, we vragen ons af hoe dit kan.

<https://haarlemmermeergemeente.nl/badhoevedorp/het-lint>

## centrum



afbeelding blz. 13 uit document *Het Lint*

*Masterplan 8.4 centrum: Het dorpscentrum concentreert zich rond het nieuwe plein op de kruising van de Sloterweg met de Zeemanlaan. Winkels en andere voorzieningen zoals bijvoorbeeld een grand café zijn rondom het nieuwe dorpsplein gesitueerd en sluiten aan op het bestaande winkelgebied. Routes vanaf het plein koppelen het centrum met het park en het MFA en de winkels aan de Pa Verkuylaan. De Zeemanlaan wordt aan de westzijde opnieuw ontwikkeld met een straatwand met eigentijdse herenhuizen die doorlopen naar de parkrand en richting de Snelliuslaan. Achter de herenhuizen in het gebied tot aan de bestaande Zuiderbogen liggen voetgangersstraatjes die de Zeemanlaan verbinden met de Franklinstraat. De woningen in dit intiem vormgegeven binnengebied zijn gegroepeerd rondom groene hoven. De nieuwe herenhuizen langs de Zeemanlaan gaan bij het dorpsplein over in een gebied met winkels en voorzieningen met daarboven appartementen. Het parkeren voor de woningen en het centrum met zijn voorzieningen kan hier*

*ondergronds worden georganiseerd. De verbinding van de huidige Arendstraat en de Adelaarstraat tussen het centrum en de Pa Verkuyllaan wordt heringericht tot een nieuwe promenade. De gebieden aan weerszijden wordt waar mogelijk afgezoomd met woningen MFA of voorzieningen met woningen of een appartementgebouw met voorzieningen in de plint. Ter hoogte van de Pa Verkuyllaan komt aan de noordzijde een pleintje met een horecagelegenheid met het terras onder de bomen en uitzicht op de Engelbewaarderskerk..*

Een en ander maakt in het geheel niet duidelijk waarom er niet gewoon een plein bij de kerk zou kunnen komen, dat voor bewoners hoort bij het toekomstbeeld van hun dorp.

## **Verkeer en parkeervoorzieningen**

### Verkeer

in onze brief van 7 oktober gaven wij redenen waarom nieuwe verkeerscijfers ons inziens noodzakelijk zijn. In het Verkeersstructuurplan/update 2013 zijn de verbindingen met het Centrum nog open gelaten. Het DSO vult deze verbindingen nu in en betreft daarbij ook gebieden (Keizersweg) die in het VSP/2013 al wel zijn ingevuld. De update van het Verkeersstructuurplan wordt al vanaf januari 2018 wordt aangekondigd; wethouder Reneman heeft medio 2018 in de raadszaal verklaard dat dit voor eind 2018 gereed zou zijn.

De brief van 29 januari geeft als antwoord op onze vraag naar cijfers, dat naar de *mening* van de gemeente dat de capaciteit van het wegennet voldoende is, maar dat er *uiteraard* aanpassingen nodig zijn.

Dit antwoord zien wij graag onderbouwd met cijfers en een indicatie van het soort aanpassingen dat wordt bedoeld. Het lijkt ons in de rede liggen dat een DSO wordt vergezeld van een verkeersonderzoek, net zoals dat voor het parkeren gebeurt, om te laten zien dat de gekozen verkeersinrichting en aanrijroutes inderdaad passen. Of, waar dat kennelijk niet het geval zal zijn, welke soort aanpassingen aan de orde zijn.

Nogmaals: van een goede bereikbaarheid uit alle windstreken is geen sprake. Parkeerplaatsen zijn onderling niet verbonden, zodat bij volle parkeerplaatsen omrijden via de Schipholweg of via woonstraten noodzakelijk wordt. Straten als Keizersweg, Einsteinlaan, Marconistraat, van der Waalsstraat zijn al smal voor huidige tweerichtingsverkeer en niet berekend op een functie als toegangsweg voor een winkelcentrum met een verkeerstoename door winkelend publiek. Dat geldt ook voor de Adelaarstraat. En dit alles geldt zeker voor vrachtverkeer/bevoorrading. De Keizersweg, een aanrijroute die in het VSP/2013 niet voorzien werd, is bovendien onderdeel van een fietsroute van west – naar oost via de Havikstraat die in het VSP is vastgelegd.

### Parkeren

Bij de internetconsultatie is de vraag gesteld: «In het nieuwe centrum komen voor het winkelend publiek parkeervelden in de openbare ruimte. Voor bewoners wordt het parkeren inpandig/op eigen terrein opgelost. Zo kan het parkeren in Badhoevedorp overal gratis blijven» Deze vraag is door 61 % bevestigend beantwoord, een aantal dat bij een gerichte formulering en meer uitleg over de voor- en nadelen wellicht anders was geweest.

### Haalbaarheid parkeerdek niet onderzocht

Een parkeergarage is te duur, daarom wordt in het DSO door het parkeren op het maaiveld opgelost. Het DSO houdt wel de mogelijkheid open om, mocht een (gedeeltelijk) ondergrondse parkeeroplossing toch haalbaar blijken, dit in het plan in te passen.

Het besluit stelt «half-verdiept parkeren is iets minder kostbaar maar is stedenbouwkundig ongewenst omdat dit ten koste gaat van een goede inrichting van de openbare ruimte. Bij half verdiept parkeren blijft het parkeren zichtbaar en moeten hoogteverschillen in de openbare ruimte worden opgelost wat voor een onaantrekkelijk beeld zorgt»

Als gezegd wordt hiermee de meerwaarde van dubbel ruimtegebruik voor bijvoorbeeld bouwhoogte miskend. Ook is niet duidelijk waarom parkeervelden op maaiveld wel dorps of een goede inrichting van de openbare ruimte zouden zijn. De aanblik van veel auto's wordt zelfs in het Handboek Parkeren als onwenselijk gezien en de aanblik van lege parkeervelden buiten sluitingstijd is erkend zeer nadelig voor de leefbaarheid en de verblijfskwaliteit.

Voor de parkeerplaats voorzien tussen Marconistraat/Sloterweg moeten garage/fietsboxen verdwijnen. Deze omwonenden zijn niet betrokken geweest bij de begeleidingsgroep. Nog daargelaten dat dit eigendom van derden is, gelden zeker daar vermindering van leefbaarheid en van sociale veiligheid.

### Parkeeronderzoek onvoldoende

Naar de parkeerbehoefte is wel onderzoek gedaan, zij het summier. Dit onderzoek gaat uit van een kern met 12.130 inwoners en houdt dus geen rekening met de aanwas van bewoners uit nieuwe wijken voor een bezoek aan het winkelcentrum. De groei wordt op een kwart van het huidige aantal gesteld. Voor de parkeernorm wordt stedelijk gebied aangehouden. Er wordt uitgegaan van 154 woningen, terwijl in dit gebied sprake zou zijn van 170 woningen en de parkeerbehoefte op zondag wordt op 0 gesteld.

### Aansluiting op het Lint

Van feitelijke directe aansluiting van het centrum op het Lint is geen sprake. Van een groene beleving langs het water door heel het dorp is geen sprake.

### Bestuurlijke toezegging niet gehonoreerd

Op sommige plekken is de ruimte voor water en recreatieve route zo smal dat aan kademuren wordt gedacht, wat afbreuk doet aan het beoogde karakter van het Groene Lint en kostbaar is.

Voor de langzaam verkeerroute wordt vastgehouden aan de vier meter brede asfaltbaan voor voetgangers en fietsers samen (shared space), terwijl dit ongunstig is voor kwetsbare weggebruikers. De VDB kreeg in 2013 de bestuurlijke toezegging dat waar mogelijk fiets- en voetgangerspaden gescheiden zouden worden aangelegd. Deze toezegging wordt niet gehonoreerd – terwijl dit juist op plekken als boven beschreven meer ruimte voor groen en minder kosten zou geven.