

# VISIE

## ONTWIKKELZONE ZIJLWEG-WEST EN OMGEVING

22 mei 2020



Deze visie is opgesteld door KuiperCompagnons in opdracht van de gemeente Haarlem.

Visie ontwikkelzone Zijlweg-West en omgeving

22 mei 2020

Piet Haker

Klaas Telgenhof



# INHOUD

<b>SAMENVATTING</b>	<b>5</b>	<b>4. UITGANGSPUNTEN EN VISIE</b>	<b>55</b>
<b>1. INLEIDING</b>	<b>9</b>	4.1 Het grote verhaal	55
1.1 Aanleiding: Groei Haarlem en een gebied in transitie	9	4.2 Zes principes	59
1.2 Lopende initiatieven en zoeklocaties	12	4.3 De ontwikkelzone en de opgaven voor de stad als geheel	72
1.3 Waarom een gebiedsvisie?	15	4.4 Spelregels bij ontwikkelen	74
1.4 Doelstelling: de stad beter maken	19	<b>5. DE DEELGEBIEDEN NADER BEKEKEN</b>	<b>77</b>
1.5 Eerdere plannen, relevant beleid en parallelle onderzoeken	29	5.1 Spoorwegstraat: levendig stadskwartier	77
<b>2. PARTICIPATIE EN VERDERE PROCES</b>	<b>27</b>	5.2 Korte Verspronckweg: verborgen tuin	85
2.1 Doorlopen proces	27	5.3 Schoonzichtlaan: voortuin van de Hogeschool	91
2.2 Belanghebbenden en hun belangrijkste input	30	5.4 Biemond/Westelijk Tuinbouwgebied: waardevol landschap bij de stad	97
2.3 Na de gebiedsvisie	31	5.5 Brandweer-locatie: Water en hoven	103
<b>3. ANALYSE, KANSEN EN BELEMMERINGEN</b>	<b>33</b>	<b>6. UITVOERINGSSTRATEGIE</b>	<b>109</b>
3.1 Inleiding	33	<b>BIJLAGEN (apart)</b>	
3.2 Historische ontwikkeling	35		
3.3 Ruimtelijke hoofdropzet	37		
3.4 Verkeer	43		
3.5 Water	49		
3.6 Erfgoed	51		
3.7 Milieu: bodem, luchtkwaliteit en geluid	51		
3.8 Duurzaamheid	52		



Korte Verspronckweg - Spoorwegstraat

Kruising Westelijke Randweg - Zijlweg





# SAMENVATTING

concept visie ontwikkelzone Zijlweg-West en omgeving

## Inleiding

Haarlem is een eeuwenoude, mooie stad waar mensen graag wonen en leven. Dat zorgt voor grote druk op de woningmarkt. Daarom hebben we de ambitie om tot en met 2025, 10.000 woningen toe te voegen. Deze zijn nodig om wachttijden voor sociale woningen te verkorten, doorstroom te vergemakkelijken en iedereen meer kans te geven een woning te vinden. We zorgen ervoor dat voorzieningen, zoals winkels, scholen en groen meegroeien met het aantal inwoners en dat we scherp toezien op de bereikbaarheid van de stad. Ook willen we meer werkgelegenheid in Haarlem mogelijk maken. De groei is een kans om de stad te verbeteren en duurzamer te maken. De lasten proberen we zo eerlijk mogelijk te verdelen over de stad. En hoe de stad eruit gaat zien bepalen we samen met de Haarlemmers, want samen maken we de stad!

We hebben acht gebieden benoemd om het merendeel van de 10.000 woningen te bouwen. We noemen dit ontwikkelzones. Omdat het toevoegen van veel woningen ingrijpend is voor (delen van) de stad, wordt voor iedere zone een gebiedsvisie opgesteld.

## Participatie

Voor het tot stand brengen van de visie hebben bewoners en ondernemers uit de directe omgeving meegedacht. Er hebben diverse inloopavonden plaatsgevonden. Daarnaast is met een zogenaamde reflectiegroep, die bestaat uit betrokken bewoners en ondernemers, in

kleiner verband dieper op de plannen ingegaan en gediscussieerd. Op die manier hebben we hun belangen, wensen en zorgen in beeld gebracht en afgewogen.

## De visie

De stedenbouwkundige en landschappelijke hoofdstructuur, van lange lijnen tussen stad en duinen vormt het raamwerk van het gebied rondom Zijlweg-West. De Zijlweg is daarbij de ruggengraat. Langs dit stads lint liggen verschillende buurtjes met ieder een eigen gezicht en een eigen hart. De bestaande kwaliteiten (groen/bomen, water, functies, historische bebouwing) zijn gebruikt als inspiratie en vertrekpunt voor de invulling van de verschillende deelgebieden. Bestaande en nieuwe bebouwing versterken de identiteit en de leefkwaliteit van de buurtjes en voegen waarde toe.

De doelstelling van deze gebiedsvisie is ten eerste om dit stukje Haarlem beter te maken. Het toevoegen van nieuwe woningen op de te transformeren locaties is daarbij een goed middel om deze kwaliteitsslag te kunnen maken. De doelstellingen zijn:

- De stad in balans
- Het verbeteren van gezondheid en veiligheid
- Stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer
- De energietransitie van de stad ondersteunen
- Inspelen op klimaatveranderingen
- Het parkeren minder dominant maken

- Naast wonen ook ruimte voor voorzieningen maken
- Bestaande landschappelijke en cultuurhistorische waarden prominenter in beeld brengen

Voor de geleidelijke ontwikkeling van de zone rondom Zijlweg-west worden zes principes gehanteerd:

1. **Realiseren fijnmazige langzaamverkeersnetwerk.** Het doel is de structuur van wandel- en fietsroutes in deze omgeving te verbeteren, kruisingen veiliger te maken en het netwerk van routes zo fijnmazig mogelijk te maken.
2. **Functiemenging van wonen, werken en voorzieningen.** De omgeving van zone Zijlweg-West is van oudsher een gemengd gebied en dat zal het blijven. Naast wonen in het gebied zetten we in ieder geval in op een basisschool en sportvoorziening op de locatie Korte Verspronckweg. Ook zoeken we nog ruimte voor een gezondheidscentrum in deze omgeving.
3. **Aanhelen van het historisch lint, 'boekensteunen' markeren de entree.** De insteek is om waar zich kansen voordoen de continuïteit en de samenhang van het lint van de Zijlweg te versterken en de barrièrewerking van de Westelijke Randweg te beperken. Bij nieuwe ontwikkelingen langs de Zijlweg zijn de kenmerkende kleinschalige maat, schaal en korrel van de lintbebouwing het uitgangspunt.
4. **Ieder buurtje behoudt een eigen gezicht.** De verschillende deelgebieden, Korte Verspronckweg, Spoorwegstraat en de kwadranten rond de kruising Westelijke Randweg-Zijlweg hebben een eigen kwaliteit en karakter. De bestaande kwaliteiten zijn bepalend voor het nieuwe gezicht van de deelgebieden.

5. **Krachtige groen-blaauwe structuur.** We koesteren de groene kwaliteit van het gebied en waar we kansen zien gaan we dit versterken en gebruiken om de lange lijnen en buurtjes een kwaliteitsimpuls te geven (landschap in de stad).
6. **De maat, schaal en korrel van het gebied als uitgangspunt.** Nieuwe bebouwing sluit zorgvuldig aan op aangrenzende bestaande panden en tuinen en past bij de maat, schaal en korrel van het gebied.

Op basis van de analyse, de doelstellingen en de gehanteerde principes is een toekomstperspectief geschetst voor de gehele zone. Daarnaast zijn per deelgebied schetsmatige stedenbouwkundige invullingen bedacht en uitgewerkt. De uitgewerkte deelgebieden zijn; Spoorwegstraat en de Korte Verspronckweg aan de oostkant van de zone. Rondom de kruising Westelijke Randweg-Zijlweg zijn de mogelijkheden en kansen voor de deelgebieden; campus, de randen van het Westelijk Tuinbouwgebied en Biemond en de buurtparken in beeld gebracht.

Daarbij zijn op hoofdlijnen oplossingsrichtingen meegegeven voor belangrijke onderwerpen als de ontsluiting (gemotoriseerd en langzaam verkeer), de parkeeroplossingen, openbare ruimte en bebouwingsstructuur.

### Hoe nu verder?

Het vaststellen van de gebiedsvisie is de eerste stap in de transformatie en opwaardering van de ontwikkelzone Zuid-west. In de komende jaren zal stapje voor stapje, aan de hand van initiatieven vanuit het gebied de verdere ontwikkeling worden opgepakt. Sommige ontwikkelingen zullen mogelijk snel van start gaan, anderen over een aantal jaar, weer



andere misschien pas over 10 jaar, of uiteindelijk helemaal niet.

Waar het nodig is zal voor deelontwikkelingen nog een stedenbouwkundig programma van eisen worden uitgewerkt. Als er overeenstemming is over de stedenbouwkundige uitwerking van een deelontwikkeling zal het bestemmingsplan/omgevingsplan geactualiseerd worden. Voor beide producten is inspraak mogelijk en zullen de direct omwonenden worden meegenomen.

De gebiedsvisie is een richtinggevende toekomstperspectief voor de ontwikkelzone Zijlweg-West en omgeving. De ontwikkelzone biedt de stad een rijke schakering aan aantrekkelijke stadsmilieus, met in het verlengde daarvan een diversiteit aan wooncategorieën, woontypologieën en ruimte om te werken: *“De tuinen van Haarlem”*.



PIZZA  
BARBICOE

02-5-111

11-FJG-64





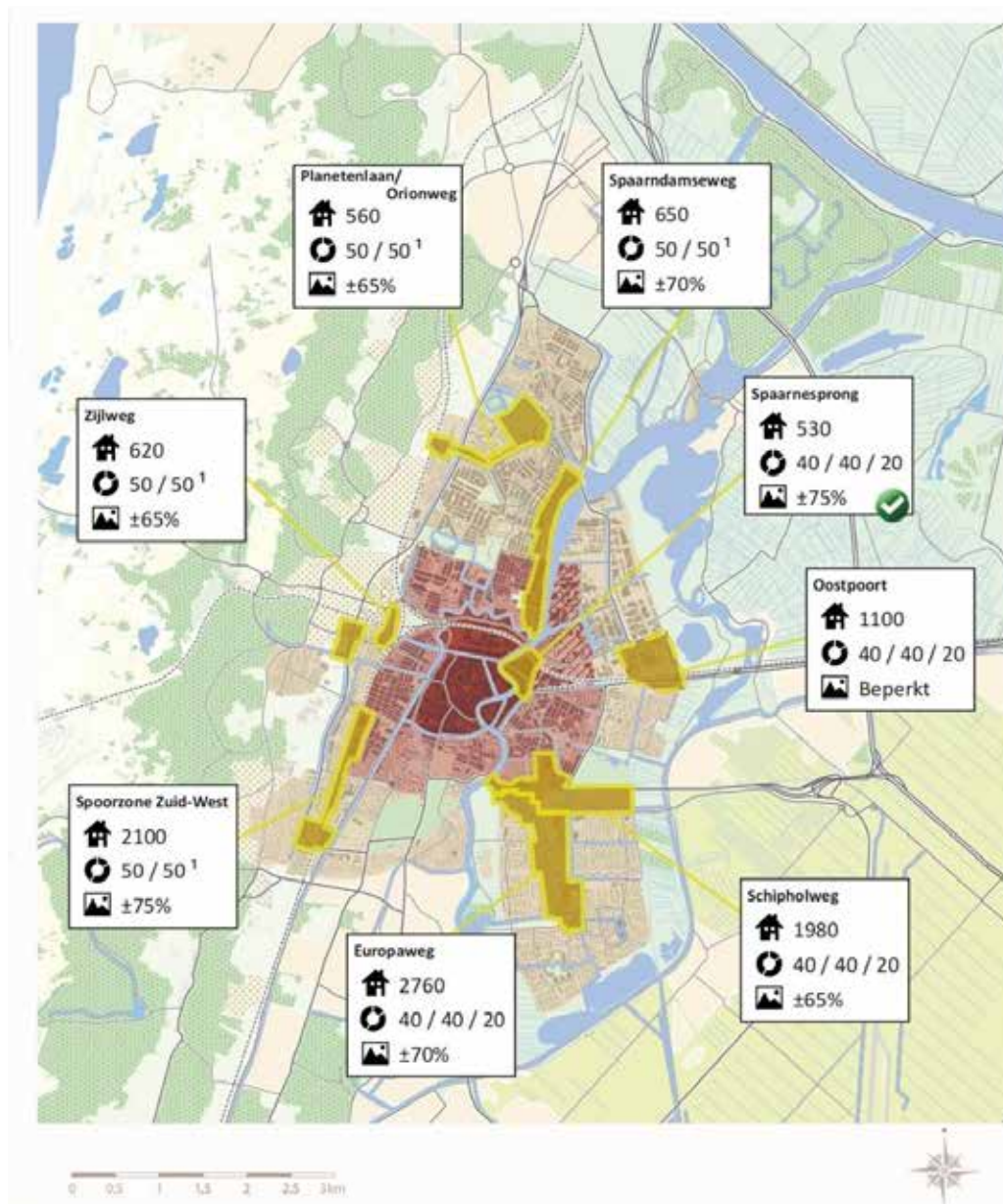
# 1. INLEIDING

## 1.1 Aanleiding: Groei Haarlem en een gebied in transitie

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is één van de economische motoren van Nederland. Schiphol, de haven en de Amsterdamse binnenstad zijn de machinekamer, met ongeveer 300.000 banen. Maar ook in IJmuiden en de Waarderpolder zijn belangrijke economische dragers.

De regio trekt mensen vanuit de rest van Nederland en daarbuiten aan. De woningprijzen stijgen en de woningmarkt staat onder druk. Er is een grote vraag naar nieuwe woningen, met name in de sociale huur en naar (betaalbare) koopwoningen. Haarlem is de tweede stad in die metropoolregio en strategisch gelegen tussen de economische hotspots en de natuur- en recreatiegebieden langs de kust. Met haar bruisende historische binnenstad en goede openbaar vervoersverbindingen met de rest van de MRA is Haarlem al jaren een gewilde stad. De wachtlijsten voor een sociale huurwoning zijn lang en er is ook een urgente vraag naar goede middenhuur en koopwoningen. Met name ouderen, gezinnen met een laag inkomen, alleenstaanden en zorgdoelgroepen hebben in Haarlem moeite een passende woning te vinden. In de Metropoolregio Amsterdam zijn afspraken gemaakt over de regionale woningbouwopgave in het Regionaal Actie Programma (RAP). Waar wij als gemeente daar ook een bijdrage aan zullen leveren.

We hebben daarom de ambitie om tot en met 2025, 10.000 woningen toe te voegen (coalitieprogramma 2018-2022). Maar ook voorzieningen en werkgelegenheid. Uitbreiden aan de randen is geen optie, met de waardevolle landschappen en milieubelaste locaties die de stad omarmen. Er wordt daarom binnen de stad zelf naar inbreiding gezocht. In het Programma Groei wordt de komende jaren onderzocht hoe we dat voor elkaar moeten krijgen (instrumenten, financiën, programma).



- Binnenstad
- Centraal stedelijk gebied
- Stedelijk gebied
- Ontwikkelzone
- Aantal geplande woningen
- Verhouding sociaal / middel / duur in de ontwikkelprojecten
- Percentage reeds bebouwde omgeving
- Ontwikkelvisie gereed

<sup>1</sup> De invulling van de overige 50% wordt aan de hand van de totale doorrekening en behoeftecijfers aangescherpt.

Ontwikkelzones in Haarlem



We hebben acht ontwikkelzones aangewezen in de stad waar kansen liggen om deze opgave handen en voeten te geven. Het gebied rondom de Zijlweg-West is daar één van, waarbij specifiek wordt gekeken naar de deelgebieden Spoorwegstraat, Korte Verspronckweg en rondom kruising Westelijke Randweg-Zijlweg.

Er zijn 3 belangrijke redenen waarom we de omgeving Zijlweg-West hebben gekozen als ontwikkelzone:

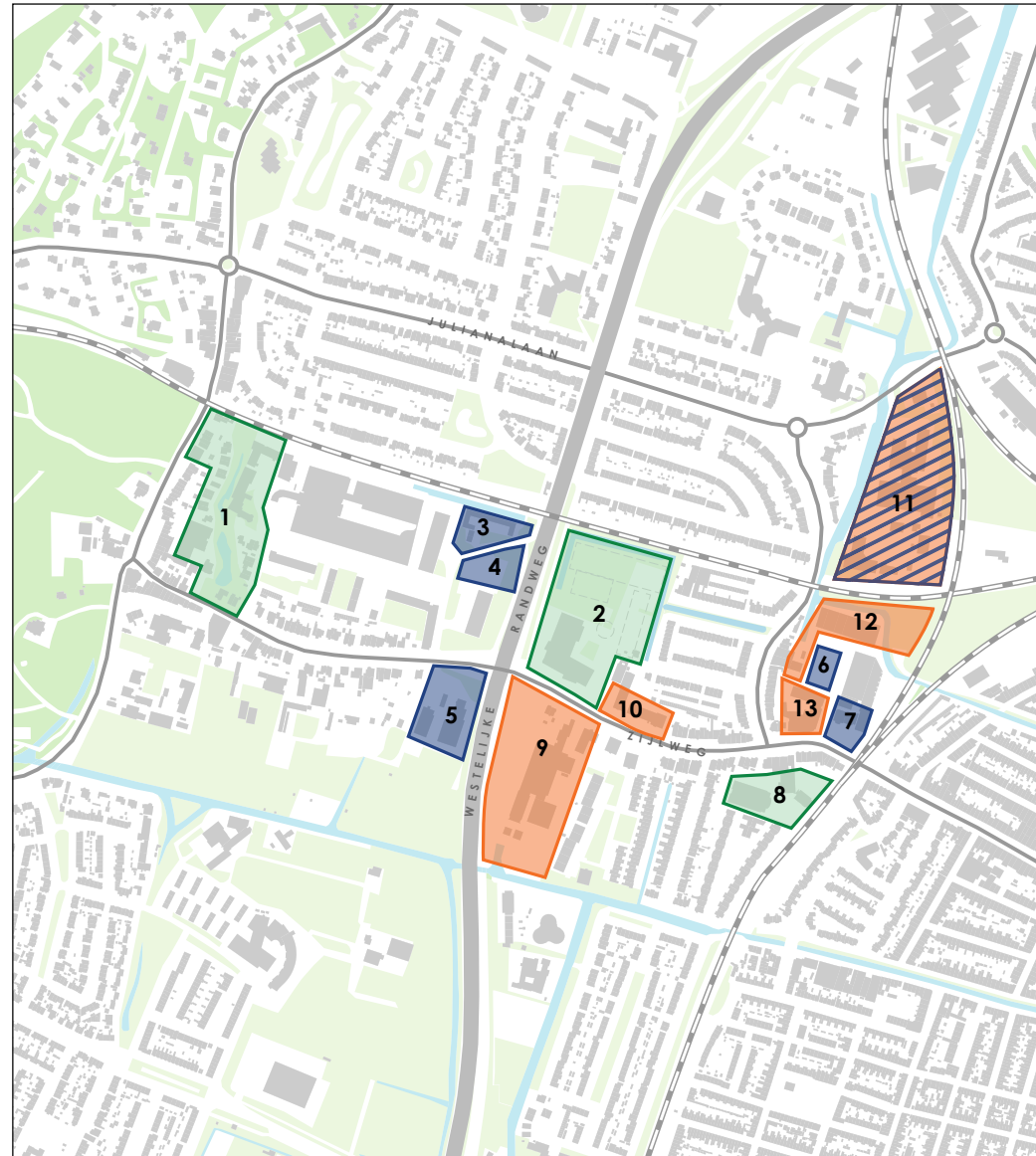
- Het gebied ligt in de nabijheid van bestaande voorzieningen en is relatief goed ontsloten door openbaar vervoer (station Haarlem, station Overveen en bus).
- Er liggen verschillende ruimtelijke opgaven in het gebied (water, infrastructuur, tegengaan verrommeling, vergroening). Herontwikkeling biedt kansen om deze aan te pakken en het gebied een kwaliteitsslag te geven.
- Er lopen al diverse ontwikkelingen, het gebied is al jaren in ontwikkeling. Het ligt voor de hand deze transitie goed te gaan sturen en te trachten daar voor de stad en het gebied het beste uit te halen.

## Huidige ontwikkelingen en mogelijke ontwikkelingen in de toekomst

**Projecten:** Dit zijn locaties waarvoor de gemeente reeds een besluit heeft genomen en/of een overeenkomst is aangegaan: de gemeente is voornemens het initiatief mogelijk te maken.  
Deze projecten doorlopen een eigen proces en deze projecten zijn geen onderwerp in de participatie ontwikkelzone Zijlweg.

**Initiatieven:** Dit zijn locaties waar marktpartijen concrete voornemens hebben om te bouwen. De gemeente heeft nog geen besluit genomen of ze het initiatief mogelijk wil maken.

**Zoekgebieden:** Dit zijn locaties waarvoor de gemeente of marktpartijen (stedelijke en landschappelijke) opgaven en kansen verkennen.



### Legenda

#### Projecten

- 1 Marinehospitaalterrein (gemeente Bloemendaal)
- 2 Nova College
- 8 Hin-terrein

#### Initiatieven

- 3 Schoonzichtlaan
- 4 Zijlweg 247
- 5 Garage Biemond
- 6 Voormalig ANWB terrein
- 7 Hoek Spoorwegstraat-Zijlweg
- 12 Korte Verspronckweg

#### Zoekgebieden

- 9 Brandweer Kazerne Kwadrant
- 10 Yarden Uifvaartcentrum
- 11 Korte Verspronckweg
- 12 Omgeving Delftstraat
- 13 De Wallewei



## 1.2 Lopende initiatieven en zoeklocaties

In de omgeving van de Zijlweg-West lopen al langer initiatieven voor herontwikkeling. Een aantal locaties zijn op dit moment ook in uitvoering, zoals de vernieuwing van het Nova College, waar een nieuwe onderwijscampus gerealiseerd wordt en de transformatie van kantoorpanden op het HIN-terrein (voormalig terrein van Kousenfabriek Hin NV) naar wonen. Recent is in deze omgeving ook de herontwikkeling van het Marinehospitaal-terrein (gemeente Bloemendaal) gereed gekomen en is het voormalige provinciaal waterstaatsgebouw aan de Westelijke Randweg getransformeerd naar (tijdelijk) wonen.

Daarnaast lopen er diverse initiatieven van eigenaren en ontwikkelaars, die nog in de fase van planvorming of ideevorming zitten. En hebben we verschillende zoeklocaties aangewezen waar nog geen concrete plannen of initiatieven liggen, maar waar op korte, of langere termijn mogelijk wel kansen/initiatieven voor vernieuwing en/of herontwikkeling zouden kunnen ontstaan. Uiteraard alleen op initiatief van de huidige eigenaren. Deze zoeklocaties zijn in deze gebiedsvisie gelijk meegenomen.

### *Spoorwegstraat*

- Planinitiatief Spoorwegstraat, voor het ontwikkelen van woningen en werkruimtes op het huidige parkeerterrein voor de Albert Heijn.
- Planinitiatief Zijlweg 133, voor herontwikkeling van bedrijfspand naar wonen en transformatie van bestaande villa.
- Ideeën voor de Zijlweg Zijweg, voor herontwikkeling bedrijfspand naar wonen en werken.

- Plannen van Elan Wonen voor herontwikkeling van het bestaande pand met sociale woningen op de hoek van de Spoorwegstraat en Zijlweg naar (nieuwe) sociale huurwoningen.
- Zoeklocatie Delftstraat 40-50. De bestaande bedrijven hoeven niet weg, maar als zij als eigenaren dat zouden willen is herontwikkeling naar een combinatie van wonen en werken op deze plek voor de gemeente bespreekbaar.
- Zoeklocatie Julianalaan 297 en Delftstraat 34. Ook hier geldt dat een herontwikkeling van het bestaande bedrijf naar een combinatie van wonen en werken voor de gemeente bespreekbaar is.

### *Korte Verspronckweg*

- Deze locatie is grotendeels eigendom van de gemeente Haarlem. Op dit moment zijn er diverse tijdelijke functies gevestigd, waaronder een basisschool. Er liggen al langer ideeën om deze locatie te transformeren naar wonen. Ook is deze locatie aangewezen voor een nieuwe basisschool en sportvoorziening.
- Het ligt voor de hand bij een herontwikkeling de locatie van Korte Verspronckweg 5 mee te nemen. Deze locatie is eigendom van ProRail en huisvest nu een tuincentrum.

### *Kruising Westelijke Randweg-Zijlweg*

- Planinitiatief voor de herontwikkeling van de locatie van garage Biemond & van Wijk (Zijlweg 247), naar wonen en werken.
- Verkennende studie naar de ontwikkelmogelijkheden voor wonen op het parkeerterrein naast het voormalige provinciehuis.

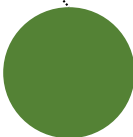
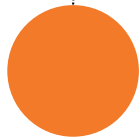
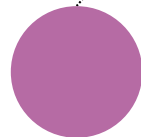
## Het grote verhaal



## Richtlijnen per deelgebied



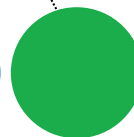
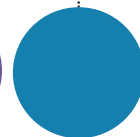
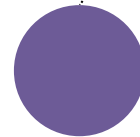
## Sturen ontwikkelingen



Initiatief 1

Initiatief 2

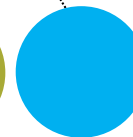
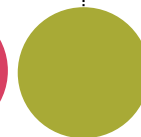
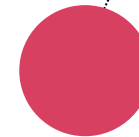
Initiatief 3



Initiatief 4

Initiatief 5

Initiatief 6



Initiatief 7

Initiatief 8

Initiatief 9



- Verkennende studie naar de ontwikkelmogelijkheden van de locatie van de garageboxen naast Schoonzichtlaan 4.
- Zoeklocatie Zijlweg 200 (GGD, brandweer en veiligheidsregio, grond in eigendom van de gemeente), Zijlweg 198 en Zijlweg 218. De bestaande functies op de locatie Zijlweg 200 blijven voorlopig hier gevestigd, maar het is in de toekomst niet ondenkbaar dat als er elders in de stad een betere plek beschikbaar komt deze locatie kan transformeren naar wonen. In dat geval kan ook de locatie van Zijlweg 198 en Zijlweg 218 worden meege-  
nomen, als daar vanuit de eigenaren belangstelling voor is.

### 1.3 Waarom een gebiedsvisie?

#### *Het gebied verandert al*

De omgeving rondom Zijlweg-West is al jaren in transitie en zal dat de komende jaren ook blijven doen. Op sommige plekken is het gebied verouderd (bebouwing en openbare ruimte), een aantal functies is in de loop van de tijd verdwenen (scholen, bedrijven, instellingen) en nieuwe functies komen er voor terug (Albert Heijn, Nova College, wonen).

Het gebied verkleurt geleidelijk en diverse verouderde gebouwen en leegkomende locaties worden door de eigenaren op dit moment aangepakt.

#### *Weerstand en verrommeling*

Er is in de omgeving van de Zijlweg-West in het verleden bovendien meerdere keren weerstand geweest tegen plannen en ontwikkelingen in het gebied. Rond de Spoorwegstraat

is er vrees voor verkeersoverlast en verlies van privacy door nieuwe ontwikkelingen in het gebied. Rond het Westelijk Tuinbouwgebied is er verzet tegen verdere verstedelijking en de wens om het open, rustige en landelijke karakter van dit gebied te behouden.

Ontwikkelingen vallen stil en dit komt de uitstraling en leefbaarheid van het gebied ook niet ten goede. Op een aantal plekken dreigt sluipende verrommeling.

Daarom ligt er nu een opgave voor ons om te zoeken naar locaties voor wonen, werken en voorzieningen.

#### *Niet ad hoc verder ontwikkelen*

Een verdere ad hoc ontwikkeling van het gebied gaat zowel bestaande bewoners en ondernemers, als initiatiefnemers in het gebied niet verder helpen. Het gebied zal hoe dan ook veranderen, we zullen in de komende jaren deze stapsgewijze verkleuring en transformatie moeten sturen op samenhang en kwaliteit. We zullen de verschillende ontwikkelingen (op korte, middellange en lange termijn) zorgvuldig op elkaar af moeten stemmen, bereikbaarheid en leefbaarheid borgen en ervoor zorgen dat over een aantal jaren het gebied beter is dan het nu is. Ook bestaande bewoners, ondernemers en eigenaren moeten profiteren.

#### *Samenhangend toekomstperspectief en uitwerking per deelgebied*

Om dit te kunnen bewerkstelligen hebben we een groter, samenhangend verhaal nodig, een stip op de horizon waar we met deze bijzondere plek in de stad met elkaar naar toe willen. En een stevig raamwerk voor de stapsgewijze ontwikkeling van het gebied, zodat verschillende kleinere en grotere ontwikkelingen in het gebied elkaar niet in de weg zitten, maar juist versterken.





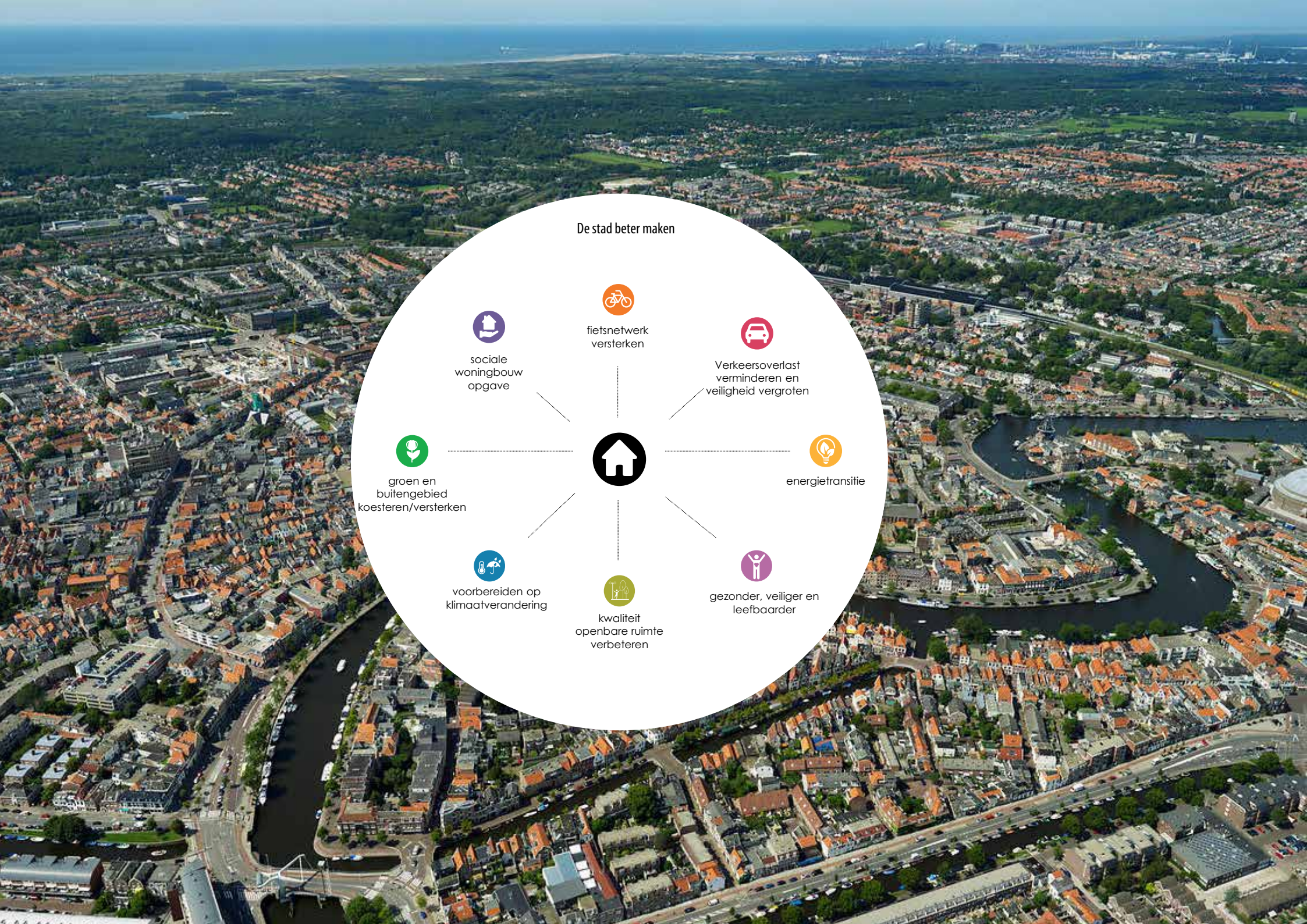
Om die reden stellen we deze gebiedsvisie op. De gebiedsvisie geeft een vergezicht voor het gebied aan en de spelregels die we stellen aan de individuele ontwikkelingen in het gebied. Het is geen blauwdruk, dat is onhandig met alle kleine ontwikkelingen en vele eigenaren en initiatiefnemers in dit gebied. Het is meer een kompas, dat richting geeft aan de 'geleidelijke stedenbouw' in deze zone.

De gebiedsvisie Zijlweg-West bestaat uit een breder toekomstperspectief voor het gehele gebied tussen Houtmanpad en N200 en tussen Brouwerskolkpark en het spoor. Daaronder hangen uitwerkingen op hoofdlijnen voor de verschillende deelgebieden en is aan de hand van een schetsverkenning het programma en de uitstraling en opzet van het deelgebied in beeld gebracht.

Met deze gebiedsvisie willen we:

- Inzicht geven in de onderscheidende identiteit van deze zone en in beeld brengen welk onderscheidend stadsmilieu hier kansrijk is;
- Inspireren en op hoofdlijnen richting geven aan de diverse ontwikkelingen van het gebied, door middel van een breed gedragen gebiedsperspectief en globale stedenbouwkundige richtlijnen;
- Samenhang en balans van woonprogramma en voorzieningen creëren tussen de verschillende ontwikkellocaties. Ruimtelijke kaders bieden voor de ontwikkeling van het gebied;
- Draagvlak en uitvoeringsbereidheid vergroten voor de geleidelijke opwaardering en transformatie van dit gebied.





De stad beter maken



fietsnetwerk versterken



Verkeersoverlast verminderen en veiligheid vergroten



energietransitie



gezonder, veiliger en leefbaarder



kwaliteit openbare ruimte verbeteren



sociale woningbouw opgave



groen en buitengebied koesteren/versterken



voorbereiden op klimaatverandering





#### 1.4 Doelstelling: de stad beter maken

Het toevoegen van woningen, voorzieningen en werk binnen Haarlem is een belangrijke opgave, maar het is voor de ontwikkelzone Zijlweg niet alleen deze kwantitatieve opgave waar het om draait. De doelstelling van deze gebiedsvisie is ten eerste om dit stukje Haarlem beter te maken, om te wonen, te werken, naar school te gaan en op bezoek te komen. Het toevoegen van nieuwe woningen op de te transformeren locaties is daarbij naar onze overtuiging een goed middel om deze kwaliteitsslag te kunnen maken.

Met deze gebiedsvisie stellen we onszelf de volgende doelen:

- De stad in balans: in de Haarlemse Woonvisie 2017-2020 is het realiseren van gemengde wijken een uitgangspunt. Haarlem West heeft relatief weinig woningen in de sociale sector. Door bij nieuwbouw in West in te zetten op een aantal van 50% sociale woningbouw willen we een meer evenwichtige verdeling in de stad bewerkstelligen en leefbare, gemengde wijken creëren.
- Het verbeteren van de gezondheid en veiligheid, door het gebruik van fietsen en wandelen te stimuleren, groen en speelruimte toe te voegen, het aantal verkeersongevallen in het gebied terug te brengen en de luchtkwaliteit te verbeteren.
- Het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer, door nieuwe ontwikkelingen op loop- en fietsafstand van bushaltes en stations te realiseren en goede, veilige verbindingen te maken om daar te komen.
- De energietransitie van de stad te ondersteunen, door verouderde bebouwing te transformeren/herontwikkelen naar nieuwe, energiezuinige woningen, bedrijven en voorzieningen en daarmee de aanzet te geven voor de verduurzaming van andere gebouwen in dit gebied.

- Inspelen op klimaatverandering (hittestress en wateropvang) door onder andere meer groen en oppervlaktewater toe te voegen in de openbare ruimte en door ruimte te maken voor een waterverbinding tussen de Houtvaart en De Delft, zodat een robuuster watersysteem rondom de stad kan ontstaan.
- Het parkeren in het gebied minder dominant maken en de bestaande parkeerplaatsen efficiënter te gebruiken, door deelauto's en dubbelgebruik van parkeerplaatsen te stimuleren en samenwerkingen te ondersteunen die dat mogelijk maken. Nieuwe ontwikkelingen zullen in principe hun parkeerbehoefte uit het zicht, op eigen terrein oplossen.
- Naast wonen ook ruimte voor (bestaande en nieuwe) bedrijven en noodzakelijke voorzieningen te maken.
- Bestaande landschappelijke en cultuurhistorische waarden prominenter in beeld te brengen, vast te leggen en kansen te identificeren om deze te behouden en versterken waar dat nodig is.



### 1.5 Eerdere plannen, relevant beleid en parallelle onderzoeken

In het gebied Zijlweg-West zijn in het verleden al diverse studies, verkenningen en plannen gemaakt. Bij het opstellen van deze gebiedsvisie hebben we daar uiteraard kennis van genomen. Soms bouwen we er op voort, maar soms is er bewust een nieuwe weg ingeslagen, omdat dit vanuit de dialoog met de omgeving het beste leek, of omdat de omstandigheden zijn veranderd.

#### *Eerdere plannen*

- Gebiedsvisie Spoorwegstraat: in 2011-2012 is gewerkt aan een gebiedsvisie voor de Spoorwegstraat. Er is gesproken met stakeholders en er zijn uitgangspunten geformuleerd. Een belangrijke opgave die naar voren kwam was de noodzaak tot het maken van een tweede auto-ontsluiting op de Julianalaan, omdat de huidige aansluiting van de Spoorwegstraat op de Zijlweg geen extra capaciteit meer aan kon. Dit had met name te maken met de grote aanzuigende werking van de Albert Heijn, die in deze periode als enige op zondag open was. De visie is uiteindelijk niet vastgesteld, omdat het imple-

menteren van deze tweede ontsluiting zeer complex bleek. Ondertussen is de verkeersdrukte afgenomen, aangezien de zondag openstelling voor supermarkten gemeengoed is geworden. Recent verkeersonderzoek heeft aangetoond dat één ontsluiting voor de Spoorwegstraat via de Zijlweg in de toekomst wel zal voldoen, ook als nieuwe woningen in het gebied worden toegevoegd.

- Studie Westelijke Randweg – Zijlweg: voor het gebied rondom de kruising van de Westelijke Randweg - Zijlweg is in 2016 een stedenbouwkundige inventarisatie gemaakt. In het gebied zijn meerdere initiatieven: het Nova College gaat uitbreiden op haar kavel, er liggen ideeën voor woningbouw naast het voormalige provinciehuis en het autobedrijf op de hoek van de kruising wil graag uitbreiden. Voor de uitbreiding van het autobedrijf zijn vooruitlopend op dit document stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld. Deze randvoorwaarden zijn afgestemd op deze gebiedsvisie.
- Het kruispunt van de Westelijke Randweg en Zijlweg heeft een aantal jaren geleden de aanduiding multifunctioneel HOV knooppunt gekregen. In het verleden zijn voor deze



locatie plannen geweest om een HOV halte toe te voegen en de Westelijke Randweg te overbouwen ten behoeve van een campus. Ook zou op die manier een nieuwe fietsroute worden gecreëerd over de Westelijke Randweg heen, tussen Hogeschool en omgeving Spoorwegstraat. Deze plannen zijn echter niet haalbaar gebleken en niet meer actueel.

- Lieven de Key ontwikkelingskader: op de locatie Korte Verspronckweg is in 2013 een ontwikkelingskader voor woningbouw gemaakt, waarin een stedenbouwkundig voorstel wordt gedaan voor het herontwikkelen met woningbouw. Dit ontwikkelingskader is echter niet vastgesteld. Er was ook enige weerstand vanuit de direct omwonenden over het aantasten van het water en de privacy. Bovendien is gebleken dat er nu op deze locatie ook behoefte is aan een basisschool en sportvoorziening. Een actualisatie van het plan ligt daarom voor de hand.
- Bestemmingsplan Binnenduinrand en discussie Houtmanpad: In 2017 is het bestemmingsplan Binnenduinrand vastgesteld, waarin het ruimtelijk-planologische kader voor dit waardevolle groengebied is vastgelegd. Ook het nu wat dichtgegroeide gebied tus-



sen Houtmanpad en Zijlweg is daar een onderdeel van. Er wordt ingezet op het behoud van het landschappelijke kwaliteiten en het open karakter en het vrijwaren van verdere verstedelijking van het gebied. Parallel daaraan loopt wel een terugkerende discussie over het landelijke Houtmanpad. Deze historische, recreatieve route tussen stad en het Brouwerskolkpark wordt niet alleen door wandelaars, maar ook door fietsers gebruikt en dit levert soms overlast op.

#### *Relevant beleid*

Daarnaast sluit deze gebiedsvisie natuurlijk aan bij lopend gemeentelijk beleid en visies en plannen. Een aantal belangrijke beleidsstukken zijn:

- De geldende bestemmingsplannen: De meeste ontwikkelkansen die in deze visie genoemd worden, passen niet in de geldende bestemmingsplannen. Deze visie is een eerste stap om straks een aangepast bestemmings- of omgevingsplan te maken.
- Toekomstvisie Haarlem 2040: Haarlem heeft de Toekomstvisie Haarlem 2040 opgesteld. Haarlem is in 2040 mooi, veerkrachtig en sterk. De Toekomstvisie is in samenspraak met





Albert Heijn parkeren  
open: ma - za 0700 - 22.00  
Parkeren bij eigen winkel  
020-461-1234

22-60  
10 21



de stad gemaakt en geeft een overzicht van beelden, ambities, bezorgdheden, wensen en mogelijke oplossingsrichtingen. De toekomstvisie is door de gemeenteraad als referentiedocument vastgesteld.

- Omgevingswet: De Omgevingswet treedt op 1 januari 2021 in werking. De Omgevingswet stelt een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit centraal.

De visie op het gebied moet kunnen worden vertaald in een omgevingsplan.

- De Nota Ruimtelijke Kwaliteit bestaat uit twee delen. Een integrale stadsbrede visie op ruimtelijke kwaliteit en een beoordelingskader voor de bebouwde en onbebouwde omgeving. Toekomstige ontwikkelingen in de zone worden getoetst aan deze nota. Indien de huidige criteria niet volstaan, worden in het vervolgtraject aanvullende criteria voor de ruimtelijke kwaliteit opgesteld.
- Agenda Groei van de stad: het programma Groei van Haarlem loopt over een periode van 3 jaar en moet inzichtelijk maken wat de verwachte groei is voor Haarlem en de benodigde instrumenten en financiële middelen in beeld brengen. Het geeft daarmee richting aan de ontwikkelingen in de verschillende ontwikkelzones.
- Haarlem Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR): onder de werktitel 'Haarlem 2040: groen en bereikbaar' hebben we onze visie op de openbare ruimte in de stad beschreven. Het autoverkeer wordt in die visie via de Regioring om de stad geleid, de binnenstad wordt het domein van voetgangers en fietsers: auto's zijn te gast. Het buitengebied wordt via recreatieve routes nog toegankelijker en openbaar vervoerverbindingen worden verbeterd. De stad moet veerkrachtig zijn en voorbereid op klimatologische veranderingen. In de SOR zijn de Julianalaan, Zijlweg en Westelijke Randweg onderdeel

van het fietsnetwerk, dat de stad met de regio verbindt. De Westelijke Randweg maakt deel uit van de Regioring voor het autoverkeer. Het Houtmanpad wordt in het verlengde van de Brouwersvaart aangeduid als recreatieve route.

- Afwegingskader duurzame mobiliteit: Haarlem groeit en wordt alsmaar drukker. In 2016 heeft het college een afwegingskader duurzame mobiliteit vastgesteld. Voor het lokale verkeer en verkeer binnen de stad stellen we een prioritering van belangen tussen de verschillende vormen van mobiliteit voor, waarbij het langzaam verkeer en openbaar vervoer prioriteit hebben boven het gemotoriseerd verkeer. Op die manier willen we met een groeiend aantal inwoners de bereikbaarheid van Haarlem en van de voorzieningen gegarandeerd houden en de leefbaarheid hoog. Het fietsnetwerk wordt daarom de komende jaren geoptimaliseerd. Op sommige punten in het fietsweefsel zijn er ontbrekende schakels die toegevoegd moeten worden, dat zal bijdragen aan een robuust netwerk.
- Woonvisie Haarlem: De woonvisie bevat de kaders en de speerpunten van het beleid en geeft richting aan het gemeentelijk woonbeleid tot 2030, zodat zorg wordt gedragen voor voldoende, goede en betaalbare woningen die passen bij de wensen van inwoners en belangstellenden van buiten de stad. De gemeente bouwt zelf geen woningen, maar faciliteert en stelt kaders voor ontwikkeling en doelen waarmee we het gesprek met de corporaties en andere (investerende) partijen kan worden aangegaan. De visie is opgesteld met onze partners, inwoners en de regio en vraagt maatschappelijke partners, zoals woningcorporaties, ontwikkelende partijen en andere initiatiefnemers bij te dragen aan de ontwikkeling ervan en om te investeren in Haarlem.
- Het Structuurplan Haarlem 2020 (uit 2005) is momenteel het geldend beleid. In het







structuurplan staan netwerken voor groen, water en verkeer aangegeven en zijn gebiedstypes bepaald. In het structuurplan is het 'knooppunt overbouw Westelijke Randweg' een van de veranderopgaven. Voorzienne ontwikkelingen op dat moment van InHolland en het Nova College gaven aanleiding tot overbouw van de Westelijke Randweg, in combinatie met een programma voor woningen en kantoren en het realiseren van een station. Inmiddels is van een ontwikkeling op die schaal geen sprake meer.

- De notitie 'Hoogbouwprincipes, kansen voor hoogbouw in Haarlem' is in december 2018 vastgesteld. Hierin is vastgelegd wat we onder hoogbouw en verstedelijking verstaan en onder welke voorwaarden dat zorgvuldig ingepast kan worden in de stad. Deze principes zullen worden gebruikt bij de beoordeling van concrete hoogbouwinitiatieven in de zone.
- Concept Ontwikkelperspectief Binnenduinrand (vaststelling 4e kwartaal 2019) is een integrale regionale visie met als doel behoud en versterking van de kwaliteit van het landschap in de Binnenduinrand. De landschappelijke kwaliteit staat onder druk door onzorgvuldige inpassing van ruimtelijke ontwikkelingen, ruimteclaims voortvloeiend uit MRA-opgaven (economische groei, behoefte aan woningen, klimaatverandering en groei van recreatie, toerisme en mobiliteit) en ontbrekende financieringsmogelijkheden. Tegelijkertijd is er een groeiend besef van het belang van behoud van biodiversiteit en goede en gezonde leefomgeving. In het ontwikkelperspectief zijn ambities en spelregels opgenomen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het centrale uitgangspunt daarbij is dat de (hoge) kwaliteit van het landschap leidend is voor toekomstige ontwikkelvraagstukken op het gebied van economische groei, woningbouw en recreatie- en toerisme.

#### *Parallele onderzoeken:*

Parallel aan de gebiedsvisie is de afgelopen periode onderzoek gedaan naar belangrijke deelopgaven in het gebied:

- Verkeersonderzoek door Goudappel Coffeng (16 mei 2019), waarin een analyse is gemaakt van de te verwachten ontwikkeling van het verkeer in de stad en in het visiegebied, waar vervolgens opgaven ontstaan en welke oplossingsrichtingen daar voor zijn.
- Een quick-scan haalbaarheidsonderzoek naar de ruimtelijke, technische en financiële consequenties van een waterverbinding tussen de Houtvaart en De Delft. Het doel daarvan is om de beide watersystemen met elkaar te verbinden en zo een robuust watersysteem rond te stad te kunnen maken, dat beter in kan spelen op de te verwachten gevolgen van klimaatverandering, zoals droogte, hitte en wateroverlast.

De conclusies van beide onderzoeken zijn verder in dit stuk opgenomen en meegenomen in de gebiedsvisie.







## 2. PARTICIPATIE EN VERDERE PROCES

### 2.1 Doorlopen proces

#### *Lotgenoten worden deelgenoten, worden bondgenoten*

De ontwikkelzone Zijlweg-West en omgeving is een afwisselend gebied, waarin wordt gewoond, gewerkt, naar school gegaan, gesport, boodschappen gedaan en gerecreëerd. We hebben als gemeente naast de openbare ruimte weinig gronden in eigendom, het gebied is een veelkleurig patchwork aan eigenaren. Alleen rond de Korte Verspronckweg en op de locatie van de brandweer is een groter, aaneengesloten gebied in ons eigendom en is een grotere gebiedsontwikkeling denkbaar. Verder zal de ontwikkeling van het gebied stapje voor stapje plaats vinden, afhankelijk van initiatieven van eigenaren in het gebied.

Deze stapsgewijze ontwikkeling vindt de komende jaren plaats in de directe leefomgeving van de mensen die er wonen en ondernemen. Het is belangrijk dat er daarom voldoende draagvlak is en de mensen vertrouwen hebben in de transitie van het gebied. Betrokkenen uit het gebied moeten daarom niet alleen deelgenoot worden in de gebiedsvisie, maar waar dat kan ook bondgenoten.

Om die reden is de gebiedsvisie opgesteld in samenspraak met de betrokkenen uit het gebied.



*Participatieavond gebiedsvisie ontwikkelzone Zijlweg-West*



### *Initiatiefnemers/eigenaren*

Initiatiefnemers en ontwikkelende eigenaren zijn daarbij als belangrijke 'projectpartners' apart meegenomen in de vorm van individuele gesprekken en een ronde tafel-overleg. Zij moeten immers de gewenste opwaardering handen en voeten gaan helpen geven. Deze partijen hebben aan de voorkant hun ideeën, wensen en plannen meegegeven en ook tussentijds heeft afstemming plaatsgevonden. Waar dat mogelijk is hebben we hun wensen meegenomen in de gebiedsvisie. We hebben deze in de gebiedsvisie uiteraard wel zorgvuldig gewogen aan de input van omwonenden, het gemeentelijk beleid en aan de stedenbouwkundige mogelijkheden in het gebied. Op een aantal plekken zijn in het verlengde daarvan alternatieve voorstellen gedaan, om de kwaliteit en samenhang te borgen.

### *Bewoners/ondernemers*

Bewoners en ondernemers uit de directe omgeving hebben meegedacht op meerdere inloopavonden en in de vorm van een reflectiegroep, waarbij met enkele betrokken bewoners en ondernemers in kleiner verband dieper op de plannen is ingegaan en gediscussieerd. Op die manier hebben we hun belangen, wensen en zorgen mee kunnen nemen en kunnen afwegen.

### *Planproces*

1. **Inventariseren:** we zijn het proces gestart met een dialoogfase, waarin we vooral zijn gaan luisteren in het gebied. Welke dingen spelen er, waar liggen kansen, bedreigingen en zorgen? Er hebben diverse keukentafelgesprekken plaatsgevonden, interviews en inloopavonden. Ook hebben we het gebied goed onder de loep genomen en het

bestaande beleid. We hebben een overzicht gemaakt van alle opgaven in het gebied.

2. **Integreren:** in de volgende stap hebben we deze bouwstenen geprobeerd bij elkaar te brengen en af te wegen. We hebben verschillende varianten in beeld gebracht en op basis daarvan verschillende gedachtewisselingen gehad binnen de gemeente, met initiatiefnemers en met de reflectiegroep. Ook hebben er gesprekken plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap van Rijnland (onderzoek water) en de Provincie Noord-Holland (toekomst Westelijke Randweg).
3. **Concretiseren:** Op basis van de input van die gedachtewisselingen hebben we voorkeursrichtingen bepaald en in beeld gebracht. Daarbij hebben we op sommige plekken keuzes moeten maken over de beste opzet en invulling en proberen deze te onderbouwen. Het is daarbij uiteraard onmogelijk ieders wensen 100% mee te nemen. We hebben geprobeerd daar het optimum in te vinden en tegelijkertijd ook te kijken naar wat de beste oplossing voor de toekomst zou zijn. Het bouwen aan de stad is immers een langdurig proces en de volgende generatie is daarbij ook belangrijk. Deze richting hebben we gepresenteerd aan en besproken met de initiatiefnemers, reflectiegroep en overige belanghebbenden op een aantal inloopavonden.
4. **Finaliseren:** de input van deze bijeenkomsten is verwerkt in een concept-gebiedsvisie. Deze wordt besproken met de verschillende vakdisciplines binnen de gemeente en vervolgens ter besluitvorming naar het college gestuurd. Als het college akkoord is zal de concept-visie ter inzage worden gelegd en kan men via een inspraakreactie nogmaals reageren. Na het verwerken van deze reacties wordt de gebiedsvisie definitief gemaakt en ter besluitvorming aan de gemeenteraad aangeboden.





Het is steeds een 'adaptief' planproces geweest, waarbij er regelmatig met de projectorganisatie is geëvalueerd en waar nodig bijgeschakeld. Zo is na de vele reacties over de verkeerssituatie een verkeersonderzoek ingepast en opgestart, waarvan we de resultaten hebben meegenomen.

## 2.2 Belanghebbenden en hun belangrijkste input

Tijdens het proces zijn door omwonenden, belanghebbenden en initiatiefnemers belangrijke kernkwaliteiten en opgaven meegegeven.

### *Kernkwaliteiten die behouden moeten blijven en waar mogelijk versterkt:*

- Waardevol groen en landschappelijke kwaliteiten.
- Gemengde opzet van het gebied met wonen, werken en voorzieningen.  
Geen monofunctioneel woongebied van maken.
- Rust en privacy in de woonstraatjes.
- Bereikbaarheid van voorzieningen.
- Cultuurhistorie en DNA van het gebied.

### *Opgaven die zijn meegegeven:*

- Overlast en onveiligheid van het verkeer in het gebied, specifiek kruising Juliana-laan-Zijlweg, omgeving Albert Heijn en bij entree locatie brandweer en Nova College.
- Fietsroutes verbeteren, met name in het verlengde van de Garenkokerskade.
- Kwaliteit openbare ruimte en verblijfskwaliteit moet omhoog.
- Meer groen in de straat.
- Overlast bij skatepark aanpakken.
- Meer ruimte voor speelplekken.
- Betaalbare starterswoningen toevoegen.
- Aandacht voor bestaande ondernemers, geen onoverkomelijke belemmeringen opwerpen voor hen.



### 2.3 Na de gebiedsvisie

Met het vaststellen van de gebiedsvisie is een eerste piketpaaltje geslagen en hebben we het raamwerk en de kaders voor de stapsgewijze ontwikkeling door verschillende partijen vormgegeven. Maar dit is natuurlijk pas de eerste stap in de transformatie en opwaardering van het gebied. Vervolgens zal stapje voor stapje, aan de hand van initiatieven vanuit het gebied, de verdere ontwikkeling worden opgepakt. Sommige ontwikkelingen zullen mogelijk snel van start gaan, anderen over een aantal jaar, weer andere misschien wel pas over 10 jaar, of uiteindelijk helemaal niet. De gebiedsvisie is de leidraad en zorgt er voor dat we voorbereid zijn op de dingen die op ons afkomen.

Na de gebiedsvisie gaan we echter niet stilzitten. Het proces van 'gebiedsgesprekken' zal worden doorgezet en communicatie en participatie van betrokkenen zal rondom iedere deelontwikkeling worden gecontinueerd. Er zullen stedenbouwkundige uitwerkingen gemaakt gaan worden door initiatiefnemers en ontwikkelaars en daarbij zal een gebiedsontwikkelteam vanuit de gemeente (projectleider/procesmanager, gebiedsmanager, stedenbouw, landschap) begeleiden en beoordelen met de gebiedsvisie als leidraad. In dat uitwerkingsproces zullen ook de direct omwonenden weer worden meegenomen.

Ook zullen de opgaven voor het verbeteren van de verkeerssituatie worden opgestart met betrokkenen uit de buurt, zoals de kruisingen op de Zijlweg.

Waar dat handig is zal voor deelontwikkelingen nog een stedenbouwkundig programma van eisen worden uitgewerkt, waar nodig met aanvullende criteria 'Ruimtelijke Kwaliteit'. Als er overeenstemming is over de stedenbouwkundige uitwerking van een deelontwikkeling, zal het bestemmingsplan/omgevingsplan geactualiseerd worden. Ook daarin is inspraak mogelijk.

Op die manier moet de gebiedsvisie de aanzet vormen voor een permanente gebiedsdialog.



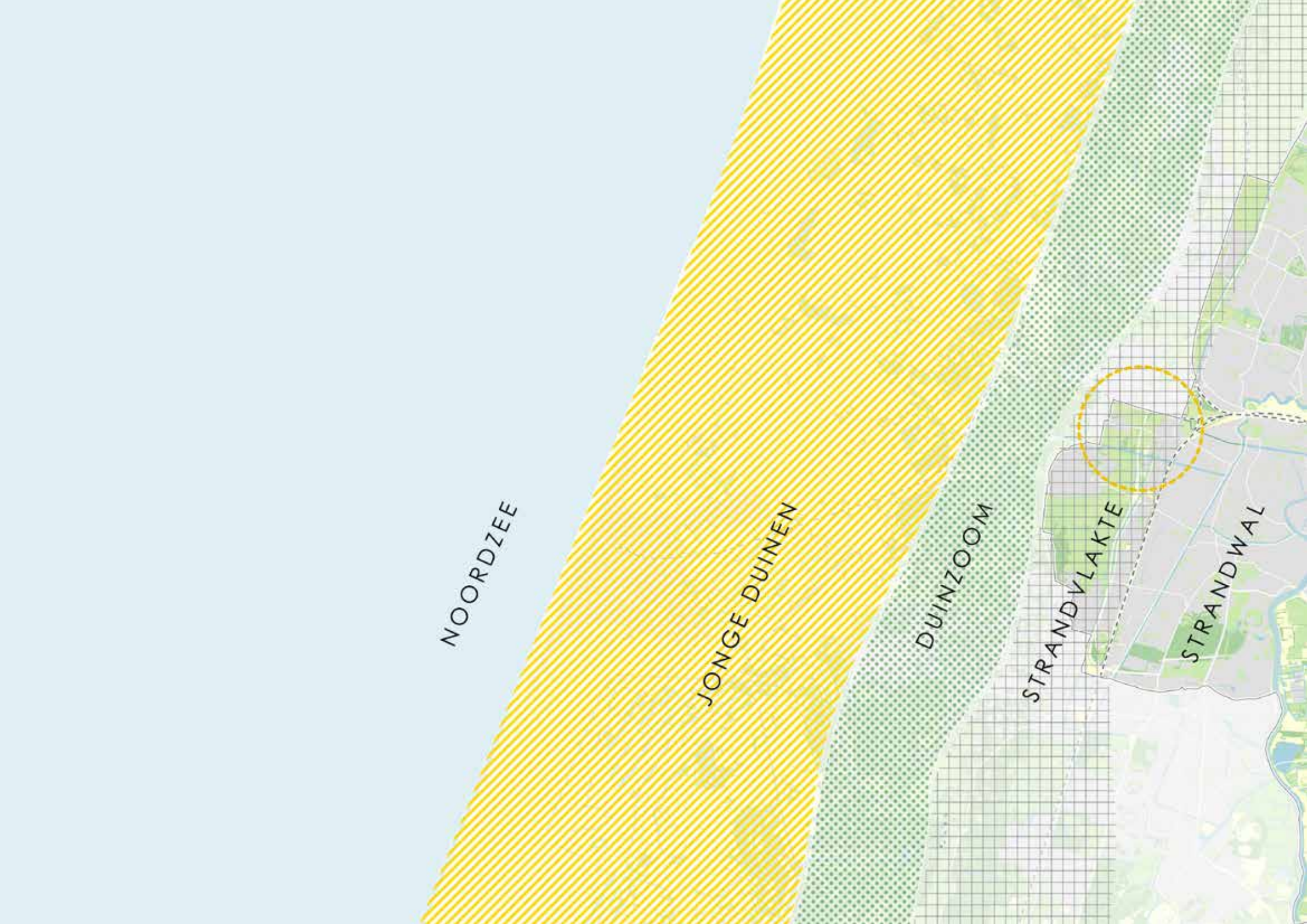
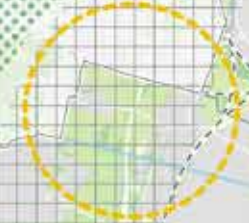
NOORDZEE

JONGE DUINEN

DUINZOOM

STRANDVLAKTE

STRANDWAL





# 3. ANALYSE, KANSEN EN BELEMMERINGEN

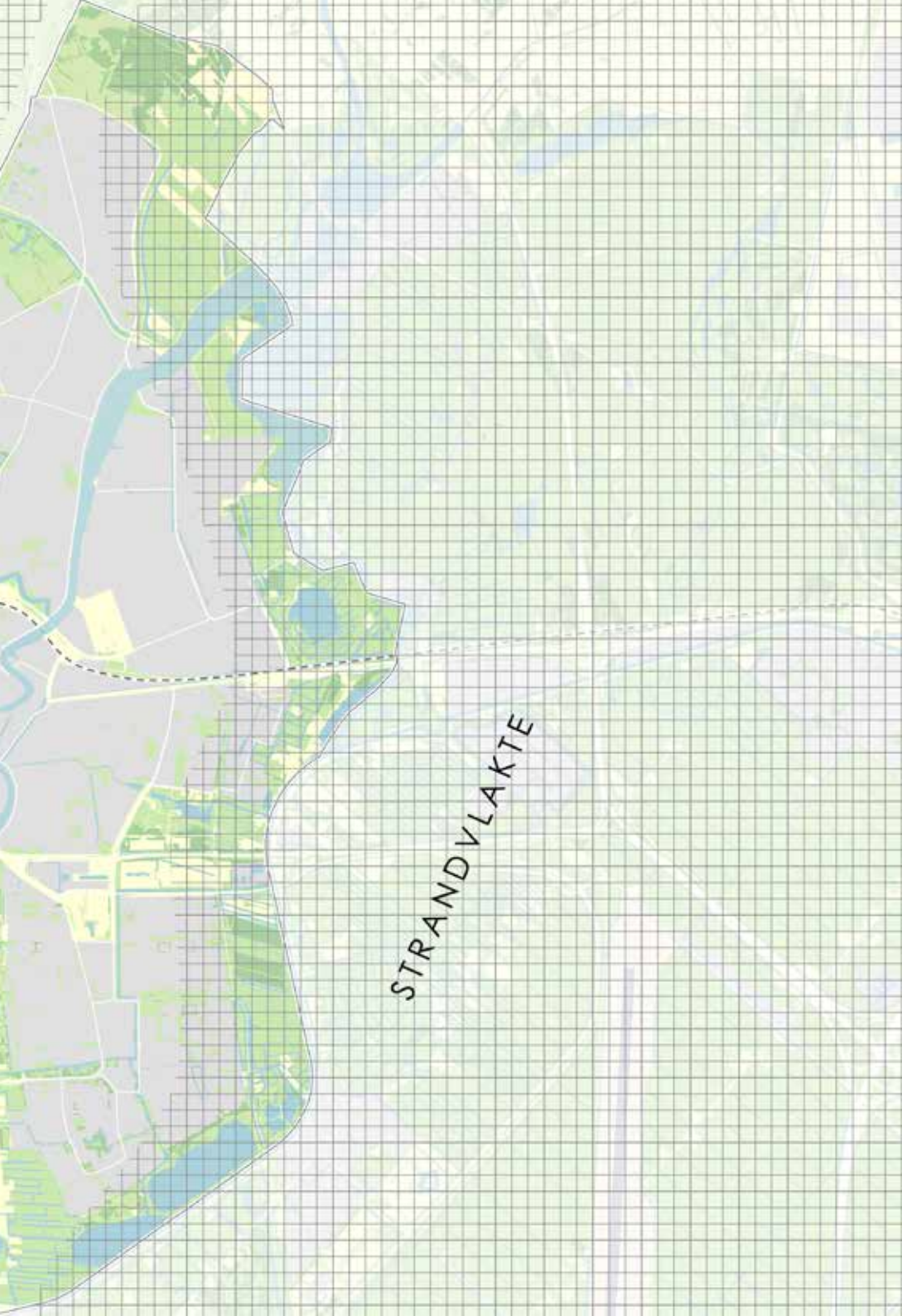
## 3.1 Inleiding

*Hoe heeft dit gebied zich ontwikkeld in het verleden en hoe zit het nu in elkaar? Dat is immers het vertrekpunt voor hoe het gebied zich verder kan ontwikkelen. Daarbij kijken we niet alleen naar de daadwerkelijke ontwikkellocaties, maar naar een breder gebied globaal tussen Houtmanpad en N200 en tussen Brouwerskolkpark en het spoor. Wat is hier de ruimtelijke hoofdstructuur en identiteit en welke kwaliteiten, kansen en belemmeringen brengt dat met zich mee?*

De ontwikkelzone Zijlweg-West en omgeving ligt in het Stadsdeel Zuid-West. Dit stadsdeel heeft ruim 35.000 inwoners. Het stadsdeel herbergt relatief meer jongeren en minder senioren ten opzichte van Haarlem als geheel.

Sociaaleconomisch staat het stadsdeel er goed voor. Het aandeel huishoudens met een laag inkomen ligt onder het stedelijke gemiddelde en er zijn relatief weinig niet-werkende werkzoekenden. Het aantal inwoners met een bijstandsuitkering is tevens betrekkelijk laag.

Stadsdeel Zuid-West kent binnen Haarlem verreweg de meeste inwoners die aangeven in een gezellige buurt te wonen waar mensen elkaar helpen en dingen samen doen. Het rapportcijfer voor prettig wonen bedraagt 7,8 en is hoger dan het Haarlemse gemiddelde (7,4). In Bijlage 1 is aanvullende informatie opgenomen over het profiel van het stadsdeel Zuid-West.



STRANDVLAKTE



historische ontwikkeling rondom Zijlweg





## 3.2 Historische ontwikkeling

### *Het landschap als onderlegger*

De ontwikkeling van dit gebied is niet los te zien van het onderliggende landschap van strandwallen en -vlaktes. Door de stuwende werking van wind en zee is in Zuid-Kennemerland een reeks van parallelle strandwallen ontstaan en op één van deze oude strandwallen is Haarlem ontstaan. De langgerekte en hoger gelegen strandwallen vormden de logische plekken waar mensen zich gingen vestigen. Zo is eerst Haarlem ontstaan, met de karakteristieke langgerekte vorm. Met de toenemende welvaart en groei van de stad is vervolgens parallel aan de stad, aan de voet van de duinen een langgerekt lint van landgoederen en villawijken ontstaan (Overveen, Aerdenhout). Tussen de oude strandwal en de duinvoet ligt een strandvlakte, een lager gelegen gebied met veen en klei. Dit drassige gebied bleef langer onbebouwd en werd gebruikt als gras- of akkerland. Het grootste gedeelte van de ontwikkelzone Zijlweg-West ligt in dit gebied.

### *De Zijlweg als ruggengraat*

De Zijlweg is een historische route tussen de oude binnenstad op de hoger gelegen strandwal en het Brouwerskolkpark, een lommerrijk park in de duinrand, waar de stad van oudsher komt om te recreëren. Ook het Houtmanpad is van oudsher een recreatieve route de stad uit. Deze volgt het water van de Brouwersgracht, waarlangs schoon water voor de brouwerijen de stad werd ingevoerd.

Nog tot ver in de 19de eeuw was de strandvlakte vooral als wei- en grasland in gebruik en heeft er ook zandwinning plaatsgevonden. De groei van Haarlem zette in het begin van

de 20ste eeuw verder door en in deze fase werden ook strandvlakten benut voor nieuwe woonwijken. Overveen aan de noordzijde van het spoor naar Zandvoort is daarvan een mooi voorbeeld. Maar in deze periode ontstaat ook langs zijwegen van de Zijlweg (Julianalaan, Hyacintenlaan, Bloemendaalseweg, Korte Zijlweg) nieuwe stukjes stad. Deze vooroorlogse en vroeg naoorlogse ontwikkelingen zijn nog goed te herkennen in het gebied aan hun rijke, ambachtelijke architectuur en vaak royale voortuinen. In de omgeving van de Spoorwegstraat is ook wat bedrijvigheid. De stedenbouwkundige en landschappelijke hoofdstructuur, van lange lijnen tussen stad en duinen vormt ook nu nog het raamwerk van het gebied. De Zijlweg is daarbij de ruggengraat.

### *Westelijke Randweg fragmenteert het gebied*

Na de Tweede Wereldoorlog is er echter een trendbreuk te zien en verschuift de aandacht naar het oosten van de stad als het om grootschalige woningbouw gaat. Ook komt er veel meer de nadruk op de auto te liggen. In de jaren 60 wordt in twee stappen de Westelijke Randweg ontwikkeld. Deze provinciale weg doorsnijdt het gebied en vormt een ruimtelijke barrière. Het gebied raakt gefragmenteerd en de fragmenten worden in de loop van de tijd zonder veel samenhang opgevuld met allerlei stadsrandfuncties als sportvelden, scholen, bedrijven, volkstuinten, etc. Het gebied lijkt een beetje de verzamelplek te worden voor alles dat niet in de oude stad meer past en voor voorzieningen die willen profiteren van de autobereikbaarheid.







### *Vernieuwing en transitie*

De laatste jaren komen zoals gezegd verschillende gebouwen in dit gebied vrij (provincie, kantoren, bedrijfsruimten, scholen) en komen ook nieuwe functies in het gebied (onderwijs, wonen, supermarkt). Het gebied vershift van kleur naar meer wonen en stedelijke voorzieningen en de focus verschuift van autobereikbaarheid naar leefbaarheid. De plek is met de auto nog steeds redelijk bereikbaar (al zijn er in Haarlem locaties aan de oostzijde die veel beter liggen wat dat betreft), maar de fiets en het openbaar vervoer worden belangrijker. Ook komt er steeds meer aandacht voor de landschappelijke en recreatieve waarde van het gebied.

### *En in de toekomst?*

In de toekomst zal het gebied geleidelijk verder verkleuren, naar een gemengd stedelijk gebied met wonen, werken en stedelijke voorzieningen. Het gebied zal een belangrijke functie behouden als groen, recreatief uitloopgebied met het Brouwerskolkpark, het Westelijk Tuinbouwgebied en de duinen en het strand op een steenworp afstand. Dit wordt nog ondersteund door de horeca die zich rond het Oude Raadhuis op het einde van de Zijlweg bevindt. Aan de andere kant van de Zijlweg, onder het spoor door, rijd je zo de levendige stad binnen. Er liggen veel scholen in deze hoek van de stad en met de relatief rustige straatjes en buurtjes rondom de Zijlweg lijkt dit een interessant woongebied, specifiek ook voor gezinnen met kinderen en actieve senioren.

### **3.3 Ruimtelijke hoofdropzet**

De ruimtelijke hoofdropzet van het gebied bestaat uit een drietal karakteristieke lange lijnen tussen stad en duinen:

- De Zijlweg als historische lint naar het Brouwerskolkpark. Het bebouwingslint is niet meer overal goed herkenbaar, maar in de basis heeft het een kleinschalige schaal en korrel, met vaak rijke baksteenarchitectuur en voortuinen. Op een aantal plekken is deze echter in de loop van de tijd verdwenen, zoals op de hoek van de Spoorwegstraat en bij het Yarden-gebouw. Vanuit de binnenstad is het echter nog steeds een herkenbare lijn, waarlangs niet alleen gewoond wordt, maar ook werken, voorzieningen, horeca en andere stedelijke functies een adres hebben.
- Het Houtmanpad als recreatieve route naar de duinen. De sfeer van de bebouwing verandert geleidelijk als je de stad uit wandelt, maar langs de gehele route wordt je begeleid door het water en de groene oevers van de Brouwersgracht.
- De N200 als lommerrijke strandweg met meer statige jaren 30 woningen.

Deze lange lijnen hebben allemaal een eigen herkenbaar profiel en sfeer.

Opgehangen tussen deze lange lijnen liggen allerlei verschillende buurtjes en plekken met allemaal een eigen karakter:



- De **Korte Verspronckweg** is als een verborgen tuin, een oase van rust en groen, een beetje verstopt tussen spoorlijnen en het water van de Delft. Hier zitten allerlei tijdelijke functies in schoolgebouwen en is er een permacultuurtuin, met educatieve functie. Er is vooralsnog maar één ontsluiting voor zowel auto als fiets/wandelaar en dat is aan de Korte Verspronckweg.



- De **Spoorwegstraat en Delftstraat** liggen ook een beetje verborgen tussen spoorlijnen en de woningen aan de Julianalaan, maar dit is juist een vrij levendig gebied, met de bedrijven en de supermarkt rondom een parkeerplein. Het is wel stenig en het beeld wat rommelig. Met name het vele parkeren op straat geeft het gebied een onoverzichtelijke en onaantrekkelijke uitstraling. Dit terwijl de parkeergarage onder de Albert Heijn zeker niet altijd vol staat. Met name voor de deur van de supermarkt is het druk met auto's, fietsers en bezoekers en bij de inrit van de parkeergarage is de situatie onoverzichtelijk. Daarbij is ook de expeditie via Zijlweg Zijweg en terug via Spoorwegstraat een aandachtspunt. Omdat hier de fietsroute vanuit de Garenkokerskade op uit komt geeft dit een onveilige situatie. In de oksel van de spoorlijnen ligt ook nog een skatebaan, ingeklemd tussen water en groen. Het is voor de buurt een belangrijke speelvoorziening, maar er is te weinig sociale controle en dat maakt dat er regelmatig overlast is en vandalisme. Aan de Zijlweg staat een statige villa terug van de weg, met twee fraaie rode beuken er voor. Deze markeert de entree van het gebied.





- Rond de **Regentesselaan** en rondom de **Hyacintenlaan** liggen rustige, groene stadsstraatjes met vooral grondgebonden woningen en voortuinen.



- In de overgang naar de Westelijke Randweg ligt ten noorden van de Zijlweg de campus van het **Nova College**, die in aanbouw is. Rondom een gemeenschappelijke binnentuin liggen verschillende onderwijsgebouwen, met een hoofdgebouw op de hoek bij de kruising. De ontsluiting is aan de Zijlweg en bewust niet aan de Regentesselaan, om overlast van leerlingen daar te voorkomen. De uitstraling naar de Zijlweg is wat gesloten, er zijn plannen om de gevel hier te openen en de praktijkruimten te tonen.



- Ten zuiden van de Zijlweg ligt een maatschappelijk cluster van **GGD, brandweer en veiligheidsregio**. Dit gebied bestaat uit wat grotere, redelijk anonieme kantoorgebouwen en werkplaatsen. Ook aan de Zijlweg staan enkele grotere kantoorgebouwen en een kerk, afgewisseld met kleinschalige woningen. De schaal en uitstraling, maar ook de nadruk op de snelle en goede autobereikbaarheid maken dat dit cluster een beetje een vreemde eend is in het hele gebied en meer bij de Westelijke Randweg lijkt te horen. De entree ligt aan de Zijlweg, maar is onoverzichtelijk en onveilig.



- Aan de overzijde ligt juist een heel ander soort gebied, een onderdeel van het open en landelijke **Westelijk Tuinbouwgebied**. Het gebied ten noorden van het Houtmanpad is in de loop van de jaren wat dichtgegroeid en verrommeld, maar heeft nog steeds karakter. De diepe achtertuinen van de woningen aan de Zijlweg lopen hier over in een wereld van paardenweitjes, oude kassen, schuren en bosjes. Het risico van de huidige versnippering is dat het in de toekomst geleidelijk verder verrommeld en versteend. Op de hoek aan de Westelijke Randweg ligt autodealer **Biemond & van Wijk**, met een showroom, werkplaats en parkeren. Deze garage moet vernieuwen en onderzoekt nog of dat op deze plek kan, of ergens anders. Dit biedt in ieder geval kansen om de uitstraling te verbeteren en het achterliggende gebied toegankelijk te kunnen maken voor wandelaars. Aan de andere zijde bij de Korte Zijlweg ligt de kerk **Onze Lieve Vrouw Onbevlekt Ontvangen**, met een begraafplaats en een cluster van parochiegebouwen, als een klein dorpje in het landschap.





- Achter de historische bebouwing van de Bloemendaalseweg is recent op de locatie van het **Marinehospitaal** (gemeente Bloemendaal) een besloten buurtje met luxe woningen gerealiseerd, rondom een slingerende ruimte met groen en water.



- Daarnaast ligt weer een heel ander gebied, met het grote gebouw van **de Hogeschool**, dat samen met de woongebouwen en het voormalige provinciehuis een soort ensemble vormt. De openbare ruimte is relatief groen en heeft iets van een campus, al mist nog wel de samenhang. De entree van de Hogeschool ligt een beetje verborgen aan de Bijdorplan, in de vorm van een entreeplein. De Hogeschool is een belangrijke stedelijke functie, maar staat met zijn achterzijde naar de Westelijke Randweg. Tussen de fraaie bomen langs de Schoonzichtlaan zijn er wel doorkijkjes. Het voormalige provinciaal waterstaatsgebouw staat los in het groen op de hoek van de kruising Westelijke Randweg-Zijlweg. Het gebouw heeft een status als beeldbepalend gebouw.





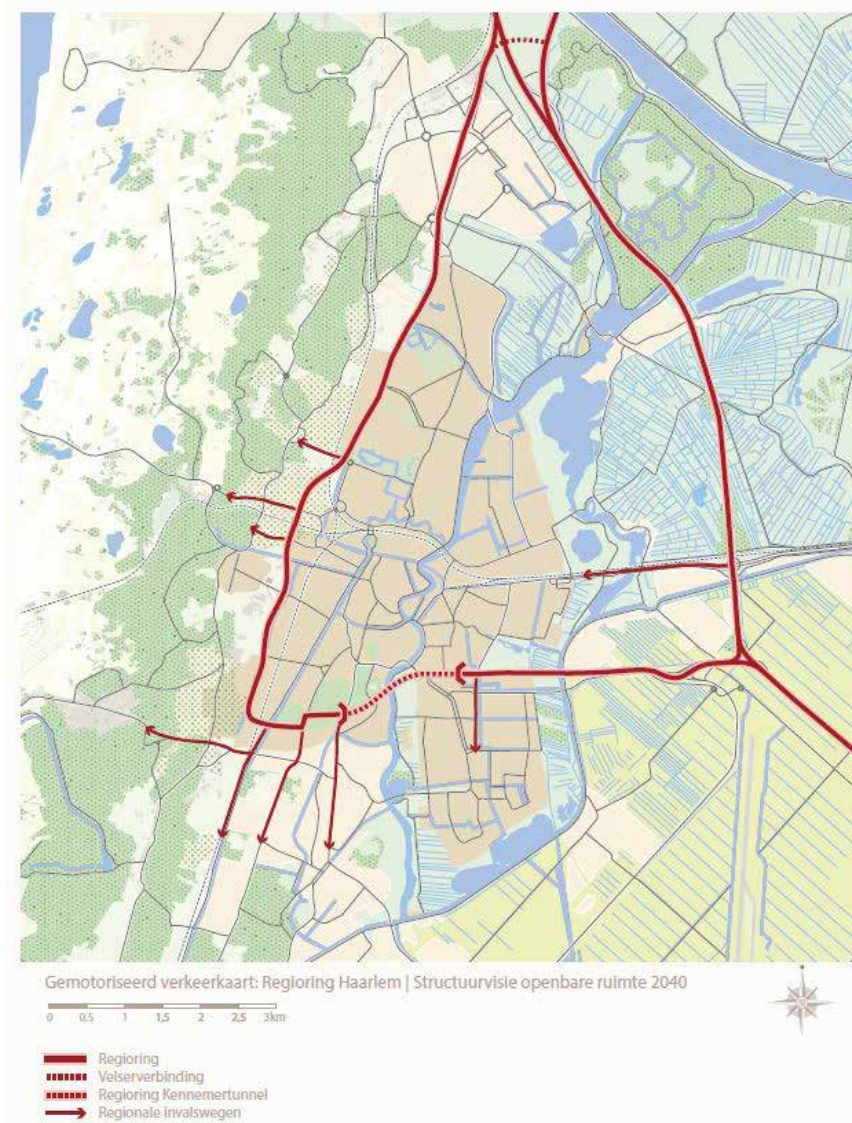




- De **Westelijke Randweg** doorsnijdt dit gebied en vormt een duidelijke grens/barrière tussen de verschillende buurtjes. Er is de wens deze in de toekomst meer te vergroenen en verfraaien, maar de doorgaande verkeersfunctie zal alleen maar belangrijker worden. Bij het plannen van nieuwe woningen rondom de Westelijke Randweg is het belangrijk rekening te houden met de geluidsbelasting. Ditzelfde geldt voor de spoorlijnen. Dit hoeft echter geen onoverkomelijke belemmering te vormen voor woningbouw in het gebied. Met een slimme positionering en architectuur (door bijvoorbeeld de slaapvertrekken en buitenruimtes aan de geluidsluwe zijde te situeren) is ook nabij de Westelijke Randweg en spoorlijnen goed te wonen.



- Ook de **spoorlijn** naar Zandvoort doorsnijdt het gebied. **Station Overveen** en de voorzieningen daar omheen vormen een soort wijkcentrum voor Haarlem west.



Insteek is om het doorgaande autoverkeer zoveel mogelijk te bundelen op een regioring.

Bron : Structuurvisie Openbare ruimte 2040 (SOR), gemeente Haarlem

### 3.4 Verkeer

#### *Sluipverkeer door de stad*

Verkeer is een zeer belangrijke opgave in dit gebied, die al direct aan het begin van het planproces door omwonenden nadrukkelijk is meegegeven. Het gebied is al redelijk druk (onder andere door het nodige sluipverkeer), maar zal in de toekomst door vooral autonome groei nog drukker worden. Dat is een gevolg van de langgerekte opzet van Haarlem, met de overgang naar het waardevolle duingebied. In die opzet sluit de Westelijke Randweg niet optimaal aan op de belangrijke snelwegen aan de oostzijde van de stad. Het gevolg daarvan is dat de routes door de stad verleidelijke sluiproutes vormen. Dit brengt drukte en overlast mee in de stad en voor de mensen die er aan wonen. De Zijlweg, de Julianalaan, N200 en buiten het gebied ook de Verspronckweg hebben daar mee te maken.

Ook het toevoegen van nieuwe woningen, werk en voorzieningen zal een bijdrage gaan leveren aan de groei van de mobiliteit in dit gebied, al is deze in verhouding tot de autonome groei relatief klein, blijkt uit het verkeersonderzoek (zie Bijlage 7).

#### *Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR)*

In het belang van de regionale bereikbaarheid en de leefbaarheid in de stad, wordt in de 'Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 (SOR)' gekozen voor het doorgaande autoverkeer zoveel mogelijk te bundelen op een ring. De Westelijke Randweg krijgt daarmee een nog grote rol in de afwikkeling van het verkeer. Een soepele doorstroming en snelle afwikkeling van het verkeer naar de regio is belangrijk om mensen te verleiden deze route te pakken.



De komende jaren komen er meer inwoners én meer bezoekers. Dat betekent dat de druk op de openbare ruimte toeneemt. Hoe daar mee om te gaan, vraagt slimme oplossingen en betekent dat keuzes moeten worden gemaakt.

In de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) staan 12 hoofdkeuzes voor een groene en bereikbare stad. De belangrijkste voor dit gebied zijn:

- verblijfskwaliteit;
- recreatieve mogelijkheden en routes;
- ruimte voor stadsnatuur;
- gezonde straatbomen;
- klimaatadaptatie;
- ruimte voor de voetganger en kwaliteit van de looproutes;
- de fiets binnen de stad
- duurzame mobiliteit.

In de SOR is een prioritering opgenomen voor de te maken afwegingen. Het beschermen en versterken van groen en water heeft de hoogste prioriteit. Daarna komt het inpassen van maatregelen om klimaatverandering op te vangen.

Ruimte voor mobiliteit is de volgende. Daarbinnen weegt het belang van de voetganger het zwaarst. Daarna komt de fiets, dan het openbaar vervoer en als laatste het gemotoriseerd verkeer. De laatste prioriteit is ruimte voor objecten en parkeren.

Specifiek voor deze ontwikkelzone is in de Structuurvisie Openbare Ruimte opgenomen dat er twee ontbrekende schakels zijn in het fietsnetwerk. Eén ter hoogte van de Julianalaan. Daarnaast is de oversteekbaarheid van de Westelijke Randweg voor fietsers is niet optimaal. Voor dit laatste punt is er in de SOR een sleutelproject opgenomen: “Veilig richting duinen: oversteekbaarheid Westelijke Randweg”.



### 1 Julianalaan- Zijlweg

- Verbeteren kruispunt
- Onderzoek Julianalaan
- Fietsroute Garenkokerskade doortrekken

### 2 Spoorwegstraat-Zijlweg

- Het kruispunt kan het verkeer goed verwerken, maar overzichtelijkheid kan beter

### 3 N200 – Julianalaan

- Huidige rotonde voldoet

### 4 N200 – Korte Verspronckweg

- Huidige kruispunt voldoet
- Middenberm voor veiligheid

### 5 N200 – Verspronckweg

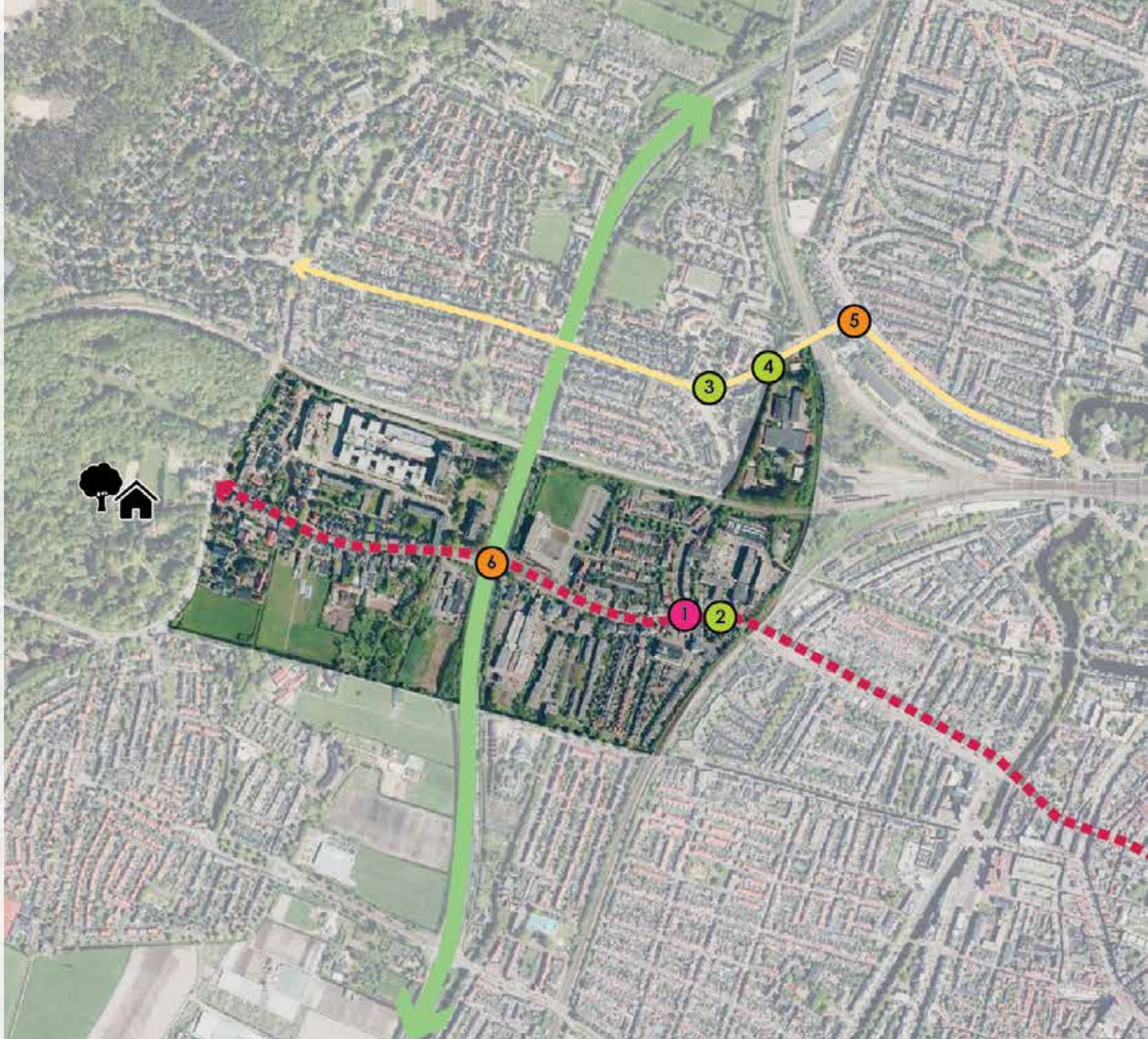
- Vertraging op de noordtak
- Sluipverkeer probleem

### 6 N208 – Zijlweg

- Kruising optimaliseren gewenst.
- Diverse mogelijkheden, nader te bepalen

- Vooral autonome groei van het verkeer, nieuw programma heeft slechts beperkt invloed.

- Knelpunten ontstaan op enkele kruisingen, ook met maatregelen van de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR).





### *Verkeersonderzoek*

Om de bereikbaarheid, maar zeker ook de veiligheid en leefbaarheid in het gebied te kunnen garanderen is er een breed verkeersonderzoek gedaan door Goudappel Coffeng (zie Bijlage 7). Dit verkeersonderzoek kijkt naar alle ontwikkelzones en neemt ook de diverse maatregelen uit de SOR mee. Op basis daarvan zijn verschillende scenario's in beeld gebracht voor de Zijlweg-West en is in beeld gebracht op welke kruisingen mogelijk problemen gaan ontstaan:

- *Kruising Julianalaan-Zijlweg*  
De doorstroming en de veiligheid en overzichtelijkheid voor fietsers zijn op de kruising Julianalaan-Zijlweg belangrijke opgaves. Dit is ook door omwonenden al nadrukkelijk meegegeven. Er zijn diverse oplossingsrichtingen geschetst, variërend van het aanbrengen van een middenberm (oversteken auto's en fietsers verbeteren), tot het geheel herinrichten van de kruising en omliggende verkeersstructuur. Na de gebiedsvisie zal in een vervolgitwerking en in overleg met de buurt een realistische en effectieve oplossing gekozen worden en verder uitgewerkt.
- *Fietsroute Garenkokerskade doorstrekken*  
Het doortrekken van de bestaande fietsroute vanaf de Garenkokerskade tot aan de Julianalaan (en mogelijk ook een doorsteek naar de Korte Verspronckweg onder het spoor door) zal een aantrekkelijk en veilig alternatief bieden voor voetgangers en fietsers op de Zijlweg en daarmee de kruising Julianalaan-Zijlweg ontlasten. Het verbetert bovendien het fietsnetwerk en maakt de Albert Heijn beter bereikbaar met de fiets. Op die manier wordt ook het gebruik van de fiets gestimuleerd.
- *Kruising Westelijke Randweg-Zijlweg*  
Met name de Westelijke Randweg wordt drukker als belangrijke ontsluitingsroute voor auto's in Haarlem West. Om automobilisten zoveel mogelijk te verleiden de Westelijke Randweg te pakken en niet door de stad te gaan rijden is het optimaliseren van de doorstroming hier een belangrijke opgave. Daarnaast zal het op- en afrijden bij de Zijlweg een verbetering nodig hebben en is de oversteekbaarheid voor fietsers een aandachtspunt. Ook hier zijn diverse maatregelen voorgesteld, variërend van het optimaliseren van de verkeerslichten, tot een extra afslagstrook tot een ongelijkvloerse kruising van het doorgaande verkeer op de Westelijke Randweg. En zal in de komende periode in overleg met de provincie een realistische en betaalbare keuze gemaakt moeten worden.
- *Spoorwegstraat-Zijlweg en Korte Verspronckweg-N200*  
Bij Spoorwegstraat en Korte Verspronckweg zou het toevoegen van een middenberm kunnen helpen de veiligheid en overzichtelijkheid nog te verbeteren.
- *Overige kruisingen*  
De overige kruisingen voldoen in de toekomst, echter is door bewoners aangegeven dat de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor langzaam verkeer bij alle kruisingen op de Zijlweg tussen het spoorwegviaduct en de Westelijke Randweg de nodige aandacht vraagt.





### 3.5 Water

#### *Verscholen water*

Water is een belangrijk onderdeel van de identiteit van dit van oudsher drassige gebied. Belangrijke stedelijke waterstructuren zoals de Houtvaart en de Delft lopen door dit gebied en vanuit het centrum komen de Brouwersvaart en Garenkokerskade hier uit. Deze zijn niet alleen belangrijk voor het houden van droge voeten, maar dragen in potentie ook bij aan de uitstraling en samenhang in het gebied. In de loop van de jaren zijn deze waterstructuren echter een beetje verborgen geraakt in deze omgeving, ten gevolge van diverse stedelijke ontwikkelingen. Zo ligt de Delft een beetje verscholen achter woningen en bedrijven en de Houtvaart in de berm van de Westelijke Randweg. Een kans is om het water weer een meer prominente plek te geven in het straatbeeld van dit gebied.

#### *Robuust watersysteem*

Voor het 'Integraal Waterplan Haarlem' is er onderzoek gedaan naar mogelijkheden het schone kwelwater langs de binnenduinrand zo veel mogelijk vast te houden in bestaande watergangen, in plaats van direct af te voeren naar de boezem. De aanleg van een waterverbinding tussen de Houtvaart en De Delft vormt een belangrijke schakel om een klimaatbestendig watersysteem te kunnen realiseren. In het gebied rondom de kruising Westelijk Randweg-Zijlweg ligt een kans om die waterverbinding te realiseren in de vorm van een singel aan één of beide kanten van de Westelijke Randweg en het verbreden van bestaand water langs het spoor.

Mogelijkheden maken verbinding watergang.

Bron: Haalbaarheidsstudie waterverbinding Houtvaart, Antea, 5 november 2018



Door Antea (zie Bijlage 8) is er een quick-scan haalbaarheidsonderzoek gedaan naar de ruimtelijke, technische en financiële consequenties van een waterverbinding tussen de Houtvaart en De Delft op de locatie Westelijke Randweg-Zijlweg. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat deze aan beide zijden mogelijk is, maar aan de westzijde (langs het voormalige provinciaal waterstaatsgebouw) waarschijnlijk het meest haalbaar is, aangezien aan de andere zijde veel ondergrondse infrastructuur aanwezig is. In deze gebiedsvisie houden we rekening met een mogelijke watergang op deze plek in de toekomst. Of deze ook gerealiseerd kan worden in de toekomst zal in overleg tussen gemeente en waterschap bepaald worden.





SPORWEGSTRAAT

P

NIET BEGRADEN  
UITSTROMING



### 3.6 Erfgoed

#### *Archeologie*

De ontwikkelzone Zijlweg-West is gelegen op een strandvlakte. De Haarlemse strandwal is gevormd in de late steentijd (circa 3.600 v. Chr.) De strandvlakte is overdekt met veen en klei en verstuingen van zand. In de veenlagen kunnen resten van menselijke bewoningen aanwezig zijn uit de late ijzertijd en de Romeinse tijd. Er zijn verschillende prehistorische vondsten gedaan in de directe omgeving van het plangebied, zoals aardewerk, vuursteen, ploegsporen en greppels. Bij mogelijke nieuwe archeologische vindplaatsen zullen de vondsten vooral bestaan uit bewerkt vuursteen, houtskool van haardvuren, ploegsporen, (water) putten, sloten en greppels.

In de zandige bodemlagen daarboven kunnen resten van aardewerk, bot, metaal, glas en dergelijke uit de late middeleeuwen en de eeuwen daarna gevonden worden.

De ontwikkelzone Zijlweg-West valt op de Archeologische Beleidskaart Haarlem (ABH) onder categorie 5. Voor deze categorie geldt dat er, als de initiatieven binnen het regime vallen, bij de vergunningaanvraag een waarde stellend archeologisch rapport moet worden gevoegd. Op grond van de resultaten is het mogelijk dat er voorwaarden in de vergunning worden gesteld met betrekking tot het archeologisch erfgoed. In bijlage 2 is aanvullende informatie te vinden.

#### *Waardevolle bebouwing*

Een beknopte inventarisatie van de bebouwing in het gebied laat zien dat een aantal gebouwen cultuurhistorisch waardevol zijn. Behoud van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing is van belang. In bijlage 3 is een lijst met waardevolle bebouwing opgenomen. Op bijgaande kaart zijn de waardevolle bebouwing en structuren te zien.

### 3.7 Milieu: bodem, luchtkwaliteit en geluid

#### *Bodem*

De ontwikkelzone Zijlweg-West ligt in een deel van Haarlem waar lichte bodemverontreiniging verwacht kan worden. Dit is vastgelegd in de Haarlemse bodemkwaliteitskaart (geactualiseerd in 2018). De gemiddelde kwaliteit is geen belemmering voor de beoogde functies binnen deze zone. Wel zijn op enkele (voormalige) bedrijfslocaties en op het terrein van de brandweerkazerne/veiligheidsregio plaatselijk ernstige verontreinigingen aangetroffen.

Wanneer in deze deellootatie ontwikkeld gaat worden en de huidige bedrijven hun activiteiten staken, zullen onderzoeken moeten worden uitgevoerd. Bedrijven zijn verantwoordelijk voor het verwijderen van de verontreiniging die ze hebben veroorzaakt.

In bijlage 4 is aanvullende informatie te vinden over de bodemkwaliteit.

### *Luchtkwaliteit*

De huidige luchtkwaliteit in de ontwikkelzone voldoet ruim aan de wettelijke normen. Op basis van de verwachte verkeersgroei in Haarlem zal ook na realisatie van de ontwikkelzone de luchtkwaliteit ruim binnen de wettelijke kaders blijven.

### *Geluid*

De woningbouwlocaties liggen deels langs een spoorlijn en deels langs drukke wegen. Daardoor zal de geluidbelasting op een aantal plekken meer bedragen dan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai dan wel railverkeerslawaai (respectievelijk  $L_{den} = 48$  dB en  $L_{den} = 55$  dB). Dat hoeft niet per se een belemmering voor het ontwikkelen van woningen te betekenen, maar het is wel nodig om rekening te houden met de hoge geluidbelasting. Dat kan met het situeren van een slaapvertrek aan de geluidluwe zijde, en het opnemen van een geluidluwe buitenruimte in het ontwerp. Deze eisen staan in het hogere waardenbeleid van de gemeente Haarlem.

## **3.8 Duurzaamheid**

### *Duurzame warmtevoorziening*

De warmtevoorziening van nieuwe ontwikkelingen in Haarlem moeten aardgasvrij worden uitgevoerd. Ook de nieuwbouw in de ontwikkelzones is geheel aardgasvrij en gebaseerd op duurzame warmtebronnen. De ondergrond is geschikt voor Warmte/Koude-Opslag

(WKO)-systemen. Om de capaciteit van de ondergrond doelmatig te benutten kan het slim zijn om een bodemenergieplan op te stellen. Met een marktverkenning wordt onderzocht of het clusteren van collectieve bronnen met ontwikkellocaties of zelfs gehele zones tot voordelen kan leiden. Daarbij wordt ook verkend op welke wijze partijen in deze zones voor een collectieve bronnenstrategie moeten samenwerken en welke rol de gemeente hierin kan aannemen. Het onderzoek wordt in 2019 uitgevoerd.

### *Energietransitie*

Op grond van globale en landelijke afspraken zal een transitie van energieopwekking, gebaseerd op fossiele brandstoffen, naar energie opgewekt uit duurzame bronnen (zon, wind en biomassa) plaats vinden. Naast het beperken van energiegebruik, is de opgave om energie zoveel mogelijk lokaal op te wekken, op te slaan en te gebruiken (smart grid). Dit houdt in dat de daken en gevels van de gebouwen zoveel mogelijk gebruikt worden voor het produceren van duurzame energie.

### *Circulair bouwen*

Circulair bouwen betekent grofweg dat de materialen van het gebouw opnieuw gebruikt kunnen worden. Voor de komende nieuwbouw kan mogelijk al gebruik worden gemaakt van materialen uit de sloop van de bestaande panden. Doordat er in deze zone veel gesloopt en gebouwd wordt, zijn er kansen om lokaal te oogsten en lokaal te gebruiken. Om de materialen van de nieuwe gebouwen in de toekomst goed te kunnen gebruiken is het belangrijk om te weten welke materialen gebruikt zijn en hoe deze gemonteerd zijn.



Momenteel wordt er nagedacht hoe vastgelegd kan worden dat voor nieuwe gebouwen verplicht een madaster (materialenlogboek) en demontage plan (hoe haal je de materialen uit het gebouw) wordt opgesteld.

Voor de openbare ruimte heeft de gemeente al duurzame grond-, weg en waterbouw afspraken (Aanpak Duurzaam GWW). Voor werkzaamheden in de openbare ruimte wordt gewerkt met een materialenpaspoort.

Ook voor de bouwlogistiek moet aandacht zijn. Er is in deze ontwikkelzone niet veel ruimte om bouwmaterialen op te slaan en het is ongewenst dat grote vrachtwagens te vaak naar de verschillende bouwlocaties moeten rijden. Van toekomstige bouwbedrijven wordt gevraagd na te denken over materialenhubs om (gezamenlijk) zo efficiënt mogelijk de bouwlogistiek te organiseren met zo min mogelijk overlast voor omwonenden en weggebruikers.

### *Duurzame stedenbouw*

Bij het ontwerpen van de gebouwen en bij de inrichting van de openbare ruimte spelen veel duurzaamheidsaspecten een rol. De gemeente stelt een Gemeentelijke Prestatie Richtlijn Duurzaam Bouwen (GPR) op. De conceptrichtlijn is geraadpleegd bij de totstandkoming van deze visie. Bij toekomstige projecten moet de richtlijn betrokken worden.



LOMMERRIJKE STRANDWEG



STATION OVERVEEN

HISTORISCH LINT NAAR HET BROUWERSKOLKPARC

RECREatieve ROUTE NAAR DE DUINEN

De historische lange lijnen brengt de verschillende buurtjes bij elkaar en verknoopt het gebied met de stad en het landschap.



# 4. UITGANGSPUNTEN EN VISIE

## 4.1 Het grote verhaal

### *De tuinen van Haarlem*

Het gebied rondom Zijlweg-West ligt tussen de levendige stad Haarlem en het prachtige Nationaal park Zuid-Kennemerland in en is een plek met kleurrijke, groene stadsmilieus. Een levendige afwisseling van woningen, kantoren, onderwijsinstellingen en kleinschalige voorzieningen langs het stadslint van de Zijlweg, met daarachter een reeks groene buurtjes, overzichtelijk en intiem. Interessant voor jonge gezinnen en senioren, maar beschikbaar voor iedereen.

Ieder buurtje heeft een eigen gezicht en een eigen hart; een groen pleintje, een park, een buurttuin, etc. Daarbij gebruiken we de bestaande kwaliteiten (groen/bomen, water, functies, historische bebouwing) als inspiratie en vertrekpunt. Bestaande en nieuwe bebouwing versterken de identiteit en de leefkwaliteit van de buurtjes en voegen iets toe. Ontwikkelzone Zijlweg-West biedt de stad op die manier een rijke schakering aan kleinschalige, groene woonmilieus, met in het verlengde daarvan een diversiteit aan wooncategorieën en woontypologieën: “*De tuinen van Haarlem*”.



De Zijlweg als ruggengraat met wonen werken en voorzieningen





### *De lange lijnen*

De historische lange lijnen vormen een stevig raamwerk, dat alle verschillende buurten bij elkaar brengt en het gebied verknoopt met de stad en het landschap. Bij de stapsgewijze opwaardering en transitie van het gebied gaan we bij iedere stap kijken hoe we het karakter van deze belangrijke lange lijnen kunnen versterken en de samenhang kunnen vergroten. We ontwerpen daarbij vanuit de wandelaar en de fietser. De beleving vanaf de straat, het prettig wonen en ondernemen aan deze lijnen is net zo belangrijk als de verkeersfunctie.

- **Zijlweg:** aanhelen bebouwingslint waar dat kan (maat, schaal en korrel, baksteenarchitectuur met kappen) en groenstructuur versterken (voortuinen en bomen). Met name rondom de Westelijke Randweg ligt er een opgave om de continuïteit te versterken. Hier is het uitgangspunt het lint zo goed mogelijk aan te helen en markeren we de kruising met vier “boekensteunen”, stevige gebouwen die de entree markeren. De insteek is om de kruisingen op de Zijlweg te optimaliseren voor verkeer, op zo’n manier dat de continuïteit en samenhang versterkt wordt.
- **Brouwersvaart:** uitgangspunt is om de waterlijn en groene oevers te respecteren en beleving aan de noordzijde versterken. En bij een toekomstige herontwikkeling van de brandweerkazerne is ruimte laten voor een parkachtige oever als overgang naar het landelijk gebied ten westen van de Randweg gewenst.
- **N200:** een lommerrijke weg tussen station/Bolwerken en het strand. Geflankeerd door grote bomen en statige bebouwing, die naarmate je verder uit de stad komt steeds lossier wordt. Bij de ontwikkeling van de Korte Verspronckweg is het uitgangspunt het karakter van deze weg met voortuinen en grote bomen door te zetten tot aan het spoor.

- **De Julianalaan en Schoonzichtlaan:** zijn korte dwarsverbindingen en ontleen hun identiteit aan de buurtjes waar ze langs gaan. Zo sluit de Julianalaan aan bij het statige sfeertje van de Regentesselaan en omgeving en de Schoonzichtlaan slingert zich door de parkachtige omgeving rondom de Hogeschool.
- **De Westelijke Randweg en spoorlijnen:** zijn doorsnijdingen van dit gebied, hier liggen geen adressen aan. Deze lijnen zijn puur voor doorgaand vervoer. Het is wenselijk de barrièrewerking (fysiek en mentaal) proberen te verminderen. Rond de Westelijke Randweg kan dat door het aanhelen van het lint van de Zijlweg, maar ook door vergroening en door aan beide zijden van de Westelijke Randweg de deelgebieden op elkaar te laten reageren: de nieuwe campus van het Nova College krijgt een antwoord in een campus rondom de Hogeschool en het Westelijk Tuinbouwgebied krijgt op de locatie van de brandweerkazerne een antwoord in groen en water langs de Westelijke Randweg. Daarmee wordt gelijk een prettige afstand tot de drukke weg gehouden.

De Zijlweg is de ruggengraat van het gebied en vormt feitelijk de voordeur van veel van de buurtjes, als een waslijn tussen stad en duinen waar de veelkleurige buurtjes aan zijn opgehangen.

1. Fijnmazige fietsstructuur





## 4.2 Zes principes

Voor de geleidelijke ontwikkeling van Zijlweg-West en omgeving houden we de volgende zes principes als leidraad aan:

### 1. Fijnmazige fietsstructuur

Met het strand, de bruisende binnenstad en twee stations op fietsafstand ligt het voor de hand een goede fietsstructuur te realiseren. Deze omgeving vormt bovendien een belangrijke schakel in de fietsroutes tussen stad en strand en er zijn veel scholen in en om het gebied te vinden. De insteek is de structuur van langzaam verkeer in deze omgeving te verbeteren, kruisingen veiliger te maken en het netwerk van routes zo fijnmazig mogelijk te maken. Op die manier ontstaan veilige routes naar de scholen, wordt het aantrekkelijker om te gaan te wandelen of om de fiets te pakken, wordt het autogebruik minder en profiteert het gebied beter van de unieke ligging nabij voorzieningen en duinen/strand.

We zien de volgende opgaven:

- Het verlengen van de fietsroute via de Garenkokerskade tot aan de Julianalaan. Hiermee ontstaat een aantrekkelijk alternatief voor de fiets- en wandelroute over de Zijlweg en daarmee verdwijnt een deel van de drukte en onveiligheid op de lastige kruising van de Julianalaan. Zeker voor fietsers die vanuit het noorden naar de Albert Heijn moeten en nu het laatste stukje vanaf Julianalaan naar Spoorwegstraat vaak tegen het fietsverkeer in rijden.
- Het maken van een fiets- en wandeldoorsteek tussen Spoorwegstraat en Korte

Verspronckweg. Op die manier ontstaat een veilige en snelle fietsverbinding van en naar de nieuwe woningen en de school en sportvoorziening die gepland is op de locatie van de Korte Verspronckweg. Door ook een fiets- en wandelaansluiting te maken vanaf de Korte Verspronckweg naar de Julianalaan en Prins Hendriklaan ontstaat een interessante alternatieve fietsroute tussen stad en strand, die het mogelijk maakt voor mensen om de smalle spoorviaducten van de Zijlweg en Julianalaan te omzeilen en de drukke kruising Julianalaan-Zijlweg. Zeker op drukke stranddagen is dit van grote waarde.

- Het optimaliseren van de fietsverbinding via het Houtmanpad van stad naar Brouwerskolkpark. De opgave ligt vooral bij het stukje tussen de Westelijke Randweg en Beatrixschool, waar wandelaars en fietsers elkaar in de weg zitten. We onderzoeken de mogelijkheid om hier de route om de school heen te laten lopen, via een bestaande landweg en het Blinkertpad. Het stukje Houtmanpad tussen de Westelijke Randweg en Beatrixschool wordt dan uitsluitend gebruikt door voetgangers.
- Er wordt ingezet op het verbeteren van de kruisingen op de Zijlweg tussen het spoorwegviaduct en de Westelijke Randweg; de kruisingen Julianalaan-Zijlweg en Westelijke Randweg-Zijlweg, de oversteken bij de spoorwegstraat, Narcisplantsoen en de Hyacintenlaan zijn daarbij de belangrijkste. Na de gebiedsvisie zal in een vervolgitwerking en in overleg met de buurt een realistische en effectieve oplossing gekozen worden en verder uitgewerkt.

## 2. Wonen, maar ook werken en voorzieningen





## 2. Wonen, maar ook werken en voorzieningen

De omgeving van zone Zijlweg-West is van oudsher een gemengd gebied en dat zal het blijven. De functiemenging van wonen, werken en voorzieningen brengt levendigheid en hoort bij de kwaliteit van het gebied en het maakt een efficiënter gebruik van de parkeerplaatsen mogelijk. Er zullen ook nieuwe voorzieningen een plek moeten krijgen, als er nieuwe woningen komen in de stad. In het gebied van Zijlweg-West zetten we in ieder geval in op een basisschool en sportvoorziening op de locatie Korte Verspronckweg. Ook zoeken we nog ruimte voor een gezondheidscentrum in deze omgeving.

We zetten in het lint langs de Zijlweg en rondom de Spoorwegstraat in op een gemengd stedelijk milieu met wonen, werken en voorzieningen in de plint. Ook rondom station Overveen en Bloemendaalseweg is zo'n gemengd milieu te vinden. Daarnaast zijn op een aantal plekken in het gebied bestaande scholen, of scholenclusters te vinden, waarvan de Hogeschool en het Nova College de meest prominente zijn. Nabij deze scholen zijn studentenwoningen en bedrijvigheid die aansluit bij de scholen, bijvoorbeeld start-ups, bedrijfsverzamelruimte, kennisgerelateerde ondernemers denkbaar.

In de rest van het gebied zetten we in op vooral wonen, met mogelijkheden voor kleinschalig werken aan huis.



3. Historisch lint aanhelen, 'boekensteunen' markeren de entree





### *3. Historisch lint aanhelen, 'boekensteunen' markeren de entree*

De Zijlweg is de ruggengraat van het gebied en verknoopt het gebied met stad en duinen. De insteek is om waar zich kansen voordoen de continuïteit en de samenhang van het lint van de Zijlweg te versterken. Bij nieuwe ontwikkelingen langs de Zijlweg zijn de kenmerken de kleinschalige maat, schaal en korrel van de lintbebouwing het uitgangspunt.

Het karakteristieke historische profiel met statige herenhuizen met hun grote voortuinen langs het lint van de Zijlweg valt rondom de Westelijke Randweg uit elkaar. Ook hier (als zich kansen voordoen) is de insteek de karakteristieke korrel van de Zijlweg zoveel mogelijk door te zetten tot aan de kruising met de Westelijke Randweg en rond de kruising in te zetten op een viertal grotere gebouwen (passend bij de schaal van de Westelijke Randweg). Deze 'boekensteunen' zorgen voor een goede aansluiting tussen het kleinschalige, historische karakter van de Zijlweg en het meer moderne en grootstedelijke karakter van de Westelijke Randweg. Deze gebouwen markeren bovendien de entree van het gebied.

#### 4. Ieder buurtje een eigen gezicht





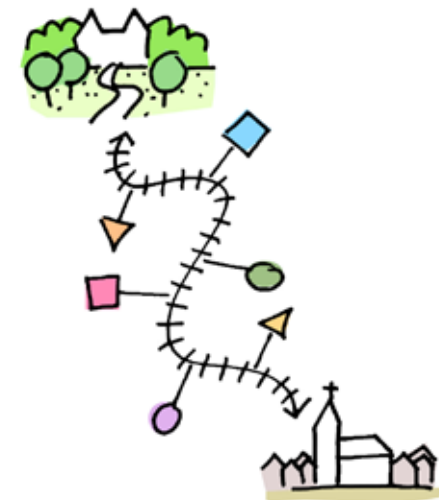
#### 4. Ieder buurtje een eigen gezicht

We zetten in op een rijke schakering aan groene buurtjes, waarbij ieder buurtje een eigen gezicht krijgt:

- Korte Verspronckweg is de 'verborgen tuin'. Insteek is om het bestaande, waardevolle groen zoveel mogelijk te laten staan en alleen te bouwen op de plekken waar nu al bebouwing staat. Het is voorstelbaar dat de permacultuurtuin een collectieve buurttuin wordt, de woningen staan tussen volwassen groen in een intieme, groene oase in de stad.
- Spoorwegstraat is een levendige en compacte stadsbuurt, met werken en voorzieningen in de plinten en wonen daarboven. Door twee pleintjes te maken, één bij de entree aan de Zijlweg voor de villa en één bij de entree van de Albert Heijn en door het parkeren zoveel mogelijk in de garage of in de blokken een plek te geven, wordt de openbare ruimte het domein voor wandelen, fietsen en groen.
- Rond de Schoonzichtlaan is het uitgangspunt om het bestaande waardevolle groen zoveel mogelijk te behouden en maken we het gebied tot de voortuin van de Hogeschool. Hier ontstaat een intiem buurtparkje waar mensen elkaar kunnen ontmoeten, even in het zonnetje zitten en kinderen kunnen spelen. Vanaf de Westelijke Randweg houden we strategische zichtlijnen open naar de omgeving van de Hogeschool. Zorgvuldig ingepast in het groen is er ruimte voor twee compacte, alzijdige gebouwen, waar naast wonen ook werken mogelijk is. Daarbij wordt gedacht aan studentenwoningen en bedrijvigheid gerelateerd met de onderwijsinstellingen, zoals start-ups, bedrijfsverzamelruimte voor jonge ondernemers of kennis gerelateerde ondernemingen.
- Op de locatie van de autodealer aan de Zijlweg is herontwikkeling naar wonen en

eventueel werken mogelijk. Hier zien we kansen het lint van de Zijlweg aan te helen en zetten we in op een 'boekensteun' op de hoek van kruising, die uiteraard zorgvuldig aansluit op het cultuurlandschap aan de zuidzijde. Het Westelijk Tuinbouwgebied koesteren we als open en cultuurhistorisch landschap. Waar mogelijk is het gewenst de verrommeling met allerlei bijgebouwen en doorgeschoten beplanting op te ruimen, het bloemrijke grasland met slotjes en paarden en schapen terug te brengen en het gebied met laarzenpaden en wandelroutes toegankelijk te maken voor de omgeving.

- Op de locatie van de brandweer is het gewenst om aan te sluiten op de structuur van straatjes en poldersloten die zo karakteristiek is in het Westelijk Tuinbouwgebied en ook in de naastgelegen woonstraten nog herkenbaar is. Hier vloeit de stad dadelijk geleidelijk over in het landschap en bepalen rietoevers het beeld.
- Op het moment dat het HIN-terrein in de toekomst gaat herontwikkelen ontstaat er de kans de structuur van woonstraatjes en driehoekige buurtparkjes aan te helen en de Irisstraat op de Zijlweg aan te sluiten.



5. Krachtige groen-blaue structuur





### 5. Krachtige groen-blauwe structuur

Groen zorgt voor schaduw in de zomer en voor het vasthouden van regenwater. Groen in de woonomgeving biedt aanleiding om te spelen, is aantrekkelijk en gezond. We koesteren de groene kwaliteit van het gebied en waar we kansen zien gaan we dit versterken en gebruiken om de lange lijnen en buurtjes en kwaliteitsimpuls te geven (landschap in de stad).

Ons streven is om de biodiversiteit in de zone te versterken, waarbij de hoeveelheid groene ruimte niet afneemt, maar zo mogelijk toeneemt. We zetten waar mogelijk in op vergroening van de openbare ruimte en het natuur-inclusief ontwerpen van bebouwing. Dat betekent bijvoorbeeld bouwen met groene daken en gevelgroen en er kunnen ook specifieke maatregelen worden genomen voor dieren, zoals nest- en verblijfplaatsen voor vogels en vleermuizen geïntegreerd in gebouwen.

Belangrijke stedelijke groenstructuren in het gebied zijn:

- De Zijlweg als bomenlaan;
- De N200/strandweg als bomenlaan;
- De groene oevers langs de Brouwersgracht;
- De parkway-inrichting met grote bomen en bloemrijk grasland rondom de Westelijke Randweg;
- Het Brouwerskolkpark in Engelse landschapsstijl;
- De spoorzones;
- Het open cultuurlandschap van het Westelijk Tuinbouwgebied.

Belangrijke stedelijke waterstructuren zijn:

- Aan de zuidzijde het systeem met de Houtvaart en de Brouwersgracht;
- Aan de noordzijde het systeem van de Delft en de Garenkokerskade.

In het groene gebied tussen Schoonzichtlaan en Westelijke Randweg houden we ruimte om deze twee watersystemen te verbinden.

Daarnaast gebruiken we bestaand en nieuw groen om de identiteit van de verschillende buurtjes handen en voeten te geven. Groene pleintjes, buurtparkjes en buurttuinen, etc.

6. Maat, schaal en korrel van het gebied





### *6. Maat, schaal en korrel van het gebied*

Nieuwe bebouwing sluit zorgvuldig aan op aangrenzende bestaande panden en tuinen en past bij de maat, schaal en korrel van het gebied. Met een basishoogte van 3-4 lagen als vertrekpunt en accenten tot 6 lagen op strategische plekken, bijvoorbeeld langs het spoor. Op die manier blijven we trouw aan het karakteristieke beeld van de stad vanuit het oosten, met de blikvangers zoals de St. Bavokerk en de Kathedrale Basiliek die zelfbewust boven de stad uit steken en de skyline van Haarlem bepalen. Ook borgt dit dat nieuwe bebouwing zich zorgvuldig voegt in het bestaande stedelijke weefsel.

Op twee plekken langs de Westelijke Randweg, waar de weg een subtiele knik maakt en er door de ruimte een grotere maat en schaal is kunnen we ons voorstellen dat er accenten zijn tot een laag of 8.

## LEGENDA

- historisch lint Zijlweg aanhelen en vergroenen
- Westelijke Randweg vergroenen
- treinspoor en station
- wegen
- wandel- en fietsroute
- informele fietsroute over Houtmanpad
- mogelijke nieuwe fietsverbinding
- informele wandelroute
- mogelijke waterverbinding tussen De Delft en Houtvaart
- bestaande lintbebouwing langs de Zijlweg
- nieuwe ontwikkelingen aan de Zijlweg sluiten aan bij de maat, schaal en korrel van de bestaande bebouwing
- bestaande bebouwing
- mogelijke nieuwe ontwikkelingen
- gemengd gebied wonen, werken en voorzieningen
- representatieve gevel
- markante gebouwen op de hoeken van de kruising Zijlweg en Westelijke Randweg
- zoekgebied wonen
- bestaande markante gebouwen
- monumentale bomen op de hoek van de Spoorwegstraat en Zijlweg
- buurtuin met kas
- De Grote Sint Bavokerk
- school
- pleintje
- centrum Overveen
- buurtje met eigen identiteit
- verkeersveiligheid en oversteekbaarheid verbeteren
- speelplek voor de wijk
- hoogteaccent tot maximaal 8 lagen
- Brouwerskolkpark
- Westelijk Tuinbouwgebied
- hoofdwaterstructuur







### 4.3 De ontwikkelzone en de opgaven voor de stad als geheel

De ambitie is om tot 2025 in Haarlem 10.000 woningen te realiseren. Deze ambitie is vertaald naar acht ontwikkelzones in de stad. De Zijlweg-West en omgeving is één van deze zones. De groei van de stad moet hand in hand gaan met een meegroeiend voorzieningen-niveau en werkgelegenheid, en met ambities op het gebied van duurzaamheid, mobiliteit of groen. In deze zone wordt dus niet alleen gekeken of het gewenste aantal woningen gerealiseerd kan worden, maar ook hoeveel de voorzieningen en werkgelegenheid moeten meegroeien om een evenwichtige stad te blijven.

Om deze opgaven goed in beeld te krijgen zijn vier studies uitgevoerd. Er is onderzoek gedaan naar de woonbehoefte, welke voorzieningen er nodig zijn als de stad groeit (en hoeveel dat dan zou moeten zijn), hoeveel werk er toegevoegd moet worden om minimaal het (al lage) ratio van 0,47 baan per inwoners te behouden en hoe de stad bereikbaar blijft met de groei. In bijlage 5 is aanvullende informatie opgenomen uit deze studies.

#### *Wonen*

Uit de woonstudie van de gemeente komt naar voren dat binnen deze ontwikkelzone ca. 600 woningen gerealiseerd kunnen worden. In deze visie is voor ieder deelgebied een programma opgenomen waarin het aantal woningen is meegegeven met een bandbreedte. Van deze ca. 600 woningen dient 50% sociale woningbouw te zijn. Het is van belang dat er een gedifferentieerd woningaanbod gerealiseerd wordt, ook binnen de categorie sociale

woningbouw. Het doel daarvan is dat verschillende doelgroepen de mogelijkheid hebben een passende woning te vinden.

#### *Voorzieningen*

Uit de voorzieningenstudie komt de behoefte aan gebouwde voorzieningen, commerciële én sociaal-maatschappelijke, naar voren. Voor deze ontwikkelzone is behoefte aan een basisschool, sportzaal en ZOED (zorg onder 1 dak, zoals bijvoorbeeld huisarts). In het deelgebied Korte Verspronckweg wordt een basisschool met sportzaal voorzien. Er wordt nog gezocht naar een passende locatie voor een ZOED.

#### *Economie*

We willen de huidige woon-werkbalans in de zone minimaal behouden en waar mogelijk extra werkgelegenheid creëren. Uit de studie naar werk komt naar voren dat bij een toename van ca. 600 woningen een toename van ca. 500 banen nodig is om de huidige woon-werk balans in de stad te behouden. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen banen gerelateerd aan voorzieningen voor inwoners (denk aan supermarkten) en banen bij bedrijven die diensten of producten verkopen en gericht zijn op de stad of de regio (denk aan kantoorfuncties). Gezien de groei van het aantal inwoners is het wenselijk om ca. 200 banen gerelateerd aan voorzieningen toe te voegen. Hiermee groeit het voorzieningenniveau mee met de groei van het aantal inwoners.



Het resterende aantal banen moet komen uit werkgelegenheid bij bedrijven die diensten of producten verkopen. Kansrijke gebieden om deze bedrijvigheid toe te voegen zijn bij de twee belangrijke (regionaal gerichte) kennisinstellingen InHolland en Nova College. Hier kunnen bedrijven worden aangetrokken met kennisintensieve banen die samenwerken binnen het verband van bedrijfsleven-kennisinstellingen-overheid. Ook biedt de nabijheid van kennisinstellingen kansen voor start-ups en bedrijfsverzamelgebouwen.

In de deelgebieden Spoorwegstraat, Buurtparken, Campus en Biemond is oppervlakte gereserveerd voor bedrijfsruimte. Deze kunnen worden ingevuld met kantoor of overige bedrijvigheid. Met de genoemde ruimtereserveringen is het mogelijk om het aantal banen in de voorzieningeneconomie te realiseren. Bij de ontwikkeling van de deelgebieden komt mogelijk ook bedrijfsruimte te vervallen. In de reservering voor nieuwe banen is ook een aantal vervangende hiervoor banen meegenomen.

In Hoofdstuk 5 wordt per deelgebied aangegeven hoeveel ruimte is gereserveerd voor bedrijfsruimte.

### *Mobiliteit*

Zonder mobiliteitstransitie is de groei van Haarlem lastig in verband met de grote druk op de kwaliteit van de leefomgeving en bereikbaarheid. Dat betekent dat we waar mogelijk inzetten op wandelen, fietsen en openbaar vervoer. Voor de ontwikkelzone Zijlweg-West is

een aantal maatregelen benoemd voor voetgangers, fietsers en auto's. Deze komen voort uit het eerder genoemde verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng (zie Bijlage 7) en worden per deelgebied verder toegelicht in Hoofdstuk 5. Er wordt onder andere ingezet op het verbeteren van de fietsstructuur. Verder is deze ontwikkelzone goed ontsloten door openbaar vervoer door de nabijheid van de stations Haarlem en Overveen.

## 4.4 Spelregels bij ontwikkelen

Bij de individuele ontwikkelingen in het gebied geven we in aanvulling hierop de volgende spelregels mee:



**Zorgvuldige inpassing van nieuwe ontwikkelingen:** nieuwe gebouwen worden zorgvuldig ingepast in het stedelijk weefsel en helpen op die manier te bouwen aan een aantrekkelijke, levendige, gezonde en veilige openbare ruimte.



**Bestaande kwaliteiten behouden:** de zone langs de Zijlweg heeft veel waarde. Zichtbare waardevolle beeldbepalende gebouwen, monumenten, waardevolle bomen et cetera, maar ook minder zichtbare ecologische en landschappelijke waarden. De bestaande kwaliteiten zijn de drager bij verdere ontwikkelingen in het gebied.



**Levendige plint:** nieuwe gebouwen krijgen een representatieve plint met overmaat (wonen, werken, voorzieningen) die een bijdrage levert aan de levendigheid en sociale controle op straat en die relatief eenvoudig van functie te veranderen is in de toekomst. We zetten in op veel voordeuren aan de openbare ruimte, zodat bewoners zich verbonden voelen met de buurt.



**Faseerbaar waar mogelijk, samen als dat beter is:** als individuele ontwikkelingen los van elkaar kunnen ontwikkelen maken we dat mogelijk, waar iedere stap wel een aantrekkelijk, afgerond geheel laat zien. Als samenwerking tussen verschillende ontwikkelingen in een gebied beter is voor de kwaliteit dan sturen we echter nadrukkelijk daarop.



**Betaalbaar wonen:** in het kader van 'de stad in balans' zetten we in op 50% sociale huur en 50% vrij in te vullen/vrije sector. Een gedifferentieerd woningaanbod, ook binnen de sociale woningbouw, zodat verschillende doelgroepen een woning kunnen vinden.



**Verdichten is investeren in kwaliteit openbare ruimte:** wordt er verdicht in een gebied, dan zal de kwaliteit van de openbare ruimte ook omhoog moeten.



**Kinderen in de stad:** nieuwe ontwikkelingen zijn niet alleen zoveel mogelijk levensloopbestendig, maar maken de stad beter en leuker voor kinderen. Er wordt ruimte gereserveerd voor speelaanleidingen en er wordt aandacht besteed aan veilig fietsen, en goede routes naar school.





**Parkeren:** voor nieuwe ontwikkelingen zijn de parkeernormen van de gemeente, zoals die gelden op het moment waarop de aanvraag wordt gedaan, het uitgangspunt (zie bijlage 6). Maatwerk is echter mogelijk bij overtuigende en toekomstbestendige concepten, zoals voorstellen met deelauto's en -fietsen, of slimme oplossingen met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Parkeren gebeurt in principe niet op straat, maar wordt binnen de ontwikkelingen, uit het zicht van de openbare ruimte opgelost. Ontwikkelingen die een bijdrage leveren aan het faciliteren van bestaande parkeerplaatsen in de straat, zodat in de openbare ruimte minder blik komt te staan, hebben een streepje voor.



**Streven naar circulair:** duurzame en toekomstbestendige ontwikkelingen in de brede zin van het woord (sociaal, energie, materialen, ecologie, klimaat, natuurinclusief) hebben een streepje voor.



**Werken:** in enkele deelgebieden wordt ruimte gereserveerd voor werkplaatsen. Er wordt een nieuwe soort werkgelegenheid gecreëerd waarbij meerdere werkplaatsen mogelijk zijn in minder ruimte. Er blijft altijd plek voor bestaande bedrijven.



**Voorzieningen:** in enkele deelgebieden wordt ruimte gereserveerd voor het realiseren van voorzieningen.



Parkeren op maaiveld achter gebouwen

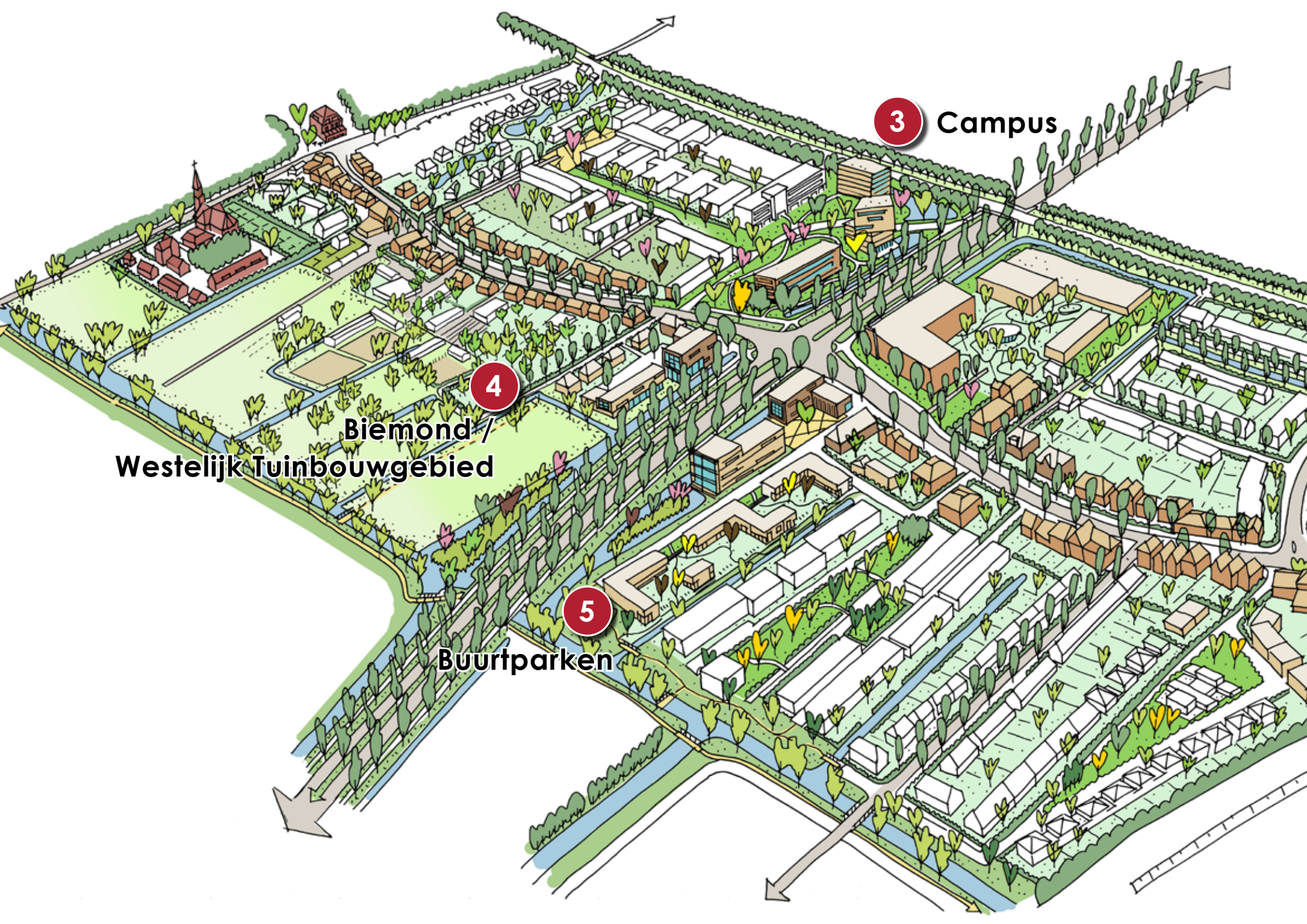


Gebouwd parkeren half verdiept



Gebouwd parkeren groen ingepast





**3** Campus

**4**  
Biemond /  
Westelijk Tuinbouwgebied

**5**  
Buurtparken



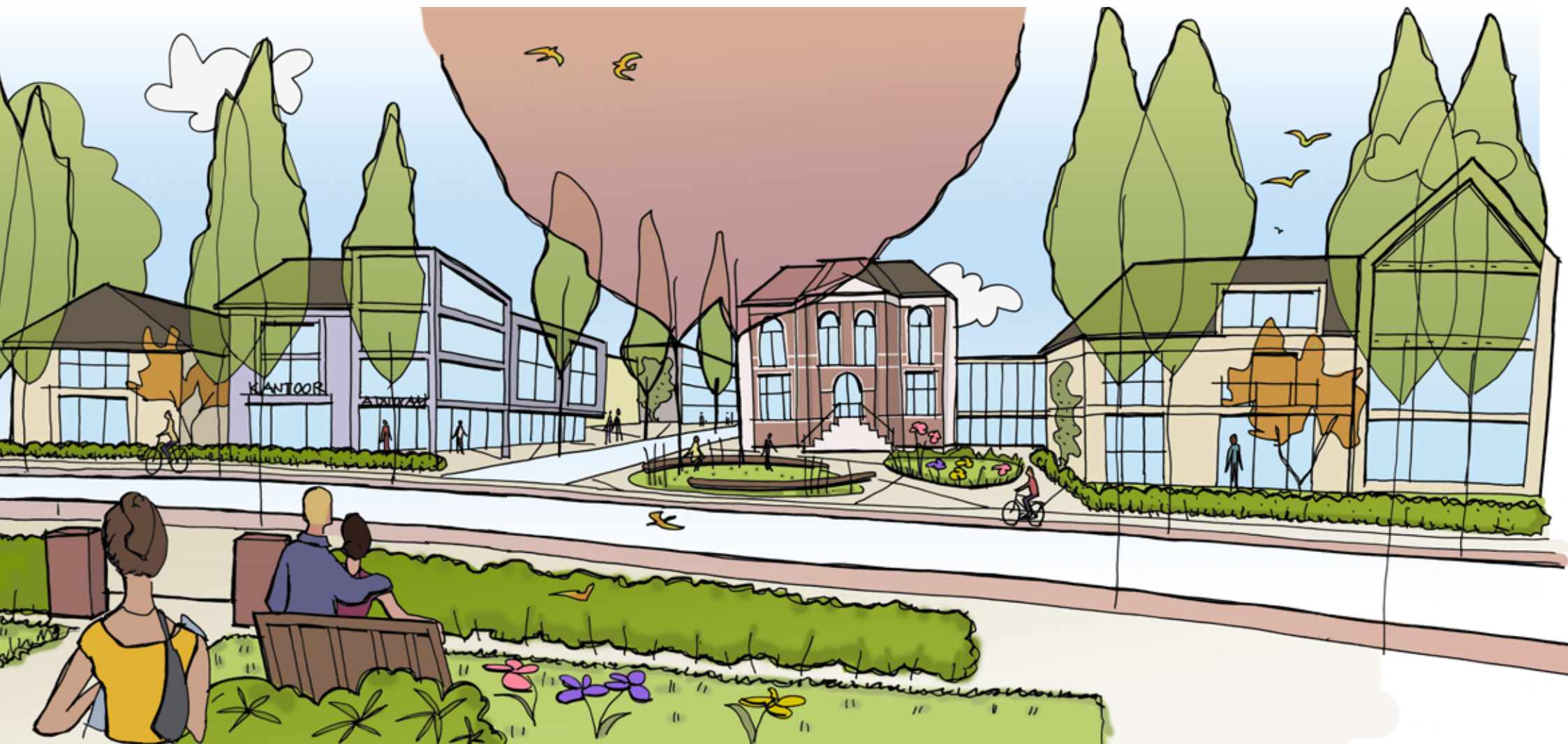
## 5. De deelgebieden nader bekeken

### Korte Verspronckweg



Binnen de kaders en principes van het toekomstperspectief is per deelgebied een schetsmatige stedenbouwkundige invulling bedacht en uitgewerkt en een indicatie gegeven van het programmatisch laadvermogen. Ook zijn op hoofdlijnen de oplossingsrichtingen meegegeven voor belangrijke onderwerpen zoals de (verkeers)ontsluitingen (gemotoriseerd en langzaam verkeer), de parkeeroplossingen, openbare ruimte en bebouwingsstructuur. Met doorsneden wordt dit nader toegelicht.

Deze verkennende stedenbouwkundige invullingen geven op hoofdlijnen de mogelijkheden aan en de contouren van de invulling. De verkenningen geven richting bij de verdere stedenbouwkundige uitwerking door marktpartijen, maar er is natuurlijk altijd ruimte voor optimalisaties en slimme nieuwe ideeën.



Impressie pleintje Spoorwegstraat - Zijlweg



## 5.1 Spoorwegstraat: levendig stadskwartier

### *Hoofdopzet*

Het gebied rondom de Spoorwegstraat, Delftstraat en de Zijlweg Zijstraat transformeert in ons voorstel naar een aantrekkelijk, levendig stadskwartier waar wonen, werken en voorzieningen samen gaan. De Spoorwegstraat vormt, met aan weerszijden twee pleinen, de drager en de hoofdontsluiting voor auto en fietsverkeer. Daar dwars op wordt de fietsroute van de Garenkokerskade doorgezet tot aan de Julianalaan. Het nieuwe plein voor de hoofdentree van de Albert Heijn vormt daarin de schakel. Langs het water van De Delft loopt een nieuwe wandel- en fietsroute, via een doorsteek onder het verhoogd gelegen spoor, naar de omgeving van de Korte Verspronckweg. Binnen deze hoofdopzet maken we een aantal stadsblokken, met hun voorkanten naar de straat en ruimte voor parkeren in, onder of achter de gebouwen. In de overgangen naar de spoorlijnen behouden we het groene karakter en de groen ingepaste skatebaan. Het eiland van de skatebaan en het parkeerterrein achter de Albert Heijn zijn wel mogelijke zoekgebieden voor wonen in de toekomst. De speelvoorziening kan dan in overleg met de buurt op een andere plek teruggezet worden in deze omgeving, maar wel op zo'n manier dat er betere sociale controle is.

### *Samenwerking*

Het eigendom in het gebied is versnipperd. Om toch een zorgvuldige stedenbouwkundige invulling te krijgen op deze compacte locatie is samenwerking tussen eigenaren op een aantal plekken gewenst. In ons voorstel komen de eigenaren rondom de Delftstraat samen tot één plan, waarbij een deel van de Delftstraat verdwijnt en de gezamenlijke nieuwe bebouwing een rand vormt langs de Spoorwegstraat. Zo ontstaat een gesloten bouwblok,

met in het midden ruimte voor parkeren en groen.

Het is wenselijk dat de bedrijven ten noorden van de Delftstraat ook samenwerken als zij met elkaar besluiten tot een herontwikkeling. Deze zone kan worden getransformeerd naar een kleinschalig stadsplein omringd door woongebouwen met werken en/of voorzieningen in de plint. Op dit nieuwe plein is ook de hoofdentree van de bestaande Albert Heijn gevestigd. Bij de herontwikkeling van de omgeving van de villa kan tenslotte worden onderzocht of de entree van de parkeergarage van de Albert Heijn naar voren kan worden gehaald in de Spoorwegstraat. Op die manier wordt de nieuwe fietsroute ontlast en hoeven auto's niet meer helemaal het gebied in en voor de hoofdentree van de Albert Heijn langs.

### *Voorplein en lint aanhelen*

In ons voorstel wordt het parkeerplein aan de Zijlweg getransformeerd naar een aantrekkelijk voorplein met verblijfskarakter. De uitstraling van het plein is bepaald door twee bestaande grote beuken en de historische villa. Bebouwing aan weerszijden van dit entreeplein zoekt de rooilijn van de Zijlweg op en sluit in schaal en korrel aan bij het bebouwingslint van de Zijlweg. Geleding in de bebouwing, geen lange horizontale gevellijnen, variëren met hoogte en breedte van de gebouwen zijn de uitgangspunten.

### *Bebouwing*

Bebouwing voegt zich naar de maat, schaal en korrel van het gebied. Variërend in hoogte van 2 tot 5 lagen met een kap, waarbij 5 alleen denkbaar is aan de spoorzijde. Er wordt ingezet op een architectuurstijl dat past bij de identiteit van de plek, bijvoorbeeld een stevige geleding en rode en bruine bakstenen als basismateriaal. In de plinten is ruimte voor werken en voorzieningen.

Principe doorsnede Delftstraat pleintje voor de supermarkt



Principe doorsnede Spoorwegstraat



*\*De hoogte van de bebouwing in de principe doorsneden is indicatief.*





#### LEGENDA

- bestaande bebouwing
- mogelijke nieuwe ontwikkelingen:  
wonen, werken en voorzieningen
- mogelijke nieuwe ontwikkeling: bebouwingssac-  
cent langs het spoor

#### *Openbare ruimte*

De openbare ruimte in het gehele deelgebied ligt op 1 niveau en is een soort stadserf met "shared space". Stenige pleintjes met potten en boombanken, groene elementen met zitranden, parkeren onder de bomen en stoeptuinen sieren de openbare ruimte en passen bij de identiteit van de plek.

#### *Parkeren*

Parkeren gebeurt in principe op eigen terrein: parkeren aan de achterzijde van de bebouwing of in gebouwde (ondergrondse) parkeervoorziening. Waar mogelijk is het voorstelbaar een deel van het bestaande parkeren uit de openbare ruimte te halen en meer ruimte voor groen, spelen, wandelen en fietsen stallen te maken. Te onderzoeken is of het slimmer gebruiken van de parkeergarage onder de Albert Heijn daar kansen toe biedt.

#### *Indicatief programma*

- 170-220 woningen
- ca. 1.500-2.000 m<sup>2</sup> BVO werk (dat zijn 100-133 banen kantoor of 65-87 banen in overige bedrijvigheid)
- ca. 255-330 parkeerplaatsen



LANGZAAM VERKEER

fiets- en wandelroute



PARKEREN EN ONTSLUITING

- hoofdontsluiting
- bestemmingsverkeer
- expeditie supermarkt
- parkeren op maaiveld
- gebouwd parkeren



OPENBARE RUIMTE

- verblijfsplek
- speelplek



BEBOUWING EN ACCENTEN

- bestaande bebouwing
- bestaande beeldbepalend bebouwing
- mogelijke nieuwe ontwikkelingen: wonen, werken en voorzieningen
- mogelijke nieuwe ontwikkeling: bebouwingsaccent langs het spoor







Impressie pleintje Delftstraat voor de Supermarkt, gemengd gebied wonen en werken



Impressie buurttuin met kas



## 5.2 Korte Verspronckweg: verborgen tuin

### *Gebruiken bestaande groen*

Insteek is om het bestaande groenstructuur te behouden en alleen te bouwen op de plekken waar nu al bebouwing staat. Zo ontstaat er ruimte voor een intiem en rustig woonmilieu. Aan de zijde van de Korte Verspronckweg wordt gezocht naar een locatie voor een basisschool met sportvoorziening. Woningen kijken uit op het water van de Delft met de groene oevers, op de collectieve buurttuin met stadskas en op de groene, ecologisch waardevolle taluds van het spoor.

### *Bebouwingsclusters*

In ons voorstel zijn er drie bebouwingsclusters:

1. Aan de Korte Verspronckweg, waar we kansen zien om de sfeer van de lommerrijke strandweg met royale voortuinen en grote bomen door te zetten.

2. Aan het water, waar we de bestaande groene oevers handhaven als overgang naar de achtertuinen van de bestaande woningen en waar we een compact stadsblok maken, waarin ook de school en sportvoorziening kan worden geïntegreerd. Het speelplein kan in de binnentuin, en/of in het groen langs het spoortalud een plek krijgen.
3. Rond de permacultuurtuin, waar we een aantal woonblokken inpassen in het groen, met hun adres aan de collectieve moestuin.

De verschillende clusters kunnen bestaan uit zowel grondgebonden woningen als appartementen. De bebouwing varieert in hoogte van 3 lagen aan de westzijde tot incidenteel 6 lagen hoog aan de oostzijde/spoorzijde



Principe doorsnede bouwblok met opgetilde binnentuin



Principe doorsnede buurttuin



*\*De hoogte van de bebouwing in de principe doorsneden is indicatief.*





#### LEGENDA

- bestaande bebouwing
- mogelijke nieuwe ontwikkelingen: wonen, werken en voorzieningen
- mogelijke nieuwe ontwikkelingen: bouwingsaccenten langs het spoor

#### *Openbare ruimte*

De inrichting van de openbare ruimte is geïnspireerd op een stadstuin als een plek van rust, samenkomen, delen, tuinieren en spelen. De kas als ontmoetingsplek voor de buurt kan met de moestuin een belangrijk hart vormen voor de buurt. De groene parkranden omzomen de verborgen tuinen.

#### *Verbinden met de stad*

We zetten in op een doorsteek voor fietsers en voetgangers onder het verhoogde spoor naar Zandvoort, om een verbinding te maken naar de Spoorwegstraat en Garenkokerskade. Door daarnaast ook een doorsteek voor fietsers te maken naar de Julianalaan en Prins Hendrikklaan ontstaat er een fijnmazig netwerk van fiets- en wandelpaden langs het water en door de tuinen, die deze woonplek met school en sportvoorziening goed bereikbaar maakt vanuit de rest van de stad.

#### *Auto en parkeren*

De ontsluiting voor de auto is via de Korte Verspronckweg, in het gebied zelf is de auto gevoelsmatig te gast en heerst de sfeer van een groot, groen woonerf. Het parkeren wordt op eigen terrein gesitueerd, aan de achterzijde van de bebouwing of in gebouwde (ondergrondse) parkeervoorziening. Het kort-parkeren voor de school wordt zorgvuldig ingepast in het groen.

#### *Indicatief programma*






- 170-220 woningen
- Een basisschool: 4.800 m<sup>2</sup> BVO
- ca. 245-315 parkeerplaatsen












#### LANGZAAM VERKEER

-    fiets- en wandelroute
-   informele wandelroute



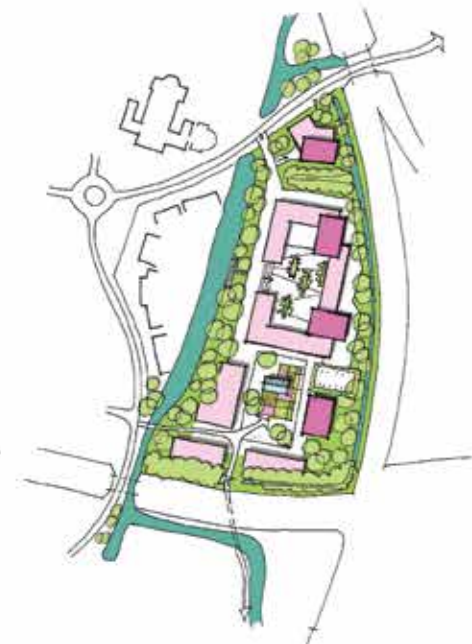
#### PARKEREN EN ONTSLUITING

-   hoofdonsluiting
-  bestemmingsverkeer
-  parkeren op maaiveld
-  gebouwd parkeren






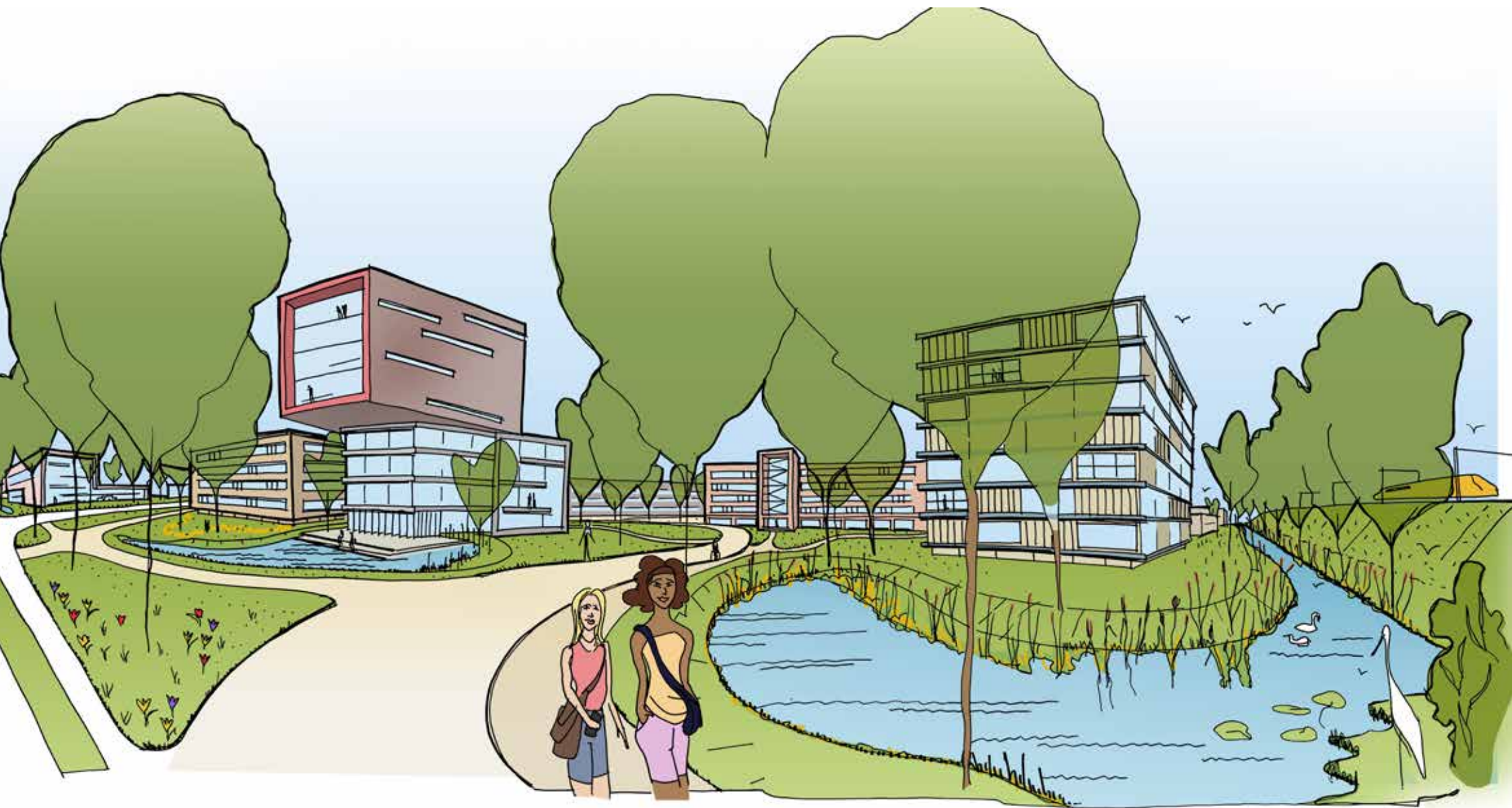
#### OPENBARE RUIMTE

-  verblijfsplek
-  speelplek
-  buurttuin met kas



#### BEBOUWING EN ACCENTEN

-  bestaande bebouwing
-  mogelijke nieuwe ontwikkelingen: wonen, werken en voorzieningen
-  mogelijke nieuwe ontwikkelingen: bebouwingsaccenten langs het spoor



Impressie zicht vanaf de Schoonzichtlaan



### 5.3 Schoonzichtlaan: voortuin van de Hogeschool

#### *Park met doorzichten voor de Hogeschool*

De Schoonzichtlaan slingert door een parkachtige omgeving. Zorgvuldig ingepast tussen bestaande, waardevolle bomen staan hier grotere en kleinere woongebouwen met hun voeten in het gras. Het gebied is een soort campus en vormt een samenhangend ensemble met de Hogeschool en directe omgeving. In dit groene, luchtige gebied ontstaan vanaf de Westelijke Randweg diverse doorzichtjes richting het complex van de Hogeschool. Op die manier presenteren we deze belangrijke stedelijke functie zelfbewust aan de passanten. In de overgang naar de Westelijke Randweg wordt ook een reservering gemaakt voor nieuw water, dat een verbinding vormt tussen Houtvaart en Delft. Dit wordt natuurlijk fraai ingepast binnen het parkachtige sfeertje van dit gebied, met natuurlijke oevers.

#### *Gebouwen met de voeten in het groen*

Ook het voormalige gebouw van de provinciale waterstaat is als beeldbepalend gebouw op een logische manier onderdeel van dit gebied. Door het groen slingert een wandel- en fietsroute naar de entree van de Hogeschool.

Binnen deze campus is in ons voorstel ruimte voor twee nieuwe, compacte woongebouwen met representatieve gevels aan alle zijden. Mits zorgvuldig ingepast is ter plekke van het gebouw aan de Westelijke Randweg een accent denkbaar tot 8 lagen. De entrees liggen aan de Schoonzichtlaan.

#### *Groen, tenzij*

Het luchtige, groene karakter van de campus blijft echter het uitgangspunt. Door onnodige verharding te verwijderen (groen, tenzij-principe) ontstaat er meer ruimte voor groen. Een strak veld van gras, bloemen en een kleurig palet aan bomen past bij de identiteit van de campus. Waardevolle, bestaande bomen nemen we daar uiteraard in mee.

Parkeren geven we in principe een plek onder, of in de gebouwen, zorgvuldig uit het zicht.

Principe doorsnede voortuin van de hogeschool



Principe doorsnede Westelijke Randweg



*\*De hoogte van de bebouwing in de principe doorsneden is indicatief.*





#### LEGENDA

- bestaande bebouwing
- mogelijke nieuwe ontwikkelingen: alzijdige gebouwen groen ingepast, wonen en werken
- \* hoogteaccent tot maximaal 8 lagen

#### *Indicatief programma*

- 50-96 woningen
- ca. 500 – 750 m<sup>2</sup> werkruimte BVO  
(dat zijn ca. 30 banen kantoor of overige bedrijvigheid).

Dit is een kansrijke locatie voor het ontwikkelen van een kenniscentrum, start-ups, bedrijven die een relatie hebben met de onderwijslocatie en startende ondernemers. Deze ruimte kan in de plint, maar zou eventueel ook hoger in het gebouw kunnen.





- ca. 80-154 parkeerplaatsen







#### LANGZAAM VERKEER

-  •  → fiets- en wandelroute
-  •  → informele wandelroute



#### PARKEREN EN ONTSLUITING

-  → hoofdontsluiting
- bestemmingsverkeer
-  parkeren op maaiveld
-  gebouwd parkeren






#### OPENBARE RUIMTE

-  verblijfsplek



#### BEBOUWING EN ACCENTEN

-  bestaande bebouwing
-  mogelijke nieuwe ontwikkelingen:  
alzijdige gebouwen groen ingepast
-  hoogteaccent tot maximaal 8 lagen



Impressie hoek garage Biemond en Zijlweg



## 5.4 Biemond/Westelijk Tuinbouwgebied: waardevol landschap bij de stad

### *Twee ontwikkelingen*

In deze hoek zetten we feitelijk in op twee verschillende ontwikkelingen. De eerste betreft de herontwikkeling van de hoek met daarin nu garage Biemond & van Wijk, naar wonen en eventueel werken. De tweede is een landschappelijke kwaliteitsslag voor het achtergelegen Westelijk Tuinbouwgebied, waar we de verrommeling willen stoppen, een deel van de verouderde bebouwing zouden willen laten slopen en het gebied haar open en landschappelijke karakter willen teruggeven.

### *Herontwikkeling Biemond & van Wijk*

In ons voorstel wordt het bestaande garagebedrijf herontwikkeld naar kleinschalig wonen langs de Zijlweg en een boekensteungebouw met wonen en eventueel werken in de plint, waar eventueel ook de autoshowroom in teruggebracht kan worden. Dit gebouw is 5-6 lagen aan de kruising Westelijke Randweg-Zijlweg en loopt geleidelijk af naar het waardevolle buitengebied. Het gebouw staat met de voeten in het water, omzoomd met riet en heeft een alzijdige uitstraling. Het adres ligt aan de Zijlweg, parkeren gebeurt aan de binnenzijde van het blok. Bij een herontwikkeling wordt er ruimte gemaakt voor een kleinschalige doorsteek richting het Westelijk Tuinbouwgebied. Deze doorsteek ontsluit de parkeerplaatsen en woningen op deze locatie, maar maakt ook het achtergelegen gebied toegankelijk voor wandelaars en fietsers.

### *Impuls in het landschap*

De herontwikkeling van het garagebedrijf kan worden gebruikt om een kwaliteitsimpuls te geven aan het achtergelegen open landschap. Uitgegroeide beplanting wordt gesnoeid, bloemenweides hersteld, verouderde kassen gesloopt of opgeknapt en doorzichten vrijgemaakt. Een informeel laarzenpad maakt het gebied toegankelijk voor wandelaars uit de buurt.

### *Om te behouden moet je soms veranderen*




Als de kans zich voordoet verbeteren we ook de uitstraling en kwaliteit van de naastgelegen kavels. De overgang tussen de tuinen aan de Zijlweg en het Westelijk Tuinbouwgebied is in de loop van de tijd dichtgegroeid met beplanting, schuren, paardenweitjes en kassen. Het is voorstelbaar om samen met de betrokkenen in en om het gebied een landschap-herstelplan voor dit gebied te maken. We zetten in op meer openheid en herstel van de cultuurhistorische structuren en natuurwaarden. We proberen het gebied ook beleefbaarder te maken voor mensen uit de omgeving, met laarzenpaden. En we proberen de overgang naar de tuinen van de woningen aan de Zijlweg groener, aantrekkelijker en samenhangender te maken.



### *Indicatief programma*

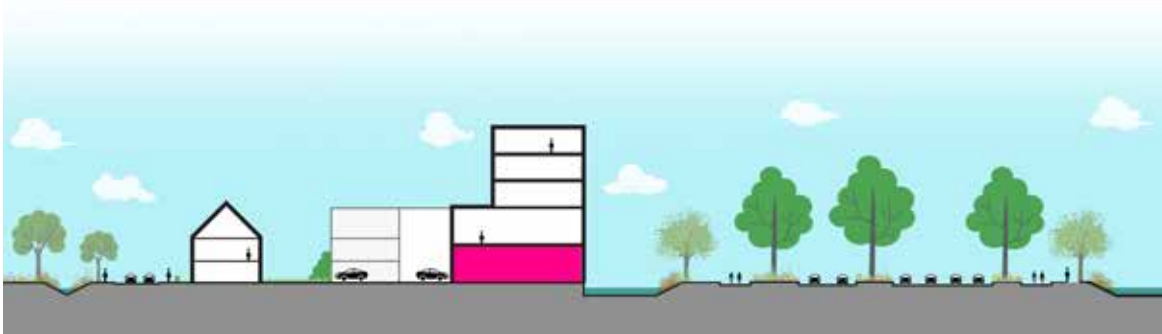
- 70-115 woningen op locatie Biemond & van Wijk
- ca. 1.000 – 1.500 m<sup>2</sup> BVO werk (dat zijn 66-100 banen kantoor of 43-65 banen overige bedrijvigheid)
- ca. 150- 225 parkeerplaatsen

### LEGENDA

-  bestaande bebouwing
-  mogelijke nieuwe ontwikkelingen: passend bij de maat schaal en korrel langs de Zijlweg en Westelijk Tuinbouwgebied
-  mogelijke nieuwe ontwikkelingen: boekensteungebouwen / bebouwingsaccenten langs de Westelijke Randweg, wonen en werken



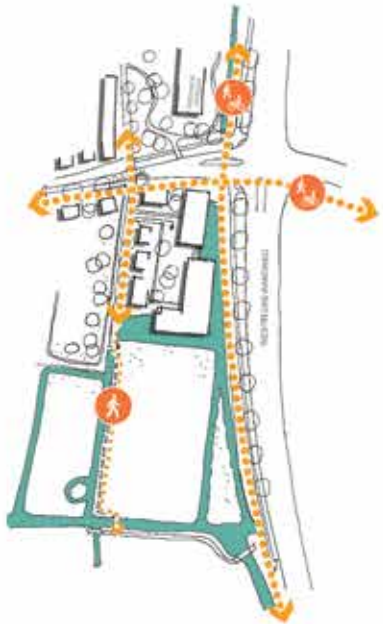
Principe doorsnede deelgebied Westelijk Tuinbouwgebied, hoek garage Biemond







*\*De hoogte van de bebouwing in de principe doorsneden is indicatief.*







#### LANGZAAM VERKEER

-   fiets- en wandelroute
-   informele wandelroute



#### PARKEREN EN ONTSLUITING

-   hoofdontsluiting
-  bestemmingsverkeer
-  parkeren op maaiveld






#### OPENBARE RUIMTE

-  Westelijk Tuinbouwgebied



#### BEOUWING EN ACCENTEN

-  bestaande bebouwing
-  mogelijke nieuwe ontwikkelingen: passend bij de maat schaal en korrel langs de Zijlweg en Westelijk Tuinbouwgebied
-  mogelijke nieuwe ontwikkelingen: boekensteungebouwen / bebouwingsaccenten langs de Westelijke Randweg



Impressie Brandweer locatie, zicht vanaf de Randweg



## 5.5 Brandweer-locatie: Water en hoven

### *Rietoevers en waterberging*

De ontwikkeling van de brandweer-locatie is een opgave voor de langere termijn. Als de huidige functies zijn vertrokken naar een beter bereikbare locatie in de stad, dan kan het gebied getransformeerd worden naar een groen woonbuurtje met rustige straatjes. Passend binnen de landschappelijke verkavelingsrichting die zowel in het Westelijk Tuinbouwgebied, als in de naastgelegen straten nog herkenbaar is. Een afwisseling van sloten en woonstraatjes, met daartussen woonstroken en groene buurtparkjes. In ons voorstel komt langs de Westelijke Randweg een breder water, met rietoevers en -eilanden, dat de overgang vormt naar het Westelijk Tuinbouwgebied. Dit functioneert als waterberging, maar kan mogelijk ook gebruikt worden als waterzuivering en als overgang naar de Westelijke Randweg.

### *Bebouwing*

Onze insteek is om aan de Zijlweg het lint te herstellen en is er de mogelijkheid voor de eigenaar een boekensteun-gebouw op de hoek te realiseren, op de locatie van de huidige kerk en de naastgelegen 2-onder-1-kap woning aan de Zijlweg. Voorwaarde voor deze ontwikkeling is dat de verschillende eigenaren samenwerken. Dit hoekgebouw past enerzijds in de schaal en korrel van de Zijlweg en anderzijds vormt het een belangrijk gezicht naar de Westelijke Randweg. De hoogte van de bebouwing varieert van 3 lagen tot 6 lagen. De plint van deze bebouwing is geschikt voor bijvoorbeeld werken, of een maatschappelijke functie.

De bebouwing daarachter vormt een cluster van groene stadshoven; samengestelde woonblokken van zowel grondgebonden woningen als appartementen. Binnen de hoven is ruimte voor een veilige speelplek. De bebouwing varieert in hoogte van 3 lagen tot 5 lagen hoog en staat met de voordeur naar het water. Langs de Westelijke Randweg achter het gebouw op de hoek van de kruising is een accent denkbaar tot 8 lagen.

### *Verkeer en parkeren*

De ontsluiting voor de auto is vanaf de Zijlweg en kan via een eenvoudige inprikker het gebied in gaan. Een transformatie naar wonen biedt gelijk de mogelijkheid de wat onoverzichtelijke kruising aan de Zijlweg veiliger en aantrekkelijker te maken. Hier zijn nu in verband met de hulpdiensten speciale voorzieningen nodig om het snel in- en uitrijden mogelijk te maken.

Langs het water is er ruimte voor een fiets- en wandelroute die doorloopt in de groene Tulpenkade. Zo ontstaat een aantrekkelijk ommetje langs het water voor de buurt. Als dat wenselijk is zou er zelfs een extra fietsbrug kunnen komen om de aan de overzijde van het water gelegen Focus-school een extra fietsontsluiting te geven.

Principe doorsnede Brandweer locatie: water en hoven



*\*De hoogte van de bebouwing in de principe doorsneden is indicatief.*







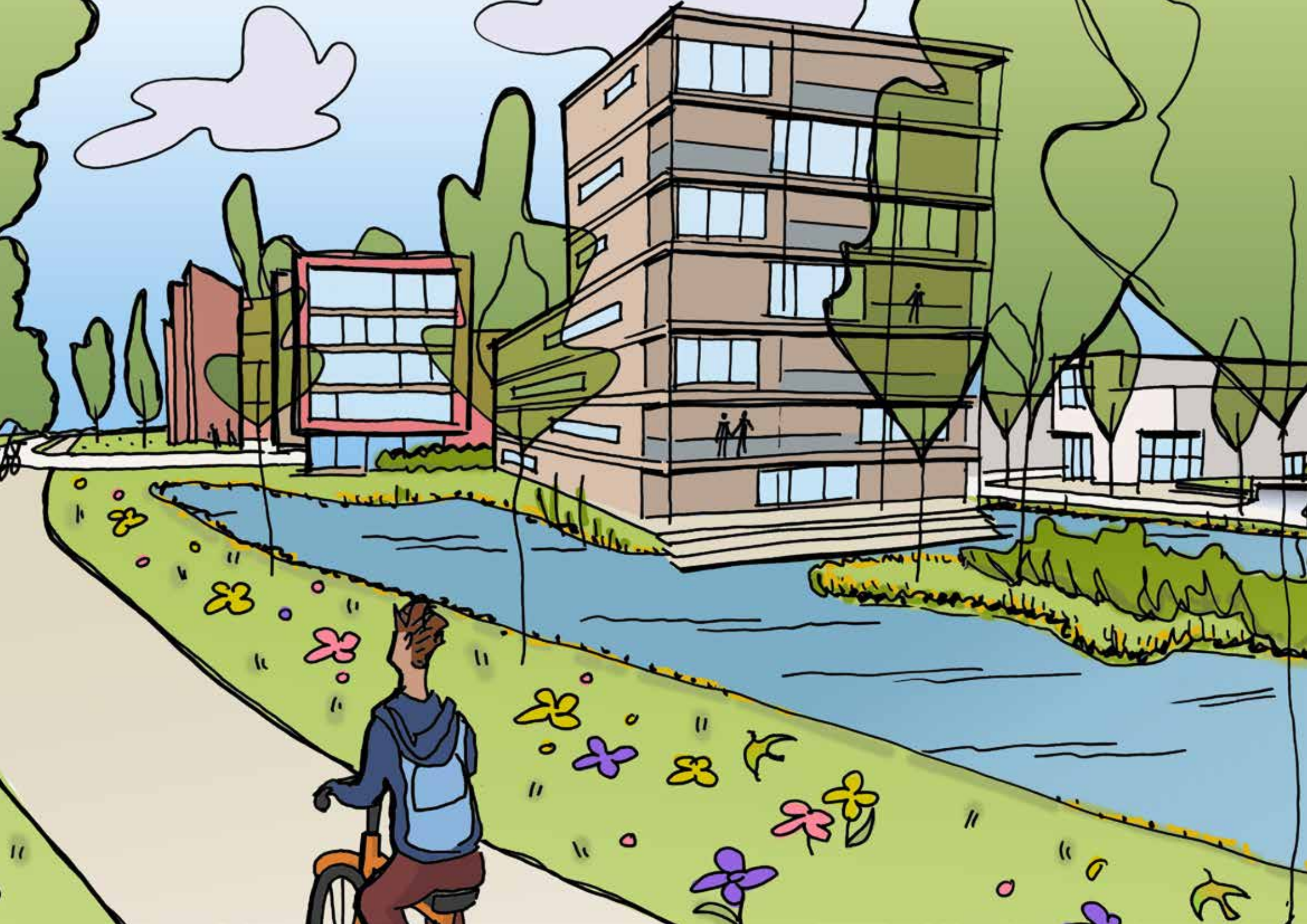
Het parkeren gebeurt net als overal in principe op eigen terrein en uit het zicht van de openbare ruimte: aan de achterzijde van de bebouwing of in gebouwde (ondergrondse) parkeervoorziening.

*Indicatief programma*

- 130-250 woningen
- ca. 1.500 – 2.000 m2 BVO werk  
(dat zijn 100-133 banen kantoor of 65-87 banen overige bedrijvigheid)
- ca. 200 – 280 parkeerplaatsen nodig

LEGENDA





- bestaande bebouwing
- mogelijke nieuwe ontwikkelingen: wonen, werken en voorzieningen
- mogelijke nieuwe ontwikkelingen: boekensteungebouwen / bebouwingsaccenten langs de Westelijke Randweg
- \* hoogteaccent tot maximaal 8 lagen









#### LANGZAAM VERKEER

-   fiets- en wandelroute
-   informele wandelroute





#### PARKEREN EN ONTSLUITING

-   hoofdontsluiting
-  bestemmingsverkeer
-  parkeren op maaiveld
-  gebouwd parkeren







#### OPENBARE RUIMTE

-  verblijfsplek
-  speelplek



#### BEBOUWING EN ACCENTEN

-  bestaande bebouwing
-  mogelijke nieuwe ontwikkelingen: passend bij de maat schaal en korrel langs de Zijlweg en Westelijk Tuinbouwgebied
-  mogelijke nieuwe ontwikkelingen: boekensteungebouwen / bebouwingaccenten langs de Westelijke Randweg
-  hoogteaccent tot maximaal 8 lagen







## 6. UITVOERINGSSTRATEGIE

### *Hoe pakt de gemeente door na de gebiedsvisie?*

Bij de vaststelling van de visie door de raad zal een bijbehorende strategienota worden aangeboden, waarin de volgende stappen om tot ontwikkeling, versnelling en uitvoering te komen worden toegelicht.

In die nota zal aandacht worden besteed aan de processen die nodig zijn om de ontwikkelingen ook daadwerkelijk van de grond te krijgen, er zullen keuzes worden gemaakt over de wijze waarop gemeentelijke gronden als vliegwiel voor het project kunnen functioneren en er zal aandacht worden besteed aan de financiële consequenties die deze ontwikkeling heeft voor zowel de gemeente Haarlem als voor de initiatiefnemers.

Ondertussen gaat het proces wel door. Met bewoners zullen, zoals in deze visie is aangegeven, afspraken worden gemaakt over de keuzes voor verkeersknelpunten, de voorbereidingen voor overeenkomsten met initiatiefnemers en corporaties zullen alvast worden getroffen en waar mogelijk zullen de nodige werkzaamheden die leiden tot de stedenbouwkundige- en beeldkwaliteitsplannen worden opgepakt.

### *Geleidelijke stedenbouw*

De ontwikkeling van het gebied zal stapsgewijs tot stand komen aan de hand van verschillende volgtijdelijke ontwikkelingen. Dat vraagt een adaptieve ontwikkelingsstrategie: soms stapje voor stapje, soms versneld het gebied tot ontwikkeling brengen.

Eigenaren en markt pakken de ontwikkeling van het vastgoed op, de gemeente verzorgt de samenhang en de openbare ruimte. De gebiedsvisie biedt per locatie ontwikkelingsruimte en kaders/spelregels, die partijen richting geven voor het verder uitwerken van hun plannen.

### *Gebiedsontwikkelteam als spil en gangmaker*

De rol van het gebiedsontwikkelteam is het afstemmen van ontwikkelingen, samenwerkingen op te zetten, partijen aan te jagen met nieuwe ideeën, de kwaliteit en samenhang te bewaken. Het team is de brug tussen eigenaren/markt, gemeentehuis/politiek en bestaande bewoners en ondernemers. Bewaken lange lijnen en algemeen belang, met de gebiedsvisie als leidraad.







GEMEENTE HAARLEM ZIJLVEST 39 2011 VB HAARLEM

[WWW.HAARLEM.NL](http://WWW.HAARLEM.NL)



KUIPERCOMPAGNONS VAN NELLEWEG 3042 3044 BC ROTTERDAM

+31 (0)10-433 00 99 [KUIPER@KUIPER.NL](mailto:KUIPER@KUIPER.NL) [WWW.KUIPER.NL](http://WWW.KUIPER.NL)