



**Gemeente  
Haarlem**



## **Concept visie ontwikkelzone Zuidwest**

11 februari 2019  
Lars Mosman  
PG

# Inhoudsopgave

SAMENVATTING CONCEPT VISIE ONTWIKKELZONE ZUIDWEST	4
1. Inleiding	4
2. Status en participatie	6
3. Hoe is het nu?	6
4. Met welk beleid houden wij rekening?	9
5. Ambities	11
6. Strategie	13
7. Spelregelkaart	14
8. Conclusie	16
CONCEPT VISIE ONTWIKKELZONE ZUIDWEST	17
1. Inleiding	17
2. Status, werking en uitwerking	20
3. Participatie en informatie	22
4. Analyse huidige situatie	25
4.1 Inleiding	25
4.2 Historie van het gebied	26
4.3 Bebouwing in de ontwikkelzone en omgeving	28
4.4 Bevolkingsopbouw, wonen, voorzieningen en veiligheid	30
4.5 Openbare ruimte en klimaatadaptatie	30
4.6 Mobiliteit en bereikbaarheid	31
4.7 Groen en ecologie	32
4.8 Werk en economie	32
4.9 Duurzaamheid	33
4.10 Bodem, water en ondergrondse infrastructuur	34
4.11 Milieu	35
4.12 Belanghebbenden	35
4.13 Ontwikkelingen	36
5. Relevant beleid, onderzoek en inzichten	38
5.1 Inleiding	38
5.2 Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk ruimtelijk beleid	38
5.3 Toekomstvisie Haarlem 2040	38
5.4 Structuurplan	38
5.5 Omgevingswet	40
5.6 Erfgoed	40

5.7	Bebouwing in het plangebied en omgeving	40
5.8	Bevolkingsopbouw, wonen, voorzieningen en veiligheid	40
5.9	Openbare ruimte en klimaatadaptatie	42
5.10	Mobiliteit en bereikbaarheid	43
5.11	Groen en ecologie	46
5.12	Werk en economie	48
5.13	Duurzaamheid	48
5.14	Bodem, water en ondergrondse infrastructuur	48
5.15	Milieu en geluid	50
5.16	Vastgoed en Grondbeleid	50
6.	Ambities	52
7.	Ontwikkelkansen en visie op het gebied	54
7.1	Uitgangspunten	54
7.2	Randvoorwaarden	56
7.3	Keuzes	57
7.4	De visie in relatie tot de stad	60
8.	Strategie	62
8.1	Inleiding	62
8.2	Proces en fasering	62
8.3	Flexibiliteit	62
8.4	Planning	62
8.5	Samenwerking	62
8.6	Financieel	63
8.7	(Planologische) vervolgstappen	63
8.8	Wat is nog verder nodig	64
8.9	Communicatie	64
9.	Spelregelkaart	65
9.1	Inleiding	65
9.2	Ruimtelijk concept	65
9.3	Spelregelkaart	67
9.3.1	Routes en verbindingen	68
9.3.2	Gebouwen	69
9.3.3	Randvoorwaarden	72
9.3.4	Sfeergebieden	73
10.	Conclusie	89

## SAMENVATTING CONCEPT VISIE ONTWIKKELZONE ZUIDWEST

*Leeswijzer:*

*Deze samenvatting is in begrijpelijke taal geschreven, zonder vaktermen. Over alle onderwerpen die hier in staan, is meer te zeggen dan wat hier staat. Het stuk is vooral voor digitaal gebruik. Als u op een onderstreept woord control-klikt, komt u in de visie zelf terecht met een uitgebreidere tekst over het onderwerp.*

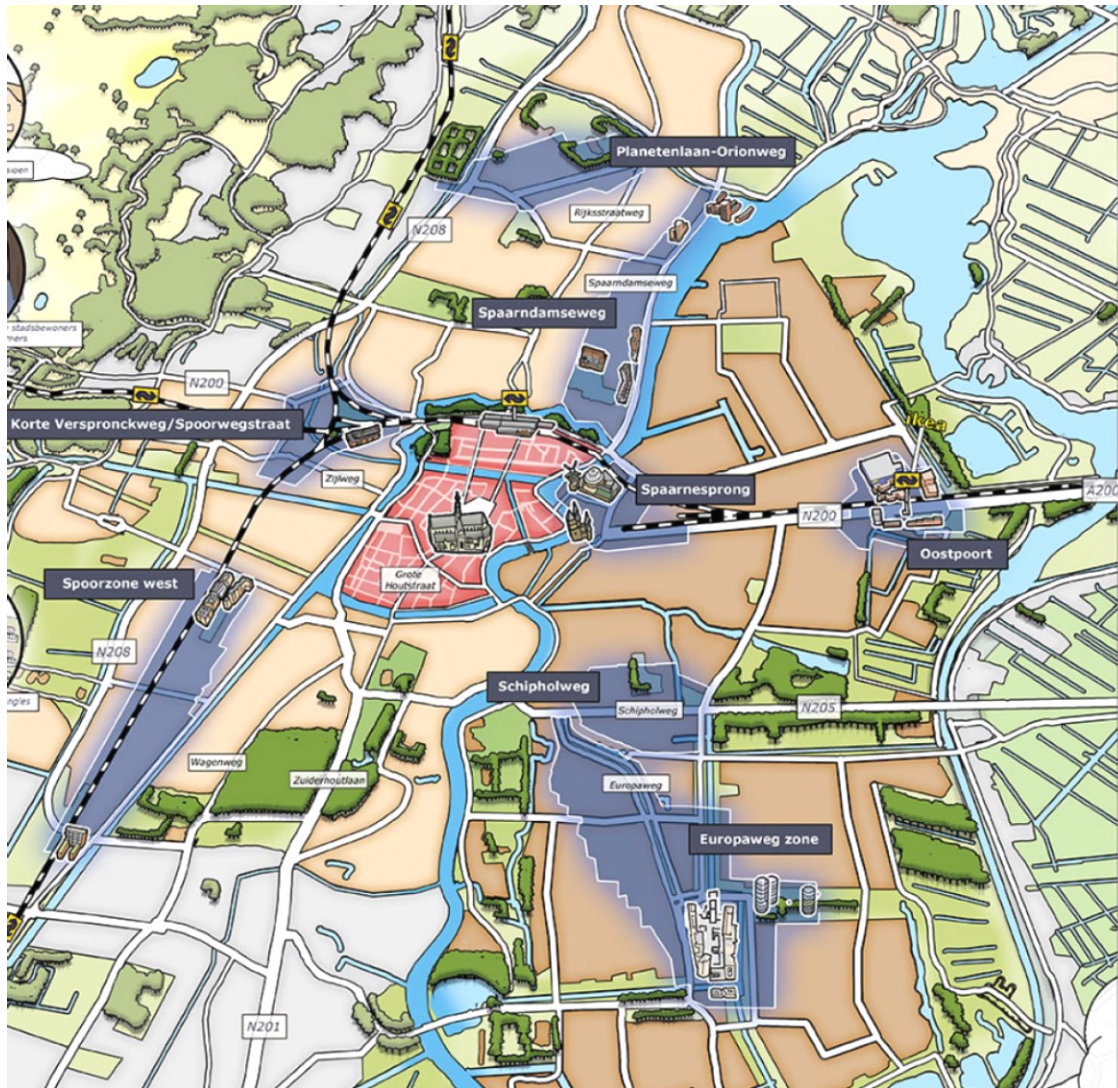
*Deze samenvatting en de visie zelf zijn langer stukken. Dat komt omdat dit een gebied is dat zich in het verleden anders heeft ontwikkeld dan de buurten er om heen. Er is hier maar weinig woningbouw en het bedrijvigheid voeren de boventoon. Nu we dit gebied willen ontwikkelen biedt dat een unieke kans. Er zijn in Haarlem maar weinig plekken van deze omvang waar het gebied als geheel ontwikkeld kan worden.*

*In de samenvatting staan weinig afbeeldingen, om het niet te lang te maken. De afbeeldingen vindt u vooral in de uitgebreide tekst. Het beeld hoe wij denken dat het gebied er uit kan gaan zien staat in de spelregelkaart. Dat is hoofdstuk 7 in de samenvatting en hoofdstuk 9 in de uitgebreide tekst.*

### **1. 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. De ontwikkelzone Zuidwest is één van die gebieden. Er zijn mogelijkheden in dat gebied en we denken dat deze plek nieuw leven ingeblazen kan worden; het gebied is in de loop van de jaren een beetje veronachtzaamd. De ruimte in het gebied kan beter worden benut, met nieuwe levendigheid.



Figuur 1, Ontwikkelzones

Deze ontwikkelvisie geeft een beeld van hoe het gebied er op termijn uit kan gaan zien. De ambities van bewoners, ondernemers, gebruikers, eigenaren én de gemeente zijn onderling afgewogen en grotendeels vertaald in doelen en spelregels (de spelregelkaart). De visie is een uitnodiging aan iedereen die in de ontwikkelzone Zuidwest aan de slag wil, om een mooi nieuw stuk stad te maken.

De visie heeft drie delen:

- Visie: Hoe willen we dat het gebied er in de toekomst uit ziet? Vanuit de historie en hoe het nu is, gaan we naar de wensen voor het gebied.
- Strategie: Hoe krijgen we het voor elkaar? (Dit deel wordt later nog verder uitgewerkt.)
- Spelregelkaart: Waar is plek voor wat?

## **2. Status en participatie**

Deze ontwikkelvisie is een concept dat vanaf het begin door de gemeente in samenwerking met bewoners en ondernemers uit de buurt en betrokken projectontwikkelaars is gemaakt. In vijf bijeenkomsten hebben zijn meegedacht. Dat was positief (omdat er nog weinig vast lag) maar ook lastig (de ontwikkelingen zijn nog weinig concreet). Ook is er een informatieavond bij de wijkraad geweest en was er een tentoonstelling in het ABC Architectuurcentrum waar mensen ook ideeën konden achterlaten.

Deze visie is een concept en u kunt hierop reageren (zienswijze indienen). De reacties uit de stad en die van de raadscommissie Ontwikkeling worden meegenomen in de volgende definitieve versie. Over die versie neemt de gemeenteraad een besluit.

Wat er in het gebied gaat worden gebouwd en wanneer dat gebeurt is afhankelijk van bijvoorbeeld projectontwikkelaars. De gemeente heeft zelf weinig gebouwen of grond in bezit in dit gebied. De gemeente stelt regels vast voor het bouwen in een nieuw bestemmingsplan. Daarbij is ook weer participatie en inspraak mogelijk.

De gemeente gaat wel over de eigen openbare ruimte, zoals straten en groen. Wanneer dat opnieuw wordt aangelegd hangt af van wanneer er gebouwd gaat worden.

## **3. Hoe is het nu?**

De ontwikkelzone Zuidwest ligt midden in de wijk Houtvaartkwartier. Op het kaartje ziet u om welk gebied het precies gaat. Het Houtvaartkwartier is een wijk waar het over het algemeen goed gaat. Alleen het groen en de energiezuinigheid van de woningen vragen extra aandacht. De verkeersdruk is ook een aandachtspunt. Dat staat hieronder bij 'bereikbaarheid'.

### Bebouwing

Tussen de 'lange lijnen' van de Leidsevaart, de spoorbaan en de Westelijke Randweg liggen de woonbuurten. Deze buurten zijn in het verleden als één geheel ontworpen. Daar midden tussen ligt een gebied met vooral bedrijven en winkels. Het ene deel van het gebied is meer bebouwd dan het andere. In het zuidelijk gedeelte is er meer groen.

### Wonen en voorzieningen

In het Houtvaartkwartier is de verdeling van de bewoners in leeftijdsgroepen ongeveer gelijk aan het gemiddelde in Haarlem. Wel wonen er meer gezinnen met kinderen en beduidend minder mensen met een niet-Westerse achtergrond. Ook wonen er weinig mensen met een laag inkomen.

80 procent van de woningen zijn eengezinswoningen en er zijn weinig huurwoningen van een corporatie.

De wijk heeft nu voldoende voorzieningen, zoals winkels, scholen, sportgelegenheden, gezondheidscentra en speelgelegenheden.

### Openbare ruimte

De openbare ruimte in het gebied dat ontwikkeld gaat worden past bij een bedrijventerrein, maar delen voldoen niet meer aan de huidige eisen of zijn toe aan een opknapbeurt. De openbare ruimte is nu niet geschikt om de gevolgen van klimaatverandering zoals grotere hitte of veel neerslag op te vangen.

### Bereikbaarheid

De wijk is goed bereikbaar, maar het verkeer wordt ook als druk ervaren. Het centrum met het station en Heemstede, ook met een station, zijn allebei per fiets (en lopend) goed bereikbaar. Er zijn twee buslijnen, een over de Leidsevaart en een aan de westkant van de wijk. Via de Westelijke Randweg, Leidsevaart, Westergracht en Pijlslaan is de wijk met de auto goed

bereikbaar, maar het is wel druk. In het deel van de wijk dat het dichtst bij het centrum ligt is er vergunningparkeren voor bewoners. Er wordt in sommige andere delen van de wijk veel geparkeerd door (bezoekers van) bedrijven en door mensen die met de trein reizen.

#### Groen

Aan de zuidkant van de wijk zijn er groene stukken, zoals het Van Leeuwenhoekpark, het Einsteinplantsoen, maar ook de volkstuinten aan de overkant van de Randweg. De staat van onderhoud van het groen is goed. In de rest van de wijk is geen groen met een wat groter oppervlak aanwezig.

#### Werk

Het hele stadsdeel Zuidwest heeft 20 procent van de werkgelegenheid van de stad. Een deel daarvan zit in de ontwikkelzone, daar zijn veel verschillende ondernemers, zoals winkels, kantoren en bedrijven. Wel werken er de laatste jaren steeds minder mensen in de bedrijven en meer mensen als zzp'er. In Haarlem is er maar 0,47 baan per inwoner en dat zou meer moeten zijn. Veel Haarlemmers werken buiten de stad en dat is slecht voor de bereikbaarheid en duurzaamheid. Ook sluit het opleidingsniveau in Haarlem niet goed aan op de banen die er in Haarlem zijn.

#### Duurzaamheid

In de wijk zijn er nog vrijwel geen grotere initiatieven van bewoners en ondernemers op het gebied van duurzaamheid. Ook binnen de ontwikkelzone zijn er nu geen duurzame gebouwen of een duurzame inrichting van de ruimte. De bewoners van Haarlem Hoog onderzoeken al wel hoe het gebouw duurzamer kan worden.

#### Bodem

In dit gebied kan er lichte verontreiniging van de bodem zijn. Op een paar plekken waar bedrijven zitten is er ernstige verontreiniging. Waar het nodig was is dat al schoongemaakt. De bodem is geschikt om energie (warmte en koeling) te geven voor het gebied. Er zitten een paar hoofdleidingen in de grond in dit gebied. Die leidingen zijn voor drinkwater en afvalwater.

#### Erfgoed

We verwachten niet dat er veel archeologische sporen zijn in dit gebied. De Pijlsloot is wel deel van een doorlopende historische route. Ook staan er in het gebied gebouwen met cultuurhistorische waarde, bijvoorbeeld Pelgrimskerk en Haarlem Hoog. Vanaf het buitengebied is er goed zicht op Basiliek Sint Bavo.

#### Milieu

Bewoners in de buurt van de autobedrijven ervaren hinder van geluid en licht. De gemeente heeft op dit moment geen ruimte op andere plekken in de stad voor deze bedrijven.

Het treinverkeer geeft hinder door trillingen en geluid. Er zijn in de huidige situatie maatregelen genomen om dit te voorkomen.

De huidige luchtkwaliteit in de ontwikkelzone voldoet volgens alle berekeningen ruim aan de normen.

Sommige bedrijven in het gebied passen mogelijk minder goed in een gebied waar ook veel gewoond wordt.

### Wie hebben belangen in het gebied?

Er zijn meerdere mensen en groepen die belangen hebben in het gebied en bij veranderingen in het gebied. Dat zijn (toekomstige) bewoners in en rond de ontwikkelzone, (toekomstige) gebruikers, eigenaren, belangenverenigingen en andere (semi-)overheden.

Bij het meedenken over deze visie hebben bewoners verschillende punten naar voren gebracht:

- De bestaande kwaliteiten van de wijk moeten behouden blijven, ook als er woningen worden bijgebouwd. En het moet rekening houden met de bestaande architectuur, hoogtes, groen en type woningen.
- De wijk krijgt door de bouw van 2.100 woningen aanzienlijk meer inwoners en er moeten voldoende voorzieningen zijn. Er is gevraagd of een bindingseis mogelijk is (Haarlemmers voorrang).
- De bereikbaarheid van de wijk, met het openbaar vervoer en met de auto moeten goed blijven. Verkeer moet kunnen doorstromen en veilig zijn. Parkeeroverlast moet zoveel mogelijk worden voorkomen.
- Overlast van het spoor doordat er meer geluid weerkaatst van de nieuwe gebouwen, moet worden voorkomen. Net als hinder van bedrijven.
- Uitbreiding van het groen is gewenst.
- Behoud van werkgelegenheid in de wijk is gewenst.
- De bodem is op een aantal plaatsen vervuild.

We weten niet wie de toekomstige bewoners en gebruikers zijn. Wel weten we dat er een grote behoefte is aan woningen voor diverse doelgroepen (jongeren, ouderen, jonge stellen, gezinnen), zowel in sociale huur/koop als andere prijsklassen.

Veel van de huidige gebruikers en ondernemers willen graag in het gebied blijven, maar sommigen geven aan mogelijk naar een andere plek te willen verhuizen. We willen dat deze groep mee kan doen in de ontwikkeling van het gebied en mogelijk kan terugkeren in gebouwen waar wonen en werken samen gaan. Ook gebruikers als sportverenigingen hebben er belang bij dat zij kunnen blijven of zelfs hun voorzieningen kunnen verbeteren.

Er zijn in het gebied veel verschillende eigenaren van de gronden en de panden. Een paar hebben aangegeven dat zij grote delen van de zone kunnen en willen ontwikkelen. Zij kunnen dit zelf en/of in samenwerking met elkaar doen. De gemeente heeft zelf weinig grond (behalve de openbare ruimte).

Een aantal partijen behartigt voor de hele gemeente specifieke belangen, bijvoorbeeld van de bomen of de fietser. Zij vinden bijvoorbeeld meer groen in de wijk belangrijk. De Fietsersbond zegt dat beter openbaar vervoer belangrijk is als de wijk groeit.

Als laatste hebben ook andere (semi-)overheden, en andere partijen zoals nutsbedrijven hun belangen in het gebied. Denk aan buurgemeenten, ProRail en het waterschap.

### Welke ontwikkelingen zijn er al in het gebied?

De nieuwbouw van ongeveer 600 woningen in Plaza West en een deel van De Remise horen bij deze ontwikkelzone. Over de plannen daar zijn al afspraken met ontwikkelaars, eigenaren en andere partijen en die afspraken komen wij na. Daarom zijn deze projecten geen onderdeel van deze visie.



#### **4. Met welk beleid houden wij rekening?**

Er zijn regels en verplichtingen waar iedereen die in een gebied gaat bouwen zich moet houden. Maar we willen ook bepaalde doelen bereiken. Bijvoorbeeld op sociaal terrein, voor een goede openbare ruimte of om duurzaam te worden. Soms gaan verschillende doelen minder goed samen, zoals veel groen en parkeerruimte. Daarom moet de gemeente bij het invullen van het gebied die verschillende belangen tegen elkaar afwegen.

#### **Toekomstbeeld**

‘Haarlem is in 2040 mooi, veerkrachtig en sterk.’ Dat staat in de Toekomstvisie Haarlem 2040 die in samenspraak met de stad is gemaakt. Het geeft een overzicht van beelden, ambities, bezorgdheden, wensen en mogelijke oplossingsrichtingen. De Toekomstvisie is door de gemeenteraad als referentiedocument vastgesteld en wij kijken of de ontwikkelzone straks in dat beeld past.

#### **Structurele principes**

Het Structuurplan Haarlem 2020 (uit 2005) is momenteel het geldend beleid. Daarop is het geldende bestemmingplan Pijlslaan en omgeving gebaseerd. Voor de ontwikkeling van het gebied moet een nieuw bestemmingsplan worden gemaakt.

Er is ook een notitie ‘Hoogbouwprincipes, kansen voor hoogbouw in Haarlem’ gemaakt. Hierin staat wat Haarlem onder hoogbouw en verstedelijking verstaat en hoe dat zorgvuldig kan in de stad. Dit zal worden gebruikt bij de beoordeling van hoogbouwinitiatieven in het gebied.

#### **Bebouwing**

Voor de structuur van de nieuwe bebouwing zullen we kijken naar de bestaande situatie. We houden rekening met de zichtlijn van Landgoed Elswout naar de Basiliek Sint Bavo.

#### **Wonen en voorzieningen**

Door een groter deel van de nieuwe sociale huurwoningen aan de westkant van de stad te bouwen willen we een tweedeling voorkomen. We vragen voor dit gebied en de andere zones aan de westkant meer dan 40 procent sociale woningen om bij te dragen aan een ongedeelde stad. En om de wachttijden te verkorten voor de circa 41 procent van de Haarlemmers die zijn aangewezen op een sociale woning. In deze ontwikkelzone willen we dat 50 procent van de nieuwe woningen sociale huur is; woningen voor kinderen die zelfstandig willen wonen, senioren die een passende woning zoeken, of bijvoorbeeld de partner die na een scheiding een betaalbare woning zoekt.

Het bijbouwen van 2.100 woningen zal de wijk veranderen. Er komen ongeveer 600 woningen in Plaza West en ongeveer 1.500 woningen in de rest van het gebied. Een dergelijk aantal woningen betekent dat er veel meer gestapelde bouw komt. Het verandert mogelijk ook de bevolkingsopbouw van de wijk. Er worden 750 woningen met een sociale huur gebouwd.

Het voorzieningenniveau moet meegroeien met de wijk. Bijvoorbeeld met speelplekken, een park, maar ook een gezondheidscentrum. Het plan is de Bavo basisschool een nieuwe plek te geven in de zone. Dan hoeft er geen school bij. Er moeten wel binnen- en buitensportvoorzieningen bij komen. En ook vormen van verzorgd wonen, het liefst nabij andere voorzieningen. We zien het liefst dat in gebouwen verschillende functies zoals zorg, welzijn, sport en cultuur gecombineerd worden want dat versterkt elkaar.

#### **Openbare ruimte**

Bij de inrichting van de openbare ruimte vinden we behoud, verdeling en versterking van groen en water het belangrijkste. Evenals maatregelen om klimaatverandering op te vangen. Bij de ruimte die nodig is voor mobiliteit wordt eerste gekeken naar het belang van de

voetgangers, dan de fietsers, dan het openbaar vervoer en daarna de auto. En tot slot de ruimte voor objecten zoals afvalcontainers en voor parkeren.

We willen dat de openbare ruimte verschillende functies heeft. Bijvoorbeeld als ontmoetingsplek, speelplek maar ook als plek om heftige regenbuien op te vangen.

#### Bereikbaarheid

Door de bouw van meer woningen ontstaan er mogelijk problemen op een aantal kruisingen. Er zal waarschijnlijk een weg moeten komen in de ontwikkelzone die meer verkeer aankan. Het geeft ook kansen om bestaande knelpunten, zoals de om-en-om regeling op het kruispunt Pijlslaan – Leidsevaart op te lossen. We willen ook stimuleren dat de fiets en het openbaar vervoer meer gebruikt worden en er andere oplossingen komen voor het autoverkeer, zoals deelauto's. Maar er zal ook goed naar het parkeren moeten worden gekeken. Nu kan parkeren met vergunningen alleen op verzoek van de omgeving worden ingevoerd. Het kan nodig zijn dat op een andere manier te doen.

#### Groen en water

We willen dat de hoeveelheid en kwaliteit van het groen in het gebied minimaal hetzelfde blijft en nog liever dat er uitgebreid wordt, ook voor de biodiversiteit. Het groen en het water moeten zoveel mogelijk zonder onderbrekingen zijn. Ook de nieuwe gebouwen kunnen bijdragen aan het groen, bijvoorbeeld met groene gevels. Groen is ook een plek om te spelen en bewegen.

#### Werk

We willen zoveel mogelijk werk in het gebied behouden en het liefst nog werk toevoegen. Maar met het bouwen van veel woningen is dat ook een moeilijke opgave. Voordelen van het gebied zijn de gunstige ligging bij station Heemstede en de Westelijke Randweg. En het gebied is aantrekkelijk om te werken. Ook zijn er kansen voor werkgelegenheid omdat de combinatie van wonen en werken steeds beter samen gaat.

#### Duurzaamheid

De gemeente kijkt wat per wijk mogelijke oplossingen zijn om gebouwen te verwarmen. Mogelijk kan de ontwikkelzone behalve voor zichzelf ook energie gaan leveren voor de bestaande omgeving. Het is nu nog wel te vroeg aan te geven of dit mogelijk is en waar dan ruimte voor gereserveerd moet worden.

#### Bodem

De gemeente kijkt of de kwaliteit van de bodem goed is voor wat (woningen, bedrijf) iemand daarop wil bouwen. Als er risico's zijn moet de verontreiniging worden weggehaald. Soms kan het genoeg zijn er voor te zorgen dat er geen contact kan zijn met de verontreiniging. Er is ruimte in de bodem nodig voor het opvangen van de gevolgen van klimaatverandering, zoals extreme regenbuien. En ook voor andere vormen om energie te leveren voor woningen en gebouwen. Ook bomen hebben ruimte nodig in de grond. Daarom gaat de gemeente regels maken voor de ondergrond.

#### Erfgoed

We gaan zorgvuldig om met waardevol erfgoed. Archeologisch onderzoek is verplicht bij grotere bouwwerkzaamheden. Er moet rekening gehouden worden met het zicht van uit het buiten gebied op de Basiliek Sint Bavo. De cultuur-historisch waardevolle gebouwen willen we behouden. En door mogelijk bestaande bedrijfsgebouwen (deels) te behouden, kan de geschiedenis van het gebied te zien blijven.

### Milieu

In de buurt van het spoor en het wegverkeer moet zo worden gebouwd dat er weinig hinder is van weerkaatsing van geluid en trillingen. De waarden (geluidsniveau) blijven binnen de maximaal mogelijke ontheffing. Wel moet er op bepaalde plekken, bijvoorbeeld de slaapkamer niet aan de spoorzijde worden gebouwd of een geluidluwe gevel worden gemaakt. Dit moet om voor een goede woonkwaliteit te zorgen.

We verwachten dat als het aantal woningen en het autoverkeer flink groeit de luchtkwaliteit aan de normen blijft voldoen.

### Grondbeleid

De gemeente heeft maar weinig grond in het gebied in bezit. Als de gemeente dit verkoopt, is het voor marktconforme prijzen. Als het nodig is om doelen te bereiken, kan de gemeente ook via grondbeleid invloed hebben.

Volkstuinen hebben een belangrijke functie in de stad. Het volkstuincomplex 'Nooit Rust' is zogeheten strategisch vastgoed. Als (een deel van) het terrein nodig is voor woningbouw dan biedt de gemeente compensatie aan.

### **5. Ambities**

Door deze zone in het Houtvaartkwartier te ontwikkelen wordt de kwaliteit van het gebied verbeterd en toekomstbestendig. Iedereen, gemeente, eigenaren, gebruikers en bewoners en omwonenden heeft daarbij zijn eigen ambities. Die ambities kunnen elkaar versterken, maar kunnen ook tegenstrijdig zijn.

De uitgangspunten voor deze ontwikkelzone zijn: werkgelegenheid, stad in balans, groen aanzicht, bestaande kwaliteit, bereikbaar, 2.100 woningen, duurzaam en 50 procent van de nieuwe woningen is sociale huur. Deze uitgangspunten zijn samen met de mensen die hebben meegedacht gekozen.

Deze uitgangspunten passen bij de algemene ambities van de gemeente voor de groei van de stad. Ambities van de gemeente zijn: leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit, mobiliteitstransitie, voldoende voorzieningen, circulaire economie, energietransitie, klimaatadaptatie, ecologie, gezondheid, bereikbaarheid en betaalbare woningen.

### *Bewoners*

We hebben vanaf september 2017 een meedenkgroep gevraagd het proces te volgen en commentaar te geven. Deze groep bestond uit bewoners, huurders en ondernemers uit het gebied en de directe omgeving. De mensen met wie wij samen deze visie hebben gemaakt hebben een aantal grote zorgpunten: het verkeer, het aantal woningen, het percentage sociale huurwoningen en hinder van bijvoorbeeld het spoor. Als we deze zorgen vertalen naar ambitie dan is dat het behoud van de kwaliteit van de wijk en kansen pakken om te verbeteren. Kwaliteit is bijvoorbeeld een goede aansluiting op de bestaande bouw, de sociale samenhang en veiligheid, de voorzieningen (bijvoorbeeld sport) en de combinatie van wonen en werken. De meedenkgroep geeft aan dat de wijk kan worden verbeterd door deze groener en duurzamer te maken. Maar ook door de wijk meer gemengd te maken met betaalbare koop- en huurwoningen voor jong en oud. Dat mengen moet wel de in de juiste verhoudingen (percentage sociaal). De wijk kan ook verbeteren door variatie in bouw, maar die moet niet (te) hoog zijn. Er moeten voldoende voorzieningen zijn. De wijk moet bereikbaar zijn voor alle vervoermiddelen en voldoende parkeermogelijkheden hebben.

### *Externe partijen*

De ambities van de partijen die eigendom hebben in het gebied zijn verschillend. De een wil wel ontwikkelen en de andere denkt er nog niet zo over na. Ontwikkelaars willen graag bouwen voor de doelgroepen die zij zien in de woningmarkt. Bij ontwikkelaars zijn er zorgen over haalbaarheid van plannen door de vele doelstellingen.

Al deze ambities moeten tegen elkaar afgewogen worden en er moeten keuzes gemaakt worden. Met de beschikbare fysieke ruimte en financiële middelen kunnen niet alle wensen gerealiseerd worden. Als er bijvoorbeeld veel woningen worden gebouwd, maar niet in de hoogte, dan blijft er nauwelijks ruimte over voor bijvoorbeeld groen of verkeer.

### Visie

Hoe gaat het gebied zich over een langere tijd ontwikkelen? Wij denken dat de huidige bedrijvzone in het Houtvaartkwartier een compleet nieuwe wijk wordt. Deze verandering van de wijk is begonnen met de bouw van woningen in het project Plaza West en geleidelijk wordt ook de rest van de zone opnieuw bebouwd. De oude en nieuwe delen passen straks goed bij elkaar. Er wordt in de toekomst nog steeds gewerkt in het gebied, maar er zijn ook veel woningen gebouwd. Naast de woningen in Plaza West komen er in totaal nog ongeveer 1.500 woningen bij en de helft daarvan is sociale huur. Omdat er meer woningen zijn, zijn er ook meer voorzieningen nodig, zoals scholen, sport en zorg. De wijk is groener geworden en langs het groene lint heeft het langzaam verkeer prioriteit gekregen. De wijk is goed bereikbaar.

Het nieuwe deel van de wijk is duurzaam. Hitte en wateroverlast door klimaatverandering kunnen worden opgevangen. De gebouwen krijgen hun energie op nieuwe manieren.

Deze visie zegt hoe het gebied er volgens ons uit kan komen te zien. Wij denken ook dat het kan. Maar hiervoor moet nog veel uitgezocht en opgelost worden. Bijvoorbeeld over verkeer, groen en de verbinding tussen de buurten. In de bijeenkomsten met de meedenkgroep over de visie waren oplossingen vaak ook al het onderwerp van gesprek. En daarbij werd vooral verteld over de zorg dat knelpunten op tijd moeten worden opgelost. Hoe dit allemaal moet, daar gaan we aan verder werken. Dat doen we ook weer samen met de mensen en bedrijven uit de buurt.

### Keuzes

Voor het vervolg moeten er nog keuzes worden gemaakt. Dit wordt in alle komende uitwerkingen en plannen meegenomen.

We willen met een lage parkeernorm en vergunningparkeren minder gebruik van de auto stimuleren. Voor de eerste jaren kunnen er bijvoorbeeld parkeergarages komen, maar die moeten later ook voor iets anders kunnen worden gebruikt. In de tussentijd mag er geen overlast ontstaan in de omliggende wijken. Het kan nodig zijn daarvoor het invoeren van gereguleerd parkeren anders te organiseren dan nu.

Langzaam verkeer staat centraal het gebied. Er komen een paar plekken waar van de (deel)auto kan staan en gemakkelijk de fiets of het openbaar vervoer kan worden gepakt.

We willen bedrijvigheid en woningbouw combineren. Dat zal niet voor alle soorten bedrijven kunnen. We willen daarom voor sommige bedrijven kijken of die kunnen verhuizen. Dat kan in en buiten het gebied zijn.

We willen dat er ook andere werkplekken dan op kantoor of in een bedrijfsgebouw komen, bijvoorbeeld plekken waar zzp'ers bij elkaar kunnen zitten.

Duurzame technieken voor energievoorziening verdienen zichzelf al terug en moeten worden toegepast. Als deze gewoner en goedkoper worden, willen we dat deze nog meer worden

gebruikt. Nieuwe manieren om huizen te verwarmen kunnen mogelijk ook warmte leveren voor buurten in de omgeving.

Ideeën en regels voor het opvangen van de gevolgen van klimaatverandering veranderen, we willen dat de goede ideeën worden toegepast.

Tijdens de ontwikkeling moet groen soms plaatsmaken voor bebouwing. Ook kan er gebouwd worden in of bij ecologische zones. Maar het groen komt met een vergelijkbare kwaliteit op een andere plek weer terug.

De juiste plek van bebouwing is ook afhankelijk van kabels en (hoofd)leidingen in de ondergrond. Ook kan er extra ruimte nodig zijn, bijvoorbeeld voor het opvangen van water.

We proberen onderhoud en ontwikkeling zo veel mogelijk op elkaar af te stemmen.

Het aantal woningen (2.100) dat gebouwd moet worden om aan de vraag te voldoen en om de wachttijd voor sociale huur te verkorten is heel groot. De bouw van gewone

eengezinswoningen lost dat niet op. Wel kunnen er bijvoorbeeld gezinsvriendelijke gestapelde woningen of compacte stadswoningen op minder vierkante meters gebouwd worden. Zo

kunnen er genoeg woningen komen die ook aan de wensen van woningzoekenden voldoen.

In de ontwikkelzone wordt voldoende ruimte voor voorzieningen gereserveerd. We willen dat voorzieningen zoveel mogelijk multifunctioneel zijn.

Problemen die we kunnen voorzien, bijvoorbeeld met verkeer of met hinder, moeten zo vroeg mogelijk worden opgelost. We laten alvast onderzoek doen en als er makkelijke (tijdelijke) maatregelen zijn, zullen we die nemen.

De ontwikkelvisie is geen blauwdruk. Als de omstandigheden veranderen, kan de die worden aangepast.

Er moeten op meerdere plekken in de stad veel woningen worden gebouwd. Ook daar worden keuzes gemaakt. Het kan zijn dat dat gevolgen heeft voor de keuzes voor dit gebied of andersom. In de komende maanden kijken we nog naar deze samenhang.

## **6. Strategie**

We willen eigenaren en ontwikkelaars nadrukkelijk uitnodigen om, op basis van deze visie, met de gemeente Haarlem in gesprek te gaan over de ontwikkeling van het gebied. Wij geven hier onze eerste ideeën over hoe die ontwikkeling in gang kan worden gezet.

- In de eerste plaats zijn wij afhankelijk van de wensen van de eigenaren en ontwikkelaars in het gebied. Wij gaan graag in gesprek om te horen welke inhoudelijke ondersteuning zijn nodig hebben.
- Na de vaststelling van de visie (medio 2019) zal een nieuw bestemmingplan moeten worden gemaakt om de nieuwe functies en de bouwhoogten mogelijk te maken. We gaan nog uitwerken hoe dat het beste kan.
- De visie en spelregelkaart zijn flexibel in die zin dat er binnen het gebied al wel ontwikkeld kan worden terwijl anderen doorgaan met hun bedrijf.
- Wij staan open voor samenwerking om de ambities van gemeente en marktpartijen te kunnen realiseren. We denken aan samenwerking op basis van vooraf vastgelegde spelregels om een prijsopdrijvend effect te voorkomen. De manier waarop moeten we nog bepalen. Het gemeenschappelijk belang en de ontwikkelvisie zijn de basis voor de samenwerking.
- Ook kunnen afspraken gemaakt worden met (planologische) vervolgstappen, zoals anterieure overeenkomsten en een exploitatieplan. In ieder geval wordt het Haarlems Ruimtelijk Planproces (in ontwerp) gevolgd.
- Wij denken dat de ontwikkeling in globale zin financieel haalbaar is. Wij proberen subsidies en extra capaciteit te krijgen om de ontwikkeling nog beter mogelijk te maken. Er is al het fonds ongedeelde stad. Wij denken ook na over fondsen voor het bouwen van sociale woningen en

voor maatregelen voor mobiliteit. Er zal ook geld moeten worden afgedragen voor bovenwijkse voorzieningen, zoals wegen en leidingen buiten de zone.

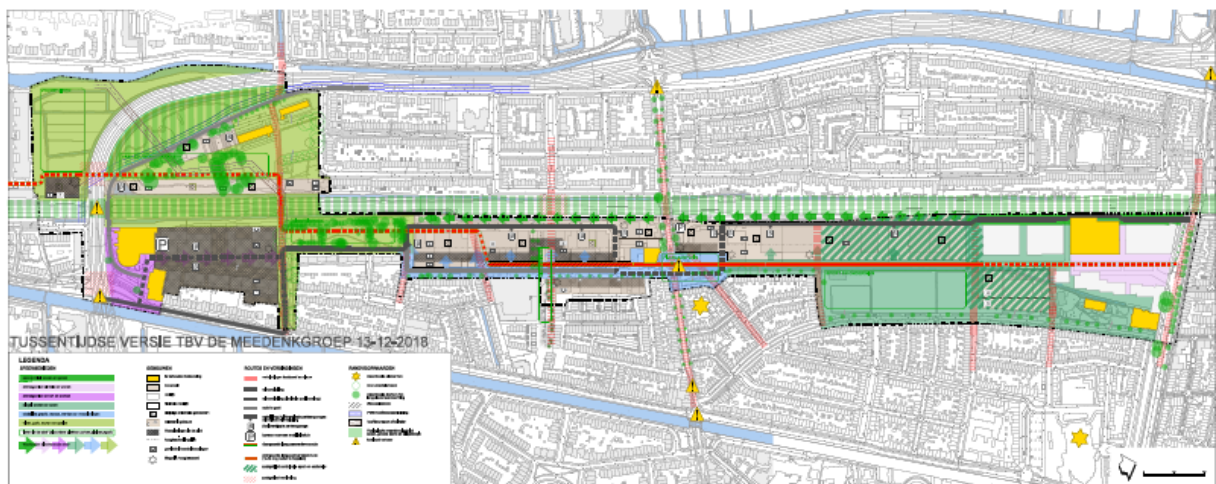
Deze visie is slechts een eerste stap op weg naar de ontwikkeling van dit gebied. Er zal nog veel onderzoek moeten worden gedaan voor onder meer het bestemmingsplan. Bijvoorbeeld onderzoeken naar verkeer, geluid, externe veiligheid en erfgoed/archeologie. Bij het maken van verschillende documenten in het verdere proces zijn er formelen regels over participatie en inspraak. Los daarvan willen wij het waardevolle contact met eigenaren, gebruikers en (direct) omwonenden in het gebied behouden.

## 7. Spelregelkaart

De ontwikkelvisie geeft een beeld van hoe het gebied er op termijn uit kan gaan zien. Dit beeld is gemaakt op basis van de huidige kennis en omstandigheden. De ambities van bewoners, ondernemers, gebruikers, eigenaren én de gemeente zijn onderling afgewogen en grotendeels vertaald in uitgangspunten, in woord en beeld.

We hebben een spelregelkaart gemaakt. Op die wordt de ruimte ingericht en staat getekend waar functies komen. Daarbinnen kan het gebied ontwikkeld worden. De ruimtelijke kwaliteit die we willen is vertaald in spelregels. Die regels gaan over openbare ruimte die nodig is en op welke manieren daarin gebouwd mag worden. De spelregelkaart is gebaseerd op het idee dat er door het hele gebied een 'ontmoetingssingel' met water loopt. Die singel is vooral voor fietsers en voetgangers. Het verbindt alle delen van het gebied aan elkaar.

De spelregelkaart zorgt er ook voor dat er voldoende openbare ruimte is in het gebied. Die ruimte is nodig voor het verkeer, voor groen, voor plekken om elkaar te ontmoeten, om extreme regenbuien op te vangen, voor parkeren en zo meer.



Figuur 2, spelregelkaart ontwikkelzone Zuid-West

Als bijlage is een grotere afbeelding van de spelregelkaart opgenomen.

De spelregelkaart heeft vier onderdelen: routes en verbindingen, gebouwen, randvoorwaarden en sfeergebieden.

### Routes en verbindingen

- Er komen goede verbindingen met de bestaande wijken. En er is voldoende afstand tussen bestaande en nieuwe bebouwing.
- Het autoverkeer gaat vooral over een nieuwe weg langs het spoor het gebied in en uit.
- Er wordt geparkeerd op eigen terrein en uit het zicht.
- Er kunnen een of meerdere centrale parkeervoorzieningen voor de auto komen.
- Midden in het gebied is er ruimte voor een groen doorgaande route, langs water, voor fiets en voetganger.
- Er komen een school en extra sportvoorzieningen in het gebied.
- Er wordt rekening gehouden met de historie van de Pijlslaan als verbindingroute.

### Gebouwen

- Een aantal gebouwen, bijvoorbeeld de Pelgrimkerk, zal niet verdwijnen.
- Op de kaart staan plaatsen aangegeven (bouvvelden) waar gebouwd mag worden. De invulling is nog vrijgelaten, maar er moet ook ruimte zijn voor ontmoeten, groen en spelen.
- De rooilijn geeft aan tot waar er gebouwd kan worden. Het hoeft niet tot die lijn.
- Gebouwen hebben aan alle kanten een voorkant.
- Op veel plekken komen op de begane grond voorzieningen zoals een winkel of tandarts. Dat maakt de straat levendig.
- De hoogte van een gebouw mag verschillen zodat het er variatie is. Als een gebouw dicht bij bestaande gebouwen staat moet de hoogte daar op aansluiten.

### Randvoorwaarden

- Bestaande bomen blijven zoveel mogelijk staan. Als bomen kunnen worden verplaatst doen we dat. Als er bomen weg moeten komen daar ergens anders nieuwe voor terug.
- Het groen langs het spoor, het park en een deel van het plantsoen in het zuiden van het gebied hebben ecologische waarde. Dat blijft zo.
- Het verkeer moet goed afgewikkeld worden.
- Waardevolle elementen in het gebied moeten worden behouden.

### Sfeergebieden

In het gebied komen zes delen met allemaal een eigen sfeer en functie. De gebieden zijn met elkaar verbonden door een route voor het langzaam verkeer.

Hoe hoog er gebouwd gaat worden hangt af hoeveel oppervlakte bebouwd wordt. Er wordt een maximaal aantal vierkante meters vastgelegd. Hoe hoger het gebouw, hoe meer onbebouwde ruimte er om heen. Bijvoorbeeld groen of andere openbare ruimte. Lagere gebouwen moeten breder zijn om genoeg woningen te kunnen bouwen. Dan is er minder plek voor bijvoorbeeld groen. Uitgangspunt is dat hoe dicht de nieuwbouw op de bestaande bebouwing staat hoe meer de hoogte van de nieuwbouw bij de hoogte van de bestaande bebouwing moet aansluiten.

### Spoorprofiel

Dit is de ruimte tussen het spoor en de bebouwing. Hier rijdt het autoverkeer maar er wordt ook aan gewoond. Het wordt er zo groen mogelijk.

### Entree Noord

Dit is het gedeelte waar Plaza West komt. Het is een woon- en winkelgebied. Er wordt aangesloten op de doorgaande langzaam verkeer route. Dit deel is geen onderdeel van deze visie, omdat voor dit deel de afspraken al vast liggen en voor een deel vergunning is gegeven..

### Singel

Dit is een gebied met vooral sport, school, kinderdagverblijf, speeltuin. Maar ook met veel groen. Het water heeft hier groene oevers. Er komen ook woningen in dit deel.

### Stedelijke gracht

Het water in het gebied wordt vanaf de huidige rotonde Pijlslaan een gracht met kademuren. Daar komt een buurtplein, met woningen en met voorzieningen. Auto's gaan langs het spoor. De Stephensonstraat is niet autovrij maar wel vooral bedoeld voor fietsers en voetgangers. Hoe breed het hier wordt is nog niet duidelijk. De kwaliteit van deze ruimte is heel belangrijk. Er zijn mogelijkheden voor winkels aan beide kanten met daarboven woningen. In het midden komt ook een ontmoetingsplek. In het laatste stukje staan al eengezinswoningen. Daar kan een rustig woonstraatje komen. Maar het kan ook dat daar de gracht wordt doorgetrokken.

### Vijver

In het Einsteinpark komt een vijver en is er ruimte om te spelen. In het van Leeuwenhoekpark is ruimte voor meer woongebouwen. Daar komt ook een brug voor fietsers over de Randweg. Het park blijft groen. Aan de overkant van de Randweg komt een hoog gebouw om de grens met Heemstede aan te geven.

### Entree Zuid

In het gebied bij de Grippensteinweg wordt gewoond en gewerkt. Dat gaat daar goed samen. Het is goed bereikbaar met de auto en de trein. Het krijgt een mooie entree.

## **8. Conclusie**

Deze visie is gemaakt met als opdracht te onderzoeken of het toevoegen van 2.100 woningen in deze zone mogelijk is. Onze conclusie is dat dit kan op een verantwoorde manier. De woningen en de voorzieningen die daarbij horen kunnen goed worden ingepast in de omgeving. Daarbij kan het groen in het gebied beter worden en kan er meer ruimte zijn om de werken. Voor het grootste deel komen er nieuwe gebouwen en nieuwe openbare ruimte. Daardoor wordt het gebied duurzaam is, klaar voor nieuwe vormen van verwarming. En kan het gebied de gevolgen van veranderingen in het klimaat aan.

Maar er zijn ook belangrijke knelpunten. Vooral als het gaat over verkeer en parkeren. Daarvoor is het nodig dat er maatregelen worden genomen in straten, op kruisingen en voor het parkeren. Maar het gebied moet ook zo worden gemaakt dat de inwoners sneller kiezen voor de fiets of het openbaar vervoer.



# CONCEPT VISIE ONTWIKKELZONE ZUIDWEST

## *Leeswijzer*

*In deze visie wordt na de inleiding eerst ingegaan op de status van, en de participatie bij het maken ervan. Daarna wordt de huidige situatie beschreven en het beleid waar bij de ontwikkeling rekening mee moet worden gehouden. Dan welke ambities er zijn voor het gebied en welke kansen er liggen voor de ontwikkeling, gevolg door een eerste aanzet voor de strategie om het gebied goed te ontwikkelen. Tot slot volgt de spelregelkaart die de mogelijke ontwikkeling het meest concreet laat zien.*

## **1. Inleiding**

Haarlem is een eeuwenoude, mooie stad. Een stad waar mensen graag wonen en leven. Een stad aan het Spaarne met een historisch centrum, culturele rijkdom en stedelijke gezelligheid. Een leefbare en overwegend veilige stad dicht bij Amsterdam én bij zee en duinen. En dat alles met de Haarlemse maat, niet te groot.

Haarlem is daarom ook een stad waar iedereen wil wonen: de Haarlemse kinderen, volwassenen en ouderen. En ook mensen van buiten de stad willen graag in Haarlem komen wonen.

Dit zorgt wel voor grote druk op de Haarlemse woningmarkt. Daarom moeten er woningen bij komen. Dat gebeurt al omdat er voor ontwikkelaars veel mogelijkheden zijn om te bouwen. Dat doen zij binnen door de gemeente vastgestelde regels. Regels die ervoor zorgen dat de Haarlemse maat en kwaliteiten bewaard blijven.

Dat er woningen bijkomen, is ook de ambitie van de gemeente. We hebben de ambitie om 10.000 woningen te bouwen in de periode tot 2025. Dat is onder andere nodig om de huidige wachttijden te verkorten. En om inwoners die in aanmerking komen zijn op een sociale huurwoning meer kans te geven om in Haarlem te blijven wonen.

Het toevoegen van zoveel woningen in Haarlem is een uitdaging én een kans. Het is een uitdaging om woningen bij te bouwen en Haarlem ook Haarlem te laten blijven, ook over 10 jaar en later. We hebben acht gebieden benoemd om het merendeel van de 10.000 woningen te bouwen. De ontwikkelzone Zuidwest is een van die gebieden. Er is potentie in dat gebied en we denken dat deze plek nieuw leven ingeblazen kan worden; het gebied is in de loop van de jaren een beetje veronachtzaamd. De ruimte in het gebied kan beter worden benut, met nieuwe levendigheid. We zorgen ervoor dat de voorzieningen zoals winkels, scholen en groen meegroeien met het aantal woningen en inwoners. We willen ook stimuleren dat in Haarlem meer banen komen. Minder forensenverkeer betekent een betere bereikbaarheid.



*Figuur 3, Luchtfoto plangebied (Bing Maps)*

Woningen bijbouwen is ook een kans. We kunnen de groei goed gebruiken om de stad te verbeteren en ook toekomstbestendig te maken. Zodat de gevolgen van een veranderend klimaat worden opgevangen en dat we op een andere manier in onze energiebehoefte voorzien. En ook stimuleren dat we ons meer lopend, fietsend of met het openbaar vervoer verplaatsen en minder met de auto.

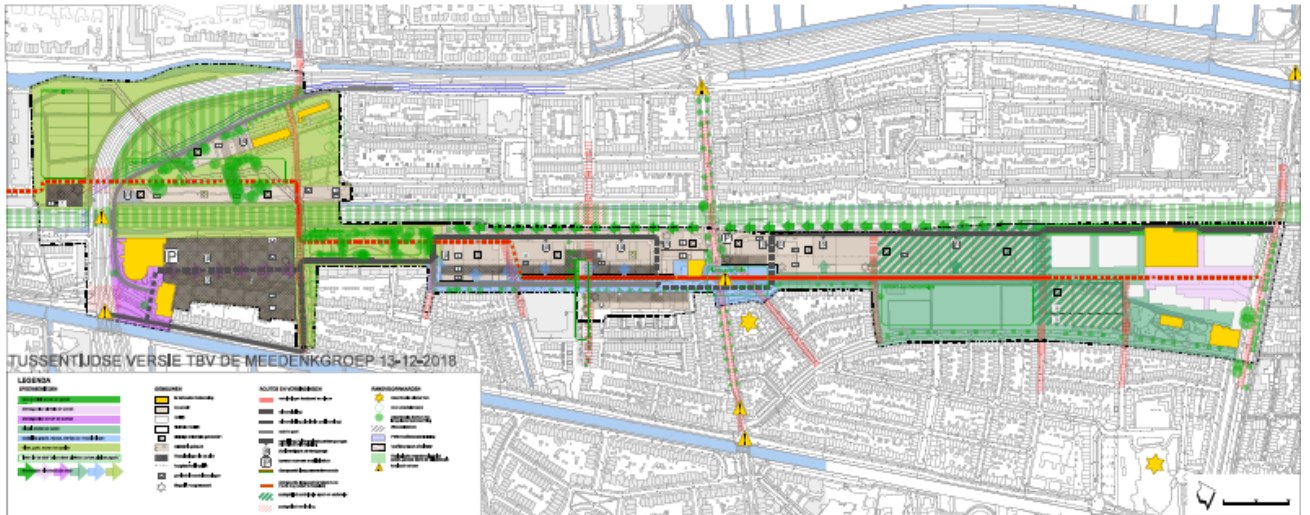
De ontwikkelzones zijn ook toekomstwijken waar geëxperimenteerd wordt met nieuwe mobiliteitsconcepten, circulaire economie en versterking van de sociale samenhang.

Iedere Haarlemmer gaat wat merken van de groei van Haarlem en de inwoners van en rondom de ontwikkelzone Zuidwest zeker. De ambitie is om hier een groot aantal woningen toe te voegen. Hoe dat er uit gaat zien bespreken we samen; de gemeente samen met de mensen die in Haarlem wonen, werken, ondernemen of gebruik maken van de voorzieningen. Er zijn verschillende meningen over groei, soms zelfs tegengestelde meningen. Soms komen deze mooi samen, maar het kan ook betekenen dat er keuzes gemaakt moeten worden over wat wel kan en wat niet. Dat is uiteindelijk de verantwoordelijkheid van het gemeentebestuur. De realisatie ligt bij ontwikkelaars en eigenaren in het gebied. Het is daarom belangrijk heldere spelregels te hebben die we meegeven.

We zullen de lusten en lasten van de groei zo eerlijk mogelijk proberen te verdelen over de stad. Maar bovenal willen we het samen doen; het gemeentebestuur heeft de betrokkenheid en creativiteit van de Haarlemmers nodig om goede keuzes te kunnen maken. In verschillende onderdelen van deze visie ziet u dan ook de meningen en ambities van de mensen die hebben meegedacht terugkomen. Dat zijn voornamelijk betrokken mensen uit de bestaande wijken om de zone heen. Wie in het gebied komen wonen is natuurlijk nog niet bekend. We gaan de komende tijd wel op zoek naar mogelijkheden deze mensen te betrekken in de uitwerking van de ontwikkelvisie.

Dit concept van de ontwikkelvisie geeft een beeld van hoe het gebied er op termijn uit kan gaan zien. Dit beeld is opgesteld op basis van de huidige kennis en omstandigheden. De ambities van bewoners, ondernemers, gebruikers, eigenaren én de gemeente zijn onderling afgewogen en grotendeels vertaald in uitgangspunten, in woord en beeld. De kaart met randvoorwaarden van het gebied (de spelregelkaart) verbeeldt de uitgangspunten, vooral ter verduidelijking en inspiratie. De spelregelkaart is gebaseerd op een aantal verschillende scenario's en verkennende ruimtelijke modellen.

Deze visie is een uitnodiging aan een ieder die in de Ontwikkelzone Zuidwest aan de slag wil, om een mooi nieuw stuk stad toe te voegen aan Haarlem.



*Figuur 4, spelregelkaart ontwikkelzone Zuid-West*

Als bijlage is een grotere afbeelding van de spelregelkaart opgenomen.

## 2. Status, werking en uitwerking

Het college heeft op 26 februari 2019 deze concept ontwikkelvisie aangeboden aan de raadscommissie Ontwikkeling voor bespreking op 7 maart. Daarna wordt het concept ter visie gelegd. In het definitieve document betrekken wij de reacties (zienswijzen) uit de stad en die van de commissie Ontwikkeling. Het college van burgemeester en wethouders biedt het definitieve document in het najaar aan de gemeenteraad ter vaststelling aan.

### *Relatie met Haarlems Ruimtelijk Planproces*

De ontwikkelvisie Zuidwest is onderdeel van de definitiefase uit het Haarlems Ruimtelijk Planproces (in ontwerp). In dit proces vindt de verdere uitwerking van de visie plaats; bijvoorbeeld in het stedenbouwkundig plan en de diverse bestemmingsplan/omgevingsplan-procedures.

Als onderdeel van de ontwikkelvisie wordt ook een beknopte ontwikkelstrategie opgesteld en een spelregelkaart gemaakt. Dit is geen formeel onderdeel van het Haarlems Ruimtelijk Planproces. De visie, inclusief strategie en spelregelkaart, geeft een doorkijk over het hele proces en legt vast hoe partijen (ontwikkelaars, gemeente) gaan samenwerken en welke rol iedereen daarbij heeft. Deze strategie zal na de vaststelling van de ontwikkelvisie verder worden uitgewerkt. Ook de spelregelkaart is onderdeel van deze visie. Dit is een kaart waarop de (on)mogelijkheden in het gebied, vanuit een gewogen perspectief, zijn weergegeven. De spelregels zijn voorwaarden om het gebied daadwerkelijk te ontwikkelen.

### *Relatie met bestemmingsplan*

De gemeente bezit weinig gebouwen of grond in de ontwikkelzone Zuidwest. Wat en op welk moment er daadwerkelijk wordt gebouwd is dus afhankelijk van andere initiatiefnemers en van de conjunctuur. Een belangrijk sturingsmechanisme is het bestemmingsplan. Wonen en bebouwing hoger dan twee tot drie lagen is, op basis van het huidige bestemmingsplan, in het grootste deel van deze zone niet toegestaan. De gemeente moet dan ook een nieuw bestemmingsplan maken op basis waarvan vergunningen verleend kunnen worden voor het realiseren van projecten, zoals in deze ontwikkelvisie met spelregelkaart zijn omschreven. Een nieuw bestemmingsplan en de daaropvolgende vergunningprocedures kennen hun eigen participatie- en inspraaktrajecten.

De inrichting van de openbare ruimte is direct of indirect wel een taak van de gemeente. Wanneer en hoe dit gebeurt is afhankelijk van wanneer en welke initiatieven er worden ingediend en goedgekeurd.

### *Relatie met Omgevingswet*

Deze visie biedt kansen om in te spelen op de aankomende Omgevingswet, die onder andere ruimtelijke ordeningswetgeving en andere sectorale wetgeving met elkaar verbindt. Binnen nieuwe visies dienen we hier steeds meer rekening meer te houden. Daar waar omgevingsplan wordt geschreven, wordt de nieuwe juridische vastlegging bedoeld als vervanging van het bestemmingsplan.

### *Afwegen van belangen*

Bij het opstellen van de verdere plannen en bij het beoordelingen van aanvragen zal de gemeente afwegingen moeten maken. De gemeente heeft meerdere ambities, bijvoorbeeld het bouwen van voldoende betaalbare woningen maar ook klimaatneutraal worden en bereikbaar blijven. Al de ambities betekenen iets voor de fysieke ruimte. Daarnaast zijn de mogelijkheden, bijvoorbeeld investeringen, van de gemeente beperkt. Dat betekent dat er afwegingen gemaakt moeten worden. Dat gebeurt op verschillende schalen: voor de hele stad, voor (delen van) ontwikkelzones en bij projecten. De afweging van ambities vertaalt zich altijd

in maatregelen en investeringen, bijvoorbeeld een eis over het aantal sociale woningen<sup>1</sup> of investeren in groen of het toevoegen van fietsparkeerplekken. De methode om dit soort afwegingen te maken is nog in ontwikkeling en wordt in de verdere uitwerking meegenomen. De afwegingsmethodiek zal ook gebruikt worden om in gesprek te gaan met initiatiefnemers.

<sup>1</sup> Een sociale huurwoning is een huurwoning verhuurd onder de huurprijsgrens (liberalisatiegrens 2018: € 710,68). De doelgroep van de sociale huurwoningen is mensen met een inkomen tot maximaal € 36.165,-- (EU-grens). In Haarlem valt circa 41 procent van de huishoudens in deze groep.

### 3. Participatie en informatie

Als onderlegger voor de concept visie Zuidwest die nu ter inzage wordt gelegd is een ruimtelijk model ontwikkeld. Over dat ruimtelijk model is meegedacht door vertegenwoordigers van omliggende wijkraden, leefbaar Haarlem ZW, overige bewoners, instellingen, ondernemers uit de buurt en betrokken projectontwikkelaars/eigenaren.



*Figuur 5, overzicht woonlocatie betrokkenen meedenkgroep*

Verder waren onderdeel van de meedenkgroep:

Ca. 8 Bedrijven/Instellingen buiten de zone gevestigd

3 bewoners van buiten de zone

4 leden van de Meedenkgroep waarvan het adres niet bekend is.

Per meedenksessie waren er telkens ca. 20 mensen aanwezig.

In diverse bijeenkomsten in 2017 en 2018 met deze meedenkgroep zijn aandachtspunten en ambities voor het gebied besproken; is een verkeersonderzoek gepresenteerd en is gediscussieerd over drie varianten van ruimtelijke modellen. Deze modellen keken alle drie met een verschillende blik naar het gebied. De denkrichtingen c.q. modellen waren gezondheid/duurzaamheid; auto's/bedrijvigheid en ontmoeten/verbinden. In het model gezondheid/duurzaamheid werd de zone primair zeer groene ingevuld, met de woningen in hoogbouw, terwijl het model auto's/bedrijvigheid helemaal uitging van een goede bereikbaarheid voor autoverkeer met een wijkontsluitingsweg langs het spoor. Bij het laatstgenoemde model werden alle woningen geheel verspreid over de ontwikkelzone in een laagbouw variant, met alle gevolgen voor verkeer, parkeren en gebrek aan groen van dien. De meedenkgroep heeft per scenario aangegeven welke onderdelen zij positief en negatief beoordeelt. Als voorkeursmodel is gekozen voor ontmoeten/verbinden.



*Figuur 6, model ontmoeten en verbinden*

In bovenstaand model kan een aantal punten die als minder positief worden ervaren, worden veranderd. Daarnaast kunnen pluspunten uit andere modellen worden opgenomen. Het gaat dan bijvoorbeeld om minder bebouwing in het Van Leeuwenhoekpark, behoud van het zogenaamde Wilgenbosje en Einsteinplantsoen. Maar het gaat ook om zaken als de parkeernorm; waarbij er bij bewoners weinig vertrouwen is dat een lage parkeernorm probleemloos kan worden ingevoerd.

Het ruimtelijk model dat is gekozen om verder uitgewerkt te worden, is alleen gebruikt om de verschillende belangen en (on)mogelijkheden ruimtelijk af te wegen. Het model is in deze ontwikkelvisie vertaald naar een spelregelkaart. De spelregelkaart geeft de voorwaarden weer waarbinnen ontwikkelingen mogelijk zijn en is het kader waarbinnen gesproken gaat worden met initiatiefnemers in het gebied.



*Figuur 7, ruimtelijk model ontmoeten en verbinden*

In het najaar van 2017 heeft de gemeente een enquête gehouden om kennis op te doen over wat er leeft in en rondom deze zone. Als wensen voor het gebied kwam naar voren dat buurtbewoners de buurt willen behouden zoals die is, met veel groen en weinig hoogbouw. Het liefst ook met een goede combinatie van wonen, werken en recreëren. Bereikbaarheid en verkeersveiligheid zijn belangrijke thema's.

Op 13 november 2018 is op een thema-avond van de wijkraad Klein Zuid-West een presentatie gehouden over de ontwikkelzone: het proces en de stand van zaken van de idee- en planvorming op dat moment. Daarbij is benadrukt dat de visie en het ruimtelijk model een

uitnodiging aan de markt en de grondeigenaren is om plannen te ontwikkelen, op basis van het beleid van de gemeente. De visie en het ruimtelijk model zijn geen bestemmingsplan/omgevingsplan en geen omgevingsvergunning. De vragen van de belangstellenden gingen vooral over het aandeel sociale huurwoningen, de mogelijke gevolgen voor de buurten; het aantal woningen, de bouwhoogten, de drukte van het autoverkeer en het behoud van groen.

In het ABC Architectuurcentrum Haarlem is een expositie over de wijk en het ruimtelijk model geweest. Daar konden ook opmerkingen worden achtergelaten. Die opmerkingen geven een mix van meningen weer. Het belang van meer woningen in Haarlem wordt genoemd, net als dat van meer groen. Maar ook kansen om een mooi gebied te maken worden genoemd. Anderen vinden dat er in de plannen te hoge bebouwing is opgenomen, te veel verstedelijking is en dat er negatieve effecten op verkeer, parkeren en geluid zijn.



Figuur 8, ansichtkaart

Vanaf het begin van het proces is met bewoners, ondernemers, projectontwikkelaars en andere belanghebbenden gesproken over het maken van deze visie. Dit wordt zowel positief (er ligt nog weinig vast) als lastig ervaren (er is nog weinig concreet).

In de laatste bijeenkomst met de meedenkgroep op 29 november 2018 is een eerder concept van deze visie besproken. Dit was voor hen aanleiding om alvast een reactie op de visie en het proces te zenden naar het college en de commissie. De reden daarvoor was dat zij hun bezwaren tegen de uitgangspunten en hun zorgen onvoldoende terugkregen in die versie. De meedenkgroep is gevormd na de eerste informatieavond in september 2017. Daarvoor waren bewoners, gebruikers en eigenaren uit het gebied zelf allemaal uitgenodigd (zowel per post als huis-aan-huis). Ook zijn bewonersorganisaties, VvE's, et cetera óm het gebied uitgenodigd, maar dus niet alle bewoners óm het gebied (ca. 4500 adressen). De uitnodiging van deze eerste bijeenkomst is ook via diverse media gedeeld, waardoor er meerdere bewoners van óm het gebied ook aanwezig waren; enkele van hen hebben zitting in de Meedenkgroep en refereren telkens aan deze gang van zaken. De grote inhoudelijke bezwaren gaan vooral over verkeer, bereikbaarheid en parkeren, over het aantal te realiseren woningen en over het percentage sociale woningen. In deze conceptvisie wordt daar uitgebreid op ingegaan.

Ook in het vervolgtraject is er gelegenheid voor participatie en inspraak. De vastgestelde visie wordt verder uitgewerkt, bijvoorbeeld in een stedenbouwkundig plan en een bestemmingsplan. Deze plannen kennen allemaal hun eigen inspraakmogelijkheden. De mensen die betrokken zijn, begrijpen dat de gemeente afwegingen moet maken maar zijn het zeker niet altijd eens met de uitkomsten. Zij vinden het belangrijk gehoord te worden en dat goed uitgelegd wordt waarom een keuze gemaakt wordt. Dit is belangrijk bij het opstellen van de visie, maar ook in alle andere besluitvormingsprocedures waarbij inspraak mogelijk is (bestemmingsplan, omgevingsvergunning et cetera).



## 4. Analyse huidige situatie

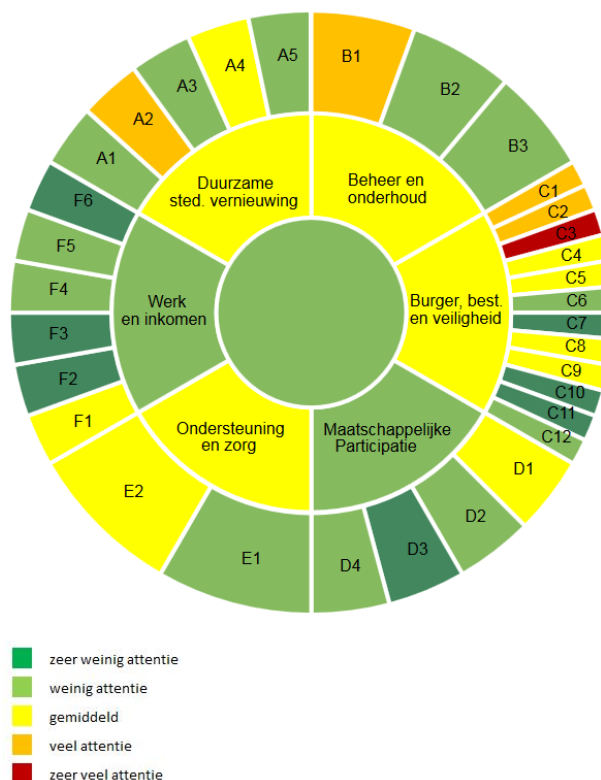
### 4.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt de huidige situatie van de ontwikkelzone en de wijk waarin deze ligt beschreven. Uit deze beschrijving komen ook punten naar voren waar bij de ontwikkeling van het gebied rekening gehouden zou moeten worden. Het zijn punten die ook vaak door de meedenkgroep zijn benoemd.

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op het beleid waarmee rekening moet worden gehouden bij de ontwikkeling van het gebied.

De ontwikkelzone Zuidwest maakt deel uit van de wijk Houtvaartkwartier<sup>2</sup>.

Onderstaande profielkaart geeft in een aantal thema's een eerste overzicht over wat er goed gaat en wat er minder goed gaat in de wijk. Op alle thema's scoort de wijk hoog tot gemiddeld. De relatief lagere scores zitten op groen en energiezuinigheid van woningen. De score 'veel attentie' bij de leeftijdsgroepen zegt niet meer dan dat er relatief minder kinderen en jongeren wonen in de wijk.

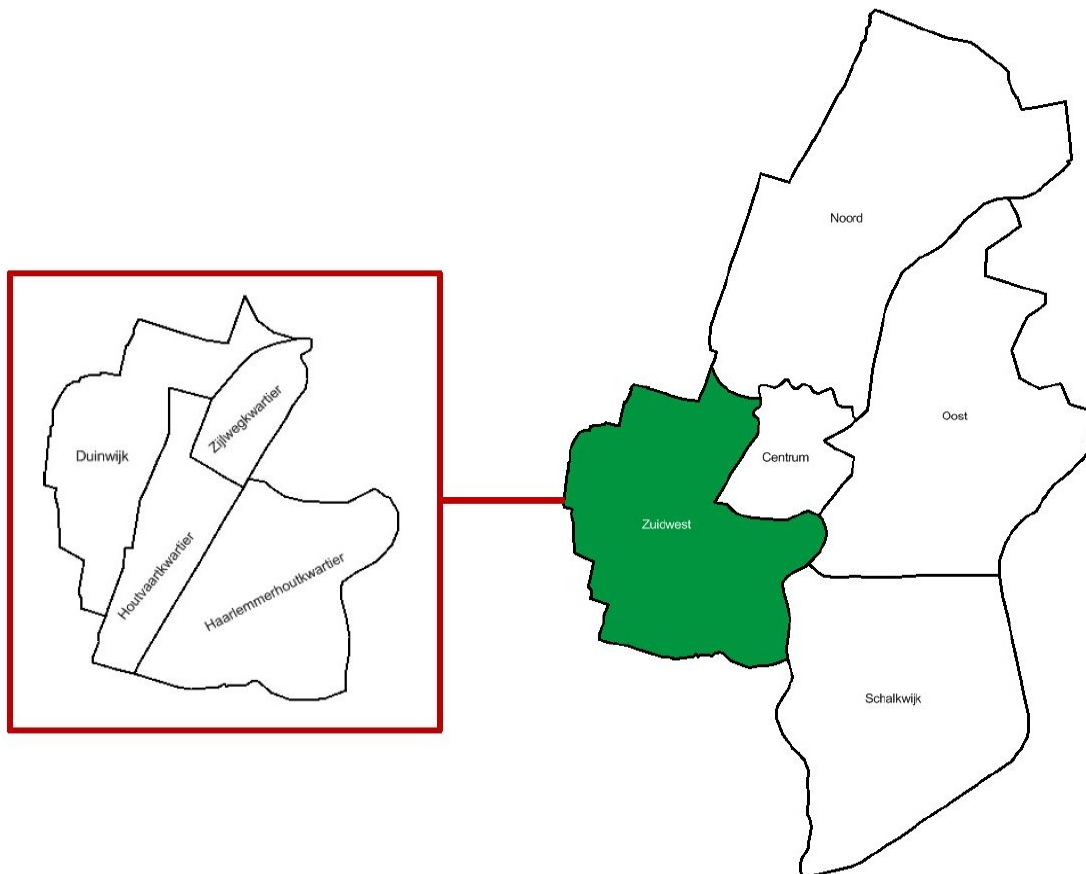


Figuur 9, profielkaart leefbaarheidsmonitor gemeente Haarlem

Fysiek	Burger en Bestuur	Sociaal
A1: WOZ-waarde	C1: Functioneren gemeentelijke handhavers	D1: Mantelzorgers
A2: Zuinige woningen (energielabel A+B)	C2: Kinderen: 0-12 jaar	D2: Gezellige buurt waar mensen elkaar helpen en dingen samen doen
A3: Koopwoningen	C3: Jongeren: 13-17 jaar	D3: Goede voorzieningen voor jongeren
A4: Particuliere huur	C4: Ouderen: 65-plussers	D4: Aandachtsleerlingen basisschool
A5: Wooncorporatiebezit	C5: Eenoudergezinnen	E1: WMO ondersteuning
B1: Oppervlakte openbaar groen	C6: (zeer) onveilig gevoel	E2: Jongeren met jeugdhulp
B2: Onderhoud openbaar groen	C7: Aangiften woninginbraken	F1: Banen
B3: Onderhoud infrastructuur	C8: Gemeente heeft aandacht voor verbeteren leefbaarheid en veiligheid buurt	F2: Niet-werkende werkzoekenden
	C9: Totaal aangiften politie	F3: Bijstandsuitkeringen
	C10: Rapportcijfer prettig wonen	F4: Laag inkomen huishoudens
	C11: Kerncijfer buurtverloedering	F5: Schuldsanering
	C12: Overlast van parkeerproblemen	F6: Jongere niet-werkende werkzoekenden

Figuur 10, legenda profielkaart leefbaarheidsmonitor

<sup>2</sup> In deze ontwikkelvisie wordt de nieuwe wijk- en buurtindeling gebruikt. De wijk Houtvaartkwartier omvat wat voorheen de Leidsevaartbuurt en het Houtvaartkwartier was. Binnen de nieuwe wijkindeling zijn er binnen de wijk Houtvaartkwartier de volgende buurten. Geschiedschrijversbuurt, Natuurkundigenbuurt-Oost en -West, Van Galenbuurt en Zeeheldenbuurt.



Figuur 11, Wijkindeling Zuid-West

#### 4.2 Historie van het gebied

Het gebied ligt op de overgang van hoger gelegen 'oud-duinzand' en lager gelegen 'zandig moerasveen'. Dit gebied werd in het verleden weinig intensief gebruikt; mensen gingen wonen op de strandwallen. De bodem heeft wel grote betekenis voor de nijverheid die hier in een veel latere periode is ontstaan. Het veengebied wordt gaandeweg ontgonnen en in oost-west richting verkaveld. Het werd gebruikt voor tuinbouw en later bollenkweek en weidegebied. De oudste wegen lagen evenwijdig aan de strandwallen en gaandeweg worden oost-west verbindingen zoals de Pijlsiaan gemaakt. Met name langs het oude lint van de Leidsevaart, de in 1656 geopende trekvaart naar Leiden, ontstond lintbebouwing van woningen en agrarische bedrijvigheid. De jaagpaden langs de vaart zijn de latere regionale straatwegen. Industrialisatie heeft een grote impact op het gebied. De oost-west-verkaveling verdwijnt als het spoor wordt aangelegd (1846) en er een spooreplacement en een industriehaven worden aangelegd.

In de eerste kwart van de 20e eeuw komt de noordelijke Leidsebuurt gereed, maar het zuidelijk deel van de polder blijft nog leeg en is een min of meer losse zone ten opzichte van de omgeving. In 1960 wordt de industriehaven gedempt, maar in het noordelijk gedeelte blijft het goederenstation. Het deel ten zuiden van de Pijlsiaan wordt verkaveld en in de naoorlogse jaren komt de bebouwing goed op gang, mede door de aanleg van de Westelijke Randweg in 1958. De eerste stroken bebouwing worden ontwikkeld vanaf het Einsteinplantsoen. Vanaf 1974 wordt het deel tussen de Westergracht en de Pijlsiaan verder verkaveld en neemt de bebouwing toe. In 1985 wordt het Expeditie Knooppunt (EKP)gebouwd en vanaf 1992

wordt er gebouwd aan de Eysinkweg. In 2018 wordt gestart met de sloop van het EKP en het terrein wordt herontwikkeld als Plaza West.



Figuur 12, foto Haarlem Hoog, 1962, Noord-Hollands Archief



Figuur 14, kaart 1794



Figuur 15, kaart 1877



Figuur 13, kaart 1960

### 4.3 Bebouwing in de ontwikkelzone en omgeving

De hoofdstructuur van de wijk Houtvaartkwartier zijn de 'lange lijnen' van de Leidsevaart, de spoorbaan en de Westelijke Randweg. Binnen deze hoofdstructuren liggen de woonbuurten. Twee derde van de woningen is uit de periode 1900-1940, slechts 10 procent is van na 1970.

Het Houtvaartkwartier is een stadsuitbreiding op basis van een stedenbouwkundig ontwerp. Dat betekent dat de openbare ruimte, architectuur en stedenbouw als één geheel zijn ontworpen. De buurten zijn overzichtelijk opgebouwd, met onderscheid tussen hoofd- en kleinere straten. De gevels zijn één geheel ontworpen, waardoor de individuele huizen er niet uitspringen. De meeste huizen zijn voorzien van een (kleine) voortuin waardoor de overgang tussen de openbare ruimte en de privé ruimte minder hard is.

In het midden van het Houtvaartkwartier ligt de ontwikkelzone, van oudsher een functioneel en industrieel landschap met weinig groen. Werken en economie zijn de voornaamste functies in dit gebied. De openbare ruimte is functioneel ingericht. Er zijn vooral solitaire gebouwen, met blokstructuur en een grote variatie aan kleur- en materiaalgebruik; de detaillering is meestal sober en doelmatig. De overgang tussen openbaar - privé is hier meestal hard.

De ontwikkelzone wijzigt van noord naar zuid van karakter. Het meest noordelijke deel bestaat uit intensieve bebouwing ten behoeve van een voormalig expeditieknoppunt. Richting het zuiden krijgt het gebied een meer open karakter vanwege de aanwezige sportvelden en deels onbebouwde kavels van de autoboulevard. De autoboulevard zelf bestaat uit rechte functioneel ontworpen blokken uit de jaren '90. Het deel ten zuiden van de Pijlslaan is van een vroegere periode. Hier is meer gebruik gemaakt van met baksteen opgevulde betongeraamtes van over het algemeen 2 bouwlagen (bouwperiode rond 1960). De bedrijfsbebouwing staat hier dicht op de woonwijk. Deze confrontatie tussen bedrijvigheid en wonen geven dit deel van het gebied een zeer divers karakter.

Van een woongebied met plantsoen met portiekflats, verder naar het zuiden, gaat het karakter over in een gebied waar bedrijfsbebouwing overheerst, met uitzondering van de bebouwingsstrook langs de Leidsevaart. Aan de andere kant van het spoor heeft het gebied een parkachtig karakter, doorsneden door de bocht van de Westelijke Randweg. De restruimte aan de zuidkant hiervan heeft een tijdelijke invulling met volkstuinen.



Figuur 16, overzichtskaart huidig gebruik en gebouwen

In de meedenkgroep is aangegeven dat het toevoegen van woningen in de ontwikkelzone niet ten koste mag gaan van de kwaliteiten van het bestaande deel van de wijk. Zij willen dat er zo veel mogelijk passend wordt gebouwd, rekening houdend met bestaande architectuur, hoogtes, groen en type woningen.



Figuur 17, uitstraling omgeving ontwikkelzone Zuid-West, gemeente Haarlem

Er zijn een paar bijzondere gebouwen in het gebied: Haarlem Hoog, de Pelgrimkerk en een voormalige spoorwoning aan de westzijde van het spoor. De laatste twee zijn gemeentelijk monument. In de Stephensonstraat staan twee gebouwen (CMN gebouw, Stephensonstraat 35-47), die vanwege de betonstructuur wellicht interessant zijn om (gedeeltelijk) her te gebruiken. Uit de meedenkgroep komt naar voren dat de industriële identiteit en de diversiteit die daarmee gepaard gaat wordt gewaardeerd.



Figuur 18, uitstraling plangebied, ontwikkelzone Zuid-West, gemeente Haarlem

De herontwikkeling van het voormalige EKP-terrein, Plaza West, is aan de ontwikkelzone toegevoegd. Dit is een al lopend project. Er worden in totaal ongeveer 600 woningen gebouwd, verspreid over meerdere gebouwen, naast diverse winkels en voorzieningen. Voor de gebouwen aan de westzijde is vergunning verleend, voor de gebouwen aan de oostzijde en voor de openbaar toegankelijke ruimte worden nog plannen gemaakt.

#### **4.4 Bevolkingsopbouw, wonen, voorzieningen en veiligheid**

In de wijk wonen in 2016 7.402 inwoners. De verdeling over de leeftijdsgroepen is ongeveer gelijk aan het Haarlems gemiddelde. 30 procent is 0-24 jaar, 55 procent 25-64 jaar en 15 procent is 65 jaar en ouder. Het aantal inwoners met een niet-Westerse achtergrond is beduidend lager, evenals het aantal huishoudens met een laag inkomen. Zonder het bijbouwen van woningen in de wijk blijft de omvang en de leeftijdsamenstelling vrijwel gelijk tot 2025.

De wijk bestaat voor 80 procent uit eengezinswoningen, dat is aanzienlijk hoger dan gemiddeld in de stad. De overige woningen zijn flats of bovenwoningen. De meeste woningen zijn eigen woningen, het percentage corporatiewoningen is laag (16 procent) ten opzichte van het gemiddelde in Haarlem (30 procent). In de Geschiedschrijversbuurt is 39 procent van de woningen een huurwoning van een corporatie en 10 procent particuliere huur. In de Natuurkundigenbuurt-west is 38 procent en in de Natuurkundigenbuurt-oost 20 procent particuliere huur. De waarde van de eengezinswoningen is min of meer gelijk aan het gemiddelde in Haarlem.

Bij voorzieningen gaat het om voorzieningen voor de dagelijkse boodschappen en om sociaal-maatschappelijke voorzieningen zoals scholen, huisartsen, sport, ontmoetingsruimte en speelvoorzieningen. In de ontwikkelzone zelf zijn gevestigd een gezondheidscentrum / welzijnsaccommodatie ('t Trionk), een sportvereniging (Geel-Wit), een speelterrein (Floragaarde) en diverse kinderopvangaccommodaties. Geel-Wit heeft momenteel een capaciteitsprobleem.

De meedenkgroep geeft aan dat met de toename van het aantal inwoners de voorzieningen, bijvoorbeeld de speel- en sportgelegenheid, moet meegroeien.

De profieltaarten geven aan dat er op het gebied van veiligheid zeer weinig attentie nodig is. Toch zijn er vanuit de buurt wel zorgen over veiligheid. Ook bij de gemeente zijn een paar knelpunten in dit gebied in beeld: overlast hangjongeren en vandalisme bij de Focusschool (Houtmanpad), Floragaarde en Geel-Wit (van Oosten de Bruijnstraat). Een dug-out / jongeren ontmoetingsplaats bij Haarlem Hoog ('s-Gravenzandeweg) biedt gelegenheid aan verschillende leeftijdsgroepen met elkaar te verblijven.

#### **4.5 Openbare ruimte en klimaatadaptatie**

De openbare ruimte in de ontwikkelzone zelf is functioneel voor een bedrijventerrein. Verschillende delen voldoen niet meer aan de eisen van de tijd of zijn toe aan een opknapbeurt.

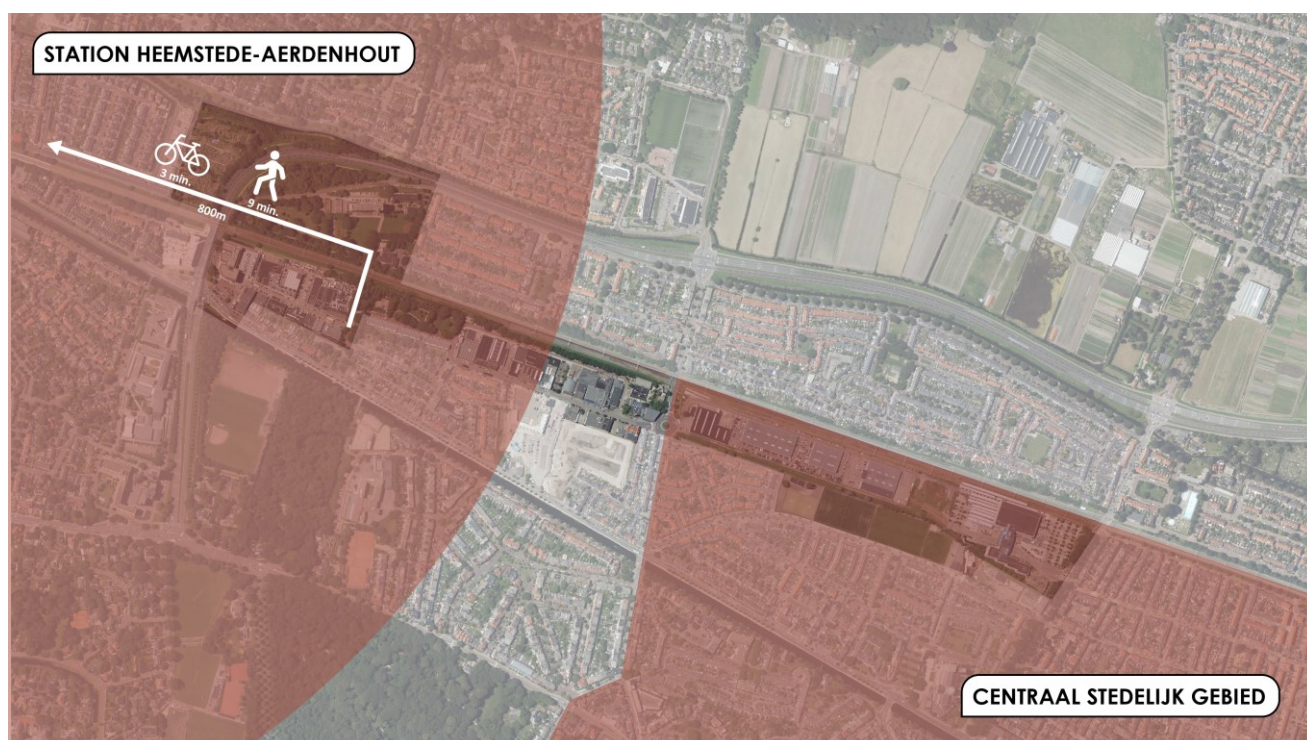
De grotere oost-west wegen Pijlslaan, Westergracht zijn vooral functioneel en de Munterslaan is meer recreatief, aantrekkelijk voor wandelen en fietsen.

Met de huidige inrichting van grote delen van de ontwikkelzone is er een grote kans op hittestress. Hittestress betekent dat het gebied door de zon, menselijke activiteiten en gebrek aan verdamping veel warmer wordt dan buiten de stad. Deze extreme omstandigheden komen

door klimaatverandering steeds meer voor en er is in het gebied te weinig groen en water aanwezig om dit op te vangen. In sommige delen is al sprake van overlast op straat bij extremere omstandigheden.

#### 4.6 Mobiliteit en bereikbaarheid

Het Houtvaartkwartier ligt gunstig ten opzichte van het centraal stedelijk gebied (station Haarlem) en het station Heemstede, beide zijn per fiets (en lopend) goed bereikbaar. De wijk is met het openbaar vervoer bereikbaar met twee buslijnen, een over de Leidsevaart en een aan de westkant parallel aan de randweg. De meedenkgroep vraagt wel aandacht voor deze bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Er kan overwogen worden om bij de verdere planuitwerking opnieuw onderzoek te doen naar de mogelijkheid om een (trein)station tussen de Westergracht en de Pijlsaan te realiseren.



Figuur 19, ligging ten opzichte van station Heemstede- Aerdenhout en centraal stedelijk gebied Haarlem

De ontsluiting van de wijk met de auto loopt via de Westelijke Randweg, Leidsevaart, Westergracht en Pijlsaan. Uit verkeersstudies blijkt dat kruispunten waar wordt aangesloten op de hoofdverkeersstructuur het verkeer kunnen verwerken, maar dat er sprake is van een behoorlijke druk.

Een deel van de wijk, dicht bij het centraal stedelijk gebied, heeft een vergunningensysteem voor parkeren door bewoners. In de rest van de wijk is parkeren vrij. In de meedenkgroep is aangegeven dat de parkeerdruk hoog is in de buurt. Rondom Haarlem Hoog wordt ook geparkeerd door mensen die reizen via station Heemstede en de (bezoekers van de) bedrijven aan de Grijsensteinweg. Het heeft tot op heden nog niet geleid tot een verzoek om uitbreiding van vergunning-parkeren.

De Westergracht is onderdeel van het hoofdfietsnetwerk, de Van Oosten de Bruijnstraat, Pijlsaan en Munterslaan zijn onderdeel van het fietsnetwerk. De Eysinkweg kan een nieuw

onderdeel van dit netwerk worden. Langs de randweg, tussen de Parnassiakade en de Leidsevaart, ontbreekt een stuk in het fietsnetwerk. Provincie Noord-Holland heeft plannen deze verbinding aan te leggen.

In de meedenkgroep zijn de (toekomstige) ontsluiting van de wijk, de doorstroming, de verkeersveiligheid en de verhoging van de parkeerdruk ook als grote zorgpunten benoemd, zeker met de toename van het aantal woningen. Evenals overlast van het spoor, bijvoorbeeld door meer weerkaatsing van geluid bij hogere bouw langs het spoor.

#### 4.7 Groen en ecologie

Aan de zuidkant van het gebied is groen ruimschoots aanwezig. Het volkstuintencomplex aan de zuidzijde van de randweg, het Van Leeuwenhoekpark en het Einsteinplantsoen zijn grotere groene delen en zijn onderdeel van een grotere groene oost-weststructuur met de Hout en de beoogde ecologische verbinding van de Hout naar de duinen. In de grotere groene plekken wordt beeldkwaliteit in belangrijke mate bepaald door een fraai bomenbestand. De bomen op de Westergracht en de Pijlsaan zijn onderdeel van de hoofdbomenstructuur. De bomen in de van Oosten de Bruijnstraat zijn onderdeel van de wijkbomenstructuur. De staat van onderhoud van het groen is goed. Naast het spoor loopt een doorgaande ecologische route. Voor het overige is het gebied redelijk versteend. In de rest van de wijk is geen groter groen aanwezig. Uit de wijk komt ook de constatering dat er weinig groen is; versterking en uitbreiding is gewenst.



*Figuur 20, groen, water en recreatie*

#### 4.8 Werk en economie

Het totale stadsdeel Zuidwest is goed voor 20 procent van de werkgelegenheid in Haarlem. De ratio van 0,47 banen per inwoner is gelijk met het gemiddelde van Haarlem. Het is wel lager dan het landelijk gemiddelde. De trend dat er minder banen per bedrijfsvestiging zijn geldt ook voor Zuidwest (3,69 banen per bedrijfsvestiging in 2017 versus 6,02 in 2008).



Kortom, het aantal banen is afgenomen terwijl het aantal bedrijven en het aantal inwoners is toegenomen. Dit komt omdat het aantal eenmansbedrijven (ZZP'ers) toeneemt.

Het aantal Haarlemmers dat in de eigen stad werkt bij een bedrijf of instelling is in de afgelopen 10 jaar afgenomen en dit is nadelig voor bereikbaarheid en duurzaamheid.

In de meedenkgroep wordt gevreesd dat werkgelegenheid in het gebied verdwijnt terwijl veel mensen graag op de fiets naar hun werk gaan.

We zien aan de zuidkant van de ontwikkelzone rondom de Grijsensteinweg een hoge concentratie van bedrijven: kantoren en een aantal andere autobedrijven. In het middengebied zijn vooral bedrijven gevestigd aan de Stephensonstraat en Rutherfordstraat, zoals een tegelhandel en een bouwmaterialenhandel, maar ook een voorzieningencluster met supermarkt en drogist. Aan de Eysinkweg zijn ook enkele autobedrijven gevestigd, evenals een doe-het-zelfzaak en een houthandel. Aan de noordkant bij Plaza West is een bovenwijken cluster met voorzieningen zoals supermarkten en een indoor kinderspeelgelegenheid.

Omwonenden ervaren geluidshinder, parkeeroverlast en lichtvervuiling van vele autobedrijven en -garages. Voor het verplaatsen van al deze bedrijven is echter vooralsnog binnen Haarlem geen ruimte.

#### **4.9 Duurzaamheid**

In het Houtvaartkwartier zijn nog vrijwel geen initiatieven van bewoners en ondernemers op het gebied van duurzaamheid. De wijkraad Klein Zuidwest heeft wel een werkgroep duurzaamheid gestart en zij kijken naar initiatieven van andere buurten om zelf ook initiatief te kunnen nemen. De bewoners van Haarlem Hoog onderzoeken hoe het gebouw duurzamer kan worden. Binnen de zone is op dit moment duurzaamheid op het niveau van de ruimtelijke ordening en op gebouwniveau nog geen groot thema.

#### 4.10 Bodem, water en ondergrondse infrastructuur

In dit deel van Haarlem kan lichte bodemverontreiniging verwacht worden. Deze gemiddelde kwaliteit is geen belemmering voor de beoogde functies binnen deze zone. Wel zijn op enkele bedrijfslocaties en op het terrein van de spoorwegen (langs het spoor en op het voormalige emplacement) plaatselijk ernstige verontreinigingen aangetroffen. Waar nodig zijn deze inmiddels gesaneerd.

De diepere ondergrond onder de ontwikkelzone is uitermate geschikt voor open bodemenergiesystemen.

De gehele ontwikkelzone ligt in de veenpolder, deze polder kent zijn eigen peil en watersysteem. De huidige watergangen liggen vooral langs het spoor en zijn in onderhoud bij Prorail. Het water in de ontwikkelzone wordt via een vrij lange duiker Marconistraat-Leylandstraat op gemalen naar de Leidsevaart (boezem). Dit is gevoelig voor stremmingen in de doorstroming.



Figuur 21, bodemvervuiling

#### 4.11 Milieu

Het gebied ligt langs de spoorweg van Haarlem naar Leiden. Treinverkeer veroorzaakt trillings- en geluidshinder. In de huidige situatie zijn maatregelen genomen om hinder te voorkomen. Nieuwbouw heeft een effect op de effectiviteit van deze maatregelen. Op het gebied van veiligheid moeten vluchtwegen voor treinverkeer behouden blijven. Er zijn nu op enkele locaties bedrijven mogelijk die minder passen in een gemengd woonmilieu.

De huidige luchtkwaliteit in de ontwikkelzone voldoet volgens alle berekeningen ruim aan de normen.

#### 4.12 Belanghebbenden

Bij de analyse van de huidige situatie hoort ook een paragraaf over de belanghebbenden en hun belangen in het gebied. Die belangen zijn (deels) ook verwoord in de eerdere paragrafen. Er zijn verschillende groepen belanghebbenden, in en in de omgeving van de ontwikkelzone: bewoners, gebruikers, eigenaren, belangenverenigingen en andere (semi-)overheden.

**Bewoners** hebben een duidelijke visie op de ontwikkeling van de ontwikkelzone. Bewoners zijn in dit geval de vooral mensen die aan de zone wonen, in de zone zelf zijn nu nog relatief weinig woningen. De punten van de bewoners zijn hiervoor al benoemd. Samengevat: Veel mensen willen het bestaande karakter van de wijk behouden en áls er al gebouwd moet worden geen/zo min mogelijk hoogbouw. Ook de bereikbaarheid van de huidige woonwijken en de toekomstige nieuwe woningen en de programmering van de woningen (sociale huur) vragen grote aandacht. Om de inbreng van de huidige bewoners zo goed mogelijk te faciliteren is er vanaf de start van het proces een meedenkgroep geïntroduceerd, waarin naast de huidige bewoners ook eigenaren en gebruikers van de huidige panden (andere stakeholders; zie hieronder) vertegenwoordigd zijn. De resultaten en inbreng uit de meedenkgroep zijn, voor zover mogelijk, meegenomen in deze visie.

De **toekomstige bewoners** en gebruikers zijn uiteraard ook belanghebbenden, maar omdat we niet weten wie dat zijn, kunnen zij hun stem niet laten horen. De verwachte doorlooptijd van de realisatie van de ontwikkelzone speelt hierin ook een belangrijke rol. Wel is duidelijk dat er een grote behoefte is aan woningen voor diverse doelgroepen (jongeren, ouderen, jonge stellen, gezinnen), zowel in sociale huur/koop als andere prijsklassen.

De **huidige gebruikers** en zittende ondernemers zijn ook belangrijke belanghebbenden in deze ontwikkelzone. Veel van deze professionele gebruikers willen graag in het gebied blijven, maar sommigen geven aan wel te willen overwegen om weg te gaan als er een goede alternatieve plek is. Afhankelijk van het feit of ondernemers een pand in eigen bezit hebben, of huren, hebben zij meer of minder invloed op de eigen ontwikkeling en op die van de ontwikkelzone. Het is nadrukkelijk de bedoeling om de gebruikers uit te nodigen om mee te doen in de ontwikkeling van de zone en - indien mogelijk in combinatie met wonen - terug te keren in de nieuwe bebouwing. Het is niet de bedoeling ondernemingen 'weg te bestemmen' of te verjagen, maar juist gezamenlijk met hen op zoek te gaan naar nieuwe mogelijkheden; in óf buiten de ontwikkelzone.

Voor sommige gebruikers is deze combinatie met woningbouw echter minder voor de hand liggend omdat de bedrijfsactiviteit een bepaalde mate van overlast met zich meebrengt. Mogelijk kan in gezamenlijkheid verplaatsing of een andere creatieve optie in de ontwikkelzone zelf een oplossing bieden.

Uiteraard zijn er ook nog **andere gebruikers** in het gebied te definiëren, bijvoorbeeld de lokale sportverenigingen (zoals Voetbalclub Geel-Wit) en de volkstuinvereniging Nooit Rust. Het

spreekt voor zich dat hun belang behoud, of zelfs versterking van de huidige voorzieningen is. Ook hun belangen worden zoveel mogelijk meegenomen in de ontwikkelvisie.

Essentieel voor de realisatie van de ambities voor de ontwikkelzone zijn de verschillende **vastgoedeigenaren c.q. ontwikkelaars**. De gronden en panden zijn van oudsher eigendom van de bedrijven en instellingen in het gebied waardoor er nu veel verschillende eigenaren zijn. Enkele partijen hebben zich al gemeld en aangegeven substantiële delen van de zone te kunnen en willen ontwikkelen. Dit doen zij zelf en/of in samenwerking met de huidige eigenaren en zij zijn, net als andere vastgoedpartijen, bezig om (meer) gronden/panden te verwerven. De gemeente heeft zelf relatief weinig grond in eigendom. Naast de openbare ruimte heeft de gemeente alleen grond in het Van Leeuwenhoekpark, het Einsteinplantsoen, de volkstuinten en de sportvelden in bezit. Hierdoor kan de gemeente minder direct sturen op de geformuleerde beleidsdoelstellingen. Zij zal meer faciliterend en initiërend te werk moeten gaan met een stevige focus op de beleidsdoelstellingen. Deze ontwikkelvisie is een nadrukkelijke eerste aanzet daartoe.

Er is ook een aantal partijen die gemeente breed bepaalde specifieke belangen behartigen. Deze **belangenverenigingen**, zoals onder andere Vereniging Westelijk Tuinbouwgebied, Fietsersbond en de Bomenwacht hebben ook voor deze ontwikkelzone hun inbreng.

Tenslotte hebben ook **andere (semi-)overheden**, en andere gebiedspartijen zoals nutsbedrijven, hun belangen in het gebied. Een aantal is zelfs essentieel voor de realisatie van de ontwikkelzone.

Dicht bij de ontwikkelzone liggen de gemeenten Heemstede en Bloemendaal. De gemeente Haarlem lost met de realisatie van de ontwikkelzone op termijn een deel van de woningbouwopgave in de regio Kennemerland op. Inwoners die aan de grens wonen krijgen direct te maken met de ontwikkelingen in het gebied. Niet alleen nieuwe woningen en voorzieningen, maar ook met bereikbaarheidsvragen, voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto. Over deze zaken wordt met deze gemeenten gesproken.

De Provincie Noord-Holland heeft verschillende publieke rollen bij de ontwikkeling van de ontwikkelzone. De provincie is als operationele publieke partij betrokken, zoals wegbeheerder van de Westelijke Randweg, maar ook bijvoorbeeld als strategisch partner bij het realiseren van de woningbouwopgaven in de ontwikkelzones in Haarlem.

De overige gebiedspartijen zijn geïnformeerd. Met hen zijn/worden separate sessies worden ingepland om hun inbreng in een vroegtijdig stadium mee te nemen.

#### **4.13 Ontwikkelingen**

Hoewel de projecten Plaza West en een deel van De Remise binnen de contouren van de ontwikkelzone vallen, is er door de gemeente Haarlem gekozen deze reeds lopende ontwikkelingen organisatorisch los te houden van de ontwikkeling van de ontwikkelzone. Bij deze projecten zijn al afspraken gemaakt met ontwikkelaars, eigenaren en andere belanghebbenden die we nakomen. De ontwikkeling van deze zone is een nieuw proces, waarbij we de betrokkenheid van inwoners anders organiseren, zoals de meedenkgroep bij de voorbereiding van deze visie.

Een bijzonderheid in dit geval is de wens van de ontwikkelaar van De Remise. Die wil de plannen van dit gebied tussen de Leidsevaart en de Stephensonstraat enigszins wijzigen en het geplande bouwblok met (sociale) koopwoningen voor de supermarkt elders langs de Stephensonstraat (in de ontwikkelzone) realiseren. Hierover wordt de aankomende maanden meer duidelijk.



*Figuur 22, mogelijke uitwerking Remise blok 6 in ontwikkelzone Zuid-West*



*Figuur 23, mogelijke uitwerking laatste fase Remise met wijkcentrum als verbinding tussen Remise en de ontwikkelzone Zuid-West*

## 5. Relevant beleid, onderzoek en inzichten

### 5.1 Inleiding

In deze paragraaf gaat het niet over (wettelijke) regelgeving en verplichtingen waaraan bij de ontwikkeling van (projecten in) het gebied altijd moet worden voldaan. Het gaat wel over beleid vanuit verschillende domeinen (wonen, groen, et cetera), binnen de verschillende overheidslagen (Rijk, provincie, gemeente, waterschap), over de noodzakelijke of wenselijke richtingen van de ontwikkeling van de zone. Beleid is in dit hoofdstuk ruim opgevat: vastgesteld beleid, beleidsinzichten alsook onderzoeksgegevens. Het kan dat verschillend beleid niet op elkaar aansluit of zelfs tegenstrijdig is. De wens van meer bomen en bosschages kan bijvoorbeeld een omgeving minder sociaal veilig maken. Bij de uitwerking van het eindbeeld wordt dit verschillende beleid tegen elkaar afgewogen.

### 5.2 Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk ruimtelijk beleid

Ruimtelijke ordeningen is vooral een taak van provincie en gemeente omdat de gebruiker centraal Staat. Daarom zijn er regels gemaakt die zorgen dat er zorgvuldig afwegingen worden gemaakt en de besluitvorming transparant is bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

In de visie van provincie op zijn ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid de hoofdbelangen. Stedelijke woonmilieus kunnen waar mogelijk verder worden getransformeerd tot hoog-stedelijke woonmilieus, met onder meer functiemenging en goede bereikbaarheid. Er is in de regio ruimte voor vernieuwing in winkelconcepten en nieuwe geclusterde detailhandelsvestigingen wanneer ze passen bij de groei van de bevolking en de veranderende consumentenbehoefte.

### 5.3 Toekomstvisie Haarlem 2040

Haarlem heeft de Toekomstvisie Haarlem 2040 opgesteld. Haarlem is in 2040 mooi, veerkrachtig en sterk. De Toekomstvisie is in samenspraak met de stad gemaakt en geeft een overzicht van beelden, ambities, bezorgdheden, wensen en mogelijke oplossingsrichtingen. De toekomstvisie is door de gemeenteraad als referentiedocument vastgesteld.

### 5.4 Structuurplan

Het Structuurplan Haarlem 2020 (uit 2005, niet digitaal beschikbaar) is momenteel het geldend beleid. In het structuurplan staan netwerken voor groen, water en verkeer aangegeven en zijn gebiedstypes bepaald. Voor deze ontwikkelzone is de functie wonen (en sport/onderwijs) opgenomen voor het Plaza West terrein en voor het overige voornamelijk grootschalige detailhandel of bedrijven. Deze bestemmingen staan ook in het bestemmingsplan (zie afbeelding).

De notitie 'Hoogbouwprincipes, kansen voor hoogbouw in Haarlem' is in december 2018 vastgesteld. Hierin is vastgelegd wat Haarlem onder hoogbouw en verstedelijking verstaat 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.

## Bestemmingsplan Pijlslaan e.o.



Figuur 24, bestemmingsplan Pijlslaan, gemeente Haarlem (volg de link voor beter leesbare versie)

## 5.5 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. En de ambities uit de visie moeten worden vertaald in voorschriften en functies voor locaties in het gebied.

In de nieuwe wet zijn ook een aantal activiteiten niet meer landelijk geregeld. Er moeten daarvoor lokaal uitspraken worden gedaan over welke activiteiten wel en niet in het gebied (mogen) komen. Een voorbeeld is de openingstijden van een supermarkt. Het is daarom belangrijk dat de visie ook een heldere gebiedsbeschrijving omvat.

## 5.6 Erfgoed

Bijna het hele gebied heeft een lage archeologische verwachting, een klein deel in de zuidwesthoek heeft een middel lage verwachting. Vanaf 10.000 respectievelijk 2.500 vierkante meter bodem versturende bouwwerkzaamheden is archeologisch onderzoek nodig.

De historische oost-west verbinding Pijlslaan is nog altijd goed herkenbaar, maar op de plek van de ontwikkelzone verstoord. De ontwikkeling van de zone geeft de kans het doorgaande karakter van de verbinding te versterken.

Herbestemming en/of doorontwikkeling van bestaande bedrijfsgebouwen biedt een mogelijkheid het gebied historische gelaagdheid en eigenheid. Het CMN-gebouw met de kenmerkende betonstructuur is een voorbeeld daarvan.

De Basiliek Sint Bavo ligt prominent in een omgeving van lage bebouwing. Zichtlijnen vanuit het westen op de kathedraal moeten in stand worden gehouden. Bij het toevoegen van nieuwbouw bij de Pelgrimskerk moet rekening gehouden worden met de inpassing van het gebouw en de toren. Bij Haarlem Hoog is het van belang dat het gebouw als vrijstaand object herkenbaar blijft.

## 5.7 Bebouwing in het plangebied en omgeving

De wijk Houtvaartkwartier is onderdeel van de 'geconsolideerde stad', dat wil zeggen gebieden waar niet zo snel iets zal veranderen aan de stedelijke hoofdstructuur (Nota Ruimtelijke Kwaliteit 2012). De hoofdstructuren van deze wijk zijn de 'lange lijnen' van de Leidsevaart, de spoorbaan en de Westelijke Randweg. Binnen deze hoofdstructuren liggen de woonbuurten. Langs de hoofdstructuren moet de ruimtelijke kwaliteit in orde zijn. In de woongebieden is het van belang het onderscheidende karakter van elke woonbuurt te behouden, maar daarbinnen een grote vrijheid te geven aan individuele invulling. Plannen en ontwikkelingen moeten zich voegen naar de stedenbouwkundige context: het stratenpatroon, het bouwblokje type en de bestaande massa- en gevelopbouw.

Ook zal in de planvorming rekening moeten worden gehouden met de bestaande zichtlijn van Landgoed Elswout naar de Basiliek Sint Bavo.

## 5.8 Bevolkingsopbouw, wonen, voorzieningen en veiligheid

In de 'Woonvisie 2017 'Doorbouwen aan een (t)huis' staat onder meer als besluit opgenomen dat tweedeling in de stad moet worden voorkomen door een groot deel van de bouwopgave van sociale huurwoningen tot stand te brengen in het Centrum, in Zuidwest en in Noord.

In het coalitieprogramma 'Duurzaam doen' staat in de paragraaf Wonen en ruimtelijke ordening dat de wachttijden voor woningen worden verkort. Het ideaal is een ongedeelde stad, waar arm en rijk, lager en hoger opgeleid en jong en oud samenwonen in de wijk. In de nota 'Uitwerking coalitieakkoord woningbouwprogramma' staat het uitgangspunt 50 procent



sociale huur in de ontwikkelzone Zuidwest te realiseren, om aan de doelstellingen van de Woonvisie te kunnen voldoen. De invulling van de andere 50 procent wordt op basis van de totale doorrekening en behoeftcijfers nog aangescherpt.

Voor de gemeente zijn corporaties in eerste instantie de aangewezen partij om sociale huurwoningen te bouwen, maar er is ook ruimte voor ontwikkelaars en beleggers in dit segment van de markt. Voor beide partijen gelden dezelfde eisen. De eisen worden verwerkt in bestemmingsplannen en doelgroepenverordening. De woningen worden verdeeld via Woonservice.

In de meedenkgroep is ook aangegeven aandacht te hebben voor een mogelijke bindingseis voor sociale huur en voor het realiseren van mantelzorgwoningen. Alhoewel uit de cijfers blijkt dat (zonder dat hierop wordt gestuurd) het vrijkomend aanbod sociale huur reeds terecht komt bij de Haarlemse woningzoekenden<sup>3</sup> wil het college onderzoeken of het gewenst is om - binnen de wettelijke mogelijkheden die er zijn – te kijken naar voorrangsmogelijkheden voor woningzoekenden met een binding aan de gemeente Haarlem.

Een van de wettelijke voorrangsgroepen bestaat overigens uit mensen met een mantelzorgrelatie. Zowel mantelzorgverleners als mantelzorgontvangers kunnen een beroep doen op een urgentie van een sociale huurwoningen.

Het is een uitgangspunt dat het voorzieningenniveau in de pas loopt met de groei van Haarlem. Het toevoegen van 2.100 woningen in deze ontwikkelzone betekent dus dat het voorzieningenniveau moet meegroeien. Toevoegen van voorzieningen kan zowel op wijk- als op stedelijk niveau nodig zijn. Bijvoorbeeld speelplekken, een park, een buurtplein, maar ook een centrum voor eerstelijnszorg. En op stedelijk niveau bijvoorbeeld een sporthal.

Het beleid richt zich op het gebied van onderwijs met name op behoud van voorzieningen en niet op uitbreiding. De ruimtebehoefte door groei van het aantal leerlingen wordt deels opgevangen in IKC Argonauten en de Cruquiusschool. Daarnaast is in het Strategisch Huisvestingsplan Onderwijs opgenomen dat de Bavo basisschool vervangende nieuwbouw krijgt in de ontwikkelzone. Het gaat over een voorziening voor 12 tot 16 groepen en kinderopvang. De zone biedt daarnaast mogelijk plaats voor de stedelijke behoefte aan een extra sporthal. Als deze niet wordt gerealiseerd moet er een (dubbele) sportzaal komen. Dan wordt ook aan de behoefte voldaan (Binnensport aan zet). Voor buitensport is er behoefte aan een extra veld om de huidige capaciteitsproblemen en de groei op te vangen.

Voor vormen van beschermd en verzorgd wonen wordt ingezet op een kwalitatieve verbetering. Door deze voorzieningen nabij winkels te hebben, ontstaan min of meer vanzelf een soort woonservicecentra. Zeker als ook andere maatschappelijke voorzieningen, zoals huisartsen- en fysiotherapiepraktijken in de nabijheid zijn.

Als in voorzieningen diverse maatschappelijke functies gecombineerd worden en dubbelgebruik mogelijk is (zorg, welzijn, sociaal wijkteam, ontmoeting, sport, cultuur) heeft dat meerwaarde voor de invulling van deze functies om dat zij elkaar dan onderling kunnen versterken. Deze combinaties kunnen er ook zijn in de openbare ruimte of op schoolpleinen; als deze veilig zijn en daarvoor ruimte hebben, kunnen groen, spelen en water geïntegreerd worden. De gemeente wil, waar dat kan haar eigen vastgoed inzetten om combinaties van ontmoeten, cultuur en sociale initiatieven te bevorderen.

<sup>3</sup> Uit de toewijzingscijfers van sociale huurwoningen van corporaties in Haarlem blijkt dat rond de 80% wordt toegewezen aan woningzoekenden die in Haarlem wonen en 12% aan woningzoekenden die buiten de regio wonen.

Kunst in de openbare ruimte kan een belangrijke rol spelen in herkenning en samenhang in de wijk. Het gaat dan vooral om kunst geïntegreerd in projecten en/of kunst die direct aansluit bij een thema van het gebied. Het is mogelijk hiervoor een percentageregeling te hanteren, waarmee binnen het ontwikkelbudget geld wordt gereserveerd voor kunsttoepassingen.

Ruimtelijke ontwerpen met sociale veiligheid in gedachten kennen vier richtlijnen: Zichtbaarheid (zien en gezien worden), eenduidigheid (status, functie en beheer duidelijk), toegankelijkheid (voor gewenst gebruik en niet voor ongewenst gebruik) en aantrekkelijkheid (straalt een gedragsnorm uit). Er is behoefte aan voorzieningen voor verschillende leeftijdsgroepen om met elkaar te verblijven.

### **5.9 Openbare ruimte en klimaatadaptatie**

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

- verblijfskwaliteit;
- recreatieve mogelijkheden;
- stadsnatuur;
- gezonde straatbomen;
- klimaatadaptatie;
- ruimte voor de voetganger;
- ruimte voor de fiets en
- duurzame mobiliteit.

In de SOR is een prioritering opgenomen voor de te maken afwegingen. Het beschermen en versterken van groen heeft de eerste prioriteit en water de tweede. Daarna komt het inpassen van maatregelen om klimaatverandering op te vangen. Dan komt de ruimte voor mobiliteit waar het belang van de voetganger als eerste komt, een punt dat ook is aangegeven door de meedenkgroep. 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 geen behoefte is aan nieuwe recreatieve routes. Wel kan de oversteek van de Randweg worden verbeterd.

Om ervoor te zorgen dat het ontwikkelgebied klimaatadaptief is zijn veel verschillende oplossingen mogelijk. Om die ruimtelijk in te kunnen passen zal meervoudig gebruik moeten worden gemaakt van de ruimte. Denk aan een ontmoetingsplein of speelplek die tijdens een piekbui als tijdelijke berging dient. Maar ook het planten van bomen om water vast te houden. Klimaatadaptatie beperkt zich overigens niet tot de openbare ruimte, ook in bebouwing en bij privé-grond kunnen maatregelen worden toegepast. Vanaf 2020 moet ruimtelijke adaptatie onderdeel zijn van beleid en uitvoeringsplannen van gemeenten.



*Figuur 25, groen oever*



*Figuur 26, speeldernis Kweektuin Haarlem*

### **5.10 Mobiliteit en bereikbaarheid**

Er is een verkeerskundig het onderzoek 'Verkeerskundige onderbouw 2030' uitgevoerd naar de verkeersintensiteit en de afwikkeling van het verkeer op de kruispunten. Uit dit onderzoek blijkt dat, zonder het toevoegen van woningen in de ontwikkelzone Zuidwest en zónder aanpassingen (autonome groei), de situatie in 2030 drukker wordt. Mét het toevoegen van woningen kan de toename van verkeer alleen goed afgewikkeld worden als er aandacht wordt besteed aan het verbeteren van de doorstroming op de kruispunten, als er binnen het plangebied wordt voorzien in een passende verkeersstructuur en als er voor het (grotere)

gebied en heel Haarlem maatregelen worden genomen om de in de SOR gewenste temporisatie van de groei van het autoverkeer te realiseren.

De meedenkgroep heeft zorgen geuit over de huidige en toekomstige verkeerssituatie (primair over autoverkeer) in en vooral rondom de zone. Met het adviesbureau Goudappel Coffeng, de makers van het verkeerskundig onderzoek, is nader gestudeerd op een aantal kruispunten rondom de zone. Op 28 juni 2018 is het onderzoek met de meedenkgroep besproken en hebben we een achttal opgaven geformuleerd. Dit zijn: 1. N208-De Ruijterweg 2. N208-Pijlslaan 3. N208-Leidsevaart 4. Ontsluiting zuidelijke plangebied 5. Parallelweg 6. Leidsevaart 7. Oost-westverkeer. Voor een aantal van deze opgaven hebben we geïnventariseerd of er technische mogelijkheden zijn om een dergelijk knooppunt aan te pakken. De visie gaat niet verder dan het constateren van kansen en bedreigingen voor de ontwikkeling van de zone. Bij de verdere uitwerking worden de knelpunten (en de gewenste oplossingen daarvoor) op een steeds nauwkeurig niveau onderzocht en uitgewerkt. Dat begint op het niveau van het stedenbouwkundig plan en loopt door tot op projectniveau.

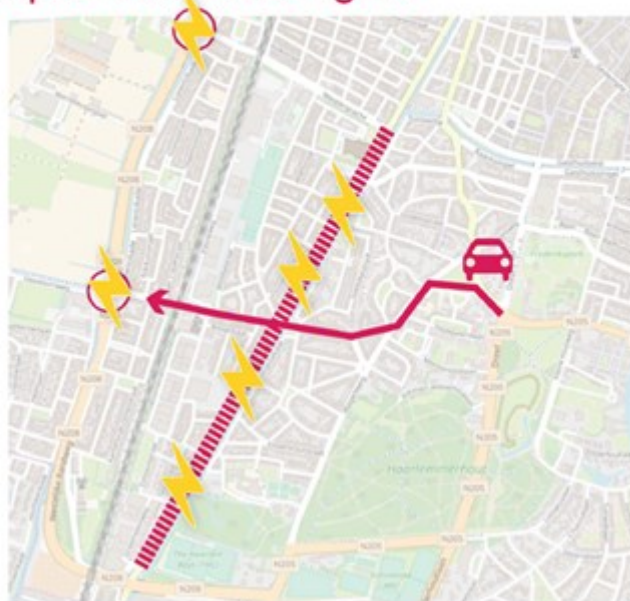
Er ligt ook de ambitie om duurzame mobiliteitsoplossingen op te nemen. Zo doet de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) uitspraken over mobiliteit en bereikbaarheid. Met een aantal maatregelen hieruit, zoals het stimuleren van fiets en openbaar vervoer en met maatregelen op kruispunten zijn sommige problemen op te lossen. Deze maatregelen moeten zorgen dat het autogebruik minder groeit dan de landelijke tendens aangeeft. Daarnaast is er een sterke wens om het parkeren in en om het plangebied te reguleren, om zo te kunnen sturen in het autobezit bij (nieuwe) woningen.



Figuur 27, visiekaart verkeer, Goudappel Coffeng

## Samenvattend planontwikkelingen

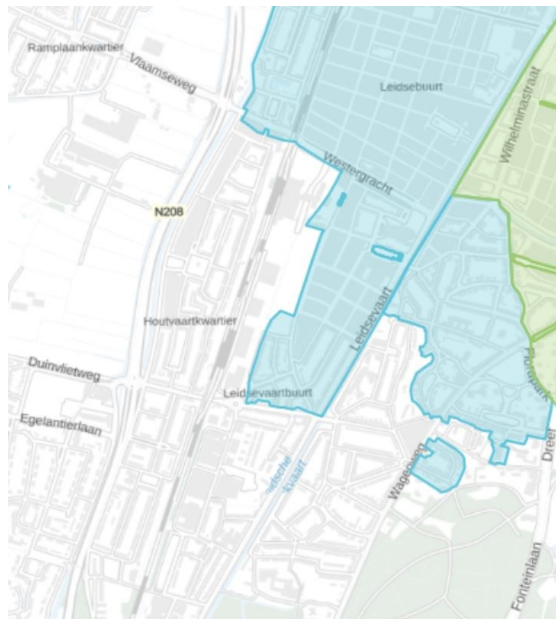
- Leidsevaart en kruispunt met N208 knelt.
- Kruispunt N208-Pijlslaan het verkeer niet verwerken
- Kruispunt N208 – De Ruijterkade is kritisch qua doorstroming
- Oost-west verkeer via Schouwjtjeslaan



Figuur 27a, knelpunten, Goudappel Coffeng

Alleen in het noordoostelijk deel van het gebied is gereguleerd parkeren. De procedure om vergunningengebieden uit te bereiden is vastgelegd in de nota Eindgrenzen en uitbreidingsprocedure parkeerreguleringsgebieden. Voor heel Haarlem gelden parkeernormen bij bouwplannen, vastgelegd in de Beleidsregels Parkeernormen.

Sturen op autobezit en -parkeren kan vooral worden gedaan met het reguleren van parkeren. Voor het grootste deel van het plangebied geldt dat er door iedereen geparkeerd kan worden. Uitbreiding van het gebied met gereguleerd parkeren gebeurt nu vanuit verzoeken van de omgeving.



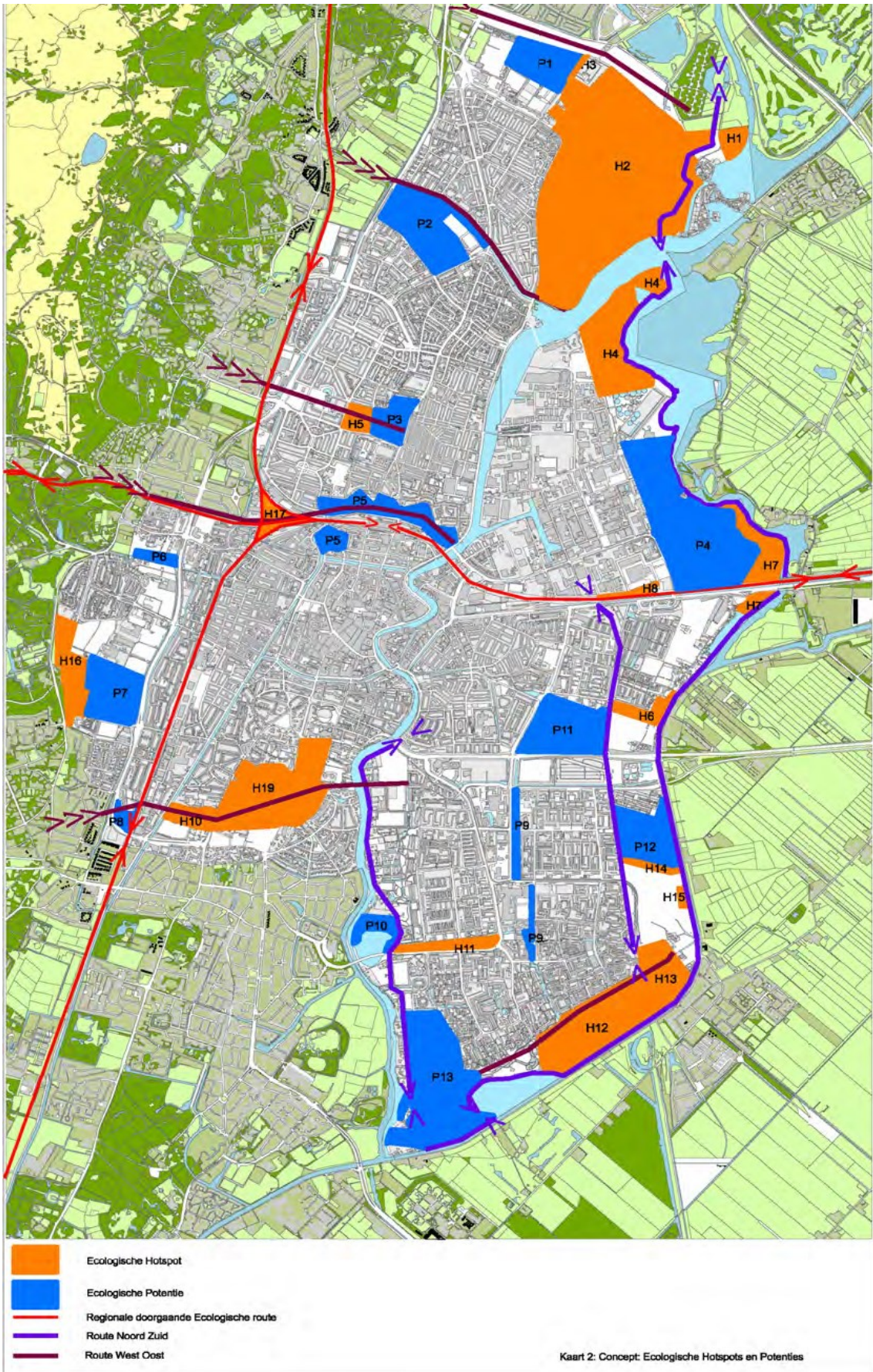
Figuur 28, parkeerregulering



### **5.11 Groen en ecologie**

De hoeveelheid en kwaliteit van het groen in het gebied mag niet achteruit gaan en biodiversiteit moet worden gewaarborgd en zo mogelijk versterkt (Ecologisch beleidsplan Haarlem 2013-2030). De huidige oppervlakte en kwaliteit aan groen in de zone wordt verder geïnventariseerd.

Het groen (en water) moet zoveel mogelijk een aaneengesloten structuur vormen, met zo min mogelijk onderbrekingen. Voor de ontwikkelzone betekent het dat het Einsteinplantsoen, de rotonde van de Pijlslaan en Plaza West (versterkte) groengebieden kunnen worden. Het Wilgenbosje en de zone langs het spoor hebben ecologische waarde en moeten in stand blijven en zo mogelijk worden versterkt waarbij de laatste moet doorlopen naar de Westergracht. Ook aan de oostzijde kan een doorgaande groen/waterstructuur met natuurvriendelijke oevers komen.



Figuur 29, ecologie

De openbare ruimte met zoveel mogelijk groene, onverharde ruimte krijgt prioriteit en de bebouwing kan natuur-inclusief worden. Dat betekent bijvoorbeeld bouwen met groene daken en gevelgroen. Een creatieve optie die onderzocht kan worden is het verplaatsen van sportvelden naar daken van parkeergarages, om zo meer ruimte voor groen op het maaiveld te krijgen.

De intrinsieke kwaliteit van de bestaande bomen (gezondheid, levensverwachting) wordt nog bepaald, het onderzoek hiervoor wordt gestart. Ook wordt kwalitatief en landschappelijk naar de bomen gekeken om te bepalen welke bomen bij voorkeur worden behouden bij het bepalen van de ontwikkelruimte.

### **5.12 Werk en economie**

De gemeente zet in op het toevoegen van 0,8 baan per woning. Het streven is dit zoveel mogelijk binnen de zone te doen, maar het kan dat bedrijvigheid ook elders moet worden toegevoegd. Aan de andere kant heeft het gebied een gunstige ligging (station Heemstede, Westelijke Randweg) en is de bereikbaarheid relatief goed. Ook is de (vernieuwde) omgeving aantrekkelijker dan bijvoorbeeld de Waarderpolder.

De combinatie wonen en werken gaat steeds beter samen en daarvoor liggen kansen in deze zone. De verbinding met station Heemstede kan worden verbeterd.

Ook in de meedenkgroep wordt het belang van behoud van bedrijvigheid benadrukt. De ontwikkeling van het gebied biedt kansen om ruimte te maken voor 'het nieuwe werken' en voor zzp'ers.

Het gebied heeft drie verschillende delen met een eigen economisch profiel: zuidelijk een productief woonmilieu, in het midden wijkverzorgende voorzieningen en zzp'ers en voor Plaza West een mix van bedrijven met een wijk- en een stedelijke functie.

### **5.13 Duurzaamheid**

De gemeente laat onderzoeken wat per wijk de mogelijke warmteoplossingen zijn. Dat wil zeggen op welke manier woningen en andere gebouwen verwarmd (en eventueel gekoeld) kunnen worden zonder gebruik te maken van aardgas. Op basis van dit onderzoek wordt een plan gemaakt welke warmteoplossingen, wanneer en in welke wijk kunnen worden uitgevoerd. Deze aanpak richt zich vooral op oplossingen voor de bestaande bouw. Er wordt ook gekeken of de ontwikkelzone een rol kan spelen in de energielevering aan de bestaande omgeving of niet. Het is nu nog te vroeg aan te geven of dit mogelijk is en welke ruimte dan gereserveerd zou moeten worden. Als de gemeente binnen een ontwikkelzone samenwerkingsvoordelen voor ontwikkelaars en bewoners ziet, zal zij bij ontwikkelaars adviseren een bodemenergieplan uit te laten uitvoeren zodat voor de woningen en gebouwen (eventueel ook in de omgeving) gezamenlijk er een warmteoplossing is.

In de zone kunnen ook projecten circulair worden gebouwd door hergebruik van materialen of door te werken met materialen die kunnen worden hergebruikt.

### **5.14 Bodem, water en ondergrondse infrastructuur**

De bodemkwaliteit is aangegeven op de [Haarlemse bodemkwaliteitskaart](#), geactualiseerd in 2018. Het beleid rond bodemverontreiniging is gericht op het voorkomen en wegnemen van risico's als gevolg van bodemverontreiniging. Bij ontwikkelingen wordt altijd getoetst of de bodemkwaliteit geschikt is voor het beoogde gebruik. Waar risico's ontstaan zal óf de verontreiniging moeten worden verwijderd, óf er moet voorkomen worden dat er contact met de verontreiniging mogelijk is. Waar nog niet voldoende actuele gegevens aanwezig zijn, zal dit moeten blijken uit nieuw bodemonderzoek. Met name geldt dit voor de locaties waar nu nog



bedrijven aanwezig zijn. Hier bestaat het risico dat, ondanks de getroffen milieubeschermdende maatregelen, er toch bodemverontreiniging is ontstaan. Verder is een belangrijk uitgangspunt van het bodembeheer dat de huidige bodemkwaliteit niet mag verslechteren en waar het kan de bodemkwaliteit wordt verbeterd.



Figuur 30, bodemverontreinigingskaart, ontwikkelzone Zuid-West, gemeente Haarlem

Bij de ontwikkeling van het gebied moeten nutsvoorzieningen, riolering, klimaatmaatregelen en leidingwerk voor bodemenergiesystemen worden aangelegd. Dit moet worden afgestemd met alle daarbij betrokken partijen.

Voor het bouwen of werken nabij het spoor is vergunning van ProRail nodig. Mogelijk komt er nieuw rijksbeleid over bouwen langs het spoor om schade en hinder door trillingen te voorkomen.

Bij nieuwe ontwikkelingen is het belangrijk wateroverlast te voorkomen en gescheiden af te voeren (verplicht). Daarnaast moeten pieken van regenwater op eigen terrein kunnen worden verwerkt, zonder schade te veroorzaken in de bebouwing. Er moeten maatregelen worden genomen om water vast te houden, bijvoorbeeld watergangen en extra oppervlaktewater. Ook maatregelen die zorgen voor infiltratie en vertraging bij het afvoeren van water moeten worden genomen. Iedere extra hoeveelheid hard oppervlak geeft de verplichting 15 procent daarvan als oppervlaktewater toe te voegen. De zogeheten klimaatadaptatie is een harde eis. (Integraal waterplan Haarlem 2014) Het bouwpeil moet hoog genoeg zijn om toekomstige grondwaterproblemen te voorkomen, de waterhuishouding mag niet verslechteren ten opzichte van de huidige situatie of overlast geven voor omliggende gebieden.

### **5.15 Milieu en geluid**

De ontwikkelvisie ligt binnen de wettelijk vastgestelde zone van de spoorlijn Haarlem-Leiden en een aantal belangrijke doorgaande wegen (rijksbeleid). De voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaai wordt bij de meeste blokken overschreden, maar het blijft binnen de maximale ontheffingswaarde. Er is echter weinig tot geen marge naar boven. Voor het wegverkeerslawaai geldt ook dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar betrekkelijk laag. In de buurt van het spoor en het wegverkeer moet zo worden gebouwd dat er weinig hinder is van weerkaatsing van geluid en trillingen. Op een aantal plekken moet wel rekening gehouden worden met de situering van de slaapvertrekken en buitenruimten en met een geluidluwe gevel (Hogere waardenbeleid).

De huidige luchtkwaliteit in de ontwikkelzone voldoet volgens alle berekeningen ruim aan de normen. Op basis van enkele scenario's voor de toekomst (onder andere groei van het autoverkeer en het aantal woningen) is het de verwachting dat ook - na realisatie van de ontwikkelzone - de luchtkwaliteit ruim binnen de gestelde kaders blijft, ook bij een grote toename van het autoverkeer in de toekomst.

### **5.16 Vastgoed en Grondbeleid**

De gemeente heeft zelf relatief weinig grond in eigendom. Als de gemeente grond die zij wel in bezit heeft verkoopt, dan is dit tegen marktconforme prijzen.

Om de ambities van de gemeente waar te maken, kan de gemeente kiezen uit een palet van rollen binnen de grondmarkt (actief/reactief – productie/regie). De gemeente is onder voorwaarden bereid iedere rol in te nemen, als dat nodig is om die doelen te behalen (Nota Grondbeleid 2018 e.v.). De gemeente is ten opzichte van eerder beleid minder afwachtend (op initiatieven van derden). Vanuit een regierol kan ze sturen op de invulling van het gebied. In de nota Grondbeleid 2018 e.v. is een afwegingskader opgenomen waarmee de juiste rol wordt gekozen, die past bij de doelen van de ontwikkeling van het gebied in relatie tot de risico's daarbij.

Met eigenaren in het semi-publieke domein zijn er contacten over de mogelijke overname van gronden die de ontwikkelzone kunnen ondersteunen. Waar nodig en mogelijk zal de gemeente haar eerste recht van koop gebruiken.

In de raadvergadering van 31 januari 2019 is een motie aangenomen om Volkstuinencomplex Nooit Rust op de lijst strategisch vastgoed van de gemeente te plaatsen. Bij de verlenging van het contract met de vereniging heeft de gemeente gesteld dat (een deel van) het terrein mogelijk nodig kan zijn voor de ontwikkeling van het gebied. Als deze locatie wordt ontwikkeld, biedt de gemeente compensatie aan.

## 6. Ambities

Het grootste deel van de zone heeft zich in het verleden anders ontwikkeld dan de omliggende buurten. Er is hier maar weinig woningbouw en het industriële en nijverheid voerden de boventoon. Nu we dit gebied willen ontwikkelen biedt dat een unieke kans. Er zijn in Haarlem maar weinig plekken van deze omvang waar integraal ontwikkeld kan worden. De ontwikkeling van deze zone in het Houtvaartkwartier geeft kansen het gebied te verbeteren en toekomstbestendig te maken. Gemeente, eigenaren, gebruikers en bewoners en omwonenden hebben allemaal hun ambities. Die ambities kunnen elkaar versterken, maar kunnen ook tegenstrijdig zijn. Voor de gemeente geldt daarbij dat de ambities voor Haarlem als geheel gelden.

In de presentatie van het ruimtelijk model aan de meedenkgroep zijn acht uitgangspunten voor de ontwikkeling van het gebied opgenomen: Werkgelegenheid, stad in balans, groen aanzicht, bestaande kwaliteit, bereikbaar, 2.100 woningen<sup>4</sup>, duurzaam en 50 procent sociale huur. Meer over deze uitgangspunten in het volgende hoofdstuk.

Deze uitgangspunten zijn gelijk aan of vallen onder algemene ambities van de gemeente voor de groei van de stad. Ambities van de gemeente zijn: Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit, mobiliteitstransitie, voldoende voorzieningen, circulaire economie, energietransitie, klimaatadaptatie, ecologie, gezondheid, bereikbaarheid en betaalbare woningen. De gemeente wil ook dat er met nieuwe oplossingen geëxperimenteerd kan worden. In deze ontwikkelzone liggen er bijvoorbeeld mogelijkheden voor experimenten met de mobiliteits- en energietransitie.

De meedenkgroep maakt zich grote zorgen over het verkeer, het aantal woningen, het percentage sociaal en hinder van bijvoorbeeld het spoor. Als we deze zorgen vertalen naar ambitie dan is dat het behoud van de kwaliteit van de wijk en kansen benutten om de kwaliteit te verbeteren. Kwaliteit is bijvoorbeeld een goede aansluiting op de bestaande bouw, de sociale samenhang en veiligheid, de voorzieningen (bijvoorbeeld sport) en de combinatie van wonen en werken.

De wijk kan verbeterd worden door de wijk te vergroenen en te verduurzamen, gemengd te maken met betaalbare woningen voor jong en oud, maar wel in minder hoge aantallen en in de juiste verhoudingen (aantallen sociale huur), variatie in bouwhoogte toe te voegen maar niet (te) hoog, voldoende voorzieningen te hebben, bereikbaar te maken voor alle vervoermiddelen en voldoende parkeermogelijkheden.

De ambities van de partijen met een eigendom in het gebied zijn divers. Het deel van de eigenaren dat hun bedrijfshuisvesting heeft voor hun eigen bedrijfsactiviteiten zullen niet direct actief nadenken over een mogelijke ontwikkeling van hun locatie, maar wel benaderd worden door actieve ontwikkelaars in het gebied. Een ander deel van de huidige eigenaren heeft aangegeven dat zij zelf willen ontwikkelen en/of een samenwerking met ontwikkelaars onderzoeken of zullen aangaan.

Deze ontwikkelaars/ontwikkende ondernemers zullen een groot deel van de ontwikkeling in de ontwikkelzone moeten oppakken en daarbij de (beleids)doelstellingen, zoals deze zijn geformuleerd in deze ontwikkelvisie, moeten realiseren.

<sup>4</sup> In de informatienota *Ontwikkelzones: planning en procesgang (2018/702054)* is voor deze ontwikkelzone het aantal 1.810 vermeld. Dit aantal is gebaseerd op de brief '1.900 sociale woningen tot 2025 en mogelijkheden voor meer' van de portefeuillehouder van november 2017 (2017/503092). Hierin staat het aantal 1.810 – 2.100 (nog onder studie) vermeld. In deze visie wordt uitgegaan van 2.100 woningen.

De partijen maken zich daarbij zorgen over de haalbaarheid van de grote hoeveelheid beleidsdoelstellingen (waaronder o.a. het sociale woningbouwprogramma, het parkeerregime, de duurzaamheidseisen, etc.) voor het gebied en willen graag bouwen voor doelgroepen in de woningmarkt die zij belangrijk vinden.

Al deze ambities moeten tegen elkaar afgewogen worden en er moeten keuzes gemaakt worden. De ruimte en de financiële middelen zijn niet toereikend om alle wensen te realiseren. Als er veel woningen worden gebouwd, maar niet in de hoogte, dan blijft er nauwelijks ruimte voor bijvoorbeeld groen (dit bleek o.a. in een van de scenario's die besproken is in de meedenkgroep).

## 7. Ontwikkelkansen en visie op het gebied

In dit hoofdstuk worden de historie, de huidige situatie, het beleid en de ambities vertaald naar de ontwikkelvisie en de spelregelkaart

Onze visie op de toekomst van deze zone is:

De bedrijvzone in het Houtvaartkwartier ontwikkelt zich tot een nieuw en volwaardig deel van de wijk en van Haarlem. Deze transformatie is begonnen met de bouw van woningen in het project Plaza West en geleidelijk wordt ook de rest van de zone ontwikkeld. De bebouwing van het nieuwe deel en het bestaande deel van de wijk sluiten goed op elkaar aan. De economische functie van het gebied blijft behouden, bedrijvigheid en werkgelegenheid gaan samen met wonen. Wonen wordt een wezenlijk onderdeel van de wijk. Er worden, naast Plaza West, tot 1.500 woningen gebouwd, waarvan 50 procent sociale huur is. De wijk wordt daardoor meer divers. Meer wijkbewoners betekent dat er behoefte is aan meer maatschappelijke voorzieningen en die worden gerealiseerd. De kansen die de herontwikkeling van het gebied geeft worden gepakt. De wijk wordt groener en langs het groene lint krijgt het langzaam verkeer prioriteit. De ontwikkeling is duurzaam, de gevolgen van klimaatverandering kunnen worden opgevangen en er worden nieuwe vormen van energievoorziening gerealiseerd.

### 7.1 Uitgangspunten

Aan de visie liggen acht uitgangspunten ten grondslag. Deze zijn, in samenspraak met stakeholders (in de meedenkgroep en daarbuiten) benoemd en zijn belangrijk voor de transformatie van en het aantal woningen/voorzieningen in het gebied. Het gaat om de volgende uitgangspunten:



a. werkgelegenheid



b. stad in balans



c. groen aanzicht



d. bestaande kwaliteit



e. bereikbaar



f. 2100 woningen



g. duurzaam



h. 50% sociale huur

- a. Behoud en versterking van werkgelegenheid
- b. Stad in balans; voldoende voorzieningen in de hele stad
- c. Groen aanzicht
- d. Uitgaan van bestaande kwaliteiten
- e. Bereikbaarheid op orde; focus op langzaam verkeer en OV
- f. 2.100 woningen
- g. Duurzame gebiedsontwikkeling
- h. 50 procent sociale woningbouw.

Hieronder lichten we deze uitgangspunten toe.

a. Behoud en versterking van werkgelegenheid

Het huidige gebied van de ontwikkelvisie bestaat op dit moment voor een groot deel uit bedrijven. Behoud van werkgelegenheid draagt bij aan het beperken van de grote verkeerstromen de stad uit én geeft mensen de mogelijkheid met de fiets naar het werk te gaan. Het is duurzaam en het maakt de stad toekomstbestendig.

De huidige bedrijvigheid in de ontwikkelzone zal op termijn mogelijk van kleur veranderen. We moeten zoeken naar oplossingen waarbij de (huidige) bedrijven kunnen worden gecombineerd met woningen en andere voorzieningen die bij een dergelijke gebiedsontwikkeling nodig zijn, zoals onderwijs-, sport, cultuur- en andere functies.

b. Stad in balans; voldoende voorzieningen in de hele stad

Er wordt bij de ontwikkeling van de zone dus niet alleen gefocust op woningbouw. Het gebied moet te zijner tijd als een nieuwe, volwaardige gemengde wijk in Haarlem gaan functioneren en daarbij horen ook allerlei andere voorzieningen. In de ontwikkelvisie houden we er dan ook rekening mee dat op de begane grond van veel nieuwe bebouwing nieuwe stedelijke functies komen. Naast de genoemde bedrijvigheid/kantoren, kunnen dit ook sociaal-maatschappelijke functies én commerciële functies zijn. In het midden van de ontwikkelzone denken we ook na over een clustering van enkele winkels die omliggende buurten (verder) kunnen voorzien. In dit middengebied is ook plaats voor doelgroepen voor wie het belangrijk is (zorg)voorzieningen in de onmiddellijke nabijheid te hebben.

c. Groen aanzicht

Sommige delen van de ontwikkelzone zijn op dit moment erg 'hard' ingericht en het openbare gebied behoeft aandacht. Andere delen, zoals het Einsteinplantsoen en Van Leeuwenhoekpark, zijn juist erg groen, maar worden nog niet heel goed gebruikt door de omliggende wijken. Het doel is de ontwikkelzone in zijn geheel een groener en hoogwaardiger aanzicht te geven, daarvoor wordt ruimte gereserveerd, ook voor bomen. Het groen zal samen met een waterstroom door het hele gebied, en een verbinding gaan vormen tussen alle deelgebieden die het langzaam verkeer (fietsen, wandelen) door de ontwikkelzone begeleid.

d. Uitgaan van bestaande kwaliteiten

De ambitie is een flink aantal woningen toe te voegen. Daarvoor zijn gestapelde vormen van wonen nodig. We willen daarbij wel dat de kwaliteit van de bebouwing aansluit op de omliggende wijken. Dit betekent niet dat de bebouwing dezelfde hoogte zal hebben, maar wel dat de hoogte in de ontwikkelzone zich aanpast aan de context. Het wordt dus hoger waar het kan en lager waar het direct aansluit op andere bebouwing uit de omgeving. Ook zal er qua zichtlijnen, stedelijke hoofdstructuren en infrastructuur worden aangesloten bij bestaande kwaliteiten.

e. Bereikbaarheid op orde

In een gebied zo dicht bij twee stations en deels onderdeel van het centraal stedelijk gebied, moeten we ons natuurlijk allereerst focussen op het faciliteren van langzaam verkeer (voetganger en fietser) en het openbaar vervoer. In de plannen moeten deze langzame verkeersstromen prioriteit krijgen. Uiteraard zal ook de autobereikbaarheid van het gebied moeten worden ingepast. Hiervoor zullen echter wel andere routes worden bedacht, zodat men verleid wordt de auto te laten staan én de mogelijke overlast voor de omgeving van de ontwikkelzone beperkt wordt.

#### f. 2.100 woningen

Het is de doelstelling om in deze ontwikkelzone 2.100 woningen te realiseren. De circa 600 woningen in Plaza West tellen hierin mee, maar vallen buiten deze ontwikkelvisie. In deze visie gaat het dus over de resterende 1.500 woningen. Plaza West en de ontwikkelzone moeten uiteraard wel goed op elkaar aangesloten worden.

Het aantal van 2.100 woningen is in de voorbereiding op de aanpak van de ontwikkelzones vastgelegd (Brief ontwikkelzones 2016/542624). De gemeente heeft in een zogenaamde 'stofkamsessie' geïnventariseerd hoeveel woningen in heel Haarlem er - door middel van verstedelijking - ongeveer bij zouden kunnen komen. Hierbij was onder meer de Structuurvisie Haarlem 2020 (vastgesteld in 2005) een onderlegger, maar werd ook gekeken naar mogelijke transformatie-opgaven, reeds geïdentificeerde locaties en andere mogelijkheden. Een eerste voorzichtige inschatting van het laadvermogen van de Ontwikkelzone Zuidwest kwam daarbij op circa 2.100 woningen, waarbij men - in eerste instantie - een ruimtelijke voortzetting van de ontwikkelingsplannen van Plaza-West voor ogen had.

#### g. Duurzame gebiedsontwikkeling

Bij een gebiedsontwikkeling van deze omvang zetten we volop in op duurzaamheid, energietransitie en klimaatadaptatie. Al deze aspecten worden meegenomen in de verdere uitwerking van de deelgebieden van de ontwikkelzone.

#### h. 50 procent sociale woningbouw

Er komen ongeveer 600 woningen in Plaza West en ongeveer 1.500 woningen in de rest van het gebied, waarvan 50 procent sociale huur. Het aantal sociale huurwoningen in deze wijk en in het hele westelijk deel van de stad is relatief laag. Door deze sociale huurwoningen in de wijk toe te voegen wordt gewerkt aan de ambitie de stad ongedeeld te laten zijn. Dit gebied biedt hiervoor een uitstekende mogelijkheid, die we dan ook volop willen benutten. Samen met de corporaties, ontwikkelaars en eigenaren zullen we onderzoeken hoe we dit precies gaan realiseren en faseren.

## 7.2 Randvoorwaarden

De zone bevindt zich binnen stedelijk gebied, grenzend aan en dichtbij bestaande woongebieden. Verschillende toe te voegen functies die overlast kunnen veroorzaken moeten samengaan met gevoelige functies zoals wonen en scholen. Daarnaast wordt de zone doorkruist door een spoortraject. Daarom nog twee aanvullende uitgangspunten over omgevingskwaliteit.

### *Verdichting geeft geen extra overlast*

Milieuoverlast zal binnen de zone niet toe mogen nemen en zo mogelijk moeten worden verminderd. Dit betekent onder andere dat daar waar nieuw gebouwd wordt langs het spoor, deze bebouwing zodanig is ontworpen dat geluid dat tegen de gevels aanstoot zo minimaal mogelijk weerkaatst naar andere gebieden. Bouwkundige maatregelen zorgen ervoor dat minimale trillingsoverlast en geluidsoverlast binnen de woningen wordt ervaren. Om gewenste functies in de openbare ruimte mogelijk te maken worden hier ruimtereserveringen voor gemaakt.

### *Acceptabele overlast activiteiten*

Binnen het gebied bevindt zich nu al een uiteenlopend scala aan functies. Bij behoud van deze functies mogen ze niet meer overlast veroorzaken voor de woonfunctie. De gemeente doet in ieder geval een uitspraak over de volgende activiteiten: detailhandel, supermarkten en



bouwmarkten, sportterreinen, muziekoefenlokalen, kantoorgebouwen en onderwijsgebouwen.

Detailhandel concentreert zich in het gebied op verschillende locaties en kent zijn eigen karakter. Sportterreinen en muziekoefenlokalen zorgen voor een aanvaardbare mate van lichtvervuiling en/ of geluidsoverlast. Voor kantoorgebouwen en onderwijsgebouwen wordt een acceptabel geluidsniveau gehanteerd. Deze activiteiten voldoen minimaal aan de bij inwerkingtreding van de visie gestelde algemene en plaatselijke eisen.

### **7.3 Keuzes**

Om de ontwikkeling van de ontwikkelzone te stimuleren en aan te jagen zijn er ook enkele duidelijke keuzes gemaakt binnen beleidsthema's óf tussen de beleidsthema's.

Er wordt in het kader van de Groei van Haarlem gewerkt aan een afwegingsmethodiek. Onze ambities voor Haarlem hebben allen een impact op de ruimte (fysiek) en middelen (beschikbare financiële middelen, capaciteit, grondposities, etc.). Omdat zowel de ruimte als de investeringsmiddelen beperkt zijn, moeten er keuzes gemaakt worden in deze hoeveelheid aan investeringen en maatregelen. Keuzes moeten zowel op stadsniveau als op zoneniveau worden gemaakt

#### *Stapelning van functie - hoger bouwen*

Eén van de belangrijkste keuzes die we met deze ontwikkelvisie maken is het realiseren van een groot aantal extra woningen, vanuit de gedachte dat heel Haarlem groeit en deze groei voor alle doelgroepen willen faciliteren. De wens om deze woningen te realiseren in combinatie met bijbehorende voorzieningen zorgt ervoor dat we deze functies zullen moeten gaan stapelen; er zal hoger worden gebouwd dan de omliggende bebouwing, maar wel met inachtneming van de omliggende bebouwing. Zo zullen de bestaande structuur in de wijken en belangrijke zichtlijnen onder meer bepalend zijn voor de opzet van de ontwikkelzone.

#### *Mobiliteit*

Haarlem groeit. Dat betekent meer inwoners en dus meer vervoersbewegingen. Om de groeiende stad zowel bereikbaar als leefbaar te houden is een mobiliteitstransitie nodig. Dat wil zeggen dat de stad zo wordt ingericht dat het vanzelfsprekender is om met de fiets, het openbaar vervoer of te voet te gaan. Daarbij kunnen we nadenken over strategische punten in de ontwikkelzone om de overstap van (deel)auto naar fiets en openbaar vervoer te vergemakkelijken (mobiliteitshub). Het succes van een snellere mobiliteitstransitie hangt deels af van welke doelgroepen in de nieuwe woningen komen wonen en hoe deze woningen gelegen zijn ten opzichte van dagelijkse voorzieningen, werklocaties en openbaar vervoer. De toegankelijkheid van het gebied met de fiets vraagt ook zorgvuldige inpassingen van fietsenstallingen; zowel in de openbare ruimte als binnen de gebouwen van de ontwikkelzone. Daarnaast zullen we de bestaande kruispunten in de omgeving van de ontwikkelzone, die in de toekomst mogelijk aan hun capaciteit zitten, moeten veranderen. De oost-westverbindingen kunnen deels worden ontlast van vrachtverkeer door de onderdoorgang van het treinviaduct over de randweg te vergroten. Onderzoek naar deze en andere maatregelen die op kortere termijn en met beperkte middelen kunnen worden uitgevoerd is wenselijk.

#### *Parkeren*

In het verlengde daarvan gaan we in de ontwikkelzone op zoek naar op de toekomst gerichte parkeeroplossingen zonder dat we parkeeroverlast en/of gevaarlijke situaties in de tussenfase creëren. We kijken in hoeverre en onder welke voorwaarden minder parkeerplaatsen dan de huidige parkeernorm mogelijk zijn. En daar waar we parkeergarages en/of andere mogelijkheden in de plannen creëren zullen we gezamenlijk met de initiatiefnemers moeten nadenken over toekomstig (ander) gebruik.

Het beleid om gereguleerd parkeren uit te breiden is gericht op het verminderen van aanwezige parkeeroverlast. De voorgeschreven procedure is niet geschikt wanneer de aanleiding gebiedsontwikkeling of verdichting is. Het is noodzakelijk het proces om gereguleerd parkeren nader te bezien.

#### *Gewenste verplaatsing bedrijvigheid*

Om de ontwikkeling van de ontwikkelzone mogelijk te maken moeten bedrijven (tijdelijk) verplaatst worden. Dit kan zowel binnen de ontwikkelzone zelf als daarbuiten. Sommige bedrijven lijken op voorhand lastiger te combineren met woningbouw, ook al is dat milieutechnisch soms wel mogelijk. We zullen als gemeente alternatieve locaties moeten bepalen voor dit soort bedrijvigheid of zorgen voor passende milieuoplossingen in het gebied. Dit laatste kan ten koste gaan van de aantallen woningen en de leefbaarheid in die omgeving.

#### *Werkgelegenheid*

De gemeente zet in op de groei van werkgelegenheid; ook in deze zone. De aard, de hoogte en het karakter van deze beoogde groei in de ontwikkelzone zal daarbij wel anders worden dan de huidige werkgelegenheid. Er wordt ingezet op een combinatie van wonen en werken, en deze twee zullen elkaar en andere functies niet mogen verstoren. Doordat er steeds meer ZZP-ers zijn en er steeds meer digitaal/virtueel wordt gewerkt, zijn er ook andere werkplekken dan traditionele bedrijfs- of kantoorgebouw ontstaan, bijvoorbeeld meer gericht op ontmoeting van flexwerkers. Tenslotte kan het zo zijn dat de vraag naar werkgelegenheid – naar aanleiding van het voorgaande – een andere omvang heeft dan beoogd. Ook hierin nemen we een zekere mate van flexibiliteit op.

#### *Energie- en warmtetransitie*

Er staat ook veel te veranderen op het gebied van energie- en warmteopwekking. Dit zal ook zijn effecten hebben op de ontwikkeling van het gebied. Duurzame en circulaire technieken voor energievoorziening moeten worden toegepast. Ze worden steeds gangbaarder en goedkoper. Het lijkt dan ook voor de hand te liggen om de eisen in de ontwikkelvisie en de daarop volgende uitwerkingen voor energie in brede zin (gebruik, opwekking, transitie) regelmatig te herijken en stellen voor om deze eisen regelmatig (termijn waarop nog te bezien) opnieuw vast te stellen. Warmtevoorziening kan mogelijk een overschot hebben en daarmee een bijdrage leveren aan de warmtevoorziening in de omgeving.

#### *Klimaatadaptatie in relatie tot groen en water*

Een andere grote verandering die op ons af komt is de klimaatverandering. We moeten zorgen dat de openbare ruimte, de openbaar toegankelijke ruimte, de gebouwen en de infrastructuur piekbelastingen van water en/of hittestress voldoende kunnen opvangen. De ideevorming en regelgeving rondom deze thema's zijn nog volop in beweging. Een regelmatige herijking (termijn waarop nog te bezien) van het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) voor de ontwikkelzone lijkt dan ook voor de hand te liggen.

Om meer hittestress in de gebouwde omgeving te voorkomen moeten ook windstudies naar de toekomstige gebouwde omgeving in de ontwikkelzone worden gedaan.

Ook op gebouwniveau zijn er waarschijnlijk extra voorzieningen noodzakelijk. Zo wordt het in de nabije toekomst verplicht om hemelwater minimaal 48 uur op eigen terrein te bufferen.

#### *Huidig groen versus planvorming*

De ontwikkelzone moet straks een robuust groen karakter hebben en het moet mogelijk zijn dat er uiteindelijk meer groen in de ontwikkelzone is dan nu het geval is. Dit kan betekenen dat er aan het begin van de planvorming groen en bomen worden herplaatst of weggehaald om pas in een latere fase weer groen toe te (laten) voegen. In of vlak naast de bestaande

ecologische zones in de ontwikkelzones zal gebouwd kunnen worden. Een flora en fauna-toets moet bepalen óf en hoe deze ingrepen zorgvuldig gedaan kunnen worden.

Bomen of ecologische zones die om deze reden en na dit onderzoek kunnen worden weggehaald of verkleind zullen moeten worden gecompenseerd.

#### *Aandacht voor de ondergrond*

Er loopt een grote hoeveelheid kabels en leidingen door het gehele gebied; waaronder enkele hoofdleidingen (zie de spelregelkaart). Dit vraagt grote aandacht voor het bepalen van de juiste bouwvlekken ten opzichte van deze leidingen. Daarbij vragen de maatregelen voor klimaatadaptatie ook extra ruimte voor leidingen en bergingen in de ondergrond.

Hierbij zal afstemming tussen ontwikkelaars en alle nutsbedrijven in een vroegtijdig stadium noodzakelijk zijn. Het lijkt interessant om de verschillende onderhoudsperiodes en andere benodigde ingrepen op elkaar af te stemmen, waardoor er meer structuur in het leidingwerk ondergronds kan worden aangebracht.

#### *Woningbehoefte*

Uit onderzoek naar de woningbehoefte in Haarlem tot 2030 (Raming woningbehoefte Zuid Kennemerland en IJmond oktober 2018, bureau RIGO) blijkt dat de helft van de behoefte eengezinswoningen is. In Haarlem zijn relatief veel plannen voor appartementen en weinig plannen voor eengezinswoningen.

Uit het onderzoek blijkt ook dat een groot deel van de bestaande eengezinswoningen wordt bewoond door (toekomstige) senioren. Deze woningen zullen op korte termijn niet leeg komen voor jonge stellen/ gezinnen die een eengezinswoning zoeken. Het risico is dat deze groep daardoor uit Haarlem vertrekt.

Met de bouw van veel gestapelde woningen wordt de kans gepakt het aantal woningen te bouwen dat aan de vraag voldoet en de wachttijd voor sociale huur te verkorten. Creatieve nieuwe vormen van woningbouw, zoals gezinsvriendelijke gestapelde woningen of compacte grondgebonden stadswoningen op kleinere kavels zijn mogelijkheden om zowel aantallen als gewenste woonvormen te realiseren. Daarnaast kunnen kwalitatief hoogwaardige appartementen in de eigen buurt (toekomstige) ouderen de mogelijkheid bieden door te stromen en wel in de buurt te blijven wonen waardoor het sociaal netwerk in stand blijft.

#### *Multifunctionaliteit en flexibiliteit*

Met het toevoegen van woningen groeien de voorzieningen mee. Indicatie van het aantal vierkante meters dat daarvoor nodig is in de ontwikkelzone ligt tussen de 31.000 en 58.000 (inclusief het primair onderwijs). Dit is geen blauwdruk, maar het geeft een beeld van wat nodig kan zijn. Gelet op de stapsgewijze ontwikkeling van het gebied is flexibiliteit in de te ontwikkelen ruimtes wenselijk. Bij de inschatting zijn voorzieningen die op stadsdeelniveau of stedelijk moeten worden toegevoegd, zoals bijvoorbeeld een sporthal, meegenomen. Voorzieningen moeten ook zoveel mogelijke multifunctioneel zijn omdat het combineren van verschillende functies meerwaarde heeft en zij elkaar dan onderlinge versterken, bijvoorbeeld combinaties van cultuur, zorg, onderwijs, sport, ontmoeting et cetera. Diezelfde multifunctionaliteit geldt voor de openbare ruimte. Naast een functie om gevolgen van klimaatverandering op te vangen, is de openbare ruimte en het groen bijvoorbeeld ook een heel geschikte plek om in te spelen of voor ontmoeting.

#### *Verkeer en hinder*

Problemen die we kunnen voorzien, bijvoorbeeld met verkeer of met hinder, moeten zo vroeg mogelijk worden opgelost. We laten alvast onderzoek doen en als er voor de hand liggende (tijdelijke) maatregelen zijn, zullen we die nemen. Bij de kruispunten van de De Ruijterweg, de

Pijlslaan en de Leidsevaart met de Westelijke Randweg blijkt uit onderzoek dat daar in de toekomst winst te behalen is.

#### *Flexibiliteit in de ontwikkelvisie*

De ontwikkelvisie is de eerste globale stap op weg naar de ontwikkeling van de zone. In deze visie worden veel uitspraken gedaan over de ambities, wensen en eisen voor de mogelijke toekomst. Een les uit de afgelopen jaren van de vastgoedcrisis is het dat er geen blauwdrukken voor gebiedsontwikkeling meer moeten zijn. De ontwikkelvisie biedt daarom een globaal en abstract ontwikkelingskader, maar ook dan moeten sommige uitgangspunten in een latere fase aangepast (kunnen) worden. Het lijkt verstandig de ontwikkelvisie zelf in zijn geheel ook periodiek te herzien en – waar nodig – te herschrijven.

#### **7.4 De visie in relatie tot de stad**

De ontwikkelzone Zuidwest is één van de acht zones in de stad waar het grootste deel van de groei gerealiseerd gaat worden. De keuzes die in de afzonderlijke zones gemaakt worden, moeten in lijn zijn met de keuzes en bijdragen aan de opgaven die voor de hele stad gelden. Kortweg is de opgave: het realiseren van 10.000 woningen, waarvan een substantieel aantal sociale huur, met behoud van stedelijke kwaliteit. De groei van Haarlem moet hand in hand gaan met een meegroeiend voorzieningenniveau en werkgelegenheid, en met ambities op het gebied van duurzaamheid, mobiliteit of groen.

#### *Studies groeipotentie*

Om de opgaven en kansen voor de stad goed in beeld te krijgen zijn vier studies uitgevoerd. Er is onderzoek gedaan naar de woonbehoefte en naar welke en hoeveel voorzieningen nodig zijn als de stad groeit. Ook is onderzocht hoeveel werk er toegevoegd moet worden om minimaal het (al lage) ratio van 0,47 baan per inwoners te behouden en onderzoek hoe de stad bereikbaar blijft met de groei.

De resultaten van de studies zijn vertaald naar opgaven en/of mogelijkheden voor de verschillende ontwikkelzones.

Uit de *woonstudie* komt dat er in Zuidwest geen accent hoeft te worden gelegd op woningen voor een bepaalde doelgroep/leefstijl. De gemeente is al in gesprek met ontwikkelaars en corporaties over het realiseren van 50 procent sociale huur. Om deze uitdaging te kunnen realiseren is het niet wenselijk de andere 50 procent woningen in te vullen naar doelgroep/leefstijl. De uitkomsten van het woonbehoefteonderzoek geeft de gemeente uiteraard wel mee aan de ontwikkelende partijen.

Uit de *voorzieningenstudie* komt de behoefte aan gebouwde voorzieningen, commerciële én sociaal-maatschappelijke, naar voren. In de ontwikkelvisie Zuidwest wordt in deze behoefte voorzien. Bijvoorbeeld voor gezondheidszorg, onderwijs en welzijnsvoorzieningen. Ook kan worden voorzien in de behoefte aan stedelijke voorzieningen zoals een sporthal en sportvelden.

Voor de zone staat ook een opgave opgenomen voor beschermd/beschut wonen. Ook hiervoor is ruimte, ervan uitgegaan dat dit voornamelijk in de sociale huur zal worden gerealiseerd.

Uit de *studie naar werk* is voor Zuidwest een totaal aantal arbeidsplaatsen van 1.790 opgenomen. Dat aantal is een optelling van bestaande plaatsen, autonome groei door het toevoegen van woningen en extra groei om de ratio baan per inwoner op peil te houden. In de

visie is voor dit totaal aantal voldoende ruimte opgenomen. Een deel daarvan wordt ingevuld door zzp'ers die vanuit woningen werken.

In de *mobilitiestudie* worden een aantal punten benoemd die van belang zijn voor de zone, maar die geen ruimtereservering vragen in de zone zelf. In de visie wordt binnen de zone rekening gehouden met bijvoorbeeld een mobiliteitshub en mogelijk een parkeergarage onder een sportveld. Knelpunten op en langs de Randweg (bijvoorbeeld verhoging spoorwegviaduct) en bij het spoort (ongelijkvloerse kruisingen) vragen aandacht en onderzoek voor de ontwikkeling van deze zone.

De conclusie voor deze ontwikkelzone is dat aan de opgaven voor de hele stad kan worden voldaan. Maar er is geen ruimte voor opgaven die elders in de stad niet gerealiseerd kunnen worden.

#### *Afwegingsmethodiek*

De opgaven en ambities voor de stad kunnen niet in gelijke mate in elke zone worden gerealiseerd. Sommige zones bieden kansen voor het realiseren van bepaalde ambities die in andere zones juist niet kunnen worden gerealiseerd. Op basis van verschillende studies en ervaringen van andere steden zijn kansen en beperkingen in beeld gebracht. Dit heeft geleid tot een afwegingsmodel aan de hand waarvan keuzes zijn gemaakt in de ontwikkelvisies.

#### *Experimenten*

De ontwikkelzones zijn ook toekomstwijken waar geëxperimenteerd wordt met nieuwe mobiliteitsconcepten, circulaire economie en versterking van de sociale samenhang. Er zijn binnen de ontwikkelzone Zuidwest mogelijkheden voor het introduceren van experimenten. Bijvoorbeeld:

- Energietransitie ((Warmte-)energie leveren aan de omgeving?)
- Mobiliteitstransitie
- Nieuwe Economie (Nieuwe woon-werk-vormen)
- Toegankelijkheid (Inrichten woonomgeving zodat ook kwetsbare doelgroepen zelfredzaam zijn)

In de ontwikkelstrategie Zuidwest, die volgt na vaststelling van de ontwikkelvisie, wordt hier nader bij stil gestaan.

## 8. Strategie

### 8.1 Inleiding

De ontwikkelvisie is bedoeld als 'stip op de horizon'. Het is een document dat de ambities, wensen en eisen voor de mogelijke toekomst van het gebied weergeeft. Geen van de huidige bedrijven of eigenaren móet vertrekken, maar we kunnen ons voorstellen dat de voornoemde randvoorwaarden en ambities aantrekkelijk genoeg zijn voor deze partijen om na te denken over de toekomst. We willen hen nadrukkelijk uitnodigen om, op basis van deze visie, met de gemeente Haarlem in gesprek te gaan over de ontwikkeling van het gebied.

In dit hoofdstuk staan we kort stil bij de eerste ideeën over 'hoe' we de inhoud van de ontwikkelvisie ook daadwerkelijk kunnen gaan realiseren. Deze strategie wordt na de vaststelling van de ontwikkelvisie nader uitgewerkt, hier geven wij nu een eerste richting.

### 8.2 Proces en fasering

De fasering van de planvorming en de uitvoering is nog ongewis, omdat we afhankelijk zijn van de wensen van de eigenaren en ontwikkelaars in het gebied voor het tempo waarin zij willen ontwikkelen. Uiteraard gaan we met alle betrokken partijen in gesprek om te bezien welke inhoudelijke ondersteuning zij nodig hebben om deze ontwikkeling mogelijk te maken. Daar waar de gemeente wel gronden in bezit heeft, kan desgewenst de ontwikkeling eerder tot stand komen, maar dat moet altijd in afstemming met de andere kavels gebeuren.

### 8.3 Flexibiliteit

Wij verwachten met deze ontwikkelvisie en de spelregelkaart voldoende flexibiliteit te hebben om de beoogde ontwikkelingen op gang te brengen. Indien op sommige locaties de huidige eigenaren hun bedrijfsvoering willen continueren moet de planvorming hiermee rekening houden en moet er voldoende bewegingsruimte zijn om de ambities uit deze ontwikkelvisie alsnog te realiseren. Ook zal er enige mate van flexibiliteit moeten zijn om schommelingen in de vastgoedmarkt op een goede manier het hoofd te bieden.

### 8.4 Planning

Ook over de exacte planning is nog niet zoveel concreets te zeggen. De planning is om deze ontwikkelvisie medio 2019 vast te stellen. Hierna ontstaat de mogelijkheid om enkele deelgebieden of onderdelen te ontwikkelen. Aangezien het bestemmingsplan de beoogde functies en hoogten niet toelaat, zal er een nieuwe juridische basis moeten worden vastgelegd. Er wordt nog gestudeerd welke planologische procedure hiervoor het meest geschikt is en de meeste zekerheden voor de omwonenden, initiatiefnemers en gemeente biedt. Na de (gedeeltelijke) vaststelling van een bestemmingsplan kunnen aanvragen voor de omgevingsvergunningen worden ingediend.

### 8.5 Samenwerking

Willen we de ambities uit deze ontwikkelvisie realiseren dan moeten we ook nadenken over een vernieuwende vorm van samenwerking met marktpartijen. Een samenwerking die ervoor zorgt dat de beleidsdoelstellingen van de gemeente worden gerealiseerd via een markgericht en commerciële insteek van de betreffende ontwikkelaars. Deze samenwerking moet openstaan voor huidige eigenaren en ontwikkelaars, maar ook voor eventuele nieuwe partijen. Aandachtspunt hierbij is dat deze vrije toetreding tot een samenwerking geen prijsopdrijvend effect heeft. Daarom wordt gedacht aan een samenwerking op basis van vooraf vastgelegde spelregels, zowel voor de ruimtelijke mogelijkheden als voor de inbrengwaarden en dergelijke. De beperkte gronden in het gebied die de gemeente zelf in eigendom heeft zullen dan ook

voor vergelijkbare waarden worden ingebracht. Tenzij de gemeente op basis van andere programma's of ambities hierbij andere keuzes maakt.

## **8.6 Financieel**

### *Globale haalbaarheid met fondsvorming en grondexploitaties*

De concept ontwikkelvisie beschrijft hoe het college aankijkt tegen de meerjarige ontwikkeling in Zuidwest. De financiële vertaling van de verschillende opgaven maakt geen deel uit van een ontwikkelvisie. De uitwerking hiervan vindt plaats in de ontwikkelstrategie die later volgt. Daarbij wordt in ieder geval betrokken de planning van de maatregelen die in de structuurvisie openbare ruimte zijn opgenomen en zijn verwerkt in het investeringsprogramma van de programmabegroting. Ook wordt hierbij betrokken de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek naar het instellen van specifieke fondsen om de groei van Haarlem te versnellen en het benutten van specifieke regelingen op provinciaal of Rijksniveau.

Voor zover nu bekend kunnen alle ambities ruimtelijk een plek krijgen in deze zone. Er moet echter nog afgewogen worden of er voldoende middelen (beschikbare financiën, capaciteit, grondposities, et cetera) beschikbaar zijn en of er op basis daarvan keuzes gemaakt moeten worden in de concrete maatregelen. Als hiervan sprake is komt het college daar bij de definitieve visie beargumenteerd op terug.

### *Subsidies*

De gemeente Haarlem zal, ten behoeve van de bevordering van de haalbaarheid op zoek gaan naar subsidies en andere additionele financiële/ondersteunende middelen voor de grondexploitatie. Ook stellen de Provincie Noord-Holland en de MRA regulier expertise beschikbaar voor de versnelling van woningbouwopgaven, energietransitie en binnenstedelijke transformatiegebieden. Hierin zal de gemeente Haarlem stappen zetten om deze additionele kennis en middelen in te kunnen zetten voor de ontwikkeling van de visie.

### *Fondsvorming*

Er is al het fonds ongedeelde stad. De gemeente Haarlem denkt verder aan de vorming van fondsen voor de realisatie van een aantal belangrijke beleidsdoelstellingen, zoals de realisatie van sociale woningbouw bij projecten. De exacte regeling van dit fonds wordt nog nader uitgewerkt.

Ook wordt nagedacht over een fonds voor mobiliteit.

Tenslotte zal er uiteraard bij de ontwikkelvisie een afdracht moeten plaatsvinden voor bovenwijkse voorzieningen. Hiervan zal de scope nog nader bepaald moeten worden en moet worden vastgelegd in de (anterieure) overeenkomsten met de ontwikkelaars uit het gebied.

## **8.7 (Planologische) vervolgstappen**

De manier van samenwerken met de verschillende eigenaren en ontwikkelaars in de ontwikkelzone moet nog verder uitgewerkt worden. Het ligt voor de hand om alle partijen die mee willen doen met de transformatie van dit gebied samen te brengen in een overleg- en/of samenwerkingsorgaan, waarbij zoveel mogelijk wordt gestuurd op gemeenschappelijke belangen. De ontwikkelvisie vormt de basis van deze samenwerking.

De inzet van de juiste planologische middelen moet deze basis ook borgen, waarbij het streven is om vooruitlopend met partijen duidelijke afspraken te maken over doelstellingen, taken en de nakoming daarvan (anterieure overeenkomsten). Het kan echter noodzakelijk zijn (ook) een exploitatieplan op te stellen en op basis daarvan tot een samenwerking te komen.

Het proces dat ná vaststelling van de ontwikkelvisie doorlopen wordt zal in ieder geval moeten voldoen aan het Haarlems Ruimtelijk Planproces (in ontwerp). In het vervolgproces moeten ook aanvullende criteria ruimtelijke kwaliteit voor de gehele zone worden opgesteld om

initiatieven aan te toetsen. De criteria ruimtelijke kwaliteit zoals deze nu in de nota Ruimtelijke Kwaliteit zijn opgenomen zijn niet toereikend. In overleg met de ARK zal worden nagedacht over het aanstellen van een (externe) supervisor voor deze zone.

#### **8.8 Wat is nog verder nodig**

De ontwikkelvisie is een eerste stap op weg naar de ontwikkeling van dit gebied. In het vervolg van de vaststelling van deze visie zullen er nog veel onderzoeken moeten worden gedaan in het kader van het bestemmingsplan. Het gaat onder meer om onderzoeken naar geluid, externe veiligheid en erfgoed/archeologie.

#### **8.9 Communicatie**

Vanaf het begin van het opstellen van de ontwikkelvisie is er contact met eigenaren, gebruikers en (direct) omwonenden in het gebied. Deze manier van communicatie willen we doorzetten, waarbij we een verschil maken bij de participatie en de inspraak op de verschillende vast te stellen documenten. In het traject naar vaststelling van deze ontwikkelvisie heeft de participatie en inspraak reeds plaatsgevonden.

Voor het planologische traject om te komen tot een geheel of gedeeltelijk bestemmingsplan zullen we een vergelijkbare aanpak hanteren. Het lijkt interessant om in het vervolgetraject ook enkele toekomstige doelgroepen (wonen/werken/voorzieningen) te betrekken.



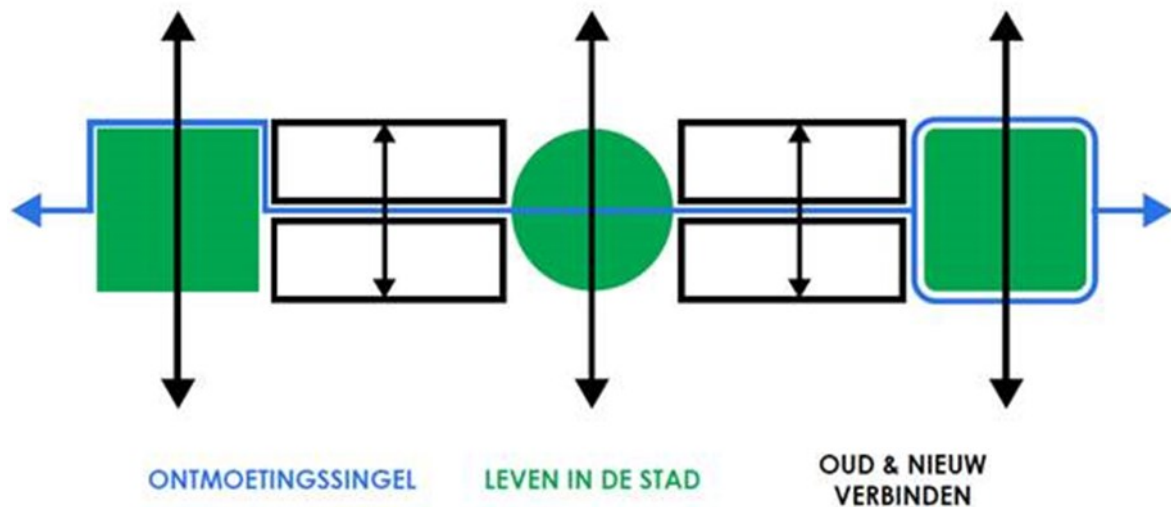
## 9. Spelregelkaart

### 9.1 Inleiding

De spelregelkaart (zie bijlage) is een belangrijk middel voor het voeren van regie over uitgiftegrenzen, rooilijnen, bouwhoogtes et cetera. De spelregelkaart geeft het kader maar laat hierbij veel ruimte voor de verdere invulling. De spelregelkaart heeft, samen met de criteria voor ruimtelijke kwaliteit die in het vervolgtraject zullen worden opgesteld, als doel de kwaliteit en de eenheid van de ontwikkelzone te garanderen. Dat wat op de spelregelkaart staat is niet zonder meer uit te voeren. Ontwikkelingen worden beoordeeld op basis van de spelregelkaart, de ambities en de ruimtelijke kwaliteitseisen zoals verwoord onder 9.3.4 Sfeergebieden. Indien de maatvoering ten koste gaat van de kwaliteit zal deze moeten worden teruggebracht zodat een aanvaardbare kwaliteit ontstaat.

### 9.2 Ruimtelijk concept

De conclusie van de ruimtelijke analyse is dat de Ontwikkelzone Zuid-West een restzone is temidden van woongebieden. Een zone die gefaseerd is ingevuld met verschillende functies en bebouwing. Herinrichting en verandering van het gebruik van deze zone (woningbouw, voorzieningen) geeft de kans eigentijdse (ruimtelijke) kwaliteit toe te voegen. Daarbij is het belangrijk de bestaande kwaliteit van de zone, zoals de groengebieden en die van de omliggende buurten, sociale samenhang, diversiteit en identiteit te behouden en te versterken. Het doel is dan ook om door verbindingen en relaties aan te gaan met die bestaande kwaliteiten de zone zijn karakter te geven. Maar de zone gaat ook de bestaande omgeving iets teruggeven.



Figuur 31, Ruimtelijk concept ontmoeten en verbinden, gemeente Haarlem

Het ruimtelijk concept gaat uit van een verbindende openbare ruimte tussen bestaand en nieuw, de zogenaamde 'ontmoetingsingel'. Deze singel bestaat uit twee gebundelde doorgaande structuurlijnen: een brede route voor fietsers en voetgangers en een waternverbinding.

De fiets- en looproute verbindt de deelgebieden met elkaar, met de binnenstad en met het station Heemstede-Aerdenhout. Daarnaast verbindt de route verschillende functies zoals sportvoorzieningen, winkels, ontmoetingsplekken en -pleinen, groenvoorzieningen, speelplekken en parken in het gebied. Vooral voor de fietser en de voetganger worden deze

voorzieningen eenvoudig toegankelijk. De bestaande woongebieden zullen hier ook van profiteren. In het concept wordt zowel aan de westelijke (spoor)zijde van de ontwikkelstrook als aan de oostelijke zijde op de overgang met het bestaand woongebied plek gereserveerd voor openbare ruimte met voldoende maat in het profiel voor nieuwe boomstructuren. De tweede doorgaande structuurlijn, de waterverbinding, begeleidt de groen aangeklede route. De waterverbinding krijgt een centrale ligging binnen een aantal deelgebieden die elk hun eigen sfeer hebben. Per deelgebied verandert het water van karakter. Naast beeldkwaliteit draagt deze watergang bij aan een toekomstbestendige waterhuishouding voor het gebied en de omgeving. Deze groen/blauwe zone centraal in het gebied zorgt door het brede profiel letterlijk voor meer afstand tussen de bestaande woningen en de nieuwbouw. De nieuwe bebouwing krijgt een eigentijds, duurzaam karakter.

In hoofdstuk 7 van deze visie zijn de uitgangspunten en keuzes voor de ontwikkeling van het gebied beschreven. Hieronder zijn deze uitgangspunten vertaald in doelen voor het hele gebied. Verderop in dit hoofdstuk krijgt dat nog nadere invulling er zogenaamd sfeergebied.

### Doelen ontwikkelzone Zuidwest



#### WERKGELEGENHEID & STAD IN BALANS

- Behouden aantal arbeidsplaatsen en nieuwe soorten werkgelegenheid creëren
- Meer arbeidsplaatsen in minder ruimte
- Voldoende maatschappelijke voorzieningen
- Verbinden bestaande en nieuwe voorzieningen in het stadsdeel
- Gevarieerd woningaanbod voor verschillende doelgroepen



#### BEREIKBAAR & DUURZAAM

- Stimuleren bewegen en langzaam verkeer door aantrekkelijke, toegankelijke en praktische routes
- Toegankelijkheid, doorwaadbaarheid en bereikbaarheid langzaam verkeer
- Stimuleren verminderen autogebruik
- Optimale veilige langzaam verkeersroutes gescheiden van auto
- Beperken overlast automobilititeit (parkeren en verkeer)
- Stimuleren OV gebruik door verbeteren bereikbaarheid OV-voorzieningen
- Auto-parkeren wordt uit het zicht opgelost
- Optimaal benutten van (beperkt) aantal parkeerplaatsen (uitdaging om ander concept te bedenken voor 100% bezette parkeerplaatsen)
- Klimaatadaptief ontwerp voor zone en omgeving
- Klimaatneutraal
- Bijdragen aan de energietransitie van de bestaande omgeving
- Optimaal gebruik dakoppervlak voor duurzaamheidsambities
- Optimaal gebruik maken van capaciteit van de ondergrond



### **2100 WONINGEN & 50% SOCIALE HUUR**

- Stimuleren sociale cohesie tussen bestaande en nieuwe wijken 'ontmoeten en verbinden' en sociale veiligheid
- Doorstroming woningmarkt klein Zuidwest



### **BESTAANDE KWALITEIT & GROEN AANZICHT**

- Voldoende sport (uitbreiden voetbal en sporthal)
- Behouden ecologische verbindingen en maken nieuwe verbinding langs levenslijn
- Bestaande waardevolle bomen en boomstructuren handhaven, maken nieuwe groenstructuren en toename van het aantal bomen
- Behouden van de cultuurhistorisch waardevolle bebouwing
- Nieuwbouw integraal onderdeel maken van het stadsdeel
- Aantrekkelijke en veilige woonomgeving waar mensen zich thuis voelen
- Voorzieningen voor energietransitie en klimaatadaptatie mee-ontwerpen in de bebouwing voor de kwaliteit van de openbare ruimte
- Stimuleren spelen op straat

### **9.3 Spelregelkaart**

Om de gewenste toekomstige ruimtelijke kwaliteit en de gestelde doelen in het nieuwe woongebied te waarborgen wordt een spelregelkaart gehanteerd. De spelregelkaart is het middel om de regie over bouwvelden, rooilijnen, bouwhoogtes oriëntatie van gebouwen etc. te voeren. De spelregelkaart bevat de minimale kaders voor de stedenbouwkundige en architectonische uitwerking van de ontwikkelzone. Hierbij wordt nadrukkelijk veel ruimte gelaten voor de verdere invulling. In vervolgdOCUMENTEN zoals het bestemmingsplan en de criteria ruimtelijke kwaliteit zullen randvoorwaarden worden gesteld. Deze hebben als doel de kwaliteit en de eenheid van de ontwikkelzone verder te garanderen.

De gemeente heeft als toekomstig eigenaar en beheerder van de benodigde openbare ruimte eerst het gewenste karakter en de minimale ruimteclaims van de openbare ruimte gedefinieerd om de gestelde doelen te kunnen halen. Voor deze ruimteclaims zijn vervolgens ruimtelijke kwaliteitseisen opgesteld. Aan de hand van alle eisen is het openbaar domein in beeld gebracht en uitgewerkt. Claims zijn de bereikbaarheid voor alle soorten verkeer, ruimte voor water en waterberging, plant- en groeiruumte voor bomen en groen, ontmoeten en verblijven, laden en lossen, parkeren, ondergrondse infrastructuur enzovoorts. Een goed ingerichte openbare ruimte is voorwaardelijk voor ontwikkeling van het gebied. Door het integrale ontwerp weten we zeker dat alle benodigde voorzieningen goed kunnen worden geïntegreerd in de geclaimde maten voor de openbare ruimte en dat er daarnaast voldoende ruimte is om bebouwing en openbare ruimte goed op elkaar aan te sluiten. De overige ruimte kan dan worden ingevuld met bebouwing.

Voor de bebouwing geldt nu alleen nog het uitgangspunt van 1.500 woningen (exclusief Plaza West), de mogelijkheid voor bedrijven om terug te keren in de zone en benodigde maatschappelijke voorzieningen.

De plannen zijn een momentopname. In de loop der tijd zullen er aanpassingen komen in het programma en uitvoering van de bebouwing.

Om flexibiliteit mogelijk te maken maar tegelijkertijd de integraliteit en samenhang te garanderen is het ruimtelijk model geabstraheerd tot een spelregelkaart en een set spelregels. Samen zorgen die ervoor dat de kwaliteit in de toekomst gegarandeerd blijft zonder alles nu al vast te leggen en te bepalen.

De spelregelkaart richt zich op de verdeling van de functies, sferen van de deelgebieden met bijbehorende inspiratiebeelden, de maten van de openbare ruimte (minimaal benodigde profielen), de afstand tot de bestaande bebouwing en de gemiddelde hoogte van de nieuwe bebouwing. Ook de oriëntatie van gebouwen, de ontsluiting van de parkeergarages en de ligging van toegangen en entrees worden in de spelregelkaart globaal weergegeven. De elementen om de beoogde doelen te behalen worden in de spelregelkaart nader uitgewerkt in de volgende onderdelen:

1. Routes en verbindingen
2. Gebouwen
3. Randvoorwaarden
4. Sfeergebieden

### **9.3.1 Routes en verbindingen**

#### *Verbindingen bestaand en nieuw*

De bestaande omliggende wijken hebben veel kwaliteit. Verbinding zoeken met die bestaande structuren en kwaliteiten is een belangrijk uitgangspunt. De rode lijnen geven aan waar interessante verbindingen zijn met de bestaande wijken. Verbindingen met de bestaande buurt worden gelegd in de openbare ruimte. Deze dwarsverbindingen zijn direct verbonden aan de centrale openbare ruimte.

#### *Wijkontsluiting*

De hoofdontsluiting van de zone voor autoverkeer zal grotendeels autonoom als parallelstructuur aan de spoorzijde worden gesitueerd. Voor het overgrote deel is het duidelijk waar deze verbinding ongeveer komt (doorgetrokken lijn). Hoe de Pijlsaan wordt gekruist en de Grijpensteinweg wordt aangetakt wordt nog onderzocht. Dit is aangegeven met een stippellijn.

#### *Auto te gast*

De ingetekende wegen die zijn aangeduid als 'auto te gast' geven prioriteit aan fietsers en voetgangers. Deze routes maken voorzieningen en woningen bereikbaar maar de snelheid is aangepast aan de omgeving.

#### *Ontsluiting parkeergarages*

Parkeren wordt opgelost op eigen terrein en uit het zicht. Om de verkeersbewegingen in het gebied zoveel mogelijk te beperken moeten gebouwde parkeergarages ontsloten worden vanaf de wijkontsluiting.

### *Kansen voor een mobiliteitshub*

Hoe automobilititeit er in de toekomst uit gaat zien is onduidelijk. Onderzoeken wijzen uit dat het autobezit groeit maar er zijn ook onderzoeken die voorspellen dat de samenleving de auto meer gaat delen. Een gebouwde voorziening (hub) kan dichtbij uitvalswegen worden geplaatst. Bewoners kunnen lopend of met de fiets naar de hub en daarvandaan met de auto hun weg vervolgen. De hub kan ook worden ingezet om pakketten te laten bezorgen. De hub is een middel om het aantal verkeersbewegingen in de zone af te laten nemen. Daarnaast kan een (tijdelijke) hub een interessant alternatief zijn voor de middellange termijn. Nu wordt het bebouwd als garage. Als over 15 tot 20 jaar inderdaad blijkt dat het autobezit is afgenomen kan de plot alsnog bebouwd worden met een andere functie.

### *Doorgaande route voor langzaam verkeer, vergezeld van waterloop*

Dit is de basis van het plan. Een route van stad naar station die sport, parken en pleinen met elkaar verbindt. Deze route loopt door een aantrekkelijke, ruim opgezette openbare ruimte en wordt vergezeld door een waterverbinding die per sfeergebied een andere uitstraling heeft. De waterverbinding dient meerdere doelen. Behalve het bepalen van het karakter van de openbare ruimte is de waterverbinding ook belangrijk voor het waterpeil van de wijk, mede gezien de verwachte klimaatveranderingen. Water zorgt voor verkoeling in de zomer. Een robuuste waterverbinding in het gebied met voldoende doorstroming is gunstig voor de waterkwaliteit.

### *Geplande fietsroute*

De provincie ontwerpt een fietsroute langs de Randweg, die Haarlem, Aerdenhout en Heemstede beter met elkaar verbindt. Het ontwerp is nog niet definitief vastgesteld, maar is wel uitgangspunt in deze visie.

### *Zoekgebied extra sportveld, sporthal en basisschool*

Naast woningen moet er voor de nieuwe bewoners ook genoeg ruimte zijn voor onderwijs en sport. Vanwege de beperkte ruimte is het belangrijk om efficiënt met de ruimte om te gaan. Combineren van de sport en onderwijsfunctie is hiervoor heel geschikt. Het zoekgebied moet ruimte bieden aan een extra sportveld, een basisschool en een sporthal. Indien gekozen wordt de school aan de van Oosten de Bruinstraat te ontwikkelen zoals in het ruimtelijk model in beeld is gebracht dan wordt het aantal vierkante meters dat daarvoor nodig is afgetrokken van de bouw mogelijkheden die er zijn aan de westzijde van de sportvelden.

### *Zoekgebied verbinding*

Het spoor en de Randweg zijn stedelijke barrières voor langzaam verkeer. De zoekgebieden 'verbinding' zijn zones waarbinnen mogelijkheden liggen de oversteken voor langzaam verkeer te verbeteren.

## **9.3.2 Gebouwen**

### *Te behouden bebouwing*

De gebouwen binnen het projectgebied die hoogstwaarschijnlijk niet zullen verdwijnen en onderdeel zullen blijven van de gebiedsontwikkeling zijn op de kaart aangegeven.

### *Bebouwing met cultuurhistorische waarde*

Gebouwen met cultuurhistorische waarde zijn de gemeentelijke monumenten de Pelgrimkerk en de spoorwoningen aan de westkant van het spoor. Daarnaast hebben Haarlem Hoog en het pomphuisje bij de rotonde van de Pijlslaan cultuurhistorische waarde.

### *Bouwveld*

Het bouwveld is de ruimte waarbinnen gebouwen kunnen worden ontworpen. Om voldoende licht, lucht ruimte en kwaliteit te maken zal een bouwveld nooit volledig worden bebouwd. Een groot deel van de bouwvelden zal dan ook onderdeel worden van openbaar toegankelijke ruimte zoals straten, pleinen en binnenterreinen.

### *Gefixeerde rooilijn*

Dit is de gefixeerde bouwgrens. Deze lijn is opgenomen om een minimale profielbreedte, die nodig is om een kwalitatief goede openbare ruimte te maken, te waarborgen. Bebouwing moet voor minimaal 60% in de rooilijn worden gebouwd.

### *Flexibele rooilijn*

De flexibele rooilijn is de uiterste bouwgrens. Deze lijn is opgenomen om een minimale profielbreedte die nodig is om een kwalitatief goede openbare ruimte te maken te waarborgen.

### *Integraal verschuiven rooilijn*

Op plekken waar een gefixeerde rooilijn gewenst is maar de exacte ligging nog bespreekbaar is, is het symbool integraal verschuiven rooilijn opgenomen.

### *Alzijdige oriëntatie, oriëntatie gebouw*

Alle gebouwen die binnen het bouwvlak worden gerealiseerd hebben een alzijdige oriëntatie. Alle gebouwen presenteren zich met alleen maar voorkanten naar openbaar toegankelijk gebied, ook naar de spoorzijde. Daar waar de oriëntatie specifiek is, is dit aangegeven met 'oriëntatie gebouw'.

### *Voorzieningen in de plint*

Veel van de commerciële ruimte die in het plan wordt mogelijk gemaakt zal een plek krijgen in de plint van gebouwen. De plint is de begane grondlaag. Voorzieningen in een plint, zoals een winkel, een kapper, een tandarts et cetera dragen bij aan een levendig straatbeeld. Binnen de sfeergebieden wordt een verdere uitwerking gegeven van passende voorzieningen per gebiedsdeel.

### *Kansrijke kantoorlocatie*

De zuidzijde van het plangebied, dichtbij de Randweg en het station Heemstede Aerdenhout is een kansrijke locatie voor kantoorgebouwen. Kantoren hebben een andere ruimtelijke impact dan de (bestaande) bedrijven die voornamelijk ruimte nodig hebben op de begane grond. Kantoren zijn ook mogelijk op verdiepingen.

### *Extra aandacht overgang bouwhoogtes*

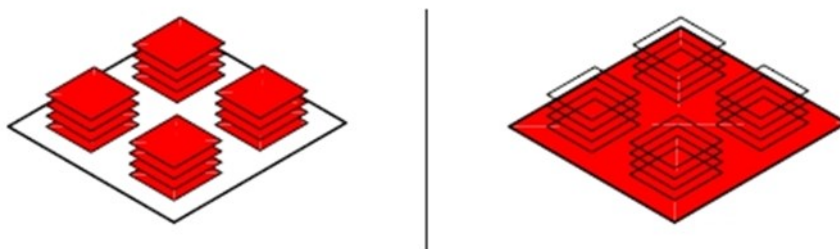
Het bouwprogramma moet binnen de bouwvlekken worden gerealiseerd. De bebouwing moet in hoogte ook aansluiten op de bestaande omgeving. Daarom is het uitgangspunt dat hoe dichter de nieuwbouw op de bestaande omgeving staat, hoe meer de hoogte van de nieuwbouw correspondeert met die van de bestaande bebouwing.

### *Minimale fsi, maximale fsi en percentage onbebouwd*

Op de spelregelkaart staan bouwvelden getekend. Sommige van deze velden zijn heel ruim getekend omdat het daar minder uitmaakt waar precies de bebouwing komt in dat veld, maar het is uitdrukkelijk niet de bedoeling dat het hele veld wordt volgebouwd. Er moet genoeg plek zijn voor openbare ruimte en groen. Daarom wordt een minimaal percentage open te houden gebied

(onbebouwd en openbaar) per bouwveld opgenomen. Dit percentage verschilt sterk per bouwveld, omdat de openheid afhankelijk is van de flexibiliteit die er per bouwveld gegeven wordt.

Voor het percentage van het bouwveld dat wel bebouwd kan worden wordt de Floor Space Index (FSI) gebruikt. FSI drukt de stedelijke dichtheid uit. De FSI wordt berekend door het totaal gebouwde vloeroppervlak te delen door het oppervlak van het bouwvlak. Hoe hoger de index, hoe dichter de bebouwing (zie figuur 32: het aantal vierkante meters in de gestapelde rode vlakken links is gelijk aan het aantal vierkante meters in het vlak rechts). De FSI's uit de spelregelkaart zijn afgeleid uit het ruimtelijk model en de bijbehorende profielen, dat op basis van de sessies met de meedenkgroep is opgesteld. (half)verdiepte vierkante meters voor het parkeren zijn niet meegenomen in het bepalen van de FSI.

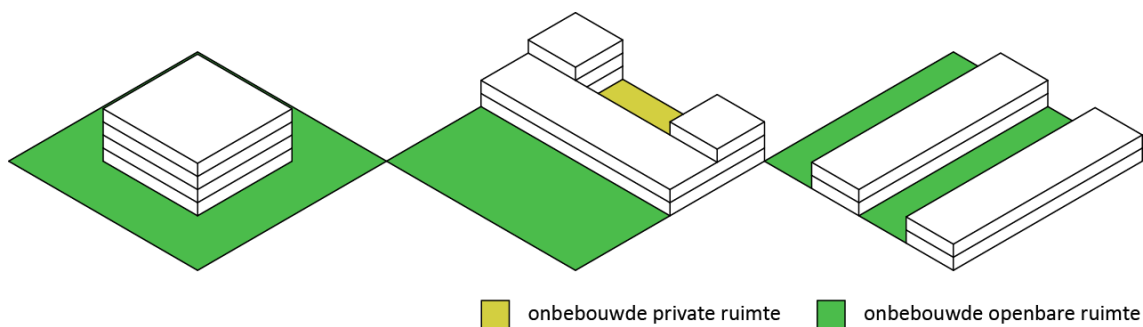


*Figuur 32, berekenen FSI*

Ook zijn er in de bouwvlakken (mogelijke) hoogte-accenten aangegeven. Het gaat hier om accenten die opvallend hoger zijn dan de omgeving. Er moet altijd worden aangetoond dat het hoogte-accent past in de omgeving en aan de ruimtelijke kwaliteitseisen voldoet. Daarnaast moet het hoogte-accent binnen het gestelde FSI passen. Een hoogte-accent betekent dus direct dat elders in het bouwvlak minder mag worden gebouwd. De maximale hoeveelheid vierkante meters neemt nooit toe.

De combinatie van FSI's, minimaal toegestane percentages onbebouwd en hoogte-accenten zorgt ervoor dat er een maximaal aantal vierkante meters gebouwd kan worden. Onderhandelingen gaan vooral over kwaliteit omdat de bovengrens van de kwantiteit vast ligt.

In figuur 32a zijn drie voorbeelden opgenomen. Bij alle drie de tekeningen is de FSI 1: het aantal vierkante meters van het totale bouwvlak is gelijk aan het aantal vierkante meters van de bebouwing. Ook het minimale percentage onbebouwde, openbare ruimte is per tekening gelijk: 50 procent. Uit deze voorbeelden blijkt dat een dergelijk bouwvlak, met dezelfde FSI en hetzelfde percentage onbebouwde openbare ruimte, op verschillende wijze kan worden ingevuld. Als er hoger gebouwd wordt betekent dat automatisch dat er meer onbebouwde ruimte overblijft. De bouwhoogte kan verschillen, maar wordt beperkt door een maximum aan het aantal te bouwen vierkante meters.



*Figuur 32a, verschillende hoogten bij gelijk FSI*

Verder naar het zuiden van het plangebied, in het van Leeuwenhoekpark en bij de Grijpensteinweg wordt hoger en intensiever gebouwd. Deze intensivering is enerzijds ingegeven vanwege de nabijheid van een ontsluiting op de Randweg en anderzijds de nabijheid van het station Heemstede, dat als knooppunt wordt gezien. Daarnaast is deze locatie binnen de ontwikkelzone op grotere afstand van de meeste bestaande woongebieden.

*Mogelijk hoogteaccent en nader te bepalen hoogteaccent*

Op bijzondere hoeken of bij gebouwen met een speciale functie zijn daarboven accenten mogelijk. Enkele accenten kunnen op voorhand worden benoemd omdat deze in een verwachte zichtas liggen of grenzen aan een bijzondere openbare ruimte. Deze zijn aangegeven met het symbool 'mogelijk hoogteaccenten'.

Omdat nu nog niet bekend is hoe de bouwvelden worden ingevuld is het symbool 'nader te bepalen hoogteaccent' opgenomen. Dat wil zeggen dat een toekomstig accent moet voldoen aan de volgende principes:

Accenten worden geplaatst op markante plekken in de wijk zoals:

- in de as van een grote weg
- op een belangrijk kruispunt
- bij de entree van de wijk
- aan belangrijke openbare ruimtes
- rondom OV knooppunten
- rondom centra van voorzieningen

Voor de onderbouwing van een accent wordt verwacht de samenhang met andere accenten te betrekken en de invloed op woonkwaliteit van de (bestaande) woonomgeving in beeld te brengen. Voor hoogbouw hoger dan 30 meter moet het effect middels een Hoogbouw Effect Rapportage (HER) in beeld gebracht worden.

**9.3.3 Randvoorwaarden**

*Waardevolle elementen*

Bij het ontwikkelen van de zone moeten waardevolle elementen uit de omgeving en de te behouden bebouwing worden ingezet om het gebied karakter te geven.

*Monumentale boom, waardevolle bomen met lange levensverwachting*

Op de spelregelkaart worden de bomen die als waardevol en monumentaal zijn aangeduid aangegeven. Naast kwaliteit, gezondheid en levensverwachting is ook subjectief en landschappelijk naar de bomen gekeken. Hierbij is gekeken naar waardevolle boomstructuren, monumentale bomen, bomen die onderdeel zijn van ruimtevormende beplantingsmassa's, duurzame boomsoorten en bomen die onderdeel zijn van de ecologische structuur langs het spoor. Bij het zoeken naar ontwikkelingsruimte worden deze bomen bij voorkeur behouden.



Uitgangspunt is handhaven of verplaatsen; het kan echter noodzakelijk zijn bomen te verwijderen; dan zullen die – indien de noodzaak is aangetoond – worden gecompenseerd.

#### *Discussiestrook*

Zone waar de maat van het profiel ter discussie staat. Indien de bestaande rooilijn wordt gehandhaafd heeft dit gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit en het gewenste programma van de openbare ruimte. aangetoond zal moeten worden dat aan beide eisen wordt voldaan.

#### *PWN-hoofdtransportleiding, hoofdtransportleiding afvalwater*

Naast de hoofdtransportleidingen voor water en afvalwater zijn alle kabels en leidingen in het gebied in beeld gebracht. De locatie van deze leidingen moet worden gerespecteerd. De reden voor het opnemen van deze leidingen in de randvoorwaarden zijn de hoge kosten voor het omleggen van deze leidingen. Op de spelregelkaart is het hart van de leiding aangegeven met aan beide zijden een ruimte van vijf meter die vrij moet blijven van bebouwing

#### *Ecologische hoofdstructuur*

De ecologische hoofdstructuur langs het spoor met de bijbehorende bermen en de grotere groengebieden aan de zuidzijde van de zone vertegenwoordigen een grote ecologische waarde. Deze waarde moet minimaal behouden blijven en kan wellicht versterkt worden door meer groen langs het spoor aan te leggen en verbindingen te versterken.

#### *Zichtlijnzone*

Binnen de zichtlijnzone die is aangegeven op de spelregelkaart moet bij bebouwing rekening gehouden worden met de zichtlijn van de Elswoutlaan naar de Basiliek Sint Bavo.

#### *Kansrijke locatie woningen voor ouderen*

Om doorstroming in de omliggende wijk te stimuleren zijn op de spelregelkaart een aantal locaties dichtbij voorzieningen opgenomen die gezien de ligging kansrijk zijn voor ouderen.

#### *Knelpunten verkeer*

In het verkeersonderzoek dat medio 2017 is gedaan door Goudappel Coffeng is een aantal knelpunten voor verkeer benoemd. Deze knelpunten, veelal kruisingen, zijn overgenomen op de spelregelkaart. Bij verdere uitwerking van plannen is een goede afwikkeling van al het verkeer essentieel. Met daarnaast de veiligheid, de hinder en het stimuleren van duurzame mobiliteit. De eerste verkenningen in het verkeersonderzoek gaven aan dat de knelpunten voor autoverkeer met technische ingrepen op/rondom de kruisingen in de toekomst op te lossen zijn.

### **9.3.4 Sfeergebieden**

Sfeergebieden zijn delen van de zone waar door de gebiedseigen functies en inrichting een eigen sfeer en karakter bestaat. Dit vloeit voort uit bestaande kwaliteiten en wordt gekleurd door functies zoals sport, park of voorzieningen. Binnen deze sfeergebieden gelden eigen ruimtelijke eisen om de beoogde kwaliteit te realiseren. Op de spelregelkaart is voor een aantal gebieden de sfeer benoemd. Voor andere gebieden is nog niet gedefinieerd welke sfeer er door de gebiedsontwikkeling zal ontstaan. Op plekken waar het nog niet bekend is hoe de sfeer wordt voortgezet is dit met pijlen aangegeven. Hieronder volgt een indicatieve beschrijving per sfeergebied.

## SFEERGEBIED SPOORPROFIEL: WONEN EN GROEN

### *Ambitie*

Het spoorprofiel is de ruimte direct ten oosten van het spoor, tussen het spoortalud en de bebouwing en tussen de Westergracht en het Einsteinplantsoen. De Noord-Zuid oriëntatie en het spoor aan de westzijde maken het een zonnig profiel.

Dit profiel is heel belangrijk voor de verkeersafwikkeling van de gehele zone. Tegelijkertijd wordt er vooral aan gewoond en moet er een bijpassende kwaliteit worden gerealiseerd. Omwille van een goede leefbaarheid wordt een voldoende afstand tussen de woningen en het spoor beoogd.

Het doel is om dit profiel zo groen mogelijk te maken en daarmee de ecologische structuur langs het spoor te versterken en de leefbaarheid verder te vergroten. Op de smalste gedeelten zal de groenstructuur voornamelijk worden gevormd door een stevige doorgaande bomenstructuur. Op de bredere delen wordt dit versterkt met een groene inrichting waarmee een zachte overgang naar het spoor wordt gecreëerd.

De bebouwing aan dit profiel krijgt een bel-etage. Een bel-etage op gebouwde parkeergarage draagt enerzijds bij aan een betaalbare, natuurlijk te ventileren parkeeroplossing en anderzijds zorgt het, afhankelijk van de uitvoering voor een goede overgang van openbaar naar privé en voor sociale veiligheid met voldoende privacy en zicht op straat. Vanuit de woning is men wel betrokken bij de straat zonder bekeken te worden.

Ter voorkoming van een monotone gevelwand langs het spoor is er variatie in hoogte mogelijk maar ook plastic in de gevelwand. Dit biedt ook ruimte aan variaties van buitenruimtes en optimale benutting van de dakvlakken. Daarnaast zorgt een plastische gevel voor verstrooiing van geluid. De bebouwing bevat genoeg geleiding om niet als een 'massieve wand' te ogen.

### *Ruimtelijke Kwaliteitseisen*

#### *Groenstrook/ bomen*

- Continu verkeersprofiel langs het spoor met doorgaande boomstructuur. Overmaat richting spoor wordt groen ingericht met een maat die in ieder geval ruimte biedt voor een gevarieerde beplanting. Zie ook figuur 1 en 2.
- NS gronden die eventueel vrijkomen door verwerving worden in eerste instantie ingezet om het continu profiel door te rollen en de gewenste groene buffer tussen wonen en spoor aan te helen.
- (ondergrondse) Ruimte voor doorgaande boomstructuur van Westergracht tot Einsteinplantsoen
- Ten zuiden van de Pijlsaan ruimte voor een vrij liggend wandelpad

### *Ecologie*

- Aanwezige ecologische waarde van de ecologische verbinding langs het spoor moet minimaal behouden worden en bij voorkeur versterkt.

### *Goede overgang openbaar-privé*

- Tussen de onderste woonlaag en de openbare ruimte zit een overgangsmarge die voor afstand zorgt. Dit kan in de vorm van een hoogteverschil (bijvoorbeeld in de vorm van een beletage), middels een (groene) tussenzone of een combinatie van beiden (zie figuur 3, Alkemadelaan, Den Haag en figuur 5, Sophialaan Apeldoorn).

### *Trottoir aan de huizenzijde*

- Extra aandacht voor royale maat veilig aantrekkelijk trottoir voetgangers- en verblijfsgebied (zie figuur 5). Houdt ook rekening met plaatsing van objecten als lichtmasten ondergrondse vuilcontainers
- Alleen bezoekersfietsen op straat
- Makkelijk toegankelijkheid gebouwde fietsenbergingen

### *Wijkontsluitingsweg*

- Heeft voldoende maat voor de afwikkeling van autoverkeer in twee richtingen
- Veilige en aangename ruimte voor fietsverkeer
- Langsparkeren voor bezoekers
- Profiel biedt ruimte voor reservering haaksparkeren in geval van 30 km/h

### *Bebouwing*

- Voorkant grenzend aan openbare ruimte
- Levendige gevel, variërende hoogtes, gevelplastic
- Architectuur biedt oplossing voor geluid en trillingen
- Extra oost-west verbindingen voor voetgangers en fietsers
- Overgang openbaar-privé is zo ontworpen dat er betrokkenheid is bij de straat zonder bekeken te worden.
- Hoge begane grondvloer zodat deze ruimtes flexibel te gebruiken zijn
- Makkelijk toegankelijke fietsenberging opnemen in bebouwing



*Figuur 33, bebouwing aan het spoor met groene buffer tussen spoor en bebouwing (new kit Amsterdam)*



*Figuur 34, groene zone tussen spoor en bebouwing (mr Visserpad, Amsterdam)*



*Figuur 35, bel etage voorbeeld overgang openbaar privé (Den Haag, Alkemadeaan)*



*Figuur 36, overgang openbaar-privé (Kidsbrooke, London)*



*Figuur 37, bel etage voorbeeld overgang*



*Figuur 38, verblijfsruimte op het trottoir*



*Figuur 39, wijkontsluiting*



*Figuur 40, groene gevel tegen geluid en trillingen (Kopenhagen)*



*Figuur 41, hoogteverschillen en plastic in de gevel en doorsnijding (Heelmeesters Amsterdam)*

## **SFEERGEBIED ENTREE NOORD: WINKELS, WONEN EN WERKEN**

### *Ambitie*

Dit sfeergebied is onderdeel van het Plaza-West project en valt eigenlijk buiten de scope van de Ontwikkelzone Zuidwest. In verband met een goede en zorgvuldige aansluiting wordt dit sfeergebied ook beknopt benoemd.

Het meest noordelijk deel van het project bestaat uit een woon- en winkelgebied met bovenwijkse (dagelijkse) commerciële voorzieningen en bijbehorende openbare ruimte. De langzaam verkeersroute gaat over het Plaza-West gebied, langs de winkelzone naar de Westergracht.

### *Ruimtelijke kwaliteitseisen*

- Aansluiten bij inrichting openbare ruimte Plaza-West.
- Entreegebied van de zone
- Stedelijk karakter (bebouwing en openbare ruimte)
- Stedelijk wonen
- Start/eind langzaam verkeersroute
- Aandacht voor verblijfskwaliteit voor voetgangers
- Aandacht voor verblijfskwaliteit van fietsers

## SFEERGEBIED SINGEL: WONEN EN SPORT

### *Ambitie*

De waterverbinding met groene oevers bepaalt de sfeer van deze gehele zone. Dit gebied krijgt een groen karakter met veel bomen. De sportvelden en de bestaande zone met kinderdagverblijf, speeltuinen kinderboerderij zijn een belangrijke functie in dit gebied. Binnen deze zone wordt nog gezocht naar de plaats voor een basisschool, een sporthal en een extra voetbalveld. Het is daarbij nadrukkelijk de bedoeling diverse functies op een slimme manier te combineren. De overige ruimte zal worden gebruikt voor woningen met verschillende woningtypen. De te ontwikkelen gebieden nabij de sportvelden liggen op ruime afstand tot omliggende bebouwing. Daar kan iets hoger worden gebouwd. Rondom de Resedastraat gaat de bouwhoogte weer naar beneden om aansluiting te zoeken bij de bestaande bebouwing. Oost-west verbindingen zijn er mogelijk ter hoogte van de Schreveliusstraat en de Jasmijnstraat. Er moeten nog meer doorsteken komen maar de plaats daarvoor ligt nog niet vast.

### *Ruimtelijke Kwaliteitseisen*

#### *Water*

- Bestaande watergang is uitgangspunt
- Heeft doorgaand waterprofiel met constante maat
- Continu karakter met groene oevers, begeleid door bomen
- Watergang draagt zichtbaar bij aan het continue karakter van de centrale openbare ruimte.
- Heeft maat die voldoet aan minimale wensen waterschap in verband met beheerbaarheid
- Heeft voldoende capaciteit & volume om te functioneren in het watersysteem van het gebied; drooglegging, doorstroming en waterkwaliteit
- Klimaat adaptief: voldoende waterbergend vermogen voor piekberging natte extremen, droge voeten in de bestaande lager liggende woonwijk
- Heeft voldoende oversteekbaarheid om niet als barrière te werken.
- Heldere start/beëindiging waterpartij.

#### *Bomen*

- Bestaande waardevolle bomen handhaven
- Aanvullen tot dubbele rij bomen, minimaal 2e grootte
- Groeiplaatsverbetering, standplaats
- Voldoende ruimte in het profiel ondergronds voor kabels en leidingen tracé

#### *Sportvoorzieningen*

- Sport wordt identiteitsdrager van het gebied
- Eenduidige erfafscheiding, bij voorkeur groen/ water
- Extra aandacht voor mogelijkheden dubbel ruimtegebruik
- Er komt een extra voetbalveld
- Zoekgebied voor sporthal

#### *Autoverbinding oostzijde*

- Bestaande erftoegangsweg Resedastraat behoudt huidige karakter
- Langzaam verkeersverbinding
- Voldoende maat, de doorgaande fiets route is herkenbaar in de gehele zone, biedt ruimte aan comfortabele aantrekkelijke dubbelzijdige fietsverbinding en voetgangerszone.
- Autoluw
- Voldoende ruimte voor Laden& lossen/ noodhulpdiensten

### *Bebouwing*

- Levendige gevel, variërende hoogtes, gevelplastic
- Overgang openbaar privé is zo ontworpen dat er betrokkenheid is bij de straat zonder bekeken te worden.
- Voorkant grenzend aan openbare ruimte
- Hoge begane grondvloer zodat deze ruimtes flexibel te gebruiken zijn
- Eenvoudig toegankelijke Fietsenberging opnemen in bebouwing
- Realisatie multifunctionele sportkantine en basisschool



*Figuur 42, compacte school (brede school Alblasserdam)*



*Figuur 43, compacte school met groene uitstraling (brede school Houthavens Amsterdam)*



*Figuur 44, singel met boomstructuur*



*Figuur 45, Combi wonen en sport (Hendrik Mandestraat, Den Haag)*



*Figuur 46, voorbeeld groene singel*



*Figuur 47, combi sport, wonen en onderwijs (DSK Haarlem)*



## **SFEERGEBIED STEDELIJKE GRACHT: WONEN, WERKEN EN VOORZIENINGEN**

### *Ambitie*

Aan de zuidzijde van wat we vooralsnog het 'Pijlslaanplein' noemen begint de stedelijke grachtensfeer. Het streven is om met stedenbouwkundige en landschappelijke ingrepen het voornamelijk verkeerskundige karakter van de huidige plek te transformeren naar een plek met meer betekenis en verblijfswaarde voor de buurt (oud en nieuw) waarbij ingezet wordt op het versterken/herstellen van de cultuurhistorische ruimtelijke structuur en samenhang van de Pijlslaan en directe omgeving. De plek krijgt het aanzien van een buurtplein. De Pelgrimkerk krijgt een duidelijke positie aan het plein. Ook de fraaie poortbebouwing van de Dahliastraat wordt duidelijker onderdeel van deze nieuwe ruimte.

Op dit punt ligt de overgang van het karakter van de watergang. Aan de noordzijde een sloot met groene taluds en bomen, ten zuiden van het plein heeft de watergang een meer stedelijk karakter met een grachtenprofiel met harde kades. Ook voor het plein zelf wordt water beoogd als een sfeerbepalend onderdeel van het plein.

Aan het plein is nieuwbouw gemaakt met op de begane grond verschillende functies. Er wordt gewerkt, er is ruimte voor bijvoorbeeld een tandarts en een klein terras zorgt voor sfeer. Boven de bebouwing wordt gewoond zodat het plein levendig en veilig aanvoelt, ook in de avond. De fietser en de voetganger zijn de dominante gebruikers van het plein.

De wijkontsluitingsweg, de doorgaande autoverbinding, kruist de Pijlslaan hier en buigt ten zuiden van de Pijlslaan af naar het spoor. De langzaam verkeerroute gaat verder langs de stedelijke gracht. De gracht is niet autoluw maar heeft de inrichting van een 30-km gebied en is nadrukkelijk ingericht voor voetgangers en fietsers. Links en recht is er ruimte voor winkels en bedrijven met daarboven woningen. De totale benodigde breedte van de weg en de gracht staat nog ter discussie. De kwaliteit van deze openbare ruimte is echter cruciaal en staat voorop bij het bepalen daarvan.

Er is een duidelijk verschil in architectuur tussen oost en west. De oostkant is iets lager en heeft duidelijk een ander karakter en bouwtypologie. De westkant heeft een heel eigen, duurzaam karakter dat zichtbaar klaar is voor de toekomst.

Voor de supermarkt is een plein ('Remiseplein') met daaraan bijvoorbeeld meerdere winkels, een snackbar en een gezellig koffietentje met een terras. Beoogd wordt om de nieuwe pleinruimte in de zone aan te sluiten op die van de Remise. Net als het 'Pijlslaanplein' moet deze plek een ontmoetingsplek met betekenis en verblijfskwaliteit worden in de buurt. Verder naar het zuiden kan de bestaande woonbebouwing aan de Stephensonstraat onderdeel worden van een rustig woonstraatje, vergelijkbaar met de Remise. Een andere mogelijkheid is het brede grachtenprofiel verder door te trekken en meer functies op de begane grond mogelijk te maken. De regel daarbij is dat hoe dichter op de woonbebouwing wordt gebouwd hoe lager deze bebouwing moet worden.

### *Ruimtelijke kwaliteitseisen*

#### *Water*

- De watergang draagt zichtbaar bij aan het continue karakter van de centrale openbare ruimte.
- Is dermate prominent in het profiel dat het de stedelijke identiteit van de ruimte draagt
- Heeft inrichtingskwaliteit met een hoge ambitie om stedelijke sfeer te bepalen
- Verblijfsplekken met kwaliteit aan het water
- Doorgaand waterprofiel met constante maat
- Heeft maat die voldoet aan minimale wensen waterschap in verband met beheerbaarheid

- Zichtbaarheid: verlaagde kades, minimale maat en prominente ligging in het profiel zorgt voor zichtbaarheid diepliggend oppervlaktewater (1.30 onder huidige maaiveld)
- Heeft voldoende capaciteit & volume om te functioneren in het watersysteem van het gebied; drooglegging, doorstroming en waterkwaliteit
- Klimaat adaptief: voldoende waterbergend vermogen voor piekberging natte extremen, droge voeten in de bestaande lager liggende woonwijk
- Heeft voldoende oversteekbaarheid om niet als barrière te werken voor de bereikbaarheid van winkels/ adressen aan weerszijden
- Bereikbaarheid en verblijfskwaliteit water

#### *Bomen*

- Dubbele rij bomen, minimaal 2e grootte
- Groeiplaatsverbetering, standplaats (bovengronds)
- Ruimte in het profiel ondergronds voor kabels en leidingen tracé

#### *Langzaam verkeersroute*

- Voldoende maat, de doorgaande fiets route is herkenbaar in de gehele zone, biedt ruimte aan comfortabele aantrekkelijke dubbelzijdige fietsverbinding en voetgangerszone aan winkel/woningzijde.
- Autoluw
- Ruimte voor laden& lossen/ noodhulpdiensten
- Klimaatadaptief: profiel watert af op watergang

#### *Autoverbinding oostzijde*

- Voldoende maat voor erftoegangsweg, auto te gast
- Langsparkeren bezoekers
- Extra aandacht voor maat veilig aantrekkelijk trottoir voetgangers- en verblijfsgebied, (Houdt ook rekening met objecten, bomen lichtmasten ondergrondse vuilcontainers)
- Voetgangerszone aan de waterzijde
- Klimaat adaptief: profiel watert af op watergang

#### *Totale profiel*

- Moet voldoende maat hebben om ruimte te bieden aan al deze aspecten
- Moet ingericht worden tot een integraal geheel

#### *Bebouwing*

- Bebouwing aan Remisezijde sluit aan op Typologie van de buurt.
- Bebouwing zone levendige gevel, variërende hoogtes, gevelplastic
- Voorkant grenzend aan openbare ruimte
- Hoge begane grondvloer zodat deze ruimtes flexibel te gebruiken zijn
- Eenvoudig toegankelijke Fietsenberging opnemen in bebouwing

#### *Voorzieningen*

- Dagelijkse buurtvoorzieningen, eerstelijnszorg, kdv
- Mogelijk ruimte voor kleine speelplekken
- Kans voor beschermd en beschut wonen, of woonzorgvoorzieningen
- In de wijk passende bedrijven
- Buurthoreca



*Figuur 48, voorbeeld winkelplein (Marsmanplein, Haarlem)*



*Figuur 49, voorbeeld stedelijke gracht (Enschede)*



*Figuur 50, voorbeeld stedelijke gracht (Apeldoorn)*



*Figuur 51, visualisering stedelijke gracht in stedelijke omgeving*



*Figuur 52, doorgaande stedelijke water- en boomstructuur aangrenzend winkels (Grift Apeldoorn)*



*Figuur 53, Pelgrimkerk (Pijlsiaan Haarlem)*

## SFEERGEBIED VIJVER: PARK, WONEN EN SPELEN

### *Ambitie*

De stedelijke gracht eindigt aan de zuidzijde bij het Einsteinplantsoen. Deze beëindiging markeert de grens van de stedelijke sfeer. Het water wordt in verbinding gebracht met een nieuwe vijver die het hart van het Einsteinplantsoen gaat vormen. De vijver is onderdeel van de doorgaande waterstructuur. Aan de vijver kan een informele waterspeelplaats worden gekoppeld waar in de zomer gespeeld kan worden. De route vervolgt zigzaggend tussen de waardevolle bomen zijn weg. In het Einsteinplantsoen is ruimte voor een speelplek. In de zomer wordt ook het water daarbij betrokken. Bij de Munterslaan kan worden afgeslagen naar het nieuwe bruisende woonwerkgebied rondom de Grippensteinweg. De weg kan ook vervolgd worden door het groene van Leeuwenhoekpark richting de brug over de Randweg naar het station Heemstede Aerdenhout.

In het van Leeuwenhoekpark staan meerdere woongebouwen in het groen waardoor het park tot leven is gekomen. Het parkeren is hoofdzakelijk onder de grond gerealiseerd zodat het park nog steeds een groen karakter heeft.

Aan de Heemstede kant van de Randweg ontstaat een gebouw dat duidelijk een knooppunt markeert. De overgang van Haarlem naar Heemstede, de nabijheid van het station zijn de redenen om hier een hoogteaccent te maken. Het gebouw krijgt meerdere lagen met functies in de plint. Daarboven wordt gewoond. De westelijk georiënteerde woningen hebben een fraai uitzicht over de volkstuinen, op de binnenuinrand.

### *Ruimtelijke kwaliteitseisen*

#### *Water*

- Vijver als identiteitsdrager van het Einsteinplantsoen en het van Leeuwenhoekpark
- Watergang draagt zichtbaar bij aan het continue karakter van de centrale openbare ruimte.
- Heeft inrichtingskwaliteit met een hoge ambitie
- Verblijfsplekken met kwaliteit aan het water
- Heeft maat die voldoet aan minimale wensen waterschap in verband met beheerbaarheid
- Heeft voldoende capaciteit & volume om te functioneren in het watersysteem van het gebied; drooglegging, doorstroming en waterkwaliteit
- Klimaat adaptief: voldoende waterbergend vermogen voor piekberging natte extremen, droge voeten in de bestaande lager liggende woonwijk
- Heeft voldoende oversteekbaarheid voor langzaam verkeer om niet als barrière te werken voor de bereikbaarheid van adressen aan weerszijden

#### *Bomen*

- Bestaande monumentale en waardevolle bomen en structuren behouden
- Wilgenbosje blijft onbebouwd in verband met ecologische waarde en potentie

#### *Parken*

- Parkinrichting Einsteinplantsoen en van Leeuwenhoekpark verhoogt verblijfskwaliteit groengebieden.
- Van Leeuwenhoekpark wordt geactiveerd met bebouwing

#### *Spelen*

- Veilige, overzichtelijke en ruime speelplekken die uitnodigen tot spelen en ontmoeten.
- Ontmoetingsplek voor jongeren.

#### *Langzaam verkeersroute*

- Heeft voldoende maat, de doorgaande fietsroute is herkenbaar in de gehele zone, biedt ruimte aan comfortabele aantrekkelijke dubbelzijdige fietsverbinding.
- Autoluw
- Verbeteren oversteekbaarheid Randweg voor langzaam verkeer richting station Heemstede Aerdenhout

#### *Ontsluiting Einsteinplantsoen en van Leeuwenhoekpark*

- Heeft voldoende maat voor de afwikkeling van autoverkeer in twee richtingen
- Veilige ruimte voor fietsverkeer
- Langsparkeren voor bezoekers, bewoners-parkeren uit het zicht
- Profiel biedt ruimte voor reservering haaksparkeren in geval van 30 km/h

#### *Bebouwing*

- Aantrekkelijk woonmilieu: wonen in het groen, autoluw karakter
- Voorkant grenzend aan openbare ruimte
- Hoge begane grondvloer zodat deze ruimtes flexibel te gebruiken zijn
- Eenvoudig toegankelijke Fietsenberging opnemen in bebouwing, alleen bezoekersfietsen op straat
- Intensivering gezondheidscentrum



*Figuur 54, langzaamverkeersroute door parkomgeving* *Figuur 55, speeldernis Kweektuin (Haarlem)*  
(Korthielensbrug)



*Figuur 56, waterpartij in het park*



*Figuur 57, wonen in het park (Den Bosch)*



*Figuur 58, vijver als hart van het*



*Figuur 59, wonen rondom een parkomgeving met water (Oleanderpark Maassluis)*



*Figuur 60, Wonen in het park (Prins Clausplein, Leeuwarden)*

## SFEERGEBIED ENTREE ZUID, WONEN EN WERKEN

### *Ambitie*

Het bruisende woon-werkgebied Grijpensteinweg is uniek voor Haarlem. Wonen en werken in hoge dichtheid gaan goed samen. De Grijpensteinweg ligt naast de Randweg en is ook met de trein uitstekend bereikbaar. Door de goede parkeervoorzieningen voor kantoren, bedrijven en woningen, die goed dubbel worden gebruikt waardoor de bezetting optimaal is, heeft ook de openbare ruimte kwaliteit. De entree van de zone heeft een representatieve en groene inrichting.

### *Ruimtelijke kwaliteitseisen*

#### *Groen*

- Groene, veilige en aantrekkelijke entree als etalage voor achterliggende zone

#### *Trottoir*

- Extra aandacht voor maat veilig aantrekkelijk trottoir voetgangers- en verblijfsgebied, houdt ook rekening met objecten, lichtmasten ondergrondse vuilcontainers
- Alleen bezoekersfietsen op straat
- Makkelijk toegankelijkheid gebouwde fietsenbergingen

#### *Autoverbinding*

- Heeft voldoende maat voor de afwikkeling van autoverkeer in twee richtingen
- Veilige ruimte voor fietsverkeer
- Langsparkeren voor bezoekers
- Profiel biedt ruimte voor reservering haaksparkeren in geval van 30 km/h

#### *Fietsverbinding*

- Verbeteren oversteekbaarheid Randweg voor langzaam verkeer richting station Heemstede Aerdenhout

#### *Bebouwing*

- Levendige gevel, variërende hoogtes, gevelplastic
- Voorkant grenzend aan openbare ruimte
- Hoge begane grondvloer zodat deze ruimtes flexibel te gebruiken zijn
- Eenvoudig toegankelijke Fietsenberging opnemen in bebouwing

#### *Voorzieningen*

- In de wijk passende bedrijven
- Kans voor kantoren op de verdiepingen bij woonoplossing elders
- (In zoverre onvermijdelijk en onafwendbaar) ruimte voor detailhandel met perifeer karakter



*Figuur 61, werken in de plint met daarboven wonen (Jan van Galenstraat, Amsterdam)*



*Figuur 62, groene inrichting wijkentree woon-werkgebied (Den Helder)*



*Figuur 63, Wonen en werken in één gebouw (haven Scheveningen)*



*Figuur 64, werken in de plint met daarboven wonen (haven Scheveningen)*



*Figuur 65, groene wijkentree (IJburg Amsterdam)*



*Figuur 66, Intensieve bebouwing met werkruimte op de begane grond*



## 10. Conclusie

Deze visie is geschreven met de opdracht te onderzoeken of het toevoegen van 2.100 woningen met bijbehorende voorzieningen en werkgelegenheid in deze zone een reëel perspectief is. In de voorbereiding op de aanpak van de ontwikkelzones is door de gemeente geïnventariseerd hoeveel woningen in heel Haarlem er - door middel van verstedelijking - ongeveer bij zouden kunnen komen. Een eerste voorzichtige inschatting van het laadvermogen van de Ontwikkelzone Zuidwest kwam daarbij op circa 2.100 woningen.

Onze conclusie is dat dit aantal op een stedenbouwkundig verantwoorde manier kan worden ingepast in dit gebied. De toevoeging van dit aantal woningen en de benodigde voorzieningen is goed inpasbaar in de omgeving. Daarnaast zijn er mogelijkheden het groen in het gebied te versterken en mogelijkheden werkgelegenheid toe te voegen. Het gebied wordt grotendeels opnieuw ontwikkeld waardoor het duurzaam is, klaar voor de energietransitie is en voorbereid is op de gevolgen van veranderingen in het klimaat.

Het toevoegen van 2.100 woningen en de benodigde voorzieningen in dit gebied brengt wel een aantal significante knelpunten met zich mee rond de mobiliteit: bereikbaarheid en parkeerdruk. Om deze knelpunten op te lossen is het enerzijds nodig maatregelen te nemen in de bestaande structuur (bijvoorbeeld kruispunten, eenrichtingsverkeer) en in het parkeerbeleid. Anderzijds moet met de ontwikkeling van dit gebied worden ingezet op het stimuleren van de mobiliteitstransitie, zodat het meer vanzelfsprekend wordt met de fiets, het openbaar vervoer of te voet te gaan.

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,  
**11 februari 2019**

**Tekst:** Frank van Hattem

---

Postbus 511  
2003 PB Haarlem  
Tel. 14 023

[haarlem.nl](http://haarlem.nl)