

Raadsstuk

Onderwerp: vaststellen gebiedsvisie Spoorwegstraat

Reg.nummer: 2012/219566

1. Inleiding

Op 1 februari 2011 heeft het college van B&W besloten het ontwerp voor de gebiedsvisie Spoorwegstraat vrij te geven voor inspraak (WZ/GM/2010/400128). Dit besluit is ter informatie gezonden naar de commissie Ontwikkeling van 17 februari 2011. Op 3 maart 2011 heeft de Raadscommissie Ontwikkeling op verzoek de nota besproken. De ontwerp gebiedsvisie heeft vanaf 2 februari 2011 gedurende 6 weken ter inzage gelegen en publicatie heeft plaats gevonden in de Stadskrant.

Op 2 maart 2011 heeft er een informatieavond plaatsgevonden in de Sociëteit Vereeniging aan de Zijlweg. Er zijn in totaal 19 reacties ingediend op het ontwerp. Deze reacties zijn met de gemeentelijke reactie daarop verwerkt in de Antwoordnota Inspraak Ontwerp gebiedsvisie Spoorwegstraat e.o. (bijlage A).

Op 8 november 2011 is de vaststelling van de gebiedsvisie behandeld in B&W (WZ/GM Reg.nr. 2011/392463). De bespreking in de Raadscommissie Ontwikkeling op 24 november 2011 heeft eveneens geleid tot aanpassing van de gebiedsvisie.

Algemene conclusie is dat de ontwikkelingen die de gebiedsvisie mogelijk maakt uitsluitend uitvoerbaar zijn indien er een tweede autoverkeerontsluiting is gerealiseerd.

In de gebiedsvisie worden drie varianten voorgesteld voor een tweede autoverkeerontsluiting. Voordat de ontwikkeling van het gebied mogelijk is zal eerst de locatie voor de tweede ontsluiting nader uitgewerkt moeten worden in samenwerking met beoogde ontwikkelaar, grondeigenaren etc.. In het nieuw op te stellen bestemmingsplan Zijlweg e.o. wordt een en ander in een wijzigingsbevoegdheid geregeld.

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. In te stemmen met de Antwoordnota Inspraak Ontwerp Gebiedsvisie Spoorwegstraat en omgeving.
2. De gebiedsvisie Spoorwegstraat vast te stellen, met inachtneming van de wijzigingen zoals opgenomen in de Antwoordnota.
3. Het besluit heeft geen financiële consequenties.

3. Beoogd resultaat

Het doel van de gebiedsvisie is de gemeenteraad een basis te bieden voor een weloverwogen besluit over de toekomst van dit gebied.

De gebiedsvisie dient na vaststelling als basis voor een groot deel van het bestemmingsplan Zijlweg e.o. en exploitatieplannen c.q. anterieure overeenkomsten.

4. Argumenten

Verkeersontsluiting

Om de ontwikkelingen mogelijk te maken is een extra auto-ontsluiting van het plangebied vereist. Zonder extra ontsluiting is de gewenste transformatie van het gebied tot woon/werkgebied niet mogelijk omdat de Zijlweg de toename van het verkeer als gevolg van die ontwikkelingen niet aan kan.

Functionele structuur

Uit de reacties blijkt dat het opnemen van een nieuwe bestemming op de locatie van bestaande bedrijven de aanwezige gebruikers en eigenaren zorgen baart. De gebiedsvisie maakt een gefaseerde transformatie naar een woonwerkgebied mogelijk. Bij het opstellen van het bestemmingsplan zullen bedrijven conform het recht dat zij hebben bestemd worden. Het bestemmingsplan zal voorsorteren op de gewenste ontwikkelingen door een wijzigingsbevoegdheid naar de gewenste bestemming op te nemen. Door het opstellen van deze gebiedsvisie wordt de markt (projectontwikkelaars) uitgedaagd om de ontwikkeling op te pakken.

Duurzaamheidparagraaf

Met deze gebiedsvisie wordt ingezet op een duurzame gebiedsontwikkeling, door efficiënt gebruik van de ruimte, tegengaan van wateroverlast, stimuleren en bevorderen van het gebruik van de fiets, flexibele functiewijziging van gebouwen en het streven om duurzame kwalitatief goede woningen toe te voegen in het gebied. Bij de verdere uitwerking van de gebiedsvisie zal het duurzaamheidsaspect concreter worden, doordat er ingezet wordt op energiebesparing en de toepassing van duurzame energie.

Communicatie/ participatie

Deze gebiedsvisie is tot stand gekomen in overleg met betrokken buurtvereniging Spoorwegkwartier, corporaties, gemeente Bloemendaal, Prorail en NS Poort. Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden met de gevestigde bedrijven: Albert Heijn, Folitho, Heringa & Wuthrich, Otototaal, Woud keukens, Van Galen, Alders, Care 2 Move, Van Heerden & zn. Bij de start van de gebiedsvisie is er een aankondigingbrief naar belanghebbenden en omwonenden gestuurd. Bij deze brief was een vragenlijst gevoegd. Hierbij is de gelegenheid geboden om de vragenlijst digitaal op de website in te vullen. Resultaat was een respons van 20% , de antwoorden zijn verwerkt in een sterkte- zwakte analyse (SWOT)

Er zijn met de belanghebbenden individuele gesprekken gevoerd en tevens zijn er een aantal bijeenkomsten georganiseerd voor omwonenden en bedrijven. Voor de informatiebijeenkomsten zijn ook steeds de gemeenteraadsleden uitgenodigd.

Data informatiebijeenkomsten

- 21 april 2010 informatiebijeenkomst, waarin is ingegaan op het analysegedeelte van de gebiedsvisie;
- 25 mei 2010 workshopbijeenkomst, waar met behulp van papier en stiften ingegaan is op de verschillende structuren in het plangebied (groen, water, verkeer, bebouwing);
- 30 juni 2010 informatiebijeenkomst over de mogelijkheden voor een 2^{de} ontsluiting;
- 25 augustus 2010 workshopbijeenkomst waar aan de hand van twee maquettes ingegaan is op de bebouwingshoogte en - dichtheid;
- 11 januari 2011 inloopbijeenkomst voor de belanghebbenden;
- 3 maart 2011 informatiebijeenkomst voor iedereen.

5. Kanttekeningen

De gemeente heeft geen grondpositie in het gebied Spoorwegstraat , afgezien van het openbaar gebied. Strategische grondposities kunnen dus niet gebruikt worden voor de realisatie van deze visie. Indien de gemeente haar visie wil bereiken, is 'verleiding' de beste route om te bewandelen richting realisatie. De gemeente is niet voornemens een actief grondbeleid te voeren. Door het vaststellen van de gebiedsvisie worden kaders geschapen voor particuliere initiatieven. Door de nieuwe Grondexploitatiewet kunnen bijdragen voor de

kosten in het openbaar gebied worden afgedwongen bij de initiatiefnemers van de ontwikkelingen.

6. Uitvoering

De gebiedsvisie Spoorwegstraat is een uitwerking van het 'Structuurplan Haarlem 2020'. De gebiedsvisie zal als onderlegger dienen voor het nieuwe bestemmingsplan Zijlweg e.o. Het opstellen van dit bestemmingsplan is inmiddels gestart. De gebiedsvisie heeft op zich zelf geen wettelijke status. Het Structuurplan Haarlem 2020 en het bestemmingsplan hebben dat wel.

Over de uitvoering van dit besluit zal gecommuniceerd worden met omwonenden, direct belanghebbenden en indieners van reacties op de ontwerpgebiedsvisie.

7. Bijlagen

- A. Antwoordnota inspraak ontwerp gebiedsvisie Spoorwegstraat
- B. Gebiedsvisie Spoorwegstraat mei 2012

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

8. Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

1. In te stemmen met de Antwoordnota Inspraak Ontwerp Gebiedsvisie Spoorwegstraat en omgeving.
2. De gebiedsvisie Spoorwegstraat vast te stellen, met inachtneming van de wijzigingen zoals opgenomen in de Antwoordnota.
3. Het besluit heeft geen financiële consequenties.

Gedaan in de vergadering van

De griffier

De voorzitter

Antwoordnota
Ontwerp Gebiedsvisie Spoorwegstraat

Naar aanleiding van ter inzage legging

Haarlem, mei 2012

INSPRAAKNOTA ONTWERP GEBIEDSVISIE SPOORWEGSTRAAT e.o.

Inhoudsopgave

1. INLEIDING

1.1 Procedure

1.2 Samenvatting ingediende inspraakreacties

1.3 Samenvatting aanpassingen ontwerp gebiedsvisie Spoorwegstraat

1.4 Lijst ingediende inspraakreacties op de ontwerp Gebiedsvisie Spoorwegstraat

2 INSPRAAKREACTIES EN BEANTWOORDING

1. INLEIDING

1.1. Procedure

Deze gebiedsvisie is tot stand gekomen in overleg met betrokken buurtvereniging Spoorwegkwartier, corporaties, gemeente Bloemendaal, Prorail en NS Poort. Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden met de gevestigde bedrijven: Albert Heijn, Folitho, Heringa & Wuthrich, Otototaal, Woud keukens, Van Galen, Alders, Care 2 Move, Vanv Heerden & zn.

Bij de start van de gebiedsvisie is er een aankondigingbrief naar belanghebbenden en omwonenden gestuurd. Bij deze brief was een vragenlijst gevoegd. Hierbij is de gelegenheid geboden om de vragenlijst digitaal op de website in te vullen. Resultaat was een respons van 20% , de antwoorden zijn verwerkt in een sterkte-zwakke analyse (SWOT).

Er zijn met de belanghebbenden individuele gesprekken gevoerd en tevens zijn er een aantal bijeenkomsten georganiseerd voor omwonenden en bedrijven. Voor de informatiebijeenkomsten zijn ook de gemeenteraadsleden uitgenodigd.

- 21 april 2010 informatiebijeenkomst waarin is ingegaan op het analysegedeelte van de gebiedsvisie
- 25 mei 2010 workshop bijeenkomst waar met behulp van papier en stiften ingegaan is op de verschillende structuren in het plangebied (groen, water, verkeer, bebouwing)
- 30 juni 2010 informatiebijeenkomst over de mogelijkheden voor een 2^{de} ontsluiting
- 25 augustus 2010 workshop bijeenkomst waar aan de hand van twee maquettes ingegaan is op de bebouwingshoogte en dichtheid.
- 11 januari 2011 inloopbijeenkomst voor de belanghebbenden
- 3 maart 2011 inspraakbijeenkomst voor iedereen

Vervolgprocedure: commissie Ontwikkeling en gemeenteraad

Voor het plan is veel belangstelling getoond; individuele belanghebbenden, bedrijven, belangenvertegenwoordigers en een overheid hebben gereageerd. Alle reacties zijn bestudeerd en voorzien van een antwoord. De aard van de reacties zijn met name op de verkeersontsluiting georiënteerd. De aanleg van een tweede ontsluiting baart diverse bewoners maar ook eigenaren en huurders van bedrijven zorgen. Het opnemen van een nieuwe bestemming op de locatie van bestaande bedrijven zijn de aanwezige gebruikers en eigenaren eveneens bezorgd om.

In deze antwoordnota wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de inspraakreacties zijn verwerkt. Algemene conclusie is dat de reacties samen met de opmerkingen die gemaakt zijn tijdens de bespreking in de commissie Ontwikkeling d.d. 24 november 2011 hebben geleid tot een wijziging van de gebiedsvisie. In de gebiedsvisie worden drie varianten voor een tweede autoverkeerontsluiting opgenomen en voorgesteld wordt bij ontwikkeling van het gebied de locatie voor de tweede ontsluiting nader uit te werken en met beoogde ontwikkelaar, grondeigenaren samen tot een overeenstemming te komen. In de ontwerpgebiedsvisie werd een voorstel gedaan om de autoverkeerontsluiting voor het bedrijf v Galen langs te realiseren.

De antwoordnota wordt voor vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad, nadat de commissie Ontwikkeling hierover geadviseerd heeft.

1.2. Samenvatting ingediende inspraakreacties

In totaal zijn er 19 reacties ingediend. In hoofdstuk 2 van de Antwoordnota is in tabelvorm verkort een overzicht opgenomen van alle ingekomen inspraakreacties en de antwoorden daarop. Een kopie van de volledige zienswijzen liggen voor de raadsleden ter inzage.

De inspraakreacties zijn samen te vatten in 5 onderwerpen (A t/m E) De nummers in de tabel hieronder verwijzen naar de betreffende zienswijzen in hoofdstuk2.

A	<p>Tweede verkeersontsluiting</p> <ul style="list-style-type: none"> - vraagt aandacht voor verkeersafwikkeling naar de Zijlweg (nr. 1) - voorkeur voor eenrichtingsverkeer op Spoorwegstraat (nrs.4,5) - tweede ontsluiting is noodzakelijk/ wenselijk (nrs.5,10,11) - verzoek om gunstiger ontsluiting op Julianalaan (nr.6) - ontsluiting via Julianalaan ongewenst (nr. 12,14,17) - rekening houden met bevoorrading bedrijven (nr.7) - het laden en lossen wordt bemoeilijkt (nr.8) - onduidelijkheid verkeerskundige noodzaak 2^e ontsluiting en waar het op gebaseerd is (nrs.9,12,14,19) - locatie van 2^e verkeersontsluiting nabij spoorwegviaduct ongewenst (nrs.11,13) - kruising van diverse verkeersgebruikers ongewenst en onveilig (nr. 12) - alleen nodig voor de korte termijn (nr.14) - inzicht gewenst van alternatieven (nrs.12,14) - 2^e ontsluiting ongewenst (nrs.14,18).
B	<p>Bestaande bedrijven</p> <ul style="list-style-type: none"> - te weinig aandacht voor bedrijven en de gevolgen van de plannen (nrs.9,12,14,15,19) - niets opgenomen in visie over nadelen en compensatie van bedrijven (nr.9). - te beperkte tekst over de economie (nr.9). - bestaand bedrijf verwacht erkenning en compensatie bij uitvoer plannen (nr.15).
C	<p>Fietsverbinding</p> <ul style="list-style-type: none"> - langzaamverkeersroute met Lieve de Key en centrum prima (nr.5,11) - goede keuze fietsen en waterverbinding (nr.11) - aandacht voor veilige aansluitingen en oversteekplaatsen

	<p>voor fietsen op de Zijlweg en de Verspronckweg (nr.11)</p> <ul style="list-style-type: none"> - reserveren van ruimte voor stukje fietsverbinding oost-west ongewenst en zinloos (nr.12,14) - fietsverbinding op Julianalaan is gevaarlijk (nr.18)
D	<p>Bouwhoogte</p> <ul style="list-style-type: none"> - ongerust over bouwhoogte middengebied tot 14 meter (nrs.12,13) - 14 meter is te hoog (nrs.12,14) - Onduidelijk waar exact 14 meter hoogte mag en waar niet (nr.19).
E	<p>Parkeren</p> <ul style="list-style-type: none"> - Graag anders inrichten, onveilige situatie (nrs.12,14) - in en uitrit Albert Heijn onveilig (verplaatsen) (nrs. 11,12,14) - In stand houden van maaiveld parkeren en uitbreiding bij toevoeging functies (nr. 7) - Centrale as van 20 meter is onvoldoende irt voldoende parkeerplekken (nr. 7) - Mogelijke parkeereffecten onderzoeken bij nadere planontwikkeling (nr.17).

1.3 Samenvatting aanpassingen ontwerp gebiedsvisie Spoorwegstraat

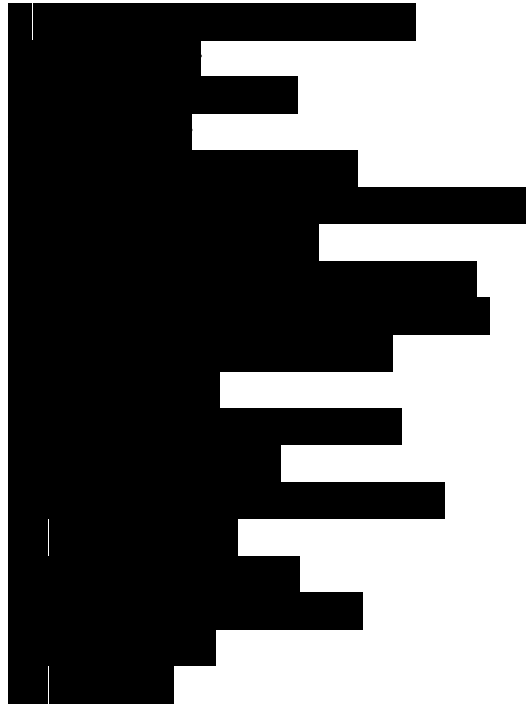
Vier keer heeft een voorstel tot aanpassing of verbetering in tekst of plankaart geleid (als er 'ja' staat in de rechterkolommen in hoofdstuk 2).

Aanpassingen ten opzichte van de ontwerpgebiedsvisie

- De opmerking ten aanzien van de locatie van de tweede ontsluiting Dit heeft geleid tot een aanpassing. In de gebiedsvisie worden drie varianten voor een tweede autoverkeerontsluiting opgenomen. Voorgesteld wordt bij concrete planontwikkeling van het gebied de locatie voor de tweede ontsluiting nader uit te werken en met beoogde ontwikkelaar, grondeigenaren samen tot een overeenstemming te komen.
- De bebouwing in het voorkeursprofiel op blz 12 is 14 meter. Er is geen voorbeeld bijgevoegd van een bouwhoogte van 14 meter. Dit heeft geleid tot een aanpassing. Er zijn een referenties opgenomen met een bouwhoogte van 14 meter (p. 14) en er is een voorbeelduitwerking ingevoegd.
- Het gebruik van het begrip 'langzaam verkeer' wordt als verwarrend ervaren. Men leest vaak dit als alleen voetgangersverkeer. Er wordt de combinatie voetgangersverkeer en fietsverkeer bedoeld. Dit heeft geleid tot een tekstaanpassing: in plaats van langzaam verkeer wordt fiets/voetgangersverkeer aangegeven
- Er was onduidelijkheid over de kaart met de functionele structuur. De kaart gaf een scheiding aan tussen de functie wonen en de functie gemengd. Deze scheiding werd als een harde grens ervaren terwijl dit niet de bedoeling was. Dit heeft geleid tot een kaartaanpassing: de tekening van de functionele structuur zal abstracter en minder hard begrensd worden.
- Indiener geeft aan dat er in het analysegedeelte van de gebiedsvisie veel aandacht voor groen is maar dat in het visiegedeelte hier meer aandacht voor moet zijn.

Dit heeft geleid tot tekstaanpassing: Bij ontwikkelingen binnen en langs de ecologische zones zijn compenserende groene voorzieningen, waaronder bomen, noodzakelijk. De natuurlijke oever langs de bebouwing dient minimaal 5 meter breed te zijn. Bij bebouwing direct aan het water langs de ecologische zones dient aan de taludzijde van het spoor de groenzone met minimaal 3 meter te worden verbreed.

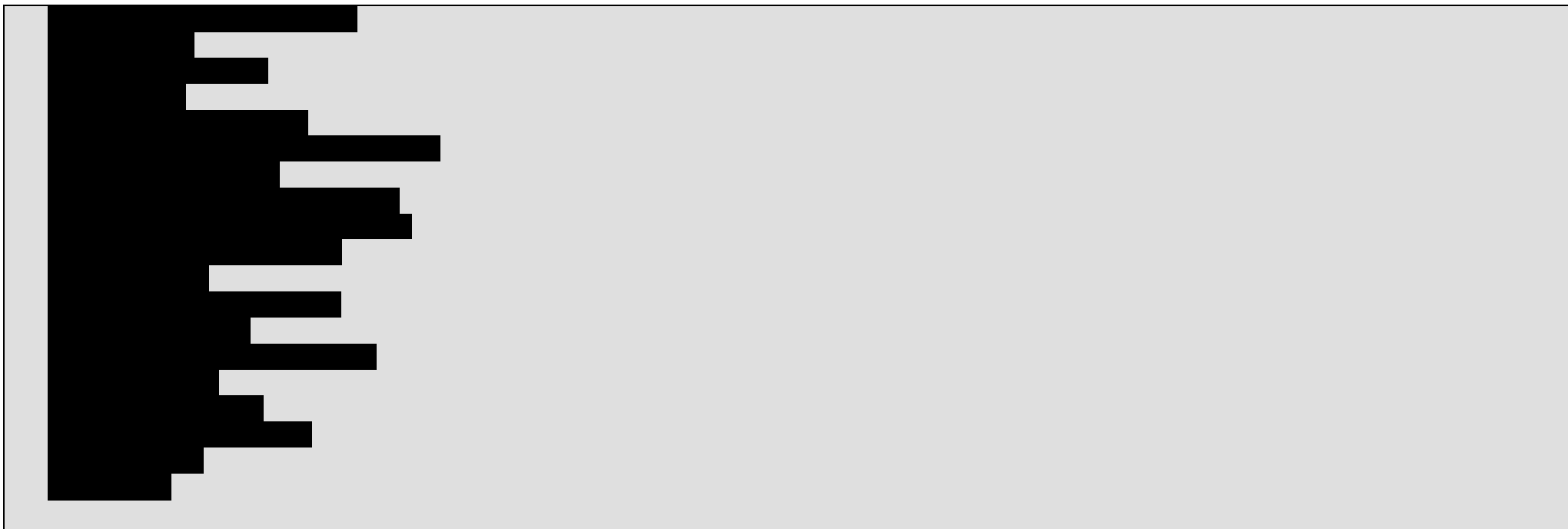
1.4 Lijst ingediende inspraakreacties op de ontwerp Gebiedsvisie Spoorwegstraat



The table content is completely redacted with a large black rectangle.

2 Inspraakreacties en beantwoording

In dit overzicht zijn verkort de ingekomen reacties op het ontwerp Gebiedsvisie Spoorwegstraat opgenomen en van een antwoord voorzien. Ook blijkt uit dit overzicht waar dit zal leiden tot aanpassingen in de tekst van de gebiedsvisie en/of de bijbehorende kaarten. Een kopie van de volledige zienswijzen liggen voor de raadsleden ter inzage.



1				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Indiener is eigenaar van de percelen Zijlweg 142, 144, 146, 148A, 148B en 148C en vernam per toeval dat de percelen binnen het plangebied van de gebiedsvisie Spoorwegstraat liggen.	Deze percelen liggen binnen het studiegebied van de gebiedsvisie maar buiten het plangebied. Er is op verschillende momenten en via verschillende media gecommuniceerd over deze gebiedsvisie. Direct betrokkenen zijn uitgenodigd voor een inspraakavond. Anderen zijn via de stadskrant geïnformeerd.	nee	nee
2	Indiener vraagt aandacht voor de verkeersafwikkeling naar de Zijlweg mede ivm verkeersafwikkeling van het kantorenpark naar de Zijlweg. Indiener heeft vernomen dat er schetsen zijn die een rotonde voorstellen op kruising Zijlweg/ Julianalaan/ Prinsessenhof	De verkeersafwikkeling naar de Zijlweg is voortdurend punt van aandacht bij de verdere uitwerking. De gemeente heeft geen voorstellen gedaan voor een rotonde op de kruising Zijlweg-Julianalaan-Prinsessenhof.	nee	nee
3	Indiener vraagt om geïnformeerd te blijven via bijgevoegd correspondentieadres	Bij ontwikkelingen wordt u geïnformeerd. Indiener kan informatie verkrijgen via stadskrant en website van de gemeente Haarlem	nee	nee

2				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Indiener vraagt waar informatie verkregen kan worden over de bouwplannen van dit project, wie de opdrachtgever is en of het koop/huur is.	Er zijn nog geen bouwplannen, behalve de uitbreiding van Albert Hein met starterswoningen. Pré Wonen is opdrachtgever van dit bouwplan. De woningen zullen verhuurd worden. Indiener kan informatie verkrijgen via stadskrant en website van de gemeente Haarlem en via Pré Wonen.	nee	nee

3.				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Indiener is gebruiker van het perceel Delftstraat 44-46 en wil geen problemen met zijn bedrijfsuitvoering krijgen. Als voorbeeld wordt aangegeven dat er voor de timmerwerkzaamheden een grote container buiten staat waar stof en zaagsel in geblazen wordt wat ivm arbotechnische eisen niet binnen in het pand mag gebeuren.	De gebiedsvisie Spoorwegstraat is opgesteld om een transformatie van het gebied van een voornamelijk werkgebied naar een gemengd woon-werkgebied te bewerkstelligen. In dit gebied worden woningen toegevoegd. Timmerwerkzaamheden in de openbare ruimte is niet toegestaan. Op dit moment zijn er nog geen bouwplannen behalve de uitbreiding van de Albert Heijn met woningen. Bij ontwikkelingen die eventuele gevolgen voor de bedrijfsvoering kunnen hebben worden meegenomen in de planvorming en de indiener wordt erbij betrokken.	nee	nee
2	Indiener vraagt om geïnformeerd te blijven en om extra documentatie.	Als er iets gaat spelen, wordt de indiener geïnformeerd. Indiener kan informatie verkrijgen via stadskrant en website van de gemeente Haarlem	nee	nee

4.				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Indiener geeft aan tegen de sloop van het complex van Elan Wonen Spoorwegstraat 4 t/m 100 te zijn.	Sloop is voornamelijk niet aan de orde. De gebiedsvisie doet hier geen uitspraak over. Het is aan de eigenaar te beslissen of en wanneer er iets met het complex gebeurt.	nee	nee
2	Indiener vraagt of de bouwplannen bekend waren in sept 2006 aangezien er niets over gezegd is toen indiener naar deze locatie is verhuisd.	In 2006 waren er nog geen plannen voor het opstellen van een gebiedsvisie voor dit gebied. Er waren toen ook geen bouwplannen die betrekking hadden op het Elancomplex, de plannen die toen speelden waren de nieuwbouw van Albert Heijn met studentenwoningen en een voornemen van een ontwikkelaar om het Middengebied te ontwikkelen. De gebiedsvisie geeft ontwikkelingsmogelijkheden aan, nieuwe bouwplannen worden aan de uitgangspunten en randvoorwaarden van de gebiedsvisie getoetst. In 2006 gold wel het Masterplan Spoorzone voor dit gebied (vastgesteld in 2003), voor deze locatie werd ingezet op het toevoegen van woningen.	nee	nee
3	Indiener geeft voorkeur aan éénrichting verkeer op de Spoorwegstraat van noord-zuid via de Julianalaan boven 2-richtingverkeer in de Spoorwegstraat.	Momenteel bestaat er onvoldoende draagvlak voor de introductie van eenrichtingverkeer op de Julianalaan, met name van de zijde van de gemeente Bloemendaal. Het betreft hier een gebiedsvisie die, althans voor wat betreft de verkeerssituatie niet onmiddellijk zal leiden tot dit soort aanpassingen. Iedere verkeersmaatregel als gevolg van een nadere uitwerking van de plannen zal opnieuw aan de orde (moeten) komen. Tevens zal uiteindelijk iedere verkeersmaatregel moeten worden vastgelegd in een verkeersbesluit, dat tegen die tijd ook in de Stadskrant moet worden gepubliceerd.	nee	nee
4	Indiener doet voorstel om de Albert Heijn naar de Westelijke Randweg te verplaatsen en bestaande supermarktruimte om te vormen tot ateliers en kleine buurtsuper.	Toevoeging van een supermarkt in het tuinbouw gebied aan de westkant van de Randweg is geen wenselijke ontwikkeling. Nieuwe supermarktontwikkelingen zijn voorzien aan de Westergracht.	nee	nee
5	Indiener doet voorstel om de adressering in het gebied aan te passen naar Spoorwegstraat of alleen Delftstraat met één doorlopende nummering aangezien momenteel veel verwarring is bij postverzorgers en koeriers.	Indiener kan hiervoor een verzoek indienen bij de straatnamencommissie.	nee	nee

5.				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Indiener vraagt of de term gedifferentieerd woonmilieu nog steeds de starters- en studentenwoningen behelst.	Een gedifferentieerd woonmilieu betreft ook starters- en studentenwoningen. Het betreft diverse woningtypen, zoals woonwerkwoonings. Het gaat erom dat er diverse woningtypen worden toegevoegd die geschikt zijn voor meerdere doelgroepen. De studentenwoningen zijn inmiddels gerealiseerd.	nee	nee

2	Indiener geeft aan dat het voorgenomen bebouwingspercentage van 50% zal leiden tot bouwhoogtes van 14 meter. Indiener vindt dit een te grote verdichting in het relatief kleine gebied en vraagt om harmonie met de omgeving	Van het aangegeven bebouwingsvlak mag 50% worden bebouwd. Van die 50% mag maximaal 45% een hoogte hebben van maximaal 14 meter. Dit is in inclusief de bestaande en nieuwbouw van Albert Heijn/Pré Wonen. De verdichting blijft hierdoor beperkt. Restrictie in bouwhoogte is juist vanuit de gedachte van harmonie opgesteld en past in de schaal en identiteit van de omgeving. Bouwvolumes van welke hoogte dan ook worden daarnaast getoetst aan oa het bouwbesluit en ruimtelijke kwaliteit, schaduwwerking en lichttoetreding.	nee	nee
3	Indiener vindt tweede ontsluiting noodzakelijk en geeft voorkeur voor éénrichtingsverkeer aan.	Varianten voor een tweede ontsluiting zijn in de visie opgenomen.	nee	nee
4	Indiener geeft aan dat de aansluiting met de Zijlweg verbetering behoeft en stelt rotonde of stoplichten voor.	Inpassing van een rotonde nabij de Zijlweg is ruimtetechnisch absoluut niet inpasbaar, tevens rekening houdend met een zo veilig mogelijk verkeersafwikkeling van het fietsverkeer. Bij verdere planuitwerking zal nagegaan dienen te worden of verkeerslichten hier een bijdrage kunnen leveren aan de verkeersafwikkeling zonder dat de doorstroming van het verkeer niet wordt belemmerd.	nee	nee
5	Indiener geeft aan dat veilige fietsroutes noodzakelijk zijn en dat deze ook langs het spoorwegtalud of langs het water kunnen liggen.	Hieraan zal bij de verdere planuitwerking nadere aandacht worden gegeven.	nee	nee
6	Indiener geeft aan dat water en groen binnen het woon-werkgebied qua beleving belangrijk is	In de gebiedsvisie wordt dit onderschreven.	nee	nee
7	Indiener geeft aan dat het Landje behouden dient te worden met uitbreiding naar speel- en recreatieplek en aandacht voor sociale veiligheid.	Het Landje kan behouden worden binnen gebiedsvisie met genoemde uitbreidingen. Binnen de randvoorwaarden van de gebiedsvisie is het ook mogelijk het Landje te verplaatsen naar een meer centraal gelegen locatie.	nee	nee
8	Indiener stelt voor om een fietsverbinding met nieuwe wijk te maken.	Een fietsverbinding met Lieven de Key wordt in gebiedsvisie mogelijk gemaakt. De exacte plek van die verbinding is afhankelijk van planvorming.	nee	nee

6.				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Indiener geeft aan dat er in het analysegedeelte van de gebiedsvisie veel aandacht voor groen is maar dat in het visiegedeelte meer aandacht moet zijn voor behoud van dikke bomen en toevoegen van m2 groen. Uitgangspunt voor deze gebiedsvisie moet zijn behoud van aantal waardevolle bomen en monumentale bomen.	Onder de kop 'ruimtelijke kwaliteit' en op bijgevoegde kaart zijn de bomen en groengebieden als ruimtelijke kwaliteit weergegeven. Initiatieven van welke aard dan ook dienen met deze kwaliteiten en gevolgen bij veranderingen rekening te houden. Het aantal m2 te ontwikkelen groen wordt niet aangegeven in de gebiedsvisie. Alleen uitgangspunten en randvoorwaarden op hoofdlijnen. De gebiedsvisie is aangepast op pagina 10 onder Groen, toegevoegd is dat bij ontwikkelingen binnen en langs de ecologische zones compenserende groene voorzieningen, zoals bomen noodzakelijk zijn. De natuurlijke oever langs de bebouwing dient minimaal 5 meter breed te zijn.	ja	nee

2	<p>Indiener doet voorstel om het gemis aan groen in het binnenterrein te compenseren door:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Behoud groen aan randen 2. De groene randen nu reeds te onderhouden of eigenaren op het onderhoud van dikke bomen aan te spreken 3. Te voorkomen dat in het binnengebied de 3 bomen voor de Elanflat verdwijnen 4. Tussen de nieuwe bouwblokken voldoende ruimte reserveren boven en ondergronds om bomen en m2 groen toe te voegen 5. Niet alleen aangeven dat 50% bebouwd kan worden maar ook aangeven dat 25% niet verhard mag worden. 6. De bomen niet naast de parkeervakken (3,5 m van de gevel) zetten maar tussen de auto's in de parkeervakken (5,5m van de gevel). De kronen komen anders met dit soort grote bomen te dicht voor de ramen van de woonkamers. Ook ondergronds groeiruimte en leidingen strook aangeven in profiel (details als stenen wel aangeven en belangrijke zaken als de ondergrondse bestemming is niet aangegeven) 7. Dit profiel van 20 meter moet ook worden vastgesteld voor andere straten die bij nieuwbouw 14 meter hoog worden. Anders staat de bebouwing te dicht op elkaar. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Is opgenomen in de visie. 2. Het belang van beheer wordt meegenomen in de gebiedsvisie. 3. Alle bomen in openbare ruimte, waaronder deze drie, zijn opgenomen als ruimtelijke kwaliteit en mogen niet zondermeer worden verwijderd. 4. Is onderdeel van uitwerking en voorwaarde voor levensvatbaarheid bomen en groen. 5. Maximaal 50% bebouwen garandeert minimaal 50% (openbare) ruimte. De hoeveelheid hiervan die niet verhard wordt, is afhankelijk van de planvorming die moet voldoen aan hetgeen is vastgelegd in de gebiedsvisie. 6. In de gebiedsvisie wordt een voorkeursprofiel aangegeven. Bij uitwerking wordt indeling profiel exact bepaald dus ook de plaats van de bomen. Keuze van boomsoort, aantal te realiseren parkeerplaatsen en ondergrondse infrastructuur is hierbij van belang. 7. Maat van de profielen is afhankelijk van stedenbouwkundige uitwerking. De breedte van het profiel hangt samen met de bouwhoogte en hiermee wordt de sfeer en karakter van de openbare ruimte bepaald. Als minimale maat voor de Spoorwegstraat is 20 meter opgenomen in de gebiedsvisie. Dit is noodzakelijk om de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het gebied in de toekomst te waarborgen binnen de gestelde ontwikkelingsmogelijkheden. 	nee	nee
3	<p>Indiener geeft aan dat voor aansluiting op de Julianalaan een ontheffing van het kapverbod voor 10 bomen noodzakelijk is. Hiervan zijn 5 bomen dikker dan 50 cm en waardevol bijna monumentaal te noemen. Bij herplant is de ecologische waarde verminderd. En herplant vergelijkbare bomen kost €50.000,-.</p>	<p>Wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>	nee	nee
4	<p>Indiener geeft zorg aan dat bomen mogen verdwijnen als een andere functie (verkeer) dat wenst. Voorstel minder woningen te bouwen en meer bomen laten staan.</p>	<p>Dit kan niet zondermeer. Er is sowieso een kapvergunningsprocedure en een compensatieplicht. Primair moet uitgegaan worden van behoud dus ook bij woningbouwinitiatieven. Op de kaart ruimtelijke kwaliteit zijn alle bomen weergegeven in het openbaar gebied. De uitgangspunten gelden ook voor bomen op particulier terrein.</p>	nee	nee
5	<p>Indiener geeft aan dat de gebiedsvisie zou moeten vermelden voor hoeveel bomen een kapvergunning moet worden aangevraagd tbv goede maatschappelijk afweging.</p>	<p>Dit maakt onderdeel uit van planuitwerking en wordt niet opgenomen in een gebiedsvisie.</p>	nee	nee

6	Indiener vraagt of er alternatieven zijn. Is er een gunstigere ontsluiting op de Julianalaan mogelijk door een woning of bedrijf uit te kopen uit de waardevermeerdering van bebouwingmogelijkheden. De projectontwikkelaar alleen toestaan te bouwen als er gezorgd wordt voor een ontsluiting op de Julianalaan zonder bomen te kappen.	Er zijn in de gebiedsvisie 3 varianten opgenomen om de tweede ontsluiting te realiseren. Bij de planvorming voor herinrichting Julianalaan wordt rekening gehouden met de mogelijke ontsluitingen	ja	nee
7	Indiener doet voorstel de monumentale villa met bomen te benutten voor groen, het zicht op het pand en de ondergrondse groeiplaats blijft zo behouden, de Zijlweg behoud groen karakter, kruising Zijlweg blijft open en overzichtelijk.	Villa en bomen zijn als ruimtelijke kwaliteit opgenomen in de gebiedsvisie. Bij planvorming moet rekening worden gehouden met deze kwaliteit. De villa is echter geen monument.	nee	nee
8	Indien de bebouwing op het voorterrein aan de Zijlweg lager blijft dan 14 meter en de vormgeving afgestemd wordt op de oude bouwstijl (nok met goten) voegt dit zich ook beter in het front van de Zijlweg.	In de gebiedsvisie is opgenomen dat ontwikkelingen aan de Zijlweg moeten aansluiten bij het karakter van de Zijlweg.	nee	nee

7.

Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Indiener vraagt bij nieuwe ontsluitingen rekening te houden met de bevoorrading van Albert Heijn en andere bedrijfsruimten.	Is aandachtspunt bij de verdere planuitwerkingen, waarbij ook direct betrokkenen mee participeren.	nee	nee
2	Indiener attendeert erop dat de aangegeven verkeersontsluiting via de Zij-Zijlweg over privé eigendom loopt.	Wordt voor kennisgeving aangenomen. Privaatrechtelijke beperkingen worden bij de verdere uitwerking meegenomen.	nee	nee
3	Uitbreiding van de detailhandel (in casu Albert Heijn) wordt niet mogelijk gemaakt. Indiener geeft aan te willen zien dat er mogelijkheden blijven volgens de detailhandelstructuurvisie of anderszins passen binnen het (toekomstige) detailhandelsbeleid.	De Detailhandelsnota gaat uit van een te ontwikkelen winkelcentrum (waaronder 2 supermarkten op wijkniveau) op het centraal in dit stadsdeel gelegen EKP terrein aan de Westergracht. Vanwege de relatief decentrale ligging in het verzorgingsgebied is niet gekozen voor een nieuw winkelcentrum bij de Spoorwegstraat. Bij de komst van de supermarkt aan de Spoorwegstraat zijn er daarom afspraken gemaakt over de omvang. Het ging toen om een vervangingsvraag van de supermarkten die aan de Zijlweg gelegen waren. Overbewinkeling van detailhandel in het totale verzorgingsgebied Haarlem West zal structuurverstoringen werken en daarmee de leefbaarheid onder druk zetten en is daarom ongewenst.	nee	nee

4	Door het beperken van de mogelijkheden voor detailhandel staat volgens de indiener ook de totale leefbaarheid van het gebied en omliggende wijk onder druk. Kleinschalige detailhandel passend bij een supermarkt van deze omvang zou altijd mogelijk moeten zijn. Dit verhoogt de leefbaarheid en de veiligheid.	Gemeente Haarlem is voorstander van behoud van kleinschalige detailhandel in de wijken zoals aan de Zijlweg. Doordat de vervangingsvraag van de supermarkten aan de Zijlweg gefaciliteerd is met een supermarktvestiging aan de Spoorwegstraat is de positie van de kleinschalige detailhandel aan de Zijlweg voldoende versterkt. Overbewinkeling van kleinschalige detailhandel in het totale verzorgingsgebied Haarlem West zal structuurverstorend werken en daarmee de leefbaarheid onder druk zetten.	nee	nee
5	Er vinden op dit moment gesprekken plaats met de diverse eigenaren in het gebied, tevens wordt gesproken over een mogelijke verplaatsing (van de entree) van de supermarkt meer richting de Zijlweg. Voor een dergelijke verplaatsing is een gezonde financiële basis noodzakelijk. Dit kan alleen door het toevoegen van de detailhandel meters. Verandering van locatie van de entree van Albert Heijn kan alleen plaatsvinden als er detailhandel meters toegevoegd mogen worden.	Er wordt in deze gebiedsvisie niet uitgegaan van een uitbreiding van m2 supermarkt. De gemeente is voorstander van de verplaatsing van de entree en treedt hierover graag in gesprek met de indiener. Uitbreiding van detailhandelmeters is niet aan de orde.	nee	nee
6	De strook voor gemengde bebouwing op het voormalige ANWB terrein is te beperkt qua diepte. Een normale en gebruikelijke diepte van een pand is minimaal 8- 10 meter	De strook geeft aan dat bij ontwikkeling van gemengde functies deze aan de Spoorwegstraat dienen te worden gerealiseerd en erop georiënteerd moeten zijn. De strook geeft geen exacte begrenzing aan. De tekening van de functionele structuur zal aangepast worden om meer duidelijkheid te geven. Abstracter en minder hard begrensd.	nee	ja
7	Indiener vraagt geen beperkingen op te leggen voor het soort woningen dat ontwikkeld mag worden.	De aanduiding van de woningtypen is globaal. Het is een indicatie wat er mogelijk is. Bij de verdere planvorming wordt dit nader uitgewerkt.	nee	nee
8	Indiener geeft aan de hoogtebeperking niet acceptabel te vinden en geeft aan dat de huidige bebouwing hoger is.	De huidige bebouwing is een uitzondering. Gezien de schaal van de buurt is het ongewenst meer dan 4 bouwlagen te realiseren. 14 meter biedt een hoge plint en drielagen of vier lagen op een halfverdiepte garage.	nee	nee
9	Indiener geeft aan dat de ontwikkelingsmogelijkheden van het ANWB terrein behoorlijk beperkt worden en dat dit elders in het gebied gecompenseerd dient te worden.	De gebiedsvisie biedt onder een aantal voorwaarden juist meer ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied als totaal. Op het ANWB terrein (middenterrein) wordt niet minder bebouwing toegestaan dan mogelijk is volgens het vigerend bestemmingsplan. Compensatie is dus niet aan de orde.	nee	nee
10	De tweede fase van Albert Heijn bestaat uit uitbreiding supermarktmeters, realisatie van starterwoningen en bijbehorende (doelgroepen) parkeervoorzieningen e.a. op het maaiveld. Indiener ziet dit graag één op één opgenomen worden in de visie.	De gebiedsvisie volgt de uitkomst van de procedure die in het kader van de bouwaanvraag/ vergunning tweede fase Albert Heijn gevoerd wordt. Opname komt aan de orde in het op te stellen bestemmingsplan Zijlweg e.o.. In dat bestemmingsplan wordt het aantal m2 supermarkt begrensd tot maximaal de vergunde situatie.	nee	nee
11	Indiener geeft aan de centrale as van 20 meter onvoldoende te vinden met oog op garantie voldoende parkeerplekken op maaiveld. Rekening gehouden moet worden met parkeren aan 2 kanten (of in het midden dubbel) haaks parkeren.	Gestreefd wordt naar het centraal parkeren te organiseren in dubbel grondgebruik binnen deze gebiedsvisie.	nee	nee

12	Het voormalige NS terrein wordt in de uitbreiding tweede fase Albert Heijn parkeerterrein voor starterwoningen. De bomen langs de singel blijven bestaan. De visie mag hierin geen beperkingen brengen.	Indien op andere wijze in de uitwerking van deze visie oplossingen worden gevonden die voldoen aan de parkeerbehoefte, dan is dat evenzeer een oplossing.	nee	nee
13	De visie die opgenomen is voor wat betreft water mag niet van toepassing zijn op de watersingel tussen het NS-terrein en de Zij Zijlweg	Voor al het oppervlakte water in Haarlem geldt als beleidsuitgangspunt dat demping van water voor 100% gecompenseerd moet worden.	nee	nee
14	De ontsluiting die opgenomen is voor de Zij Zijlweg wil indienen alleen gebruiken voor bestemmingsverkeer en mogelijke hulpdiensten.	De Zij Zijlweg kan niet als ontsluitingsweg ingezet worden aangezien de Zij Zijlweg te dicht bij de Spoorbrug aansluit op de Zijlweg. Dit kan een onoverzichtelijke verkeerssituatie opleveren. De gebiedsvisie stelt voor de Zij Zijlweg in te zetten als ontsluiting voor bevoorrading van de Albert Heijn. De grond is echter geen eigendom van de gemeente. Privaatrechtelijke beperkingen worden bij de verdere uitwerking meegenomen. NB het is nimmer de bedoeling om op welke wijze dan ook niet bestemmingsverkeer cq. sluipverkeer in dit gebied te introduceren.	nee	nee
15	In de visie zou opgenomen moeten worden dat wonen boven winkels tot de mogelijkheden behoort á la binnenstad	In de gebiedsvisie wordt functiemenging mogelijk gemaakt. Het is de bedoeling dat dit gebied ontwikkeld wordt tot een woon-werkgebied.	nee	nee
16	De visie mag geen beperkingen opleggen aan de hoogte van het bouwplan fase 2 van de Albert Heijn	De gebiedsvisie maakt het mogelijk dat de tweede fase Albert Heijn kan worden gerealiseerd.	nee	nee
17	Bebouwingspercentage 50% dient fors meer te zijn dan de huidige bebouwing wil er uiteindelijk initiatief tot herontwikkeling (en dus realisatie visie) komen. Vraag van indienen is of dit aangetoond kan worden.	Het bebouwingspercentage is in samenhang bepaald met de huidige situatie, toegestane bouwhoogte en ontwikkelingsmogelijkheden passend in de ambitie en schaal van de buurt en omgeving. Het resultaat hiervan is dat binnen het bebouwingsvlak het aantal m2 BVO vrijwel kan worden verdubbeld. Dit is gecontroleerd met een voorbeelduitwerking.	nee	nee
18	Het bestaande aantal maaiveld parkeerplaatsen (voor vignethouders) moet in stand worden gehouden en bij toevoeging van functies zelfs worden uitgebreid.	Zie opmerking bij punt 11 en 12.	nee	nee

8.				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			Tekst	kaart
1	Indiener geeft aan dat er in de visie te weinig aandacht is voor reeds gevestigde bedrijven in de Delftstraat. In het licht bezien dat de gemeente niet van plan is actief grondbeleid te gaan voeren betekent dat het onmogelijk is om de gebiedsvisie ten uitvoer te brengen.	Gebieden die gefaseerd getransformeerd worden van bedrijven naar woongebieden dan wel woon-werk gebieden zijn lastige opgaven. Het wil niet zeggen dat het onmogelijk is om de gebiedsvisie ten uitvoer te brengen. Ontwikkelaars kunnen hierin een actieve rol spelen door grond aan te kopen. Door het opstellen van de visie Spoorwegstraat daagt de gemeente de markt (projectontwikkelaars) uit om de ontwikkeling op te pakken.	nee	nee
2	Indiener geeft aan groot bezwaar te hebben tegen de 2de ontsluitingsweg die langs het bedrijf gepland is. Laden en lossen wordt dan onmogelijk gemaakt.	Bij verdere planuitwerking zal er nader aandacht aan worden gegeven. In de gebiedsvisie zijn 3 varianten opgenomen om de tweede ontsluiting te realiseren.	ja	ja

3	Indiener geeft aan dat de opmerking op pagina 3 van het collegebesluit waarin staat opgenomen dat de gebiedsvisie tot stand is gekomen in overleg met Smederij van Galen niet correct is omdat aanwezigheid op een informatieavond geen vorm van overleg is.	Bij de opstelling van de ontwerpgebiedsvisie zijn de belanghebbenden op verschillende manieren en op verschillende momenten betrokken bij de planvorming. Indiener heeft diverse mogelijkheden gekregen om bij de planvorming betrokken te worden. Indiener is tevens diverse malen en voor verschillende momenten uitgenodigd. Dat er overleg is geweest betekent inderdaad niet dat indiener het daarom eens is met het plan. Er is dan ook gelegenheid om zienswijzen in te dienen en eventueel in te spreken bij de behandeling in de raadscommissie.	nee	nee
---	--	---	-----	-----

9				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Er is te weinig aandacht voor de bestaande bedrijven in het gebied en de gevolgen van de plannen voor deze bedrijven. Deze bedrijven kunnen in de toekomstvisie niet blijven functioneren maar hierover wordt niets vermeld.	In de vastgestelde plannen Masterplan Spoorzone (2003) en het Structuurplan Haarlem 2020 (2005) wordt voor dit gebied ingezet op de transformatie naar een woon-werkgebied. De gebiedsvisie volgt dit ingezette beleid. De gebiedsvisie maakt een gefaseerde transformatie naar een woon-werkgebied mogelijk. Bij het opstellen van het bestemmingsplan zullen bedrijven conform het recht dat zij hebben bestemd worden. Het bestemmingsplan zal voorsorteren op de gewenste ontwikkelingen door bijvoorbeeld een wijzigingsbevoegdheid op te nemen. Door het opstellen van een visie wordt de markt (projectontwikkelaars) uitgedaagd om de ontwikkeling op te pakken.	nee	nee
2	In 2010 werd in een presentatie nog gesproken over de noodzaak tot compensatie voor metaalbewerkingsbedrijf Van Galen bij aanleg van de 2de ontsluiting. In de gebiedsvisie staat nu wel de 2de ontsluiting opgenomen, maar is niets opgenomen over de nadelen en compensatie voor de bedrijven.	De tweede ontsluiting kan geheel op gemeentegrond gerealiseerd worden, compensatie is hiermee niet aan de orde. Bij de eerste verkenningen voor een 2 ^{de} ontsluiting was nog niet duidelijk hoe deze gerealiseerd kon worden. Mogelijk dat dit de indruk heeft gegeven dat de gemeente het bedrijf Van Galen zou compenseren. Hiervan is nooit sprake geweest bij het opstellen van deze gebiedsvisie en dit past ook niet bij het grondbeleid van de gemeente om bedrijven uit te kopen.	nee	nee
3	In het gebied wordt niet over de economie gesproken, terwijl er toch 60 bedrijven gevestigd zijn (incl. het deel begrenzing Zijlweg en Julianalaan). De tekst over economie in de visie beperkt zicht uitsluitend tot detailhandel.	De visie zet in op een verdere transformatie naar een woon-werkgebied. Er wordt met deze gebiedsvisie ingezet op functiemenging waarbij wel een onderscheid is gemaakt in een deelgebied waarbij de nadruk ligt op de woonfunctie (tegen de Julianalaan aan) en een deelgebied waar de nadruk ligt op functiemenging (Zijlweg en Spoorwegstraat).	nee	nee
4	Indiener meldt dat er in de ontwerp-gebiedsvisie staat dat het geen winkelgebied kan zijn. Dat roept vragen op over de vestiging, omvang en uitbreiding van de Albert Heijn. Dit lijkt veel te groot voor het gebied. Het uit zich o.a. in de grote verkeersstromen het gebied in en uit.	Bij de komst van Albert Heijn zijn er afspraken gemaakt over de omvang. Het ging toen om een vervangingsvraag van de supermarkten die aan de Zijlweg gelegen waren. De verkeerskundige consequenties zijn bij goedkeuring van deze bouwplannen betrokken.	nee	nee
5	Indiener vindt het onduidelijk in het plan wat de verkeerskundige noodzaak en oorzaak is om voor dit kleine gebied een 2 ^e ontsluiting te maken. Wie heeft deze weg nodig en wie gaat straks de aanleg en planschade betalen? De visie geeft geen antwoord op deze vragen.	Op korte termijn zal de tweede fase van Albert Heijn met een aantal woningen gerealiseerd worden. Hierdoor zal het middenterrein van het gebied waar nu een onderdeel van de Albert Heijn gevestigd is, leeg komen te staan. De grondeigenaar van het middengebied wil dit middengebied tot ontwikkeling te brengen. Geconstateerd is dat na realisatie van de tweede fase Albert Heijn het in dit gebied niet mogelijk is om nog ontwikkelingen toe te staan. Bij het toestaan van ontwikkelingen, lees, meer bruto vloeroppervlak, loopt het (auto)verkeer in en rond het gebied vast. De verwachte toename van het verkeer op de Spoorwegstraat als gevolg van het recente bouwplan wordt geraamd op 100 motorvoertuigen per etmaal. De bestaande verkeersdruk op de Spoorwegstraat	nee	nee

		<p>en omgeving bedraagt ca. 2200 a 2500 motorvoertuigen per etmaal. Deze toename is nog op te vangen met de bestaande infrastructuur. Het nu bestaande verkeersbeeld is van dien aard dat redelijkerwijs deze verwachte toename van de verkeersafwikkeling daar nog kan plaatsvinden. Wel komt naar voren dat berekeningen over de kruispuntbelasting op de kruising Spoorwegstraat/Zijlweg een niveau bereiken die een kritische grens benaderen, ook rekening houdend met de nabij gelegen kruising van twee gebiedsontsluitingswegen Zijlweg/Julianalaan.</p> <p>Een verdere intensivering van het ontwikkelingsprogramma in het gebied Spoorwegstraat zal een verdere toename van verkeersbewegingen tot gevolg hebben. Het beoogde intensiveringsprogramma betreft een toename van ca. 75 woningen en daarnaast ca. 5000 m² uitbreiding aan bedrijfsoppervlakte. Indien alle beschikbare intensiveringsoppervlakte zou worden omgezet in woningen zou sprake zijn van ca. 110 woningen.</p> <p>Een dergelijke ontwikkeling zal de verkeersdruk op de Spoorwegstraat doen toenemen met ca. 275 motorvoertuigen per etmaal. Daarmee zou de verkeersdruk op de Spoorwegstraat ten opzichte van de huidige situatie met ca. 15 a 20 % toenemen. De verkeersdruk op de kruising Spoorwegstraat/Zijlweg wordt te hoog en kan de toenemende druk niet aan waardoor verkeersonveilige situaties ontstaan. Een belangrijk gegeven is dat brandweer (kazerne aan de Zijlweg) en hulpdiensten dan kunnen vastlopen; een extra ontsluiting van het Spoorwegstraatgebied wordt daarmee noodzakelijk.</p> <p>Bekend is dat er ook nog andere grondeigenaren (Heringa Wuttrich en Folitho) in het gebied ontwikkelwensen hebben. Ook dat zal zonder verkeerskundige aanpassing niet mogelijk zijn.</p>		
6	Het (skate)veldje is geïsoleerd en ziet er onveilig uit. Deze plek zou bv. een bedrijfsbestemming kunnen krijgen. Het 'veldje' kan verplaatst worden naar een deel van het voormalige ANWBterrein. Het uitgangspunt van 50% bebouwingspercentage lijkt hiermee in overeenstemming. Hoe staat u hier tegenover?	De gebiedsvisie gaat ervan uit dat "Het Landje" kan blijven liggen, maar het is ook denkbaar om in de toekomst 'Het Landje' te verplaatsen naar een andere locatie en daarmee het gebied vrij te maken voor herontwikkeling. De enigszins geïsoleerde ligging van het Landje maakt de voorziening aantrekkelijk voor de doelgroep waarvoor de voorziening bedoeld is, jongeren.	nee	nee
7	Waarom koestert de gemeente de ambachtelijke bedrijven niet wat meer? Het is goed om juist dit soort bedrijven binnen het gemeentelijke grondgebied te kunnen blijven vestigen. Waar laat u de bedrijven naar toe gaan, als het gebied verder wordt ontwikkeld?	De gemeente Haarlem heeft niet veel ruimte om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken. Verdichting en functiemenging zijn instrumenten om groei van de economie van de stad te faciliteren. De gemeente Haarlem ziet het belang van de ambachtelijke bedrijvigheid voor haar stad. In bestemmingsplannen worden waar mogelijk ruimere bestemmingen opgenomen om bedrijvigheid mogelijk te maken. Op de bedrijventerreinen kan de meer overlastgevende bedrijvigheid terecht.	nee	nee
8	Indiener is voorstander van efficiënte plannen en plannen die investeringszekerheid bieden voor het bedrijfsleven. Indiener is van mening dat het huidige plan te onzeker is.	De gebiedsvisie geeft de gewenste ontwikkelingen aan. Door het opstellen van de visie heeft de gemeente een toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen. Bij het opstellen van het bestemmingsplan Zijlweg e.o. zullen de bedrijven conform het recht dat zij hebben bestemd worden. Het bestemmingsplan zal voorsorteren op de gewenste ontwikkeling door bijvoorbeeld een wijzigingsbevoegdheid op te nemen. Er zullen geen bedrijven wegbestemd worden.	nee	nee

10.				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Indiener vindt dat een tweezijdige ontsluiting ook voor de hulpverleningsdiensten zeer wenselijk is.	De aansluiting van de nieuwe ontsluiting bij de Julianalaan is alleen beoogd als uitgaande verbinding, mede ook gelet op de beschikbare zichthoeken bij deze aansluiting vlakbij het spoorviaduct.	nee	nee
2	De ontsluiting van de Spoorwegstraat op de Zijlweg als tweerichtingsontsluiting te handhaven, wordt voorbij gegaan aan de huidige problematiek van filevorming op de Zijlweg, de hoofdaanrijroute voor hulpdiensten. Iedere beperking van de doorstroming is een ongewenste situatie voor hulpdiensten.	Uit eerdere communicatie met de brandweer in het verleden blijkt geen aantoonbare hinder voor de aanrijroute voor hulpdiensten. Alleen ten tijde van de zondagsopenstelling van Albert Heijn zonder verdere begeleiding van verkeersregelaars was toentertijd aanleiding voor de Brandweer om hieraan aandacht te willen schenken. Tot op heden zijn geen gegevens bekend van de zijde van de Brandweer dat sprake zou zijn van daadwerkelijke hinder in de huidige doorstroming. Een beoogde tweede ontsluiting aan de Julianalaan zal hierin alleen maar verlichtend werken.	nee	nee
3	Ter voorkoming van filevorming op de Zijlweg en het waarborgen van de doorstroming op de hoofdaanrijroute richting Haarlem centrum van de hulpdiensten, stelt de indiener het volgende voor: <ul style="list-style-type: none"> • gebiedsingaand verkeer via de nieuwe ontsluiting aan de Julianalaan • gebiedsingaand verkeer via Zijlweg de Spoorwegstraat in, alleen voor verkeer komend vanuit het centrum van Haarlem • gebiedsuitgaand verkeer via de Spoorwegstraat naar de Zijlweg • ontsluiting via de Zijlweg- Zijweg excl. Voor bevoorrading Albert Heijn en de hulpdiensten. 	De aansluiting van de nieuwe ontsluiting bij de Julianalaan is alleen beoogd als uitgaande verbinding, mede ook gelet op de beschikbare zichthoeken bij deze aansluiting vlakbij het spoorviaduct. Op basis daarvan en hetgeen bij punt 2 naar voren is gebracht, zien wij geen aanleiding het voorstel over te nemen.	nee	nee

11.				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Indiener ziet uit naar de realisatie van de regionale langzaam verkeersroute Amsterdam, Haarlem naar duingebied. De combinatie fietsroute en waterverbinding is ideaal. Het ontvlechten van de autostructuur en fietsstructuur is aantrekkelijk en veilig.	Wordt voor kennisgeving aangenomen	nee	nee
2	Indiener vindt het gebruik van het begrip 'langzaam verkeer' verwarrend. Men leest vaak dit als alleen voetgangersverkeer. Er wordt toch de combinatie voetgangersverkeer en fietsverkeer bedoeld?	Dit wordt aangepast. In plaats van langzaam verkeer zal de term fiets/voetgangersverkeer gehanteerd worden.	ja	nee

3	Is er rekening gehouden in de projectopdracht Herinrichting Julianalaan dat fietsers veilig kunnen oversteken op de toekomstige kruising van de route met de Julianalaan ter hoogte van de Regentesselaan d.m.v. een middeneiland?	Het project Julianalaan is een reeds vastgesteld Definitief Ontwerp waarop door de provincie Noord-Holland subsidie is verstrekt. De projectopdracht Herinrichting Julianalaan kon en kan nog geen rekening houden met een nog vast te stellen gebiedsvisie die daarna nog nadere uitwerking behoeft.	nee	nee
4	Wordt de Julianalaan duurzaam veilig ingericht conform de afspraken in het HVVP als GOW met vrijliggende fietspaden?	Deze vraag betreft geen onderdeel van de gebiedsvisie Spoorwegstraat. Zie voor het overige de reactie bij punt 3.	nee	nee
5	Indiener begrijpt de noodzaak van een extra auto-ontsluiting vanuit het gebied. Echter de locatie nabij het spoorwegviaduct op de Julianalaan is ongewenst. De ontsluiting is op deze plek niet verkeersveilig in te passen.	Zie beantwoording 9.5. In de gebiedsvisie zijn drie varianten voor de 2 ^{de} ontsluiting opgenomen.	ja	nee
6	De toekomstige langzaamverkeersroute tussen Lieven de Key en centrum Haarlem wordt door de indiener toegejuicht.	Wordt voor kennisgeving aangenomen.	nee	nee
7	Indiener wil aandacht voor de aanleg van veilige aansluitingen en oversteekplaatsen voor fietsers op de Zijlweg en de Verspronckweg.	Dit aspect zal verdere aandacht vragen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee
8	Indiener is positief over de voorgenomen bouw van de ondergrondse parkeervoorzieningen (als uitrit garages niet haaks op fietsroute uitkomen).	Wordt voor kennisgeving aangenomen.	nee	nee
9	De huidige in/ uitrit van de parkeergarage van Albert Heijn ligt ongunstig.	Dit aspect zal worden meegenomen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee
10	Er is een inpandig en eenvoudig toegankelijke ruimte met voldoende oppervlakte voor meerdere fietsen nodig.	Dit aspect zal worden meegenomen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee
11	Voor fietsparkerende bezoekers moet er voldoende oppervlakte van de openbare ruimte in de plannen opgenomen worden.	Dit aspect zal worden meegenomen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee
12	Indiener pleit ervoor om voor het winkelend publiek de ruimte voor en plaatsing van voldoende comfortabele fietsklemmen in de nabijheid van winkels.	Dit aspect zal worden meegenomen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee

12.				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Het plan beschrijft nog onvoldoende detail hoe de bebouwing zou moeten worden ingedeeld om een beter en rustiger ontwerp te krijgen. Er wordt nu nog in een vlak gedacht waarop dezelfde restricties van toepassing zijn.	De gebiedsvisie is geen stedenbouwkundig plan maar een toetsingskader op hoofdlijnen en geeft aan binnen welke voorwaarden ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Bij uitwerking in detail dient rekening gehouden te worden met de gestelde uitgangspunten en randvoorwaarden.	nee	nee
2	Het plan mist op de korte termijn een duidelijke visie hoe dit plan een beter kader gegeven kan worden waarin er een logische ordening ontstaat van bouwooppervlaktes alsmede een onderscheid tussen de verschillende bebouwing: appartementen	Zie o.a. beantwoording punt 1 van deze indiener	nee	nee

	en grondgebonden woningen.			
3	Het ontwerp wekt de indruk dat het is 'gebouwd' rond het feit dat Albert Heijn is gevestigd op de begane grond van de studentenhuisvesting.	De gebiedsvisie geeft een ruimtelijk en functioneel kader waarbinnen onder bepaalde voorwaarden ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. De Albert Heijn is net als alle andere aanwezige functies daar onderdeel van. De aanwezigheid op die plek is geen randvoorwaarde.	nee	nee
4	Bestaande bedrijven worden in de visie niet direct betrokken/danwel dat zij (op termijn) verdwijnen.	Zie beantwoording zienswijzen van indieners 8 en 9	nee	nee
5	Er ontstaat nog geen duidelijke indeling van het gebied waardoor er weer verschillende kleine ontwikkelingen plaats vinden die niet een groot geheel vormen waardoor er alsnog een rommelig plan ontstaat.	Ter voorkoming van kleine ontwikkelingen die tegenstrijdig zijn aan de in ontwikkeling zijnde gebiedsvisie, is er op hoofdlijnen de gewenste richting aangegeven, te weten een functionele structuur. De verdere indeling van het gebied komt bij de nadere uitwerking van de gebiedsvisie.	nee	nee
6	De aanpassingen aan de watergangen zullen op de korte termijn eerder een negatieve uitwerking hebben op het gebied i.p.v. de structuur en de ordening te verbeteren en een rustiger plan te creëren.	Het aanpassen van de watergangen staat niet op zichzelf. Er moet rekening gehouden worden met het huidige functioneren van het gebied zowel op de korte alsook op de lange termijn.	nee	nee
7	Er wordt een tweede ontsluiting gerealiseerd die niet nodig blijkt zolang de Albert Heijn niet verder uitbreid en niet op zondag open is.	In de visie wordt aangegeven dat een toename van functies in het gebied Spoorwegstraat een toename van verkeersbewegingen met zich mee zal brengen. Om te voorkomen dat de aansluiting Spoorwegstraat/Zijlweg tot knelpunten zal leiden, is gezocht naar een tweede ontsluiting richting Julianalaan om zodoende hierop een antwoord te kunnen geven. Dat is als zodanig in de visie opgenomen ter nadere uitwerking. Zie ook beantwoording 9.5	nee	nee
8	De bedrijven aan de Noordzijde van het gebiedje zullen niet gedwongen worden daar te vertrekken.	Wordt voor kennisgeving aangenomen.	nee	nee
9	In aanmerking nemende dat de bestaande bedrijven blijven, betekent dat er een aantal nieuwe bedrijven zullen worden gevestigd op de stroken die daarvoor in de gebiedsvisie zijn aangegeven.	De gebiedsvisie maakt het mogelijk en biedt inzicht in de ontwikkelingsmogelijkheden voor de korte en lange termijn. De gebiedsvisie maakt in de functionele structuur bij 'gemengd' het toevoegen van nieuwe bedrijven mogelijk.	nee	nee
10	Indiener is van mening dat de maximale toelaatbare oppervlakte dat voor de bedrijven kan worden gebruikt, moet worden aangegeven. Deze mag niet meer zijn dan de oppervlakte die nu gerealiseerd is. Dat betekent dat er dus in de situatie nu, dat er geen nieuwe bedrijven gevestigd kunnen worden in de Spoorwegstraat.	De gebiedsvisie geeft aan wat de voorwaarden zijn voor ontwikkeling d.m.v. een ontwikkelingskader. De gebiedsvisie geeft aan waarin het gebied de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen plaats zouden moeten vinden. Het is niet gewenst om maximaal toelaatbare oppervlakte voor bedrijven op te nemen als dat ontwikkelingen tegenhoudt die gewenst zijn. (gefaseerde transformatie)	nee	nee
11	Er wordt een maximale bouwhoogte aangegeven van 14 meter voor 45% van het te bebouwen oppervlak, de rest mag maximaal 3 bouwlagen worden. Er wordt niet nader aangegeven waar deze maximale bouwhoogtes worden gesitueerd.	De gebiedsvisie is geen stedenbouwkundig plan maar een toetsingskader op hoofdlijnen en geeft aan binnen welke voorwaarden ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Bij uitwerking in detail dient rekening gehouden te worden met de gestelde uitgangspunten en randvoorwaarden.	nee	nee
12	De aangegeven maximale bouwhoogte van 14 meter wordt door de indiener als erg hoog ervaren. De bijgevoegde voorbeeldfoto's betreft een hoogte van 9 tot 12 meter wat dus veel lager is dan de 14 meter in de gebiedsvisie. Op basis van de	De bebouwing in het voorkeursprofiel op blz 12 van de gebiedsvisie onder het kopje Lijnen en Vlakken is 14 meter. Er wordt een referentie van 14 meter toegevoegd in de visie.	nee	ja

	foto's heeft de indiener geen goed beeld van de hoogte kunnen vormen.			
13	Het gebiedje wordt, volgens indiener, het minst belast met dergelijke bouwhoogtes (14 meter) als deze aan de oost rand wordt gerealiseerd.	Dit aspect zal worden meegenomen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee
14	Aan de Zijlweg moet de bebouwingshoogte ook worden afgestemd met de omliggende bebouwing: max. 10-14 meter bouwhoogte.	Dit aspect zal worden meegenomen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee
15	Voor de noordkant pleiten wij een oplopen van bouwhoogtes van laagbouw (max. 9 meter hoog) aan de westelijke kant en oplopend, van deze 9 meter, naar de oostelijke kant langs het spoor naar maximaal 14 meter.	Dit aspect zal worden meegenomen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee
16	In het middenstuk (voormalig ANWB terrein) komen dan alleen 3-lagige grondgebonden stadswoningen (hoogte gelijk aan het Elan gebouw wat er tegenover staat en de woningen aan de Julianalaan).	Dit aspect zal worden meegenomen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee
17	In het middenstuk (voormalig ANWB terrein) komt voldoende groene ruimte om de monumentale bomen die gekapt moeten worden, te kunnen compenseren.	Dit aspect zal worden meegenomen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee
18	Meer duidelijkheid over de bouwvolumes en waar deze te realiseren en de verdeling van de te realiseren BVO: 1.aantal m2 BVO bedrijven neemt niet toe. 2.alleen wonen erbij: 3. 50% grondgebonden woningen (circa 175-200 bvo): 4.circa 44-50 langs de Delftstraat 5. 50% appartementen (groot 150 m2 bvo): 6.circa 60 langs de Spoorwegstraat. 7.Totaal: max. 110 woningen.	Dit aspect zal worden meegenomen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee
19	Uit de paragraaf Functies van de ontwerpgebiedsvisie blijkt onvoldoende de status van de kaart: Functionele structuur 'pagina 15'.	Dit zal worden aangepast.	ja	ja
20	Indiener verzoekt expliciet aan te geven in de paragraaf Functies dat bedrijvigheid wordt uitgesloten op de percelen grenzend aan de Delftstraat.	In de kaart Functionele structuur staat het gebied rondom de Delftstraat aangeven als wonen. Kleinschalige bedrijvigheid die geen overlast oplevert voor de woonomgeving wordt niet uitgesloten.	nee	nee
21	In de paragraaf vlakken, onder lijnen en vlakken, wordt onvoldoende gerefereerd aan bebouwing. In de nadere uitwerking van de gebiedsvisie zullen criteria uit de welstands/ en monumenten nota en de nog op te stellen nota ruimtelijke kwaliteit nader uitgewerkt moeten worden.	Wat mag binnen het vlak mbt bebouwing staat onder de uitgangspunten en randvoorwaarden.	nee	nee
22	Van de kwaliteit en de karakteristieke kenmerken van de	In het ontwikkelingskader is bewust de bebouwing langs beide zijden aan de Julianalaan weergegeven	nee	nee

	bebouwing en de groenelementen aan de Julianalaan en de laantjes ziet de indiener niet veel terug in de visie.	om de cultuurhistorische waarde van de Julianalaan als totaal weer te geven. In het cultuurhistorisch onderzoek staan meer details. Het gaat hier om de hoofdlijnen.		
23	Het doorzetten van de karakteristieke kenmerken van de bebouwing zowel in hoogte als stijl lijkt ons veel beter in het plan passen samen met de vele groenelementen in dit gebied.	Dit aspect zal worden meegenomen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee
24	Oriëntatie van het middengebied is nu niet gespecificeerd en vraagt nadere uitwerking. Hier zou meer over gezegd kunnen worden.	Dit aspect zal worden meegenomen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee
25	De huidige ruimtelijke kwaliteit: bouwhoogte, gevelindeling en dakenlandschap' wordt negatief beïnvloed door een bouwhoogte van 14 meter en die zou geleed op gemeentelijk uitgangspunt in de visie dat bestaande kwaliteit het uitgangspunt is in referentie tot Julianalaan en de laantjes een negatieve invloed hebben op het gebied.	Dit aspect zal worden meegenomen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie. Ontwikkelingen moeten aansluiten op het karakter van de omgeving. Rond de Julianalaan wordt ingezet op grondgebonden woningen met de daarbij behorende bouwhoogte.	nee	nee
26	Pagina 18, 2011 Nota Ruimtelijke Kwaliteit zal eerst bekend moeten zijn voordat deze van toepassing kan zijn.	Wordt voor kennisgeving aangenomen. De gebiedsvisie wordt opgesteld voor een langere periode. Bij de verdere uitwerking zal de Nota Ruimtelijke Kwaliteit van toepassing zijn.	nee	nee
27	Vanuit cultuur/historische watertechnische en ruimtelijk kwalitatief oogpunt zou het wenselijk zijn een extra open waterverbinding van minimaal 4 meter mogelijk te maken die de Regentessevaart met de Garenkokerskade verbindt.	In de gebiedsvisie wordt dit mogelijk gemaakt.	nee	nee
28	Open watergangen maken het gebiedje aantrekkelijker en hoogwaardiger, dit zal op een efficiënte en constructieve manier moeten gebeuren. Dit zou bv. Kunnen door het maken van een ring die de huidige bebouwing respecteert, het doodlopende stuk doortrekken tot het Elan gebouw en daar voorlangs laten lopen langs de huidige Albert Heijn en daarachter de verbinding met de Garenkokerskade. Dit voorkomt stilstaand water en zorgt voor beter doorstroming en daarmee de waterhuishouding in het gebied, het ecologisch functioneren van de watergang en draagt bij aan de opvangcapaciteit van het watersysteem. Dit lijkt wenselijk gezien de toename van de oppervlakteverharding.	Wordt voor kennisgeving aangenomen.	nee	nee
29	De voorgestelde watergang van de indiener heeft: 1.Ordende werking voor de bebouwing, 2.evenwichtige verdeling van de te bouwen oppervlakten, 3.ordent daarmee de bouwvolumes, 4.versterkt de oriëntatie van de bouwvolumes: oplossing voor achterkanten en onlogisch ingedeelde openbare ruimte,	Wordt voor kennisgeving aangenomen.	nee	nee

	5.meer rust in plangebied door parallelle verkeersstromen en haakse waterverbindingen, 6.verbetert de oriëntatie van de bebouwing.			
30	Indiener stelt voor in een latere fase, bij ontwikkeling van de Noordkant, ook water naar de binnenkant van het plan gehaald kan worden voor nog meer ordening van de oppervlakten.	Dit aspect zal meegenomen worden bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee
31	De bebouwing langs de Julianalaan, welke wordt gezien als een lijn met hoge ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorische waarde, wordt met deze waterloop gewaarborgd. De huidige gebiedsvisie mist een stedenbouwkundig instrument om dit te bewerkstelligen. Het knelpunt van veel achterkanten, onlogisch ingedeelde openbare ruimte en daarmee slechte ruimtelijke kwaliteit lijkt hiermee niet te worden opgelost.	De gebiedsvisie is het stedenbouwkundig instrument om de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. De genoemde knelpunten door indiener zullen bij de nadere uitwerking van de gebiedsvisie meegenomen worden.	nee	nee
32	Door aanpassing van de noord-oost hoek kan volgens indiener een beter aansluiting ontstaan tussen het landje en het gebied.	Wordt voor kennisgeving aangenomen	nee	nee
33	Indiener vraagt zich af waarop de conclusie van een 2 ^e ontsluiting gebaseerd is. Het gevolg is dat er geen aandacht is besteed aan een onderzoek naar de mogelijkheden van ontwikkeling zonder een 2 ^e ontsluiting.	Zie beantwoording 9.5 In de visie wordt aangegeven dat een toename van functies in het gebied Spoorwegstraat een toename van verkeersbewegingen met zich mee zal brengen. Om te voorkomen dat de aansluiting Spoorwegstraat/Zijlweg tot knelpunten zal leiden, is gezocht naar een tweede ontsluiting richting Julianalaan om zodoende hierop een antwoord te kunnen geven. Dat is als zodanig in de visie opgenomen ter nadere uitwerking.	nee	nee
34	De noodzaak van een 2 ^e ontsluiting kan pas worden beoordeeld op basis van plannen op de langere termijn. Sinds de beëindiging aan de zondagopenstelling de verkeersdruk in het gebied dusdanig gekrompen is dat volgens indiener een 2e ontsluiting niet noodzakelijk is. In de nadere uitwerking van de gebiedsvisie ziet de indiener graag een alternatief gebaseerd op deze ontsluiting.	Zie vorige punt.	nee	nee
35	Mocht een 2 ^e ontsluiting nodig zijn, dan wil indiener ook de andere mogelijkheden van ontsluiting onderzocht willen hebben: via de Garenkokerskade via de Lieve de Key-gebied.	Wij zijn nimmer voornemens geweest om naastliggende woonbuurten extra te belasten met ontsluitingsverkeer van het gebied Spoorwegstraat; altijd staat voor ogen dat dit ontsluitingsverkeer waar mogelijk direct wordt ontsloten op de hoofdwegenstructuur, i.c. de Zijlweg en de Julianalaan een en ander overeenkomstig de uitgangspunten in het Haarlemse Verkeer- en Vervoer Plan (HVVP). Er zijn 3 varianten voor de tweede ontsluiting opgenomen in deze gebiedsvisie die aansluiten op de Julianalaan.	ja	nee
36	Een ontsluiting via de Julianalaan kan niet aan de orde zijn, vanwege: 1.De in het rapport genoemde voorkeur van een ontsluiting bij de spoorbrug met een breedte van 6 meter, heeft een enorme impact op en invloed op in het voortbestaan van de Smederij van Galen. Het bedrijf maakt (aantoonbaar) gebruik van de	Om ontwikkelingen mogelijk te maken is een extra ontsluiting van het plangebied noodzakelijk. Er zullen anders knelpunten ontstaan bij de aansluiting Spoorwegstraat/ Zijlweg. Er zijn verschillende varianten nagegaan voor een tweede ontsluiting, maar de ontsluiting naar de Julianalaan is de enige optie. Een extra autoverkeersontsluiting op de Zijlweg is gezien de huidige en toekomstige verkeersdruk niet mogelijk. Een extra ontsluiting richting het Garenkokerskwartier aan de oostzijde is gezien de	nee	nee

	<p>strook grond naast zijn bedrijf voor de opslag van zijn werkvoorraad.</p> <p>2.Er wordt een destructieve ingreep gedaan op een prachtige laan met een hoge cultuur historische waarde.</p> <p>3.Het is een verkeersonveilige aansluiting.</p> <p>4.De woningen nabij de ontsluiting gelegen, ondervinden forse planschade door waardedaling door verlies privacy, uitzicht en rust.</p> <p>5.Het water achter de ontsluiting wordt afgesloten en kan hierdoor niet meer worden gereinigd, waardoor het water een dichtslibbende stinksloot gaat worden.</p> <p>6.Er worden volwassen bomen aan de Julianalaan gekapt.</p> <p>7.Het historisch geachte hekwerk onder de spoorbrug wordt voor een deel afgebroken.</p> <p>8.De route zal als sluiproute worden gebruikt om het drukke kruispunt Zijlweg- Julianalaan te vermijden.</p>	<p>woonfunctie met de daarbij behorende autoluwheid ongewenst, dat geldt ook voor de te ontwikkelen woningbouwlocatie Lieven de Key aan de noordzijde. Het is onwenselijk autoverkeer van de ene wijk via een ander (woon) wijk te ontsluiten, de wens is direct te ontsluiten via een wijkontsluitingsweg zoals de Julianalaan.</p> <p>Zie verder beantwoording zienswijzen punt 1 van indiener 8 en de punten 1 en 5 van indiener 9</p>		
37	De alternatieve ontsluiting bij de locatie Ototaal heeft dezelfde bezwaren als bij punt 36. Verder ontstaat bij de instandhouding van deze optie, grote onzekerheden voor de betrokkenen.	Zie bovenstaande beantwoording	nee	nee
38	Een tweede ontsluiting doet verkeer van verschillende rangorde botsen (autoverkeer en fietsverkeer). Het kruisen van dit soort stromen is ongewenst want dit is onveilig.	Iedere ontsluiting van een woon- of werkgebied op de hoofdwegenstructuur kent het elkaar ontmoeten van auto- en fietsverkeer. Indien het kruisen van dit verkeer ongewenst zou worden bestempeld, dan zou iedere ontsluiting waar dan ook ongewenst zijn. Dit aspect zal wel verdere aandacht vragen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee
39	De situatie van de 5 bedrijven (4 eigenaren) komen niet voor in de gebiedsvisie in combinatie dat ze niet gedwongen worden te vertrekken, scheidt verwarring en onrust. En problematisch met ontwikkeling op korte termijn van het middengebied en een 2 ^e ontsluiting in de hoek van de spoorbrug. Dit geldt vooral voor de familie van Galen.	De gebiedsvisie geeft aan wat de voorwaarden zijn voor ontwikkeling d.m.v. een ontwikkelingskader. De gebiedsvisie geeft aan waarin het gebied de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen plaats zouden moeten vinden. Het is niet de bedoeling dat bedrijven gedwongen worden te vertrekken maar het geeft wel een gewenst eindbeeld (gefaseerde transformatie).	nee	nee
40	De locatie van de supermarkt is ongelukkig en geeft veel overlast voor de omgeving. Dit komt door: -plaats van de ingangen van de winkel -plaats van de parkeergarage en parkeerplekken. Vanwege kruisend verkeer van ongelijke rangorde wat niet gewenst is. Aanpassing van de parkeerplekken en geen zondag openstelling (Zie ook punt 7) voorkomt veel overlast. Een oplossing is de ingangen verplaatsen naar de andere kant (zicht)locatie aan de Zijlweg. De ingang van de parkeergarage aan begin van de Spoorwegstraat en uitgang aan de Zij-Zijlweg.	Deze aspecten zullen verdere aandacht vragen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie, e.e.a. wordt niet onmogelijk gemaakt in deze gebiedsvisie.	nee	nee
41	De verplaatsing van Albert Heijn op termijn richting Zijlweg,	De gebiedsvisie maakt het niet onmogelijk dat de Albert Heijn richting de Zijlweg verplaatst.	nee	nee

	zou een realistische optie kunnen worden. Op de locatie van Folitho-Wutrich kan ontwikkeling plaatsvinden, vanwege het feit dat eigenaren ook elders hun bedrijfsvoering kunnen uitoefenen.			
42	De huidige parkeerhavens met voor/achter inparkeren zorgen voor veel onveilige situaties. Naast toevoeging van ondergronds parkeren voor de nieuwbouw, moet ook iets aan de situatie van de huidige parkeerplaatsen gedaan worden. Dit moet aangepast worden voor veiliger verkeer en voorkomen van kruisen van verschillende rangorden verkeer. Indiener pleit voor: -bestaande parkeercapaciteit anders in te richten -rekening houden met verschillende rangorden. De straat voor autoverkeer, met parkeerhavens langs de zijde in de lengte en daarnaast gescheiden fietspaden langs het trottoir.	Bij de verdere uitwerking op korte termijn zullen deze aspecten meegenomen worden. De gebiedsvisie geeft voor de langere termijn een voorzet door een centrale verkeersas en ondergrondse parkeeroplossingen op te nemen.	nee	nee
43	Het reserveren van ruimte voor een stukje fietsverbinding oost-west verbinding is ongewenst en zinloos. Van de beoogde fietsverbinding oost-west is niet veel terecht gekomen: -De te fietsen afstand gerekend vanaf de fietsbrug bij de Garenkokerskade tot aan het station van Overveen via de Zijlweg is precies even lang als de route via de Regentesselaan zonder overkluizing over de randweg. - Bovendien geeft de in de gebiedsvisie beschreven langzaam verkeersverbinding met het Lieven de Keyterrein een rechtstreekse aansluiting op het fietspad naar Bloemendaal en Zandvoort.	Een eigen fietsroute geheel losgekoppeld van de hoofdwegenstructuur biedt nieuwe aantrekkelijkheden voor de stimulering van fietsverkeer. Tevens wordt hiermee de mogelijkheid gecreëerd om de Westelijke Randweg ongelijkvloers te kunnen krijgen in plaats van gebruik te moeten maken van de huidige gelijkvloerse kruising. Deze keuzes worden eveneens ondersteund door de provincie Noord-Holland als onderdeel van een regionaal fietsroutenetwerk.	nee	nee
44	Indiener is blij met ontwerp gebiedsvisie. Indiener heeft positieve ervaring met de wijze waarop deze tot stand kwam en de mogelijkheid van de inbreng daarin en ziet dat bedrijven en bewoners op deze punten op dezelfde lijn liggen: 9, 10, 11, 16, 15, 14, 13, 28, 29, 33, 34, 35, 39, 43 en 45	Wordt voor kennisgeving aangenomen.	nee	nee
45	Strategische inzet grondgebied gemeente (bv. Uitrust Landje met middenterrein).	De gemeente is niet voornemens een actief grondbeleid te voeren. Door het vaststellen van de gebiedsvisie worden kaders geschapen voor particuliere initiatieven. Door de nieuwe Grondexploitatiewet kunnen bijdragen voor de kosten in het openbaar gebied worden afgedwongen bij de initiatiefnemers van de ontwikkelingen.	nee	nee
46	Duidelijkheid scheppen over de relatie tussen korte en lange termijn.	Er is geconstateerd dat ontwikkelen van het gebied met een hoog ambitieniveau en hoge ruimtelijke kwaliteit alleen mogelijk is bij samenwerking tussen eigenaren en gemeente. Op welke termijn dit is hangt af van het succes van die samenwerking. Op korte termijn zijn oa afspraken te maken mbt beheer en onderhoud openbare ruimte.	nee	nee

13.				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Indiener maakt zich ongerust over de bouwhoogte van met name het middengebied dat toestaat tot maximaal 14 meter. Vanwege de ligging van de woning van de indiener aan de noordkant, betekent een flatgebouw van 14 meter hoog, dat er nauwelijks zonlicht in de woning meer zal komen.	In de gebiedsvisie wordt aan de west en noordkant ingezet op grondgebonden woningen en geen flatgebouw. In te dienen bouwplannen worden ook getoetst op gevolgen bezonning en lichttoetreding omliggende bebouwing.	nee	nee
2	Indiener is tegen een 2 ^o ontsluiting bij Otototaal, redenen: - vernieuwing skyline Julianalaan - belasting bewoners die daar wonen door toename verkeersbeweging - deze plek is niet goed vanwege al drukke verkeer van de Julianalaan, deze wordt dan nog drukker, - überhaupt ontstaat door een 2 ^o ontsluiting meer verkeer.	In de visie wordt aangegeven dat een toename van functies in het gebied Spoorwegstraat een toename van verkeersbewegingen met zich zal brengen. Om te voorkomen dat de aansluiting Spoorwegstraat/Zijlweg tot knelpunten zal leiden, is gezocht naar een tweede ontsluiting richting Julianalaan om zodoende hierop een antwoord te kunnen geven. Dat is als zodanig in de visie opgenomen ter nadere uitwerking.	nee	nee

14.				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Indiener vindt dat de gemeente Haarlem zich (te) weinig opstelt als strategisch partner: 1. Er is te weinig grond op strategische plaatsen van het te ontwikkelen gebied in eigendom bij de gemeente. 2. Gemeente beschikt niet over financiële middelen om ontwikkelingen in gang te zetten. Het wordt aan de markt over gelaten wat en hoe er wordt ontwikkeld.	Met het vaststellen van deze gebiedsvisie wordt er een koers bepaald voor de ontwikkelingen van dit gebied. Binnen de randvoorwaarden van de visie mogen ontwikkelingen plaatsvinden.	nee	nee
2	Het ontwerp beoogt een visie voor de lange termijn te zijn. Indiener krijgt de indruk dat het is geconstrueerd rond het feit dat Albert Heijn (= supermarkt en alle holdings en werkmaatschappijen van de gebr. Vos die bij de ontwikkelingen in dit gebied zijn betrokken) is gevestigd op de begane grond van de studentenhuisvesting.	De gebiedsvisie geeft een ruimtelijk en functioneel kader waarbinnen onder bepaalde voorwaarden ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. De Albert Heijn is net als alle andere aanwezige functies hier onderdeel van. De aanwezigheid van de Albert Heijn op die plek is geen randvoorwaarde.	nee	nee
3	In visie wordt uitgegaan dat de ander gevestigde bedrijven (op termijn) verdwijnen. En die van AH Vos supermarkt tot in lengte van jaren op de plek blijft gevestigd. Maar als de investeringen tbv van AH Vos supermarkt zijn afgeschreven, kan er ook wat de vestiging op deze plek betreft een nieuw,	In de gebiedsvisie wordt ervan uitgegaan dat de Albert Heijn niet op korte termijn zal verplaatsen, net zoals de Elan-bebouwing niet op korte termijn vervangen zal worden. De gebiedsvisie betreft deze locaties wel bij (lange termijn) visievorming in tegenstelling tot de bebouwing aan de Julianalaan (ivm cultuurhistorische waarde van de bebouwing). De visie zet zich in op een verdere transformatie naar een woon-werkgebied.	nee	nee

	ander verhaal beginnen.			
4	Het ontwerp beoogt ook een visie op de korte termijn te zijn die op deze korte termijn een aantal ontwikkelingen kan aangeven c.q. 'stimuleren'. Voor partijen die in het gebied willen ontwikkelen wordt er bijvoorbeeld een 2e ontsluiting van het gebied nagestreefd en worden stroken in de nieuw te bouwen delen bestemd voor de vestiging van bedrijven.	Gezien de omvang van de huidige aanwezige aantal BVO's heeft als gevolg dat bij elke BVO extra een tweede ontsluiting nodig is. Zie ook beantwoording 9.5	nee	nee
5	Als gevolg van punten 1,2 en 3 is indiener van mening dat er in het gebied desastreuze ontwikkelingen plaats vinden, bv: 1. Vanwege korte termijn ontwikkelingen wordt een 2 ^e ontsluiting gerealiseerd die op de langere termijn niet nodig blijkt. 2. Bedrijven aan de Noordzijde worden niet gedwongen te vertrekken. Als ze blijven, betekent dit, volgens indiener, dat er een aantal nieuwe bedrijven zullen worden gevestigd op de stroken die daarvoor in de gebiedsvisie zijn aangegeven. Dit kan volgens indiener niet de bedoeling zijn.	Het betreft hier een gebiedsvisie waarvoor nog nadere uitwerking moet plaats vinden. In de visie wordt aangegeven dat een toename van functies in het gebied Spoorwegstraat een toename van verkeersbewegingen met zich mee zal brengen. Om te voorkomen dat de aansluiting Spoorwegstraat/Zijlweg tot knelpunten zal leiden, is gezocht naar een tweede ontsluiting richting Julianalaan om zodoende hierop een antwoord te kunnen geven. Er zijn drie varianten in de gebiedsvisie opgenomen ter nadere uitwerking. De gebiedsvisie is niet bedoeld om ontwikkelingen op slot te zetten, maar is bedoeld om tot een kwalitatieve verbetering van het gebied te komen.	ja	ja
6	Indiener verwacht problemen die gaan ontstaan vanwege de onduidelijke relatie tussen de situatie nu, de korte en de lange termijn en de inconsequenties in het beleid.	De gebiedsvisie gaat in op de huidige ruimtelijke ontwikkelingen en biedt inzicht in de ontwikkelingsmogelijkheden voor de korte en lange termijn. Er zijn verschillende voorbeelduitwerkingen gemaakt waarbij aandacht is geweest voor de korte en lange termijn. Dit aspect zal bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie de aandacht houden.	nee	nee
7	Indiener vraagt zich af waarop de conclusie van een 2e ontsluiting gebaseerd is. Het gevolg is dat er geen aandacht is besteed aan een onderzoek naar de mogelijkheden van ontwikkeling zonder een 2e ontsluiting.	Zie beantwoording punt 5 van indiener 9	nee	nee
8	De noodzaak van een 2e ontsluiting kan pas worden beoordeeld op basis van plannen op de langere termijn. Sinds de beëindiging aan de zondagopenstelling is de verkeersdruk in het gebied dusdanig gekrompen dat volgens indiener een 2 ^e ontsluiting niet noodzakelijk is. In de nadere uitwerking van de gebiedsvisie ziet de indiener graag een alternatief gebaseerd op deze ontsluiting.	Zie beantwoording punt 7 van indiener 14	nee	nee
9	Mocht een 2e ontsluiting nodig zijn, dan wil indiener ook de andere mogelijkheden van ontsluiting onderzocht willen hebben: via de Garenkokerskade via de Lieve de Key-gebied, de Zij-Zijlweg of via de Spoorwegdriehoek.	Wij zijn nimmer voornemens geweest om naastliggende woonbuurten extra te belasten met ontsluitingsverkeer van het gebied Spoorwegstraat; altijd staat voor ogen dat dit ontsluitingsverkeer waar mogelijk direct wordt ontsloten op de hoofdwegenstructuur, i.c. de Zijlweg en de Julianalaan een en ander overeenkomstig de uitgangspunten in het Haarlemse Verkeer- en Vervoer Plan (HVVP).	nee	nee
10	Een ontsluiting via de Julianalaan kan niet aan de orde zijn, vanwege: 1. De in het rapport genoemde voorkeur van een ontsluiting bij de spoorbrug met een breedte van 6 meter, heeft een enorme	Zie beantwoording van indieners nummer 8, 9 en 12	nee	nee

	<p>impact op en invloed op in het voortbestaan van de Smederij van Galen. Het bedrijf maakt (aantoonbaar) gebruik van de strook grond naast zijn bedrijf voor de opslag van zijn werkvoorraad.</p> <p>2.Er wordt een destructieve ingreep gedaan op een prachtige laan met een hoge cultuur historische waarde.</p> <p>3.Het is een verkeersonveilige aansluiting.</p> <p>4.De woningen nabij de ontsluiting gelegen, ondervinden forse planschade door waardedaling door verlies privacy, uitzicht en rust.</p> <p>5.Het water achter de ontsluiting wordt afgesloten en kan hierdoor niet meer worden gereinigd, waardoor het water een dichtslibbende stinksloot gaat worden.</p> <p>6.Er worden volwassen bomen aan de Julianalaan gekapt.</p> <p>7.Het historisch geachte hekwerk onder de spoorbrug wordt voor een deel afgebroken.</p> <p>8.De route zal als sluiproute worden gebruikt om het drukke kruispunt Zijlweg- Julianalaan te vermijden.</p>			
11	De alternatieve ontsluiting bij de locatie Ootitaal heeft dezelfde bezwaren als bij punt 10. Verder ontstaat bij de instandhouding van deze optie, grote onzekerheden voor de betrokkenen	Zie beantwoording van indiener nummer 12	nee	nee
12	Een tweede ontsluiting doet verkeer van verschillende rangorde botsen (autoverkeer en fietsverkeer). Het kruisen van dit soort stromen is ongewenst want dit is onveilig. De verbeterde veiligheid die gemeente met de reconstructie nastreven, wordt zodoende voor een deel weer teniet gedaan.	Iedere ontsluiting van een woon- of werkgebied op de hoofdwegenstructuur kent het elkaar ontmoeten van auto- en fietsverkeer. Indien het kruisen van dit verkeer ongewenst zou worden bestempeld, dan zou iedere ontsluiting waar dan ook ongewenst zijn. Dit aspect zal wel verdere aandacht vragen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee
13	Indiener is van mening dat het maximaal toelaatbare oppervlakte dat voor de bedrijven kan worden gebruikt, moet worden aangegeven. Deze mag niet meer zijn dan de oppervlakte die nu gerealiseerd is. Dat betekent dat er dus in de situatie dat de bedrijven aan de noordzijde daar gevestigd blijven, er geen nieuwe bedrijven gevestigd kunnen worden in de Spoorwegstraat.	De gebiedsvisie geeft aan wat de voorwaarden zijn voor ontwikkeling d.m.v. een ontwikkelingskader. De gebiedsvisie geeft aan waar in het gebied de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen plaats zouden moeten vinden. Het is niet wenselijk om transformatie op slot te zetten door dit soort beperkingen op te leggen. In het nieuwe bestemmingsplan zal opgenomen worden waar welke functies toegestaan zijn en naar welke functie gewijzigd mag worden via bijvoorbeeld een wijzigingsbevoegdheid.	nee	nee
14	Van de kwaliteit en de karakteristieke kenmerken van de bebouwing en de groenelementen aan de Julianalaan en de laantjes ziet de indiener niet veel terug in de visie.	In het ontwikkelingskader is bewust de bebouwing langs beide zijden aan de Julianalaan weergegeven om de cultuurhistorische waarde van de Julianalaan als totaal weer te geven. In het cultuurhistorisch onderzoek staan meer details. Het gaat hier om de hoofdlijnen.	nee	nee
15	Het doorzetten van de karakteristieke kenmerken van de bebouwing zowel in hoogte als stijl lijkt ons veel beter in het plan passen samen met de vele groenelementen in dit gebied.	Dit aspect zal verdere aandacht vragen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee
16	De nota Ruimtelijke kwaliteit wordt genoemd (pagina 18) als	De gebiedsvisie wordt opgesteld voor een langere periode. Zie beantwoording van indiener nummer 12.	nee	nee

	referentie, maar deze is er nog niet. Hoe kan deze dan dienen voor het vaststellen van uitgangspunten en randvoorwaarden bebouwingsvlak?			
17	Er wordt een maximale bouwhoogte aangegeven van 14 meter voor 45% van het te bebouwen oppervlak, de rest mag maximaal 3 bouwlagen worden. Er wordt niet nader aangegeven waar deze maximale bouwhoogtes worden gesitueerd.	De gebiedsvisie is geen stedenbouwkundig plan maar een toetsingskader op hoofdlijnen en geeft aan binnen welke voorwaarden ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Bij uitwerking in detail dient rekening gehouden te worden met de gestelde uitgangspunten en randvoorwaarden.	nee	nee
18	De aangegeven maximale bouwhoogte van 14 meter wordt door de indiener als erg hoog ervaren. De bijgevoegde voorbeeldfoto's betreft een hoogte van 9 tot 12 meter wat dus veel lager is dan de 14 meter in de gebiedsvisie. Op basis van de foto's heeft de indiener geen goed beeld van de hoogte kunnen vormen. De indiener kan zich voorstellen dat een ontwikkeling economisch haalbaar is als er meer woonlagen kunnen worden gerealiseerd.	De bebouwing in het voorkeursprofiel op blz. 12 van de gebiedsvisie onder Lijnen en Vlakken is 14 meter. Er wordt een referentie van 14 meter toegevoegd in de visie.	nee	ja
19	Het gebiedje wordt, volgens indiener, het minst belast met dergelijke bouwhoogtes (14 meter) als deze aan de rand worden gerealiseerd, aan de oostkant van de Spoorwegstraat. Aan de Zijlweg max 10-14 m, Noordkant oplopend van Julianalaan (9m) naar 14 meter oostelijk bij spoor. Midden stuk max 3 lagen stadswoningen. 14 meter is te hoog voor middenterrein.	Dit aspect zal verdere aandacht vragen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee
20	Indiener vraagt aandacht voor de situatie van de bestaande bedrijven en met name voor firma Van Galen en realisatie 2 ^{de} ontsluiting	Wordt voor kennisgeving aangenomen.	nee	nee
21	Indiener vraagt of de ingangen van de supermarkt verplaatst kunnen worden naar de Zijlweg. Eventueel de hele supermarkt als de bedrijven H&W en Folitho verplaatsen.	Dit aspect zal worden meegenomen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie. De gebiedsvisie maakt het niet onmogelijk.	nee	nee
22	Indiener ziet geen meerwaarde in het aanleggen van een extra open waterverbinding. Alleen in demping van watergang tussen 't Landje en de Delftstraat.	Open waterverbinding heeft niet alleen civieltechnische waarde maar biedt ook ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde. Deze waarde is afhankelijk van ontwikkelingen.	nee	nee
23	Indiener stelt voor om de huidige parkeersituatie anders in te richten	Gebiedsvisie maakt dit mogelijk.	nee	nee
24	Indiener vindt oost-west fietsverbinding zinloos en stelt voor niet meer te spreken over deze fietsverbinding.	Een eigen fietsroute geheel losgekoppeld van de hoofdwegenstructuur biedt nieuwe aantrekkelijkheden voor de stimulering van fietsverkeer. Tevens wordt hiermee de mogelijkheid gecreëerd om de Westelijke Randweg ongelijkvloers te kunnen krijgen in plaats van gebruik te moeten maken van de huidige gelijkvloerse kruising. Deze keuzes worden eveneens ondersteund door de provincie Noord-Holland als onderdeel van een regionaal fietsroutenetwerk.	nee	nee
24	Indiener uit bezwaar tegen het voorgenomen besluit van B&W mbt bouw 2 ^{de} fase Albert Heijn.	De bouwaanvraag voor de 2 ^{de} fase Albert Heijn is ingediend toen de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) nog van kracht was. Deze bouwaanvraag wordt getoetst aan het op dat moment	nee	nee

	Indiener vraagt of de bouwaanvraag behandeld gaat worden op basis van de oude danwel nieuwe WRO en vraagt toezeggingen om geen ruimtelijke procedure te starten om dit bouwplan mogelijk te maken voordat er een nieuw bestemmingsplan ligt voor dit gebied.	geldende bestemmingsplan. Omdat de oude WRO nog van toepassing is op deze aanvraag, wordt het plan mogelijk gemaakt met een artikel 19 lid 1 WRO procedure. Deze procedure is reeds gestart, de vergunning heeft reeds ter inzage gelegen. Het vergunde bouwplan zal overgenomen worden in het nieuwe bestemmingsplan.		
25	Indiener ziet ondergenoemde punten als gemeenschappelijk in het gebied: 1.een 2 ^{de} ontsluiting is niet gewenst 2.oostwest fietsverbinding is zinloos 3.geen meerwaarde door aanpassing watergangen. 4.14 m hoogbouw alleen aan noord-oost en, oost en zuid-oost rand 5.rest aansluiten op ruimtelijke kwaliteit Julianalaan en de Laantjes 6.het bebouwingsopp. voor bedrijven niet uitbreiden 7.strategische inzet grondgebied (landje uitruilen met middenterrein) is wenselijk 8.duidelijkheid scheppen korte en lange termijn	Zie reacties hierboven	nee	nee

15.				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1.	De mondelinge toezegging komt niet terug in de gebiedsvisie Spoorwegstraat, nl. de gevestigde bedrijven in het gebied kunnen blijven. Echter de gevestigde bedrijven die momenteel niet willen ontwikkelen in de Functionele structuur van wonen wat eventuele ontwikkeling in de toekomst op de huidige locatie in de weg staat als deze gebiedsvisie wordt aangenomen. Het gebied waar de gevestigde bedrijven zijn gehuisvest moet veranderen in gemengd gebied.	De bestaande bedrijven zullen niet gedwongen worden zich te verplaatsen. Zie verder beantwoording van de indieners 8 en 9.	nee	nee
2	Indiener wil weten of economische zaken onderzocht heeft wat de economische gevolgen op korte en lange termijn is van de gebiedsvisie op het bedrijf van de indiener. Indien indiener in toekomst niet kan ontwikkelen, de grond kopen van het bedrijf of verkopen of toevoegen van activiteiten aan het bedrijf dan lijdt de indiener economische schade, vanwege inperking van mogelijkheden in de toekomst. Indiener gaat uit van erkenning en compensatie als deze plannen worden uitgevoerd.	De gebiedsvisie legt geen beperkingen op voor Ototaal tov huidige bestemmingsplan.	nee	nee
3	Zijn de bomen/ groenvoorziening in het gebied niet van enige	Onder de kop 'ruimtelijke kwaliteit' en op bijgevoegde kaart zijn de bomen en groengebieden als	nee	nee

	waarde? Is er onderzoek naar gedaan? Het is niet opgenomen in de gebiedsvisie. Als het groen verdwijnt, waar wordt dit gecompenseerd?	ruimtelijke kwaliteit weergegeven. Initiatieven van welke aard dan ook dienen met deze kwaliteiten en gevolgen bij veranderingen rekening te houden. Er wordt dan ook nader onderzoek gedaan. Compensatie primair binnen het plangebied.		
4	Indiener wil duidelijkheid over de bouwhoogte van de grond. Onduidelijk is of de nokhoogte van 11 meter alleen betrekking heeft op de voorkant van de Julianalaan. Als de rest van het gebied erachter ook 11 meter mag zijn is dat akkoord. Als dat niet het geval is, dan lijdt de indiener economische schade, vanwege beperking van de mogelijkheden t.o.v. de rest van het gebied.	De hoogtescheidingslijn geeft de begrenzing aan van het gebied waar een maximale goothoogte van 7,5 meter is toegestaan en is dusdanig vastgelegd dat de cultuurhistorische waarde van de Julianalaan wordt gerespecteerd. Deze sluit aan op de aanliggende erven. De hoogten die aangegeven staan hebben betrekking op het aangegeven gebied.	nee	nee
5	Indiener heeft nog niet de toegezegde actuele bebouwingspercentage ontvangen. Indiener wil dit graag ontvangen en dan alsnog hierop reageren en gaat ervan uit dat dit nog mogelijk is, zonder tegenbericht.	Dit is toegestuurd.	nee	nee
6	Indiener gaat er vanuit dat op de zienswijze een schriftelijk antwoord zal krijgen en op de hoogte gehouden zal blijven van elke ontwikkeling op dit vlak vanwege mogelijke invloed op de toekomst van het bedrijf.	Indiener ontvangt een uitnodiging voor de behandeling van de gebiedsvisie in de Commissie Ontwikkeling. Er is dan ook gelegenheid om de zienswijze mondeling toe te lichten.	nee	nee

16. [REDACTED]				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Indiener is eigenaar van de Zij-Zijlweg. Er is een probleem m.b.t. verkeersdrukke ontstaan door de vestiging van een mega Albert Heijn en daarmee verbonden de bevoorrading. Het probleem moet worden opgelost via de Zij-Zijlweg wat eigendom is van indiener. Indiener geeft aan dat dit fysiek niet mogelijk is en dat dat door de rechterlijke macht bevestigd is als verboden. Zie ook punt 3.	Privaatrechtelijke beperkingen worden bij de verdere uitwerking meegenomen.	nee	nee
2	Status 10.03.2011: er mag geen vrachtwagen via de Zij-Zijlweg rijden. De volgende stap is, fase 2, dat er 1 meter van de voordeur van indiener 4 lagen de lucht in gebouwd gaat worden. Op voorwaarde dat er via de Zij-Zijlweg de bevoorrading mogelijk wordt gemaakt. Wat niet kan en niet mag.	Privaatrechtelijke beperkingen worden bij de verdere uitwerking meegenomen.	nee	nee
3	Gebiedsvisie gaat op volgende punt uit van een onjuiste veronderstelling: - De Zij-Zijlweg t.b.v. bevoorrading Albert Heijn is feitelijk onjuist en mag niet.	Privaatrechtelijke beperkingen worden bij de verdere uitwerking meegenomen.	nee	nee

	- Fysiek onmogelijk is zonder levensgevaarlijke situatie te creëren voor omgeving. Zie ook punt 1. De Zij-Zijweg wordt in de nabije toekomst voorzien van een hek c.q. slagboom.			
4	Gemeente geeft aan dat de ontwikkeling van het gebied financieel gedragen moet gaan worden door de verschillende eigenaren van de betrokken percelen. "Vanuit de gemeente Haarlem hoeft men geen financieel impuls te verwachten". Indiener staat open voor herontwikkeling van zijn perceel en omliggende percelen. Gemeente Haarlem zal dan wel de randvoorwaarden moeten creëren om het financieel verantwoord te maken om te kunnen investeren. Anders zal dit niet gebeuren.	Met deze gebiedsvisie geeft de gemeente de kaders voor nieuwe ontwikkelingen aan.	nee	nee

17.				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Indiener vindt dat de Julianalaan een ontsluitingsroute voor Overveen in twee richtingen toegankelijk moet blijven. Indiener vindt ongewenst dat: -Uitgaande rijrichting bij 2 ^e ontsluiting vanuit plangebied naar de Julianalaan. -Mogelijk wordt uitgaande rijrichting uit plangebied gecombineerd met eenrichtingsverkeer op de Julianalaan tussen de Zijweg en het spoorviaduct om kruising Julianalaan/Zijweg te ontlasten. Dan is er op de Julianalaan alleen autoverkeer richting Overveen mogelijk. Dan kan vanuit Overveen niet meer over de Julianalaan naar de Zijweg/randweg worden gereden. Gevolg is: sluijverkeer over de Waldeck Pymontlaan en de Schoonzichtlaan om bij de Randweg te komen of meer door de Overveense winkelstraat en de Zijweg worden omgereden. Beide situaties vindt indiener ongewenst.	Het alleen mogelijk om de tweede ontsluiting naar de Julianalaan te realiseren, wanneer deze tweede ontsluiting niet gerealiseerd wordt zijn er geen ontwikkelingen mogelijk in het gebied Spoorwegstraat e.o.. Het is bekend dat er momenteel onvoldoende draagvlak is voor de introductie van eenrichtingsverkeer op de Julianalaan, met name van de zijde van de gemeente Bloemendaal. Het betreft hier een gebiedsvisie die, althans voor wat betreft de verkeerssituatie niet onmiddellijk zal leiden tot dit soort aanpassingen. Iedere verkeersmaatregel als gevolg van een nadere uitwerking van de plannen zal opnieuw aan de orde (moeten) komen. Tevens zal uiteindelijk iedere verkeersmaatregel moeten worden vastgelegd in een verkeersbesluit, dat tegen die tijd ook in de Stadskrant moet worden gepubliceerd. De gemeente streeft er naar bij de verdere uitwerking de direct betrokkenen zoveel mogelijk bij de plannen te betrekken.	nee	nee
2	Indiener verwacht voor wat betreft het parkeren geen effect voor Overveen. In de Prins Hendriklaan e.o. is een parkeervergunningstelsel van kracht, dit geldt alleen overdag. Afhankelijk van verdere ruimtelijke invulling van de Spoorwegdriehoek, zal indiener nader bekijken of 's avonds	Wordt voor kennisgeving aangenomen.	nee	nee

	mogelijk parkeereffecten kunnen optreden.			
3	Hoe verhoudt de ontwikkelingen in het plangebied van de Spoorwegstraat zich met een in 2011 op te stellen nieuw herinrichtingsplan voor de Julianalaan? Indiener past kruising Julianalaan/ prins Hendriklaan aan.	Het project Julianalaan is een reeds vastgesteld Definitief Ontwerp waarop door de provincie Noord-Holland subsidie is verstrekt. De projectopdracht Herinrichting Julianalaan kon en kan nog geen rekening houden met een nog vast te stellen gebiedsvisie die daarna nog nadere uitwerking behoeft.	nee	nee

18				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	Indiener maakt ernstig bezwaar tegen de nieuwe gebiedsvisie.	Wordt voor kennisgeving aangenomen.	nee	nee
2	Een 2° auto- en fietsontsluiting is gepland pal achter het huis van indiener. Dit betekent voor indiener ernstige aantasting van privacy en veiligheid rond het huis. Indiener loopt planschade op en gaat dit verhalen bij de gemeente.	Het betreft hier een gebiedsvisie waarvan de nadere uitwerking nog moet plaatsvinden. Op basis van een uitgewerkt plan (in zo goed mogelijk overleg met betrokkenen) kunnen de hier genoemde aspecten nader bekeken worden en gewogen.	nee	nee
3	Indiener is van mening dat zijn huis dat recent een gemeentelijk monument is geworden door de nieuwe plannen in karakter wordt aangetast.	Er zijn verschillende varianten nagegaan voor een tweede ontsluiting, in de gebiedsvisie zijn drie varianten opgenomen.	ja	ja
4	De aansluiting van het fietspad op de Julianalaan naast het huis van indiener is ernstig gevaarlijk. Er is geen zicht op het van links aankomend autoverkeer dat op dat punt flink optrekt.	Het betreft hier een gebiedsvisie waarvan de nadere uitwerking nog moet plaatsvinden. Op basis van een uitgewerkt plan (in zo goed mogelijk overleg met betrokkenen) kunnen de hier genoemde aspecten nader bekeken worden en gewogen.	nee	nee

19.				
Nr.	Reactie	Antwoord	Aanpassing	
			tekst	kaart
1	De status van de gebiedsvisie is volstrekt onduidelijk. Wie is er mee gebonden? Welke rechten en plichten kunnen indieners er aan ontlelen?	De gebiedsvisie Spoorwegstraat is een uitwerking van het structuurplan Haarlem 2020 en moet als onderlegger dienen voor het op te stellen bestemmingsplan. De gebiedsvisie heeft op zichzelf geen wettelijke status. Het structuurplan en het bestemmingsplan hebben dat wel. Direct na vaststelling van de gebiedsvisie wordt gestart met het opstellen van het bestemmingsplan.	nee	nee
2	Er zitten veel kleine onvolkomenheden in de tekst, zoals geen punten achter zinnen, ontbreken verbindingstreepjes e.d. Het is jammer, want het geeft het beeld dat er niet zorgvuldig met het document is omgegaan en doet ons afvragen of dit parallel loopt met de wijze waarop u met het proces omgaat.	Dit is aangepast.	nee	nee
3	Het stuk geeft geen concreet inzicht in tijdhorizon. Wat is de korte en lange termijn?	Korte termijn is binnen 5 jaar, middellange termijn 5 – 10 jaar, lange termijn >10 jaar.	nee	nee
4	De aanleiding van de gebiedsvisie lijkt niet anders dan de	De aanleiding tot het opstellen van deze gebiedsvisie is meerledig. Meerdere grondeigenaren hebben bij	nee	nee

	verkeersoverlast veroorzaakt door Albert Heijn op zondag. De voorstellen zouden wellicht niet nodig zijn als de AH er niet is.	de gemeente aangegeven te willen her/ontwikkelen. Deze wens biedt de kans om tot een kwalitatieve verbetering van het gebied te komen. Om tot een juiste inpassing en afstemming hiervan te komen en te beschikken over een actuele leidraad c.q. toetsingskader, is een gebiedsvisie gewenst. Deze gebiedsvisie biedt inzicht in de ontwikkelingsmogelijkheden van deze gebieden op korte en op lange termijn. De korte termijn ontwikkelingen dienen de mogelijkheden voor de langere termijn te bevorderen en open te houden. Daarnaast biedt deze gebiedsvisie oplossingsrichtingen voor een aantal knelpunten die spelen in dit gebied, zoals de verkeersoverlast.		
5	Er wordt regelmatig gerept over Albert Heijn tweede fase. Dit is nog lang geen gelopen race. Tot op heden is deze fase er nog niet en wat ons betreft komt die er ook helemaal niet. Dit wordt in dit stuk niet erkend (en hangt daarmee ook samen met status stuk.)	De gebiedsvisie volgt de uitkomst van de procedure die in het kader van de bouwaanvraag/ vergunning gevoerd wordt.	nee	nee
6	Er wordt in het geheel niet ingegaan op de financiële mogelijkheden heden ten dage. Wie wil investeren en op welke manier?	Meerdere grondeigenaren hebben bij de gemeente aangegeven te willen her/ontwikkelen.	nee	nee
7	Trends op de langere termijn zijn niet of nauwelijks meegenomen in het stuk, met name daar waar het detailhandel betreft. Detailhandel zal teruglopen door de stijgende verkoop via internet (zie o.a. faillissement It's/Prijstopper op de Zijlweg), vergroting supermarkten aan de rand van de stad is de trend over enkele jaren. De vraag is of de huidige huurder (AH) dan nog wel hier wil zitten.	Trends die te verwachten zijn op het gebied van wonen, werken, winkelen etc. zijn input voor het opstellen van gemeentelijk beleid zoals de detailhandelsnota, woonvisie etc. Het gemeentelijk beleid en (actuele) trends zijn betrokken bij het opstellen van deze gebiedsvisie. Het beleid van Haarlem voor de detailhandel is helder voor deze locatie. Er is gekozen voor de ontwikkeling van een winkelgebied aan de Westergracht en op deze locatie is ruimte voor een kleinschalige supermarkt. Haarlem kiest niet voor de ontwikkeling van een grote supermarkt aan de rand van de stad ivm genereren van autoverkeer en vrijhouden van groene gebieden.	nee	nee
8	Er is geen onderbouwing voor de benodigde doorbraken door verkeersonderzoek. Als bewoners zien wij dat de verkeersoverlast sterk is afgenomen nu AH Vos op zondag dicht is.	Zie o.a. punt 5 van indiener 9 In de visie wordt aangegeven dat een toename van functies in het gebied Spoorwegstraat een toename van verkeersbewegingen met zich zal brengen. Om te voorkomen dat de aansluiting Spoorwegstraat/Zijlweg tot knelpunten zal leiden, is gezocht naar een tweede ontsluiting richting Julianalaan om zodoende hierop een antwoord te kunnen geven. Dat is als zodanig in de visie opgenomen ter nadere uitwerking.	nee	nee
9	Er is geen financiële onderbouwing van de plannen voor een doorbraak. Als het uitgangspunt is dat de doorbraak nodig is ten behoeve van de supermarkt kan het zo zijn dat het uitkopen van Albert Heijn wellicht goedkoper is dan een doorbraak maken voor een (vooralsnog hypothetische) verkeersontlasting.	Zie voor punt 8 van deze indiener. Bij toetsing van de bouwplannen van Albert Heijn zijn ook de verkeerskundige aspecten getoetst. De doorbraak is niet nodig ten behoeve van de Albert Heijn.	nee	nee
10	Mocht een nieuwe ontsluiting er toch moeten komen in uw ogen, dan tast dat de buurt met cultuurhistorische waarden onevenredig aan.	Dit is een afweging die bij het opstellen van deze gebiedsvisie is gedaan.	nee	nee
11	Er is geen stedenbouwkundige exercitie te zien, dus er is geen	Er wordt een voorbeelduitwerking ingevoegd.	nee	ja

	reëel beeld van de mogelijkheden in het plangebied qua bebouwing.			
12	Pag. 5. In de gebiedsvisie wordt gesteld dat er geen ontwikkelingen kunnen plaatsvinden zonder tweede ontsluiting, dit is niet onderbouwd door verkeerskundig onderzoek. Het lijkt alleen te gelden voor een gewenste economische ontwikkeling. Bij ontwikkeling in wonen (en daarmee aansluiting op het gewenste binnenduintrandmilieu op Lieven de Key) is dit zeer waarschijnlijk totaal anders en daarmee een stuk goedkoper.	Zie beantwoording punt 5 van indiener nummer 9	nee	nee
13	Blz. 6. Ontsluiting op de Julianalaan is kostbaar: de kade is slecht, u dient grond aan te kopen, bebouwing weg te halen e.d. en het leidt tot vergroting van de verkeersonveiligheid op één van de onveiligste plekken van de stad (spoorbrug). Daarbij betreedt u ook nog eens Bloemendaals grondgebied! Zoals eerder gezegd: het is ook verkeerskundig niet onderbouwd.	Deze aspecten zullen verdere aandacht krijgen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee
14	Blz. 9: de hoogte die op de kaart is aangegeven is onzin. U dient specifiek aan te geven op de kaart op welke strook 14 meter hoogte mag en waar niet. Nu kan het volgens de kaart zo zijn dat indieners direct achter hun huis een gebouw van 14 meter hoogte krijgen. Tevens is de vlakverdeling op de kaart een ontkenning van het bestaan van de Delftstraat.	De gebiedsvisie is geen stedenbouwkundig plan maar een toetsingskader op hoofdlijnen en geeft aan binnen welke voorwaarden ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Bij uitwerking in detail dient rekening gehouden te worden met de gestelde uitgangspunten en randvoorwaarden. Binnen de visie wordt onder 'functies' aangegeven waar welke woontypologie gewenst is. Daarnaast worden bouwplannen getoetst aan het bouwbesluit en de gevolgen voor de directe omgeving zoals bezonning, privacy en lichttoetreding.	nee	nee
15	Blz. 9: Doorbraak Jim Barends: Wederom ontbreekt elke onderbouwing voor deze mogelijke doorbraak. Wel is voor indieners duidelijk dat een mogelijke doorbraak alhier de verkeersonveiligheid sterk vergroot door een extra kruising in bochtige weg. Beter is het hier cultuurhistorisch terug te bouwen en zo de Julianalaan in haar profiel te versterken en stedenbouwkundige kwaliteit geven. Dat is totaal niet bekeken.	Deze aspecten zullen verdere aandacht krijgen bij de nadere uitwerking van deze gebiedsvisie.	nee	nee
16	Blz. 10: Hier wordt gesproken over een waterverbinding. Deze komt raar over en is conflicterend met de cultuurhistorische waarde van de Julianalaan.	De gewenste verbinding is een historisch gedeelte van de Garenkokersvaart aansluitend op de Delft en een vanuit het Integraal Waterplan gewenste schakel met de Regentesselaan om de kwaliteit van de waterstructuur te verbeteren die nu versnipperd is. We zien dit niet als conflicterend maar juist als een kans tot versterking van de cultuurhistorische waarde van de Julianalaan en het plangebied samen.	nee	nee
17	Blz. 12: hier wordt weer teruggegrepen op de tweede ontsluiting en impliciet wordt hier ook de tweede fase AH benoemd, zonder dat hier ook maar enige mate van overeenstemming over is	De gebiedsvisie volgt de uitkomst van de procedure die in het kader van de bouwaanvraag/ vergunning van de 2 ^{de} fase Albert Heijn gevoerd wordt.	nee	nee
18	Blz 15: De bedrijven aan de noordzijde zijn gewoon weg. Wat betekent dit voor hun investeringszekerheid?	De gebiedsvisie geeft de gewenste ontwikkelingen aan. Door het opstellen van de visie daagt de gemeente de markt (projectontwikkelaars) uit om de ontwikkeling op te pakken. Bij het opstellen van het bestemmingsplan zullen de bedrijven conform het recht dat zij hebben bestemd worden. Het	nee	nee

		bestemmingsplan zal voorsorteren op de gewenste ontwikkeling door bijvoorbeeld een wijzigingsbevoegdheid op te nemen. Er zullen geen bedrijven weg bestemd worden.		
--	--	--	--	--



Haarlem

Reageren
antwoord@haarlem.nl

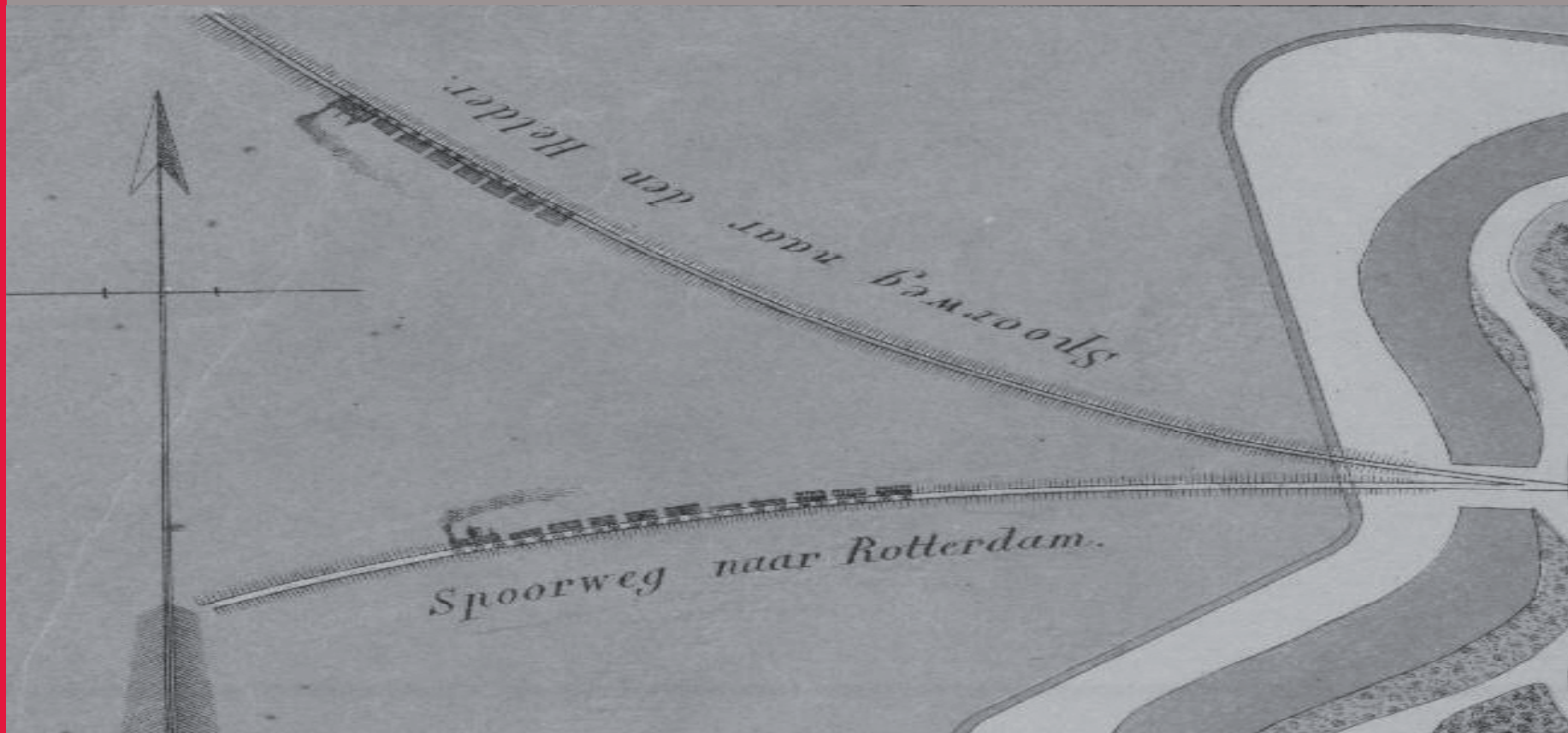
Vragen
023 - 511 51 15

Meer informatie
www.haarlem.nl

Gemeente Haarlem • Hoofdafdeling Stadszaken • Afdeling Ruimtelijk beleid

Spoorwegstraat e.o.

Gebiedsvisie, Mei 2012



Inhoudsopgave

Inleiding	3
Opgaven en ambities	4
Analyse	5
Het Plangebied	6
Ligging in Haarlem	6
Relatie Lieven de Key	6
Relatie Westelijke Randweg	6
Relatie Julianalaan	6
Relatie Spoorwegdriehoek	7
De Visie	8
Lijnen en Vlakken	10
Water	10
Groen	10
Verkeer	12
Vlakken	12
Functies	14
Ruimtelijke Kwaliteit	16
Uitgangspunten en Randvoorwaarden	18
Literatuurlijst	21

bestaande situatie

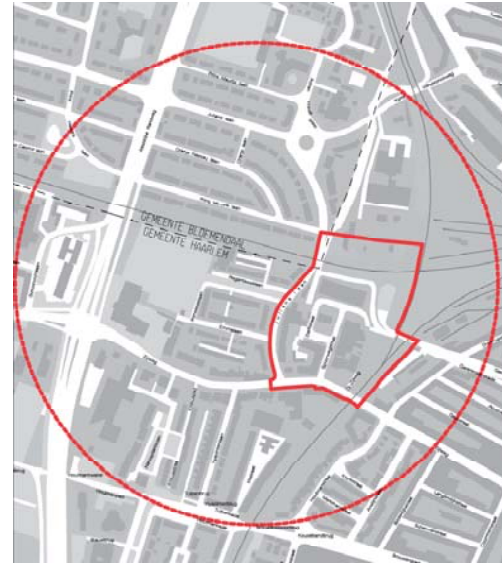


Inleiding

Deze gebiedsvisie gaat in op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in het op de kaart aangegeven plangebied. De aanleiding tot het opstellen van deze gebiedsvisie is meerledig. De eigenaar van het voormalige ANWB-station heeft aangegeven het middengebied te willen herontwikkelen. De grondeigenaren van de locaties Folitho en Heringa & Wuthrich aan de Zijlweg staan open voor herontwikkeling van hun panden. Deze wens biedt de kans om tot kwalitatieve verbetering van het gebied te komen. De voorwaarden voor ontwikkeling worden door middel van een ontwikkelingskader in de gebiedsvisie weergegeven. De gebiedsvisie biedt inzicht in de ontwikkelingsmogelijkheden voor de korte en lange termijn. De ingrepen op korte termijn dienen mogelijkheden voor de lange termijn te bevorderen en open te houden. Daarnaast biedt deze gebiedsvisie oplossingsrichtingen voor een aantal knelpunten die spelen in dit gebied.

Knelpunten:

- Het gebied wordt voor (vracht)autoverkeer alleen ontsloten via de Spoorwegstraat. Dit leidt zowel binnen het gebied als op de Zijlweg tot een hoge verkeersdruk en verkeersonveilige situaties.
- Het gebied heeft veel achterkanten, blinde gevels en een onlogisch ingerichte openbare ruimte met als gevolg dat de ruimtelijke kwaliteit, het woon-, werk- en leefklimaat en de (sociale) veiligheid slecht is.



Plangebied en studiegebied

Opgaven en ambities

Algemeen

- Herontwikkeling van het gebied mogelijk maken.

Water en groen

- Behoud en versterken groenstructuur en ecologische zônes langs de spoorlijnen.
- Versterken waterstructuur met inachtnaam van de vereiste doorvaarbaarheid, ecologie en belevingswaarde.

Verkeer

- Verbeteren verkeerscirculatie binnen het plangebied inclusief toevoegen tweede ontsluiting om herontwikkeling binnen het plangebied mogelijk te maken.
- Spoorwegstraat blijft hoofdontsluitingsroute.
- Inpassen regionale fiets/voetgangersroute van Amsterdam naar duinen door plangebied.
- Inpassen fiets/voetgangersroute van locatie Lieven de Key naar centrum door plangebied.
- Verbeteren verkeersveiligheid.

Bebouwing en openbare ruimte

- Het toevoegen van duurzame kwalitatief goede woningen.
- Verbeteren kwaliteit en beheer van de openbare ruimte.
- Inpassen ontwikkeling Albert Heijn 2de fase.
- Indicatie geven wat mogelijk is bij herontwikkeling van de locaties 'voormalig ANWB station', Folitho en Heringa & Wuthrich.

Overig

- Toevoegen van ruimtelijke kwaliteit.
- Inpassen van duurzame maatregelen zoals omschreven in de nota 'Haarlem Klimaatneutraal 2030' en het coalitie-akkoord Haarlem 2010-2014.
- Verbeteren sociale veiligheid.



Korenmolen 'De Haan' op de kruising Spoorwegstraat - Zijlweg

Analyse

De opgaven en ambities zijn opgesteld op basis van uitkomsten van een SWOT analyse¹ dat betrekking heeft op:

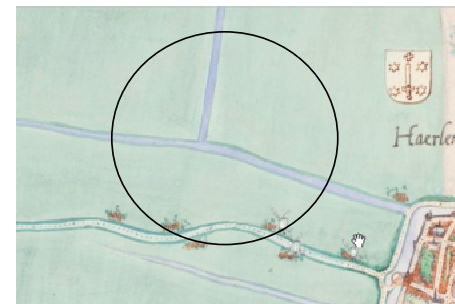
- De inventarisatie van de ruimtelijke structuur.
- De inventarisatie van de functionele structuur.
- Een cultuurhistorisch onderzoek.
- Gesprekken met belanghebbenden.
- Een enquête onder belanghebbenden.

Uit deze analyse zijn de volgende conclusies getrokken:

- Het gebied maakt ruimtelijk gezien deel uit van de Spoorwegdriehoek.
- Binnen het plangebied kunnen alleen herontwikkelingen plaatsvinden bij realisatie van een tweede autoverkeersontsluiting.
- Economie: het beleid is erop gericht dat het EKPterrein (Westergracht) hét winkelgebied wordt voor stadsdeel Haarlem West. Het spoorwegstraatgebied komt niet in aanmerking voor ontwikkeling tot winkelgebied.
- Wonen: uit het woonwensenonderzoek van 2009 blijkt dat er behoefte bestaat aan ruime appartementen die geschikt zijn voor senioren alsmede eengezinswoningen.
- Functieverdeling: het autoverkeer van de Zijlweg in combinatie met het spoorweggeluid op het spoortracé Leiden - Beverwijk en het rangeerterrein levert in het zuidoostelijke deel van het plangebied de hoogste geluidbelasting. Deze hoek is geschikt voor een

gemengde functie.

- Cultuurhistorisch onderzoek: het gebied kent verschillende cultuurhistorische kwaliteiten zoals een villa, bomen en structuren waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan. Behoud van de historische bebouwing aan de Julianalaan is een randvoorwaarde.
- Archeologische waarden: de Zijlweg is een historische route die het oude centrum van Haarlem verbond met de hoofdweg door Bloemendaal. Op de archeologische beleidskaart is de Zijlweg aangemerkt als gebied met middelhoge archeologische verwachting. De rest van het plangebied heeft een lage archeologische verwachting.
- Beheer: inrichting en beheer openbare ruimte (schoon, heel en veilig) moet verbeterd worden.
- Groen: De groen- en waterstructuur zijn in hoge mate bepalend voor de gewenste ruimtelijke kwaliteit.



Plangebied circa 1560
met molens langs de Zijlweg en de Garenkokersvaart

¹ De SWOT analyse is een model dat de sterktes (Strength), zwaktes (Weakness), kansen (Opportunities) en bedreigingen (Threat) in kaart brengt.

Het Plangebied

Ligging in Haarlem

Het plangebied wordt begrensd door de Julianalaan aan de westzijde en de Zijlweg aan de zuidzijde. Aan de oostzijde vormt de kadastrale grens met Rail Infra Trust bv de begrenzing. Aan de noordzijde valt het Lieven de Keygebied voor een deel binnen de plangrens.

Het plangebied ligt geïsoleerd als een restgebied tussen de harde infrastructuur van de spoorlijnen, de Zijlweg als een historisch maar verstedelijkt lint en de Julianalaan waarvan de oostelijke bebouwing met de achterzijde in het plangebied ligt. De ontwikkeling van het gebied in de loop der tijden is ad hoc, kleinschalig en geen onderdeel van een gestructureerd ontwerp zoals bv het Kleverpark of het Garenkokerskwartier.

Relatie Lieven de Key (1)

Lieven de Key is een ontwikkelingsgebied voor een autoluwe woonwijk (ca 160 woningen). Voor deze locatie is een ontwikkelingskader opgesteld. De twee gebieden liggen met de rug tegen elkaar aan en worden gescheiden door de spoorlijn Haarlem - Zandvoort. Tussen beide gebieden wordt het mogelijk gemaakt een fiets/voetgangersroute te realiseren als onderdeel van de noord-zuid fietsroute door Haarlem en voor een goede ontsluiting van beide gebieden naar de directe omgeving.

Relatie Westelijke Randweg (2)

Voor de Westelijke Randweg-Zijlweg nabij het plangebied wordt een gebiedsvisie opgesteld. De relatie met deze ontwikkeling is de kans tot het verbeteren van de waterstructuur. Daarnaast lijkt het mogelijk een fietsverbinding te realiseren als onderdeel van de oost-westroute Haarlem - duingebied.

Relatie Julianalaan (3)

Voor het in Haarlem gelegen deel van de Julianalaan ligt een herinrichtingsplan.



Relatie Spoorwegdriehoek (zie kaart)

Uit de analyse is geconcludeerd dat het plangebied ruimtelijk gezien deel uitmaakt van de Spoorwegdriehoek. Het Spoorwegstraatgebied is één van de zogenoemde deelgebieden die tegen de spoorwegtaluds van de driehoek aanliggen. De anderen zijn met de klok mee:

- Lieven de Key.
- De strook langs het Kleverpark met o.a. Karwei
- De strook langs het Garenkokerskwartier met o.a. een aantal gebouwen oorspronkelijk in gebruik door het spoorwegpersoneel waarin nu andere functies zitten waaronder een manege.

Alle vier de gebieden liggen geïsoleerd van de aanliggende stedenbouwkundige structuur en vormen de randen van de Spoorwegdriehoek. De Spoorwegdriehoek ligt op haar beurt ook weer geïsoleerd binnen de deelgebieden door de spoorwegtaluds en heeft door zijn ligging ecologische waarde. De spoorwegdriehoek is in gebruik als remiseterrein en zal niet op korte termijn worden ontwikkeld. Binnen de gebiedsvisie Spoorwegstraat wordt rekening gehouden met mogelijk lange termijn ontwikkelingen.



De visie

De visie voor dit gebied gaat uit van een ruimtelijke structuur die aansluit bij de Spoorwegdriehoek en die flexibel is zodat een gefaseerde ontwikkeling kan plaatsvinden. Hierin zijn de volgende delen essentieel:

Water en Groen

- Reservering voor herstel van de historische waterverbinding door het gebied.
- Sommige waterverbindingen worden verbreed en beschermen de ecologische zones.
- De kwaliteit en breedte van de ecologische zones langs de spoorlijnen zoveel mogelijk in stand houden.

Verkeer

- De Spoorwegstraat blijft de belangrijkste auto-ontsluiting van het gebied.
- Parkeren conform de volgens de in Haarlem te hanteren normen.
- Tweede ontsluiting wordt gevonden naar de Julianalaan. Hiervoor zijn 3 varianten (zie blz 9). Voor variant 1 zijn er twee mogelijkheden, optie A en B. De varianten worden in de gebiedsvisie mogelijk gemaakt. Dit betekent dat uitwerking na vaststelling van de gebiedsvisie plaatsvindt in samenhang met de gewenste planontwikkeling. In alle varianten met uitzondering van variant 3 zijn maatregelen met betrekking tot het functioneren van de betrokken bedrijven noodzakelijk.

Bebouwing

- Behoud van de historische bebouwing aan de Julianalaan.
- Nieuwe ontwikkelingen moeten (de loop) van de oude verbindingsweg Zijlweg tussen de strandwallen van Haarlem en Bloemendaal respecteren.

Daarnaast zijn de volgende delen belangrijk:

- De cultuurhistorische waardevolle villa met bomen Zijlweg 133. Hekwerk nabij spoorviaduct van de Julianalaan.
- De sloot langs Zijweg-Zijlweg is niet essentieel voor de waterstructuur maar heeft wel cultuur-historische waarde.
- De fiets/voetgangersverbindingen oost-west en noord-zuid moeten in de ontwikkelingen ingepast kunnen worden.
- De bouwverordening.
- Het daklandschap.
- Het groen: het gebruik van 't Landje past binnen de visie maar kan indien gewenst naar een andere geschikte locatie worden verplaatst.
- De bomen: bij verandering van de watergangen door verbreden of dempen de gevolgen voor aangrenzende bomen onderkennen.

Variant 1, optie A Noordwesthoek om bedrijven heen

Pluspunten

- Realiseerbaar zonder aanpassingen bebouwing.
- Geen verplaatsing bedrijven op korte termijn.
- Er is fysiek gezien ruimte voor op korte termijn.
- Maakt ontwikkelingen in het gebied op korte termijn mogelijk.
- Ontlasting Zijlweg bij éénrichtingsverkeer Julianalaan richting het noorden.
- Oost – west fietsverbinding.

Minpunten

- Maatregelen nodig voor functioneren van bedrijven
- Ingrepen in openbare ruimte relatief groot door oa lengte en civiel technische ingrepen.
- Grote investering en mogelijk toch aanpassingen op lange termijn.
- Ingrepen in water en groen om brug en weg te realiseren.
- Doorvaarbaarheid bootjes minimaal.
- Niet ideaal ontsluiting dichtbij spoorviaduct.



Variant 1, optie B Noordwesthoek langs Van Galen

Pluspunten

- Realiseerbaar zonder aanpassingen bebouwing.
- Geen verplaatsing bedrijven op korte termijn.
- Er is fysiek gezien ruimte voor op korte termijn.
- Maakt ontwikkelingen in het gebied op korte termijn mogelijk.
- Met betrekking tot de lange termijn zijn ingrepen relatief gering.
- Oost – west fietsverbinding.

Minpunten

- Maatregelen nodig voor functioneren bedrijf Van Galen.
- Ingrepen in water en groen om brug en weg te realiseren.
- Niet ideaal een ontsluiting nabij spoorviaduct.



Variant 2 Julianalaan 289a

Pluspunten

- Realiseerbaar zonder aanpassingen bebouwing.
- Er is fysiek gezien ruimte op korte termijn.
- Maakt ontwikkelingen in het gebied op korte termijn mogelijk.
- Oost – west fietsverbinding.
- Ontstaat kruising doordat het recht tegenover Regentesselaan gelegen is.
- Beperkte civiel technische ingrepen.

Minpunten

- Geen vrijliggend fietsverbinding.
- Regentesselaan - Delftstraat.
- Route loopt dicht langs woonbebouwing.
- Beperkt verlies aan oppervlaktewater.



Variant 3 Barens Otototaal

Pluspunten

- Oost – west fietsverbinding.
- Geen aantasting water en groenstructuur.
- Beperkte civiel technische ingrepen.
- Lange termijn oplossing, kan volgend zijn op andere scenario's.
- Extra ontwikkelingen mogelijk in midsengebied.
- Veilige aansluiting op Julianalaan mogelijk.

Minpunten

- Bedrijf verplaatsen.
- Geen ontwikkelingen op korte termijn mogelijk.
- Sloop noodzakelijk.



Lijnen en Vlakken

De ruimtelijke structuur van het plangebied is opgebouwd uit lijnen en vlakken. De lijnen worden bepaald door de gewenste waterstructuur, groenstructuur en verkeerstructuur. De samenhang van de lijnen en vlakken is de basis van de gebiedsvisie.

Water

De gebiedsvisie zet in op versterking van de waterstructuur in het gebied met in achtneming van de vereiste doorvaarbaarheid, ecologie en belevingswaarde. Voor de waterstructuur waarvoor het integraal waterplan (2004) de richting aangeeft, is het van belang op de gewenste lijnen open water te realiseren en geen duikers. Binnen het plangebied is het vanuit cultuurhistorisch, watertechnisch en ruimtelijk kwalitatief oogpunt wenselijk een extra open waterverbinding van minimaal 7 meter mogelijk te maken die de Garenkokersgracht verbindt met de Regentesselaan. Behoud en verbreding van de waterloop aan de noordkant is noodzakelijk ter bescherming van de ecologische zone en doorvaarbaarheid met een minimale breedte van 7 meter. Te dempen water dient voor 100% te worden gecompenseerd.

Groen

De gebiedsvisie zet in op behoud van het aantal m² groen en behoud van de ecologische zones langs de spoorlijnen. Het plangebied wordt aan de noord- en oostzijde begrensd door de spoorwegtaluds met een hoge ecologische kwaliteit. Ze maken onderdeel uit van de oost-west en noord-zuid ecozones de stad in en uit, met de

Spoorwegdriehoek als centraal knooppunt. Het aanliggende Landje en de groene zone langs de Zij-Zijlweg met het water verhogen de ruimtelijke kwaliteit van deze ecologische lijnen. Behoud van de ecologische zones met natuurlijke oevers is een randvoorwaarde. Van belang hierbij is goede bezonning en voldoende breedte van de zone zoals ten westen van de Julianalaan. Bij ontwikkelingen binnen en langs de ecologische zones zijn compenserende groene voorzieningen, waaronder bomen, noodzakelijk. De natuurlijke oever langs bebouwing dient minimaal 5 meter breed te zijn.

Bij bebouwing direct aan het water langs de ecologische zones dient aan de taludzijde van het spoor de groenzone met minimaal 3 meter te worden verbreed.

Referenties



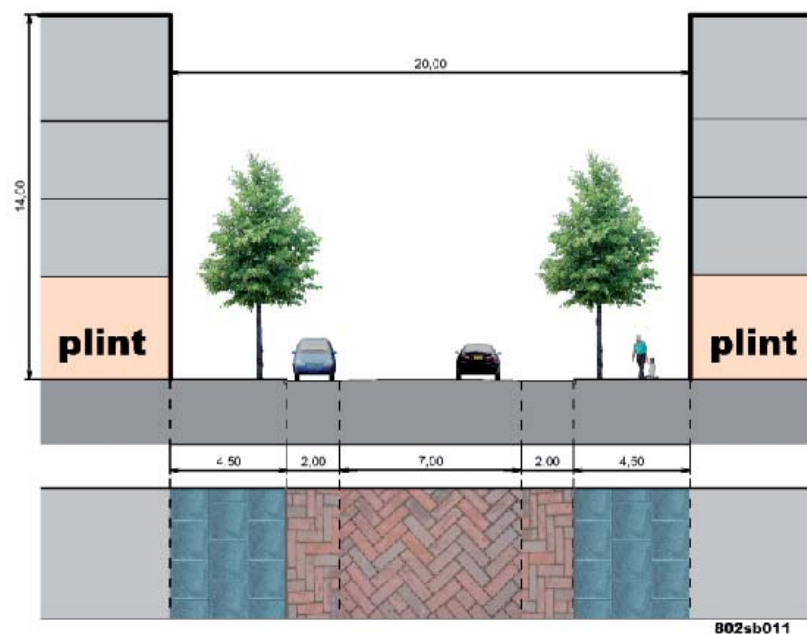
Lijnen en Vlakken

Verkeer

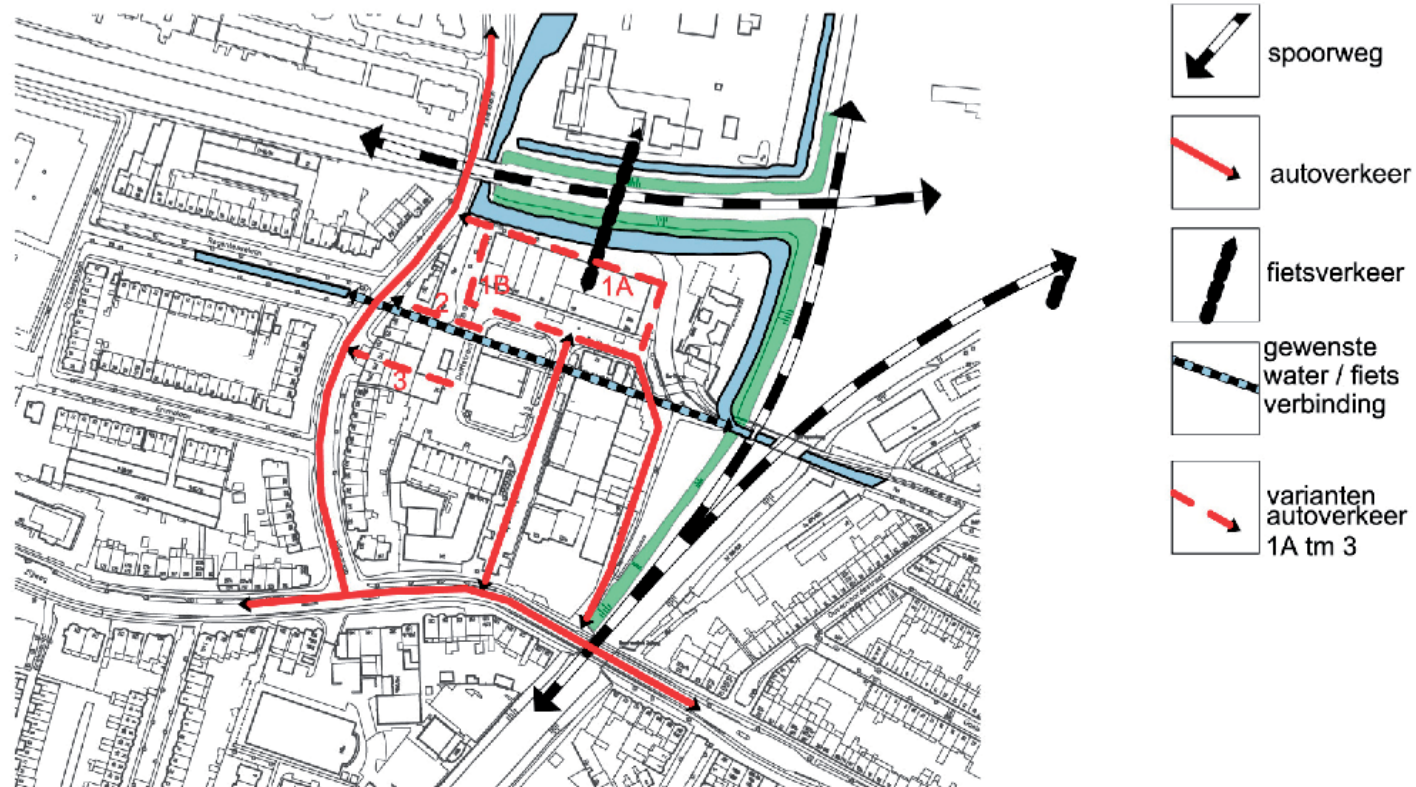
Om ontwikkelingen mogelijk te maken is een extra ontsluiting van het plangebied vereist. Wanneer er geen tweede auto-ontsluiting wordt gerealiseerd is het niet mogelijk het gebied tot ontwikkeling te brengen. Het uitblijven van de mogelijkheid tot ontwikkelingen zal de gewenste transformatie van het gebied tot woon/werkgebied in de weg staan. De realisatie van de tweede auto-ontsluiting is gezien de ligging van het gebied enkel mogelijk richting de Julianalaan. Een extra autoverkeersontsluiting op de Zijlweg is gezien de huidige en toekomstige verkeersdruk niet mogelijk. Een extra ontsluiting richting het Garenkokerskwartier aan de oostzijde is gezien de woonfunctie met de daarbij behorende autoluwheid ongewenst. Dat geldt ook voor de te ontwikkelen woningbouwlocatie Lieven de Key aan de noordzijde. Het is onwenselijk autoverkeer van de ene wijk via een andere (woon)wijk te ontsluiten. De wens is direct te ontsluiten via een wijkontsluitingsweg zoals de Julianalaan.

Een directe fietsverbinding tussen de Garenkokerskade en de Regentesselaan als onderdeel van de fietsroute Haarlem naar het duingebied wordt mogelijk gemaakt, maar claimt dezelfde directe doorgang naar de Julianalaan als het water. Een autoverkeersontsluiting, éénrichtingsverkeer uit het gebied naar de Julianalaan is te combineren met een fietsroute. Voor de hoofdverkeersontsluiting van het gebied, de Spoorwegstraat, is voor ontwikkelingen op de korte en lange termijn een minimaal

profiel nodig van 20 meter. Hiervoor is het hieronder afgebeelde voorkeursprofiel weergegeven waarbinnen voldoende loopruimte en begeleidende bomenrijen essentieel zijn. Afhankelijk van de stedenbouwkundige planvorming zijn kleine aanpassingen mogelijk. De Zijweg-Zijlweg dient vooralsnog als ontsluiting voor bevoorrading van de Albert Heijn en heeft een minimale breedte van 5,5 meter. Het parkeren dient op eigen terrein te worden opgelost volgens de in Haarlem gehanteerde normen.



Spoorwegstraat Verkeersstromen



RUIMTELIJK BELEID			
Dit is een:			
Spoorwegstraat			
Verkeersstromen			
Locatie:	20112013	enkele	inrichting
Staat:	2013	100%	100%
Formaat:	A3	opgesteld	8/02/2006
Bestand:	2006	001	

Functies (zie kaart blz 15)

De gebiedsvisie zet in op verdere transformatie van het huidige bedrijfsgebied naar een woonwerkgebied. Speerpunten voor ontwikkelingen aan de Zijlweg zijn functiemenging en flexibiliteit. Recente bouwplannen hebben accent gelegd op studentenwoningen en starterswoningen. Er kan in dit plangebied ingezet worden op een gedifferentieerd woonmilieu met gezinswoningen, seniorenwoningen en woonzorgvoorzieningen. Qua woningtypologie gaat het hierbij om ruime appartementen met name aan de zuidkant en grondgebonden stadswoningen met name aan de west en noordkant. Een uitbreiding van de supermarkt in het plangebied is na realisatie van de 2de fase niet gewenst en past niet in het detailhandelsbeleid. Ontwikkelingen aan de Zijlweg moeten aansluiten bij het karakter van de Zijlweg. Binnen de woonfunctie kunnen wel accenten worden aangebracht. Zo leent de Spoorwegstraat zich goed voor woonwerkwooningen en wordt er aan de noordzijde gedacht aan bijzondere (duurzame) woonvormen met de mogelijkheid tot particulier opdrachtgeverschap.

De begrenzing tussen de functie wonen en gemengd is met uitzondering van het deel grenzend aan Zijlweg 147 niet hard en afhankelijk van de uitwerking.

referenties



Spoorwegstraat Functionele structuur



RUIMTELIJK BELEID	
Ordercode:	
Spoorwegstraat	
Functionele structuur	

Ruimtelijke kwaliteit (zie kaart blz 17)

Het bebouwingsvlak gelegen rond de centrale verkeersontsluiting biedt de mogelijkheid tot ontwikkelingen op zowel de korte als de lange termijn. Binnen het ontwikkelingskader is de ruimtelijke kwaliteit aangegeven. Hiermee moet rekening worden gehouden binnen de planvorming. Met betrekking tot groen en water gaat het met uitzondering van de (solitaire) bomen om structurerende elementen die alleen bij verbetering van de beoogde structuur (deels) mogen worden getransformeerd. Het gedeelte van de Delft kan alleen worden gedempt als de oost-west waterverbinding wordt gerealiseerd. Bij de bebouwing (villa), hekwerk en bruggen is de bestaande kwaliteit uitgangspunt waarbij alleen gemotiveerd en met een aantoonbare ruimtelijke kwaliteitsimpuls ontwikkeling mag plaatsvinden. Dit geldt ook voor de bestaande bomen. De bomen dienen bij noodzakelijke kap te worden gecompenseerd. Voor de ecologische zones gaat het hierbij om inheemse boomsoorten met een hoge effectieve natuurwaarde en om oeverbegroeiing.



Referenties

Concept nota ruimtelijke kwaliteit (nrk)

Nieuwe ontwikkelingen in het gebied worden getoetst aan de in de nrk weergegeven criteria. Hiervoor is voor het plangebied het regieniveau en het gebieds/structuurtype bepaald. In het daaraan gekoppelde beoordelingskader worden de criteria voor de ruimtelijke kwaliteit benoemd.

In dit plangebied zijn er twee regieniveaus namelijk:

Zijlweg:	regieniveau:	bijzonder
	structuurtype:	historische routes
	beoordelingskader:	routes
Spoorwegstraat eo:	regieniveau:	consolidatie
	gebiedstype:	divers
	beoordelingskader:	diverse bebouwing



Ruimtelijke Kwaliteit Spoorwegstraat 2011



- LEGENDA
- plangrens
 - bebouwing
 - groen
 - water
 - hekwerk
 - bruggen
 - bomen

RUIMTELIJK BELEID		
Onderwerp: Ontwikkelingskader Spoorwegstraat		
Datum: 24-11-2010	Wetgeving: 539	Tekening nummer: 000-042
Auteur: RWV	Verantwoordelijk:	

Uitgangspunten en randvoorwaarden bebouwingsvlak

De samenhang die ontstaat door het helder definiëren van de lijnen in het gebied heeft geleid tot één vlak waarin bebouwing mag plaatsvinden.

De bebouwing aan de Julianalaan heeft een hoge cultuurhistorische kwaliteit. Deze bebouwing dient behouden te blijven.

Voor het gedefinieerde bebouwingsvlak zijn de volgende uitgangspunten en randvoorwaarden opgesteld. De randvoorwaarden zijn op basis van voorbeelduitwerkingen gecontroleerd.

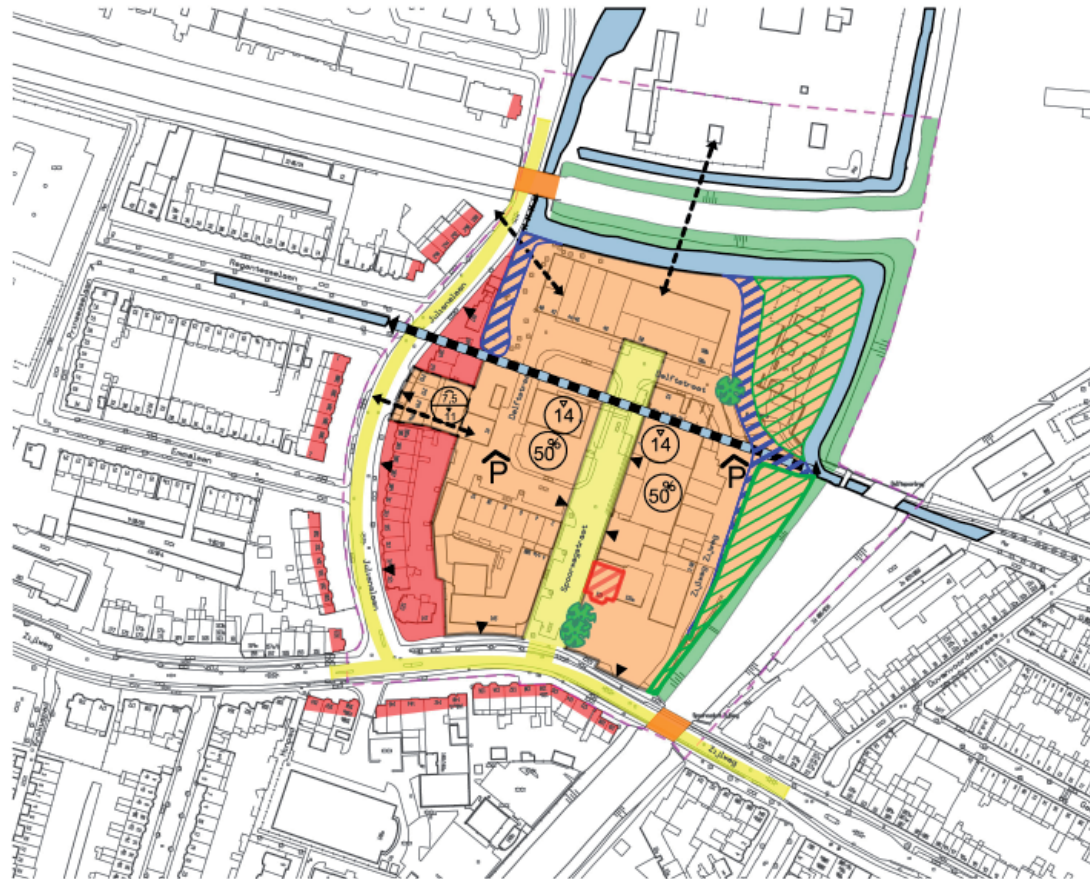
- Maximaal bebouwingspercentage is 50%
- Voor het gehele bebouwingsvlak met uitzondering van het deel gelegen aan de Julianalaan (zie hoogtescheidingslijn) geldt een maximale bouwhoogte van 14 meter met die restrictie dat dit voor maximaal 45% van het te bebouwen oppervlak geldt. Overige bebouwing maximaal 3 lagen tot een bouwhoogte van 11 meter.
- Bebouwing Julianalaan maximale goothoogte van 7,5 meter en een maximale nokhoogte van 11 meter.
- Gebouwde (ondergrondse) parkeervoorzieningen. Parkeervoorzieningen mogen maximaal 1,5 meter boven het maaiveld uitsteken en zijn niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte.
- De entrees van parkeergarages liggen op maaiveld in het gevelvlak. De helling naar het parkeerniveau ligt binnen het bebouwingsvlak.

- De bebouwing is georiënteerd op de Zijlweg, Julianalaan en de centrale verkeersontsluiting.
- De rooilijnen waarop de bebouwing is georiënteerd zijn niet hard maar wel de uiterste rooilijnen. Verspringingen en terugliggingen van de gevels kunnen bijdragen aan het verlevendigen van het beeld.
- Inpassing/behoud van de aangegeven ruimtelijke kwaliteit.
- Welstands- en ruimtelijke criteria zoals genoemd in de Welstand en Monumentennota en de in 2012 op te stellen Nota Ruimtelijke Kwaliteit.

Voorbeelduitwerking (zie kaart)

De hiernaast en op de volgende pagina weergegeven voorbeelduitwerking gaat uit van een mogelijk eindbeeld waarin de in de visie gewenste ontwikkelingen zijn geïntegreerd.

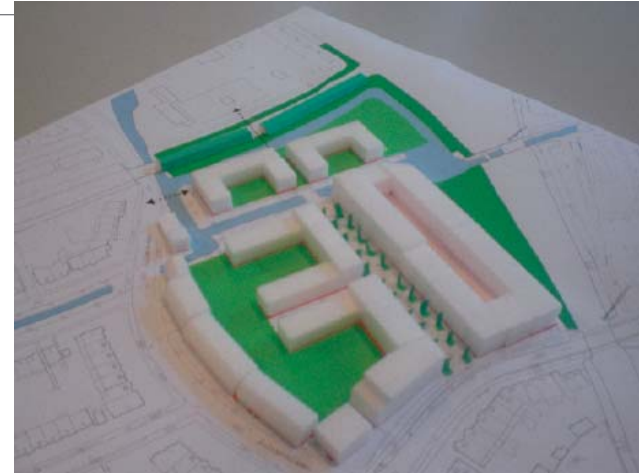
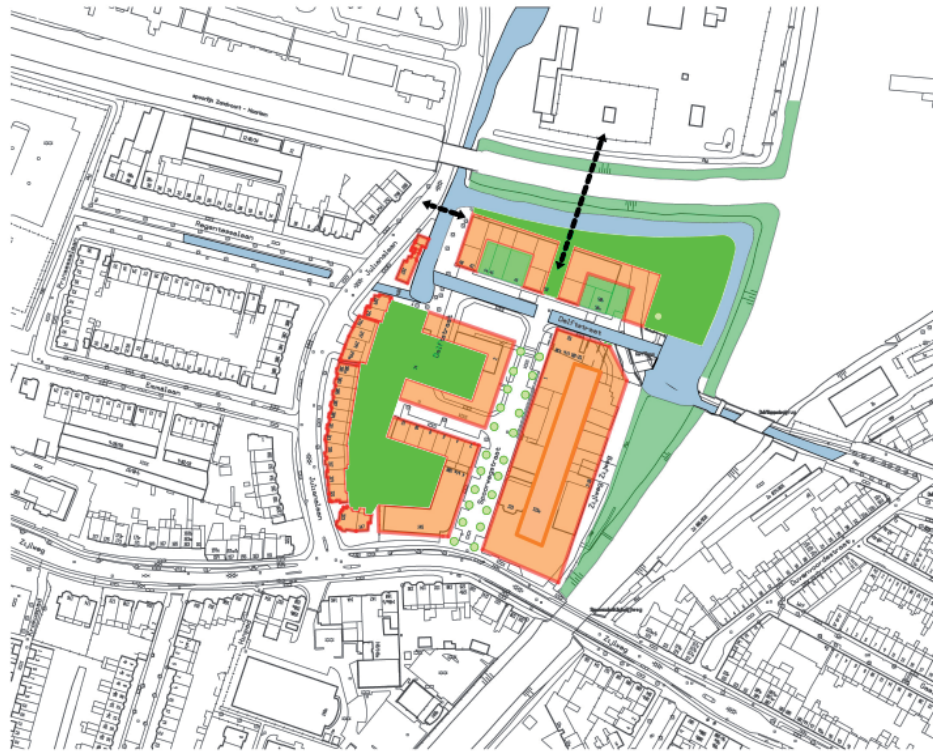
Ontwikkelingskader Spoorwegstraat 2011



- LEGENDA**
- plangrens
 - bebouwingsgrens
 - bebouwingsvlak
 - cultuur historische waarden
 - oriëntatie
 - groen
 - water
 - openbare ruimte
 - verbinding
 - water/fiets verbinding
 - gebouwde parkeervoorzieningen
- RUIMTELIJKE KWALITEIT**
- bebouwing
 - groen
 - water
 - hekwerk
 - bruggen
 - bomen
- MAATVOERINGSAAINDUIDINGEN**
- Maximale bouwhoogte
 - Maximum bebouwingspercentage
 - Maximale goot- en bouwhoogte
 - Hoogte scheidingslijn

RUIMTELIJK BELEID		
Onderwerp: Ontwikkelingskader Spoorwegstraat		
Datum: 2011 Versie: 04 Doel: concept	Medewerker: RJK Zoonen RJK	Tekening nummer: 802sb003 (C)

Spoorwegstraat Voorbeelduitwerking



LEGENDA

- Bebouwing
- ↕
 Verkeersontsluiting
- Water
- Groenzône
- Groen
- Bomen

RUIMTELIJK BELEID			
Onderwerp: Spoorwegstraat			
 Haarlem			
Datum: 20-10-2019	Redactie: GJG	Inzending nummer: 802sb009	
Plan: 1-2019	Beoordeling: []		
Doel: AT	Beoordeling: []		
Naam: ontwerp	Uit: []		

Literatuurlijst

- Vigerend bestemmingsplan Zijlweg/ Westelijke Randweg-oost (1987).
- Structuurplan 2020 (2005).
- Masterplan Spoorzone (2003).
- Groenstructuurplan (1991).
- Monumentale bomenlijst (2009).
- Haarlems Verkeer en Vervoerplan (2003)..
- Integraal Waterplan (2004).
- Detailhandelsnota (2002).
- Haarlem Zuid Westvisie toekomstige winkelstructuur (DPO 2003).
- Welstand en Monumentennota (2004).
- Concept Woonvisie 2012-2016 (met doorkijk naar 2020).
- Woonwensenonderzoek: wonen in Zuid-Kennemerland rapportage WoOn (2009).
- Cultuurhistorisch onderzoek gebiedsvisie Spoorwegstraat (2010).
- Archeologische beleidsnota (2009).
- Praktijkrichtlijn Duurzame Stedenbouw (2006).
- Coalitieakkoord 2010-2014.
- Concept Nota Ruimtelijke Kwaliteit (2012).

Colofon:
Uitgave van de
gemeente Haarlem

Adres:
Postbus 511
2003 PB Haarlem

T 023 - 511 30 00
F 023 - 511 34 40

Oplage:

Versie:
Mei 2012