

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille E. Cassee
Auteur Mevr. C. Hubers
Telefoon 5113366 E-mail: c.hubers@haarlem.nl
WZ/GM Reg.nr. 2010/400128
Te kopiëren: A
B & W-vergadering van 1 februari 2011

Onderwerp

Ontwerpgebiedsvisie Spoorwegstraat e.o. vrijgeven voor inspraak

DOEL: Besluiten

Het college heeft bij besluit 2010/17390 van 16 februari 2010 ingestemd met het opstellen van de gebiedsvisie Spoorwegstraat en omgeving. Deze startnotitie is ter bespreking naar de commissie Ontwikkeling gestuurd (4 maart 2010).

Gelet op het Protocol actieve informatieplicht wordt bijgaand besluit ter informatie aangeboden aan de commissie Ontwikkeling.

De definitieve Gebiedsvisie Spoorwegstraat e.o. wordt na de inspraakperiode voorgelegd aan de gemeenteraad inclusief de verwerking van eventuele zienswijzen.

B&W

Het college besluit:

1. De ontwerpgebiedsvisie Spoorwegstraat e.o. vrij te geven voor inspraak.
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
3. De betrokkenen, waaronder de participanten, ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht.
4. De ontwerpgebiedsvisie Spoorwegstraat e.o. ter informatie te sturen aan de commissie Ontwikkeling.

Collegebesluit

Onderwerp: Ontwerpgebiedsvisie Spoorwegstraat e.o. vrijgeven voor inspraak
Reg. Nummer: 2010/400128

1. Inleiding

Het college heeft bij besluit 2010/17390 van 16 februari 2010 ingestemd met het opstellen van de gebiedsvisie Spoorwegstraat en omgeving. Deze startnotitie is ter bespreking naar de commissie Ontwikkeling gestuurd (4 maart 2010).

Het directe 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 en 'Het Landje' de begrenzing. Aan de noordzijde valt het Lieven de Key gebied voor een deel binnen de plangrens dat in de toekomst zal worden getransformeerd naar een woningbouwgebied. Het plangebied vormt onderdeel van een groter geheel, te weten de Spoorwegdriehoek.

Deze ontwerpgebiedsvisie gaat in op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de Spoorwegstraat e.o. De aanleiding tot het opstellen van deze gebiedsvisie is meerledig. Meerdere grondeigenaren hebben bij 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.

2. Besluitpunten college

Het college besluit:

1. De ontwerpgebiedsvisie Spoorwegstraat e.o. vrij te geven voor inspraak.
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
3. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht.
4. De ontwerpgebiedsvisie Spoorwegstraat e.o. ter informatie te sturen aan de commissie Ontwikkeling.

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 en dat kan dienen als leidraad voor herontwikkelingen.

4. Argumenten

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.

Knelpunten

- Het gebied wordt voor autoverkeer alleen ontsloten via de Spoorwegstraat. Dit leidt zowel binnen het gebied als op de Zijlweg tot een hoge verkeersdruk.

- 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.

Ook wordt aangeduid welke onderdelen zorgvuldige afweging behoeven en wat de belemmeringen zijn in het gebied. De gebiedsvisie houdt rekening met de vigerende beleidsdoelstellingen van de gemeenteraad uit het Structuurplan Haarlem 2020, het Masterplan Spoorzone en het Programma Spoorzone.

De inhoud van de visie

De ruimtelijke structuur in deze visie is opgebouwd uit lijnen en vlakken. Lijnen worden bepaald door de gewenste verkeersstructuur, groenstructuur en waterstructuur. Binnen de door de lijnen omgrensde vlakken is bebouwing mogelijk. De samenhang tussen de lijnen en vlakken is de basis van de gebiedsvisie.

Verkeer

Om ontwikkelingen mogelijk te maken is een extra ontsluiting van het plangebied noodzakelijk. De tweede ontsluiting kan op korte termijn in de noordwesthoek van het plangebied gerealiseerd worden, nabij het spoorwegviaduct. Mogelijk kan op langere termijn een doorsteek gemaakt worden ter hoogte van Otototaal. Een ander belangrijk onderdeel van de visie is het mogelijk maken van nieuwe fietsverbindingen. Het is wenselijk om een oost-west langzaamverkeerverbinding te realiseren als aansluiting op de fietsroute vanuit Amsterdam naar de duinen. Het is mogelijk deze te realiseren ten zuiden van Julianalaan 287 of via de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg. Ook is het wenselijk om een noord-zuid langzaamverkeerverbinding te realiseren. Deze verbinding zorgt dat het Spoorwegstraatgebied een directe route richting noord krijgt en voor Lieven de Key wordt de bereikbaarheid tot winkels en centrum verbeterd.

Water

Er dient bij herontwikkeling rekening te worden gehouden met mogelijk herstel van de historische waterverbinding die door het gebied loopt. Op korte termijn is deze waterverbinding fysiek niet mogelijk door de in- uitrit parkeergarage van de supermarkt. Op lange termijn kan dit water ruimtelijk kwalitatieve winst opleveren en daarnaast kunnen aantrekkelijke routes langs het water worden gerealiseerd waardoor de belevingswaarde wordt vergroot.

De waterloop aan de noordkant blijft behouden om de ecologische zone te beschermen en om de doorvaarbaarheid te bewaren.

Groen

Het plangebied is aan twee kanten omsloten door een groene zone, deze loopt langs het talud van de spoorlijnen. Deze groene zones zijn ecologisch zeer waardevol. In het plangebied is ook 'Het Landje' gelegen dat wordt gebruikt door jongeren. Dit landje kan prima blijven liggen maar het is ook denkbaar om in de toekomst 'Het Landje' te verplaatsen naar een andere locatie en daarmee vrij te maken voor herontwikkeling. Behoud van ecologische verbindingzones langs de spoorlijnen is een randvoorwaarde in deze visie. De mogelijkheid doetuinen aan te leggen nabij 'Het Landje' of elders in de randen van de Spoorwegdriehoek wordt nadrukkelijk opengelaten.

Duurzaamheid

Deze ontwerpgebiedsvisie zet in op een duurzame gebiedsontwikkeling. Trefwoorden daarbij zijn efficiënt gebruik van de ruimte, tegengaan van wateroverlast, stimuleren en bevorderen gebruik van de fiets, flexibel functiewijziging van gebouwen, gezonde leefomgeving in huis en omgeving en lange levensduur van plannen en bouwwerken. Bij de uitwerking van de gebiedsvisie zal ingezet worden op optimale energiebesparing en toepassing van duurzame energie.

Functioneel

Deze ontwerpvisie zet in op een verdere transformatie naar een woonwerkgebied waar een supermarkt aanwezig is. Er wordt met name aan de Zijlweg kant en de ten zuiden van de supermarkt gedacht aan functiemening. Hierbij kan gedacht worden aan verschillende functies zoals onder andere eerste lijn gezondheidszorg. Na realisatie van de tweede fase Albert Heijn is verdere uitbreiding van de supermarkt niet toegestaan. Naast de aanwezige studentenwoningen en starterswoningen zet de visie in op het aantrekken van andere doelgroepen (senioren en gezinnen) om te komen tot een gedifferentieerd woonmilieu in dit plangebied. Ook wordt gedacht aan bijzondere (duurzame) woonvormen zoals bijvoorbeeld atelierwoningen, kangarowoningen, cascowoningen of wellicht een mogelijkheid voor PO: particulier opdrachtgeverschap.

Ruimtelijke kwaliteit

Het gebied maakt ruimtelijk gezien deel uit van de Spoorwegdriehoek. De visie gaat uit van een ruimtelijke structuur die aansluit bij de Spoorwegdriehoek en die flexibel is zodat een gefaseerde ontwikkeling kan plaatsvinden. Voor het aangeven van ontwikkelingsmogelijkheden is in eerste instantie een duidelijke definiëring van lijnen en vlakken opgesteld. Voor de bebouwingsvlakken zijn uitgangspunten en randvoorwaarden opgesteld.

Reeds gevoerde communicatie

Het ontwerp van 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. Een goede respons van 20% was het resultaat en de antwoorden zijn verwerkt in SWOT.

Er zijn met de belanghebbenden individuele gesprekken gevoerd en tevens zijn er 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 workshop bijeenkomst waar aan de hand van twee maquettes ingegaan is op de bebouwingshoogte en dichtheid.
- 11 januari 2011 inloopbijeenkomst waar het tot dan behaalde resultaat is getoond.

Inspraak

De ontwerpgebiedsvisie wordt gedurende 6 weken in de inspraak gebracht. Alle belanghebbenden waarmee overleg is gevoerd ontvangen een bericht dat de ontwerp visie ter inspraak ligt en een verwijzing naar de site waarop de visie terug te vinden is. Daarnaast vindt er berichtgeving plaats in de wijkkranten van de betrokken wijkraden, komt er een publicatie in het stadsblad en zal er in de inspraakperiode een informatie- en inspraakavond worden gehouden.

De uitkomsten van de inspraak zullen ter besluitvorming worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

5. Kanttekeningen

De gebiedsvisie Spoorwegstraat is een uitwerking van het ‘Structuurplan Haarlem 2020’ en moet als onderlegger dienen voor het t.z.t. op te stellen bestemmingsplan. De gebiedsvisie heeft op zich zelf geen wettelijke status. Het structuurplan en het bestemmingsplan wel.

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 het gebied. 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 en worden kaders geschapen voor particuliere initiatieven. Door de nieuwe grondexploitatiewet kunnen bijdragen voor de kosten in het openbaargebied worden afgedwongen bij de initiatiefnemers van de ontwikkelingen.

6. Uitvoering

De uitkomsten van de inspraak kunnen leiden tot aanpassing van de ontwerpgebiedsvisie. De uitkomsten van de inspraak en de (eventueel aangepaste) gebiedsvisie worden ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad. Over de uitvoering van dat besluit zal gecommuniceerd worden met omwonenden, direct belanghebbenden en insprekers op de gebiedsvisie.

7. Bijlagen

- A. Ontwerpgebiedsvisie Spoorwegstraat e.o.

Het college van burgemeester en wethouders

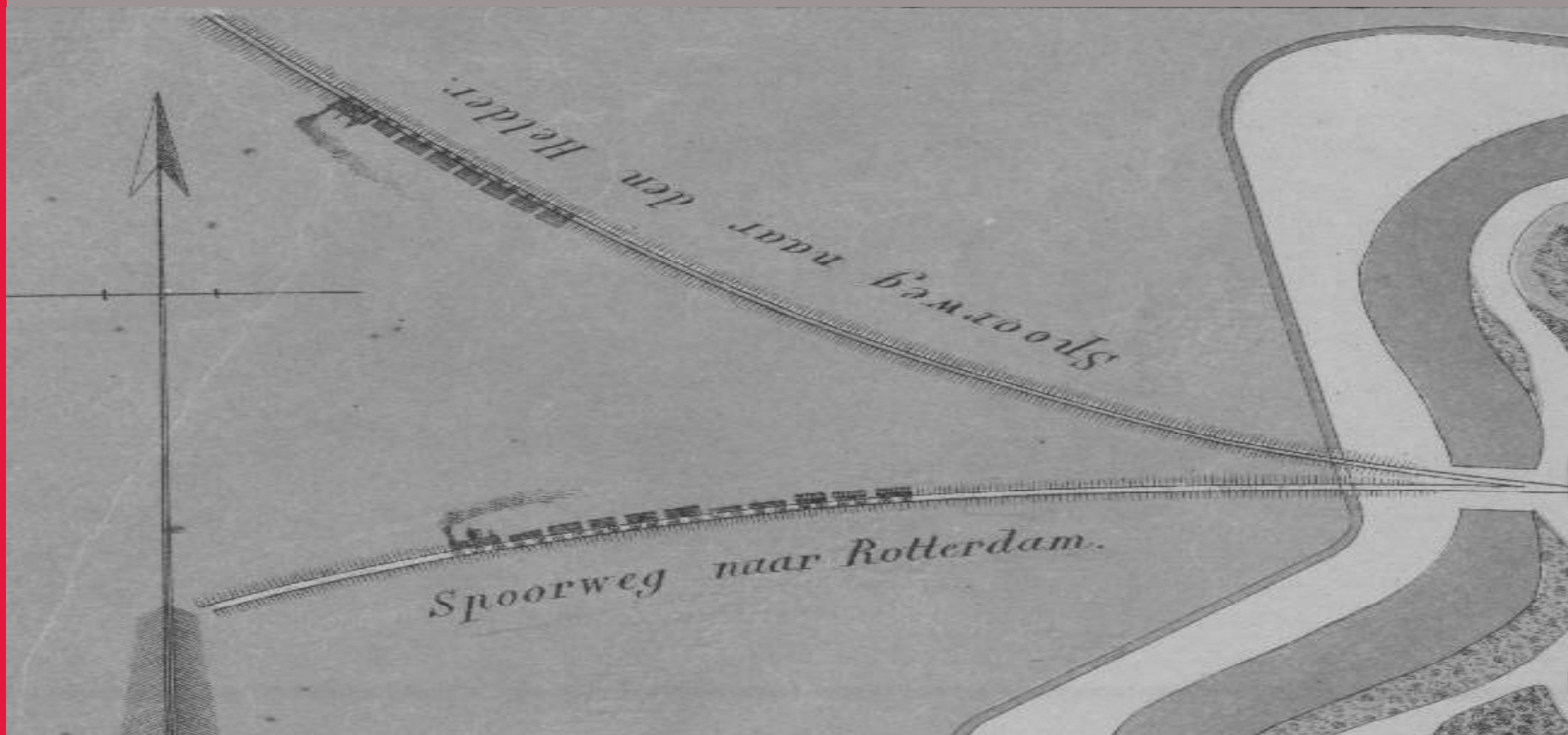
de secretaris

de burgemeester

Gemeente Haarlem • Hoofdafdeling Stadszaken • Afdeling Ruimtelijk beleid

Spoorwegstraat e.o.

Ontwerp Gebiedsvisie, Januari 2011



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

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 19

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 in 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 korte termijn ontwikkelingen 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 verkeersonveiligheid.
- 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 inachtnahme 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 langzaam verkeersroute van Amsterdam naar duinen door plangebied
- Inpassen langzaam verkeersroute van locatie Lieven de Keij 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 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



Analyse

De opgaven en ambities zijn opgesteld op basis van uitkomsten van een SWOT analyse betrekking hebbende op:

- Inventarisatie van de ruimtelijke structuur
- Inventarisatie van de functionele structuur
- Een cultuur historisch onderzoek
- Gesprekken en enquête met belanghebbenden

Uit de analyse zijn naast de opgaven de volgende conclusies getrokken:

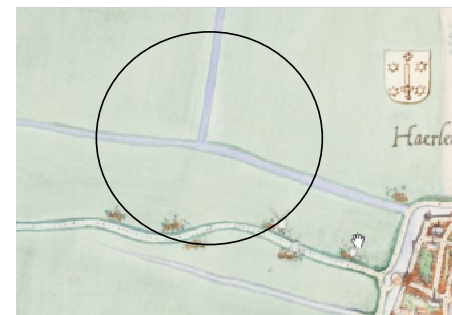
- Het gebied maakt ruimtelijk gezien deel uit van de Spoorwegdriehoek
- Binnen het plangebied kunnen alleen herontwikkelingen plaatsvinden bij realisatie van een tweede autoverkeersontsluiting
- Economie: het beleid is erop gericht dat het EKPterrein (Westergracht) hét winkelgebied wordt voor stadsdeel Haarlem West. Dit gebied 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 levert in het zuidoostelijke deel van het plangebied het meeste lawaai op. in deze hoek wordt gedacht aan een gemengde functie
- Cultuurhistorisch onderzoek: het gebied kent verschillende cultuurhistorische kwaliteiten zoals een villa, bomen en structuren. Behoud van 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
- SWOT: inrichting en beheer openbare ruimte (schoon, heel en veilig) moet verbeterd worden



Korenmolen 'De Haan' op kruising Spoorwegstraat - Zijlweg

Plangebied circa 1560
met molens langs de Zijlweg en de Garenkokersvaart



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 wordt 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 langzaam verkeersroute 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 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 er een herinrichtingsplan. Bij uitvoering op korte termijn dient op langere termijn de tweede ontsluiting hierop aangesloten te worden.

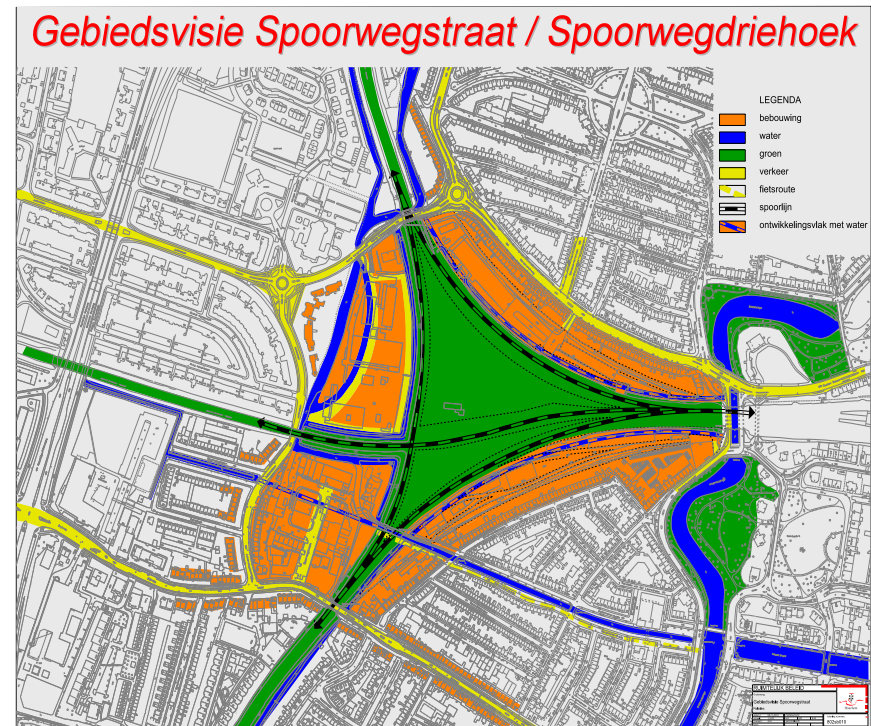


Relatie Spoorwegdriehoek (zie kaart)

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 zijn beurt ook weer geïsoleerd binnen de deelgebieden door de spoorwegtaluds en heeft door zijn ligging ecologische waarde. Het gebied is in gebruik als remiseterrein en zal niet op korte termijn worden ontwikkeld. Binnen de gebiedsvisie Spoorwegstraat wordt rekening gehouden met mogelijke 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 historische waterverbinding door het gebied
- De waterverbindingen worden verbreed en beschermen de ecologische zones
- De kwaliteit van de ecologische zones langs de spoorlijnen zoveel mogelijk in stand houden

Verkeer

- Spoorwegstraat blijft belangrijkste auto-ontsluiting van dit gebied
- Tweede ontsluiting wordt gevonden naar de Julianalaan
- Parkeren conform de parkeerverordening.

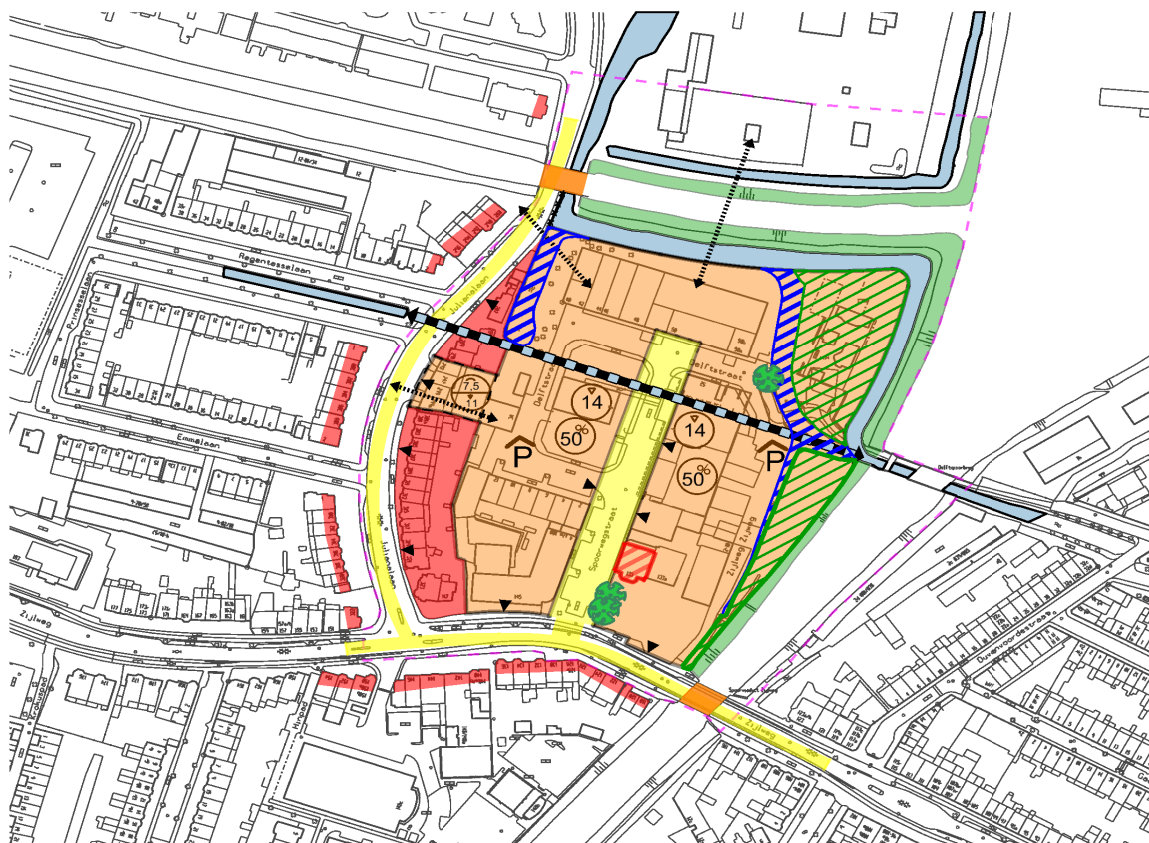
Bebouwing

- 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
- Hekwerk nabij spoorviaduct van de Julianalaan
- De sloot langs Zijweg-Zijlweg is niet essentieel voor de waterstructuur maar heeft wel cultuur-historische waarde
- De langzaamverkeersverbindingen oost-west en noord-zuid moeten in de ontwikkelingen ingepast kunnen worden
- Ontwikkeling tot een woon-werkgebied
- Aandacht voor het daklandschap
- Het gebruik van 't Landje past binnen de visie maar kan indien gewenst naar een andere geschikte locatie worden verplaatst.
- Bij verandering van de watergangen door verbreden of dempen de gevolgen voor aangrenzende bomen onderkennen

ontwerp ontwikkelingskader Spoorwegstraat 2010



- 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
- MAATVOERINGSAAANDUIDINGEN**
- Maximale bouwhoogte
 - Maximum bebouwingspercentage
 - Maximale goot- en bouwhoogte
 - Hoogte scheidslijn

RUIMTELIJK BELEID			
Onderwerp:			
Ontwikkelingskader Spoorwegstraat			
ontwerp 2010			
datum:	23-11-2010	medewerker:	
ontwerp:	IVT	SJM	
formaat:	A4	gecontroleerd:	
type:	concept	HR	
			tekening nummer:
			802sb003 (C)

Lijnen en Vlakken

De ruimtelijke structuur van het plangebied is opgebouwd uit lijnen en vlakken. De lijnen begrenzen de vlakken waarbinnen bebouwingsmogelijkheden zijn aangegeven. Lijnen worden bepaald door de gewenste groenstructuur, waterstructuur en verkeersstructuur. De samenhang tussen de lijnen en vlakken is de basis van de gebiedsvisie. Zij vormt met de gewenste functionele structuur het ontwikkelingskader.

Water

Voor de waterstructuur waarvoor het waterplan de richting aangeeft is het van belang op de gewenste lijnen open water te realiseren en geen duikers. Binnen het plangebied is het vanuit cultuur-historisch, watertechnisch en ruimtelijk kwalitatief oogpunt wenselijk een extra open waterverbinding van minimaal 4 meter mogelijk te maken die de Garenkokersgracht verbindt met de Regentesselaan. Behoud en verbreding van de waterloop aan de noordkant 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

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 lijnen. Behoud van de ecologische zones is een randvoorwaarde. Van belang hierbij is goede bezonning en voldoende breedte van de zone zoals ten westen van de Julianalaan.



Lijnen en Vlakken

Verkeer

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. Een autoverkeersontsluiting, éénrichtingsverkeer uit het gebied naar de Julianalaan is hiermee te combineren. Op de korte termijn heeft een tweede ontsluiting bij de spoorbrug de voorkeur omdat deze ontwikkelingen mogelijk maakt die bijdragen aan verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in het gebied. deze ontsluiting is minimaal 6 meter breed.

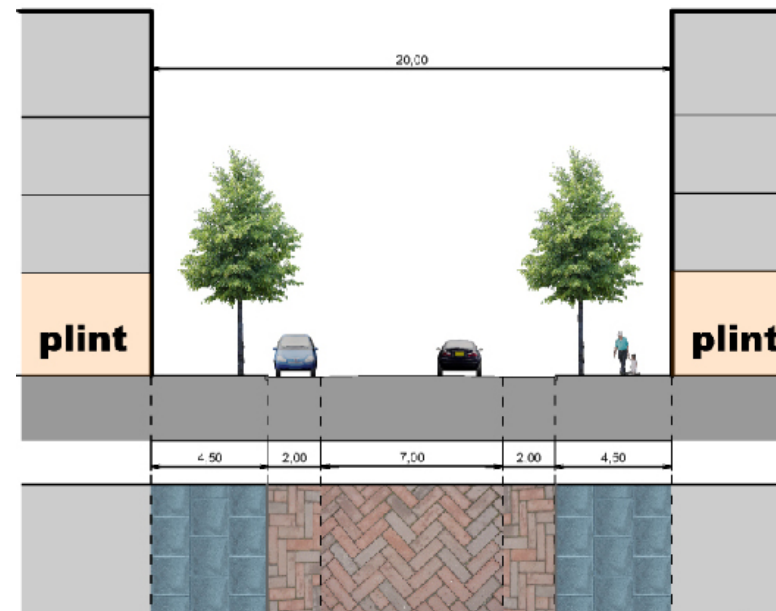
Voor de hoofdverkeersontsluiting van het gebied, de Spoorwegstraat, is voor ontwikkelingen op de korte en lange termijn een minimaal profiel nodig van 20 meter. Hiervoor is het hiernaast afgebeelde voorkeursprofiel weergegeven waarbinnen voldoende loopruimte en begeleidende bomenrijen essentieel zijn. Afhankelijk van de stedenbouwkundige planvorming zijn varianten mogelijk.

De Zijweg-Zijlweg dient vooralsnog als ontsluiting voor bevoorrading van de Albert Heijn en heeft een minimale breedte van 5,5 meter.

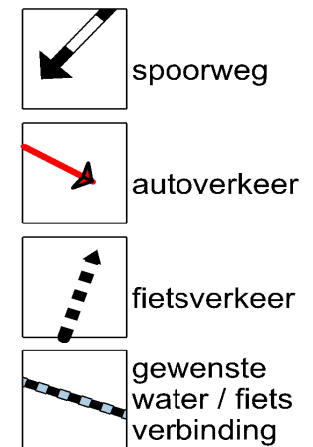
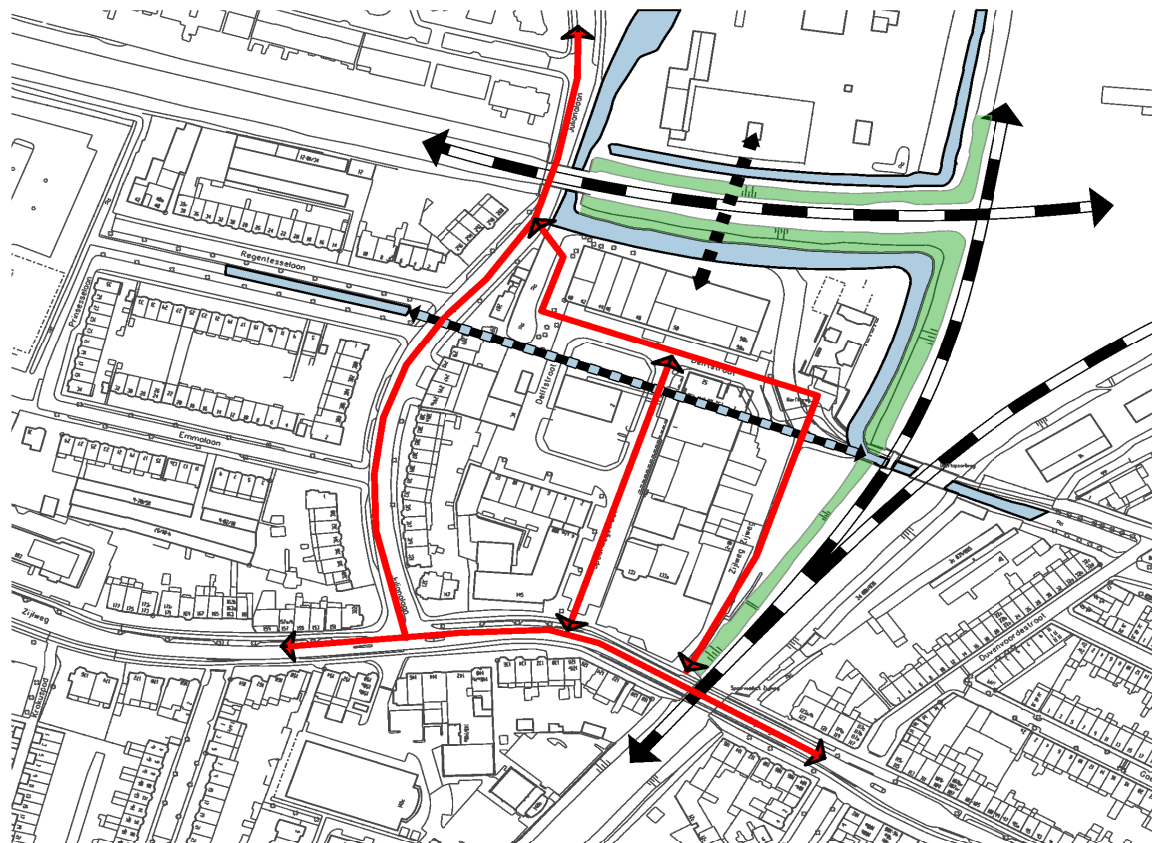
Het parkeren dient op eigen terrein te worden opgelost volgens de in Haarlem gehanteerde normen

Vlakken

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 is onderdeel van de Julianalaan en heeft een hoge cultuurhistorische kwaliteit. Deze bebouwing dient behouden te blijven.



Spoorwegstraat Verkeersstromen



RUIMTELIJK BELEID			
Onderwerp			
Spoorwegstraat			
Verkeersstromen			
datum	24-11-2010	medewerker	
schaal	hvt	3,00	
formaat	A4	gecontroleerd	
type	concept	GR	
			tekening nummer
			802sb006

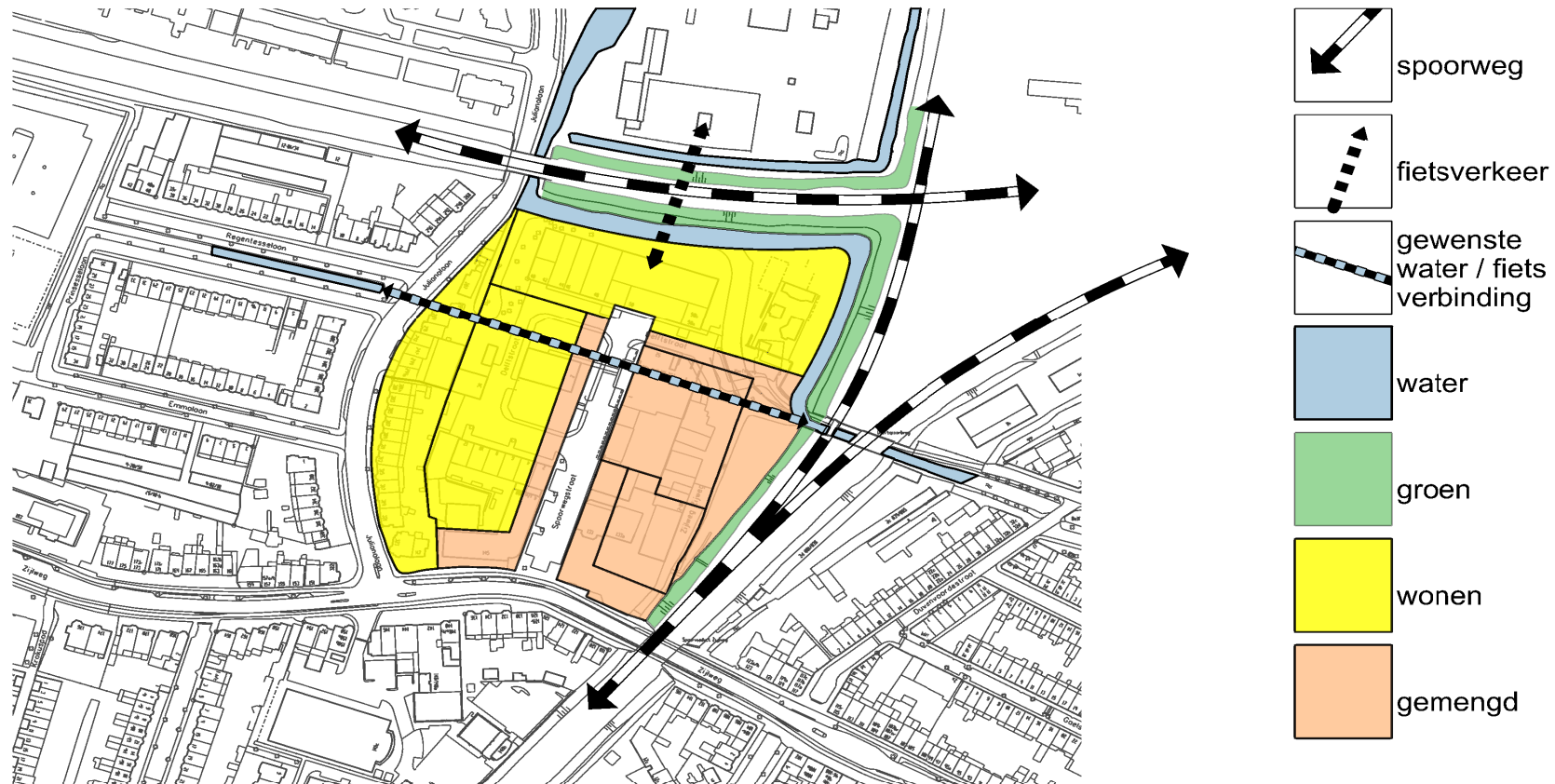
Functies (zie kaart)

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 in 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. Speerpunten voor ontwikkelingen aan de Zijlweg zijn functiemenging en flexibiliteit.

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.



Spoorwegstraat Functionele structuur



RUIMTELIJK BELEID			
Onderwerp			
Spoorwegstraat			
Functionele structuur			
datum	24-11-2010	medewerker	
schaal	hvt	3D	
formaat	A4	gecontroleerd	
type	concept	GR	
Tekening nummer			802sb007

Ruimtelijke kwaliteit (zie kaart)

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.

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

RUIMTELIJK BELEID		 Haartlem
Onderwerp: Ontwikkelingskader Spoorwegstraat ontwerp 2010		
datum: 24-11-2010 schaal: NVT formaat: A4	medewerkers: S.J.G. gecontroleerd:	lekening nummer: 802sb012

Uitgangspunten en randvoorwaarden bebouwingsvlak

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

- Maximaal bebouwingspercentage 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.
- 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 roolijnen waarop de bebouwing is georiënteerd zijn niet hard maar wel de uiterste roolijnen. 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 2011 op te stellen Nota Ruimtelijke Kwaliteit.

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)
- Woonvisie 2006-2012 (2006)
- Woonwensenonderzoek: wonen in Zuid-Kennemerland rapportage WoOn (2009)
- Cultuurhistorisch onderzoek gebiedsvisie Spoorwegstraat (2010)
- Archeologische beleidsnota (2009)
- Praktijkrichtlijn Duurzame Stedenbouw (2006)
- Coalitieakkoord 2010-2014

Colofon:
Uitgave van de
gemeente Haarlem

Adres:
Postbus 511
2003 PB Haarlem

T 023 – 511 30 00
F 023 – 511 34 40

Oplage:

Versie:
januari 2011