



1. Aanleiding

Het project Aart van der Leeuwstraat is het laatste transformatieproject in Delftwijk in Haarlem-Noord.

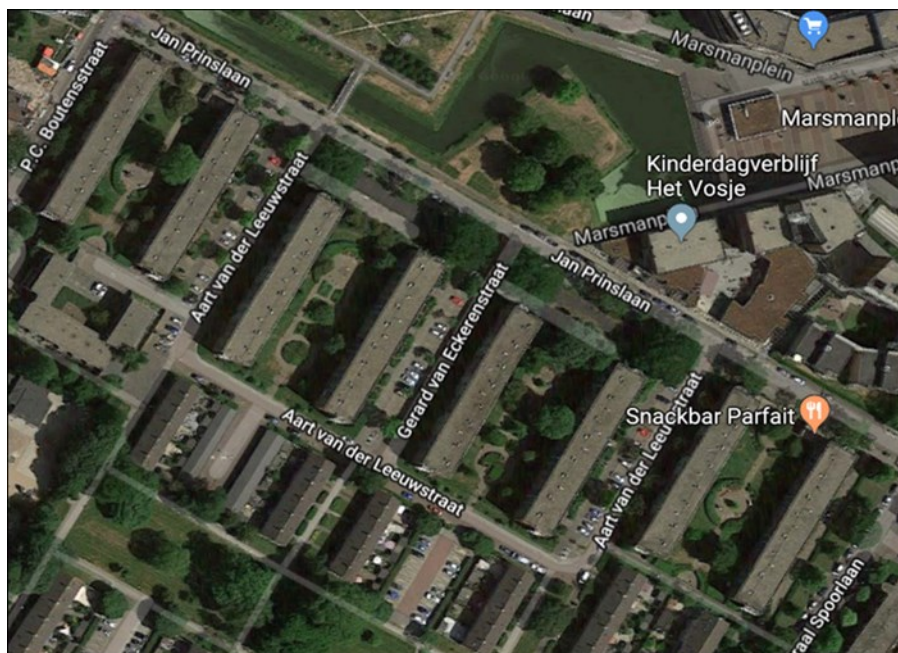
Pré Wonen bezit daar 224 verouderde portiekflats en besloot deze te slopen en circa 228 sociale huurwoningen terug te bouwen (zie afbeeldingen). Door de kredietcrisis en wetwijzigingen is de uitvoering van het project vertraagd van 2015 naar 2019.

Het project Aart van der Leeuwstraat maakt deel uit van de in 2004 opgestelde Toekomstvisie Delftwijk. De stedenbouwkundige vertaling van de Toekomstvisie is in 2004 in het Stedenbouwkundig kader Delftwijk 2020 en het Beeldkwaliteitsplan Delftwijk (2006) vastgelegd. In het vigerende bestemmingsplan Delftwijk – Waterbuurt (2009) is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om deze ontwikkeling mogelijk te maken.

Alle transformatieplannen van de corporaties in Delftwijk zijn vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst Delftwijk 2020 (d.d. 2005). Voor het project Aart van der Leeuwstraat zou Pré Wonen eerst de 224 flats vervangen door 225 koop- en huurwoningen. In verband met nieuwe wetgeving en gewijzigde marktinzichten, heeft Pré Wonen een nieuw schetsontwerp laten maken voor alleen sociale huurwoningen (circa 228 stuks). Het voorgestelde schetsontwerp is het resultaat van een integrale afweging tussen stedenbouwkundige (bouwmassa, kwaliteit openbare ruimte), verkeerskundige (parkeerbalans en bereikbaarheid,) programmatische (gewenste woonprogramma) en financiële aspecten (haalbaarheid).

Omdat het plan afwijkt van de bovengenoemde (vastgestelde) kaders wordt een nadere overeenkomst op de Samenwerkingsovereenkomst Delftwijk 2020 opgesteld.

Luchtfoto plangebied





Plangebied huidige situatie



Schetsontwerp Aart van der Leeuwstraat e.o.





2. Probleemstelling

Het schetsontwerp voor de nieuwbouw wijkt af van het Stedenbouwkundig kader Delftwijk 2020, het Beeldkwaliteitsplan Delftwijk en de Samenwerkingsovereenkomst Delftwijk 2020.

3. Doel

- De circa 228 nieuwe sociale huurwoningen leveren een bijdrage aan de woningbehoefte in Haarlem in 2020;
- De ruimte wordt optimaal gebruikt en de leefbaarheid, duurzaamheid, sociale veiligheid en ruimtelijke kwaliteit van het plangebied worden verbeterd.

4. Resultaat

- De circa 228 woningen in het sociale segment zijn gebouwd met de daarbij behorende herinrichting van de aanliggende openbare ruimte (planning gereed 2022).
- De openbare ruimte is klimaatadaptief gemaakt en de riolering is vervangen (planning gereed 2022).
- De transformatie van Delftwijk is afgerond.

5. Uitgangspunten en randvoorwaarden

- Samenwerkingsovereenkomst Delftwijk 2020 met de volgende onderdelen:
 - Stedenbouwkundig kader Delftwijk 2020;
 - Beeldkwaliteitsplan Delftwijk.
- Bestemmingsplan Delftwijk Waterbuurt (2009).
- Nota Ruimtelijke Kwaliteit (2012).
- Woonvisie Haarlem 2017-2020/Prestatieafspraken 2018-2021.
- Parkeervisie (2013) en Beleidsregels parkeernormen (2015).
- Structuurvisie openbare ruimte (SOR) (2017).
- Handboek Inrichting Openbare Ruimte Noord (2017).
- Beleidsnota Praktijkrichtlijn Duurzame Stedenbouw en Haarlem Klimaatneutraal.

5.1 Samenwerkingsovereenkomst Delftwijk 2020

In 2005 zijn de uitgangspunten voor de grootschalige vernieuwing van Delftwijk vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst Delftwijk 2020 met de corporaties. Omdat het project Aart van der



Leeuwstraat afwijkt van de vastgestelde kaders voor Delftwijk, wordt een Nadere Overeenkomst opgesteld.

Pré Wonen zou volgens de Samenwerkingsovereenkomst circa 225 woningen realiseren. Inmiddels is het plan geoptimaliseerd naar circa 228 sociale huurwoningen.

5.2 Vigerend bestemmingsplan Delftwijk Waterbuurt (2009)

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit vier bouwblokken. De bestaande structuur van de bouwblokken wordt voor een groot deel gehandhaafd, maar past niet in zijn geheel binnen het vigerend bestemmingsplan Delftwijk-Waterbuurt. Pré Wonen wil de vier blokken in twee bouwfases bouwen. Op deze wijze kunnen de huurders makkelijker verhuizen. Fase één omvat de het bouwblok aan de Westzijde. Fase twee omvat de drie bouwblokken aan de Oostzijde.

De stedenbouwkundige opzet is passend in de omgeving

De voorgestelde verkavelingsopzet past binnen de wijze waarop Delftwijk Zuid zich heeft ontwikkeld. Hierbij is expliciet rekening gehouden met de huidige kwaliteit van de groen- en bomenstructuur in zowel de openbare ruimte als binnenterreinen. Door drie van de vier bouwblokken een u-vorm te geven wordt een duidelijke straatgevel langs de Jan Prinslaan gemaakt en krijgt het Simon Vestdijkpark een heldere zuidwand. Hierbij worden de karakteristieke pluimiepen behouden. Het 'open' houden van de zuidzijde van de blokken past binnen de te behouden structuur van de buurt. De bouwblokken hebben een bouwhoogte van drie en vier lagen op een half verhoogde plint. Dit is passend binnen de schaal van de wijk.

Er is geen nieuw stedenbouwkundig kader vereist

Het schetsontwerp (SO) van het stedenbouwkundig plan volgt de bestaande structuur van de bouwblokken, zoals vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan Delftwijk Waterbuurt. De afwijkingen, iets bredere bouwblokken waarvan er drie eindigen in een u-vorm, zijn dusdanig beperkt dat het vaststellen van nieuwe stedenbouwkundige randvoorwaarden ter vervanging van het Stedenbouwkundig kader Delftwijk 2020 geen meerwaarde heeft. Een tot definitief ontwerp (DO) uitgewerkt stedenbouwkundig plan volstaat en zorgt voor de gewenste versnelling in het project.

5.3 Nota Ruimtelijke Kwaliteit

Het plangebied valt onder de Consolidatie Regie met als typologie 'Divers'. Dit type regie is gericht op behoud van het onderscheidende karakter van de buurten, met daarbinnen vrijheid voor individuele invullingen.

5.4 Woonvisie Haarlem 2017-2020

De Woonvisie Haarlem 2017-2020 'Doorbouwen aan een (t)huis' zet in op een ongedeelde stad. Dit betekent dat voor het westelijke deel van Haarlem, waaronder stadsdeel Noord, 1.200 huurwoningen moeten worden toegevoegd aan de sociale voorraad.

Het uitgangspunt is dat 70% van deze woningen wordt gerealiseerd met een huur onder de aftoppingsgrens. Dit zijn vaak kleinere woningen die toegankelijk zijn voor één- en tweepersoons-huishoudens met recht op huurtoeslag. Ook is extra aandacht nodig voor woningen voor gezinnen met recht op huurtoeslag.



Daarnaast is er in Noord een grote vraag naar levensloopbestendige en toegankelijke woningen voor mensen met een zorgbehoefte. In totaal zijn er 1.200 huishoudens met een zorgbehoefte die naar een geschikte woning moeten doorverhuizen, waar in de huidige voorraad nog geen ruimte voor is. Via nieuwbouw en aanpassing van bestaande bouw zou dit gerealiseerd moeten worden.

Verder staat de afkoppeling van het aardgas hoog op de agenda, ook door de invoering van de wet Versnelling Energie Transitie (wet VET). Vanaf 1 juli 2018 krijgen nieuwbouwwoningen geen gasaansluiting meer.

In het project Aart van der Leeuwstraat wordt voldoende met deze criteria rekening gehouden:

- Het plan biedt ruimte voor circa 228 sociale huurwoningen. De meeste woningen zijn met 52 m² tot 68 m² GBO (gebruiksoppervlakte), geschikt voor één- en tweepersoons-huishoudens;
- Ongeveer veertienwoningen worden groter: 75 m² GBO, geschikt voor gezinnen;
- Een groot deel van de woningen is met een lift toegankelijk;
- Minimaal de helft van het aantal woningen wordt levensloopbestendig gebouwd;
- De nieuwbouw wordt aardgasvrij.

Prestatieafspraken

De prestatieafspraken tussen de gemeente, woningcorporaties en huurdersvertegenwoordigers komen voort uit de Woonvisie.

In de prestatieafspraken 2018-2021 'Verder samen' is de ambitie opgenomen om het aantal sociale huurwoningen in Haarlem op minimaal 30% van de sociale woningvoorraad te houden en waar mogelijk te vergroten. Voor dit project geldt dat alle bestaande sociale huurwoningen in dit project worden vervangen door sociale huurwoningen. Qua duurzaamheid is aardgasvrij bouwen inmiddels de norm. Daarnaast heeft nieuwbouw voor alle categorieën een gemiddelde GPR-score (Gemeentelijke Praktijk Richtlijnen) van 8. Voor de GPR-score op Energie is het streven om dit naar een 9 te brengen. Het nieuwbouwplan voor het complex Aart van der Leeuw draagt bij aan deze doelen.

Onderhandelaarsakkoord 2018

In de collegenota Uitwerking coalitieprogramma woningbouwprogramma (2018/514016) is vastgelegd, dat sloop/nieuwbouwprojecten van corporaties niet programmatisch worden aangepast aan in het coalitieprogramma genoemde 40%-40%-20%. Het project Aart van der Leeuw is hierbij expliciet als voorbeeld genoemd.

5.5 Parkeervisie en Beleidsregels parkeernormen

In de 'Beleidsregels parkeernormen' is opgenomen dat in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht op eigen terrein ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's. In januari 2018 is besloten voor sociale huurwoningen een lagere parkeernorm aan te houden; 0,9 parkeerplaats per woning. In de Parkeervisie is opgenomen dat het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein de bouwplannen van sociale huurwoningen niet moet frustreren en dat in voorkomende gevallen maatwerk moet kunnen worden geleverd.



Behoud bestaande groen krijgt voorrang boven het uitgangspunt 'parkeren op eigen terrein'

In dit project wordt voorgesteld maatwerk te leveren door parkeren op de openbare weg toe te staan. Ondergronds parkeren is een kostbare aangelegenheid en in dit project met 100% sociale huurwoningen niet haalbaar. Parkeren op eigen terrein (uit het zicht) is in dit plan verder niet haalbaar, omdat wordt ingezet op behoud van de kwaliteit van de groene binnenterreinen en openbare ruimte met behoud van bestaande, omliggende volgroeide bomen. De Haarlemse bomenwachters kunnen zich vinden in deze uitgangspunten.

Aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen zijn een integraal onderdeel van het ontwerp

In het ontwerp van de gebouwen en in de openbare ruimte wordt aandacht besteed aan aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen. Bewoners worden gestimuleerd om te lopen en te fietsen naar de nabijgelegen voorzieningen door de openbare ruimte, situering van woningentrees, gewijzigde verkeersstructuur, gezamenlijke fietsenbergingen en oplaadpunten voor scootmobiel en e-fietsen.

6. Risicoanalyse

Thans nog niet van toepassing.

7. Proces

Per fase worden de volgende producten gerealiseerd.

Fase	Product	Bevoegdheid
Initiatiefase (uitgangspunten en randvoorwaarden, globale verkenning van opgave en kansen)	- Startnotitie - Nadere Overeenkomst op Samenwerkingsovereenkomst Delftwijk 2018	- Raad - BenW
Definitiefase (kaders voor verder uitwerking)	Anterieure overeenkomst	BenW
Ontwerpfase (binnen kader ontwerpen)	- Stedenbouwkundig plan (VO en DO) - Inrichtingsplan openbare ruimte	- BenW - BenW
Vorbereidingsfase	Juridisch-planologische procedure (nog te bepalen)	n.t.b.
Realisatiefase	Uitvoering	n.v.t.



Besluitvorming B en W

- Voorleggen startnotitie aan raad.
- Vaststellen Nadere Overeenkomst Samenwerkingsovereenkomst Delftwijk 2018.
- Vaststellen stedenbouwkundig plan (VO en DO).
- Vaststellen anterieure overeenkomst.
- Juridisch-planologische procedure (nog te bepalen).
- Vaststellen Inrichtingsplan openbare ruimte (VO en DO).

Commissie Ontwikkeling

- De door B en W vastgestelde startnotitie met de nadere aanvullende overeenkomst worden ter advisering naar de commissie gestuurd.
- Het VO van het stedenbouwkundig plan wordt ter bespreking naar de commissie gestuurd.
- De anterieure overeenkomst wordt ter informatie naar de commissie gestuurd.

8. Participatie en inspraak

Er is een participatie- en inspraakplan (PIP) opgesteld. In de voorlopig ontwerpfase van het stedenbouwkundig plan, bestaat de participatie uit raadplegen en informeren van de stakeholders. Zij worden actief over de plannen geïnformeerd door middel van een informatieavond georganiseerd door Pré Wonen. Pré Wonen benadert hiervoor de stakeholders in overleg met de gemeente. Het voorlopig ontwerp van het stedenbouwkundig plan wordt door B en W voor inspraak vrijgegeven. Zo worden de standpunten ten aanzien van het plan opgehaald bij bewoners en andere belanghebbenden en kunnen keuzes zorgvuldig afgewogen en onderbouwd worden. Hierna wordt het definitief ontwerp ter besluitvorming aan B en W voorgelegd.

9. Globale Planning (onder voorbehoud)

Startnotitie	: 4 ^e kwartaal 2018
Nadere overeenkomst op overeenkomst Delftwijk 2020	: 1 ^e kwartaal 2019
Anterieure overeenkomst	: 1 ^e kwartaal 2019
Stedenbouwkundig plan	: 2 ^e kwartaal 2019
Juridisch-planologische procedure	: (nog te bepalen)

10. Bijlage

Schetsontwerp stedenbouwkundig plan (Pré Wonen/architect)

A photograph of a park scene with a large tree on the left, a path leading into the distance, and a person lying on a blanket on the grass in the foreground. The image is overlaid with a semi-transparent teal color.

Ontdekking van de Tuinstad

**Stedenbouwkundig plan
Aart van der Leeuwstraat**

Eindrapportage
Amsterdam, 16 mei 2018
www.must.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting	03
1. Inleiding	09
2. Opgave	12
3. Terugblik vernieuwing	15
4. Analyse plangebied	21
5. Visie	32
6. Stedenbouwkundig plan	36

Bijlagen:

1. Beeldkwaliteit (*pm, volgt bij Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit*)
2. Kaarten bestaande situatie en plan
3. Verkenning ruimtelijke varianten
4. Beleidskaders en randvoorwaarden voor nieuwbouw
5. Parkeeronderzoek Telwerk, april 2018
6. Bomeninventarisatie Mense Groen, februari 2018
7. Nader onderzoek Pluimlepen Mense Groen, februari 2018



Samenvatting

De stedelijke vernieuwing van Delftwijk heeft een flinke impuls gegeven aan de ruimtelijke en programmatische kwaliteit in wijk. Met het nieuwe Simon Vestdijkpark en het vernieuwde Marsmanplein heeft de wijk een mooi en levendig kloppend hart gekregen. Maar de stedelijke vernieuwing is nog niet voltooid. Het zuidelijke deel van de wijk moet nog aangepakt worden.

Een belangrijke vervolgstap in de vernieuwing van Delftwijk is de sloop van 224 portieketageblokken, 24 garageboxen en 4 bedrijfsruimten ten zuiden van de Jan Prinslaan, direct grenzend aan het Simon Vestdijkpark en het Marsmanplein. Dit deelplan heeft de naam Aart van der Leeuw gekregen. Pré Wonen is de eigenaar van de bebouwing en de

tussenliggende groene binnentuinen.

Goede betaalbare sociale huur

De bouwkundige en woontechnische staat van de woningen in het deelgebied Aart van der Leeuw is zo slecht dat renovatie geen optie is. Daarom is er besloten om na sloop van de bestaande 224 woningen minimaal evenveel sociale huurwoningen terug te bouwen, vooral voor een- en tweepersoonshuishoudens. Dit sluit goed aan op de gemeentelijke doelstellingen om meer woningen te realiseren voor starters, alleenstaanden en senioren. Ook bij de huurders van Pré Wonen leeft een groeiende behoefte aan betaalbare, kleinere en levensloopbestendige woningen.

Een nieuw evenwicht

Deelplan Aart van der Leeuw is de laatste grotere herstructurering in Delftwijk. De omliggende wooncomplexen zijn of worden door andere woningcorporaties gerenoveerd. Daarmee rijst de vraag hoe de herontwikkeling van Aart van der Leeuw goed kan aansluiten op zowel het noor-

delijke deel van de wijk dat ingrijpend is vernieuwd en het te renoveren deel ten zuiden van het plangebied. De zoektocht naar een goed evenwicht tussen beide werelden in Delftwijk vormt de kern van deze visie.

Ontdekking van de tuinstad

Gezien vanuit het nieuwe Simon Vestdijkpark toont Aart van der Leeuw zijn slechtste gezicht. De achterkant van 24 garageboxen bepaald het beeld. Maar wie de buurt vervolgens inloopt wordt verrast door het overweldigend ruime en groene karakter. In de ruime binnenhoven staan aantrekkelijke volwassen bomen. Ook de overgangszone tussen de straten en de woningen zijn ruim en groen van opzet, goed onderhouden en zichtbaar goed gebruikt door de bewoners. Bij verschillende voordeuren staan mooie picknicksets en tuinstoelen. Kortom, lopend over de Aart van der Leeuwstraat ontdekten wij weer de kwaliteit van de tuinstad.

Oude buurt, nieuwe waarden

Delftwijk is op leeftijd, maar bij nadere beschouwing blijkt de oorspronkelijke structuur van deze tuinstad een stuk vitaler dan enkele jaren geleden nog werd gedacht. Wij zien veel kansen om een oude buurt te laden met nieuwe waarden en klaar te maken voor een mooie en lange toekomst. Drie waarden spelen in onze visie een belangrijke rol:

De buurt is overweldigend ruim en groen van opzet

 **0 Samenvatting**

1. Klimaatbestendig. Het klimaat wordt niet alleen warmer, maar er zal ook steeds meer hevige regenval komen. Met hittestress en wateroverlast tot gevolg. Aart van der Leeuw is door het vele groen en de volwassen bomen goed bestand tegen de klimaatveranderingen. De bomen geven schaduw en de grasvelden hebben een veel bergingscapaciteit om tijdens zware regenval het water een tijdje vast te houden.

2. Energiezuinig. De energietransitie vraagt om woningen die aanzienlijk zuiniger met energie omgaan dan de huidige. Hier ligt een grote vernieuwingsopgave. Maar de stedenbouwkundige opzet van Aart van der Leeuw is gunstig. De woningen zijn gunstig georiënteerd en er is veel ruimte tussen de gebouwen, wat goed is voor de passieve zonne-energie die op de gevels valt. Daarnaast bieden de platte daken van de relatief langgerekte bouwblokken heel veel ruimte zonnepanelen.

3. Gezond. Wij willen graag een buurt maken waar ook de lagere inkomens de kans krijgen om een gezond leven te leiden. Ook hier biedt de ruimtelijke structuur van Aart van der Leeuw een goed startpunt. Het groen in de buurt heeft niet alleen een positief effect op de gezondheidsbeleving, maar zorgt ook daadwerkelijk voor een betere luchtkwaliteit. Daarnaast liggen alle noodzakelijke voorzieningen op loop- en fietsafstand. Dit betekent in onze visie dat wij een buurt moeten ontwikkelen die mensen uitnodigt om te lopen en te fietsen en de auto te laten staan. De bestaande ruime opzet van de straten met een goede aansluiting op de loop- en fietsroutes in de omgeving vormen daarvoor een cruciale basis.

Ruimte voor een nieuwe tijd. Het stedenbouwkundig plan voor de herontwikkeling van Aart van der Leeuw is zorgvuldig ingepast in de omgeving. Met een nieuw gezicht naar het Simon Vestedijkpark en Marsmanplein sluit het goed aan op de

grootschalige stedelijke vernieuwing die al heeft plaatsgevonden. Met ruime groene straten en binnenterreinen wordt goed aangesloten op het deel van Delftwijk dat grotendeels de oorspronkelijke ruimtelijke opzet van de wijk zal behouden. Anderzijds is gezocht naar een logische aansluiting op de bestaande loop- en fietsroutes door de wijk en de ruimtelijke opbouw en positionering van de bebouwing. Zo is een robuust en stedenbouwkundig raamwerk ontstaan

Klimaat- bestendig, energiezuinig en gezond



0 Samenvatting

waarbinnen alle ruimte is om een aantrekkelijk en passend woonmilieu te realiseren voor de toekomstige bewoners van deze buurt en de wijk als geheel te verbeteren.

Vier bouwblokken met rondom groen

Het stedenbouwkundig plan wordt bepaald door vier eenvoudige bouwstenen:

1. Behoud van bomen. Op basis van een uitgebreide bomeninventarisatie is bepaald welke bomen het behouden waard zijn. Vervolgens is gekeken op welke wijze het bouwvolume het best gepositioneerd kan worden om zoveel mogelijk bomen, die toekomstwaarde hebben, te kunnen behouden. Dit heeft geleid tot een verkaveling die dicht bij de bestaande verkaveling blijft. Een belangrijke uitzondering is de bebouwing langs de Jan Prinslaan. Hier staan zestien markante Pluimiepen die door de sloop van de garageboxen aanzienlijk beter tot hun recht zullen komen. Daarom wordt hier geen nieuwe bebouwing gerealiseerd maar komt er juist meer

ruimte voor groen, aansluitend op het Simon Vestedijkpark.

2. Mooie groene binnenterreinen. De meeste waardevolle bomen staan op de groene binnenterreinen van Aart van der Leeuw. Mede door deze volwassen bomen geven de groene binnenterreinen de woonomgeving een enorme kwaliteit. Daarom wordt in ons plan ingezet op het behoud en versterken van de groene binnenterreinen. De vernieuwde binnenterreinen krijgen een collectief karakter, afgeschermd van de openbare ruimte door een mooi hekwerk en groene hagen. Pré Wonen is verantwoordelijk voor het beheer, mogelijk in samenwerking met de huurders. De direct aanwonenden hebben vanuit de woningen en trappenhuizen direct toegang tot de binnenterreinen waardoor zij er volop van kunnen genieten.

3. Aantrekkelijke straten. Door de introductie van eenrichtingverkeer in de buurt ontstaat de ruimte om de straten

aantrekkelijker te maken. De rijbanen kunnen smaller worden waardoor er meer ruimte is voor bredere stoepen. Door alle parkeerplaatsen goed te markeren verdwijnt het rommelige straatbeeld met auto's die overal geparkeerd staan. Ook de geïmproviseerde parkeerplekken op de stoep van de Jan Prinslaan verdwijnen. Er is voldoende ruimte om alle parkeerplaatsen op straat te realiseren, waardoor de groene binnenterreinen gespaard kunnen blijven. Maar ook in de straten is veel ruimte voor nieuw groen en kwalitatief goede bomen.

Groene binnentuinen en aantrekkelijke straten





Kaart stedenbouwkundig plan Aart van der Leeuw. Het plangebied is aangeduid met een rode stippellijn.

4. Vier nieuwe bouwblokken. Binnen het stedenbouwkundig raamwerk met groene binnenterreinen en aantrekkelijke straten is ruimte voor vier bouwblokken. Door de bestaande bomenstructuur liggen de buitenste twee bouwblokken dicht tegen de Jan Prinslaan aan en liggen de middelste twee er juist verder vanaf. Hierdoor zijn de blokken aan de zuidzijde ook versprongen ten opzichte van elkaar, dit past goed in de bestaande ruimtelijke structuur van de omliggende bebouwing. Belangrijkste wijziging ten opzichte van de huidige verkaveling is dat drie van de vier bouwblokken een U-vorm krijgen. Zo ontstaat er ook langs de Jan Prinslaan een straatgevel, die de straat een meer formeel karakter geeft, passend bij de uitstraling van het Simon Vestedijkpark en de nieuwbouw aan de andere zijde van het park.



Impressie van de entree van de nieuwbouw aan de Jan Prinslaan met het behoud van de bestaande bomen.

Goede sociale huurwoningen

Het plan biedt ruimte voor minimaal 228 sociale huurwoningen. De meeste woningen zijn 52m² tot 68m² gebruiksoppervlak, geschikt voor een- en tweepersoons huishoudens. Ongeveer 14 woningen zullen groter zijn: 75m² gebruiksoppervlak. Een groot deel van de woningen is met een lift toegankelijk, dus ook toegankelijk als je slecht ter been bent. De woningen met een galerij hebben allemaal een berging op de verdieping en een collectieve inpandige fietsenstalling bij de hoofdentree. Hier is ook ruimte gereserveerd voor de stalling van scootmobielen. Omdat de bergingen niet meer half verdiept zijn, bevinden zich door het hele plangebied woningen op de begaande grond. Iedere binnentuin is voor de aanwonende bewoners bereikbaar zodat maximaal geprofitteerd kan worden van het groen. Dit alles bij elkaar levert vier bouwblokken op met sociale huurwoningen van hoge kwaliteit. **Kortom een mooie vervolgstap in de vernieuwing van Delftwijk!**

An aerial photograph of a city neighborhood, likely Delft, showing a mix of residential buildings, streets, and green spaces. A red rectangle is drawn on the image, highlighting a specific area of interest. The text 'Nieuwe tijd, nieuwe opgave' is overlaid in large white letters.

Nieuwe tijd, nieuwe opgave

1 INLEIDING

De stedelijke vernieuwing van Delftwijk kent een lange geschiedenis. Het stedenbouwkundig kader uit 2004 is deels gerealiseerd. Denk bijvoorbeeld aan het vernieuwde Marsmanplein en het nieuwe Simon Vestdijkpark. Maar een belangrijk deel van het stedenbouwkundig kader is, door de crisis, niet gerealiseerd.

Nu, veertien jaar later, ziet de wereld er heel anders uit. De woningmarkt is veranderd en de rol die de woningcorporaties kunnen nemen in de stedelijke vernieuwing is aanzienlijk ingeperkt door de wetgeving. Daarnaast spelen grote maatschappelijke vraagstukken, zoals de energietransitie, klimaatadaptatie, gezondheid en duurzame mobiliteit een

Projectlocatie Aart van der Leeuwstraat

steeds belangrijkere rol bij de inrichting van de stedelijke ruimte. Dit zijn allemaal nieuwe vraagstukken die nu ook spelen bij de vernieuwing van Delftwijk en waarvan men bij het opstellen van de vernieuwingsplannen in 2004 nog geen weet kon hebben.

Aart van der Leeuwstraat

Direct ten zuiden van het vernieuwde Marsmanplein en het fraai aangelegde nieuwe Simon Vestdijkpark staan acht portieketageblokken met sociale huurwoningen. Pré Wonen is de eigenaar van dit complex, dat grotendeels aan de Aart van der Leeuwstraat ligt. De bouwkundige en woontechnische staat van de gebouwen is slecht. In afwachting van de sloop, in het kader van de stedelijke vernieuwing, is er de afgelopen 14 jaar geen grootschalig onderhoud uitgevoerd.

Minder sloop, meer renovatie

In tegenstelling tot de vernieuwingsplannen zal het grootste deel van Delftwijk ten zuiden van het Simon Vestdijkpark niet meer gesloopt worden. Ymere is bijvoor-

beeld al bijna klaar met de renovatie van de woningen langs de P.C. Boutensstraat. Ook Elan Wonen heeft geconstateerd dat hun woningen in dit deel van de wijk goed gewaardeerd worden door de huurders. Alleen de acht portieketageblokken langs de Aart van der Leeuwstraat zijn in zo'n slechte bouwkundige staat dat sloop en nieuwbouw de enige optie is.

Nieuwe aandacht voor sociale huur

Echter, voor de eigenaar van de woningen langs de Aart van der Leeuwstraat, Pré Wonen, zijn de spelregels volledig veranderd. Woningcorporaties mogen zich volgens de nieuwe wetgeving alleen nog maar richten op hun kerndoelstelling: het realiseren en exploiteren van sociale huurwoningen. In de eerste fase van de vernieuwing van Delftwijk bouwde de corporaties ook veel dure huurwoningen en koopwoningen. Dit is nu dus niet meer mogelijk.

Bovendien is ook het gemeentelijk beleid op het gebied van sociale huurwoningen



De waterpartij in het nieuwe park met op de achtergrond de bebouwing van het plandeel Aart van der Leeuw.

veranderd. In 2004 werd er nog gestuurd op een aanzienlijke toename van vrije sector huurwoningen en koopwoningen in wijken zoals Delftwijk. Inmiddels is de druk op de Haarlemse woningmarkt zo groot geworden dat de gemeente samen met de woningcorporaties afspraken

heeft gemaakt om de sociale woningvoorraad in de stad te vergroten. Dit leidt er dus toe dat Pré Wonen nu met hele andere kaders naar de herontwikkeling van de Aart van der Leeuwstraat moet gaan kijken.

Wachten is geen optie

De afgelopen jaren hebben de gemeente en Pré Wonen meerdere malen geprobeerd om de uitgangspunten voor de vernieuwing van de Aart van der Leeuwstraat te herzien, met inachtneming van de vastgestelde kaders uit 2004. Dit heeft echter niet geleid tot realiseerbare plannen.

Ondertussen is de bouwkundige en woon-technische staat van de woningen steeds slechter geworden. Er dreigt op korte termijn een onhoudbare situatie te ontstaan. Als eigenaar van de woningen en huisbaas van de huurders ziet Pré Wonen zich dus genoodzaakt om nu heel snel in te grijpen. Na zorgvuldig onderzoek is geconstateerd dat behoud en renovatie hier niet mogelijk is. Inmiddels heeft het bestuur van Pré Wonen het sloopbesluit voor de acht blokken

goedgekeurd en is voor de huidige bewoners een sv-urgentie afgegeven.

Wachten met planvorming is dus geen optie. Er moet nu snel een plan komen voor de sloop- en nieuwbouw van de woningen langs de Aart van der Leeuwstraat. Daarom heeft Pré Wonen het initiatief genomen om zelf de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de vernieuwing van de Aart van der Leeuwstraat op te stellen, in nauw overleg met de gemeente Haarlem. Daarbij is goed gekeken welke afspraken uit 2004 nog nageleefd kunnen worden en welke afspraken, door de grote maatschappelijke, economische en juridische veranderingen niet langer houdbaar zijn en dus herzien moeten worden.

Stedenbouwkundig plan

In deze rapportage zijn de resultaten van de stedenbouwkundige verkenning samengevat. De rapportage eindigt met een voorkeursvariant voor de herontwikkeling van de Aart van der Leeuwstraat. Deze voorkeursvariant is uitgewerkt in kaders en

randvoorwaarden voor de nieuwbouw die Pré Wonen zal hanteren bij de architectonische uitwerking. Omdat er met de voorkeursvariant ook goed rekening is gehouden met de wensen en esien van de gemeente Haarlem hopen wij dat deze kaders en randvoorwaarden ook vastgesteld zullen worden door de gemeente zodat de integrale aanpak van de stedelijke vernieuwing van Delftwijk voortgezet kan worden.

Pré Wonen heeft zelf het initiatief genomen.



1 Inleiding



Meer dan sloop en nieuwbouw van woningen

2 OPGAVE

Met het sloopbesluit voor de acht portieketageblokken aan de Aart van der Leeuwstraat, Jan Prinslaan en Gerard van Eckerenstraat is er een helder startpunt geformuleerd voor de vernieuwing van dit deel van Delftwijk. De opgave voor de vernieuwing is een stuk complexer.

Laten wij eerst nog wat preciezer naar het sloopbesluit kijken. Er is besloten om 224 portiekwoningen te slopen. Maar ook de 24 garageboxen en de 4 bedrijfsruimten langs de Jan Prinslaan worden gesloopt. Deze zijn allemaal eigendom van Pré Wonen.

Zicht op de garageboxen aan de Jan Prinslaan die horen bij het complex Aart van der Leeuwstraat.



Plangebied

Het plangebied is op de bovenstaande kaart aangegeven met een zwarte stippellijn. De grenzen liggen op de noordzijde van de Jan Prinslaan, de zuidzijde van de Aart van der Leeuwstraat en het midden

van de P.C. Boutensstraat en Generaal Spoorlaan. Daarmee bevat het plangebied niet alleen te slopen gebouwen, maar ook een substantieel deel openbare ruimte.

100% Sociale huurwoningen

Pré Wonen heeft op basis van het gemeentelijk beleid en de behoefte van de eigen huurders een aantal uitgangspunten geformuleerd voor de nieuwbouw. Om te beginnen zal minimaal 100% van

het gesloopte woningaantal teruggebouwd worden, volledig als sociale huurwoningen. Daarbij zal vooral gebouwd worden voor een- en tweepersoonshuishoudens. Zowel in Haarlem als in deze wijk is er een groot tekort aan betaalbare woningen voor deze doelgroepen.

Gefaseerde vernieuwing

Bestaande bewoners zullen prioriteit krijgen bij de herhuisvesting in een nieuwbouwwoning in het plangebied, mits de huurder natuurlijk voldoet aan de toewijzingscriteria. Daarom zullen de twee meest westelijke portiekblokken als eerste plaats maken voor nieuwbouw om zo de herhuisvesting binnen het plangebied vlot te kunnen trekken. Dit betekent dat deze woningen snel gerealiseerd moeten worden. Aanpassing van het bestemmingsplan is dan niet mogelijk, dus de nieuwbouw van de eerste fase zal moeten passen binnen het vigerende bestemmingsplan.

Toekomstbestendig en betaalbaar

De nieuwbouw zal voldoen aan alle he-

dendaagse eisen en toekomstige veranderingen. Er zal bijvoorbeeld rekening mee worden gehouden dat er op termijn geen gas meer beschikbaar zal zijn in de wijk. Dit betekent dat in de nieuwe keukens op electra gekookt moet worden. In de nieuwbouw zal ook een groot aantal woningen een liftontsluiting krijgen, zodat deze levensloopbestendig zijn. Liften zijn echter kostbaar, dus het gebouw moet minimaal 30 woningen met een liftontsluiting hebben om een betaalbare huur te kunnen garanderen.

Niet alles komt terug

Het aantal woningen dat wordt gesloopt komt minimaal terug. Dit geldt niet voor de 24 garageboxen en de vier bedrijfspanden. De bouw en exploitatie van deze bouwwerken past niet langer binnen de doelstellingen van Pré Wonen. Ook de nieuwe wetgeving maakt het praktisch onmogelijk voor woningcorporaties om dit soort bouwwerken te realiseren.

Planning

Omdat er al een sloopbesluit is genomen is de planning krap. Het kritisch pad is de start van de uitplaatsing van fase 1. Deze start in het vierde kwartaal van 2018. Dit betekent dat begin 2020 gestart kan worden met de sloop van het gebouw. Dan kan rond de zomer van 2020 gestart worden met de bouw van de eerste woningen. Om deze planning te kunnen halen moet rond de zomer van 2018 het stedenbouwkundig plan vastgesteld worden zodat na de zomer gestart kan worden met de aanbestedingsprocedure van het bouwbedrijf. Als deze begin 2019 is geselecteerd, op basis van een passend en betaalbaar bouwplan, heeft het bouwbedrijf een jaar om de plannen uit te werken en de bouw voor te bereiden.

**De eerste fase
start eind 2018**

 **2 OPGAVE**



Een prachtig nieuw hart voor de wijk

2  TERUGBLIK VERNIEUWING

Met de realisatie van het nieuwe Marsmanplein en het Simon Vestdijkpark heeft Delftwijk een aantrekkelijk nieuw kloppend hart gekregen. Samen met de nieuwbouw en de aanpak van de openbare ruimte in het noordelijke deel van Delftwijk is de wijk ingrijpend veranderd. Dit straalt ook uit naar het zuidelijke deel van de wijk, dat tot nu toe nog niet vernieuwd is.

Het begingpunt van de vernieuwing

Aan het begin van dit millennium ging het niet goed met Delftwijk, zowel op sociaal als economisch gebied. De woningcorporaties, die grote delen van de wijk in bezit hadden zagen zich daarom genoodzaakt om samen met de ge-

Marsmanplein gezien vanaf het Simon Vestdijkpark

meente Haarlem in te zetten op een ingrijpende vernieuwing van de wijk. In 2004 presenteerden deze partijen gezamenlijk de 'Toekomstvisie Delftwijk 2020'. Hierin werd een toekomstbeeld geschetst met ambities voor differentiatie in woningtypologieën, differentiatie in koop, huur en sociale huur, nieuwe winkelveorzieningen, onderwijs, recreatie en welzijn.

Stedenbouwkundig kader

Onderdeel van de toekomstvisie was een stedenbouwkundig kader waarin de ruimtelijke en programmatische interventies werden vastgelegd. Dit kader was ambitieus en zette in op een ingrijpende herstructurering van de gehele wijk. Het plan brak nadrukkelijk met de principes van de tuinstad uit de jaren vijftig en zestig. Licht, lucht en ruimte moesten plaats maken voor een compacte stedelijkheid met een grote variatie aan woningtypen en architectuur. De openbare ruimte moest verkleind worden om beheerkosten te minimaliseren. En de open verkaveling met strokenbouw moest vervangen worden door compacte

gesloten bouwblokken waarmee er een heldere afbakening zou ontstaan tussen de openbare ruimte en de privé en/of gemeenschappelijke buitenruimte. Om de kwaliteit van de verkleinde openbare ruimte te waarborgen moesten de parkeerplaatsen van de woningen zoveel mogelijk gerealiseerd worden in parkeergarages of op afgesloten parkeerplaatsen op het binnenterrein van de bouwblokken.

Meer variatie

Het noordelijke deel van Delftwijk is grotendeels vernieuwd conform het stedenbouwkundig kader uit 2004. De wijk heeft een flinke kwaliteitsimpuls gekregen. De bebouwing en openbare ruimte is aanzienlijk gevarieerder geworden, net als het woningaanbod en de bewonerssamenstelling. De auto is in de openbare ruimte minder aanwezig omdat de meeste auto's op de binnenterreinen geparkeerd staan. Ook het winkelcentrum heeft een grote impuls gekregen met een uitbreiding en toevoeging van een groot aantal woningen. De auto's parkeren in een grote nieuwe par-

keerkeergarage waardoor het Marsmanplein autovrij is geworden. Vanaf dit nieuwe plein heb je nu formidabel uitzicht op een nieuwe waterpartij in het nieuwe Simon Vestdijkpark. Aan de horizon zie je de bossen en duinen van Bloemendaal. Het is bijna onvoorstelbaar dat dit park er 15 jaar geleden nog niet was.

Concentratie van steen en groen

De grote verandering van Delftwijk heeft echter ook een keerzijde. Heel veel

De wijk heeft een flinke impuls gekregen door de vernieuwing



2 TERUGBLIK VERNIEUWING

bomen zijn gekapt om ruimte te maken voor de nieuwbouw. En heel veel groene binnenterreinen zijn opgeofferd aan parkeerplaatsen. De keuze voor minder openbare ruimte, meer bebouwing en een nieuw wijkpark heeft er dus toe geleid dat de directe woonomgeving aanzienlijk ste-niger is geworden. Veel bewoners van de nieuwbouw ten noorden van het nieuwe park zien vanuit hun woning geen groen meer. Op de binnenterreinen staan auto's geparkeerd en de straten zijn zo smal dat er weinig ruimte is voor groen.

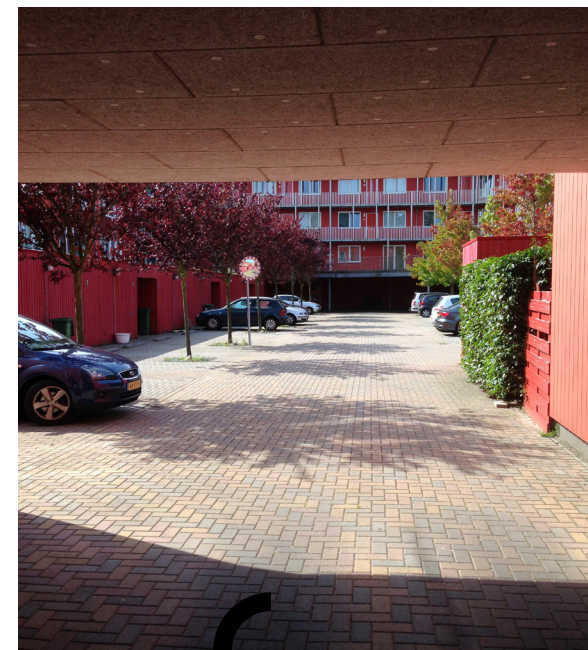
Dit resultaat van de vernieuwing is ook duidelijk zichtbaar in de groenstructuurkaart van 2018. Het vernieuwde noordelijke deel van Delftwijk is aanzienlijk minder groen geworden dan het zuidelijke deel van Delftwijk dat nog niet is vernieuwd.

Een voltooid onvoltooid project

De Jan Prinslaan is door de realisatie van het Simon Vestdijkpark opeens een mooi gelegen straat geworden terwijl de zuid-zijde met de garageboxen ons nog doet

herinneren aan de tijd dat dit een straat langs achterkanten van voorzieningen en een woonwagenkamp was. Ook de vernieuwing van het Marsmanplein straalt uit tot diep in het zuidelijke deel van Delftwijk. De winkels en voorzieningen zijn nu goed zichtbaar en bereikbaar voor voetgangers en fietsers uit de wijk.

De vernieuwing van Delftwijk oogt niet als een onvoltooid project. Wie niet beter weet, zou denken dat alle plannen zijn gerealiseerd. Het is dus de vraag of het nu heel erg is dat de geplande sloop en nieuwbouw voor de Delftlaan Zuid, Arthur van Schendelplantsoen en Van Moerkerkestraat niet door zijn gegaan. En is het vanuit stedenbouwkundig opzicht nog wel noodzakelijk om de woningen aan de Aart van der Leeuwstraat te slopen? Eigenlijk vormen alleen de 24 garageboxen die met de achterkant naar een prachtig park staan een echt ruimtelijk probleem. Dus wat is nu nog een logische vervolgstap?



Groene hoven hebben bij de nieuwbouw plaatsgemaakt voor veel verharding met parkeerplaatsen.

Ingehaald door de tijd

Het lijkt erop dat het stedenbouwkundig kader uit 2004 de resultaten heeft ge-boekt die het beoogde, zonder dat het helemaal is gerealiseerd. Zoals al eerder gezegd is het kader door de crisis en de

veranderde taakstelling voor woningbouwcorporaties inmiddels op veel onderdelen achterhaald.

Dit heeft er bijvoorbeeld toe geleid dat voor een groot deel van het zuidelijke deel van Delftwijk is besloten om woningen te renoveren in plaats van te slopen. Alleen de acht portiekblokken ten zuiden van de Jan Prinslaan zullen nog gesloopt worden, omdat de bouwkundige en woontechnische kwaliteit te laag is om nog te kunnen renoveren.

Een vergelijkbaar punt speelt er met de parkeernorm. In 2004 is een norm van 1,2 parkeerplaatsen in de openbare ruimte afgesproken voor goedkope huur. Telling van het actuele autobezit heeft in 2017 aangetoond dat het autobezit onder de sociale huurders in Haarlem aanzienlijk lager is. Daarom heeft de gemeente de norm aangepast naar 0,9 per sociale woning.

Nieuwe bevoegdheid

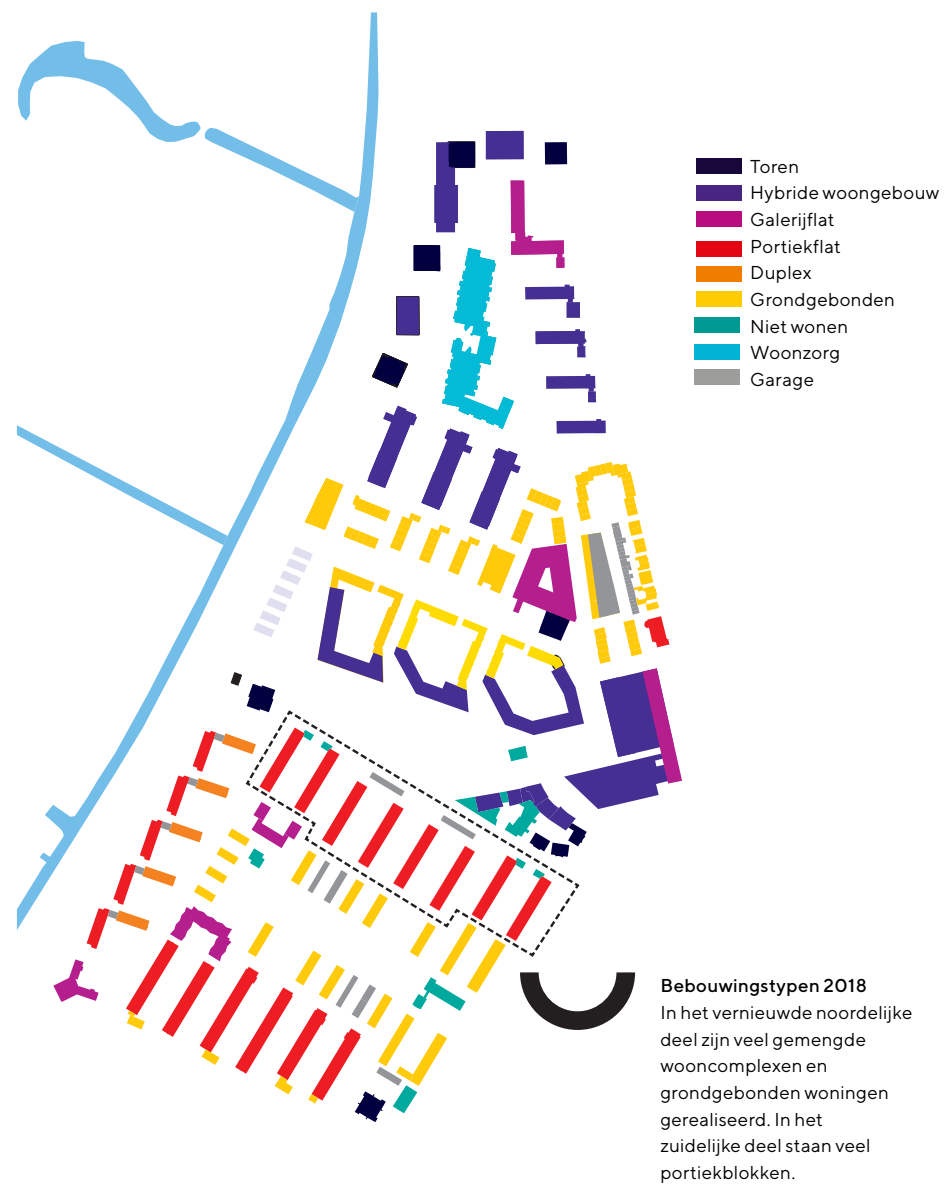
Naast de veranderde behoefte is de veranderde taakstelling van de woningbouwcorporaties minstens zo belangrijk voor het denken over de vernieuwing van de wijk. De plannen uit 2004 zijn nog gemaakt met woningcorporaties die de middelen en de slagkracht hadden om grootschalige gebiedsontwikkeling vlot te trekken als risicodragende partij. Inmiddels mogen woningcorporaties niet meer voor de vrije sector en koop ontwikkelen.

Ook het realiseren en exploiteren van andere bouwwerken dan sociale huurwoningen is nagenoeg aan banden gelegd door de Rijksoverheid. Parkeergarages zijn zo bijvoorbeeld onmogelijk geworden om te realiseren. De woningcorporatie mag de parkeerplaatsen niet commercieel verhuren en de investeringskosten zijn te hoog om deze mee te nemen in de huur of servicekosten van de sociale huurwoningen.

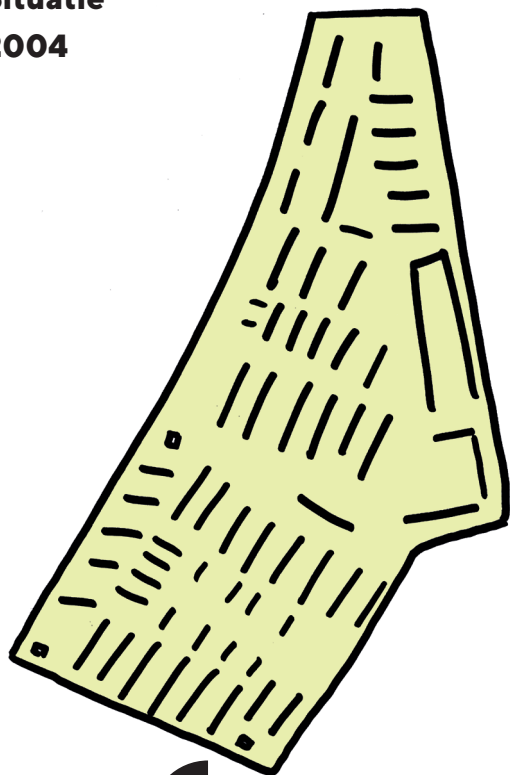
**Pré Wonen
kan nu geen
parkeergarage
meer bouwen.**



2 TERUGBLIK VERNIEUWING

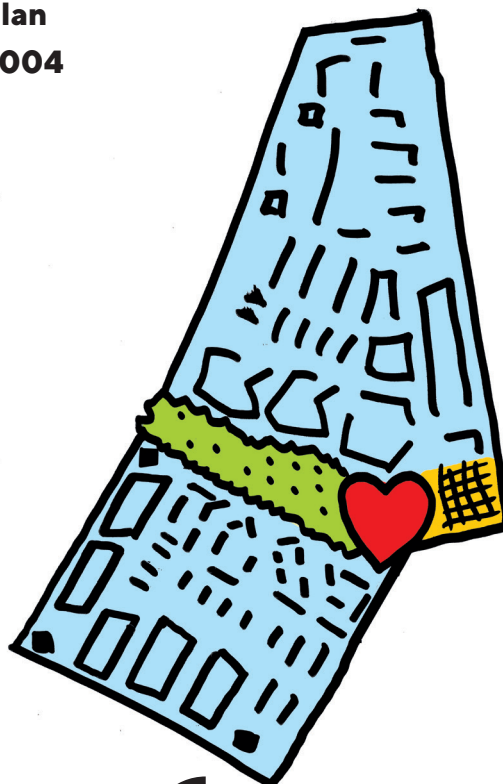


**Situatie
2004**



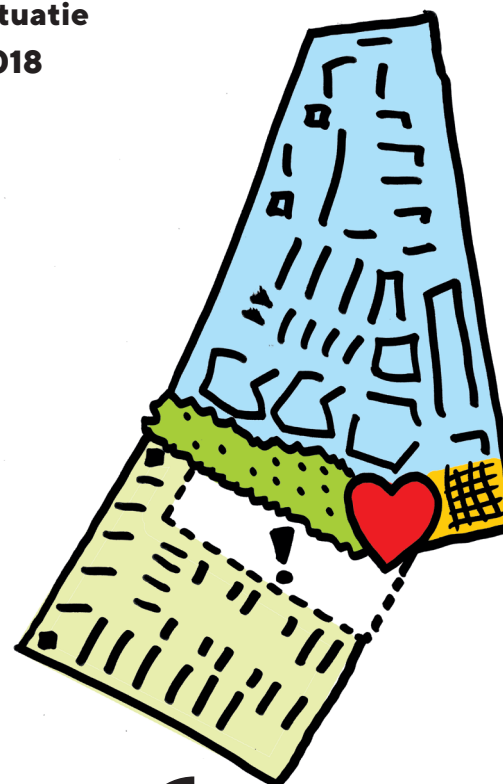
Delftwijk vlak voor de vernieuwing met licht, lucht, ruimte, veel groen en veel strokenbouw.

**Plan
2004**



Stedenbouwkundig kader: grootschalige sloop en nieuwbouw met een nieuw park, een beter winkelplein en veel gesloten bouwblokken.

**Situatie
2018**



Delftwijk-Noord is vernieuwd. De vernieuwing van het zuidelijke deel is uitgebleven. Alleen de Aart van der Leeuw wordt nog gesloopt. Maar op basis van welke uitgangspunten?



Ontdekking van de tuinstad

4 ANALYSE PLANGEBIED

Delftwijk is in de jaren vijftig op een heldere orthogonale structuur ontworpen en gerealiseerd. Het gedeelte ten zuiden van het Simon Vestdijkpark is nagenoeg onveranderd gebleven, tot nu toe. Wat onmiddellijk opvalt is de ruime opzet met veel goed onderhouden groen. Lange doorgaande voetpaden verbinden de verschillende buurten, voorzieningen en buurtparken met elkaar.

Door de stedelijke vernieuwing, vooral de realisatie van het Simon Vestdijkpark en het vernieuwde Marsmanplein is de kwaliteit van het gebied ten zuiden van de Jan Prinslaan aanzienlijk verbeterd. Door de buurt lopen lange zichtlijnen van het Vestdijkpark naar het Schoterbos.

Groen hof Aart van der Leeuwstraat



Een van de groene wandelpaden die de verschillende delen van de buurt met elkaar verbinden.

Sinds de recente realisatie van een voetbrug over de Jan Gijzenvaart is ook het Schoterbos gemakkelijk bereikbaar.

Rijk bedeed met groen

Alle bebouwing in dit deel van Delftwijk is opgenomen in een groene omgeving. Vrijwel alle woningen hebben zowel aan de voorzijde als achterzijde een collectieve tuin of een plantsoen. Het merendeel van het groen rondom de woningen is in eigendom van de woningcorporaties die dit met veel aandacht onderhouden. Dit wordt zichtbaar gewaardeerd door de bewoners. Op veel plekken hebben bewoners bankjes tegen de gevel gezet of zelf een geveltuin ingericht. In sommige collectieve binnentuinen wordt zichtbaar veel gespeeld.

Veel bomen in de wijk zijn ruim vijftig jaar en hebben een indrukwekkend formaat en geven de wijk een luxe uitstraling. De 16 bomen die langs de Jan Prinslaan staan zijn daarvan een mooi voorbeeld. Deze pluimiepen zijn in groepjes van vier



De heldere orthogonale opzet van de buurt tussen Simon Vestdijkpark en Schoterbos.

op de straathoeken geplaatst, een principe dat in de jaren vijftig wel vaker werd toegepast.

Heldere opzet, kleine verstoringen

Binnen de orthogonale opzet van de buurt is een eenvoudige zonering van woningtypen gerealiseerd. Aan de drie randen van de buurt staan reeksen van portieketageblokken. Het plandeel Aart van der Leeuw is daar een van. In het hart van de wijk staan de lagere grondgebonden woningen, rondom een centraal gelegen plantsoen met diverse maatschappelijke voorzieningen. Het merendeel van de woningen staat in stroken van noord-oost naar zuidwest. Een ideale orientatie voor de woningen die er ook toe leidt dat er hele lange doorzichten zijn in de buurt.

Binnen deze heldere opzet hebben in de loop der tijd een aantal veranderingen plaatsgevonden door kleinschalige verdichting en transformatie. Het kleine appartementencomplex tussen de P.C. Boutensstraat en de Aart van der Leeuw-

straat is ongeveer 30 jaar geleden gerealiseerd. Omdat zowel de parkeerplaatsen als de prive tuinen onhandig gesitueerd zijn oogt het complex van alle kanten gesloten en ontbreekt de goede adressering aan de straat die alle andere bebouwing in de buurt wel heeft.

Een slim stratenplan

De Aart van der Leeuwstraat is net als een aantal andere straten in de wijk geen doorgaande straat maar een lus die zowel aan het begin als aan het einde gekoppeld is aan de Jan Prinslaan. Hierdoor is er in de woonbuurten geen doorgaand verkeer en ontstaat er een verkeersluwe woonomgeving.

De Aart van der Leeuwstraat oogt wat rommelig. Aan een zijde zijn er haakse parkeerplaatsen voor auto's. Aan de andere zijde parkeren bewoners hun auto langs, of op de stoeprand. Hierdoor is er aan deze zijde weinig ruimte over voor de voetganger. Dit is opmerkelijk, omdat de straat een ruim profiel heeft. Het straatbeeld oogt

ook rommelig omdat veel bomen die in de verharding staan weinig onderhoud hebben gehad en zichtbaar leiden onder de druk op de wortels door geparkeerde auto's. Veel bomen zijn van zeer slechte kwaliteit.

Subtiele verschillen

De bebouwing in het plandeel Aart van der Leeuw oogt op het eerste gezicht identiek. Wie beter kijkt ziet dat er een aantal subtiele verschillen zijn in de positionering en hoogte van de bouwvolumes. De twee buitenste bouwvelden, met ieder twee portieketageblokken zijn met 3,5 verdiepingen een verdieping lager lager dan de twee binnenste bouwvelden.

Ook de positie en lengte van de blokken verschilt. De buitenste bouwvelden zijn korter en dicht tegen de Jan Prinslaan aangeschoven en hebben vier kleine bedrijfsruimten en een mooie entree naar de binnentuinen. De twee binnenste bouwvelden zijn langer en teruggelegd ten opzichte van de Jan Prinslaan. Op de hoeken ontstaat zo



Een groep van vier pluimiepen langs de Jan Prinslaan. Er staan nog drie van deze groepen langs deze laan.

de ruimte voor de vier boomgroepen met vier pluimiepen. Jammer genoeg staat er tussen de bomen een lange rijk garageboxen, met de achterkant naar de Jan Prinslaan.



Aan de achtergevel is duidelijk te zien is dat er al veel provisorisch herstelwerk is verricht.

Versleten bebouwing

Jammer genoeg hebben de acht portiek-etageblokken de tand des tijds niet kunnen doorstaan. Door goedkoop onderhoud en onzorgvuldig herstelwerk zijn alle architectonische details, die bij de aangrenzende complexen nog wel zichtbaar zijn, verdwenen. De gebouwen ogen schraal en versleten. En dat zijn ze ook.

Toch kennen de gebouwen in hun hoofdopzet een aantal specifieke kwaliteiten. Door de halfverdiepte bergingen liggen de woningen op de begane grond iets verhoogd waardoor er voldoende privacy is zonder dat de plint van het gebouw doodsoogt. De portieken hebben een betonnen kader met relief waardoor het gevelbeeld een mooi ritme krijgt. En de woningen op de zuidhoeken zijn een kwartslag gedraaid zodat deze volop profiteren van de ligging op de zon. De balkons op het zuiden geven deze gevels een aantrekkelijk aanzicht. Tenslotte zijn er in het complex, bij de entree's van de



Langs de Jan Prinslaan staat de nieuwe bebouwing met de achterkant naar de achterkant van de garageboxen. Het gereguleerde stoeparkeren is een ernstige aantasting van de kwaliteit van het straatbeeld.

binnenterreinen nog een aantal kunstwerken die herinneren aan het optimisme van de wederopbouwtijd.

Oud en nieuw

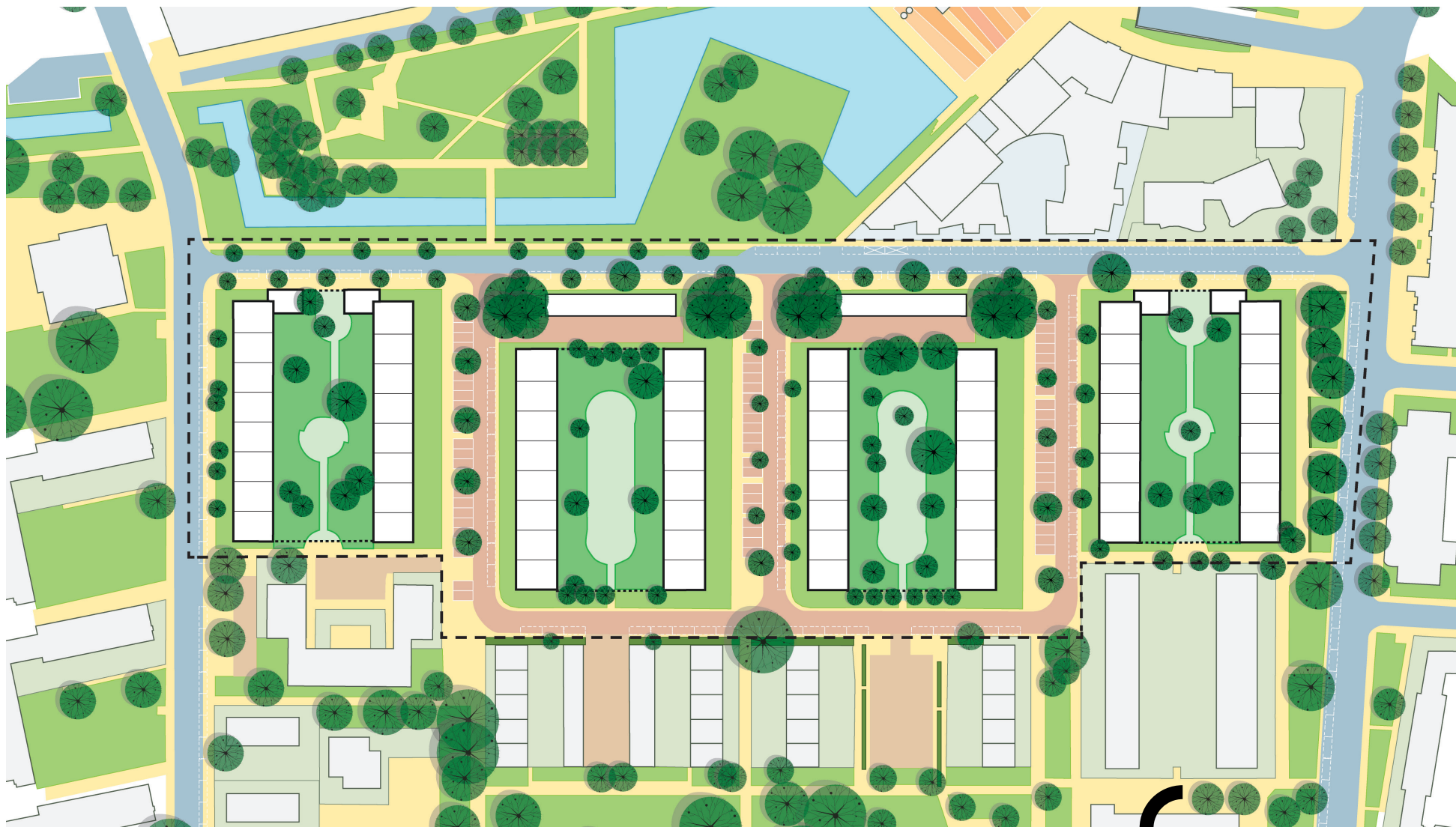
Er is al veel positiefs gezegd over de recente realisatie van het Simon Vestdijk-park en het Marsmanplein. Maar deze vernieuwing heeft vooral langs de Jan Prinslaan ook geleid tot een aantal ongemakkelijke aansluitingen tussen oud en nieuw. De achterkanten van de garageboxen, gericht op het mooie nieuwe park, zijn al genoemd. Maar ook de aansluiting op het Marsmanplein is niet optimaal.

Het profiel van de Jan Prinslaan is niet breed en de bebouwing van het winkelcentrum staat dicht tegen de stoepwand. Hierdoor is er weinig ruimte voor voetgangers aan de noordzijde van de straat. Bovendien is het overduidelijk de ach-



De stoep langs het kinderdagverblijf aan de Jan Prinslaan is veel te smal.

terzijde van een wijkcentrum. De bebouwing die richting het Marsmanplein een duidelijke voorkant heeft oogt aan de Jan Prinslaan rommelig, met galerijen, trappenhuisen en veel private buitenruimten van woningen, maar ook een kinderdagverblijf.



- | | | |
|-----|-----------|----------|
| --- | Plangrens | Asfalt |
| ■ | Hof | Klinkers |
| ■ | Groen | Water |
| ■ | Tuin | |
| ■ | Stoep | |

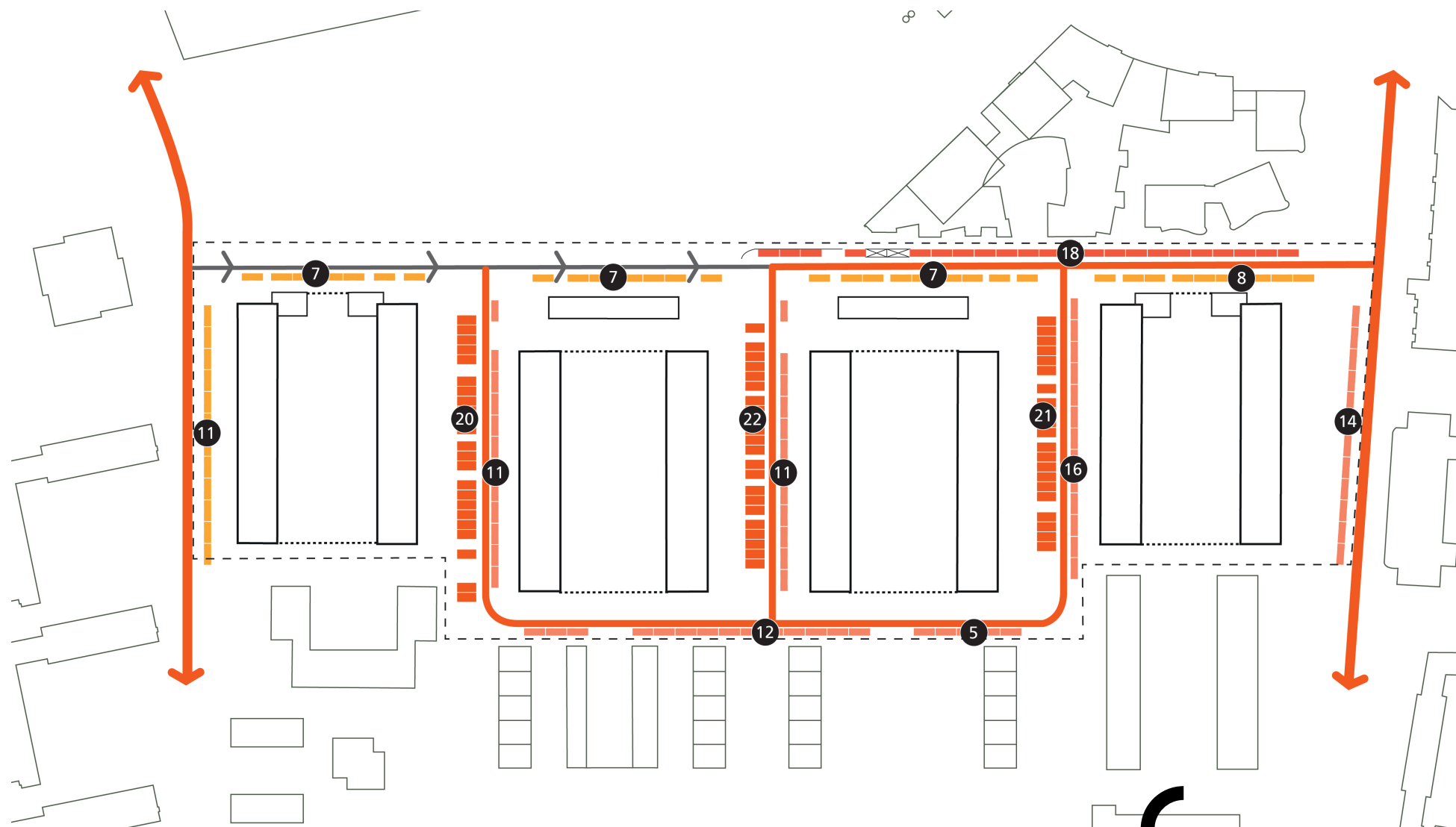
Het pangebied Aart van der Leeuw met de acht portieketageblokken, 24 garageboxen en 4 bedrijfsruimten.



Bomen inventarisatie
Groen Advies Amsterdam bv. 26.02.2018

- Goed
- Redelijk
- Matig
- Slecht

De bomeninventarisatie laat zien dat vooral de bomen in de straten van slechte kwaliteit zijn.

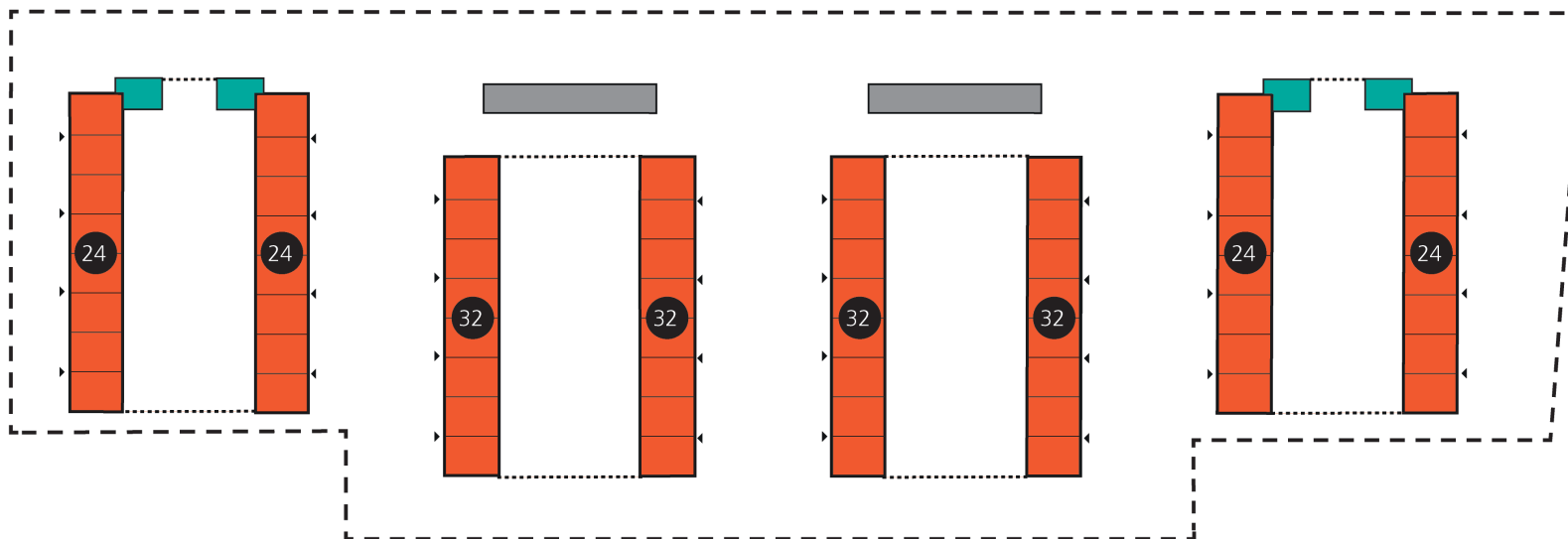


Ontsluiting en parkeerplaatsen

Telwerk B.V. april 2018

- p. vakken haaks / langs
- p. plaatsen half op destoop
- p. plaatsen op de rijbaan

Ontsluiting en parkeren binnen
het plangebied. Opvallend detail:
een deel van de Jan Prinslaan is nu
eenrichtingsverkeer.



Bebouwing

- Portiek
- Garage
- Bedrijfsruimte



De variatie in positionering van de
bouwblokken en de bouwhoogte.



Oude buurt, nieuwe waarden

5 VISIE

Wie met een frisse blik naar Aart van der Leeuw kijkt ziet meer kansen dan problemen. En vooral: de ruime en groene opzet van de tuinstad lijkt weer een toekomst te hebben! Dit is zeker te danken aan het vernieuwde Marsmanplein en het Simon Vestedijkpark. Maar het zijn met name een aantal grote maatschappelijke vraagstukken die onze ogen hebben geopend voor de bestaande kwaliteiten van de buurt.

Het vastgoed van Aart van der Leeuw is versleten en moet vervangen worden. Maar de ruimtelijke structuur van de buurt nodigt uit om weer opgeladen te worden met nieuwe waarden. Dat is de essentie van onze visie.

Marsmanplein gezien vanaf het Simon Vestedijkpark

Ontdekking van de tuinstad

Gezien vanuit het nieuwe Simon Vestdijkpark toont Aart van der Leeuw zijn slechtste gezicht. De achterkant van 24 garageboxen bepaalt het beeld. Maar wie de buurt vervolgens inloopt wordt verrast door het overweldigend ruime en groene karakter. In de ruime binnenhoven staan aantrekkelijke volwassen bomen. Ook de overgangszone tussen de straten en de woningen zijn ruim en groen van opzet, goed onderhouden en zichtbaar goed gebruikt door de bewoners. Bij verschillende voordeuren staan mooie picknicksets en tuinstoelen. Een groene woonomgeving wordt zichtbaar gewaardeerd door de bewoners. Daarmee werd voor ons het eerste zaadje geplant om door te denken over de toekomstwaarden van deze buurt in Delftwijk.

Inclusieve stad

Delftwijk is gebouwd omdat iedereen recht had op een goede en betaalbare woning. Dit leidde tot een grote sociale woningvoorraad in de wijk, passend bij de

behoeften uit de jaren vijftig. De stedelijke vernieuwing van het noordelijke deel van Delftwijk heeft ervoor gezorgd dat het woningaanbod aanzienlijk diverser is geworden, passend bij de behoeften van deze tijd. Inmiddels loopt de druk op de Haarlemse woningmarkt heel snel op en ontstaat er weer een snel groeiende behoefte aan meer betaalbare woningen.

Omdat Aart van der Leeuw volledig bezit is van Pré Wonen is het een uitgelezen plek om betaalbare sociale huurwoningen te bouwen en in te spelen op het nijpend tekort aan betaalbare woningen voor een- en tweepersoonshuishoudens. Dit sluit naadloos aan op de gemeentelijke doelstellingen om meer woningen te realiseren voor starters, alleenstaanden en senioren. Ook bij de huurders van Pré Wonen leeft een groeiende behoefte aan betaalbare, kleinere en levensloopbestendige woningen.

Klimaatbestendige stad

Het klimaat wordt niet alleen warmer, maar

er zullen ook steeds meer periodes met hevige regenval komen. Voor de stad betekent dit dat een groeiende overlast van warmte en water: hittestress en wateroverlast.

Aart van der Leeuw is door het vele groen en de volwassen bomen goed bestand tegen de klimaatveranderingen. In onze visie draagt de huidige groenstructuur maximaal bij aan een klimaatbestendige buurt. De volwassen bomen geven scha-

De groene woonomgeving wordt duidelijk gewaardeerd



duw en koelen de lucht. De plansoenen langs de straten en op de binnenterreinen zorgen voor veel bergingscapaciteit om de regenval een tijdje vast te houden in plaats van het water direct naar het oppervlaktewater en het riool af te voeren.

Energiezuinige stad

Door de recente besluiten over het afbouwen van de gaswinning wordt de urgentie om de stap naar alternatieve duurzame energiebronnen te zetten snel steeds groter. Bij de energietransitie wordt veel verwacht van de burgers en ondernemers. Maar het is niet overal in de stad even makkelijk om aan de slag te gaan met duurzame energieconcepten.

De ruimtelijke opbouw van de Aart van der Leeuw biedt echter wel veel kansen om een visie op duurzame energie daadwerkelijk te realiseren. Ten eerste wordt natuurlijk de grootste stap gemaakt met de bouw van nieuwe woningen die zo min mogelijk energie verbruiken. Daarmee wordt ook de energierekening van de huurders zo laag

mogelijk gehouden. Dit draagt bij aan de doelstellingen van Pré Wonen voor sociale huurwoningen.

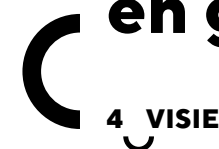
Maar in onze visie is de stedenbouwkundige opzet van Aart van der Leeuw minstens zo belangrijk om energiedoelstellingen te halen. De verkavelingsrichting zorgt ervoor dat de woningen zeer gunstig georiënteerd zijn op de zon en de ruime opzet van de buurt zorgt ervoor dat er weinig schaduw is op de gevels. Dit betekent dat de woningen als vanzelf al profiteren van de passieve zonne-energie. Daarnaast bieden de platte daken van de relatief langgerekte bouwblokken heel veel ruimte voor zonnepanelen om actief zonne-energie op te wekken.

Gezonde stad

Het denken over een gezonde leefomgeving is de afgelopen jaren in een stroomversnelling gekomen. De grote vraag is hoe wij steden kunnen maken waar voor iedereen kansen zijn om een gezond leven te leiden.

Ook hier biedt de ruimtelijke structuur van Aart van der Leeuw erg veel kansen. Wij zien een buurt met veel ruimte voor groen. Dit heeft niet alleen een positief effect op de beleving (healing environment), maar groen zorgt ook daadwerkelijk voor een betere luchtkwaliteit. Daarnaast liggen alle noodzakelijke voorzieningen op loop- en fietsafstand. Dit betekent in onze visie dat wij een buurt moeten ontwikkelen die mensen uitnodigt om te lopen en te fietsen en de auto te laten staan. De bestaande ruime opzet van de straten met een goede aansluiting op de straten in de omgeving vormen daarvoor een cruciale basis. De stoepen

**Klimaatbestendig,
energiezuinig
en gezond.**



moeten breder en aantrekkelijker ingericht worden. Goede stallingsruimte voor fietsen vergroot de aantrekkelijkheid om de fiets te gebruiken en eenrichtingsverkeer in de straten voorkomt dat het te makkelijk wordt om voor iedere boodschap met de auto naar het Marsmanplein te rijden.

Oude buurt nieuwe waarden

Delftwijk is op leeftijd, maar bij nadere beschouwing blijkt de oorspronkelijke structuur van deze tuinstad een stuk vitaler dan werd gedacht. Wij zien veel kansen om een oude buurt te laden met nieuwe waarden en klaar te maken voor een mooie en lange toekomst. Deze visie vormt de basis voor het stedenbouwkundig plan dat in het navolgende hoofdstuk nader is uitgewerkt met de navolgende belangrijkste uitgangspunten:

- Versterk en benut de oorspronkelijke stedenbouwkundige kwaliteiten van Delftwijk.
- Zet in op een goede aansluiting tussen het oude en vernieuwde deel van

Delftwijk

- Behoud zoveel mogelijk groen en bomen, dit is de kracht van de buurt.
- Respecteer en behoud de lange groene zichtlijnen van het Simon Vestdijkpark, Arthur van Schendelplantsoen tot aan de Jan Gijzenvaart/ Schoterbos.
- Voorkom dat er meer verharding komt zodat de buurt klimaatbestendig blijft.
- Benut dakvlakken maximaal voor zonne-energie, maar doe dit zodanig dat dit geen nadelig effect heeft op de verschijningsvorm van de gebouwen.
- Stimuleer bewoners om te lopen en te fietsen naar de nabijgelegen voorzieningen door goede openbare ruimte, een slimme situering van woningentree's, verkeersstructuur, gezamenlijke fietsenbergingen en oplaadpunten voor scootmobiel en fietsen.
- Verbeter de oriëntatie van de bebouwing op het Simon Vestdijkpark en Marsmanplein.
- Reduceer de verkeersruimte voor de auto en maximaliseer de ruimte voor

de voetganger.

- Realiseer 0.9 parkeerplaatsen (sociale huur norm) per woning binnen het plangebied en maak een heldere ontsluitingsstructuur voor de auto waarbij autoverkeer geminimaliseerd wordt.
- Zorg voor zoveel mogelijk 'ogen op straat' ten behoeve van de sociale controle.
- Bouw zoveel mogelijk levensloopbestendige woningen die zowel voor starters als senioren aantrekkelijk zijn.

Deze visie vormt de basis voor het stedenbouwkundig plan



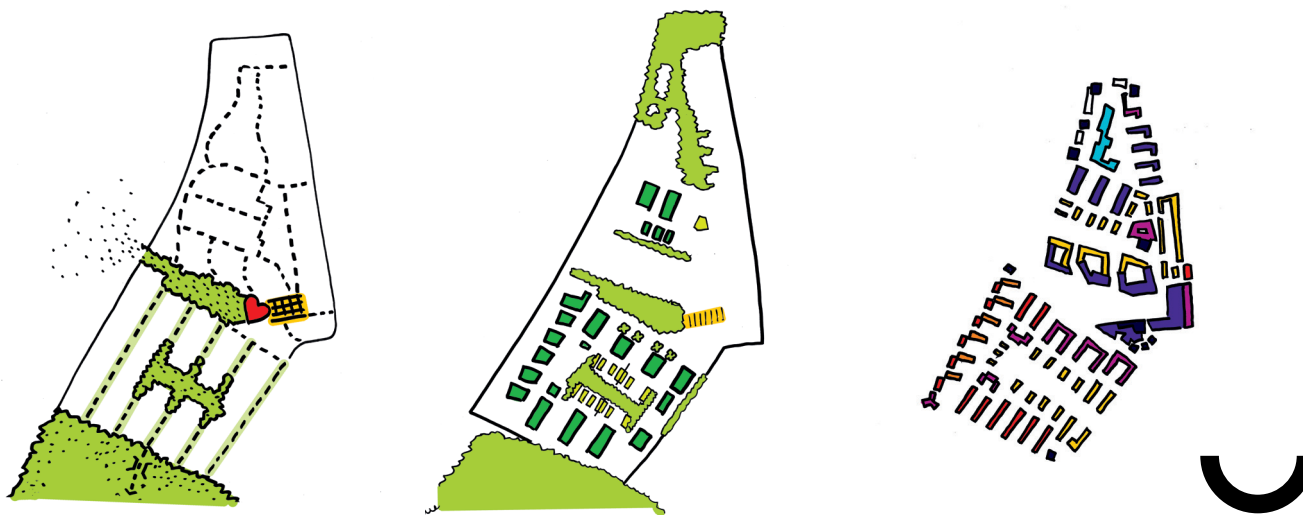
4 VISIE



Het stedenbouwkundig plan voor de herontwikkeling van Aart van der Leeuw is zorgvuldig ingepast in de omgeving. Met een nieuw gezicht naar het Simon Vestdijkpark en Marsmanplein sluit het goed aan op de grootschalige stedelijke vernieuwing die al heeft plaatsgevonden. Met ruime groene straten en binnerterreinen wordt goed aangesloten op het deel van Delftwijk dat grotendeels de oorspronkelijke ruimtelijke opzet van de wijk zal behouden.

Daarbij is goed gekeken naar de bestaande (groen)structuren die behouden kunnen blijven. Enerzijds gaat het om het inpassen van bomen die voldoende toekomstwaarde hebben. Anderzijds is

Detail van de stedenbouwkundige plankaart



De groene netwerken,
groene binnenterreinen
en bebouwingstypen in
Delftwijk.

gezocht naar een logische aansluiting op de bestaande wandelroutes door de wijk en de ruimtelijke opbouw en positionering van de bebouwing. Zo is een robuust en stedenbouwkundig raamwerk ontstaan waarbinnen voldoende ruimte is om een

aantrekkelijk en passend woonmilieu te realiseren voor de toekomstige bewoners van deze buurt.

Verbonden met Delftwijk

De orthogonale structuur in het deel van

Delftwijk ten zuiden van de Jan Prinslaan zorgt voor een heldere en overzichtelijke structuur met mooie lange doorzichten en veel ruimte voor groen. Hierdoor kent de wijk een aantrekkelijk netwerk van looproutes die de belangrijkste voorzie-

ningen bereikbaar maakt voor alle bewoners. Vanaf het Marsmanplein en het Simon Vestdijkpark lopen de routes naar het Arthur van Schendelplantsoen en met de komst van een nieuwe loopbrug aan de zuidrand van de wijk lopen de routes nu helemaal door naar het Schoterbos. Het stedenbouwkundig plan respecteert deze duurzame structuren van Delftwijk. De Aart van der Leeuwstraat (beide takken) en de Gerard van Eckerenstraat krijgen brede stoepen die naadloos op de voetgangersroutes in de rest van de wijk aansluiten.

Zorg voor de waardevolle bomen

De volwassen bomen leveren op dit moment een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit van de buurt en zullen dat in de toekomst ook blijven doen. Op basis van een uitgebreide bomeninventarisatie is bepaald welke bomen het behouden waard zijn. Vervolgens is gekeken op welke wijze het bouwvolume het best gepositioneerd kan worden om zoveel mogelijk bomen, die toekomstwaarde hebben, te kunnen behouden.

Dit heeft geleid tot een verkaveling die dicht bij de bestaande verkaveling blijft. Een belangrijke uitzondering is de bebouwing langs de Jan Prinslaan. Hier staan zestien markante Pluimiepen die door de sloop van de garageboxen aanzienlijk beter tot hun recht zullen komen. Daarom wordt hier geen nieuwe bebouwing gerealiseerd maar komt er juist meer ruimte voor groen, aansluitend op het Simon Vestdijkpark.

Mooie groene binnenterreinen

De meeste waardevolle bomen staan op de groene binnenterreinen van Aart van der Leeuw. Mede door deze volwassen bomen geven de groene binnenterreinen de woonomgeving een enorme kwaliteit. Daarom wordt in ons plan ingezet op het behoud en versterken van de groene binnenterreinen. De vernieuwde binnenterreinen krijgen een collectief karakter, afgeschermd van de openbare ruimte door een mooi hekwerk en groene hagen. Pré Wonen is verantwoordelijk voor het beheer, mogelijk in samenwerking met de huurders. De direct aanwonenden hebben

vanuit de woningen en trappenhuisen direct toegang tot de binnenterreinen waardoor zij er volop van kunnen genieten.

Aantrekkelijke straten

Door de introductie van eenrichtingverkeer in de buurt ontstaat de ruimte om de straten aantrekkelijker te maken. De rijbanen kunnen immers smaller worden waardoor er meer ruimte is voor bredere stoepen. Door alle parkeerplaatsen

**Zoveel
mogelijk
waardevolle
bomen worden
gespaard.**



5 STEDENBOUWKUNDIG PLAN

goed te markeren verdwijnt het rommelige straatbeeld met auto's die overal geparkeerd staan. Ook de geïmproviseerde parkeerplekken op de stoep van de Jan Prinslaan verdwijnen. Er is voldoende ruimte om alle parkeerplaatsen op straat te realiseren, waardoor de groene binnenterreinen groen kunnen blijven.

Maar ook in de straten is voldoende ruimte voor groen. Net als in de huidige situatie krijgt de nieuwe bebouwing ook een groenstrook rondom die beheerd wordt door Pré Wonen. Bovendien is er tussen de parkeervakken voldoende ruimte om plantvakken te maken voor nieuwe bomen. De Jan Prinslaan krijgt ter hoogte van het Simon Vestdijkpark een specifieke inrichting die aansluit op het park. Hier zijn geen parkeerplaatsen aan de noordzijde zodat het park optimaal beleefbaar zal zijn. Een haag scheidt het voetpad van de autrijbaan, waardoor er geen auto's op de stoep kunnen parkeren. Een nieuwe bomenrij maakt van de kale Jan Prinslaan een echte laan.

Familie van vier bouwblokken

Binnen het stedenbouwkundig raamwerk met groene binnenterreinen en aantrekkelijke straten is ruimte voor vier bouwblokken. Door de bestaande bomenstructuur liggen de buitenste twee bouwblokken dicht tegen de Jan Prinslaan aan en liggen de middelste twee er juist verder vanaf. Hierdoor zijn de blokken aan de zuidzijde ook versprongen ten opzichte van elkaar, maar dit past goed in de bestaande ruimtelijke structuur van de omliggende bebouwing.

Belangrijkste wijziging ten opzichte van de huidige verkaveling is dat drie van de vier bouwblokken een U-vorm krijgen. Zo ontstaat er ook langs de Jan Prinslaan een straatgevel, die de straat een meer formeel karakter geeft, passend bij de uitstraling van het Simon Vestdijkpark en de nieuwbouw aan de andere zijde van het park. Alleen het meest westelijke blok, op hoek van de P.C. Boutensstraat blijft strokenbouw. Dit heeft alles te maken met de fasering van het plan, waarover later meer.



De Jan Prinslaan met (rechts) de rand van het Simon Vestdijkpark. Aan deze rand komen geen parkeerplaatsen. Een haag voorkomt dat auto's op de stoep parkeren.

Door de kopwoningen van deze twee bouwvolumes een kwartslag te draaien komen er toch woningen die op het park georiënteerd zijn.



De nieuwe situatie voor Aart van der Leeuw en de directe omgeving.

Variatie in bouwhoogte

De begane grond van alle nieuwbouw is 50 centimeter hoger dan de overige verdiepingen. Dit geeft niet alleen extra hoogte bij de entree's, maar biedt ook de mogelijkheid om de begane grondwoningen iets verhoogd te situeren ten opzichte van maaiveld. Hierdoor hebben de woningen meer privacy zonder dat het zicht op straat verloren gaat. De kleine verhoging van de begane grondvloer zorgt er ook voor dat de terrassen van de woningen door een lage muur goed afgescheiden kan worden van de openbare ruimte en de collectieve tuin, waardoor voorkomen wordt dat bewoners zelf schuttingen gaan plaatsen. Net als in de huidige situatie zijn de buitenste twee bouwblokken met drie verdiepingen een verdieping lager dan de middelste twee met vier verdiepingen.

Goede sociale huurwoningen

Het plan biedt ruimte voor minimaal 228 sociale huurwoningen. Binnen het stedenbouwkundig raamwerk is ruimte

voor meer sociale huurwoningen, maar de ruimte ontbreekt voor de extra parkeerplaatsen die dan volgens de parkeernorm gerealiseerd moeten worden.

De meeste woningen zijn 52m² tot 68m² gebruiksoppervlak, geschikt voor een- en tweepersoons huishoudens. Ongeveer 14 woningen zullen groter zijn: 75m² gebruiksoppervlak. Een groot deel van de woningen is met een lift toegankelijk, dus ook toegankelijk als je slecht ter been bent.

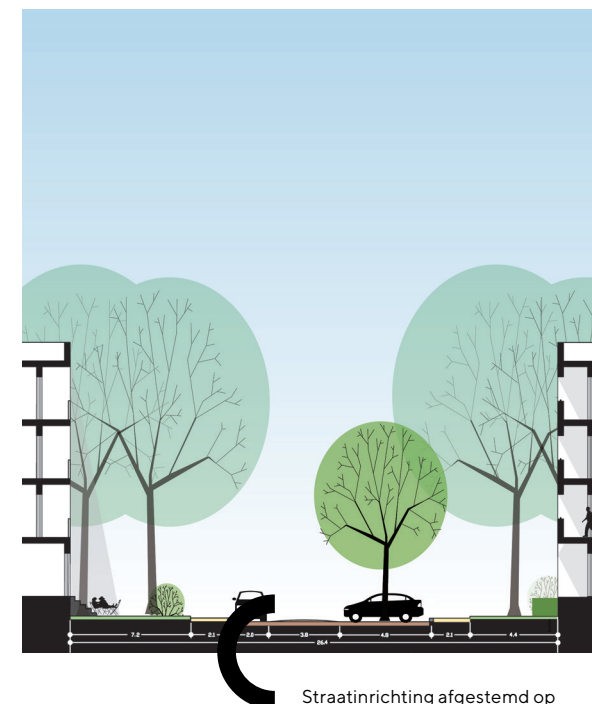
Profiteren van de bezonning

De verkaveling van Delftwijk is ruim 31° graden 'door de noordpijl heen gedraaid'. Dit betekent dat de zuidoostgevels van de woningen aanzienlijk meer zonuren krijgen dan de noordwestgevels. Daarom zullen de verblijfsruimten en buitenruimten van de woningen van de nieuwe bebouwing zoveel als mogelijk op de zuidoostgevels georiënteerd zijn. Dit betekent dat als er galerijen komen, deze aan de noordwestgevel gesitueerd zullen zijn.

Dit principe wordt ook toegepast op de inrichting van de straten. De haakse parkeerplaatsen bevinden zich aan de schaduwkant van de straat. De bredere groenstroken liggen aan de zuidoostzijden van de bebouwing.

Differentiatie door fasering

Om herhuisvesting binnen de buurt mogelijk te maken zal het meest westelijke bouwblok zo snel mogelijk gerealiseerd moeten worden. De tijd om het bestemmingsplan voor deze eerste fase aan te passen ontbreekt, dus moet de nieuwbouw teruggebouwd worden binnen de contouren van het vigerende bestemmingsplan. Dit betekent dat voor dit bouwblok geen U-vorm gerealiseerd kan worden, maar de huidige strokenbouw met portiekwoningen terugkomt. Het groene binnenterrein is door de open verkaveling visueel direct verbonden met het Simon Vestdijkpark waardoor het groene beeld van de wijk op deze plek extra versterkt wordt.



Straatinrichting afgestemd op bezonning met brede groenstrook en minder parkeren aan zonnige zijde (links). Hier zitten ook de balkons en terrassen van de woningen.

Logische entree's

Behalve het meest westelijk gelegen bouwblok met portiekwoningen hebben de andere drie bouwblokken een centrale entree met lift en trappenhuis. Deze entree's zijn geadresseerd aan de Jan



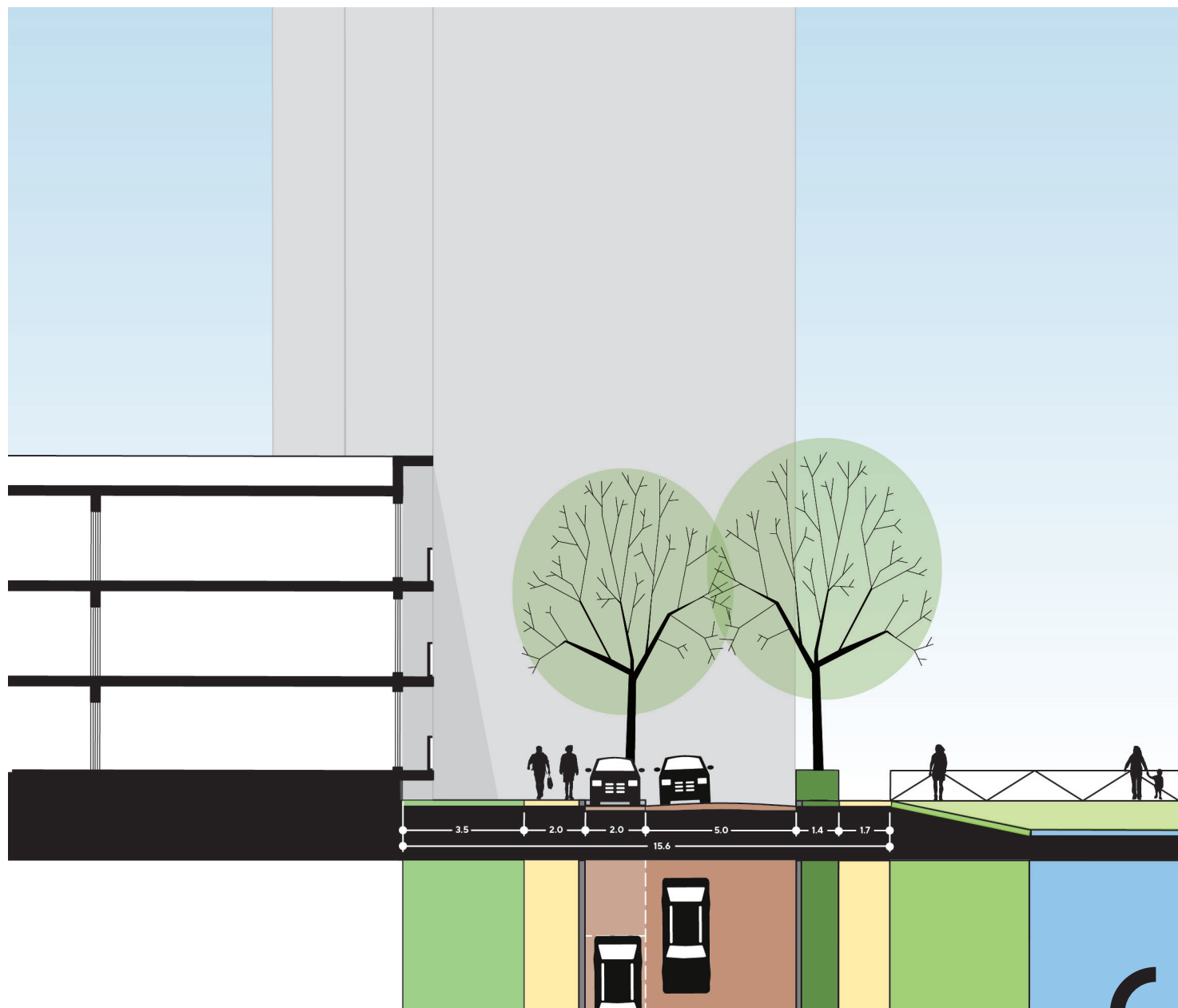
Rondom de groepen bestaande pluimiepen komt meer groen. Hier liggen ook de entree's van de nieuwe woningen.

Prinslaan, dichtbij het park en het Marsmanplein. Vanuit deze entree's zijn de looplijnen naar de woningen het kortst. Verder profiteren deze entree's van de ligging aan de groene plantsoenen met de waardevolle pluimiepen.

Direct naast de entree's komen de collectieve fietsenstalling en de stalling voor scootmobielen. De bergingen voor de woningen zijn op de verdiepingen gesitueerd, goed bereikbaar met de lift. Hierdoor hebben alle woningen een goede berging op de woonverdieping en is het aantal bergingen op de begane grond beperkt. Dit draagt enorm bij aan de sociale veiligheid van de begane grond, want hier is meer ruimte om woningen te realiseren.



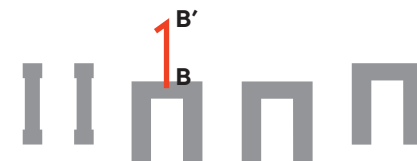
- | | |
|---|---|
| Groen Pre Wonen | Boom (bestaand) |
| Plantsoen | Boom (nieuw) |
| Stoep | Straat |
| Water | Parkeerplaats |
| | Hekwerk collectieve tuin |
| | Overgangszone woning |



Jan Prinslaan west

De portiekwoningen zijn op de kopgevel een kwartslag gedraaid en georiënteerd op het Simon Vestdijkpark. Een groenstrook vormt de buffer naar de straat.

Er is een brede stoep en een rijbaan in twee richtingen met aan de bebouwde zijde ruimte voor parkeren. Een groen haag langs het park voorkomt dat men hier op de stoep parkeert. Aan weerszijden van de straat kom een bomenrij waardoor dit een echte laan langs het park wordt.



Jan Prinslaan midden (1)

De galerijwoningen zijn teruggelegd ten opzichte van de Jan Prinslaan om alle ruimte vrij te maken voor een plantsoen rondom de waardervolle pluimiepen.

Er is een brede stoep en een rijbaan in twee richtingen met aan een zijde langsparkeren. Een groen haag langs het park voorkomt dat men hier op de stoep parkeert. Aan weerszijden van de straat komen een bomenrij waardoor dit een echte laan langs het park wordt.



Doorsnede BB'
Jan Prinslaan



Jan Prinslaan midden (2)

De galerijwoningen zijn teruggelegd ten opzichte van de Jan Prinslaan om alle ruimte vrij te maken voor een plantsoen rondom de waardervolle pluimiepen.

De stoep is hier smaller omdat hier, achter het voorzieningencluster van het Marsmanplein, ook ruimte moet zijn voor parkeerplaatsen. Aan beide zijden van de straat is ruimte voor langsparkeren. Dan blijft er nog voldoende ruimte over voor een goede stoep. Aan weerszijden van de straat kom een bomenrij waardoor dit een echte laan wordt.



Doorsnede CC'
Jan Prinslaan

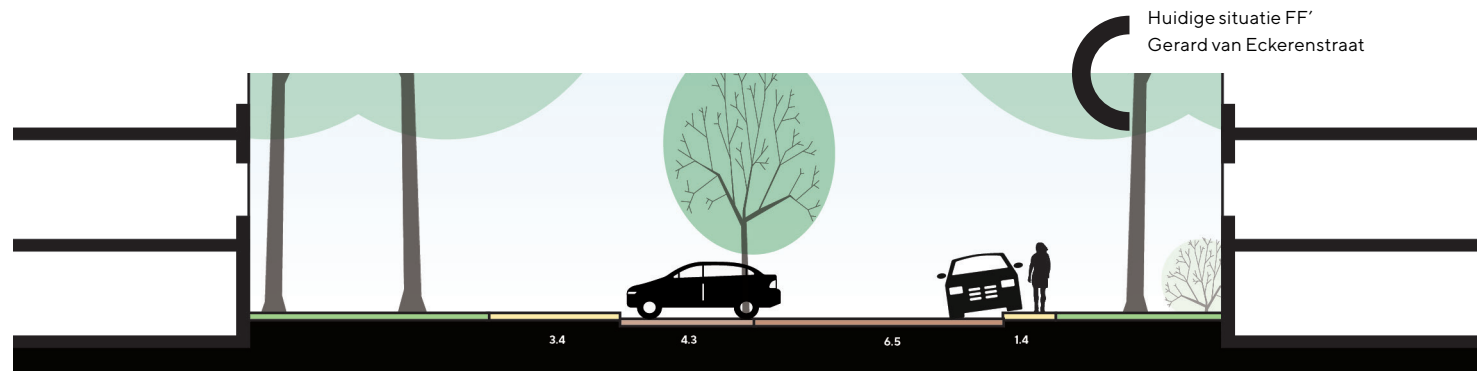


Jan Prinslaan oost

Dit is het meest compacte deel van de Jan Prinslaan. De galerijwoningen zijn geadresseerd aan de Jan Prinslaan, maar hebben nog wel een kleine groenstrook langs de gevel. In dit deel is er ruimte voor haaksparkeren aan een zijde en langsparkeren aan de andere zijde van de straat.

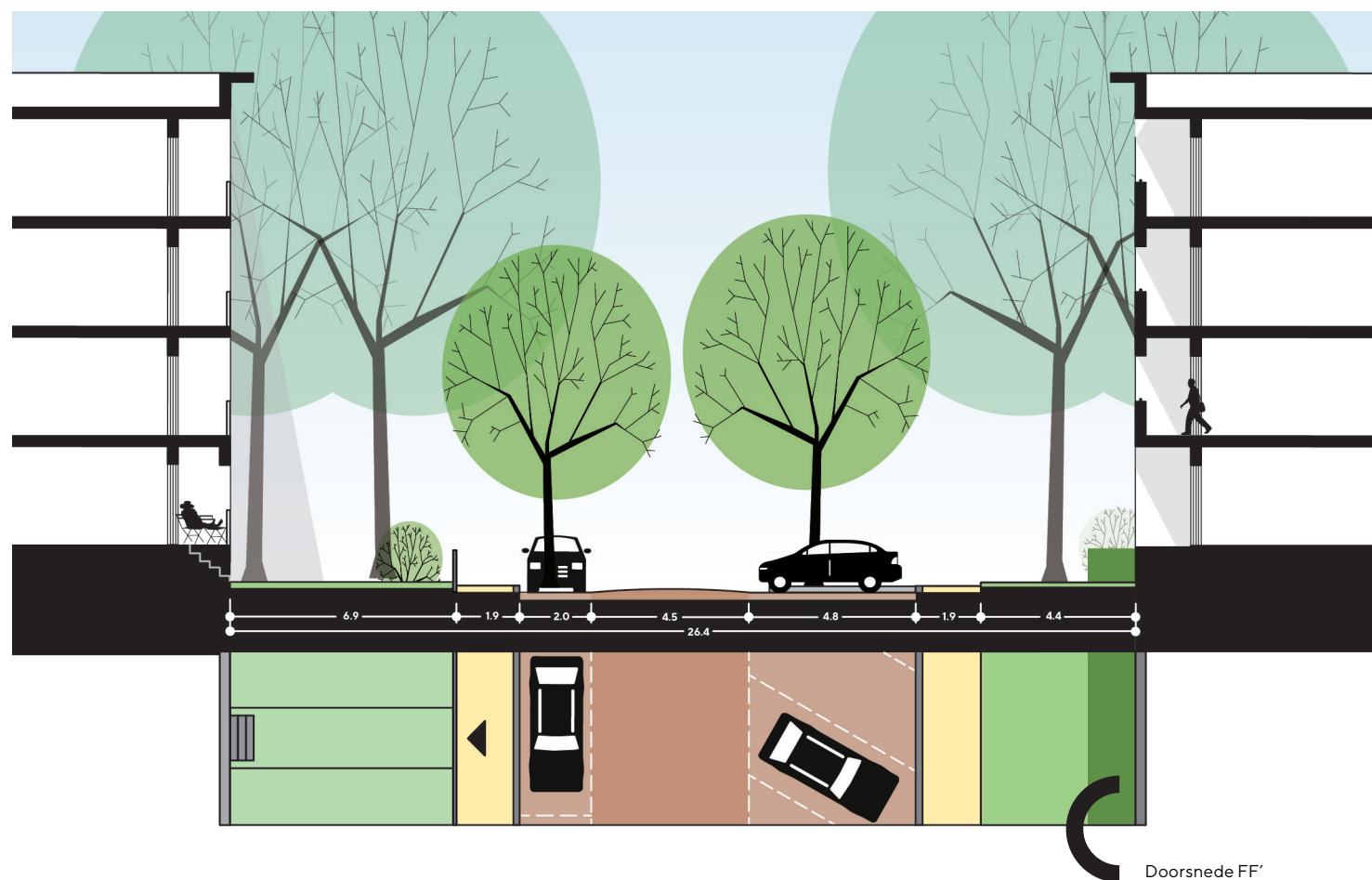
Er is voldoende ruimte voor een goede stoep. Aan weerszijden van de straat kom een bomenrij waardoor dit een echte laan wordt.





Gerard Van Eckerenstraat

Net als de Aart van der Leeuwstraten is de Gerard van Eckerenstraat een ruime woonstraat met veel ruimte voor groen. De straat is eenrichtingsverkeer, zodat de ruimte voor auto-verkeer tot het noodzakelijke minimum beperkt kan blijven.



Aan de (zonnige) westzijde van de straat is een brede collectieve groenstrook die wordt beheerd door Pre Wonen. Aan deze zijde is ook ruimte voor langsparkeren. Aan de (minder zonnige) oostzijde van de straat is de groenstrook wat smaller en zijn er schuin gestoken parkeerplekken met bomen ertussen.



Aart van der Leeuwstraat

Het zuidelijke deel van de Aart van der Leeuwstraat grenst aan de laagbouw-woningen van Elan Wonen. Het is een ruime woonstraat met ruimte voor groen. De straat is eenrichtingsver-keer, zodat de ruimte voor autoverkeer tot het nood-zakelijke minimum beperkt kan blijven.

Aan de (zonnige) noordzijde van de straat is een collec-tieve groenstrook die wordt beheerd door Pre Wonen. Aan deze zijde is ook ruimte voor schuin gestoken par-keren met daartussen bo-men. Aan de andere zijde is ruimte voor langsparkeren.





MUST 51

De kwaliteiten van het Pre Wonen groen wordt behouden en versterkt. Enkele woning op de zonzijde hebben direct toegang tot dit groen. Doordat de straat een richtingsverkeer krijgt is er meer ruimte voor bomen.

Huidige situatie Jan Prinslaan
Parkeerboxens langs de straat met daarachter de vier
pluimiepen.

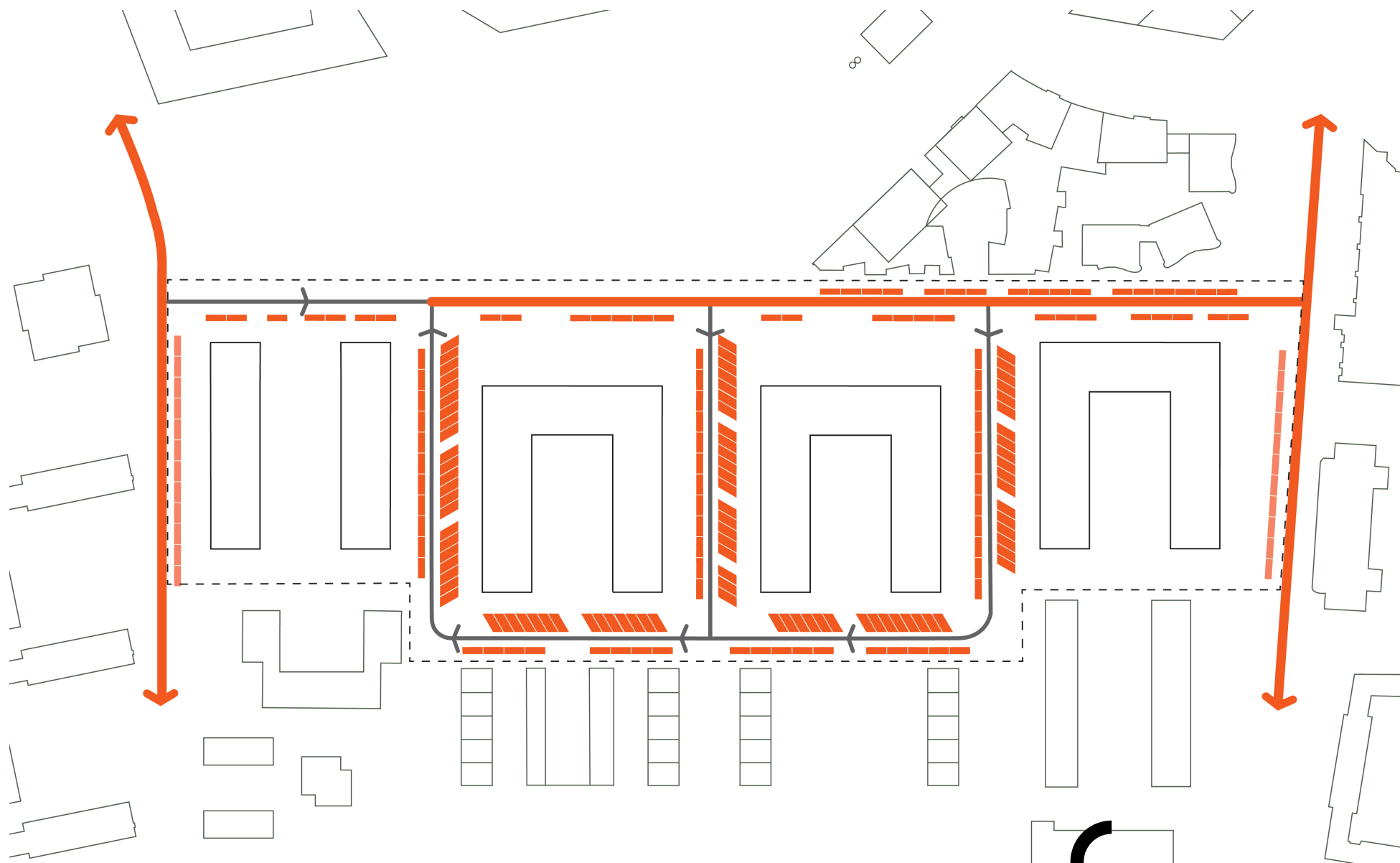


Ontwerp Jan Prinslaan





- Waardevolle bomen
- Te behouden
 - Te verwijderen
 - Te planten



Parkeren
- Capaciteit plangebied 211 parkeervakken
(vereist, conform parkeernorm: 205)



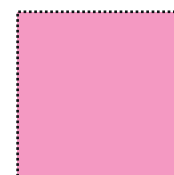
Min. 4,5m²



52m² GBO



57 m² GBO
59 m² GBO
61 m² GBO
63 m² GBO
65 m² GBO



75m² GBO



57m²

82 woonunits



57/65m²

132 woonunits

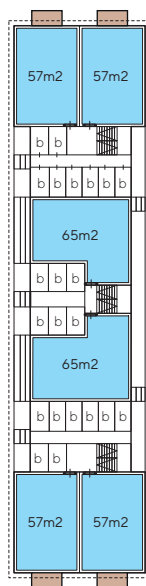
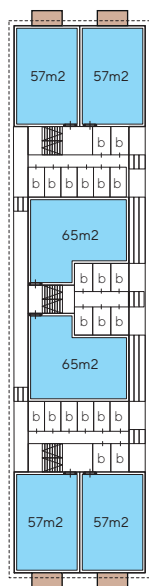


65m²

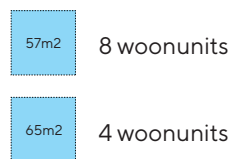
14 woonunits

Totaal blok 1/4

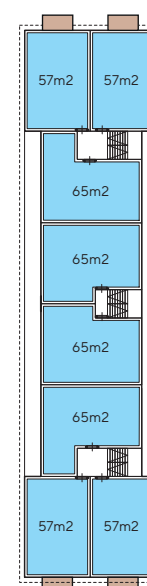
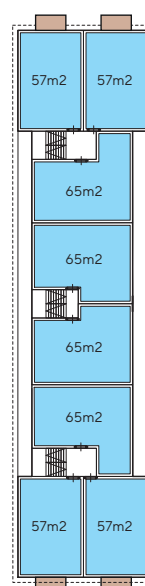
228 woonunits



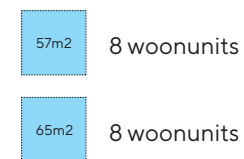
Begane grond



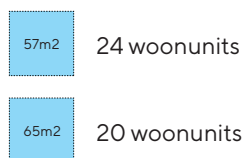
12 woonunits



Verdieping 1/2

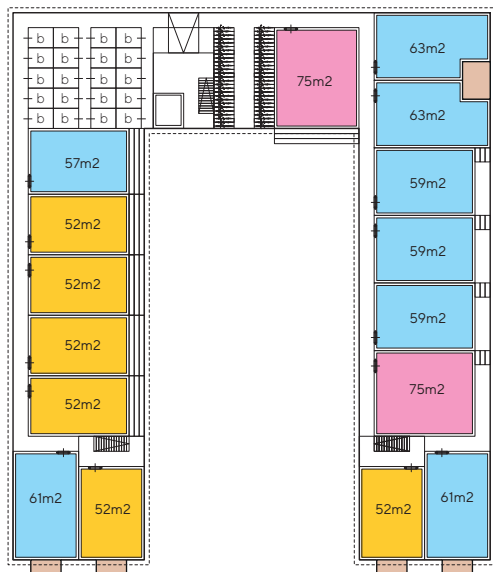


16 woonunits

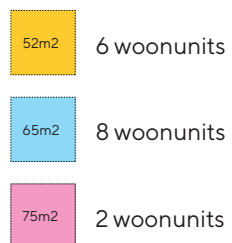


44 woonunits

Totaal blok 1
BG-V1-V2



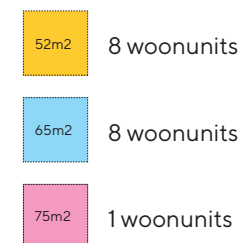
Begane grond



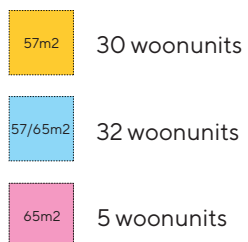
16 woonunits



Verdieping 1/3



17 woonunits



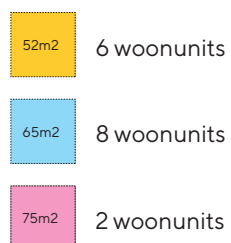
67 woonunits

Totaal blok 2

BG-V1-V2-V3



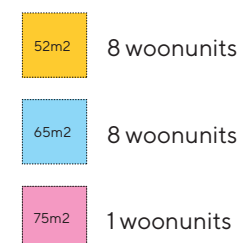
Begane grond



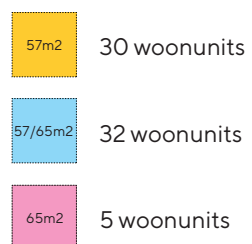
16 woonunits



Verdieping 1/3



17 woonunits



Totaal blok 3

BG-V1-V2-V3

67 woonunits



Begane grond

52m ²	6 woonunits
65m ²	8 woonunits
75m ²	2 woonunits

16 woonunits



Verdieping 1/2

52m ²	8 woonunits
65m ²	8 woonunits
75m ²	1 woonunits

17 woonunits

57m ²	22 woonunits
57/65m ²	24 woonunits
65m ²	5 woonunits

50 woonunits

Totaal blok 4

BG-V1-V2

MUST Stedebouw

Lutmastraat 191 G-H

Postbus 16631

1001RC Amsterdam

T +31 (0)20 470 20 13

mail@must.nl

www.must.nl

Colofon

Deze rapportage is in opdracht van Pré Wonen opgesteld, door MUST Stedebouw in nauw overleg met de Gemeente Haarlem. De navolgende mensen zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van het Stedenbouwkundig Plan:

Stichting Pré Wonen

Ger de Boer

Yvonne van den Elsen

Gemeente Haarlem

Simea Knip

Jolien Prins

Hugo Rots

Gert Wesseling

MUST Stedebouw

Hein Coumou

Wouter Veldhuis

Bjorn Mensink