



Handboek Inrichting Openbare Ruimte Deel 1 Visie (Concept)

Haarlem Zuid-West

*Februari 2019
Omgevingsbeleid*

INHOUDSOPGAVE DEEL I: VISIE

1: Inleiding	3		
1.1 Aanleiding en doel	3	5.3. Vlakken: parken	42
1.2 Doelgroep	4	5.4. Routes: lange lijnen	44
1.3 Status en reikwijdte	4	5.5. Bijzondere plekken: punten	47
1.4 Opzet en leeswijzer	5		
1.5 Looptijd en actualisering	5	Bronnen	48
2: Analyse	6		
2.1. Uitgangspunten	6		
2.2. Terugblik	6		
2.3. Opgaven	8		
2.4. Beheer	11		
2.5. Kernkwaliteiten	11		
2.6. Duurzaamheid	12		
3: Keuzes	16		
3.1. Inleiding	16		
3.2. Hoofdstructuur	16		
3.3. Materiaalkeuze Vloer	17		
3.4. Maatvoering en Ruimte	20		
3.5. Toegankelijkheid	22		
3.5. Groen en water	23		
3.6. Straatmeubilair	25		
3.7. Spelen	27		
3.8. Klimaatadaptatie	27		
4: Financiën	29		
5: Uitwerking structuur	31		
5.1. Inleiding	31		
5.2. Vlakken: wijken	32		

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

1.1. Aanleiding en Doel

Het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) Zuid-West beschrijft vanuit een overkoepelende visie op de openbare ruimte de keuzes voor de inrichting van de straten, pleinen, plantsoenen en parken (de openbare ruimte) in Zuid-West Haarlem.

De inrichting van de openbare ruimte vindt meestal projectgewijs per straat of plein plaats. Plaatselijke overwegingen staan dan meestal aan de basis van de inrichtingskeuzes. Het ontbreekt daarbij tot op heden aan een visie en een afweging op het niveau van de hele wijk. Het gevolg is dat vergelijkbare buurten verschillende oplossingen en dus inrichting krijgen. Daardoor komt de kwaliteit van de openbare ruimte onder druk en ontstaat een onsamenhangend beeld. De gemeente Haarlem heeft de ambitie om de samenhang en eenduidigheid in de aanpak en inrichting van de openbare ruimte te vergroten.

Er is behoefte aan een beter te bewaken kwaliteit van de openbare ruimte, gebaseerd op een stadsdeelvisie die is uitgewerkt in concrete richtlijnen voor de inrichting.

Daarbij vraagt het nieuwe werken 'in regie' om heldere uitgangspunten voor inrichting van de openbare ruimte: externe partijen kunnen met dit document inrichtingsplannen leveren die voldoen aan de Haarlemse standaard.

Doel van het Handboek is richtlijnen te geven voor een uniform ontwerp van de openbare ruimte, zodat de kwaliteit en de samenhang verbeterd.

Aan dit HIOR liggen twee belangrijke documenten ten grondslag:

-*Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR)*

De SOR (2017) vormt een leidraad hoe om te gaan met de ruimte in de stad en geeft richting aan keuzes ten behoeve van mobiliteit, groen, klimaatadaptatie, enz.

-*Nota Ruimtelijke Kwaliteit (Nota RK)*

Nota RK (2012) is een toetsingskader voor alle ruimtelijke en fysieke ingrepen die in de stad plaatsvinden en maakt onderscheid tussen verschillende regieniveaus (voorheen welstandsniveaus).

In navolging van het in 2007 vastgestelde handboek voor de binnenstad en de in 2016 vastgestelde handboeken voor Noord en Schalkwijk presenteren wij hierbij het handboek voor Zuid-West. De handboeken zijn mede bepalend voor het efficiënt en toekomstgericht kunnen onderhouden en inrichten van de openbare ruimte.



Afbeelding 1.1.1.: Fraaie openbare ruimte Zuid-West

Gouden Regels Nota RK:

- Kiezen voor toekomstbestendigheid
- Synergie tussen toekomst-, gebruiks-, en belevingswaarde staat centraal
- De bestaande kwaliteit is vertrekpunt
- Gebouwen en buitenruimtes vormen samen de stad
- De lange lijnen maken de stad herkenbaar
- Beeldbepalende plekken bepalen de identiteit van de stad
- Gedeelde weelde en gedeelde verantwoordelijkheid
- De gebiedstypologie moet meegenomen worden in afwegingen
- De gemeente volgt haar uitgezette koers
- Durf te kiezen en doe dat vooraf

1.2. Doelgroep

Dit HIOR is bedoeld als integrale handleiding voor inrichting en ontwerp, en heeft consequenties voor uitvoering, onderhoud en gebruik van de openbare ruimte. Het handboek is daarom relevant voor verschillende partijen:

- Het gemeentebestuur ten behoeve van keuzes op hoofdlijnen voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte om op termijn het wensbeeld te realiseren;
- De ambtelijk betrokkenen, zowel intern (ontwerpers, technische werkvoorbereiders, opdrachtgevers en projectleiders, uitvoerders, beheerders en handhavers), als 'extern' ambtelijk deskundigen (kabel- en leidingbedrijven, vervoerbedrijven, nood- en hulpdiensten, contractaannemers, ingenieursbureaus, regiepartijen e.d.);
- Het maatschappelijk veld, omdat elke bewoner, bezoeker en ondernemer gebruiker is van de openbare ruimte en daarom te maken krijgt met de keuzes die in dit handboek zijn gemaakt.

Het Handboek moet dan ook toegankelijk zijn voor al deze betrokkenen.

1.3. Status en reikwijdte

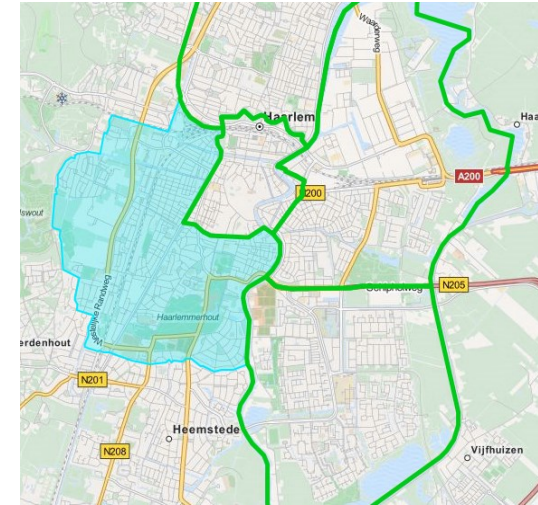
De inrichting van de openbare ruimte wordt voor de ontwerper, de beheerder, de bewoner, de insprekende belanghebbende en de bestuurder, zowel op hoofdlijnen als in principedetails vastgelegd in het Handboek. Hiervan kan niet vrijblijvend worden afgeweken:

elke eventuele afwijking zal – gemotiveerd – aan het bestuur ter goedkeuring moeten worden voorgelegd en worden voorzien van een advies van de ARK ³

De reikwijdte van het Handboek is de gehele openbare ruimte in Zuid-West op het gebied van profielindeling, detaillering, verharding, groen, water en straatmeubilair. Uitzondering vormen de “Bijzondere plekken”. Dat zijn in het Handboek aangewezen gebieden die als afzonderlijke ontwerp-opgave kunnen worden benaderd. Voor de inrichting van bijzondere plekken worden in het Handboek wel algemene uitgangspunten meegegeven, maar is een verdere inventarisatie van de specifieke omstandigheden nodig en houdt de ontwerper speelruimte om de inrichting op deze situatie toe te spitsen. Grofweg kan worden gesteld dat het Handboek voor circa 80% van de openbare ruimte in Zuid-West volledig van toepassing is, en voor de overige 20% op onderdelen voorschriften meegeeft.

Gebiedsbegrenzing

Het HIOR voor Haarlem Zuid-West heeft betrekking op het gemeentelijk grondgebied ten zuidwesten van het centrum en ten westen van het Spaarne tot aan de gemeentegrens met Bloemendaal en Heemstede. Op bijgaande kaart is de gebiedsbegrenzing aangegeven.



Abbeelding 1.3.1.: Gebiedsbegrenzing HIOR Haarlem Zuid-West

Relatie met bestaand en overig beleid

Zoals in de inleiding al genoemd vormen de SOR en de Nota RK de belangrijkste basis voor dit HIOR. Daarnaast is er veel stadsbreed sectoraal beleid, het Ecologisch Beleidsplan, het Bomenbeleidsplan, de Kadernota Haarlem Duurzaam, Economische Agenda, Detailhandelsvisie, enz..

Het Handboek Inrichting Openbare Ruimte vertaalt deze stukken op stadsdeelniveau, om zo de integrale kwaliteit van de inrichting te versterken. Het Handboek heeft daarmee een belangrijke eigen positie in de planontwikkeling. Hoe moet hier in de praktijk mee worden omgegaan? In de praktijk dient het Handboek altijd naast het relevante beleid te worden geraadpleegd. Het Handboek is veelal in overeenstemming met bestaand beleid. Soms

³ ARK 3: besloten vergadering van deskundigen, waarin plannen voor de openbare ruimte worden getoetst, met name op de Visie Ruimtelijke Kwaliteit.

is het aanvullend op bestaand beleid, in het geval van 'witte vlekken'. Deze aanvullingen zijn in de geest van bestaand beleid en betreffen niet-controversiële onderwerpen. In die laatste gevallen is de nota Ruimtelijke Kwaliteit leidend. Wanneer nodig wordt een gemotiveerd advies aan het bestuur voorgelegd.

Kwaliteitsambities

Ruimtelijke kwaliteit kan worden omschreven als de balans tussen gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde. Gebruikswaarde gaat over de functionele kwaliteiten van een ruimtelijk initiatief: de geschiktheid van een functie op een plek, een doelmatig gebruik, een doelmatige aanleg en doelmatig beheer, bereikbaarheid en efficiëntie. Belevingswaarde gaat over wat de gebruiker aangenaam en vertrouwd vindt, de beeldkwaliteit, en omvat begrippen als diversiteit, vorm, compositie, herkenbaarheid, attractiviteit en schoonheid. Toekomstwaarde gaat over duurzaamheid, tijd, uitbreidbaarheid, aanpasbaarheid en flexibiliteit. Met andere woorden: een ruimtelijk initiatief dat bestand is tegen de tand des tijds. Voor ruimtelijke kwaliteit gelden geen algemene objectieve regels of oplossingen. De ambitie in de Nota Ruimtelijke kwaliteit is: "voorbeeldige kwaliteit van de openbare ruimte".

Er zijn daarom in de nota Ruimtelijke kwaliteit gouden regels opgesteld. Het handboek geeft hieraan invulling per stadsdeel voor de inrichtingskwaliteit van de openbare ruimte. Het HIOR geeft geen richtlijnen voor het onderhoudsniveau. Dat is in andere beleidsstukken, zoals de Nota Visie en Strategie beheer en onderhoud, vastgelegd.

1.4. Opzet en leeswijzer

De keuzes in het Handboek zijn allereerst gebaseerd op een visie op de openbare ruimte en vervolgens uitgewerkt in concrete richtlijnen en voorschriften voor de openbare ruimte. Het HIOR bestaat daarom uit twee delen: het visiedeel en het richtlijndeel.

In **Deel 1 Visie** wordt het handboek ingeleid en de visie op de kwaliteit van de openbare ruimte beschreven en uitgewerkt. Allereerst wordt in de inleiding de status, reikwijdte en doelgroep van het Handboek besproken. Vervolgens is beschreven hoe en door wie het Handboek actueel gehouden wordt. In hoofdstuk 2 wordt een aantal uitgangspunten benoemd die gelden voor de inrichting van de openbare ruimte. In hoofdstuk 3 zijn de uitgangspunten nader uitgewerkt in keuzes. In paragraaf 'Vloer' wordt het gewenste bestratingsmateriaal uiteengezet. Door middel van een vloerkaart wordt beschreven waar welk bestratingsmateriaal toegepast dient te worden. Vervolgens worden de ambities t.a.v. het groen toegelicht. Daarna wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de financiële gevolgen en wordt in hoofdstuk 5 de structuur verder toegelicht.

In **Deel 2 Richtlijnen** wordt de visie uitgewerkt in concrete richtlijnen voor de inrichting. Voor de wegindeling staan die in deel A. in de vorm van profieltekeningen. In deel B. zijn de richtlijnen opgenomen voor standaard-details zoals hoekoplossingen en snelheidsremmers. In deel C. wordt vervolgens stilgestaan bij de richtlijnen voor groen. Deel D. tot slot staat stil

bij de objecten in de openbare ruimte: het straatmeubilair. Alfabetisch worden de toe te passen objecten in categorieën onderverdeeld en beschreven en zijn richtlijnen voor plaatsing en beheer opgesteld.

1.5. Looptijd en actualisering

Openbare ruimte wordt aangelegd voor vele jaren. Aangezien de vervanging en vernieuwing van de openbare ruimte een zaak van lange adem is, zet het Handboek een toekomstig wensbeeld voor de inrichting neer, waar met iedere herinrichting of wegverbetering steeds verder naar toe wordt gewerkt. De snelheid van realisatie is afhankelijk van de meerjaren-programmering en bestuurlijke afwegingen rond de gemeentebegroting. Het Handboek doet daarover geen uitspraken. Het visiedeel van het Handboek kent daarom een verre planhorizon van zeker 15 tot 20 jaar.

Om veroudering van het Deel 2 Richtlijnen van het Handboek te voorkomen, zullen nieuwe (technische) inzichten en ontwikkelingen, maar ook nieuwe wensen en ervaringen in de praktijk, met een periodieke actualisering (in elk geval elke 10 jaar) moeten worden verwerkt. Het Deel 2 Richtlijnen is in dat opzicht dus een groeidocument. Voorstellen tot uitbreidingen, wijzigingen en actualisering worden verzameld door de ambtelijk verantwoordelijke voor het HIOR. Periodiek worden deze - na afweging door de ARK 3 - aan B&W ter vaststelling voorgelegd. Na vaststelling worden de wijzigingen en uitbreidingen verwerkt en richting alle gebruikers van het Handboek verspreid.

HOOFDSTUK 2: ANALYSE

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie van de openbare ruimte geanalyseerd. Daartoe wordt eerst teruggeblikt op de ontstaansgeschiedenis als oorsprong van de structuur van de openbare ruimte. Vervolgens komen de sterkten en zwakten van de openbare ruimte aan bod. Het geheel wordt geconfronteerd met het gemeentelijk beleid op het gebied van de openbare ruimte. Afgesloten wordt met de kernkwaliteiten van de openbare ruimte in Zuid-West. Op basis van dit geheel kunnen in de volgende hoofdstukken keuzes worden gemaakt.

2.1. Uitgangspunten

Voor een openbare ruimte van goede kwaliteit geldt een viertal uitgangspunten voor ontwerp, uitvoering en beheer:

Ingetogen inrichting

De inrichting van de openbare ruimte dient afgestemd te worden op het karakter van het gebied. Een eenvoudige, overzichtelijke inrichting van de openbare ruimte met toepassing van passende elementen is in Zuid-West op zijn plaats. Daardoor wordt ook in een wijk die al wordt gewaardeerd de leefbaarheid verbeterd.

Weloverwogen plaatsing

Door terughoudend en afgewogen om te gaan met het plaatsen van objecten in de openbare

ruimte, zal de ruimtelijke kwaliteit van Zuid-West verbeteren en uiteindelijk beter te beheren zijn, op meer manieren te gebruiken zijn en leefbaarder worden. Ook is de openbare ruimte daarmee beter toegankelijk voor blinden en slechtzienden.



Afbeelding 2.1.1.: mooi voorbeeld van een openbare ruimte in authentieke staat

Eenheid, samenhang en continuïteit

Met op zichzelf staande ontwerpen en een veelheid aan materialen en objecten, verliest het totaalbeeld aan herkenbaarheid. Het beeld kan zelfs chaotisch overkomen. Door te kiezen voor een beperkt aantal goed te beheren standaardprofielen, -materialen en -objecten, gaat Zuid-West zich meer als een samenhangend geheel presenteren. Juist ook door de vele herstructureringen is het nodig de oorspronkelijke, sterke structuur van de wijk weer beter herkenbaar te maken.

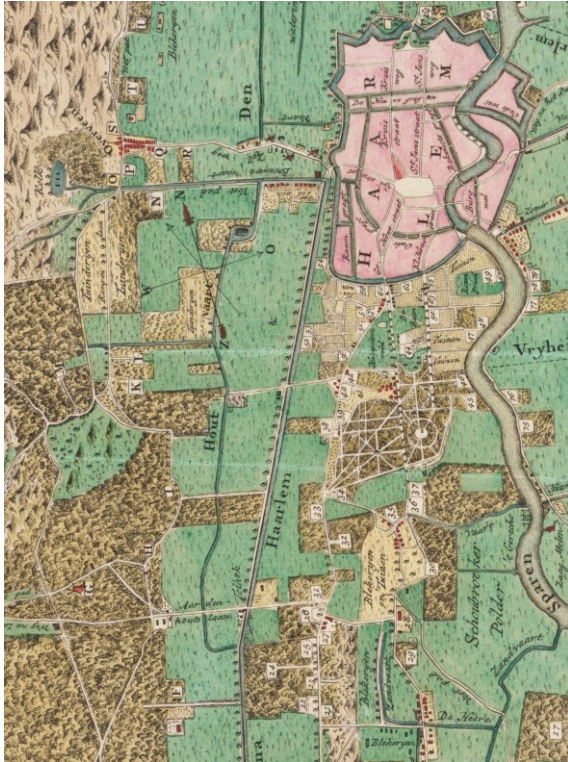
Drie-eenheid ontwerp, uitvoering en beheer.

Indien een goed ontwerp niet deskundig wordt

uitgevoerd met bijvoorbeeld een gebrekkige detaillering, valt dit niet te beheren en dat leidt mogelijk tot kwaliteitsvermindering bij het gebruik van de openbare ruimte in Zuid-West. Een echt goed ontwerp is dus goed uit te voeren en goed te beheren.

2.2. Terugblik

Haarlem Zuid-West ligt, zoals grote delen van de stad, op een ondergrond van langgerekte strandwallen en tussenliggende veengebieden. Zo liggen wijken als Den Hout en delen van Koninginnebuurt volledig op de oostelijke en tevens oudste strandwal en ook oude toegangswegen zoals de Wagenweg, Fonteinlaan-Dreef en Kleine Houtweg liggen op deze hoge zandrug. Een deel van het Ramplaankwartier ligt op de westelijke strandwal. Wijken als Houtvaartkwartier, Leidsebuurt, Leidsevaartbuurt, Oosterduin, en het westelijke deel van het Ramplaankwartier en Zijlweg op de tussenliggende veengebieden. Het Rozenprieel en de Kleine Hout zijn ook deels op veengrond gesitueerd. Het Spaarne ten oosten van de strandwal en de Leidsevaart (aangelegd in 1656) in het westen vormden de belangrijkste natte infrastructuur in het gebied.



Afbeelding 2.2.1: Kaart Daniel Engelman, 1794

Binnenduinrandgebied

De overgang van 'oud-duinzand' naar 'zandig moerasveen' heeft grote betekenis voor de nijverheid die in de loop der tijd dit binnenduinrandgebied ontstaat. Men groef in de late Middeleeuwen de Brouwerskolk, waarmee een kunstmatige zoetwatervoorraad ontstond, en de Rampevaart (Brouwersvaart), waarmee het zoete duinwater naar de stad werd gebracht ten behoeve van de bierbrouwers. Ook de blekerijen profiteerden van het schone, gefilterde duinwater. De Houtvaart is ontstaan

als afwateringssloot voor de veenontginning, wat het gebied geschikt maakte voor tuinbouwdoeleinden en later de bollenkweek. Met name langs het oude lint van de Leidsevaart, de in 1656 geopende trekvaart naar Leiden, ontstond lintbebouwing van woningen en agrarische bedrijvigheid. De jaagpaden langs de vaart zijn de latere regionale straatwegen.

Ten zuiden van het oude centrum lagen van oudsher bossen, boerderijen, tuinderijen, herbergen, kleine dorpen en er ontstond vooral bebouwing langs de belangrijke toegangswegen tot de stad (Wagenweg, Dreef-Fonteinlaan, Kleine Houtweg). Het Houtplein fungeerde als pleisterplaats voor de stad met bijbehorende herbergen, wagenmakerijen en stalhouderijen.

Het beboste deel, de huidige Haarlemmerhout, fungeert aanvankelijk als jachtterrein, de gronden eromheen zijn belangrijk voor de voedselvoorziening in de stad. Rondom de Hout en langs het Spaarne komen vanaf de 17e eeuw buitenplaatsen tot ontwikkeling en in de 19e en begin 20ste eeuw worden er op de plek van veel van deze buitenplaatsen ruim opgezette woonwijken voor de hogere klasse gerealiseerd (Koninginnebuurt, Oosterhout, Zuiderhout). Uiteindelijk komt het in 1927 onder veel protest tot een gedeeltelijke annexatie van omliggende gemeenten, waaronder Heemstede. De gemeentegrens ligt daarna onder de Spanjaardslaan. De veelal welgestelde inwoners van wijken als Bosch en Vaart, verschillende villawijken en buitenhuizen in het geannexeerde gebied betaalden hun belastingen voortaan aan de gemeente Haarlem.

De natte veengebieden tussen de strandwallen in bleven lang in gebruik als weidegrond, kwekerijen of tuinderijen (vb Rozenprieel). Pas eind 19de eeuw begon door de woningnood de transformatie naar bebouwd gebied en ontstonden arbeiderswijken als Rozenprieel, Leidsebuurt, Leidsvaartbuurt en Houtvaartkwartier.

De spoorlijn die door het gebied loopt stamt uit 1842. Er liepen enkele tramtracés waarvan de belangrijkste halte zich op het Houtplein bevond.



Afbeelding 2.2.2: Kleine Houtweg, 1735



Afbeelding 2.2.3: Wagenweg

2.3 Opgaven

Haarlem Zuid-West wordt als een fijne woonplek ervaren. Bewoners voelen zich verbonden met de plek en blijven er lang wonen. De vele buurten zijn grofweg onder te verdelen in welgestelde villawijken op de zandrug en meer verdichte, stenigere arbeiderswijken op de nattere veengronden. De wijken hebben elk een sterke eigen identiteit, het zijn homogene eenheden met een menselijke, overzichtelijke maat en liggen ingebed in een structuur van vaak zeer oude, pre-stedelijke (water)wegen. In Haarlem Zuid-West zijn cultuurhistorische kenmerken en relictten nog vaak zichtbaar en fysiek aanwezig en zijn van grote waarde voor dit gebied.



Afbeelding 2.2.4: Kaart Erven Loosjes, 1927

Eenduidigheid en samenhang

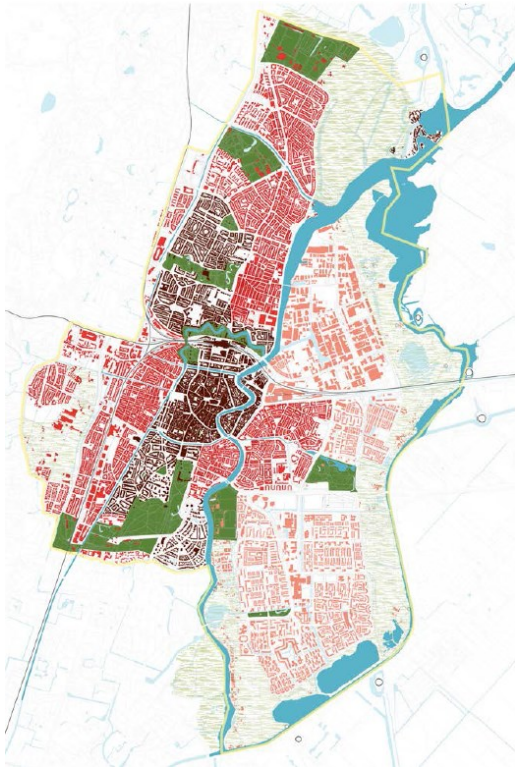
De primaire opgave voor Haarlem Zuid-West is het behouden en versterken van de eenduidigheid en samenhang in de inrichting van de openbare ruimte. Hiermee wordt ruimtelijke kwaliteit bereikt maar ook goede beheerbaarheid. Samenhang en eenduidigheid worden bereikt door het bewaken van de continuïteit in de verkeerskundige functie van wegen en straten, het lengteprofiel, het dwarsprofiel en de materialisatie.

Regieniveaus

De Nota Ruimtelijke Kwaliteit onderscheidt vier regieniveaus: Een groot deel van Haarlem Zuid-West valt onder beschermde regie: het 'historische' gezicht van Haarlem (hoogste beschermingsniveau). In de beschermde stad is er een zichtbare relatie tussen geschiedenis, architectuur, openbare ruimte en functie.

De buurten in Zuid-West die niet onder beschermde regie vallen, vallen onder consolidatieregie. Consolidatieregie richt zich op gebieden waar niet zo snel iets zal veranderen aan de stedelijke structuur en is gericht op behoud van het onderscheidende karakter van buurten en –daarbinnen- vrijheid voor individuele invullingen.

Verder vallen de lange lijnen zoals de Zijlweg, Wagenweg, Dreef, Fonteinlaan en Leidsevaart onder bijzondere regie. De lange lijnen zijn gebiedsoverschrijdend en hebben een gecompliceerd karakter. Ze verbinden of begrenzen woonwijken en bieden orientatie. Richtlijnen en regels voor de verschillende regieniveaus zijn te vinden in de nota Ruimtelijke Kwaliteit en zijn leidend in dit HIOR.

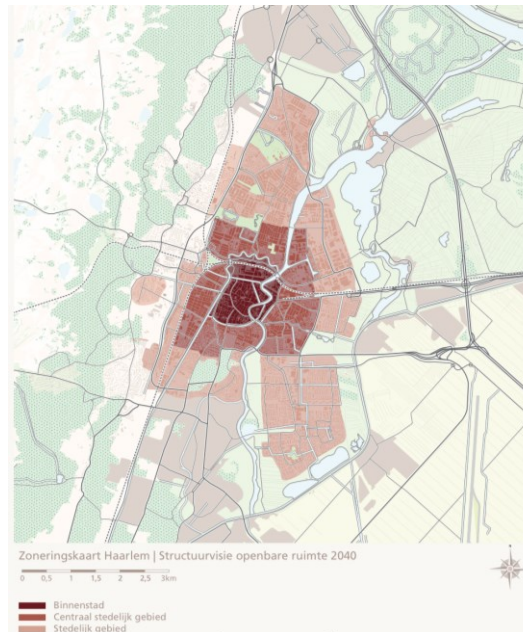


Afbeelding 2.3.1: Het karakter van Haarlem (nota RK)

Centraal Stedelijk Gebied (SOR)

Een deel van de buurten in Zuid-West valt onder het door de SOR benoemde 'Centraal Stedelijk Gebied' (Rozenprieel, een deel van den Hout, Koninginnebuurt, Leidsebuurt, een deel van de Leidsevaartbuurt, een deel van Zijlwegkwartier en Garenkokerskwartier). Het omvat buurten op loopafstand van de binnenstad. Hier vindt onder druk van de populariteit van de binnenstad een

transformatie plaats. Het Centraal Stedelijk Gebied zal hoofdzakelijk een voetgangers- en fietsersgebied worden waar andere verkeersdeelnemers te gast zijn. Dit heeft invloed op de ruimteverdeling bij herinrichting.



Afbeelding 2.3.2: SOR zoneringskaart

Authentieke inrichting

Kenmerkend voor de openbare ruimte in Zuid-West is dat de indeling van met name de woonstraten overwegend authentiek is. Dat wil zeggen dat de oorspronkelijke wegingeling is behouden zonder 'oren' en 'neuzen' aan trottoirs, geen apart aangegeven parkeervakken of asfalt fietsstroken, maar enkel een trottoir van betonnen 30x30 tegels (of

gebakken klinkers, of afgestrooid asfalt) met daartussen een geklinkerde rijweg. Dit geeft een rustig beeld zonder overregulering.



Afbeelding 2.3.2: Originele straatinrichting Noorder Tuindorpslaan (let op klinkertrottoirs)



Afbeelding 2.3.3: Frederik Hendriklaan (let op asfalt trottoirs)

De openbare ruimte is in de villawijken over het algemeen goed en ruim vormgegeven. Daarnaast is de openbare ruimte in de

arbeidersbuurten (Leidsebuurt, Rozenprieel, Leidsevaartbuurt) van Haarlem Zuid-West over het algemeen vrij krap. Veel woonstraten puilen uit van de (half op de stoep) geparkeerde auto's en hebben daardoor nauwelijks trottoirruimte over. En daarin staan dan ook nog eens de lichtmasten en soms ook bomen. Openbaar groen is in deze buurten zeer schaars aanwezig.

Kwaliteit bomen

Veel bomen zijn vlak na de oorlog zonder aandacht voor een goed plantgat geplant en zijn nog steeds dunne, kwarrige exemplaren. Dit komt vooral voor in woonstraten, maar ook langs hoofdstructuren zoals de Wagenweg en de Churchilllaan.



Afbeelding 2.3.4: Hoge parkeerdruk leidt in de smalle straatjes tot parkeren half op het trottoir, in grote delen van Zuid-West (voorbeeld van 't Hoffstraat).

Gebakken klinkers

Opvallend is de grootschalige toepassing van oude gebakken klinkers van waal- en dikformaat in veel straten. Maar ook de bonte

lappendeken van 30x30 betontegels. Alle varianten afgestrooide exemplaren jong en oud, tot een lichtgrijze (goedkope) variant.



Afbeelding 2.3.5: Grote voorraad aan oude gebakken klinkers in verschillende formaten. Trottoirbanden van natuursteen komen nog veel voor

Koesteren in de openbare ruimte

- Afwisselende buurten in een sterke, herkenbare structuur;
- Veel woonstraten met een authentieke indeling/uitstraling;
- De nog aanwezige authentieke kenmerken (zoals oorspronkelijke bandenlijnen en speciale verharding op bijvoorbeeld trottoirs)
- Grote voorraad aan oude gebakken klinkers en natuurstenen trottoirbanden

Problemen in de openbare ruimte

- Grote parkeerdruk (vaak half op de stoep parkeren)
- Sommige buurten hebben weinig groene verblijfsruimte
- Er is relatief weinig (informele) speelruimte voor kinderen
- Bomenbestand van wisselende kwaliteit. Veel kwijnende bomen door slechte groeiomstandigheden
- Overmaat aan ondergrondse leidingen die het planten van bomen of het plaatsen van ondergrondse containers belemmeren.
- Rommelig beeld door diversiteit aan inrichtingsprincipes en materiaalgebruik
- Onderhoudsachterstand

Kansen in de openbare ruimte

- Historische karakteristieken behouden en versterken, deze versterken de ruimtelijke kwaliteit
- Karakteristieke materialen zoveel mogelijk hergebruiken
- Ruime boomspiegels en goede ondergrondse voorzieningen dragen bij aan een goede boomkwaliteit
- Bomen op strategische plekken plaatsen (op hoeken e.d.) om zo toch een groen beeld te bereiken
- Meer eenheid brengen in profielindeling en verharding en overige materialen en kleuren
- Extra groen draagt bij aan de klimaatbestendigheid van de stad en zorgt voor informele speelruimte
- Creëer groene verblijfsruimte waar mogelijk
- Geveltuinen en verticaal groen in krappe straten



Afbeelding 2.3.6.: De Leidsevaart is een belangrijke structuurlijn in Zuid-West.



Afbeelding 2.3.7: Veel kwijnende bomen in de woonstraten.

2.4. Beheer

Het ambitieniveau in beheer en onderhoud van de openbare ruimte wordt vastgesteld door de raad. Het gewenste onderhoudsniveau van de wijk is hierbij omschreven in CROW criteria. De wijze van onderhouden is omschreven in strategische beheerplannen. Zie hiervoor de nota Visie en Strategie Beheer en Onderhoud en onderliggende Strategische Beheerplannen.

Voor een goede openbare ruimte mag er weinig sprake zijn van achterstallig onderhoud. Bovendien moeten er geen fysiek onveilige verharding, beplanting, meubilair of andere voorzieningen te vinden zijn. De wijk is schoon, heel en veilig te houden. Dit is mede bepalend voor de ontwerpkeuzes. Kortom: beheerbewust ontwerpen!

Beheer bewust ontwerpen en ontwerpbewust beheren

Het hier is bij uitstek het document waarin de gekozen standaardprofielen, oplossingen en richtlijnen zijn afgestemd op een optimale beheerbaarheid. Een optimale beheerbaarheid draagt immers voor een groot deel bij aan de ruimtelijke kwaliteit; het schoon houden van de openbare ruimte, het in stand houden van de eenduidigheid door het kunnen vervangen van het juiste bij het ontwerp passende element etc. Tegelijk geldt: goed beheer houdt rekening met de in het ontwerp gemaakte keuzes. Straatprofielen en materiaalkeuzes voor verharding en objecten mogen in de beheerfase niet “verrommelen” door verkeerde onderhoudsmaatregelen, zoals het vervangen

en repareren met afwijkende materialen

2.5. Kernkwaliteiten

De openbare ruimte van Zuidwest heeft belangrijke kernkwaliteiten, die moeten worden behouden en waar mogelijk uitgebouwd:

- Voornamen en lommerrijke uitstraling in de villawijken met ruime straatprofielen;
- Menselijke maat in de stedenbouw en de profielen: sommige straatprofielen in Zuid-West zijn weliswaar krap, maar de kwaliteit van de veelal authentieke klinkers, de heldere wegstructuur en de samenhang in architectuur van de bebouwing geeft een gevoel van geborgenheid en kwaliteit. Kleine plantsoenen versterken die kwaliteit nog verder.
- Authentieke historische kenmerken zijn ruimschoots aanwezig in de bestrating en de straatprofielen.
- Veel groen/parken en veel erfgoed (beschermde stadsgezichten) in Zuidwest, bijvoorbeeld de Hout en Vredenhof;
- Ligging aan het buitengebied aan de westkant van Haarlem, waar nog oorspronkelijke tuinbouwgebieden te vinden zijn;
- Spaarne als ruggengraat: op de kade langs, maar ook bij de straten die er haaks op uit komen, is de rivier voelbaar en een belangrijke structuurdrager.
- Heldere structuur van de openbare ruimte: de indeling in woonstraten en ontsluitingswegen is in Zuid-West meestal helder; de woonstraten zijn daardoor autoluw met een prima woonklimaat. Deze kernkwaliteiten zijn soms wel verborgen

en moeten weer zichtbaar gemaakt worden.



Afbeelding 2.5.1.: Haarlemmerhout als een van de kernkwaliteiten van Zuid-West.



Afbeelding 2.5.2.: Rand van de stad is altijd dichtbij: het Westelijk Tuinbouw Gebied

2.6. Duurzaamheid

Ambities in de openbare ruimte:

Duurzaamheid heeft een directe relatie met stedelijk beheer en/of stedelijke ontwikkelingen. Het gaat om de verantwoordelijkheid die wordt genomen om te werken aan een duurzame ontwikkeling voor onze omgeving. Inzet is om te voorzien in de behoefte van de huidige generatie (zowel van mensen, planten en dieren) zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien. Zie ook de Kadernota Duurzaamheid.

Ten behoeve van het vastleggen van duurzaamheids ambities voor de openbare ruimte is aansluiting gezocht bij de aanpak en instrumenten van “Duurzaam GWW”. De Aanpak Duurzaam GWW is een door zowel marktpartijen, overheidsopdrachtgevers als kennisinstituten ontwikkelde procesaanpak waarbij duurzaamheid, het liefst zo vroeg mogelijk, geïntegreerd wordt in het proces van analyseren, afwegen, ontwerpen en specificeren. Om duurzaamheid op uniforme wijze te toetsen, is er een set instrumenten gekozen, zodat duurzaamheid op een consistente wijze getoetst en geborgd wordt.

De Aanpak maakt gebruik van het gezamenlijk instrumentarium bestaande uit [Omgevingswijzer](#), [Ambitiweb](#), [CO₂-Prestatieladder](#) en [DuboCalc](#). Door met de Aanpak te werken wordt er winst behaald op de drie P's; People, Planet en Profit. De Aanpak

sluit goed aan op andere sectorontwikkelingen, zoals innovatiegericht inkopen, gunnen op waarde, risicobeheersing en functioneel specificeren.

Omgevingswijzer

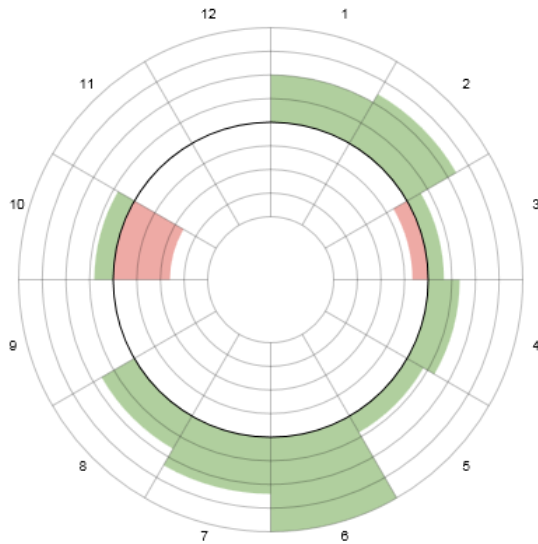
Het eerste instrument is de Omgevingswijzer. De Omgevingswijzer is een methodiek om gebieden te analyseren op duurzaamheid en duurzaamheidskansen. Dit gebeurt aan de hand van verschillende pijlers op gebied van People, Profit en Planet. Doel van dit instrument is het bevorderen van het bewustzijn, de discussie en communicatie rondom duurzaamheid. Dit instrument bestaat uit twaalf duurzaamheidsthema's en geeft inzicht in de kansen en mogelijkheden op het gebied van sociale, ecologische en economische duurzaamheid.

Pijlers:

1. Energie en materialen
2. Water
3. Bodem en Ondergrond
4. Ecologie en biodiversiteit
5. Ruimtegebruik (wat en waar)
6. Ruimtelijke kwaliteit (hoe)
7. Welzijn en gezondheid
8. Sociale relevantie
9. Bereikbaarheid
10. Investerings
11. Vestigingsklimaat voor de bedrijvigheid
12. Vestigingsklimaat voor de bevolking

In een gezamenlijke sessie met experts op het gebied van duurzaamheid, beheer openbare ruimte, stedenbouwkunde, flora en fauna en inkoop, is voor Haarlem de Omgevingswijzer aan de hand van de 12 thema's ingevuld. Uit

deze sessie bleek dat van alle twaalf thema's het vooral thema 1, 2, 6 en 7 zijn die binnen de openbare ruimte van Haarlem kansen bieden voor verduurzaming. Deze thema's komen expliciet aan bod in dit Handboek.



Afbeelding 2.6.1: Uitkomsten Omgevingswijzer

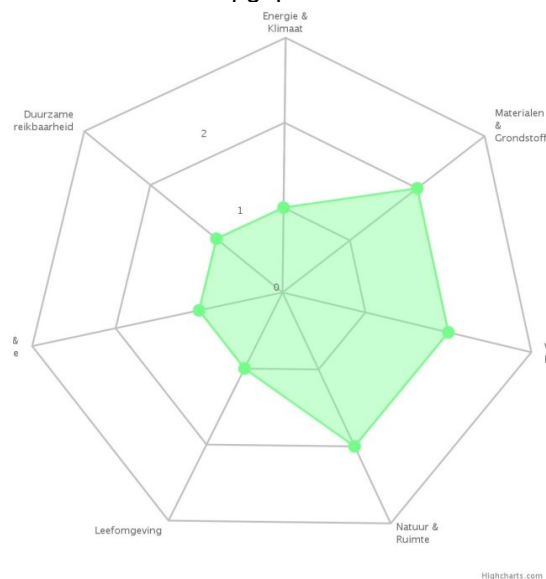
De overige 8 thema's uit de Omgevingswijzer zijn ook in Haarlem erg belangrijk en derhalve vaak in andere beleidsstukken vastgelegd en geregeld.

Ambitieweb

Het tweede instrument uit de Aanpak Duurzaam GWW is het Ambitieweb en borduurt verder op de Omgevingswijzer. Het Ambitieweb is een visuele weergave van de duurzaamheidsthema's en de daaraan gekoppelde beleidsambities. Het brede begrip

duurzaamheid is uitgesplitst in zeven thema's. Deze thema's geven een concrete invulling aan de 3P's; People, Planet en Profit. Toepassing van het Ambitieweb leent zich voor naast het inventariseren van ambities ook zeker voor het vasthouden aan deze ambities gedurende het proces. Hiermee worden ambities gedurende geborgd en wordt ambitieerosie voorkomen.

In de sessie met experts is voor Haarlem ook het Ambitieweb gevuld. De uitkomsten van dit instrument hebben voor alle projecten in de openbare ruimte geleid tot startambities (ondergrens) op het gebied van mee voor de thema's materiaal & grondstof, natuur & ruimte en water. De overige onderwerpen uit het Ambitieweb zijn ook belangrijk en dienen later per project te worden uitgewerkt of in relevant beleid te worden opgepakt.



Afbeelding 2.6.2: Uitkomsten Ambitieweb

Uitwerking keuzes

De uitkomsten van zowel het invullen van de Omgevingswijzer als het Ambitieweb zijn hebben in dit HIOR tot een aantal keuzes geleid.

N.a.v. Omgevingswijzer

Thema Energie en materialen:

- projecten in de openbare ruimte dienen te worden gerealiseerd door middel van hergebruik van materialen, mits het te hergebruiken materiaal op het werk gehouden kan worden. De benodigde transportbewegingen worden beperkt en het benodigd materiaal van dichtbij wordt gehaald;
- Voorgeschreven materialen kennen geen ernstige negatieve gevolgen bekend bij winning, productie en/of hergebruik. Denk hier bijvoorbeeld aan uitputting, arbeidsomstandigheden, sociale omstandigheden en bodemvervuiling. Een voorbeeld is het voorgeschreven gebruik van FSC gekeurd hout.

Thema Ruimtelijke kwaliteit:

Het HIOR zorgt voor balans tussen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Een integraal ontwerp, waarbij bestaande en geplande functies in samenhang zijn met elkaar, maakt het mogelijk deze balans te vinden en versterken.

- Gebruikswaarde gaat onder meer over de connectiviteit van gebieden, economische kansen en sociale veiligheid.;

- Belevingswaarde uit zich bijvoorbeeld in de herkenbaarheid van het landschap en de vormgevingskwaliteit van objecten;
- Toekomstwaarde heeft te maken met het bieden van flexibiliteit om in de toekomst aan te kunnen blijven sluiten op veranderde eisen.

Thema Welzijn en gezondheid:

Door de openbare ruimte zo in te richten dat een positieve bijdrage geleverd kan worden aan het welzijn en de gezondheid van bewoners, gebruikers en bezoekers, ontwikkelen we een duurzame en veilige leefomgeving. Zo zorgt herkenbaarheid in de openbare ruimte voor verkeersveiligheid.

N.a.v. Ambitiweb

Ambities m.b.t. Materiaal & Grondstof:

Het HIOR is (naast de projectspecifieke technische Programma's van Eisen) het document om voorschriften mee te geven voor het toe te passen materiaal.

Dit HIOR streeft duurzaam materiaalgebruik na, zo kenmerken de materialen en profielen in het richtlijnendeel (deel II) zich door:

- Een beperkte onderhoudsbehoefte (lage LCC, life cycle costs);
- Hergebruik materiaal (streven naar circulaire economie/ C2C);
- Beperken hoeveelheden te gebruiken schaarse materialen, minder materiaalgebruik, hergebruik.



Afbeelding 2.6.3.: Mooie her te gebruiken materialen

Tevens streeft het HIOR duurzame productie en aanleg na. Dit wordt bereikt door:

- het beperken CO₂-uitstoot bij productie en aanvoer van materialen;
- het toepassen van gebiedseigen materialen toepassen (minder transport).

Ambities m.b.t. Natuur & Ruimte:

Ecologie & ecosystemen (biodiversiteit, ontsnippering)

- Voorkomen versnippering, instandhouden EHS;
- In stand houden of vergroten biodiversiteit
- Beperken van overlast voor flora en fauna (licht, trillingen, hinder).

In het HIOR pakken we dit op met laanbeplanting, waar mogelijk diversiteit van beplanting en toegesneden verlichting.

Ruimte- en landgebruik

- Beperken ruimtebeslag (bijvoorbeeld door multifunctioneel ruimtegebruik);
- Beperken beslag op natuurwaarden (bijvoorbeeld voorkomen van kappen oude bomen).

Het HIOR is gericht op multifunctionele openbare ruimte en het inpassen van bestaand groen.

Inpassing en landschap

- Zorg dragen voor landschappelijke inpassing;
- Instandhouden cultuurhistorische kwaliteit. Behoud cultuurhistorische kwaliteit en landschappelijke inpassing zijn belangrijke drijfveren in het HIOR.

Robuust/ klimaatbestendig ontwerp

- Zorgen voor aanpassingsvermogen van de (landschappelijke) inpassing van het systeem.

Het HIOR gaat uit van robuuste, flexibele toekomstvaste oplossingen.

Ambities m.b.t. Water

Waterkwaliteit:

- Beperken van verontreiniging van oppervlakte- en grondwater

De materiaalkeuzes in het HIOR zijn hierop gericht.

Bodemkwantiteit en duurzaam bodemsysteem:

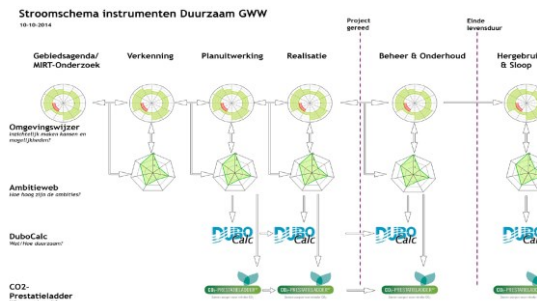
- Beperken van bodemvervuiling of (bestaande) bodemvervuiling saneren
- In stand houden balans van bodemsysteem, zo min mogelijk aantasten van bodem- en grondwatersysteem

Het HIOR gaat niet uit van grootschalige grondverplaatsingen.

Vervolgproces toepassing van de Aanpak Duurzaam GWW in ruimtelijke projecten

Waar van toepassing binnen de scope van de HIORs, zijn de instrumenten uit de Aanpak Duurzaam GWW toegepast. Hiermee wordt een voorzet gegeven voor de toepassing van de Aanpak bij de uitwerking van ruimtelijke projecten.

Bij uitwerking en realisatie van toekomstige projecten blijft de gemeente Haarlem werken conform de Aanpak Duurzaam GWW. De Omgevingswijzer wordt daarbij vooral benut in de pre-project en planfasen en het Ambitiweb in de concept- en planfase om de ambities voor het project mee vast te leggen. De instrumenten Dubocalc en de CO2 prestatieladder worden ingezet bij de ontwikkel-/ontwerpfase en in de realisatie. De kansen, mogelijkheden en ambities op het gebied van duurzaamheid in de openbare ruimte die in dit hoofdstuk zijn vastgelegd dienen daarbij als startpunt. Meer waar mogelijk is graag, minder alleen goed onderbouwd en besloten door het gemeentebestuur.



Afbeelding 2.6.4: Stroomschema Duurzaam GWW

HOOFDSTUK 3: KEUZES

3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten en analyse uit het vorige hoofdstuk uitgewerkt in keuzes. Naar aanleiding daarvan en van de besproken ruimtelijke en functionele structuur wordt in de paragraaf 'Vloer' het gewenste bestratingsmateriaal beschreven. Daarvoor wordt ingegaan op de gebieden waaruit Zuid-West is opgebouwd. In de paragraaf "Maatvoering en ruimte" wordt ingegaan op de keuzes en prioriteiten ten aanzien van het verdelen van de beschikbare ruimte in de straatprofielen. Vervolgens worden in de paragraaf "Groen" de ambities voor het groen toegelicht. Tot slot wordt in de paragrafen erna ingegaan op de keuzes en ambities ten aanzien van het straatmeubilair, spelen en duurzaamheid.

3.2. Hoofdstructuur

Ruimtelijke kwaliteit door eenduidigheid

Openbare ruimte hoeft niet op te vallen, laat staan om aandacht vragen. Juist door terughoudendheid bij inrichting komt het ruimtelijk en stedenbouwkundig karakter van een plek het meest tot zijn recht en is de openbare ruimte beheerbaar met beperkte onderhoudskosten. Het accent moet liggen op het bereiken van meer samenhang en kwaliteit. Dit kan worden bereikt door maatregelen binnen de straatprofielen en materialen

enerzijds en door het behoud van buurtspecifieke kenmerken anderzijds.

Meer samenhang en ruimtelijke kwaliteit

Om meer samenhang en ruimtelijke kwaliteit in de openbare ruimte te realiseren, wordt de volgende insteek gekozen:

- Bestaande kwaliteiten behouden en versterken (denk aan de eenvoudige en authentieke wegingdelingen in woonstraten);
- Verwijderen en achterwege laten overdadige bewegwijzering en hinderlijke objecten en straatmeubilair;

Eenduidige verkeerskundige maatregelen

- Parkeren helder, doch terughoudend regelen (onderscheid van parkeerstroken met rijweg in de vorm van een ander verband, niet door lijnmarkering, andere kleur klinkers o.i.d.);
- Neuzen en oren toepassen waar dat nodig is om ordentelijk parkeren te bevorderen;
- Bij snelheidsremmende maatregelen: vanuit ruimtelijk oogpunt hebben losse drempels de voorkeur. Vanuit verkeersopzicht heeft juist het verhoogde kruisingsvlak vaak de voorkeur omdat daar op de kruisingen de ongevalsrisico's het kleinst is. De keuze voor drempels of verhoogde kruisingsvlakken blijft situatie-afhankelijk, maar dient zoveel in samenhang met de gehele buurt of wijk te worden gemaakt. Het streven is zo min mogelijk remmers toe te passen. De uiteindelijke keuze wordt gemaakt naar aanleiding van een afweging tussen ruimtelijke kwaliteit en verkeer;
- Drempels en kruisingsvlakken goed detailleren en uitvoeren in het materiaal van

het omringende straatwerk;

- Drempels horen niet thuis op busroutes, met plateaus wordt spaarzaam omgegaan op busroutes;
- Vervolgens bij snelheidsremmende maatregelen de volgende voorkeursvolgorde van maatregelen toepassen: eerst de rijbaan versmallen, dan drempels of verhoogde kruisingsvlakken toepassen. Asverspringingen dienen geheel vermeden te worden;
- Handhaafbaarheid bij inrichting als belangrijk uitgangspunt meenemen.

Eenduidigheid in materiaal

- Voorraad oude gebakken klinkers behouden/ hergebruiken; Niet mengen met nieuw maar gebruiken in doorgaande oppervlakte in het lengteprofiel, al naar gelang hoeveelheid in parkeerstrook dan wel rijbaan;
- Weer een Haarlemse 30x30 betontegel (met toplaag) invoeren;
- Aandacht voor het behoud van de eenduidigheid bij ad hoc beheervervangingen van elementen zoals (hoek)bandstukken, tegels en klinkers.

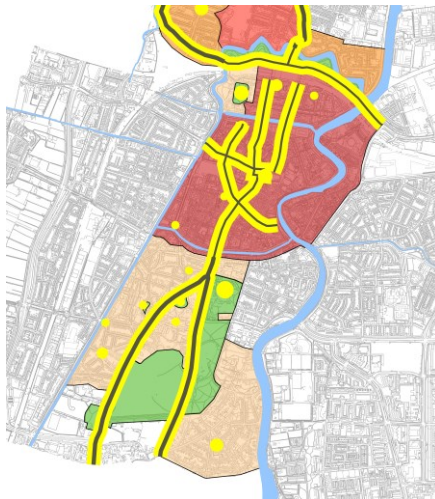
Goede groeiomstandigheden bomen

- Plant- en groeiplaatsomstandigheden voor bomen verbeteren en beter borgen;
- Optimale groeiomstandigheden (ruim plantgat en ruime boomspiegel is van groot belang).

Geleding/opbouw van het gebied

Naast het feit dat er in dit Handboek gestreefd wordt naar meer eenheid en samenhang in de

openbare ruimte is het belangrijk de verschillende onderdelen waaruit Zuid-West bestaat te bekijken op eigennijze of unieke karaktertrekken, dan wel op overeenkomsten met andere gebieden of elementen. Daartoe is Haarlem Zuid-West onderverdeeld in vlakken (buurten en groengebieden), lijnen (belangrijke wegen en waterlopen) en punten (bijzondere plekken). Dit is in hoofdstuk 5 nader onderbouwd en uitgewerkt.



- Historische kernen
- 1870-1920
- 1920-1960
- Villagegebieden
- Stedelijk groen

Afbeelding 3.2.1: Bijzondere en beschermde regiekaart uit Nota RK

3.3. Materiaalkeuze Vloer

Bij de inrichting van de openbare ruimte speelt de materiaalkeuze van de bestrating, de vloer, een belangrijke rol. Om de uitgangspunten ten aanzien van de openbare ruimte te realiseren is de inzet om Zuid-West op een samenhangende wijze te bestraten. Op de bijzondere plekken zijn afwijkingen of combinaties met andere materialen mogelijk, mits passend in de overige uitgangspunten van het Handboek. Bij de keuze van het bestratingsmateriaal en het profiel voor een bepaalde plek moet men met de volgende aspecten rekening houden: de schaal, de maat, de functie, historie en de materiaal-eigenschappen (kleur, duurzaamheid en textuur). Dit alles moet worden gecombineerd in een goede materiaalkeuze.

De schaal en maat van de profielen bepalen voor een belangrijk deel de fijnmazigheid van de bestrating. Zo vragen de woonstraten om een fijnmaziger materiaal, de wijkontsluitingswegen en vooral de hoofd-ontsluitingswegen vragen om een grootschaliger materiaal.

De functie, bepaald door het gebruik van de openbare ruimte, stelt belangrijke technische voorwaarden aan het toe te passen materiaal. Hoge intensiteiten autoverkeer bijvoorbeeld, al dan niet in combinatie met zwaar (bus)verkeer, zorgen op klinkerbestrating soms voor te hoge geluidsniveaus of slijtage. Bovendien zijn plaatselijke reparaties in klinkerbestrating moeilijker vlak te herstellen dan in asphalt. Om die reden is het gepast om op gebiedsontsluitingswegen voor de rijbaan een stabiel materiaal als asphalt toe te passen.



vloerkaart: rijbaan - trottoir

- gebakken klinker - gebakken klinker; kleuren rood-bruin
- gebakken klinker (kleur rood-bruin) - 30x30 betontegel, grijs
- gebakken klinker (kleur rood-bruin) - afgestrooid asphalt
- asphalt (zwart/rood) - 30x30 betontegel, grijs
- transformatie gebied: nieuw te bepalen samenhang materiaal
- parkverharding; halfverharding en/ of afgestrooid asphalt
- landschappelijke verharding; voor wegen asphalt
- lange lijnen: materiaal stoepen in samenhang met buurt materiaal rijbaan afhankelijk van functie ruimte voor bijzondere accent(en)

Afbeelding en legenda 3.3.1.: Vloerkaart uit Nota RK

Belangrijk onderwerp bij de vloer is en blijft de detaillering: aansluitingen en hoekoplossingen moeten kwalitatief goed worden opgelost. Daarvoor is de uitwerking van standaard details en een goede uitvoering nodig. Bovendien moeten materiaalkeuzes voor de vloer meer uniformiteit teweeg brengen. Dan zijn lastige

materiaalscheidingen of aansluitingen minder aan de orde.

In Zuid-West is behoefte aan robuuste, goed te onderhouden bestratingsmaterialen, universeel toepasbaar en passend bij de ambiance. Gekozen wordt voor gebakken klinkers (veelal aanwezig en authentiek), asfalt en betontegels (met toplaag).



Afbeelding 3.3.2: Voorbeeld gebrekkige detaillering en ontbrekende samenhang in materialen

(Gebakken) klinkers

Klinkers zijn in Zuid-West een goed bestratingsmateriaal voor de rijweg van de meeste woonstraten. Het materiaal is duurzaam (zowel qua levensduur als qua hergebruik), goed te onderhouden en behoudt gedurende zijn levensduur voldoende kwaliteit. Het past bij het karakter van woongebieden en is goed plaatselijk te repareren. Klinkers in Zuid-West zijn standaard gemêleerd rood-bruin, in dikformaat. Waal of keiformaat wordt gekozen als dit beter aansluit bij in de omgeving gebruikte materialen. Er liggen echter in veel

woonstraten nog authentieke klinkers van een ander formaat, deze worden indien mogelijk hergebruikt. In veel gevallen kan dit ook, omdat er door het verkeersluwe karakter van de woonstraten relatief weinig beschadigingen zijn.

Op de trottoirs in de Koninginnebuurt en Bos en Vaart liggen op veel plekken nog gebakken klinkers. Op een aantal plekken in die buurten was dat oorspronkelijk zo, maar liggen nu tegels. Wens is de oorspronkelijke materiaalkeuze, klinkers, te behouden dan wel geleidelijk terug te brengen (zie ook afb. 3.3.1 en richtlijnendeel).

Uitdrukkelijk wordt niet gekozen voor betonsteen. Betonstraatsteen verliest namelijk snel door verwerking zijn kwaliteit en kent bovendien een kortere levensduur.



Afbeelding 3.3.3: Voorbeeld gebakken klinkers in een woonstraat in Zuid-West

Asfalt

De toepassing van asfalt is vooral ingegeven

door de verkeersfunctie. Asfalt is comfortabel, vlak en stevig voor het verkeer, daardoor veroorzaakt het verkeer minder geluid en trillingen. Ook de logica van het verkeersbeeld en de herkenbaarheid voor de weggebruiker pleiten er voor om op de doorgaande wegen asfalt verharding toe te passen. Nadeel ervan is dat verkeer hierdoor 'wordt uitgenodigd' harder te rijden. Afgewogen toegepast is het materiaal acceptabel. Asfalt dient daarom te worden toegepast op het 50 km/u netwerk, zoals aangegeven op foto 3.3.4. Door het gebruik van dit materiaal te koppelen aan deze functionele en verkeerskundige structuren zorgt het voor een herkenbare afwikkeling van het autoverkeer met zo min mogelijk geluidsoverlast.

Ten behoeve van het rijcomfort, de veiligheid en de herkenbaarheid worden de vrijliggende fietspaden langs Stadsontsluitingswegen (50km/uur straten) in asfalt uitgevoerd.

Voor wijkontsluitingswegen wordt eveneens uitgegaan van fietsstroken van asfalt.

Een fietsstraatprofiel toepassen op 'woonstraat met fietsroute smal' waarbij de fiets zichtbaar prioriteit heeft (mits de verkeersveiligheid en de door het CROW aanbevolen gebruikersverhoudingen tussen langzaam- en snelverkeer behaald worden) Indien een fietsstraatprofiel niet mogelijk of wenselijk is, is een verharding van strengpersklinkers wenselijk voor een 'woonstraat met fietsroute smal'.



Afbeelding 3.3.4: asfalt straat Zuid-West (Zijlweg)

Op de trottoirs in Zuiderhout ligt van oorsprong nog steeds afgestrooid asfalt, passend bij het villawijk karakter. Behoud van dit beeld is uitgangspunt.



Afbeelding 3.3.5: asfalt trottoir Zuid-West (Spaarnelaan)

Wortelopdruk vormt echter een toenemend probleem. Lokaal asfaltherstel staat op gespannen voet met de eenduidigheid en de

ruimtelijke kwaliteit en is daarnaast zeer kostenverhogend. Omwille van bovenstaande; ruimtelijke kwaliteit door eenduidigheid, toegankelijkheid, beheerbaarheid en veiligheid kiest het HIOR voor een alternatief voor het asfaltmengsel in de vorm van een halfverharding in de oorspronkelijke grijze kleur van het afgestrooid asfalt. Daarnaast is een optimalisatie van de groeiplaatsomstandigheden voor de bomen nodig.

Recreatieve fiets/voetpaden in parken en buiten de bebouwde kom kunnen in zwart asfalt worden uitgevoerd. Voor fietsstroken en vrijliggende fietspaden buiten de bebouwde kom en buiten de recreatieve routes is bijpassende kleurtoevoeging (rood) aan het asfalt wel wenselijk.

Tot slot worden ook de 'plattelandswegen' uitgevoerd in (zwart) asfalt. Dit zijn authentieke, landelijke weggetjes, die sinds ze werden verhard van oudsher in zwart asfalt zijn uitgevoerd. Dit materiaal is voor deze weggetjes passend en comfortabel (denk aan fietsers, skaters etc).

Betontegels en betonstraatstenen

Op de meeste plekken in Zuid-West liggen momenteel trottoirs van betontegels². Keuze is dat zo te houden, behalve op de plekken waar plekken waar oorspronkelijk klinkers op het trottoir lagen.

Zuid-West kent nauwelijks betonstraatstenen. Betonstraatstenen hebben de afgelopen decennia overal bewezen weinig duurzaam te zijn. Ze verweren en verkleuren relatief snel en hebben geen of zelfs een negatieve restwaarde aan het einde van hun levensduur. De keuze is in de toekomst betonstraatstenen in principe niet toe te passen in Zuid-West. Hooguit is hergebruik aan de orde op plaatsen waar de betonsteen nog voldoet. In de vorm van (gebakken) klinkers is er een alternatief dat mooier, duurzamer en passender is.

Bijzonder materiaal

Specifieke gebruikseisen en specifieke ruimtelijke voorwaarden vragen om bijzonder materiaal en/of bestrating gelegd in een eigen patroon. Met het oog op klimaatadaptatie is het op bepaalde plekken raadzaam om waterdoorlatende verharding toe te passen of verharding die minder warmte afgeeft. Bijzondere pleinen en plekken in Zuid-West hebben hun eigen sfeer, karakter en gebruik, hier mogen afwijkende materialen worden toegepast.

Uitgangspunt is behoud en versterking van deze bijzondere inrichting, geënt op de specifieke plek en het gebruik van de plek.

² Betontegels in het formaat 30x30 cm zijn een "uitvinding" voor het plan Zuid van Berlage, in de twintiger jaren van de vorige eeuw.



Afbeelding 3.3.5.: afwijkend materiaal in de Twijnderslaan.

Markeringen:

Markeringsverf of Thermoplast wordt alleen toegepast op asfalt. Bij overige noodzakelijke markeringen dienen markeringsstenen te worden toegepast. Het markeren van trottoirbanden (met bijvoorbeeld gele verf) en het gebruiken van markeringsverf op klinkerbestrating dient te worden vermeden. Uitzondering zijn: geleide- en attentiemarkering voor slechtzienden: hiervoor is ook op klinkerbestrating Thermoplast een geëigend middel.

Schampstroken, middengeleiders e.d.

Met het oog op klimaatverandering en het verminderen van onkruidbestrijding is het zoveel mogelijk groen en onverhard laten van middengeleiders en verkeerseilanden uitgangspunt. Is verharding gewenst, dan worden ze uitgevoerd in tegels (normale situatie) of afgestrooid asfalt (bij grote kans op onkruid).

Ontharden en vergroenen

Het HIOR stuurt nadrukkelijk aan op ontharden van profielen waar mogelijk.

Ontharden is letterlijk het verwijderen van de verharding in de openbare ruimte ten gunste van groen. Ontharden kan een gunstig effect hebben op de ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, duurzaamheid en biodiversiteit en kan bijdragen aan klimaatadaptatie. Denk hierbij aan aspecten als een betere afwatering en regenwaterinfiltratie (door toename van neerslag), een gunstiger waterhuishouding van de openbare ruimte (voor zowel drogere als natte periodes in het jaar), tegengaan van hitte in de stad en verhoging van de biodiversiteit in een gebied.

Een voorbeeld van ontharden is 'Operatie Steenbreek'. Met een weloverwogen handhaving van minimale verharding voor toegankelijkheid van de voetganger en de mindervalide kan een onnodige overmaat in het trottoir worden vergroend. Belangrijk hierbij is dat kwaliteit van vergroende openbare ruimte gaat boven de kwantiteit

Een voorwaarde is dat een straatprofiel over de volledige lengte wordt bekeken en dat het te ontharden gedeelte een goed beheerbare maat en omvang heeft. Ontharden moet niet leiden tot het ontstaan van losse, te kleine en onsamenvangende snippers groen. Versnippering is zowel vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit als beheerbaarheid niet gewenst.

Daarnaast is het essentieel dat er een beheerbare situatie wordt teruggebracht in het geval van een profiel met bomen. Bij

verwijderen van verharding onder bomen van een zekere omvang zal gras op den duur niet meer willen groeien en zal een schaduw minnende heester of bodembedekker moeten worden teruggebracht. Hiermee is tevens de kringloop van de voedselvoorziening voor de boom gediend.

3.4. Maatvoering en Ruimte

De ruimte in de meeste straten is beperkt, vooral in de woonstraten. Bij het toedelen van ruimte aan verschillende functies, zoals verblijf, autoverkeer, parkeren en fietsverkeer moeten dus telkens afwegingen en keuzes worden gemaakt. In de toch al beperkte ruimte moeten ook groen, spelen en straatmeubilair worden ingepast.

Om de ruimte zoveel mogelijk te benutten, maar ook om zoveel mogelijk ruimtelijke kwaliteit in de openbare ruimte te creëren, is het zaak weloverwogen afwegingen te maken tussen verschillende verkeersclaims en ingetogen om te gaan met het plaatsen van objecten (meubilair). Doel is om in te zetten op het zoveel mogelijk integraal en flexibel gebruik van de ruimte.

De verkeerskundige beleidskeuzes die aan het Hior ten grondslag liggen, worden of zijn gemaakt in het verkeersbeleid als het HVVP.

Ruimteverdeling volgens de SOR

De Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) biedt handvatten bij het maken van keuzes, onder andere verwoord in een ontwikkelrichting voor het Centraal Stedelijk Gebied: de centrale

positie van dit gebied en de ontwikkeling naar een meer stedelijk woonmilieu bieden ook kansen om de mobiliteit anders te organiseren; meer lopen, meer fietsen, meer ov-gebruik en een lager autobezit en -gebruik. Het centraal stedelijk gebied zal een gebied worden voor voetgangers- en fietsers, waar de andere verkeersdeelnemers te gast zijn. De fietser is maatgevend voor de snelheid. Bij een lage maximale snelheid kunnen fietsers en andere verkeersdeelnemers makkelijker mengen, met uitzondering van de HOV-assen en gebiedsontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer. De overige buslijnen rijden mee met het autoverkeer.

Als is voldaan aan de minimale maten die nodig zijn voor een bruikbaar trottoir en rijweg, moet in smalle(re) woonstraten een afweging worden gemaakt tussen het toedelen van de beschikbare overruimte aan trottoir, groen of parkeren. In het Centraal Stedelijk Gebied (uit de SOR) ligt de prioriteit bij verblijfsruimte, dus trottoir en groen. Daarbuiten kan parkeren meer prioriteit houden of krijgen.

Een en ander wordt in de profieltekeningen nader uitgewerkt.

Dwarsprofiel

Qua verkeersfuncties die in een straat kunnen worden ingepast, geldt allereerst dat de situatie verkeersveilig moet zijn. Is de ruimte echt beperkt, dan kan alleen voetgangersverkeer worden ingepast. Bij meer ruimte is plaats voor ander verkeersgebruik.

In het Deel 2 Richtlijnen van het Handboek zal

de toedeling van de ruimte aan verschillende (verkeers)functies per straatbreedte worden vastgelegd, door middel van profieltekeningen. Bovendien geldt dat nood- en hulpdiensten en huisvuilinzameling eisen stellen aan de bereikbaarheid en vrije ruimte. Met deze eisen moet bij elke profielkeuze rekening worden gehouden.

Het scala aan woonstraten in Zuid-West is heel divers. Woonstraten in villawijken zijn soms zo breed dat de brede rijbaan uitnodigt tot te hard rijden. In diezelfde villawijken, maar vooral ook in de arbeiderswijken komen ook veel straten voor die zo smal zijn dat er half op de stoep wordt geparkeerd. Dit gaat ten koste van de trottoirruimte, maar voordeel is dat het trottoir als de parkeerdruk lager is (meestal overdag) weer beschikbaar is voor verblijven en spelen. Dit 'rabatparkeren' is geen goede structurele oplossing, omdat niet goed duidelijk wordt gemaakt hoe ver auto's op de stoep mogen staan. Er ontstaan hierdoor rommelige verschillen per individuele auto. Bovendien is deze wijze van parkeren formeel ook onjuist. Het versmallen van trottoirs is vaak geen optie, omdat er dan onvoldoende ruimte over blijft voor voetgangers, bomen en vuilcontainers. Het verbieden van parkeren aan een zijde van de straat zal op veel weerstand stuiten door de hoge parkeerdruk. Het versmallen van de rijloper zou een oplossing kunnen bieden, temeer omdat het snelheidsremmend werkt. Effect is echter wel dat elkaar tegemoetkomende auto's even op elkaar moeten wachten.

Daarom is voor Zuid-West gekozen voor de volgende benadering (voor woonstraten):

- Bestaande profielen: rabatparkeren gedogen, omdat anders trottoirs moeten worden versmald, bomen moeten worden gekapt etc. om voldoende parkeerruimte op de rijweg te realiseren;
- Nieuwe profielen (bij herprofileringen dus): rijloper versmallen naar 3 meter (ook bij tweerichtingsverkeer), met aan beide zijden parkeerstroken op de rijweg (naast de rijloper). Trottoirs verhoogd uitvoeren, parkeren in de parkeerstroken en niet meer deels op het trottoir; oorspronkelijke trottoirbreedte zoveel mogelijk behouden, waar noodzakelijk licht versmallen (maar breder dan 1,5 m houden). Waar nodig (nieuwe) bomen meer naar de zijkant van het profiel aanbrengen en waar dat niet past op neuzen en oren.

In woonstraten breder dan 12 meter is doorgaans voldoende ruimte aanwezig om alle functies goed in te passen. In straten smaller dan 10 meter zal doorgaans geen ruimte beschikbaar zijn voor parkeren aan twee zijden.

Lengteprofiel

Ook in de lengte van een straat zijn afwegingen over de ruimteverdeling te maken. Bijvoorbeeld: hoeveel ruimte wordt ingepast voor parkeren en hoeveel voor groen? Waar wordt het straatmeubilair ingepast en waar kan het afval worden aangeboden? Dit zijn afwegingen in het lengteprofiel van een straat.

Belangrijk bij afwegingen in het lengteprofiel is het streven naar continuïteit: vanwege de ruimtelijke kwaliteit en de herkenbaarheid dient een straatprofiel niet zomaar te verspringen, maar alleen dan als er stedenbouwkundig aanleiding voor is. Dat wil zeggen dat gekeken

in de zichtas van de straat alleen een profielsprong plaats vindt als de architectuur (ligging rooilijn, hoogte bebouwing) ook verspringt. Asverspringingen ten behoeve van het remmen van de verkeerssnelheid zijn niet (meer) aan de orde.

Fietsoversteekplaatsen

Uitgangspunt is dat fietsoversteekplaatsen langs stads- en wijkontsluitingen over uitritconstructies worden geleid.

Wanneer een fietsoversteekplaats een stadsontsluiting kruist dan ligt deze bij voorkeur op een 50km/uur drempel met een middeneiland of wordt er een 50km/uur drempel voor de oversteekplaats aangebracht.

Oren en neuzen

Toepassing van oren en neuzen is uitgangspunt wanneer ze bijdragen aan:

- ordentelijk parkeren;
- de begaanbaarheid van voetpaden en oversteekbaarheid van kruispunten onder meer minder validen;
- verkeersveiligheid door een aantoonbare snelheidsremmende werking;
- een betere toegankelijkheid van straten voor nood- en hulpdiensten;
- plaatsing van bomen of containers, mits de neuzen fraai worden uitgedetailleerd met doorlopende band achterlangs;

Eventueel zijn hiervoor enkele paaltjes op hoeken denkbaar.

Ondergrondse vuilcontainers

In de straten met smalle profielen invoegen in de parkeerstrook conform een uitgedetailleerd standaardprofiel.



Afbeelding 3.4.1: Zorgvuldige detailleringen Bosch en Vaart

Hoogteprofiel

Hoogteverschillen in een straat zijn soms nodig uit oogpunt van verkeerseisen, maar verkleinen de visuele ruimte. Omdat sommige straatprofielen krap zijn, is het zaak het aantal hoogteverschillen zo klein mogelijk te houden en de ruimte daarmee zo min mogelijk op te delen. Voor Zuid-West geldt dat elke straat in principe een geleding van trottoir – rijweg – trottoir heeft. Streven is ook om zo dicht mogelijk bij dit prototype te blijven en hoogteverschillen te beperken tot twee. Uitzondering geldt voor de brede hoofdwegen, die gelet op het breedte profiel meerdere hoogte verschillen kennen voor vrijliggende fietspaden.

Hoogteverschillen ten behoeve van het remmen

van de snelheid van autoverkeer (drempels, verhoogde kruisingsvlakken) zijn ook in Zuid-West soms noodzakelijk. Primair wordt gekozen voor snelheidsremming door het versmallen van de rijloper. Als toch drempels nodig zijn dan moeten ze worden uitgevoerd in het materiaal en het bestratingsverband van de omringende bestrating. Versmallingen en asverspringingen zijn niet aan de orde vanwege het verstoren van de zichtas in de lengte van de straat. Drempels hebben de voorkeur boven verhoogde kruisingsvlakken. Voor drempels en verhoogde kruisingsvlakken zijn uniforme oplossingen uitgewerkt. De veelheid aan ontwerp-oplossingen wordt dus teruggedrongen.

Keuze:

- Snelheid in principe remmen met smalle rijlopers;
- drempels voorkeur boven verhoogd kruisingsvlak;
- materialisering drempels en verhoogd kruisingsvlak gelijk aan aansluitende straten.
- Aantal hoogteverschillen beperken

Het hoogteprofiel van een straat is in toenemende mate relevant voor de waterberging. Profielen dienen geschikt te zijn voor het bergen en afvoeren van piekregenbuien, om overlast in gebouwen en woningen te voorkomen. Daarom rekening houden met het toevoegen van hoogteverschil als tijdelijke hemelwater opvang in straten bij extreme neerslag (zie richtlijnen).

Ondergrondse ruimte

De ondergrondse openbare ruimte wordt aangelegd om 60-80 jaar mee te gaan. Tussentijdse aanpassingen zijn buitengewoon kostbaar. Houd hiermee dus rekening bij het ontwerpen van het bovengrondse profiel.

3.5. Toegankelijkheid

Een toegankelijke inrichting voor iedereen. Aandacht voor toegankelijkheid is niet alleen prettig voor mensen met een beperking die de openbare ruimte willen gebruiken, maar het is ook een wettelijke verplichting. In april 2016 ratificeerde de Eerste Kamer het Verdrag van de Verenigde Naties over de rechten van mensen met een beperking. Dat wettelijke kader schept verplichtingen om inclusie en toegankelijkheid actief op te pakken.

Uitgangspunt bij de (her)inrichting van de openbare ruimte is dat die door iedereen te bereiken en te gebruiken is. Dat betekent dat de openbare ruimte ook voor mensen met een lichamelijke beperking toegankelijk moet zijn. Bij het ontwerp, uitvoering en beheer moet nadrukkelijk aandacht worden geschonken aan deze doelgroep door na te denken over licht, verlichting, kleur, contrast, materiaalgebruik, hoogteverschillen, reflecties en routing. Consistentie en logica zijn daarbij essentieel. Liggen de rolstoelop- en afgangen en geleidelijnen op logische plekken? Zit er consistentie in het gebruik van (mechanische) rateltickers bij VRI's? Is shared space hier een handige keuze? Is de inrichting voldoende voelbaar?

Een ontwerp van de openbare ruimte moet daarom voldoen aan de Richtlijn Toegankelijkheid Openbare Ruimte (CROW publicatie 237, 2015) en - indien dit in de toekomst wordt opgesteld - voldoen aan het Haarlems beleid op het gebied van toegankelijkheid van de openbare ruimte.

3.6. Groen en water

Haarlem staat bekend als een stad met een goed woonklimaat. Een stad in een mooie, bijzondere, groene context van binnenduinstrand aan de westkant en veenlandschap aan de oostkant. Door haar langgerekte vorm is dat buitengebied ook altijd dichtbij. Deze verscheidenheid in omringende landschappen is vanuit nationaal perspectief uniek. Daartegenover staat dat de hoeveelheid m2 openbaar groen dat elke bewoner in zijn directe omgeving binnen de stadsgrenzen tot zijn beschikking heeft, klein is. Het groen wat er is, is dus van grote waarde en staat doorgaans onder hoge (gebruiks) druk. Groen behouden, versterken en zo mogelijk uitbreiden is de uitdaging.

De groene ziel van Haarlem

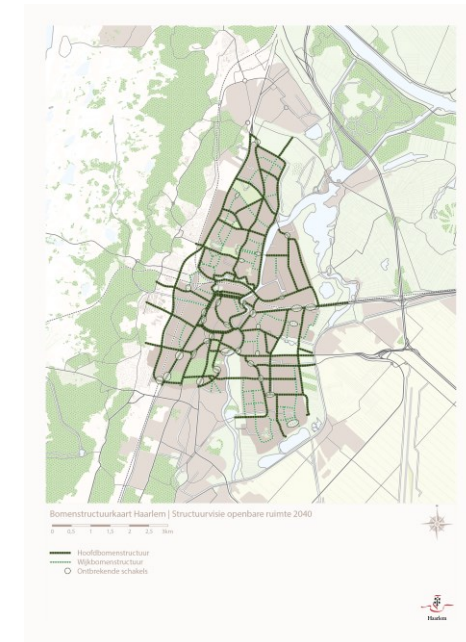
Het is bijzonder dat een stad een omvangrijk 'echt' bos als de Haarlemmerhout binnen de bebouwde kom heeft. De Hout is een Rijksmonument en strekt zich uit langs de belangrijkste toegangswegen vanuit het zuiden, de Fonteinlaan en de Wagenweg. Aan de Wagenweg ligt ook het weidse Florapark.

Dit verklaart waarom Haarlem als groene stad

wordt ervaren.

Buitengebied

Dankzij de langgerekte vorm van de stad is het landschap aan weerszijden relatief dichtbij. Voor Haarlem Zuid-West is dit het meest merkbaar langs de Westelijke Randweg (A208). Daarvandaan bestaat een fantastisch uitzicht op de eeuwenoude landerijen met bleekvelden (het tegenwoordige Westelijk Tuinbouwgebied) en de beboste duinrand op de achtergrond.



Het Spaarne

Deze oude veenstroom bepaalt, met de Hout en de historische binnenstad, voor een groot deel de identiteit van Haarlem en draagt bij aan het groene imago van de stad.

Bomenstructuur

Inzet is om langs alle hoofdwegen grote bomen (1e orde) in een laanstructuur te realiseren: de hoofdbomenstructuur. Het is van groot belang dat bomen in de hoofdstructuur kunnen uitgroeien tot grote, volwassen exemplaren. Groeiomstandigheden spelen hierbij een cruciale rol. Hier dus geen standaard, minimaal gedimensioneerde boomspiegels toepassen maar ruime, groene boomkransen, of liever nog brede plantstroken inpassen en dimensioneren op basis van de beschikbare ruimte in het profiel. Dit verhoogt de kans op een volgroeide en hopelijk zelfs monumentale bomenlaan in de toekomst.

Het mengen van soorten van dezelfde grootte in woonstraten is belangrijk uit oogpunt van biodiversiteit en een robuust ziektebestendig bomenbestand. Mengen kan op verschillende manieren: individuele bomen om en om, maar ook groepsgewijs of per straat.

In de hoofdstructuur is eenduidigheid in het beeld en herkenbaarheid en leesbaarheid van de structuur belangrijk.

Bij het kiezen van soorten streven naar:

- verhogen biodiversiteit
 - afwegen ziektebestendigheid
 - beeldkwaliteit (eenduidigheid, leesbaarheid en continuïteit)
- bewaken/versterken

Eveneens is gezien de ondergrondse situatie in een woonstraat soms het weloverwogen plaatsen van minder bomen te verkiezen boven een continue boomstructuur. In de wijken en in de woonstraten is de

bomenstructuur afhankelijk van de stedenbouw. Smalle woonstraten vragen om kleinere bomen dan brede woonstraten. In smalle woonstraten wordt daarbij gekozen voor de kwalitatieve benadering: bomen op tactische plaatsen planten waar er voldoende groeiruimte is zoals bij plaatselijke verbredingen, tegen blinde gevels of op hoeken, in plaats van een bomenrij in een te krappe ruimte waar ze niet kunnen uitgroeien. Ook kan hier gekozen worden voor een ander soort groen zoals verticaal groen. Betere groeiplaats omstandigheden voor bomen komt ook ten goede aan de kwaliteit van het wegdek (voorkomen van wortelopdruk). Parkgebieden vragen om losgeplaatste solitaire van de juiste (ecologisch en cultuurhistorisch verantwoorde) soort. Inzet is dat er voldoende groeiruimte (bovengronds en ondergronds) is om de bomen tot volle wasdom te laten uitgroeien.

De waardevolle solitaire bomen in Haarlem Zuid-West worden gekoesterd.

Parken

De parken in Haarlem Zuid-West zijn van grote cultuurhistorische betekenis. Het is van belang dat deze historisch waardevolle kenmerken worden herkend, gerespecteerd en vervolgens tot uitdrukking komen bij herinrichting van het park. Het is niet de bedoeling om door middel van standaard profielen en richtlijnen een eenduidig beeld van alle parken in Haarlem Zuid-West te bewerkstelligen.

Plantsoenen

De plantsoenen in Haarlem Zuid-West maken een belangrijk onderdeel uit van de stedenbouwkundige structuur. Doordat ze schaars zijn in aantal en maat en de

gebruiksdruk hoog, en omdat sommigen van grote cultuurhistorische waarde hoog is mag er meer nadruk liggen op de inrichting en het onderhoud ervan: ze zijn door hun schaarsheid van grote waarde voor de buurt en zullen een steeds grotere rol gaan spelen in klimaatadaptatie (hitte, hemelwater).

Bermen en gazons

Bermen en gazons kunnen bestaan uit gazon (wordt vaak gemaaid) en ruw gras (wordt weinig gemaaid). Beide verschijningsvormen roepen hun eigen beeld en gebruik op. Het is van belang dat er vanuit beeldoogpunt bewust wordt gekozen voor een bepaald type. In dichte woonbuurten met weinig groen heeft een goed onderhouden gazon meer waarde dan ruw gras. Ruw gras kan op ecologisch waardevolle plekken juist een goede aanvulling zijn.

Groene parels

Groen kan kwaliteit in de wijk brengen als het groen ook daadwerkelijk kwaliteit heeft. Maar ook de bewoners zelf kunnen bijdragen. Zelfbeheer of medebeheer wordt gestimuleerd en gefaciliteerd. Het vergroot de betrokkenheid bij de openbare ruimte en de sociale cohesie. Succesvolle zelfbeheerprojecten zijn een aanwinst voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Mocht een zelfbeheerinitiatief onverhoopt inzakken, dan laat de gemeente de boel niet op zijn beloop, maar neemt het onderhoud na aanpassing terug in beheer.

Groen: samenhang met kabels en leidingen

De plaatsing van groen en vooral bomen in een straatprofiel wordt bepaald door de ligging van kabels en leidingen, en omgekeerd. Een minimale afstand van een meter tussen

een leiding en hart van de boom moet worden aangehouden, in combinatie met het toepassen van een worteldoek/-scherm.

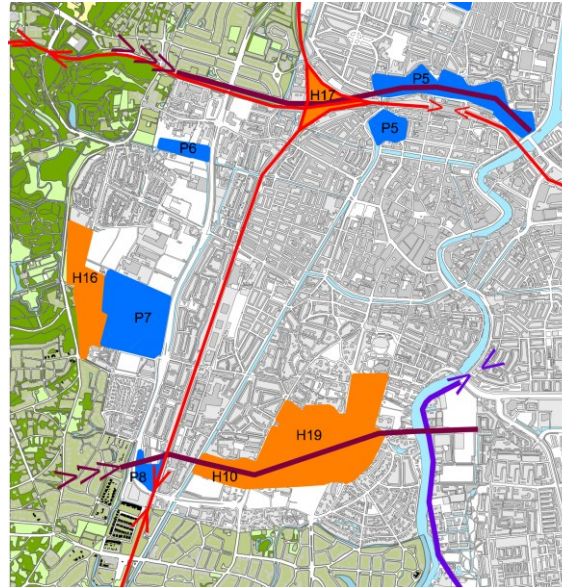
Water en oevers

Oevers zijn er in drie categorieën: de strakke harde oever; de groene, verzorgde oever (talud) en de ruige, natuurvriendelijke oever. Strakke oevers worden toegepast waar de ruimte en het beeld hierom vragen, bijvoorbeeld in dichte stedelijke gebieden met weinig ruimte. De Leidsevaart, Raamsingel en de Spaarne oever langs het Rozenprieel behoren tot deze categorie.

Groene, verzorgde oevers worden toegepast waar ruimte en beeld hierom vragen. Dit is een oever met een flauw tot steil groen talud, maar met een strakke oeverlijn (beschoeiing). Dit kan zowel in een dichte stedelijke omgeving waar de maten royaal genoeg zijn als meer daarbuiten en in parken. Spaarne oevers richting het zuiden worden zachter en groener. Een ruige, natuurvriendelijke oever wordt toegepast op doorgaande structuren die onderdeel zijn van de ecologische hoofdstructuur. Deze bevinden zich bijvoorbeeld langs de Lorentzkade en langs de Brouwersvaart/Houtmanpad.

Ecologische hoofdstructuur

Er liggen ecologische hotspots en potentiegebieden in Zuid-West.



Afbeelding 3.5.1: Hotspots: Haarlemmerhout (H19), Eindhovenout (H10), Duinvliet (H16)
Potentiegebieden: Westelijk Tuinbouwgebied ten zuiden van de Marcelisvaart (P7), Noordzijde Brouwersvaart (P6), Wilgenveld langs 's Gravesandeweg (P8).

De nationale ecologische hoofdstructuur ligt buiten het plangebied Haarlem Zuid-West. Wel heeft de gemeente Haarlem zelf ook een visie op ecologie in de stad. Deze visie benadrukt vooral dat ecologie overal is. De stad dient in zijn geheel ecologisch benaderd en behandeld te worden. Denk aan het afschaffen van chemische onkruidbestrijding of het toepassen van inheemse soorten, niet alleen in bepaalde aangewezen gebieden maar in al het openbare groen. Wel worden er bepaalde waardevolle gebieden onderscheiden (hotspots en potentiegebieden).

Belangrijk voor deze gebieden is dat het groen op een ecologische manier wordt ingericht en

beheerd en zo mogelijk in verbinding staat met andere ecologisch waardevolle gebieden.

Richtlijnen voor verbetering groen en water

- Versterken en beter herkenbaar maken van groene structuur door verbeteren van de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid, en aanleggen van langzaam verkeersroutes (naar buitengebied);
- Bereikbaarheid van het buitengebied verbeteren;
- Meer groen en minder verharding in versteende gebieden
- Optimale afstemming tussen ontwerp en beheer van stedelijk groen (parken, plantsoenen, groene plekken) om grote gebruiksdruk te ondervangen;
- De leefbaarheid in groenarme buurten verbeteren door toepassing van boombehoud en meer groene elementen (zoals verticaal groen);
- Betere toegankelijkheid polders;
- Bomen in smalle straten op tactische plaatsen toepassen;
- Versterken ecologische waarde van bovengenoemde gebieden.
- Watergangen dienen breed en hoog genoeg te zijn voor pleziervaart
- Kans voor de Haarlemmerhout: vergroten door het bij het park betrekken en ontwikkelen van het verkeersluwe deel van de Spanjaardslaan en smaller profiel Kleine Houtweg.

3.7. Straatmeubilair

De huidige situatie van de toegepaste objecten in Zuid-West doet op veel plaatsen afbreuk aan de uitstraling die de wijk kan hebben. De afgelopen decennia is de openbare ruimte in de wijk ingevuld met teveel verschillende typen objecten die ook lang niet altijd op elkaar zijn afgestemd en vaak slecht zijn onderhouden. Het gevolg is dat er in de openbare ruimte veel en verschillend straatmeubilair voorkomt. Dit kost veel ruimte, veroorzaakt een rommelig beeld en zorgt bovendien voor hoge onderhoudskosten.

Er is daarom behoefte aan uniforme regels voor straatmeubilair en een actueel en duidelijk overzicht van het toe te passen straatmeubilair. Dit levert de volgende keuzes voor straatmeubilair op:

Ingetogen inrichting:

Gekozen wordt voor neutraal vormgegeven straatmeubilair, passend bij de plek en de tijdgeest.

Weloverwogen plaatsing:

Het straatmeubilair moet een onderdeel zijn van de totale openbare ruimte. Het moet zodanig geplaatst zijn dat het lijkt alsof het altijd al een deel van de ruimte heeft uitgemaakt. Straatmeubilair moet alleen in de openbare ruimte worden neergezet, als het daar ook daadwerkelijk een functie kan vervullen. Ook de plaatsing van de objecten in het profiel (de situering) is belangrijk. Daarbij is het van belang zichtlijnen en looplijnen zo min mogelijk te blokkeren. Dat betekent het zoveel mogelijk

plaatsen van objecten in één lijn met elkaar en met bomen óf geclusterde plaatsing. Combineren van mastgebruik en plaatsing op, of aan gevels verdient de voorkeur. Speciale aandacht verdient het foutparkeren. In het verleden is steeds meer straatmeubilair in het straatbeeld verschenen om foutparkeren fysiek tegen te gaan (paaltjes, banden, ruggen etc.). De keuze is in plaats hiervan in te zetten op een helder straatbeeld, heldere regels en goede handhaving.

Eenheid, samenhang, continuïteit:

Straatmeubilair moet bijdragen aan een aangename en verzorgde inrichting van de buitenruimte in de stad. De toepassing van straatmeubilair moet ertoe bijdragen, dat niet achter elke straathoek een nieuwe wereld wordt aangetroffen. Het assortiment moet sterk worden verminderd en goed aansluiten op stedenbouw en omgeving. Het nog aanwezige karakteristieke meubilair moet worden behouden en aangevuld.



Afbeelding 3.6.1.: Ondoordacht geplaatst meubilair

Afstemming ontwerp, uitvoering en beheer:

Allereerst vraagt dit om het terugdringen van het assortiment. Een groot assortiment is namelijk niet op voorraad te houden en daardoor niet goed te beheren. Ook belangrijk zijn eisen aan de objecten zelf. De volgende eisen voor straatmeubilair zijn van toepassing:

- Functioneel;
- Straalt kwaliteit uit;
- Passend bij overig meubilair;
- Makkelijk te onderhouden;
- Vandalismebestendig / niet vandalisme-uitnodigend;
- Weerbestendig;
- Ingetogen, niet schreeuwerig.

Uitwerking: familie straatmeubilair

Een zeer effectieve manier om invulling te geven aan de doelstellingen ten aanzien van straatmeubilair, is het streven naar een “familie” van straatmeubilair. Deze familie stelt een aantal eisen aan vormgeving, materiaal en kleur. Daarmee wordt bereikt dat het straatmeubilair beter bij het straatbeeld en bij elkaar past en bovendien eenvoudiger is te onderhouden. De keuze voor de familie straatmeubilair in Zuid-West is:

- Vorm: eenvoudige, niet overheersende vormgeving, passend bij de tijdgeest;
- Materiaal en kleur: keuze voor een neutrale, antraciet kleur / ongekleurde afwerking.

Deze familievoorschriften worden in het Deel 2 Richtlijnen nader uitgewerkt.



Afbeelding 3.6.2.: Passend in Zuid-West: Kio lantaarn.

3.8. Spelen

In 2013 is het 'Speelruimtebeleid 2013-2020' vastgesteld. Hierin is integraal naar de speelruimte gekeken. Niet alleen de openbare speelplekken bepalen of de speelruimte op orde is, maar de totale ruimte waar kinderen in hun vrije tijd in potentie kunnen spelen. Immers kinderen kunnen naast openbare speelplekken ook spelen op sportvelden, op stoepen, in parken, in speeltuinen en schoolpleinen. Nog niet al deze ruimten zijn openbaar. Een van de opgave van het speelruimtebeleid is om, waar mogelijk potentiële speelruimte (ook na schooltijd) openbaar te maken. Hierdoor neemt het speelareaal voor kinderen toe. De opgaven van het speelruimtebeleid liggen in het volgende:

- Het openbaar toegankelijk maken van sportvelden, schoolpleinen en speeltuinen;
- Bij de inrichting van de openbare ruimte de informele speelruimte mee-ontwerpen; brede stoepen, pleintjes, parken en groenvoorzieningen waar wenselijk zo inrichten dat het kinderen uitdaagt om in te spelen;
- Braakliggende terreinen 'inrichten' als tijdelijke speelruimte;
- Het speelweefsel verbeteren: Bij de inrichting van de openbare ruimte rekening houden met de routing tussen speelvoorzieningen;
- In wijken waar de speelruimte onvoldoende aansluit op de doelgroep, samen met de buurt een verbeterplan opstellen. En hieraan gekoppeld een uitwerkingsplan;

- De plekken waarvan uit de analyse blijkt dat deze overbodig zijn, in overleg met de doelgroep heroverwegen. Dit betekent mogelijk verwijderen van het toestel en de vrijgevallen plek omvormen naar groen of een informele speelplek. De speelplek omvormen naar een speelplek voor een andere doelgroep door bv toestellen uit te wisselen met een andere speelplek of in te richten voor 'spel en ontmoeting';
- Het creëren van nog een paar voorzieningen voor oudere jongeren zoals voetbalkooien;
- Het natuurlijk spelen stimuleren op aan te wijzen plekken; struinen, hutten bouwen, bloemen plukken, vies worden, planten en dieren leren kennen, spelen met lossen materialen en klimmen in klimbomen.

3.9. Klimaatadaptatie

De gemeente werkt aan een duurzame en klimaatneutrale stad.

Deze is niet automatisch ook klimaatbestendig en kan dus nog steeds last hebben van regenwateroverlast, droogte en hittestress.

Haarlem wil de bestaande stad beter voorbereiden op de klimaatveranderingen, en ook bij toekomstige beleidsontwikkelingen daar zo goed mogelijk rekening mee houden. In 2016 is de stresstest klimaatadaptatie uitgevoerd. In 2017 is er een Klimaatadaptatie-agenda opgesteld met een voorstel voor een aanpak, prioritering en maatregelen om de risico's op overlast en schade door

klimaatextremen te beperken en Haarlem klimaatbestendig te maken.

Ruimtelijke adaptatie in verband met klimaatverandering vergt een integrale benadering over een lange termijn en geschiedt bij voorkeur op regionaal niveau.

Regenwateroverlast, de aanpak van hittestress en grondwater over- en onderlast zijn drie belangrijke thema's binnen klimaatadaptatie. Met de juiste ingrepen in de openbare ruimte kunnen effecten van klimaatverandering worden tegengegaan of worden verminderd.

Om hittestress te verminderen is het vooral van belang om te zorgen voor schaduw. Bijvoorbeeld door het planten van bomen, ervoor te zorgen dat bomen groot worden (goede plantomstandigheden).

Regenwateroverlast kan worden verminderd door

- Berging op straat/infiltratie in de ondergrond (minder verharding, meer groen, grotere boomspiegels, waterdoorlatende verharding, etc.). Hierdoor vindt het water een weg naar de ondergrond of wordt de afvoer via het reguliere rioolstelsel vertraagd.
- maken van stroombanen (gereguleerd afvoeren). Bepaalde straten kunnen door hoogteverschillen zo worden aangelegd dat het water goed wordt weggeleid.

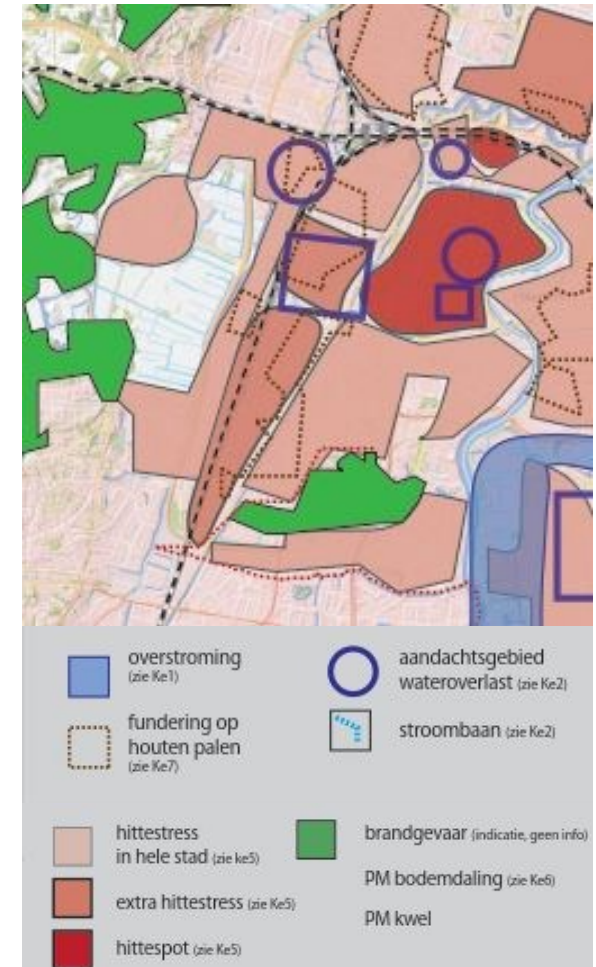
Het anticiperen op extreme neerslag betekent nadenken over wat er bij een zeer extreme bui gebeurt en daar bewuste keuzes in maken. Het betekent niet zonder meer alle mogelijke

wateroverlast voorkomen. Hiervoor worden uitwerkingsplannen klimaatadaptatie opgesteld.

Uit studies bij verschillende gemeenten blijkt dat waterschade in veel gevallen pragmatisch en tegen relatief lage kosten kan worden voorkomen. Door het maaiveld handig in te richten kan voorkomen worden dat het water zich op verkeerde plekken ophoopt en kan bereikt worden dat water wordt afgeleid naar plaatsen waar het minder tot geen kwaad kan doen.

Denk voor het vinden van ruimte voor waterberging of afvoer aan watergangen, parken, groenstroken, pleinen, straten. Dit is vele malen goedkoper dan het vergroten van de berging- en afvoercapaciteit in de riolering, die bovendien bij dergelijke buien toch altijd te beperkt zal zijn. De aanpak van klimaatadaptatie en de bijbehorende maatregelen zijn gericht op het voorkomen van overlast bij zeer extreme buien door het toepassen van bovengrondse maatregelen.

In het Richtlijndeel staan uitwerkingen die als handvat dienen om de stad klimaatadaptief te maken.



Afbeelding 3.9.5.: klimaateffecten uit: 'Haarlem en het Klimaat' (2016)

HOOFDSTUK 4: FINANCIËN

In het Handboek inrichting openbare ruimte worden principe- keuzes gemaakt voor de inrichting van de openbare ruimte. De realisering van deze keuzes wordt uitgevoerd indien er een aanleiding is een project te gaan uitvoeren. Dit is meestal het geval als bijvoorbeeld de riolering of het wegdek vervangen moet worden of het profiel in verband met een functiewijziging aangepast moet worden.

Het al dan niet honoreren van kwaliteitsverhoging van het bestaande areaal maakt deel uit van de bestuurlijke besluitvorming van het betrokken project, waarin bij het vaststellen van het definitief ontwerp ook een beheerkostenberekening onderdeel is van de afweging. De financiële consequenties worden jaarlijks middels een opsomming van de areaaluitbreiding of kwaliteitsverhoging zichtbaar gemaakt waarbij in het traject van de kadernota een afweging wordt gemaakt tussen de toekenning van de benodigde extra middelen voor beheer en onderhoud en andere prioriteiten.

De keuzes in het HIOR Oost die worden voorgesteld, hebben beperkte gevolgen voor de inrichtings- en onderhoudskosten voor de openbare ruimte. Hoewel een betere kwaliteit van de openbare ruimte wordt nagestreefd, zijn bij het toepassen van het HIOR ook besparingen aan de orde. De belangrijkste financiële gevolgen zijn puntsgewijs:

Verhardingskeuzes:

- Trottoir wordt uitgevoerd in tegels waar al tegels liggen en klinkers waar al klinkers liggen; de tegel met split toplaag is weliswaar duurder in aanschaf, maar heeft een langere levensduur; per saldo budget-neutraal effect;
- Asfalt hoofdwegen blijven uitgevoerd in asfalt: budget-neutraal;
- Rijwegen: elementen rijwegen altijd in gebakken klinkers, niet in betonstraatsteen (wat nu al niet voorkomt in Oost). Gevolg: investeringskosten zullen ten opzichte van beton hoger zijn omdat klinkers duurder zijn in aanschaf dan betonstenen (ca 20% op projectbasis), afschrijvingskosten zullen echter afnemen, omdat klinkers veel langer mee gaan (ca. 2x langer), beter en langer herbruikbaar zijn en een restwaarde houden in plaats van storkosten opleveren. Ingeschat wordt dat de keuze voor gebakken klinkers over de gehele levensduur budget-neutraal zal uitwerken. Daar komt bij dat in veel straten in Oost sprake is van hergebruik van bestaande klinkers. Dit bespaart behoorlijk in de aanschafkosten en is bovendien duurzaam beleid.

Wegindeling / profielindeling:

- De voorgestelde profielen zijn qua grootte / materiaalgebruik vergelijkbaar met de huidige wegprofielen. Omwille van klimaatadaptatie wordt verharding deels omgezet in groen. Dit is goedkoper in aanleg, maar vergt meer onderhoud. Het toepassen ervan zal daardoor budgetneutraal uitwerken;
- Het standaardiseren van profielen zal bij

toekomstige projecten leiden tot snellere voorbereiding en minder maatschappelijke discussie. Dit zal gunstig uitwerken op de projectkosten. Bovendien is door beperking van het assortiment een besparing in het onderhoud te voorzien.

Groenkeuzes:

- Verbeteren groeiplaats-omstandigheden bomen / juiste bomen op de juiste plaats: op de korte termijn vraagt dit om een projectgewijze aanpak van en investering in gebieden met knelpunten ten aanzien van bomen. Denk aan kappen, heraanplanten, groeiplaatsverbetering. Deze investeringen kunnen waar mogelijk worden gecombineerd met projectgewijs onderhoud aan straten en riolering. Op termijn leveren deze investeringen juist grote besparingen ten aanzien van onderhoud op;
- het plaatsen van de juiste boom op de juiste plek zorgt voor een langere levensduur. Dit zal licht gunstig zijn voor het budget;
- minder bomenonderhoud en minder schade aan bestrating door boomwortels. Ook deze investering zal op termijn licht gunstig uitwerken.

Straatmeubilair:

- Het standaardiseren van het assortiment straatmeubilair betekent op een aantal onderdelen het vervangen en omvormen van het huidige areaal. Voorstel is dit geleidelijk te doen, per project en als straatmeubilair aan vervanging toe is. Op deze wijze is hiermee geen extra budget gemoeid. Projectgewijze vervangingen zijn

wel aan de orde (zoals bij straatnaamborden), maar dan zal daarvoor projectgewijs een financieel onderbouwd voorstel worden gedaan;

- Voorts zal het standaardiseren op termijn leiden tot een verkleind assortiment, wat licht gunstig uit zal werken op de onderhoudskosten van straatmeubilair.

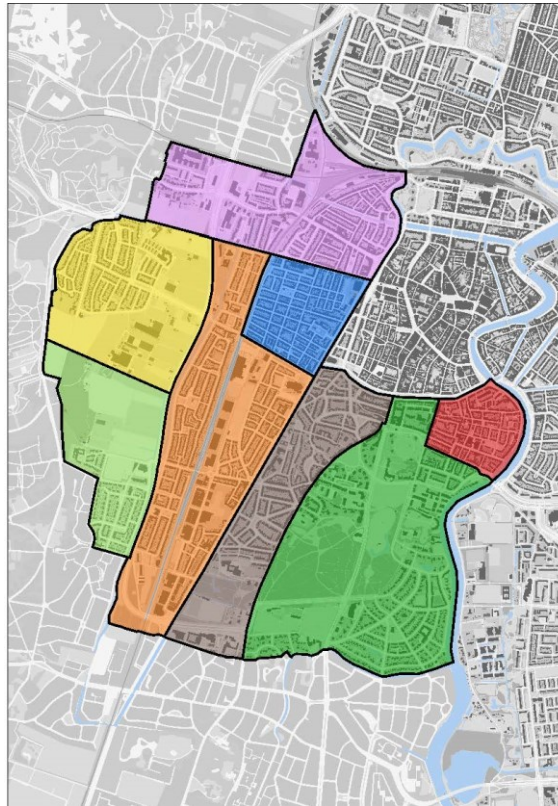
De gevolgen voor de financiën van de voorstellen leiden concluderend dus niet tot “snelle winst”, maar op besparingen op termijn, met aandacht voor de maatschappelijke verantwoordelijkheid van de gemeente.

HOOFDSTUK 5: UITWERKING STRUCTUUR

5.1. Inleiding

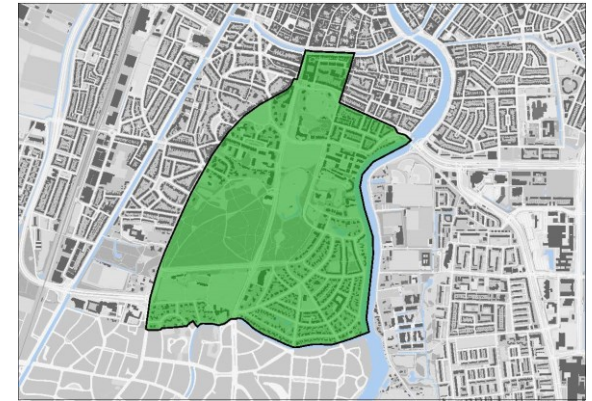
In hoofdstuk 3 is de hoofdstructuur voor de openbare ruimte van Haarlem Zuid-West beschreven. In dit hoofdstuk wordt deze hoofdstructuur nader verdiept en onderbouwd. Daartoe is Haarlem Zuid-West onderverdeeld in vlakken (wijken en groengebieden), lijnen (belangrijke wegen en waterlopen) en punten (bijzondere plekken).

5.2 Vlakken(wijken)



Afbeelding 5.2.1: Wijken (vlakken) in Zuid-West

Den Hout en Kleine Hout



Afbeelding 5.2.2: ligging Den Hout en Kleine Hout

Ruimtelijke structuur

De buurten Den Hout en Kleine Hout liggen grotendeels op de strandwal. Ze vallen beide onder beschermd stadsgezicht. De buurt valt deel binnen het Centraal Stedelijk Gebied (SOR). Het Houtplein fungeert direct bezuiden de stadspoort al sinds de middeleeuwen als pleisterplaats. Er waren hier herbergen, wagenmakerijen en stalhouderijen te vinden. Aan de Gasthuissingel lag de Grote Houtpoort als toegang tot de stad. Hier ontstond in die tijd ook de eerste bebouwing aan de toegangswegen Het Pley (Houtplein), de Wagenweg en langs de singel. In de 17^{de} eeuw verschijnen iets zuidelijker de eerste buitenplaatsen met bijbehorende huizen, tuinen en landerijen. De villawijken die op de voormalige gronden van de buitenplaatsen Oosterhout, Zuiderhout en Vredenhof zijn planmatig gerealiseerd vanaf de jaren '10 van de vorige eeuw voor de meer welgestelde

inwoners van Heemstede. Kort na de bouw werd in 1927 de wijk geannexeerd door de gemeente Haarlem. De villawijken ademen een ruim opgezette en luxueuze sfeer. Het stratenpatroon is voor een belangrijk deel aangelegd op basis van een plan van L. Springer: consequent vormgegeven en organisch van karakter. De Churchilllaan is hierin een structurerend element. Karakteristiek aan de straten is dat ze van oorsprong zijn aangelegd met een vrij brede rijbaan van gebakken klinkers en trottoirs van afgestrooid asfalt, natuurstenen trottoirbanden met bomen erin.

Belangrijke structuurlijnen zijn de Wagenweg, Dreef, Zuiderhoutlaan, Fonteinlaan, Paviljoenslaan, Spanjaardslaan en Kleine Houtweg.



Afbeelding 5.2.3: Kleine Houtweg 1910

De oorspronkelijke inrichting van openbare ruimte is met name in de buurten Zuiderhout, Oosterhout en Vredenhof nog bijna geheel aanwezig. Karakteristiek zijn de ruime, groene, licht gebogen straten, zonder oren en neuzen aan het trottoir.

Parkeren gebeurt in sommige straten half op trottoir.

De woonstraten bestaan uit gebakken klinkers, de trottoirs uit 30 x 30 tegels. Zeer karakteristiek voor de buurten Zuiderhout en Vredenhof zijn echter de trottoirs van afgestrooid asfalt. In Zuiderhout in combinatie met een natuurstenen trottoirband, in Vredenhof bestaat de trottoiropsluiting uit een koppenlaag van gebakken klinkers. Bomen staan vaak in te kleine plantgaten met slechte groeiomstandigheden.



Afbeelding 5.2.4: Kleine Houtweg 2016



Afbeelding 5.2.5: Prins Mauritslaan, asfalt op trottoirs

Kansen:

- Het Centraal Stedelijk Gebied transformeren naar een gebied met meer verblijfskwaliteit, minder parkeren en een hoogwaardige inrichting.
- Half op de stoep parkeren en boomplekken beter reguleren in toekomstige profielen.
- Meer groen ipv verharding en voldoende variatie in groen (gras, heesters, vaste planten, bomen) draagt bij aan het beeld, de klimaatbestendigheid en biodiversiteit van de stad
- Ruimere boomspiegels en goede ondergrondse voorzieningen dragen bij aan een goede boomkwaliteit en volgroeide bomen.
- Met name de lanen in en om de Hout kunnen veel betere groeiomstandigheden voor bomen bieden door in plaats van asfalt meer open verharding of groen toe te passen. Verharding kan worden versmald.
- De Baan afwaarderen tot een klinkerweg en zo mogelijk groen toevoegen aan het Frederikspark.

Koninginnebuurt en Bosch en Vaart



Afbeelding 5.2.6: ligging Koninginnebuurt en Bosch en Vaart

Ruimtelijke structuur

Deze buurten behoren tot het beschermd stadsgezicht en vallen deels onder het Centraal Stedelijk Gebied (SOR). Aanvankelijk was het gebied in gebruik als grasland, maar in het begin van de 17^{de} eeuw gebruikten vooral lakenwevers het land. Vanaf de tweede helft van de 19^{de} eeuw begon de Koninginnebuurt zich te ontwikkelen en was hiermee een van de eerste stadsuitbreidingen van Haarlem. Daarop aansluitend werden rond 1900 het Wilhelminapark en Bosch en Vaart gebouwd. Bosch en Vaart behoorde tot 1927 tot de gemeente Heemstede. Het werd rond 1920 gebouwd op voormalige buitens Bosch en Vaart en Eindhovenout.

Het zuidelijk deel van de Hogendorpstraat tot het buiten Eindhovenout blijft lange tijd weiland. In de na-oorlogse periode is dit gebied bebouwd met eenvoudiger architectuur dan het aangrenzende Bosch en Vaart.

Het gebied grenst aan oude structuurbepalende noord-zuid assen zoals de Wagenweg en de Leidsevaart en bestaat uit grote huizen en villa's voor welgestelde Haarlemmers. Typerend zijn de vele gebogen straten. Enkele straten volgen het tracé van vroegere paden. De Koninginnebuurt en Bosch en Vaart hebben een open en groen karakter. Straten zijn relatief ruim bemeten, dat leidt op sommige plekken tot overlast voor bewoners door te hard rijden.

Karakteristiek voor Bosch en Vaart zijn de kleine groene parkjes in de verharding die de flauwe splitsingen van wegen begeleiden. Hier en daar zijn ook bomen in de rijweg geplant. Door dit concept ziet de wijk er fraai en groen uit. Bomen in verharding staan over het algemeen in te kleine boomspiegels en hebben slechte groeiomstandigheden waardoor ze zich niet optimaal kunnen ontwikkelen. Opvallende architectonische elementen zijn het Wilhelminapark, Lorentzplein, Floraplein en Dreef.



Afbeelding 5.2.7: Julianastraat (tegels in trottoir)



Afbeelding 5.2.8: Iordensstraat (1965), klinkers in trottoir

Met uitzondering van stadsontsluitingswegen bestaat de verharding van de wegen uit gebakken klinkers. Trottoirs in de buurt Bos en Vaart bestaan van oudsher uit gebakken klinkers (waalformaat, halfsteensverband). In de Koninginnebuurt zijn trottoirs verhard met 30 x 30 trottoirtegels, maar op historische foto's is te zien dat in sommige straten ook klinkers werden toegepast (nader onderzoek op projectniveau).

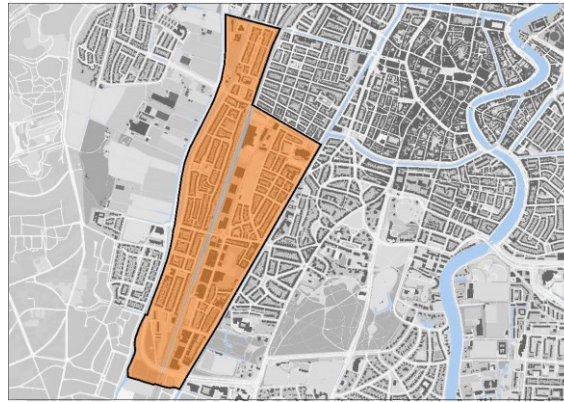


Afbeelding 5.2.9: klinkers in het trottoir

Kansen:

- Het Centraal Stedelijk Gebied transformeren naar een gebied met meer verblijfskwaliteit, minder parkeren en een hoogwaardige inrichting.
- Snelheidremmende of verkeersregulerende maatregelen inpassen en vormgeven volgens buurtkarakteristieken.
- Vrij liggende, groene, zorgvuldig ingepaste pleintjes kunnen op te brede plekken in de straat als wegversmalling of als fietsersdoorgang dienen (i.p.v. oren en neuzen)
- Meer groen en minder verharding draagt bij aan de klimaatbestendigheid van de stad en zorgt voor informele speelruimte
- Ruime boomspiegels en goede ondergrondse voorzieningen dragen bij aan een goede boomkwaliteit
- Klinkers op de stoepen toepassen mag op plekken waar dit historisch ook zo was.

Leidsevaartbuurt en Houtvaartkwartier



Afbeelding 5.2.10: Ligging Leidsevaartbuurt en Houtvaartkwartier

Ruimtelijke structuur

Deze buurten vallen onder een consoliderende regie en een deel van de Leidsevaartbuurt behoort tot het Centraal Stedelijk Gebied (SOR). De buurten liggen in een voormalig veenweidegebied wat op 19^{de} eeuwse kaarten werd aangeduid als 'Veenpolder onder Heemstede'. Het gebied behoorde destijds tot Bloemendaal. De polder werd bemalen door een molen die stond bij het kruispunt Bisschop Callierstraat en Jos Kuypersstraat. Deze molen werd afgebroken ten behoeve van de bouw van de Nieuwe Sint Bavokerk. Bij de Pijlslaan lag een brug over de vaart, de Pijlslaan was en is een belangrijke verbindingsweg naar het westen. Bij de brug bevindt zich, zoals gebruikelijk, een horecagelegenheid, 'Het Schouwttje' (sinds tweede helft 18^{de} eeuw). De eerste bebouwing ontstond vooral langs de Leidsevaart die in 1656 gegraven werd. De

Leidsevaart is een belangrijk structurerend element in de stad en is tegenwoordig een drukke verkeersader.

In 1842 werd de spoorlijn Haarlem-Leiden aangelegd en scheidde de twee buurten. Pas vanaf eind 19^{de} eeuw vond geleidelijke transformatie tot een woonwijk voor de middenstand en arbeidersklasse plaats. Ten westen en ten zuiden van het gebied ligt de randweg (aangelegd in 1958), deze volgt het tracé van de uit beeld verdwenen Houtvaart. In het gebied komen twee terreinen voor die vroeger als rangeer, dan wel remiseterrein dienden. Deze gebieden worden herontwikkeld tot woongebieden.



Afbeelding 5.2.11: Pijlslaan

De openbare ruimte bestaat vooral uit straten en wegen in allerlei breedtes. Ook zijn er diverse plantsoenen en parkjes aanwezig. Langs het spoor ligt een langgerekte zone met bedrijven. De openbare ruimte heeft hier een andere uitstraling dan in de woonstraten

(Stephensonstraat, Rutherfordstraat, Eysinkweg). Straten zijn meer gericht op zwaar verkeer, met meer nadruk op parkeren en asfalt rijwegen.

Kansen:

- Het Centraal Stedelijk Gebied transformeren naar een gebied met meer verblijfskwaliteit, minder parkeren en een hoogwaardige inrichting.
- Meer groen ipv verharding en voldoende variatie in groen (gras, heesters, vaste planten, bomen) draagt bij aan het beeld, de klimaatbestendigheid en biodiversiteit van de stad
- Onderscheid tussen bedrijventerrein en woonstraten zorgt voor variatie en mag zich uiten in straatinrichting
- Inrichting van openbare ruimte in de her te ontwikkelen gebieden past qua uitstraling en materiaalgebruik bij het stadsdeel maar kan op kleine punten afwijken door eigentijdse functie-eisen ten aanzien van verblijven of mobiliteit.



Afbeelding: 5.2.12: De hagen langs de voortuinen van de Bloemenbuurt (ten westen van de Van Oosten de Bruijnstraat) zijn zeer karakteristiek voor het straatbeeld en horen duidelijk bij de architectuur van de buurt.

Oosterduin



Afbeelding 5.2.13: ligging Oosterduin

Ruimtelijke structuur

Oosterduin valt onder consoliderende regie en ligt op een voormalige strandvlakte dicht tegen

de binnenduinrand aan. Rond 1600 lag de kleine hofstede Distelburg ten westen van de Oosterduinweg.

In 1737 werd de hofstede uitgebreid tot aan de duinen en veranderde de naam in ' Hofstede Oosterduin'. In 1750 werd Andries Munter eigenaar van Oosterduin. De huidige Munterslaan (grens met Heemstede) is een restant van de toenmalige oprijlaan. Na annexatie door Haarlem werd op de weilanden van Oosterduin de huidige woonwijk aangelegd, al kwam in de naoorlogse jaren de bebouwing pas goed op gang, mede door aanleg van de Westelijke Randweg (1958). Het grootste deel van Oosterduin is in de jaren 80 van de vorige eeuw gebouwd. Openbare ruimte is hier ruim bemeten en zijn met de woningen als een geheel ontworpen. Pleinachtige plantsoenen zijn onderdeel van het ontwerp. De wijk oogt groen door de vele voortuinen en er staan laanbomen in het profiel. Het aangrenzende bosgebiedje Duinvliet is een restant van het gelijknamige Landgoed Duinvliet.

De buurt grenst aan de Westelijke Randweg en ligt tegen het zeer lommerrijke en chique Aerdenhout aan. De straten zijn voor het merendeel breed en ruim en zeer recent volledig nieuw ingericht met veel hoogwaardige materialen. Klinkers in de rijbaan en parkeerstroken (een doorlopend geheel) en 30 x 30 tegels in de trottoirs.



Afbeelding 5.2.14: Noordelijke begrenzing: westelijk tuinbouwgebied (WTG) en het bos Duinvliet



Afbeelding 5.2.15: Zeer brede profielen die zowel groen als stenig aandoen. Kans voor vergroening en ontharding!

Door de ruime profielen is er, ondanks voldoende openbaar groen en voortuinen toch aardig wat steen aanwezig. Dit biedt kansen voor vergroening: bomen in groene stroken in trottoirs of grotere boomspiegels. Hierdoor

kunnen de bomen in verharding zich in de toekomst beter ontwikkelen.

Kansen:

- Meer groen i.p.v. verharding door smallere wegprofielen en voldoende variatie in groen (gras, heesters, vaste planten, bomen) draagt bij aan het beeld, de klimaatbestendigheid en biodiversiteit van de stad

Ramplaankwartier



Afbeelding 5.2.16: ligging Ramplaankwartier

Ruimtelijke structuur

Ramplaankwartier valt onder consoliderende regie en maakt samen met de grotendeels onbebouwde open ruimten daaromheen deel uit van een strandvlakte. Aan het eind van de middeleeuwen is tussen de duinen en het Spaarne de Rampevaart (nu Brouwersvaart) gegraven om het veen droog te leggen. Het zoete duinwater uit deze vaart was goed bruikbaar voor de bierbrouwers. Vanuit huis

Rolland werd het veen in de directe omgeving ontgonnen en de gronden waren bruikbaar als tuinbouwgronden en als bollenkweekgebied. De eerste bebouwing van Ramplaan werd gevormd door lintbebouwing langs de Ramplaan. Haaks op de bebouwing is later een oost-westverbinding aangelegd (de Vlaamseweg, 1937) die de wijk verbindt met de westelijke randweg. Tot aan het begin van de 20^{ste} eeuw behoorde de wijk bij de gemeente Bloemendaal. Deze liet als aanvulling op de bebouwing langs de Ramplaan omstreeks 1920 een tuindorp aanleggen voor de arbeiders die in Bloemendaal en Overveen een betrekking hadden (dienstbodes, tuinmannen e.d.) In de loop der jaren is de wijk steeds verder uitgebreid.

Dat de wijk in het verleden tot het lommerijke Bloemendaal behoorde is aan de gemoedelijke, dorpse sfeer nog steeds merkbaar. Ook de vrije ligging in de groene binnenduinrand speelt hier een rol.

De straten zijn, met uitzondering van structurerende wegen als de Ramplaan en Rollandslaan, smal en voorzien van gebakken klinkers. Er wordt veel half op het trottoir geparkeerd. Parkeervakken zijn niet aanwezig, met uitzondering van de Rollandslaan en de Ramplaan. De trottoirs zijn in een deel van Tuindorp voorzien van gebakken klinkers. Verder bestaan trottoirs uit 30 x 30 tegels. Bomen staan in verharding in te kleine boomspiegels en met slechte groeiomstandigheden, zodat ze zich niet optimaal kunnen ontwikkelen.



Afbeelding 5.2.17: In een deel van Tuinwijk liggen er gebakken klinkers in het trottoir (dikformaat) en in rijweg (waalformaat)



Afbeelding 5.2.18: De Vlaamseweg heeft een brede rijbaan, fietspad is enkele jaren geleden verplaatst naar het groen aan weerszijden. Dit moet nog worden gecompenseerd door het versmallen van de rijbaan ten gunste van groen.



Afbeelding 5.2.19: Ramplaan

Kansen

- Ruime boomspiegels en goede ondergrondse voorzieningen dragen bij aan een goede boomkwaliteit en klimaatbestendigheid
- Behoud en versterken van ruimtelijke karakteristieken zoals geklinkerde woonstraten met authentieke indeling draagt bij aan de identiteit van de plek
- Meer groen ipv verharding en voldoende variatie in groen (gras, heesters, vaste planten, bomen) draagt bij aan het beeld, de klimaatbestendigheid en biodiversiteit van de stad
- Groencompensatie langs Vlaamseweg voor het verplaatsen van het fietspad van de weg naar het groen. Vlaamseweg versmallen en groene berm breder maken.
- Nieuw profiel Ramplaan niet doorvoeren in zuidelijk deel.
- Zicht op Westelijk Tuinbouwgebied behouden en koesteren.

Leidsebuurt



Afbeelding 5.2.20: Ligging Leidsebuurt

Ruimtelijke structuur

De Leidsebuurt valt onder consoliderende regio en hoort bij het Centraal Stedelijk Gebied (SOR). Oorspronkelijk was het gebied een veenpolder met vele slootjes. Door de groeiende behoefte aan arbeiderswoningen is tussen 1880 en 1929 de Leidsebuurt gebouwd. De buurt is niet als geheel ontworpen maar kwam grotendeels tot stand door een optelling van kleine plannen en verschillende eigenaren die desalniettemin regelmatig aaneengeregen straten en gebouwen opleverden. Het heeft burgemeester Iordens in die tijd nog heel wat moeite gekost om straten met een minimale breedte van 10 meter te realiseren: *“Weer heb ik mijn doel bereikt, maar het heeft de stad tonnen gouds gekost. Ieder werkman heeft echter eene nette woning, aan een flinke straat en een tuintje achter zijn huis”.*

Kenmerkend aan de Leidsebuurt zijn de smalle, rechte en volle straten waarin een groot deel van de ruimtevraag een plek vindt.

Een doorsnee woonstraat is in de Leidsebuurt echter smaller dan 10 meter (gemiddeld 9,80 m). Dit heeft tot gevolg dat er bij de inrichting van straten geen standaard minimale maten voor trottoir en parkeerstrook kunnen worden toegepast. Wel zijn, in tegenstelling tot veel andere buurten, alle functies ingepast. Dus er is altijd een parkeerstrook van voldoende (minimale) breedte, er wordt niet half op het trottoir geparkeerd.



Afbeelding 5.2.21: Trottoirhoeken zijn vaak verbijzonderd met gebakken klinkers

De openbare ruimte vormt een afwisselend en soms rommelig geheel van straatinrichtingen: 'gewone' woonstraten afgewisseld met woonerfjes en tussenvormen hiervan. Hierin wordt een bonte verzameling van bestratingsmaterialen en kleuren gebruikt, al voert het gebruik van gebakken klinkers de boventoon. Op kruispunten zijn veelal patronen in bestrating aangebracht als kunstuiting. Deze bestaan uit witte en zwarte betonklinkers. Voor bomen is in de smalle straten vaak geen of onvoldoende ruimte.



Afbeelding 5.2.22: 'Straattapijt' op kruispunten. Door wijkkunstenaar Marijke Don, jaren '70-'80 vorige eeuw.



Afbeelding 5.2.23: Zwart-wit markering langs parkeerstrook is voor de Leidsebuurt kenmerkend

Kansen:

- Het Centraal Stedelijk Gebied transformeren naar een gebied met meer verblijfskwaliteit, minder parkeren en een hoogwaardige inrichting.
- Bomen op strategische plekken, voorzien van goede ondergrondse voorzieningen en ruime boomspiegels
- Meer eenheid in profielindeling en verharding
- Bestringskunst blijft mogelijk.

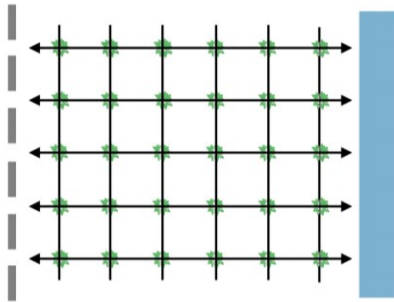
- Meer groen op strategische plekken draagt bij aan de klimaatbestendigheid van de stad en zorgt voor informele speelruimte



Afbeelding 5.2.24: Leidseplein: een groene parel in een verdichte buurt



Afbeelding 5.2.25: Aangezien er in de smalle straten van de Leidsebuurt weinig ruimte is voor bomen kunnen de bomen op de kruispunten worden geplant. Hier is er net iets meer ruimte en zo ontstaat er toch een groen beeld.



Afbeelding 5.2.26 Bomen op hoekenprincipe uit vloerkaart Leidsebuurt

Rozenprieel



Afbeelding 5.2.27:

Ruimtelijke structuur

Rozenprieel valt onder het beschermd stadsgezicht en behoort tot het Centraal Stedelijk Gebied. In de 18de en 19de eeuw was het 'Rozenprieel' nog bekend door de vele kwekerijen en tuinderijen van o.a. Schneevogt,

Voorhelm, Thijsse, Krelage en van Eden. Aangezien het gebied als buitengebied voor de stad Haarlem fungeerde, waren er ook enkele buitenplaatsen gevestigd zoals Koningsteijn, Zomerlust, Meerlust, Plantlust en Rustenburg. Tijdens de industriële revolutie ontstond behoefte aan meer woningen en industrie. De buitenverblijven werden verkocht, gesloopt en moesten plaatsmaken voor wasserijen, houtkoperijen en bierbrouwerijen (voornamelijk langs het Spaarne) en woningbouw. Zo werden, tegelijkertijd met de bouw in de Leidsebuurt en Amsterdamsebuurt rijen arbeiderswoningen opgeleverd en verdwenen daarmee ook de tuinderijen.

Deze woonwijk is grotendeels gebouwd op basis van een stratenplan uit 1876. De delen ten zuiden van de Rustenburgerlaan en ten westen van de Voorhelmstraat zijn rond de jaren '20 van de vorige eeuw gerealiseerd. In de jaren '70 en '80 van de twintigste eeuw heeft de stadsvernieuwing ingrijpende veranderingen in de wijk teweeggebracht. Zo werd het patroon van lange gesloten bouwblokken doorbroken door de aanleg van dwarsstraten. Ook werden veel woningen vervangen en verbeterde de kwaliteit van de buitenruimte door aanplant van bomen en de aanleg van speelplaatsen.

Zo is het Rozenprieel dus een echte arbeidersbuurt met in het hart veel goedkope (huur)woningen en smalle, volle straten zonder voortuinen.

De openbare ruimte de vormt op dit moment een afwisselend maar ook rommelig geheel van straatinrichtingen ('gewone' woonstraten afgewisseld met woonerfjes en tussenvormen

daarvan, zie foto's hiernaast). Hierin wordt een bonte verzameling van verhardingsmaterialen en kleuren gebruikt.

In de trottoirs, op hoeken, pleintjes, maar ook in de rijweg zijn veelal afwijkende patronen in bestrating aangebracht. Deze afwijkende bestratingen stammen, samen met tal van andere kunstwerken, uit de jaren '70 en '80 waarin wijkkunstenaars als Jo Klingers en Tije Domburg actief waren. Soms zorgen zij voor verbijzondering van een plek maar op andere plekken, zoals in trottoirs en op hoeken zorgen ze vaak ook voor een onrustig en onsamenhangend beeld.

De lichtmasten die in de smalle trottoirs staan maken de doorloopruimte op veel plaatsen te smal (smaller dan 1,5m). Ook voor bomen is er in de smalle gedeelten van de trottoirs nauwelijks ruimte en ze hebben ondergronds te weinig ruimte en voeding om zich goed te kunnen ontwikkelen.

De Spaarneoever is op enkele plekken ingericht als tuin (al dan niet legaal), wat een doorgaande wandelroute langs het water in de weg staat.



Afbeelding 5.2.27 Bakkerstraat, veel verhardingssoorten en bestratingsmaterialen

Kansen:

- Het Centraal Stedelijk Gebied transformeren naar een gebied met meer verblijfskwaliteit, minder parkeren en een hoogwaardige inrichting.
- Het Spaarne als ruimtelijke drager van de stad versterken door ruimte vrij te spelen voor een wandelroute en verblijfsruimte langs het water
- Meer eenheid in profielindeling en verharding;
- Bomen op strategische plekken (kruispunten), voorzien van goede ondergrondse voorzieningen en ruime boomspiegels; buurttuinen blijven een welkome aanvulling.
- Extra groen draagt bij aan de klimaatbestendigheid van de stad en zorgt voor informele speelruimte

- Bestringskunst blijft mogelijk, maar langs de Spaarne-oever heeft continuïteit en monumentaliteit van het profiel prioriteit.

Zijlwegkwartier en Garenkokerskwartier



Afbeelding 5.2.28: Ligging Zijlwegkwartier en Garenkokerskwartier

Ruimtelijke structuur

Deze buurten vallen onder consoliderende regie en behoren deels tot het Centraal Stedelijk Gebied. De Zijlweg, die midden door dit gebied loopt is een middeleeuwse oost-westverbinding tussen de strandwallen waar Haarlem en dorpen als Bloemendaal en Overveen zich op vestigden. Garenkokerskwartier en Zijlwegkwartier liggen in het veengebied van de tussenliggende strandvlakte en was tot de 19^{de} eeuw in gebruik als weiderond. Er ontstond veel bedrijvigheid langs de Garenkokersvaart, Brouwersvaart en langs oude linten zoals de Zijlweg. De verdichting en daarmee de transformatie naar een gebied

waar hoofdzakelijk gewoond wordt ging vanaf eind 19^{de} eeuw heel snel. De Zijlweg kreeg een herenhuisbebouwing en in de buurten aan weerszijden werd voor de sociale midden- en arbeidersklasse gebouwd. Zo ontstond een wijk waarin ruimere straten met voortuinen en zeer smalle straten zonder voortuinen elkaar afwisselen. Van oorsprong bestonden de straten enkel uit rijwegen van gebakken klinkers en trottoirs in betontegels. Maar inmiddels zijn er echter veel verschillende oplossingen bedacht voor neuzen, boomspiegels, kunst in het vloerpatroon, verkeerskundige oplossingen zoals drempels etc. en objecten zoals fietsenrekken en hekken. Deze vele toepassingen, tezamen met de verschillen in materiaal en kleur maken het ruimtelijke beeld in sommige delen van het Garenkokerskwartier en Zijlwegkwartier rommelig en onsaamenhangend.

In smalle straten staan auto's vaak half op de stoep geparkeerd en komt het gebruik van de trottoirs door voetgangers hier en daar in de knel. In de jaren '10 van deze eeuw zijn er enkele straten heringericht met een nieuw principe. Hier wijkt het straatprofiel af van de oorspronkelijk inrichting maar komt meer tegemoet aan de huidige parkeerdruk.



Afbeelding 5.2.29: Previnairestraat met recente inrichting



Afbeelding 5.2.30: Brouwersvaart: een mooie structuurlijn met zicht op de Bavo



Afbeelding 5.2.32: Assendelverstraat met vakparkeren en smalle stoep

Kansen

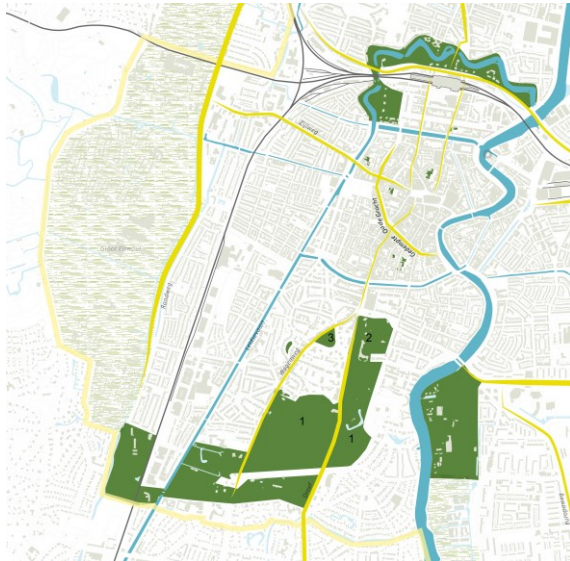
- Het Centraal Stedelijk Gebied transformeren naar een gebied met meer verblijfskwaliteit, minder parkeren en een hoogwaardige inrichting.
- Ruime boomspiegels en goede ondergrondse voorzieningen dragen bij aan een goede boomkwaliteit
- Bomen op strategische plekken (op hoeken e.d.)
- Meer eenheid in profielindeling en verharding
- Meer groen op strategische plekken draagt bij aan de klimaatbestendigheid van de stad en zorgt voor informele speelruimte
- Als wenselijk woonstraatprofiel kiezen voor parkeren op verhoogde stoep

Alternatieve profielen smalle straten:



Afbeelding 5.2.31: Duvenvoordestraat met rabatparkeren

5.3 Vlakken (parken)



Afbeelding 5.3.1: Ligging Parken in Haarlem Zuid-West

Haarlemmerhout (1)

De Haarlemmerhout is een Rijksmonument en is van oorsprong een loofbos op de strandwal van Alkmaar tot Den Haag. Het bos is in de periode tussen de 14^{de} en 16^{de} eeuw meerdere malen gekapt en de twee eeuwen daarna opnieuw beplant. In 1755 was de herbeplanting van het stadsbos voltooid. Vanaf 1769 kocht de Amsterdamse koopman Henry Hope gronden en kleine buitenplaatsen ten noorden van dit stadsbos op, met de bedoeling een buitenplaats (Welgelegen) aan te leggen. De Haarlemmerhout beschouwde hij als voortuin van zijn paviljoen en liet de tuinarchitect Johann Georg Michael de kenmerkende zichtas creëren.

In opdracht van de gemeente Haarlem maakte J.D. Zocher jr. in 1827 een ingrijpend reorganisatieplan voor de gehele Hout in landschapsstijl. Deze inrichting werd licht herzien door landschapsarchitect L.A. Springer in 1902. Sindsdien is het park beduidend begroeid geraakt. In 1960 werd de Fonteinlaan dwars door de Haarlemmerhout gelegd. Vanaf 1969 is het park een rijksmonument.

- Meer eenheid in verharding van wandel paden (één soort halfverharding)
- Evenementen beperkt houden en goed inpassen zonder schade aan het park
- Beheer en onderhoud conform beheerplan



Afbeelding 5.3.2: De Haarlemmerhout is van oorsprong een bos en heeft dat karakter altijd behouden

Kansen:

- Beter koppelen aan de binnenstad, als historische groene tegenhanger van het versteende historische centrum doormiddel van duidelijke uitnodigende routes en barrierewerking van kruisende wegen te verminderen.
- Het rustige deel van de Spanjaardslaan herinrichten en toevoegen aan het park.
- Park vergroten door versmallen profiel Kleine Houtweg (een rijweg bij het park voegen).

Frederikspark (2)

De Baan (maakt tot op heden onderdeel uit van het Frederikspark) wordt voor het eerst genoemd in 1346 in een rekening van een grafelijke houtvester. In 1389 wordt het door Hertog A. van Beieren geschonken als speelveld 'ten ewighen dagen'. In 1769 kocht Henry Hope een stuk grond in dit gebied en liet daar Paviljoen Welgelegen bouwen. Het paviljoen kwam in 1808 in het bezit van L. Napoleon. J.D. Zocher ontwierp een park rondom het paviljoen dat vereenvoudigd werd uitgevoerd. De naam Frederikspark dateert uit 1847, daarvoor heette het noordelijk deel van het park Princessetuin. In 1831 werd het opengesteld voor publiek alleen het middendeel werd omheind en verhuurd als weide (Koekamp), en in 1864 werd gestart met het bouwen van zeven villa's in het park (naar een ontwerp van J.D. Zocher jr). In 2000 werd het Frederikspark aangewezen als Rijksmonument. In 2005 is het gerenoveerd en zijn de oorspronkelijke karakteristieken hersteld.



Afbeelding: 5.3.3: Frederikspark heeft in het verleden als weide gediend (de Koekamp)

Kansen:

- Verbindende functie tussen de oude stenige binnenstad en het stadsbos Haarlemmerhout versterken doormiddel van duidelijke uitnodigende routes en barrierewerking van kruisende wegen te verminderen.
- Evenementen beperkt houden/afstemmen op de draagkracht van het park. Goed inpassen en schade aan het park voorkomen.
- Paden bestaan uit gebakken klinkers, als overgang tussen de geklinkerde binnenstad en de meer natuurlijke Haarlemmerhout.
- De Baan afwaarderen tot een klinkerweg, zo mogelijk groen toevoegen aan het Frederikspark.
- Beheer en onderhoud conform beheerplan.

Florapark (3)

Het Florapark valt onder het beschermd stadsgezicht. Naast het Frederikspark en het Kenaupark maakte L.P. Zocher in opdracht van de Haarlemse Bouwvereniging in 1873 een ontwerp voor het Florapark op het voormalige Hazepatersveld. Dit was tot die tijd een open weidegebied begrensd door de Hazepaterslaan, de Wagenweg en de Dreef. Bij de uitgifte van de percelen had men een grote toeloop verwacht, maar het duurde bijna 20 jaar voordat het veld werd bebouwd. Vanaf 1880 komt er meer schot in en wordt ook parkgroen aangelegd door de boomkwekerij Fa. J. D. Zocher en Co.



Afbeelding 5.3.4: Florapark

Het Florapark is een driehoekig terrein waarbij het middengedeelte werd opengehouden en beplant met heesterpartijen. Daaromheen staan grote villa's met royale tuinen en enkele rijen huizen. De tuinen werden van de straat gescheiden door gietijzeren hekken, bekroond met pijnappels, die de gastvrijheid symboliseren.

Kansen:

- parkeerdruk in en om het park verminderen;
- Opzet en structuur behouden.

5.4 Routes (lange lijnen)

De lange lijnen in de stad zijn gebiedsoverschrijdend. Ze vallen onder 'bijzondere regie' in de nota RK. Ze hebben een gecompliceerd karakter: ze verbinden, begrenzen woonwijken of snijden stukken stad voor het oog af. Maar het zijn altijd routes of gebieden die oriëntatie bieden en waaraan je denkt als je van A naar B moet. Voor de openbare ruimte langs de lange lijnen geldt dat bij (her)inrichting van een klein stukje van de lijn altijd vanuit het grote geheel wordt bekeken. De opgave is voldoende samenhang te bereiken in het lengteprofiel (door bomen, verlichting en margestroken) zodat afwisseling in het breedteprofiel mogelijk is.

De lange lijnen die hierna beschreven staan, zijn uitgewerkt in deel 2 van dit HIOR.

Wegen

- Dreef-Fonteinlaan-Zuiderhoutlaan
- Wagenweg
- Zijlweg
- Randweg (N208)

Waterlopen

- Spaarne
- Leidsevaart
- Brouwersvaart
- Garenkokersvaart



Afbeelding 5.4.1: Lange lijnenkaart uit nota RK

Dreef-Fonteinlaan-Zuiderhoutlaan

Deze route is van oorsprong een wandelboulevard met vier rijen bomen die de verbinding vormde tussen de stad en het midden van de Hout. De route liep daar dood in het park. De Fonteinlaan is later aangelegd. In 1827 werd de Hout omgevormd tot parklandschap, naar een ontwerp van J.D. Zocher. De Fonteinlaan werd daarmee onderdeel van het parklandschappelijk padenpatroon door het parkbos. De verkeersdruk heeft de loop van de route weer iets rechter gemaakt. In 1997 is het bomenkunstwerk Lindendbogen (Sjoerd Buisman) geplaatst langs de Fonteinlaan.



Afbeelding 5.4.2: Fonteinlaan

Verkeersstructuur HVVP: GOW B 50km/u
Hoofdbomenstructuur, die grotendeels bepaald wordt door het aanliggende bos.

Kansen:

- Barrierewerking van de weg verminderen zodat de beide delen van de Hout nader tot elkaar komen en de weg nog meer door het bos gaat lopen. Bijvoorbeeld door een betere oversteekbaarheid.
- Relatie (fysiek en visueel) met de Hout (het Hildebrandmonument) behouden.
- Bomen in de hoofdstructuur alle ruimte geven

Wagenweg

Middeleeuwse route over de strandwal van het zuidelijke Rijnland. Het was de 'Heereweg' naar de binnenstad van Haarlem, langs de Hout en de sloot aan de Grote Houtpoort. Het tracé naar de stad is vrijwel onveranderd. Langs de route ontwikkelde zich in de 17^{de} eeuw een aantal buitenplaatsen als Vredenhof en Eindenhout. Eind 19^{de} begin 20^{ste} eeuw werden verschillende aanliggende villabuurtjes ontwikkeld zoals Florapark, Plein en het Wilhelminapark. Bosch en Vaart uit begin 20^{ste} eeuw is in 1927 door Haarlem geannexeerd. De Wagenweg heeft, door de aanwezigheid van de Haarlemmerhout, een asymmetrisch profiel en is momenteel zeer verkeerskundig ingericht. Veel verschillende materialen en stroken van wisselende breedte waardoor een onsaamhangend en gefragmenteerd beeld ontstaat. Bomen in het trottoir (hoofdstructuur) ontwikkelen zich niet optimaal.

In de SOR is de Wagenweg een sleutelproject. Er wordt gepleit voor meer verblijfskwaliteit en meer straatbomen.



Afbeelding 5.4.2: Wagenweg



Verkeersstructuur HVVP: GOW B 50km/u
Hoofdbomenstructuur, die grotendeels bepaald wordt door het aanliggende bos.

Kansen:

- Meer verblijfskwaliteit
- Meer bomen toevoegen (hoofdbomenstructuur)
- Groeiplaatsverbetering bomen in trottoir
- Meer continuïteit in profiel, minder soorten en kleuren verharding toepassen, meer eenheid en passend bij de uitstraling van het aanliggende park

Zijlweg

De Zijlweg verbindt de Kennemerduinen via de Zijlstraat met de Grote Markt. Hij doorkruist daarbij de Westelijke Randweg, het spoor en de Leidsevaart. De Zijlweg is een middeleeuwse dijkweg langs een afwateringssloot naar de Delft, tussen Haarlem en Overveen. Voorheen lag er een sluis (de Zijl) in de afwateringssloot. Langs de route lagen van oorsprong bleekveldjes. Het schone gefilterde water werd gebruikt voor de brouwerijen. Op de overgang naar de historische binnenstad was het verdedigingsbolwerk de Zijlpoort gelegen. De Zijlweg valt onder consoliderende regie.

In de SOR is de Zijlweg een sleutelproject. Er wordt gepleit voor het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit en voor het verminderen van het autoverkeer zodat de oversteekbaarheid verbetert.



Afbeelding 5.4.4: Zijlweg 1900

Verkeersstructuur HVVP: GOW B 50km/u.
Ruimte ontbreekt om het wensprofiel overal toe te passen.

Hoofdbomenstructuur. Twee rijen bomen in parkeerstrook. Zijlweg West is zo smal dat een bomenrij ontbreekt.

Kansen:

- Ruimtelijke kwaliteit toevoegen, meer aandacht voor de verblijfs- en loopfunctie; brede trottoirs zijn zeer gewenst
- Hoofdbomenstructuur optimaliseren
- Groeiplaatsverbetering bomen



Afbeelding 5.4.3: Zijlweg 2016: met meer ondergrondse ruimte kunnen bomen meer uitgroeien

Spaarne

Het Spaarne is de belangrijkste dragende structuurlijn van de stad. Het Spaarne is de rivier waaraan Haarlem is ontstaan en tot wasdom is gekomen. De rivier is gedurende eeuwen, samen met de trekvaarten, een belangrijke transportas geweest: Haarlem werd een sterk op het water georiënteerde handelsstad met langs de oevers markten,

scheepswerven, e.d. Aan de zuidkant ontwikkelde Heemstede zich vanuit de oude kern en in de flanken van de Haarlemmerhout, waarbij grotere buitenwijken werden veranderd in villawijken. Doordat uitbreidingen vanuit de oude strandwal dus op afstand van het Spaarne-plaatsvonden en omdat het transport over land de functie van het water als vervoersas overnam, kwamen grote delen van het Spaarne en zijn oevers in de periferie van het stedelijk leven terecht. Het ontbreekt de oevers daardoor aan de allure die eigen behoort te zijn aan zo'n tot de verbeelding sprekende rivier. Grote delen van de Spaarneoevers maken een ontoegankelijke indruk en zijn voor voetgangers en fietsers nauwelijks begaanbaar. De recreatieve en toeristische mogelijkheden worden onvoldoende benut.



Kansen

- Toegankelijke en prettige verblijfsruimte creëren
- Doorgaande wandelroute langs het water
- Recreatieve kansen benutten

- Minder woonschepen (uitsterfbeeld), meer zicht op het water.

Leidsevaart

De Leidsevaart is een van de twee trekvaarten die Haarlem heeft. De vaart vormt een doorgaande waterverbinding tussen Haarlem en Leiden en werd aangelegd in 1656. Aan de Oostzijde is een aantal bijzondere buitenplaatsen ontstaan, zoals Zomerlust en hofstede Zwanenburg waarvan de koepel nog steeds zichtbaar is langs de vaart. In de 19^{de} eeuw zijn de koepels van Zwanenburg en Zomerlust onderdeel geweest van bloembollenkwekerij Tubbergen. Bij de aansluiting met de binnenstad ontstond een schiereiland tussen de Leidsevaart en de Zijlsingel. Later, halverwege de 19^{de} eeuw, is de Zijlsingel gedempt en is de Wilhelminastraat ontstaan. Daarmee werd de Leidsevaart de afrondende gracht langs de binnenstad.



Afbeelding 5.4.5: Leidsevaart

Asymmetrisch profiel, stenige kades, 16-19m breed water,

Verkeersstructuur HVVP: GOW B 50km/u
Hoofdbomenstructuur

Kansen:

- Groeiplaatsverbetering bomen
- Functionele relatie tussen water en basiliek St. Bavo (waterrecreatie)

Brouwersvaart en Garenkokersvaart

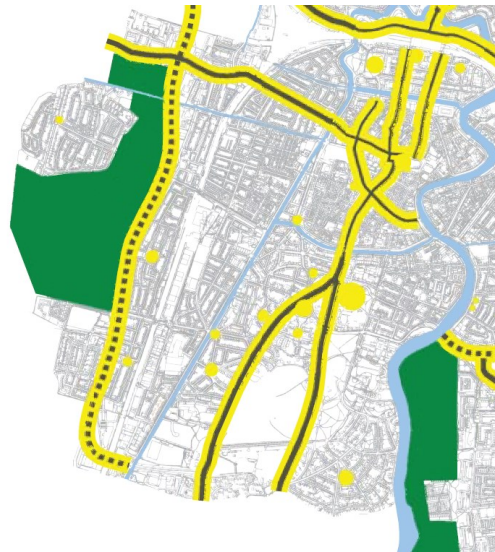
Brouwersvaart (Rampevaart) voorzag de stad van zoet duinwater ten behoeve van de bierbrouwers en blekerijen. De Garenkokersvaart, die vroeger Kerf- of Korfsloot werd genoemd vormde een aftakking van de Delft naar de stadssingel. In 1515 werd het door een sluisje afgesloten ten behoeve van de Haarlemse bierbrouwerijen, die belang hadden bij het zuiver houden van het stadswater. Dit sluisje kreeg in de zeventiende eeuw de naam Garenkokerssluis naar de vele garenkokerijen welke buiten de Zijlpoort waren gevestigd.

Kansen

- Onderdeel van een groene route van en naar het buitengebied. Dit karakter versterken.

5.5 Bijzondere plekken

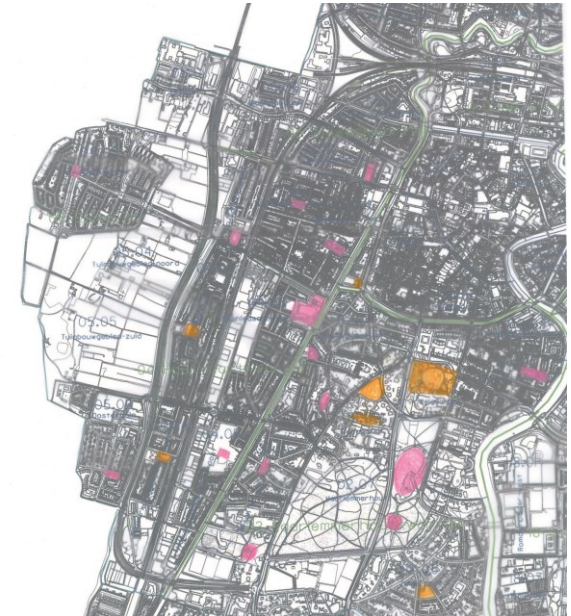
Er zijn plekken in Haarlem Zuid-West die door hun ligging, maat en/of functie een andere behandeling mogen krijgen om te verbijzonderen. Het zijn vaak de 'huiskamers' van de buurt. Ze worden door veel mensen gebruikt en onderscheiden zich door grootte, gebruik, functie en inrichting. Natuurlijk is gebruik van de in dit HIOR voorgeschreven materialen prima, maar er is daarnaast meer ruimte voor de ontwerper, opdat de unieke karakteristiek van elk van deze plekken wordt versterkt.



Afbeelding 5.5.1: Bijzondere plekken kaart nota RK

De openbare ruimte van bijzondere pleinen en plekken kan zich onderscheiden van zijn

omgeving door materiaal, verlichting, beplanting en objecten. De opgave is een integraal ontwerp van alle objecten, functies tot en met bebouwing. Aandacht voor het beheer en de aansluiting op de omgeving (bijvoorbeeld concrete materiaalovergangen) is noodzakelijk.



Afbeelding 5.5.2: Bijzondere plekken kaart (toevoeging HIOR)

Bijzondere plekken zijn het Hasselaersplein, Brouwersplein, Leidseplein, De Ruijterplein, Ramplaanplein, Basiliek St. Bavo omgeving, Zwanenburgplantsoen, Theemspanplein, Oranjeplein, Duinroosplantsoen, Eindhoven, Hildebrandmonument, Vlooienveld/Hertenkamp, Floraplein, Florapark, Frederikspark, Voortingplantsoen en het plantsoen aan de Churchillaan/Mauritslaan.

BRONNEN

- Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) (2017)
Haarlem en het Klimaat, onderzoek naar
klimaatbestendigheid (2016)
Klimaatadaptatie-agenda (2017)
Duurzaamheidsprogramma Haarlem 2015-2019
Structuurplan Haarlem 2020 (2005)
Plan van aanpak extra onderhoudsbudget
(2006)
Haarlems Verkeer- en Vervoer Plan (2003)
Algemeen Programma van Eisen (2004)
Haarlemse Monumentale Bomenlijst (2009)
Dossier Groen in Haarlem (2007)
Reclame in de openbare ruimte (2007)
Architectuurgids Haarlem Schuyt&Co. (2005)
Basiskwaliteit openbare ruimte (2005)
Nota Ruimtelijke Kwaliteit, deel 1. visie en deel
2. beoordelingskaders, juli 2012
Gemeente Haarlem, Ecologisch Beleidsplan
2013-2030, 2013
Bomenbeleidsplan Haarlem 2009 – 2019,
december 2009
Haarlemse Monumentale Bomenlijst 2009, april
2009
Speelruimtebeleid Haarlem 2013 – 2020,
februari 2013
Evaluatie Speelruimteplan, juni 2009
Handboek Inrichting Openbare Ruimte Haarlem
Binnenstad, deel 1. Visie en deel 2. Richtlijnen,
december 2007
Openbare Verlichting Haarlem, kaart en
omschrijving armaturen, november 2012
Integraal Waterplan Haarlem, geactualiseerd in
2014
Kansenkaart Watertoerisme Haarlem, maart
2008
Kadernota Duurzaamheid, Haarlem, augustus
2011
Plan van aanpak Kansenkaart Watertoerisme
2013-2016, december 2013
Collegebesluit Vaststellen Plan van Aanpak
Kansenkaart Watertoerisme 2013-2016
Kaart ontwikkelingen watertoerisme 2013
Spaarneplan, juni 2000
Nota van B&W, beantwoording motie “Fiets ‘m
erin”, nr 17, juli 2007
Nota Visie en Strategie, Haarlem, december
2012
Raadstuk 2014/340726 actualisatie Visie en
Strategie beheer en onderhoud’
Vaststelling Groenstructuurplan 2020, juni 2009
vGRP (verbreed Gemeentelijk RioleringsPlan),
2014
BRP's (BasisRioleringsPlannen), 4 maal



Februari 2019

Werkgroep HIOR gemeente Haarlem:

Niels van Esterik, Maaïke Sillmann, Albert vd Stelt, Laura
Meuleman en Ans Kippersluis.

Cronenberg Advies BV, begeleiding en advies:

Geertjan Cronenberg, Chantal Entius