

Visie ontwikkelzone Zijlweg – verwerking ter inzage legging

De concept ontwikkelvisie Zijlweg heeft ter inzage gelegen van 26 augustus tot 7 oktober.

Er zijn in totaal 28 reacties binnengekomen. De samengevatte reacties zijn in de linker kolom in onderstaand overzicht opgenomen. Het antwoord van de gemeente op de reactie staat in de middelste kolom. Indien een reactie heeft geleid tot een aanpassing van de visie dan is dat in de derde, meest rechter kolom toegevoegd.

Na de beantwoordingstabel is een tabel toegevoegd met alle wijzigingen die in het visiedocument zijn gedaan.

1.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Het plan om op de hoek Zijlweg/Randweg 4 x hoogbouw neer te zetten vindt indiener ernstige vervuiling van het aangezicht en weidsheid op deze hoek. Zeker omdat op dit punt de omgeving overgaat in duingebied en niet te vergeten het natuurgebied achter de Mercedes Dealer.	Wij vinden de openheid van het landschap, net als u, zeer waardevol. Daarom hebben we het verbeteren van de openheid van de het landschap, wat zo kenmerkend is voor het Westelijk Tuinbouwgebied, als een van de doelen in deze visie benoemd. In de vier kwadranten bij de kruising van de Randweg en de Zijlweg is nu reeds bebouwing aanwezig. Juist de concentratie van bebouwing op knooppunten zoals deze, zorgt ervoor dat de nabij gelegen groengebieden beschermd blijven. De nabijheid van de stations Overveen en Haarlem maakt deze locatie zeer geschikt om woningen toe te voegen. De openheid van het landschap blijft met deze ontwikkeling behouden.	geen

2.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Reactie is ingediend namens het VVE bestuur van Bijdorplan 88-158. Het betreft een gemeenschappelijk bezwaar tegen het bouwen op de volgende locaties: - Zijlweg 247 - Garage Biemond - Stadsrand Westelijk Tuinbouwgebied Indiener ziet in de plannen geen groengarantie terug, de groenvoorziening is onvoldoende. Alleen maar bouwen. Gevreesd wordt voor sluipverkeer door de Bijdorplan als gevolg van deze veranderingen. Het bestuur wijst op de uitspraak van de Raad van State omtrent de stikstofuitstoot bij natuurgebieden. Dit kan hier tevens gelden, want Elswout en Middenduyn zijn om de hoek.	Wij begrijpen uw zorgen over groen en toename van verkeer als er woningen gerealiseerd worden. Wij hebben daarom aan deze aspecten uitvoerig aandacht besteed in de ontwikkelvisie Zijlweg. Groen: De groene kwaliteiten van het gebied worden gekoesterd in de visie. Waar kansen liggen wordt ingezet op het versterken van de groenstructuren en de groenvoorzieningen in de buurtjes. Toevoegen van groen en water is naast een kwaliteitsslag ook nodig om in te kunnen spelen op de klimaatveranderingen en het verbeteren van de gezondheid. In de	geen

Daarnaast staat er in de tuinbouwgebieden veel groen en zijn er veel trekvogels en andere dieren. Daarnaast is de buurt en de scholen eromheen ook een bezwaar begonnen om dit tegen te houden. Geadviseerd wordt om ergens anders te gaan bouwen. Indien de plannen niet wijzigen zullen wij juridische stappen kunnen treffen om het besluit nietig te verklaren.	ontwikkelprijncipes 'leder buurtje een eigen gezicht' en 'krachtige groen-blauwe structuur' komt de ambitie om de groen/waterkwaliteit te verbeteren duidelijk naar voren. Specifiek voor het deelgebied Biemond/westelijk tuinbouwgebied is het doel voor het westelijk tuinbouw gebied het open landschappelijke karakter te versterken en het landschap beleefbaarder te maken voor mensen in de omgeving. Hoe dit precies vorm gaat krijgen zal later worden uitgewerkt met belanghebbenden. Door bijvoorbeeld een gezamenlijk landschapsherstelplan op te stellen. In het deelgebied Schoonzichtlaan wordt met name ingezet op het toevoegen van water en het vergroten van de gebruikskwaliteit van de bestaande groene ruimte. Volgens het 'groen, tenzij-principe' wordt overbodige verharding omgezet naar groen. Verkeer: Uit de berekeningen van het verkeersonderzoek is niet gebleken dat er verkeerstoename is vanuit de Blijdorplaan. Bij de uitwerking van de plannen zullen er nadere onderzoeken worden verricht naar de verkeersbewegingen. Indien nodig zullen vervolgens passende maatregelen worden getroffen. Stikstof: De projecten in de ontwikkelzones moeten nog starten. Deze zullen uiteraard aan de dan geldende regelgeving moeten voldoen, inclusief die voor stikstof. Er zal bij het ontwikkelen van de zones rekening moeten worden gehouden met de	
---	---	--

	stikstofproblematiek en per zone zal bekeken worden wat de effecten zijn. Projecten die voortkomen uit de ontwikkelvisie zullen de gebruikelijke procedure doorlopen. Woningen: Haarlem is een eeuwenoude, mooie stad waar mensen graag wonen en leven. De nabijheid van veel banen binnen de regio van Amsterdam vergroot de aantrekkingskracht van Haarlem als woonplaats. Dat zorgt voor grote druk op de woningmarkt. Haarlem heeft de ambitie om de komende jaren 10.000 woningen toe te voegen, verspreid over verschillende gebieden in de stad. De woningen zijn nodig om wachttijden voor sociale woningen te verkorten, doorstroom te vergemakkelijken en iedereen meer kans te geven een woning te vinden. Niet alleen in de ontwikkelzone Zijlweg, maar ook op andere plekken in Haarlem zullen in de komende jaren daarom woningen worden gebouwd, in combinatie met ruimte voor voorzieningen en werken. De ontwikkelzone Zijlweg leent zich bij uitstek voor het realiseren van woningen, gezien de ligging nabij het station Overveen en Haarlem. Vervolprocedure: Tegen het vaststellen van deze visie staat geen bezwaar en beroep open. De verschillende deelgebieden zullen in een volgende fase verder worden uitgewerkt in concrete projecten. In die fase kunt u de uitwerking bekijken en daarop reageren.	
--	---	--

3.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Indiener is geschrokken van de hoogte en de plaatsing van de geplande bouw op het terrein wat nu van de brandweer en GGD is. Indiener is bewoner van het Narcisplantsoen en verwacht uitzicht en zonlicht kwijt te raken als gevolg van deze plannen. Er wordt dringende gevraagd om hier rekening mee te houden door de geplande nieuw bouw niet te hoog te maken en voldoende afstand te houden van de bestaande bouw van het Narcisplantsoen.	Het deelgebied 'Buurtparken: water en hoven' bevindt zich op de locatie van de brandweer/veiligheidsregio. Concrete ontwikkelingen in dit deelgebied zijn op dit moment nog niet in beeld. De veiligheidsregio is een belangrijke functie in de stad en zal enkel verplaatsen als er een betere plek te vinden is. Er is gekozen dit deelgebied wel in de visie op te nemen om inzichtelijk te maken wat de kansen op lange termijn zijn in samenhang met de overige initiatieven rondom de Kruising Randweg-Zijlweg. Een groot deel van deze locatie is op dit moment bebouwd en versteend. In het verkavelingsmodel 'buurtparken' zijn bestaande kwaliteiten zoals de groene plekken het uitgangspunt. De woonfunctie biedt de kans om aantrekkelijke bebouwing te plaatsen en het brandweerterrein in de toekomst aanzienlijk te vergroenen.	geen

4.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Indiener is positief over de aandacht voor fietsers, maar ziet dit graag aangevuld met aandacht voor voetgangers. Alle maatregelen zijn gericht op meer fietsers en betere fietspaden, maar onduidelijk is waar dan de voetganger blijft. Specifiek wordt bedoeld op het Houtmanpad. Dat is een voetpad waar veelvuldig (hard) gefietst wordt. De gemeente treedt hier niet handhavend tegen op. In de plannen blijft het	In de visie hebben we als doel geformuleerd: 'Het verbeteren van de gezondheid en veiligheid, door het gebruik van fietsen en wandelen te stimuleren, groen en speelruimte toe te voegen, het aantal verkeersongevallen in het gebied terug te brengen en de luchtkwaliteit te verbeteren'. In de Structuurvisie Openbare Ruimte is een prioritering opgenomen voor de te maken	De informele fietsroute over het Houtmanpad wordt aangeduid als wandelroute. De visie is dat er een alternatieve fietsroute over het landje van boer Piet gaat.

een voetpad. En komt er een officieel fietspad bij, over wat in de volksmond 'het landje van boer Piet' wordt genoemd. Gevraagd wordt of dat klopt. De vraag is hoe voorkomen zal worden dat er op het voetpad toch gefietst wordt. Door de plannen om meer te bebouwen zal het aantal fietsers toenemen.	afwegingen. Het beschermen en versterken van groen en water heeft de hoogste prioriteit. Daarna komt het inpassen van maatregelen om klimaatverandering op te vangen. Ruimte voor mobiliteit is de volgende. Daarbinnen weegt het belang van de voetganger het zwaarst. Daarna komt de fiets, dan het openbaar vervoer en als laatste het gemotoriseerd verkeer. De laatste prioriteit is ruimte voor objecten en parkeren. Deze afweging geldt ook voor de Zijlweg visie. In de visie is het Houtmanpad tussen de Beatrixschool en de Randweg aangeduid als voetpad, zoals het ook in de bestaande situatie is. Het is bekend dat dit deel van het Houtmanpad ook door fietsers wordt gebruikt. De visie gaat daarom uit van een nieuw fietspad tussen de Korte Zijlweg en de Randweg over het landje van Piet, zodat er voor fietsers een goed alternatief is voor het Houtmanpad. Fietsers kunnen hun route vervolgen onder de Randweg richting het centrum. Op die manier wordt het bestaande Houtmanpad aan de westzijde van de Randweg weer voor de wandelaars. We hebben uw reactie doorgestuurd naar het team Handhaving, zodat zij op de hoogte zijn van uw melding.	Door de tekst heen wordt meer aandacht besteed aan de voetganger.
--	---	--

5.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Indiener stelt een aantal vragen over het zoekgebied Stadsrand Westelijk Tuinbouwgebied: Wat is het doel van het zoekgebied vanaf de Mercedesgarage in westelijke richting, parallel aan de Zijlweg, door de achtertuinen van de bewoners aldaar (gebied 9, blz. 12). Welke	In uw zienswijze informeert u naar plannen die het landschap en natuur nabij het westelijk tuinbouwgebied raken Wij delen met u het belang van het hoogwaardige landschap en de natuur in en nabij het Westelijk	geen

gedachten zijn hierover? Als daar daadwerkelijk ontwikkelingen plaats vinden, wat voor baat hebben de betrokken bewoners daar dan bij? Indiener is mede-eigenaar van een stuk grond en vraagt reactie op onderstaande: Er wordt gesproken over ideeën in het gebied tussen dit zoekgebied en de Brouwersvaart. Waarom staan deze ideeën niet op papier? Op één van de tekeningen staat wel een pad wat vanuit het initiatief gebied 5 (blz. 12) richting Brouwersvaart loopt met een brug die aansluiting zoekt naar het Houtmanpad. Wat zijn hier de plannen? Dit gaat namelijk consequenties hebben voor grond die daar in het bezit is van onze familie. Indiener geeft aan dat er een uniek stukje natuur is ontstaan. Wat de planners “verrommeling” noemen is volgens indiener een stukje wilde natuur. Dode bomen bieden ruimte aan insecten, spechten en boomklevers. Er is verder een diversiteit aan libellen, salamanders en unieke planten. Verder staan er bijenkasten. Deze “verrommeling” biedt juist heel veel ruimte aan uniek leven. Diersoorten die je eigenlijk nauwelijks nog tegenkomt in het stadsbeeld. Ideeën over stadparken, moerasgebieden of strak aangelegde landbouwgrond zal deze unieke bio diversiteit geen goeds brengen. Mochten de plannen voor dit gebied concreet worden dan hoopt indiener dat er rekening wordt gehouden met zijn burgerinitiatief, namelijk jeugdgroepen kennis laten maken met het buitenleven. Indiener vreest dat deze “natuur-ervaringen” in de toekomst onmogelijk worden in de strijd tegen “verrommeling”.	Tuinbouwgebied. Wij zetten in op het beter beleefbaar maken van het landschap en herstel van natuurwaarden. U vraagt om een nadere uitleg over het toevoegen van bebouwing achter de woningen aan de Zijlweg. De aanleiding hiervoor ligt in het Ontwikkelperspectief Binnenduinrand, opgesteld door de gemeenten van de regio Zuid-Kennemerland. Hierin is als doel geformuleerd: behoud en versterking van het waardevolle landschap voor de toekomst. Door de randen van het gebied een kwaliteitsimpuls te geven, wordt de belevingswaarde van het open gebied verhoogd. Er wordt ingezet op het maken van heldere stadsranden. Dat gebeurt door het herstructureren of afmaken van een “stedelijke wand” en het inpassen van stadsrandfuncties (sportvelden, volkstuincomplexen e.d.) in het landschappelijk raamwerk. Ook gaat het om ruimte maken voor ommetjes door het aangrenzende landschap vanuit de woonwijk. Om dit concreet te maken is in het Ontwikkelperspectief Binnenduinrand een spelregel geformuleerd die we toepassen in deze visie. <i>De ruimtelijk samenhang tussen landschap en stad of dorp wordt versterkt door bebouwing op het landschap te oriënteren en plaatselijk het landschap de woonwijk in te trekken. Bij (her)ontwikkeling in de stads- of dorpsrand wordt ruimte gereserveerd voor</i>	
--	--	--

	<i>verbindingen met het buitengebied. Ook wordt de samenhang versterkt door het toevoegen van zichtlijnen vanuit de wijk naar het landschap. Een contrast tussen stad en landschap wordt versterkt door plaatselijk de kwaliteit van de stads- of dorpsrand te verhogen door herstructurering. Daarbij kan bebouwing een voorkant naar het landschap krijgen. Ook door aangrenzende landschappen 'op te schonen' en stadsrandfuncties op te ruimen of goed landschappelijk in te passen wordt het contrast versterkt.</i> In het Ontwikkelperspectief Binnenduinrand is de locatie achter de woningen aan de Zijlweg aangeduid als 'Stadsrand, front maken'. Daarom wordt in de visie ingezet op het afmaken van deze stadsrand. Dit kan door het toevoegen van woningen gericht op het landschap en door het realiseren van wandelroutes die een verbinding maken met het Westelijk Tuinbouwgebied. Het resultaat wordt een duidelijke begrenzing van de stad ten opzichte van het open landschap, waarmee ook duidelijkheid wordt gegeven over het behoud van het landschap in het Westelijk Tuinbouwgebied in de toekomst. Dit betekent ook dat er geen ruimtelijke ontwikkelingen worden voorzien in het huidige open gebied tussen dit deelgebied en de Brouwersvaart. Eventuele woningen in de 'stadsrand' zullen ook alleen gerealiseerd worden als deze een bijdrage leveren aan de kwaliteitsverbetering van het landschap zelf. De basis voor het verbeteren van de stadsrand is een met alle betrokkenen op te stellen landschapsplan, waarin uiteraard ook uw suggesties voor	
--	---	--

	biodiversiteit een prominente plekken dienen te krijgen. Wij spreken onze waardering uit voor uw burgerinitiatief waarbij u jeugdgroepen kennis laat maken het buitenleven en de natuur. Wij komen graag in een volgende fase van het proces met u in gesprek om te bekijken hoe we uw ideeën in de planvorming kunnen verwezenlijken.	
--	--	--

6.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
De benodigde ruimte voor een volwaardige vrije basisschool (in SHO 18 klassen), dient toekomstgericht ruimte te bieden voor uitbreiding gezien de te verwachten groei. Specifiek staat niet genoemd dat er plaats moet komen voor fietsenrekken (minimaal 200), en dat ook een school parkeerplaatsen nodig heeft (niet alleen kiss & ride). Een parkeergarage onder het gebouw, zoals nu gepland, vraagt veel aandacht voor de verkeersveiligheid van kleine kleuters. Ook verdwijnt er op het terrein een theaterzaal (Hakim) en zou indiener met het vrijeschoolonderwijs graag een theaterzaal (nog naast de gymzaal) terugzien in de visie. Daarnaast lijkt het alsof de schoolkinderen door de binnentuin en langs het spoortalud kunnen zwerven als 'speelplein' (pagina 85). Indiener verwacht dat er een omheind veilig speelplein van 3000m2 komt. Indiener verwacht dat er een gefaseerde ontwikkeling van het terrein wordt ingepland om zoveel mogelijk de rust in de school te houden en deze zo min mogelijk van locatie te verplaatsen.	In de volgende fase zal gewerkt worden aan een verdere uitwerking van het plan voor het deelgebied Korte Verspronckweg. Op dat moment komt ook een programma van eisen voor het nieuwe schoolgebouw in dit deelgebied aan de orde. Uw input kan op dat moment van pas komen. Het idee om een schoolgebouw te combineren met een theaterzaal klinkt op voorhand positief. Bij de verdere uitwerking van het plan zullen we onderzoeken of een dergelijke combinatie tot de mogelijkheden behoort. Op pagina 85 wordt aangegeven dat een speelplein in de binnentuin of langs het spoortalud een plek kan krijgen. Het is echter geenszins de bedoeling om een onveilige situatie te creëren voor kinderen. In de verdere uitwerking van het plan zal met de veiligheid van kinderen rekening worden gehouden.	geen

Indiener vraagt deze punten mee te nemen in de ontwikkelvisie.		
--	--	--

7.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Indiener reageert namens de eigenaren van Spoorwegstraat 2. Het grootste bezwaar ligt in de haalbaarheid. Bij de visie is op geen enkele wijze rekening gehouden met de eigendomsgrenzen. Daarnaast heeft Elan Wonen reeds aangegeven dat zij hun eigendom niet zullen gaan slopen. Voorgesteld wordt om een solitaire ontwikkeling te realiseren op ons perceel volgens digitaal meegezonden document. Indiener sluit met dit plan stedenbouwkundig goed aan op de huidige situatie. Het plan kan volgens indiener direct gerealiseerd worden. Het benodigde parkeren wordt op eigen terrein opgelost. Indiener verzoekt de gemeente dit plan op te nemen in de visie, zodat er al snel een goede start gemaakt kan worden met het verbeteren van de spoorwegzone. Tevens kan dan op korte termijn een mooi hoeveelheid appartementen worden toegevoegd.	In de visie hebben we een beeld geschetst van de kwaliteit die we op deze locatie voor ogen hebben. Hiermee hebben we de mogelijkheden en kansen voor de locatie Spoorwegstraat in beeld gebracht om ook daadwerkelijk het gebied te verbeteren. Voor een significante verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de Spoorwegstraat is een samenwerking tussen de verschillende eigenaren nodig. De stedenbouwkundige inpassing van Zeep architecten is een op zichzelf staand project dat qua maat en schaal niet passend is in het gewenste eindbeeld. Daarnaast ontkent deze ontwikkeling de pijnpunten in het gebied. Het kan maar één keer goed. Wij nodigen u uit om binnen de gedachtegang van deze visie tot een (gefaseerd) plan te komen dat daadwerkelijk bijdraagt aan een verbetering van dit woon/werkwijkje.	geen

8.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
In deze visie, dan wel concept plannen lijkt vooralsnog geen speelruimte voor kinderen opgenomen. Nu is er geen aangewezen openbare speelruimte in de buurt met bijvoorbeeld speeltoestellen en/of een voetbalveldje. De visie dan wel concept plannen rept wel over "kinderen die op de stoep spelen" - lijkt niet echt een serieuze invulling voor een leefbare omgeving.	De bezorgdheid voor voldoende speelruimte wordt in deze visie gedeeld. Daarom worden er in de verschillende deelgebieden speelgebieden voorgesteld en wordt er nadrukkelijk aandacht gevraagd voor voldoende speelruimte. Dit is nog een visie op hoofdlijnen. Bij de uitwerking van de deelgebieden zal concreter worden waar welk type	geen

Indiener doet een appèl om wel rekening te houden met expliciete, goed bereikbare speelruimte voor kinderen.	speelplek gaat komen en hoe dit eruit gaat zien. Daarbij moet voldaan worden aan het speelruimtebeleid van de gemeente Haarlem	
--	--	--

9.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Indiener geeft aan dat bij de spelregels wordt aangegeven dat de woningen betaalbaar worden door 50% sociale huur en 50% vrije invulling/vrije sector. Indiener vraagt of ook aan startende gezinnen of starters wordt gedacht. Een huis vinden voor deze mensen is onmogelijk. Of het is te duur of het is snel verkocht. Indiener vindt dat de verdeling niet in balans is.	Wij erkennen dat het voor starters op dit moment moeilijk is om een huur- of koopwoning te vinden. Er is een grote druk op de woningmarkt en voor de sociale huurwoningen is een lange wachtlijst. Juist om die reden heeft de gemeente de ambitie om in Haarlem de komende jaren 10.000 woningen te realiseren. Een deel daarvan zal in de ontwikkelzone Zijlweg worden gerealiseerd. Bij woningbouwplannen legt de gemeente de verplichting op aan initiatiefnemers om 40% sociale woningbouw, 40% middeldure huur- en koopwoningen, en 20% vrije sectorwoningen te realiseren. Deze regel is geformuleerd om starters op de woningmarkt meer kans te geven om een woning te vinden. Voor alle ontwikkelzones ten westen van het Spaarne geldt een verplichting om 50% sociale huurwoningen te realiseren en 50% in de vrije sector. De reden hiervoor is dat dit stadsdeel naar verhouding minder sociale huurwoningen heeft dan de overige stadsdelen. Op die manier kan een inhaalslag gemaakt worden in het aantal sociale huurwoningen in dit stadsdeel.	geen

10.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Reactie is ingediend namens Stichting PermacultuurCentrum Haarlem, een burgerinitiatief van vrijwilligers dat sinds 2015 de tuin aan de Korte Verspronckweg 7-9 beheert. De gemeenschappelijk tuin van 3340 m2 bestaat uit een kas, moestuin, kruidentuin en het eerste voedselbos van Haarlem. Iedereen kan gratis deelnemer worden van de tuin. De Stichting biedt workshops en cursussen aan die jaarlijks door tientallen mensen uit de regio gevolgd worden. Er zijn veel elementen in de concept Ontwikkelvisie Zijlweg-West waar de Stichting blij mee is en die ze graag terugziet in de definitieve versie. De reactie richt zich op het deelgebied Korte Verspronckweg. De titel 'Korte Verspronckweg: verborgen tuin' vindt de Stichting een prachtig compliment aan de tuin die er nu al is. Het is dan ook goed om te lezen dat het plan is om 'het bestaande groenstructuur te behouden en alleen te bouwen op de plekken waar nu al bebouwing staat.' De Stichting is ook positief over de volgende schets. <i>'Woningen kijken uit op het water van de Delft met de groene oevers, op de collectieve buurttuin met stadskas en op de groene, ecologisch waardevolle taluds van het spoor.'</i> Dit doet recht aan de rijke ecologische structuur die er nu al is op het terrein en die in deze nieuwe ontwikkelingen meegenomen en versterkt wordt. De Permacultuurtuin bevindt zich in bebouwingscluster 3, waar we een aantal woonblokken ingepast wordt in het groen. De Stichting is zeer blij dat permacultuur op deze manier ingepast wordt in de nieuwe woonwijk. De PermacultuurCentrum wil graag een bijdrage leveren om dit samen met de gemeente, projectontwikkelaar en nieuwe bewoners vorm geven. De Stichting geeft hun visie als input	Wij spreken onze waardering uit over uw burgerinitiatief voor het beheer van de tuin aan de Korte Verspronckweg. Het verspreiden van kennis over de permacultuur draagt bij aan het bewustzijn van onze inwoners over de natuur en ecologie en daarmee ook aan een gezonde stad. Tegelijkertijd biedt uw tuin een kans voor mensen om elkaar te ontmoeten. Ook dat vinden wij belangrijk. In uw reactie geeft u aan dat u graag een rol blijft spelen in de nieuwe woonwijk. In een volgende fase van het plan komen wij daarom graag met u in gesprek, zodat u dit initiatief kunt voortzetten en goed verweven wordt met de nieuwe ontwikkelingen in het gebied.	geen

voor de definitieve ontwikkelvisie en als aanzet voor het programma van eisen en het stedenbouwkundig plan. <u>Sociale en educatieve waarde</u> In de ontwikkelvisie staat: <i>‘De inrichting van de openbare ruimte is geïnspireerd op een stadstuin als een plek van rust, samenkomen, delen, tuinieren en spelen. De kas als ontmoetingsplek voor de buurt kan met de moestuin een belangrijk hart vormen voor de buurt.’</i> Dit geeft het belang aan van sociale verbinding op het terrein, een thema waar het PermacultuurCentrum op dit moment al een waardevolle bijdrage in levert. De Stichting heeft momenteel 152 deelnemers van alle leeftijden en uit alle lagen van de samenleving. Mensen die normaal meer langs elkaar heen leven, komen in de tuin met elkaar in contact. Ze vinden elkaar in een gemeenschappelijke interesse in natuur, tuinieren en ecologische levenswijzen. Om een dergelijke sociale samenhang ook in de nieuwe woonwijk te bevorderen ziet de Stichting graag een mix van sociale huurwoningen en koopwoningen op het terrein. De Stichting werkt ook samen met omliggende scholen en klassen komen regelmatig op bezoek. Een grote diversiteit aan planten en dieren heeft een zeer positief effect op de ontwikkeling en kennis van kinderen. Graag vervult de Stichting ook in de toekomstige woonwijk vanuit onze expertise een rol in activiteiten voor basisschool- en buurtkinderen. <u>Ecologische waarde</u> Gezien de biodiversiteitscrisis en de klimaatcrisis is het geheel terecht dat duurzaamheid een grote focus is van de gemeente Haarlem en dat zij dit wil integreren in haar nieuwe woonwijken. Permacultuur, een wetenschappelijke ontwerpmethodologie en ecologische levenswijze gebaseerd op de intelligentie van de natuur, kan daarin een zeer waardevolle rol spelen.		
---	--	--

Dankzij het permacultuurbeheer is de bodemvruchtbaarheid op de tuin de afgelopen 4 jaar ontzettend gestegen. De eetbare meerjarige planten (struiken, bomen) in ons voedselbos zorgen voor een rijke biodiversiteit en leggen CO2 vast in de bodem. Hierdoor vind je op onze tuin wilde planten en dieren die bijna nergens anders in de stad te vinden zijn. Het is onze prioriteit om te zorgen dat de ecologische vooruitgang die is gemaakt op dit terrein behouden blijft bij het ontwikkelen van de nieuwe woonwijk. Dit kan bijvoorbeeld door geen zand te storten op de tuin zelf, machines juist om de tuin heen laten rijden en de structuur van bomen en planten te behouden. De Stichting wil graag als PermacultuurCentrum een rol blijven spelen in de nieuwe woonwijk. Daarvoor is zij bereid om mee te bewegen met noodzakelijke verandering. Het is met een bescheiden budget zeer goed mogelijk om de permacultuurtuin te herontwerpen op een manier die precies past bij de wensen van de buurt. De Stichting wil graag bij dat proces betrokken worden.		
---	--	--

11.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Indiener is eigenaar/bewoner van het woonhuis Zijlweg 212 en de burens zijn eigenaar/bewoner van Zijlweg 214. Het betreft hier 2 halfvrijstaande gezinswoningen onder 1 kap met tuin, erf, en garage. Er is een ontwikkeling voorzien in de vorm van een "boekensteun gebouw " direct naast de woningen van indieners en tevens zijn grootschalige ontwikkelingen voorzien bij het terrein van de Veiligheidsregio Kennemerland. Dit terrein grenst eveneens aan de woningen van indieners, die geïsoleerd gesitueerd zijn tussen de omringende bedrijfsbebouwing.	Indiener merkt terecht op dat de visie een negatief effect heeft op de woonkwaliteit voor de woningen Zijlweg 212 en 214. De 'Brandweer-locatie: Water en hoven' gaat deels uit van een ontwikkeling op het brandweerterrein. Een belangrijke ontwikkeling voor de samenhang van de kruising Randweg Zijlweg is het boekensteungebouw. In de concept visie is dit gebouw naast Zijlweg 212 en Zijlweg 214 getekend, ter plaatse van de Kerk van de Nazarener. Gezien de oriëntatie en schaalprong heeft indiener terecht	In overleg met de bewoners is een alternatieve invulling ontworpen waarbij Zijlweg 212 en 214 onderdeel van een eventuele ontwikkeling worden. Deze aanpassingen zijn in de visie verwerkt

Volgens de ontwikkelvisie blijft de situatie (gezinswoningen) voor wat betreft deze woningen onveranderd. Volgens indieners is deze keuze niet mogelijk omdat uitbreiding van bouwvolume en bouwhoogtes, op de terreinen grenzend aan deze woningen, een direct negatief effect zal hebben op het gebruik en de woonkwaliteit van deze woningen. Dit is ook al vastgesteld tijdens de procedure van het huidige vigerende bestemmingsplan. Tijdens het ontwerp van het huidige vigerende bestemmingsplan “Zijlweg e.o.” in 2014 waren er ook hogere bouw mogelijkheden voorzien op de terreinen van de Veiligheidsregio Kennemerland en het terrein van De Kerk van de Nazarener. Na zienswijzen betreffende dit punt is door B&W erkend dat een verdere vergroting van bouwvolume en bouwhoogte niet mogelijk is zonder de leefkwaliteit in de woningen van indieners sterk te verminderen. B&W hebben toen besloten de volumes en hoogtes maximaal te begrenzen op de huidige situatie. Indieners zijn van mening dat, als een ontwikkeling wordt voorzien zoals nu in inspraak is gebracht, er ook een visie en ontwikkeling geschetst dient te worden voor de grond van de woningen van indieners. Als de situatie met de bestaande woningen wordt voortgezet, dan dienen de nu beoogde volumes op de andere terreinen te worden afgeschaald naar exact de huidige hoogtes en volumes zoals die in het nu vigerende bestemmingsplan zijn vastgelegd. Parkeren: De parkeervakken langs de zijlweg tussen westelijke randweg en het spoorwegviaduct Zijlweg, dienen in aantal gehandhaafd te blijven om nog enigszins aan de hoge parkeervraag te kunnen voldoen.	opgemerkt dat een dergelijk boekensteungebouw ten koste gaat van de bestaande woonkwaliteit. In overleg met de bewoners is een alternatieve invulling ontworpen waarbij Zijlweg 212 en 214 onderdeel van een eventuele ontwikkeling worden. Net als aan de overkant bij het Nova kan er een hoekgebouw worden gerealiseerd. Voorwaarde voor deze ontwikkeling is dat de verschillende eigenaren samenwerken en voor hen een verbetering bereikt kan worden. In de visie zullen we opnemen dat alleen een integrale herontwikkeling van deze hoek gewenst is. De visie biedt een mogelijkheid tot herontwikkeling, maar is geen verplichting. Er komt een afweging tussen het handhaven van parkeervakken en het veilig oversteken van de Zijlweg. Uit de reacties is naar voren gekomen dat de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer onveilig is. Dit zal later worden onderzocht.	
---	--	--

12.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Indiener is woonachtig aan de Zijlweg 214 en heeft kennis genomen van het feit dat deze locatie potentieel (gebied 9, blz. 12) geschikt is voor woningbouw. Indiener geeft aan dat binnen het betreffende gebied de objecten 214 en 212 als enige permanent worden bewoond. Gezien de reeds gerealiseerde hoogbouw in de directe omgeving, ziet indiener geen mogelijkheid om dit uit te breiden, zonder dat dit de kwaliteit van leven zeer negatief zal beïnvloeden. In de afgelopen jaren zijn de woningen (nummer 212 en 214) reeds geïsoleerd en meer hoogbouw zal volledige afsluiting betekenen. Daarnaast maakt indiener zich grote zorgen over de toename van het verkeer en de verkeersveiligheid voor de jonge kinderen van het gezin. Zonder reële visie is indiener tegen bebouwing van de aangrenzende percelen in verkenningsgebied 9. Tot slot is het onvoldoende duidelijk welke partijen direct betrokken zijn en binnen welk tijdsbestek de verkenningsfase overgaat in bestemming. Indiener wil daarom graag uitgenodigd worden voor een persoonlijk gesprek.	Indiener merkt terecht op dat de visie een negatief effect heeft op de woonkwaliteit voor de woningen Zijlweg 212 en 214. De 'Brandweer-locatie: Water en hoven' gaat deels uit van een ontwikkeling op het brandweerterrein. Een belangrijke ontwikkeling voor de samenhang van de kruising Randweg Zijlweg is het boekensteungebouw. In de concept visie is dit gebouw naast Zijlweg 212 en Zijlweg 214 getekend, ter plaatse van de Kerk van de Nazarener. Gezien de oriëntatie en schaa sprong heeft indiener terecht opgemerkt dat een dergelijk boekensteungebouw ten koste gaat van de bestaande woonkwaliteit. In overleg met de bewoners is een alternatieve invulling ontworpen waarbij Zijlweg 212 en 214 onderdeel van een eventuele ontwikkeling worden. Net als aan de overkant bij het Nova kan er een hoekgebouw worden gerealiseerd. Voorwaarde voor deze ontwikkeling is dat de verschillende eigenaren samenwerken en voor hen een verbetering bereikt kan worden. De visie biedt een mogelijkheid tot herontwikkeling, maar is geen verplichting. Druk te op de Zijlweg: Op basis van het verkeersonderzoek van de ontwikkelzone is geconcludeerd dat de verkeersintensiteit op de Zijlweg op gespannen voet staat met een goede oversteekbaarheid en verkeersveiligheid. De verkeersintensiteit op de Zijlweg wordt deels gerealiseerd door	In overleg met de bewoners is een alternatieve invulling ontworpen waarbij Zijlweg 212 en 214 onderdeel van een eventuele ontwikkeling worden. Deze aanpassingen zijn in de visie verwerkt

	bestemmingsverkeer van bewoners of bezoekers aan de binnenstad, maar ook door doorgaand verkeer vanaf de westkant van Haarlem dat via de Zijlweg, Wilhelminastraat, het Florapark en de Schipholweg richting de A9 gaat. Dit verkeer zorgt voor de ongewenste intensiteiten op de Zijlweg, maar is geen probleem dat op de Zijlweg opgelost kan worden. Daarom is het vanuit de ontwikkelvisie wel geconstateerd en is het meegeven als knelpunt in het onderzoek naar de stadsbrede mobiliteitsproblematiek. Verkeersveiligheid en oversteekbaarheid Zijlweg (parkeren langs de Zijlweg): De verkeersveiligheid en oversteekbaarheid is een belangrijk aandachtspunt dat in de visie naar voren komt. Dit geldt met name voor het kruispunt Julianalaan met de Zijlweg, maar is ook waar te nemen op de andere aansluitingen tussen het spoorviaduct en de Randweg. In het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng zijn oplossingsrichtingen geschetst hoe de oversteekbaarheid van de Zijlweg door het realiseren van een middeneiland verbeterd kan worden. Dit gaat helaas wel ten kosten van enkele parkeervakken langs de Zijlweg.	
--	--	--

13.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Indiener reageert namens de Kerkenraad van de Kerk van de Nazarener. In de visie wordt er vanuit gegaan dat de kerk zal vertrekken naar een beter bereikbare locatie in de stad en dat de insteek is om op de locatie van de kerk een boekensteungebouw te realiseren. De Kerkenraad is benieuwd welke beter bereikbare locatie de gemeente Haarlem hiervoor in gedachte heeft. Daarnaast is de Kerkenraad benieuwd welke mogelijkheden er zijn om als huidige eigenaar en gebruiker van de grond onderdeel te worden van de plannen. De Kerkenraad wil graag hierover in gesprek komen.	De Nazarenerkerk ligt op een locatie die zich leent om een hogere bouwmassa te realiseren dan de huidige bebouwing. Daarom hebben wij deze locatie aangewezen als boekensteun. Wij begrijpen echter uw zorgen over de ligging van uw kerk op deze locatie. Wij komen daarom graag met u in gesprek. In de visie geven we aan dat het voor de eigenaar mogelijk is een boekensteungebouw te realiseren op de plaats van de kerk. Dat biedt voor u de mogelijkheid de locatie te herontwikkelen en daar eventueel ook onderdeel van te worden. Het staat u echter eveneens vrij om nog op deze locatie te blijven en af te zien van herontwikkeling. Wij hebben geen vervangende locatie voor uw kerk op het oog. Naar aanleiding van een reactie door de bewoners van Zijlweg 212 en 214, hebben wij besloten de visie aan te passen, zodat deze woningen ook in de boekensteunvorm komen te liggen. De mogelijkheid om te bouwen wordt hiermee afhankelijk van een samenwerking van de verschillende eigenaren. De visie biedt een mogelijkheid tot herontwikkeling, maar is geen verplichting. Zie hiervoor ook de beantwoording van de reactie van de bewoners van Zijlweg 212 en 214.	In overleg met de bewoners is een alternatieve invulling ontworpen waarbij Zijlweg 212 en 214 onderdeel van een eventuele ontwikkeling worden. Deze aanpassingen zijn in de visie verwerkt

14.		
Reactie (samengevat, zie ook bijlage 1)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Indiener heeft een notitie opgesteld naar aanleiding van de concept ontwikkelvisie Zijlweg. De uitgebreide analyse is als bijlage 1 opgenomen in deze nota van beantwoording. Op de wensen wordt hieronder antwoord gegeven. Wat wij willen! Op basis van wat wij nu weten van de specifieke plannen in de concept ontwikkelvisie Zijlweg achten wij de volgende voorwaarden voor de ontwikkeling van de gebieden rond de Zijlweg valide: ▪ Een visie die inzoomt op de verbetering van de Zijlweg, als afhankelijke voorwaarde voor de ontwikkeling van de verschillende “aanpalende” ontwikkelgebieden. ▪ Eerst de “ruggengraat” weer sterk genoeg maken; ▪ Een visie die inspeelt op en deel uitmaakt van de integrale toekomstvisie van de gemeente Haarlem over de mobiliteit; ▪ Een visie die prioriteit stelt aan de voetganger boven de fietser boven de auto en het openbaar vervoer; ▪ Een visie die het gebruik van gemotoriseerd vervoer ontmoedigt en niet het bezit daarvan onmogelijk maakt; ▪ Een meervoudige verbetering van de oversteekbaarheid van de Zijlweg voor voetgangers en fietsers en dit begint al aan de westzijde van de Randweg; ▪ Geen prioriteit aan de verkeersintensivering van de Zijlweg; ▪ Een visie die het parkeervergunningensysteem niet als “melkkoe” toepast maar het behoud en uitbreiding van	Wij spreken onze waardering uit over uw analyse van het gebied rondom de Zijlweg. In uw reactie brengt u uw zorgen naar voren met betrekking tot verkeersafwikkeling als gevolg van de toename van het aantal auto's, fietsers en voetgangers in het gebied. Verkeer: In de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) is een prioritering opgenomen voor de te maken afwegingen. Het beschermen en versterken van groen en water heeft de hoogste prioriteit. Daarna komt het inpassen van maatregelen om klimaatverandering op te vangen. Ruimte voor mobiliteit is de volgende. Daarbinnen weegt het belang van de voetganger het zwaarst. Daarna komt de fiets, dan het openbaar vervoer en als laatste het gemotoriseerd verkeer. De laatste prioriteit is ruimte voor objecten en parkeren. De Zijlweg maakt verkeerskundig deel uit van de SOR. Dit verkeersplan voorziet onder meer in het reguleren van het verkeer in en rond het centrum van Haarlem. Een belangrijke ontsluitingsweg in de SOR is de Zijlweg. Dat betekent dat de Zijlweg een belangrijke verkeersfunctie zal behouden. In de uitwerking van de visie zullen de bestaande en de verwachte nieuwe knelpunten worden uitgewerkt en zal een strategie worden opgesteld over wanneer deze knelpunten worden aangepakt. Bij de	geen

de parkeerplaatsen voor de huidige bewoners van de Zijlweg conform de norm van de gemeente Haarlem handhaaft; ▪ Waarom een bushalte aan weerszijde van de Randweg. Deze kan ook aan de westzijde van de Randweg; ▪ Betere (ongelijkvloerse) oversteek van de Randweg voor voetgangers en fietsers bv een brug of ondertunneling; ▪ Trottoirs conform de landelijke norm en daarmee een herprofilering van de Zijlweg; ▪ Openbaar groen in de “...Tuinen van Haarlem...”, minimaal 40% van het geheel aaneengesloten (lees een “mini Central Parc”); ▪ Criteria voor de kwalificatie Tuinen: bv 65% onbebouwd oppervlakte. Geen bouwkundig/artificieel aangelegd groen; ▪ Levensvatbaarheid van de bomen binnen het bedoelde aandachtsgebied van de Zijlweg; ▪ Een werkende straatriolering. In huidige oppervlak blijft te veel water staan; ▪ Meer openbaar groen verspreid in de verharding opnemen; ▪ Voorzieningen om gedrag van fietsers te normaliseren; ▪ Het aantal nieuw te bouwen woningen dient overeenkomstig te zijn met het ▪ huidige “lommerrijke” karakter van de buurt. De vrees is dat de geplande aantallen nieuw te bouwen (sociale)woningen in de aangewezen gebieden, de wijk meer in “beton giet” dan dat het lommerrijke karakter wordt versterkt. ▪ Het voorgestelde percentage sociale woningbouw dient afgestemd te worden op de huidige verhoudingen binnen wijk.	uitwerking en realisatie van maatregelen hoort ook een participatie- en inspraaktraject. Wonen: Wij hebben de ambitie om in de komende jaren 10.000 woningen te realiseren. Een deel daarvan zal in de ontwikkelzone Zijlweg worden gerealiseerd. Bij woningbouwplannen legt de gemeente de verplichting op aan initiatiefnemers om 40% sociale woningbouw, 40% middeldure huur- en koopwoningen, en 20% vrije sectorwoningen te realiseren. Voor alle ontwikkelzones ten westen van het Spaarne geldt een verplichting om 50% sociale huurwoningen te realiseren en 50% in de vrije sector. De reden hiervoor is dat dit stadsdeel naar verhouding minder sociale huurwoningen heeft dan de overige stadsdelen. Op die manier kan een inhaalslag gemaakt worden in het aantal sociale huurwoningen in dit stadsdeel. Beeldkwaliteit: Het gebied kent een verscheidenheid van buurtjes met elk een eigen identiteit; (zie ook Visiedocument: “p.65 Ieder buurtje een eigen gezicht”). Naast de door u genoemde lommerrijke karakter herkennen we ook andere kwaliteiten die de verschillende gebieden karakteriseren. In de visie wordt ingezet op een architectuurstijl dat past bij de identiteit van de plek. Langs de Zijlweg willen we bijvoorbeeld zoveel mogelijk het historisch lint aanhelen. De bestaande	
---	--	--

▪ De herontwikkeling van het provinciegebouw (Zijlweg 245) in appartementen conform geldende regelgeving. Deze herontwikkeling dient te worden ingezet voorafgaand aan nieuwbouw op de locatie Veldzichtlaan; ▪ Geen maatregelen die doorstroming van de auto bevorderen maar maatregelen die de veiligheid voor fietser en voetganger bevorderen en die niet ten koste gaan van het woonplezier van de bewoners.	maat, schaal en korrel van het lint vormt hierbij het uitgangspunt. In de verdere uitwerking wordt daar invulling aan gegeven. Openbare ruimte; (Her)ontwikkeling biedt kansen om aandacht te besteden aan het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte naast het bouwen van nieuwe woningen en voorzieningen. Door bijvoorbeeld onnodige verharding te verwijderen ontstaat er meer ruimte voor groen. De SOR geeft een visie hoe de gemeente om zou moeten gaan met de openbare ruimte. Klimaatadaptatie is hierin een belangrijk onderwerp. Om de stad klimaatbestendig te maken, zijn maatregelen nodig in de openbare ruimte, in de private ruimte, aan gebouwen en in het sociale domein. (zie ook: “Klimaatadaptatie agenda, gemeente Haarlem” Paragraaf 3.2 Uitgangspunten Klimaatadaptatie Agenda”) Voor maatregelen in de openbare ruimte is de gemeente aan zet, maar maatregelen beperken zich niet alleen tot de openbare ruimte. Slechts 30 procent van de ruimte in Haarlem is openbaar terrein; 70 procent van de ruimte is in particulier bezit. De gemeente zoekt daarom de samenwerking met bewoners, bedrijven en andere gebruikers. Vervuiling, geluid, fijnstof, stikstof: Projecten die in de ontwikkelzones nog moeten starten zullen aan de dan geldende regelgeving moeten voldoen. Deze projecten zullen de	
--	---	--

	gebruikelijke procedure doorlopen.	
--	------------------------------------	--

15.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Indiener is eigenaar van een perceel van de Zijlweg achter de nummers 286-292 (kadastraal bekend Haarlem T 3204). Dat perceel wordt door indiener gebruikt als manege. Indiener is geschrokken van de plannen die ter inzage zijn gelegd. Het heeft indiener overrompeld om te zien dat de manege niet meer bestaat en op die plek woningbouw wordt gerealiseerd. U heeft kennelijk niet goed in de gaten wat dit voor ons betekent. · Indiener vindt het onbehoorlijk dat dergelijke plannen zo tot stand komen, zonder de eigenaren/gebruikers vooraf daarover te informeren. Gevraagd wordt hoe de gemeente in de toekomst met ons gaat communiceren ? · Nu deze ontwikkelvisie ter inzage is gelegd heeft dat een waarde drukkend effect voor het perceel van indieners als zij dat perceel als manege zouden willen verkopen. Indieners zullen de Gemeente Haarlem daarvoor aansprakelijk houden/stellen. · Indieners zien niet waarom zij medewerking zouden verlenen aan deze plannen. Dat komt misschien anders te liggen als zij in staat worden gesteld om op een andere, vergelijkbare locatie in de omgeving een manege te kopen. Zo ver zijn zij nu nog niet en dat is ook afhankelijk van een eventueel aanbod om het perceel van indieners te kopen. · Kijkend naar de inhoud van de bouwplannen op de locatie van de manege, valt op dat die bouwplannen liggen in het zogenaamd Westelijk Tuinbouwgebied. Het is indieners bekend dat bebouwing in dat gebied al sinds lange tijd onder een vergrootglas ligt van belangengroeperingen die zich daartegen verzetten. Vanuit die achtergrond weten indieners dat de	In uw reactie geeft u aan dat u geschrokken bent van de plannen in de visie voor het deelgebied achter de Zijlweg. Het betreurt ons dat u niet bent geïnformeerd tijdens het informatie en inspraakproces. De reden is dat er geen brievenbus (ofwel huisnummer) is waar de uitnodiging in gedeponeerd kon worden. Inmiddels zijn er 2 overleggen met u geweest en bent u bijgepraat met betrekking tot het doel van het bouwen en de wijze waarop wij dat in de visie gestalte willen geven. Nadat de visie is vastgesteld en wij een besluit hebben genomen over het vervolg van de visie, zullen wij alle betrokkenen en aanwonenden van het Westelijk Tuinbouwgebied uitnodigen en met hen in gesprek gaan over onze ambities die in de visie staan. In dat gesprek willen we onderzoeken of onze plannen haalbaar zijn en zo ja, op welke wijze. In de visie zetten we in op het beter beleefbaar maken van het landschap en herstel van natuurwaarden in het Westelijk Tuinbouwgebied. De aanleiding hiervoor ligt in het Ontwikkelperspectief Binnenduinrand, opgesteld door de gemeenten van de regio Zuid-Kennemerland. Hierin is als doel geformuleerd: behoud en versterking van het waardevolle landschap voor de	geen

gemeente Haarlem zeer terughoudend is (geweest) om bouwplannen in dat gebied mogelijk te maken. Indieners vragen zich af waarom de gemeente Haarlem daar nu anders tegenaan kijkt. · Indieners vragen te laten weten op welke termijn verwacht wordt dat deze plannen tot uitvoering moeten komen.	toekomst. Door de randen van het gebied een kwaliteitsimpuls te geven, wordt de belevingswaarde van het open gebied verhoogd. Er wordt ingezet op het maken van heldere stadsranden. Dat gebeurt door het herstructureren of afmaken van een “stedelijke wand” en het inpassen van stadsrandfuncties (sportvelden, volkstuincomplexen e.d.) in het landschappelijk raamwerk. Ook gaat het om ruimte maken voor ommetjes door het aangrenzende landschap vanuit de woonwijk.	
---	--	--

16.		
Reactie (samengevat, zie bijlage 2)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Indiener reageert namens de bewoners van de Julianalaan en Adriaan Stoopplein te Overveen. De bewoners hebben, na een gezamenlijk overleg, een aantal vragen en oplossingsrichtingen die de (samenhang tussen) Korte Verspronckweg en Spoorwegstraat betreffen. Als positief punt wordt genoemd dat de gemeente Haarlem in het Visiedocument de hoeveelheid groen in het stuk achter de Korte Verspronckweg waardeert en dit ook typerend wil houden voor de ontwikkeling in dit gebied. Vragen en opmerkingen: 1) Hoofdontsluiting: In het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd door Goudappel Coffeng is niet uitgegaan van de 220 woningen die nu in dit Visiedocument worden genoemd, maar van 160. De impact van 220 in plaats van 160 woningen is	Wij waarderen de inzet die u heeft gepleegd om de visie goed te analyseren en daarop inhoudelijk te reageren. Het verheugt ons dat u onze visie op de groenstructuur in het deelgebied Verspronckweg waardeert. Hoofdontsluiting: In het verkeersonderzoek van de ontwikkelvisie is uitgegaan van een programma, dat mogelijk te ontwikkelen is in de verschillende deelgebieden. Wat daadwerkelijk in de deelgebieden gerealiseerd zal worden hangt af van de initiatieven van eigenaren en moet blijken in de uitwerking van de plannen. Onze inschatting is echter dat in de visie een realistische richting is gegeven. Voor de plannen is	geen

significant groter. Daarnaast zal ook het verkeer rondom de geplande school grote invloed hebben, die niet in dit onderzoek lijkt te zijn meegewogen. Uit het verkeersonderzoek komt ook naar voren dat er al een doorstromingsprobleem is in Haarlem en dat daar aan wordt gewerkt door de aansluitingen van de Westelijke Randweg te verbeteren door middel van een lus bij de A9 en een tunnel door de stad, e.e.a. conform uw reeds aangenomen “Structuurvisie openbare ruimte Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar” d.d. 21 december 2017 (o.a. Pagina 36). Kortom, de ‘beperkte effecten’ op de verkeersdruk door de groei van het aantal woningen treedt alleen op wanneer het project wordt beperkt tot 160 nieuwe woningen én nader de beperking van de (sluip)verkeersstroom door Haarlem is gerealiseerd nadat de aansluitingen van de N208 op de A9 en de N205 zijn voltooid. 2) Langzaam Verkeer: In de Visie is er sprake van een fietsroute door middel van 2 bruggen en een spoortunnel. Aangezien deze bruggen ook moeten dienen als tweede toegangsweg in geval van calamiteiten, begrijpen wij dat jullie hier mee bezig zijn geweest en een tweede toegangsrouten hebben bedacht. Volgens ons is deze route echter niet haalbaar om te verwezenlijken om een aantal redenen: - <i>De aansluiting op de Julianalaan is niet haalbaar.</i> Dit punt is erg onoverzichtelijk en al eerder het decor van ongelukken geweest. Als fietsers oversteken vanaf de Prins Hendriklaan kunnen zij niet zien of er verkeer vanaf Haarlem aan komt. Onder het spoor door ligt een onoverzichtelijke bocht. De geplande fietsroute door de Prins Hendriklaan en de Oranje Nassaulaan is geen gewenste en is ook niet onderzocht in het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng. Dit betreft twee erg rustige straten met klinkers en drempels en waar veel kinderen op straat spelen. - <i>De ruimte voor aansluiting van de brug op de Julianalaan is</i>	nog een detailuitwerking nodig, waarin ook een aanvullend verkeersonderzoek gedaan moet worden. Daarbij zal het definitieve aantal woningen uiteraard worden meegenomen. Overigens blijkt uit het verkeersonderzoek van de mobiliteitsvisie dat de aanvullende verkeersgeneratie van de ontwikkelgebieden relatief beperkt is ten opzichte van het huidige verkeer en de autonome groei die in het plangebied plaatsvindt. Onze inschatting is dat de resultaten en conclusies zoals deze nu uit het verkeersonderzoek komen niet wezenlijk anders worden bij de verdere uitwerking en verscherping van het programma. Langzaam verkeer: Dank voor uw voorstel. De exacte route voor het langzaam verkeer ligt nog niet vast. We hebben nu de te onderzoeken aansluitingen in beeld gebracht. Belangrijk is dat het gebied beter wordt ontsloten voor langzaam verkeer en dat het mogelijk wordt om van het deelgebied Korte Verspronckweg eenvoudig door te steken naar het Spoorwegstraatgebied. De exacte routing wordt bij de planvorming verder uitgewerkt. In die fase wordt ook nader onderzocht waar en onder welke voorwaarden bruggen worden aangelegd en hoe het beste kan worden aangesloten op de Julianalaan. Mocht de voorgestelde aansluiting vanuit veiligheidsoverwegingen niet wenselijk of haalbaar zijn, dan zullen we deze natuurlijk niet realiseren en zal de nadruk meer op de andere opties komen te liggen. Scholen:	
---	--	--

<i>dermate beperkt, dat de hellingshoek van de brug te groot is om de minimale doorvaarhoogte van 2,60m conform de Basisvisie Recreatietoervaart in Nederland (BRTM) te kunnen realiseren voor de pleziervaart.</i> <i>- Aangezien er voor ingetekende beide bruggen een minimale (doorvaart)hoogte geldt, zal de brug hier vrij steil moeten worden; waarschijnlijk te steil voor een ambulance om te gebruiken als toegangsweg. Om deze brug vanaf de Albert Heijn op de minimale hoogte te krijgen, zal het lastig worden om vervolgens weer onder het spoor door te gaan.</i> <i>- Een brug lijkt door het perceel van Julianalaan 135 te zijn getekend.</i> Ons voorstel zou zijn: In ons voorstel loopt de fietsroute langs de andere kant van het skatepark ('t Landje aan de oostzijde), en sluit aan op het bestaande fietspad aan de noordzijde van de Garenkokerskade. Daar is geen sprake van te overbruggen doorgaand vaarwater, alleen zal een stukje sloot aan weerszijden van het treinspoor moeten worden opgeofferd. De brug hoeft dan niet zo hoog te worden, waardoor ook significant op maatschappelijke ontwikkelkosten kan worden bespaard. Vervolgens komt de tunnel onder het spoor door uit aan de oostzijde van het terrein en kan de fietsroute aansluiten op de Korte Verspronckweg in plaats van op de Julianalaan. We hebben deze oplossing in paars ingetekend op de kaart in uw visiedocument. 3) Scholen: In de visie wordt uitgegaan van één school. Ten eerste staat deze school gepland op het terrein van ProRail, waarvan wij sterk de haalbaarheid in twijfel trekken. Ten tweede zijn er momenteel 4 scholen (waarvan 1 kinderopvang) op het terrein gevestigd. Krijgen al deze scholen een plek in dat ene gebouw? Met een uitbreiding van tot 220 woningen zullen er ook meer kinderen in dit gebied naar school willen. Is die	De visie gaat uit van een school en sportvoorziening van 4.800 m² BVO in het deelgebied Korte Verspronckweg. In een volgende fase wordt het plan verder uitgewerkt en zal bekeken worden of de bestaande gebruikers weer een plaats krijgen in het gebied. Het schoolgebouw wordt voorzien in het bouwblok dat in het midden van het deelgebied ligt. Deze grond is niet in eigendom van Pro Rail. Op dit moment wordt er geen kinderopvang voorzien in dit deelgebied. Een schoolgebouw kan zich echter wel lenen voor een combinatie met kinderopvang en/of naschoolse opvang. Wij willen dat om die reden op voorhand niet uitsluiten. Hoogte: De visie is erop gericht om het eigen karakter van de buurtjes te behouden of te versterken. Daarbij wordt uitgegaan van de bestaande kwaliteit. In het geval van de Korte Verspronckweg is dat de waardevolle groene omgeving. De visie gaat uit van grondgebonden woningen en appartementen. De bebouwing varieert van 3 lagen aan de westzijde van het gebied en incidenteel 6 lagen aan de oostzijde van het gebied. Hiermee ontstaat gezien de ruimte afstanden tot de bestaande woonomgeving een stedenbouwkundig aanvaardbare situatie. In dit stadium zijn er nog geen concrete ontwerpvoorstellen met betrekking tot de goothoogtes voor de bouwvlakken. Deze zullen binnen de kaders van de visie in de verdere uitwerking in beeld worden gebracht.	
---	--	--

capaciteit er wel in dit gebouw? En is ook het verplaatsen van de Wollewei naar dit gebied meegenomen in jullie visie? Hier is namelijk over gesproken in een eerder stadium. 4) Hoogte woningen: Gelet op de huidige bebouwing rondom dit terrein valt de voorgestelde bouw erg uit de toon. Bij alle woningen in de buurt is de goothoogte op maximaal twee bouwlagen. Ook de huidige bebouwing voldoet hier aan (behalve de gymzaal; deze is 2,5 verdieping omwille van de speciale functie). Aangezien u in uw visie nadrukkelijk aangeeft dat u de beoogde ontwikkeling typerend wil houden voor dit gebied, is het vanzelfsprekend dat de goothoogten van de huidige bebouwing aan de waterkant (in analogie met de gehele wijk) wordt overgenomen in uw plan voor nieuwbouw. Hierbij zij opgemerkt dat wij er geen bezwaar in zien als de nieuwbouw aan de oostkant van het terrein hoger wordt, aangezien dit geen aangezicht van het terrein betreft. Ook voor het behoud van onze privacy aan de achterzijde van onze huizen is het conformeren aan de huidige goothoogte een nadrukkelijke wens. Het huidige schoolgebouw aan de zuidzijde van het terrein is slechts één bouwlaag hoog. Dat lijkt ons ook de juiste hoogte voor de vervangende nieuwbouw op die plek, aangezien de woningen aan de overkant van het water dicht tegen het water zijn gebouwd en het water daar ook erg smal is. 5) Type woningen: Wij vragen ons af wat voor type woningen er gaan komen. In de eerste plannen sprak men nog over herenhuizen en ook tijdens de voorgaande informatiebijeenkomsten - waar wij bij zijn uitgenodigd - leek dit de gewenste bouwstijl. In de huidige visie wordt ook gesproken over “tuinen aan het water.” Om welke woningen zou dit dan gaan? Betreft het alleen huurwoningen, of komen er ook koopwoningen? In het eerste plan werd ook een eiland geschetst met duurdere huizen, hetgeen door ons indertijd is	Type woningen: De visie gaat uit van een combinatie van grondgebonden woningen en appartementen. In de volgende fase zal het plangebied verder uitgewerkt worden naar type en bouwstijl. In ieder geval zullen in het plangebied zowel sociale huurwoningen als koopwoningen gerealiseerd worden. Het voorstel voor het eiland hebben we in de uiteindelijke visie niet opgenomen, aangezien dit lastig te combineren is met de wens om het bestaande groen waar mogelijk te laten staan. De stedenbouwkundige invulling van het gebied wordt bij een combinatie van eiland én bestaand groen handhaven niet efficiënt en lastig in te richten. Rooilijn: Het klopt dat niet exact de bestaande bouwvlakken worden overgenomen. Het doel is vooral om zoveel mogelijk de bestaande groenstructuur te behouden en daarmee een intiem en rustig woonmilieu te creëren. De nieuwe woonfunctie van de bebouwing vraagt om een iets andere verkavelingsopzet en meer samenhang. In dit stadium zijn er nog geen concrete ontwerpvoorstellen met betrekking tot de plattegronden van de bouwvlakken. Deze zullen in de uitwerking inzichtelijk worden. Goed dat u aangeeft betrokken te willen zijn in de uitwerking. We stellen dat zeer op prijs. Nadat de visie is vastgesteld zal ook het proces een vervolg krijgen. Bij het opstellen van het vervolgproduct Stedenbouwkundig Programma van Eisen zullen wij u	
---	---	--

toegejuicht. Dit eiland is nog steeds onze nadrukkelijk wens en is in een aantal varianten (als groen eiland zonder huizen) in voorgaande studies meegenomen. Waarom is dit in de nieuwe visie komen te vervallen? 6) Rooilijn: In de visie spreekt u van “bouwen op de plek van de huidige bebouwing” en “het groen in stand laten.” Op de tekeningen zien wij echter iets anders (we hebben dit met kruisjes op de kaart gemarkeerd): - Het gebouw aan de noordzijde begint op het huidige grasveld en heeft een open binnenruimte. Onze vraag hierbij is vooral naar welke kant het leefgedeelte zal worden gericht? Dus: <i>komen de woonkamers inclusief balkon aan de waterzijde of aan de binnenzijde?</i> Dit is voor ons van grote invloed op de privacy aan de achterzijde van onze huizen. - Het gebouw aan de zuidzijde (de huidige Vrije School) wordt in de visie gebouwd op wat nu een speelterrein is. We vermoeden dat de contouren van de huidige bebouwing wat zijn ‘opgeschoven’ om ruimte te maken voor de nieuw bedachte fietsroutes. Echter, daarmee komt de bebouwing veel dichters op de huizen aan de overkant van het water dan nu het geval is. De afstand tussen de huizen wordt daarmee volgens ons te klein. De onderste doorsnede op pagina 86 van het visiedocument komt niet overeen met de werkelijkheid – de Overveense huizen staan daar pal aan het water. We willen in dit licht graag nogmaals de alternatieve oplossing voor de fietsroute onder Punt 2 benadrukken – dit maakt dat de gebouwen in de zuidwesthoek binnen de contouren van de huidige bebouwing kunnen blijven. Mocht u desondanks alsnog aan uw huidige ideeën voor langzaam verkeer vast blijven houden, dan stellen we het zeer op prijs om de bebouwing zoveel mogelijk op te schuiven naar de zuidoosthoek. - Onze voorkeur zou zijn om de weg op de huidige plaats te	raadplegen.	
---	--------------------	--

handhaven en de parkeerplaatsen te vervangen door hoge begroeiing. Dit lijkt ook uw Visiedocument het geval te zijn. Situatieschets in het Visiedocument geprojecteerd op een satellietfoto. Bij de rode kruisen is er nieuwbouw getekend waar momenteel geen bebouwing is. Tot slot zijn wij in het verleden altijd actief betrokken geweest in klankbordgroepen. Echter, rondom deze laatste Visie zijn wij helaas niet meer proactief geïnformeerd of gehoord. Wij zouden het op prijs stellen indien wij weer op basis van een wederzijdse proactieve verstandhouding een afgevaardigde kunnen leveren.		
---	--	--

17.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Indiener is eigenaar van de Zij-Zijlweg (ook wel Zijlweg-zijweg) nummers 2, 4, 6, 8 en 10. De Zij-Zijlweg is een privéweg en eveneens eigendom van indiener. Indiener is positief over de plannen om dit stukje van Haarlem te herontwikkelen en er zo weer iets moois van te maken. Indiener is vanaf het begin altijd bij betrokken geweest. Indiener geeft aan dat de Zij-Zijlweg, het huidige gebruik hiervan en de mogelijkheden van de Zij-Zijlweg in de toekomst niet in de concept visie voorkomt. De huidige status houdt in dat de weg afgesloten kan worden en dat er alleen t.b.v. van bevoorrading van de AH Supermarkt een erfdienstbaarheid heerst. Dit gaat in goed overleg met eigenaren Vos van de AH. En voor het moment hebben wij er gezamenlijk voor gekozen om de weg open te houden. Het sporadisch gebruik van derden van de weg wordt nu gedoogd maar is voor de toekomst niet vanzelfsprekend. Graag wil indiener hierover van gedachten wisselen en staat open voor eventuele aanpassingen m.b.t. gebruik van de Zij-Zijlweg. En zal het gene	Het verheugt ons dat u positief bent over de visie voor de ontwikkelzone Zijlweg. Het is bij ons bekend dat u eigenaar bent van de Zij-Zijlweg. In een volgende fase zal het plan verder uitgewerkt worden. Wij komen dan graag met u in gesprek over uw eigendom en het gebruik van de Zij-Zijlweg. In de visie hebben wij uw gronden aangewezen als locatie waar ontwikkeling naar wonen, werken en voorzieningen kan plaatsvinden. In de visie hebben we een beeld geschetst van de kwaliteit die we op deze locatie voor ogen hebben. Enerzijds zien wij het als een meerwaarde voor het gebied als uw locatie meedoet in deze herontwikkeling. Anderzijds is dat echter geen vereiste. De huidige functie met werkruimte past ook in het gebied. Het overige deel van het gebied kan ook herontwikkeld worden met behoud van uw	geen

wat overeengekomen wordt vastgelegd te worden in de concept visie. Indiener is positief over de bouwkundige uitgangspunten. Indiener concludeert gelijk dat het geheel compleet afhankelijk is van 2 factoren, nl. synergie tussen de verschillende eigenaren en de economische haalbaarheid. Met betrekking tot de verschillende eigenaren is er nog geen contact geweest. Het lijkt indiener een goed idee dat dit door de gemeente meer geïnitieerd gaat worden. Zonder samenwerking tussen de diverse eigenaren verwacht indiener niet dat er veel gerealiseerd kan worden en blijft deze conceptvisie alleen op papier en niet in de praktijk. Indiener geeft aan daarvoor open te staan. Voor de economische haalbaarheid heeft indiener gekeken naar de gevolgen van de conceptvisie voor zijn percelen. De eisen en voorwaarden die er gesteld worden als het percentage sociale woningbouw, bouwhoogtes en voorwaarden m.b.t. parkeren maken het voor indiener niet haalbaar om economisch verantwoord te investeren. Indiener geeft aan dat het niet wenselijk is de concept visie voor dit gebied/Zij-Zijlweg zo vast te stellen. Indiener is enthousiast over de herontwikkeling en wil dan ook graag in overleg met de gemeente om door middel van het maken van de juiste keuzes wel tot een economisch haalbaar project te kunnen komen.	huidige bebouwing. Wij denken echter wel dat herontwikkeling van uw locatie lastiger wordt op het moment dat de rest van het deelgebied al herontwikkeld is. In het vervolgproces zult u als eigenaar betrokken worden bij het opstellen van een Stedenbouwkundig Programma van Eisen.	
--	--	--

18.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Aan de Gemeente Haarlem: Indiener reageert namens de bewoners van de Zijlweg, nrs. 276, 282,284,286,288 op de plannen voor het gebied Zijlweg	Zie reactie nummer 5 waarin wordt ingegaan op de rand van de bebouwing achter de Zijlweg nabij het Westelijk Tuinbouwgebied. Aanvullend daarop het	geen

Zuid. Kortweg gezegd bestaan die plannen uit het voornemen tot verdichting en daarmee nieuwbouw van woningen achter de huidige bestaande bebouwing aan de Zijlweg Zuid. Na bestudering van de plannen zijn cruciale onduidelijkheden blijven bestaan. Indieners begrijpen de noodzaak van een uitbreiding van de woningvoorraad – ook in Haarlem West. Echter met de voorgenomen verdichting van de Zijlweg – de van oorsprong natuurlijke overgang door middel van enkelvoudige lintbebouwing van stedelijk gebied naar de Overveense Duin- en Bosrand – wordt aan het karakter van dit stukje Haarlem onevenredig veel schade aangericht. De indieners zijn van mening dat wederom wordt gepoogd om een deel van de groene buffer op te offeren. Een daad die nooit meer ongedaan kan worden gemaakt en indruist tegen alle gedachten en eerder gemaakte afspraken over de Noordrand van het Westelijk Tuinbouwgebied e.o. De vragen /opmerkingen vallen in twee delen uiteen: Waarom is er niet direct een tekening op schaal bijgevoegd? Om de ware gevolgen van de verdichting te kunnen beoordelen is het noodzakelijk om te kunnen zien welke invloed de bouwplannen kunnen hebben op het gebied zelf alsmede het privé-eigendom van de betreffende bewoners. Het onzalige plan van een openbaar toegankelijk park(je) wordt via een achterdeur weer ijzerenheinig op de agenda geplaatst. Ad 1. De betrokkenen verzoeken om een duidelijke maatvoering van het gehele grondgebied achter de Zijlweg tot aan de Houtvaart, inclusief kennelijk voorgenomen rijwegen/paden etc. Het kan toch niet zo zijn dat de Gemeente Haarlem woonhuizen projecteert op privé grond van de bewoners die niets voor een uitholling van de groenstrook achter hun huizen voelen?	volgende: Tekening op schaal: Er is nog geen tekening op schaal toegevoegd omdat er nog geen sprake is van een plan. Voorliggend document is een visie, waarbij vooral op hoofdlijnen wordt gekeken naar de ontwikkelingskansen en -opgaven in het gebied. Uiteraard is daar wel rekening gehouden met de maat, schaal en korrel van het gebied, maar is nog niet alles precies in de maat gezet. Verder in het proces zal de visie uitgewerkt en concreter worden. Per deelgebied zullen er Stedenbouwkundige programma's van eisen worden opgesteld waarop ook inspraak mogelijk is. Ad 1 Het is inderdaad zo dat de visie woningen mogelijk maakt op privégrond. De visie biedt een mogelijkheid tot herontwikkeling, maar is geen verplichting. De visie geeft de kaders aan, maar de eigenaren bepalen uiteindelijk natuurlijk zelf of zij (binnen deze kaders) aan de slag willen gaan. Ad2 zie beantwoording bij reactie 5	
--	--	--

Ad 2. Opheldering over de tijdens de vergaderingen als rechtvaardiging voor de herontwikkeling tot Stadsparkje (Struinpaden??) genoemde verrommeling van het groen tot aan de Houtvaart. Nadat er nieuwe eigenaren zijn gekomen die de manege hebben overgenomen heeft er daadwerkelijk een kwaliteitsslag plaatsgevonden. Als het gebrek aan onderhoud van inmiddels een aantal 'oude' bomen de Gemeente Haarlem niet aanstaat - het betreft twee groenstroken van eenzelfde eigenares - dan beschikt de Gemeente over voldoende handhavingsmogelijkheden om aan die soms rommelige en onoverzichtelijke situatie een eind te maken, zonder dat het karakter van de eeuwen oude groenstrook wordt aangetast. De poging van de Gemeente om het eerder roemloos mislukte plan om de zeer beperkte ruimte ten noorden van de Houtvaart in te richten als Stadsparkje wordt door de bewoners categorisch afgewezen. De ruimte is veel te klein om een verschil te maken en om recreatie zinvol toe te staan. Het vermoeden rijst dat het voorzienbaar een grote aantrekkingskracht op hangjeugd zal uitoefenen. De blunder van de indertijd niet op de juiste wijze aanbestede bruggen lijkt op deze manier stilletjes weggemoffeld te gaan worden. Tenslotte – en dat is niet de minste reden – is er door dit plan weer additionele druk op de westelijke groenstrook die naast de voorgestelde bebouwing nogmaals wordt verhoogd. Het loslaten van een eeuwenoud stukje 'rustige natuur', dat vanaf de Overveense kant een mooie en landelijk bekende zichtlijn op Haarlem biedt, zal beschadigd worden. Als dat eenmaal is gebeurd dan is verdere uitholling in de komende jaren het onstuitbare gevolg.		
---	--	--

19.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie

Indiener heeft een bedrijf (smederij-constructiewerkplaats) en woonhuis, gevestigd in de Delftstraat. Een bedrijventerrein dat getransformeerd wordt tot woongebied. In het verslag van de participatieavond, gehouden op 29 juni 2017, vermeld de gemeente dat het nadrukkelijk niet de bedoeling is dat de huidige bedrijven weg moeten. Echter in de ontwikkelvisie staan de bedrijven Rob Woud Keuken, WattWorks, Plug en J.F. van Galen en Zoon BV niet meer ingetekend. Bedrijfseigenaren gevestigd aan de Delftstraat hebben aangegeven niet mee te ontwikkelen aan nieuwbouw. Indieneren vragen hoe de gemeente hiermee om gaat. Verkeer De Zijlweg is tijdens de spits nu al overbelast. De komst van ca. 600 woningen met voorzieningen en de uitbreiding van het Nova college zal nog meer verkeer met zich mee brengen. Uitbreiding van het wegennet en openbaarvervoer zal eerst gerealiseerd moeten worden voor woningbouw. Woningbouw Ca. 200 woningen gepland op een gebiedje zo groot als een postzegel? Wellicht kunnen er meer woningen in het gebied van de Lieven de Key gebouwd worden en het voormalig ANWB terrein aan de Delftstraat behouden voor bedrijvigheid.	We hebben in de visie uitgangspunten geformuleerd en een gewenst beeld geschetst waarmee een kwaliteitsverbetering in het gebied bereikt kan worden. Het doel is het gebied te transformeren naar een aantrekkelijk gebied, met een eigen identiteit waar wonen, werken en voorzieningen samen gaan. Het eigendom in het gebied is versnipperd. Om tot een herontwikkeling te komen is samenwerking tussen verschillende eigenaren nodig. In uw reactie geeft u aan dat een aantal eigenaren niet mee wil doen in een herontwikkeling. Wij willen benadrukken dat de visie een mogelijkheid biedt tot herontwikkeling, maar dat het geen verplichting is. Verkeer: Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersgeneratie van de ontwikkelingen langs de Zijlweg relatief beperkt is ten opzichte van het huidige verkeer en de autonome groei die in het plangebied plaatsvindt. Dat neemt niet weg dat er ingrepen nodig zijn. Uitwerking hiervan wordt in het vervolgproces verder opgepakt. Woningbouw: De visie zet in op een rijke schakering van verschillende buurtjes. In ons voorstel transformeert het gebied rondom de Spoorwegstraat, Delftstraat en de Zijlweg Zijstraat naar een aantrekkelijk, compact en levendig stadskwartier. Nadrukkelijk zien we ook hier kansen voor wonen. Er ligt in Haarlem een forse opgave voor nieuwe woningen. Daarnaast zien wij kansen voor een ruimtelijke kwaliteitsverbetering	geen
---	--	-------------

	rondom de Spoorwegstraat en het verbeteren van de verkeerssituatie. De visie gaat uit van een gevarieerd programma met appartementen voor verschillende woondoelgroepen en eventueel ruimte voor werken en voorzieningen in de plint. In het gebied Spoorwegstraat e.o. is een indicatief programma van 170-220 woningen voorzien, waarbij wordt uitgegaan van een samenwerking tussen verschillende eigenaars. Het indicatieve programma past bij de woonsfeer die we voor ogen hebben voor dit gebied. Wat daadwerkelijk in de deelgebieden gerealiseerd zal worden, hangt af van de intenties van de eigenaren en de plannen die zij binnen het kader van de visie maken.	
--	--	--

20.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Indiener is eigenaar van de percelen kadastraal sectie A 4726, 3856, 4265 (Zijlweg 133, 133A, 129). De percelen zijn in gebruik als kantoor, bedrijf en parkeerruimte. Deze percelen spelen een prominente rol in de ontwikkeling van het deelgebied Spoorwegstraat. Er wordt afgeraden om de visie met de huidige uitgangspunten vast te stellen. Indiener kan zich grotendeels vinden in de stedenbouwkundige uitgangspunten, maar ziet geen economische grondslag voor een haalbare ontwikkeling. Om van visie naar realiteit te komen zullen eerst in gezamenlijk overleg keuzes gemaakt moeten worden. De keuzes moeten niet alleen op locatieniveau gemaakt worden. Het versnipperde eigendom, in combinatie met het toevoegen van woningen, vraagt om integrale gebiedsontwikkeling. De gemeente moet hierin een initiërende	We hebben in de visie voor het deelgebied Spoorwegstraat uitgangspunten geformuleerd en een gewenst beeld geschetst waarmee een kwaliteitsverbetering in het gebied bereikt kan worden. Het doel is dit gebied te transformeren naar een aantrekkelijk gebied waar wonen, werken en voorzieningen samen gaan. Terecht merkt u op dat de percelen waar u eigenaar van bent een belangrijke rol spelen bij de ontwikkeling van het gebied. Deze locatie vormt de entree van dit gebied waar we inzetten op een aantrekkelijk voorplein met een verblijfskarakter. In een volgende fase kan verder nagedacht worden over de volgende stappen in het proces. In de visie is gebruik gemaakt van sfeerbeelden en	geen

rol hebben. De eigenaren zijn in 2017 betrokken geweest bij een inventariserende fase, daarna is in 2018 geen contact geweest en is vervolgens in 2019 de visie met grote spoed afgerond. Er is geen focus geweest op realiseerbaarheid. Er is niet toegekomen aan het gezamenlijk identificeren van de opgaven, het zoeken naar oplossingen hiervoor en het maken van keuzen. Plattegronden en beelden wijken af van de feitelijke situatie en in tegenspraak zijn met elkaar. De visie voor het deelgebied Spoorwegstraat is onvoldoende voldragen en voor het perceel van eigenaren niet realiseerbaar. Mogelijke oplossingsrichtingen worden hierdoor onbewust afgesloten. Een mogelijke ontwikkeling wordt hierdoor eerder gefrustreerd dan dichterbij gebracht. Eigenaren zien een uitnodiging tot samenwerking graag tegemoet.	schetsen om de ambities in beeld te brengen. Op dit moment is het te vroeg om te concluderen dat de plannen niet haalbaar zijn. In de stap om van visie naar stedenbouwkundig plan te komen gaan we gezamenlijk onderzoeken op welke manier de plannen haalbaar kunnen worden.	
21.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
De gelegenheid om te reageren op de concept Ontwikkelvisie Zijlweg benutten wij vanuit de vereniging Spoorwegkwartier graag met de volgende punten die leven binnen de Vereniging en bij andere bewoners van de buurt. 1. Als bewoners en ondernemers van deze buurt verbazen wij ons erover dat in deze visie door de gemeente concrete invullingen worden geschetst op grond en bedrijfsterreinen die geen eigendom zijn van de gemeente zonder daarover inhoudelijk in gesprek te zijn geweest met de eigenaren. Ook al betreft het 'maar een visie', toch geeft dit verkeerde verwachtingen in onze buurt. Hoe denkt de gemeente ooit het vergezicht van de Ontwikkelvisie gerealiseerd te krijgen gelet op de grote belangen van de ondernemers en gezien de positie die de ondernemers-leden van de vereniging innemen? Maar ook: hoe wordt tegengegaan dat zij (in de publieke opinie) in	Ad 1: We hebben in de visie uitgangspunten geformuleerd en een gewenst beeld geschetst waarmee een kwaliteitsverbetering in het deelgebied Spoorwegstraat bereikt kan worden. Het doel is het gebied te transformeren naar een aantrekkelijk gebied, met een eigen identiteit waar wonen, werken en voorzieningen samen gaan. U constateert terecht dat een invulling wordt geschetst op gronden die geen eigendom zijn van de gemeente. Het eigendom in het gebied is versnipperd. Om tot een herontwikkeling te komen is samenwerking tussen de verschillende eigenaren nodig. Voor deze eigenaren kan deze herontwikkeling	geen

het verdomhoekje terecht komen als degenen die de ontwikkeling tegenhouden? Inhoudelijk overleg door de gemeente met ondernemers over hun visie, kansen en mogelijkheden wordt van hun kant erg gemist. Ook leeft de vraag hoe met hun aanwezigheid straks rekening wordt gehouden bij de eventuele realisering van bouwplannen binnen het gebied van Spoorwegstraat - Delftstraat, denk aan de overlast. De Ontwikkelvisie voorziet ook in een verlenging van de fietsroute van de Garenkokerskade naar de Julianalaan. Gelet op de rechterlijke beslissing uit 2018 inzake het particulier eigendom van een stukje grond van het tracé waar het fietspad overeen is getekend, is het in onze ogen onverantwoord het fietspad te noemen en in te tekenen zoals hier en daar gebeurt. 2.De fietsveiligheid op de Zijlweg en Julianalaan is een punt van zorg voor bewoners ook al hebben zich tot nu toe gelukkig weinig ernstige ongelukken voorgedaan. Maar verschillende situaties worden als onveilig / gevaarlijk / eng ervaren door buurtbewoners en men verwacht dat dit bij toenemend verkeer nog meer problemen gaat geven: ◦de stroom auto's, vooral in de spits, die de Zijlweg op willen vanuit de Julianalaan en vanaf het bedrijventerrein aan de zuidkant aldaar, en die zich dan om zo te zeggen tussen de fietsers door wurmen; ◦de oversteek Zijlweg - Hyacinthenlaan is onoverzichtelijk en helemaal wanneer daar ook nog hoge auto's geparkeerd staan; ◦de fietsafslag aan de oostzijde van de Julianalaan richting Emmalaan is te steil, en omdat het fietspad direct tegen de rijweg aanligt is er geen manoeuvreerruimte; ◦opstelvakken voor fietsers aan de zuidkant van de Zijlweg ter hoogte van de Julianalaan en de Spoorwegstraat zouden een verbetering zijn. Daarbij dienen de overgangen van het fietspad naar de rijweg gelijkvloers te zijn.	een kans bieden. Het is voor hen geen verplichting om mee te doen. In een volgende fase kan verder nagedacht worden over de volgende stappen in het proces. Wij herkennen ons niet in het beeld dat eigenaren die niet mee willen doen in een negatief licht komen te staan. Het valt echter niet te ontkennen dat de ontwikkelingen die in het gebied zullen plaatsvinden overlast zullen geven en ook mogelijk invloed zullen hebben op de huidige bedrijfsvoering. Om die reden hopen wij dat de betreffende eigenaren met elkaar willen nadenken over het meedoen in deze herontwikkeling. Ad 2: Fietsroute Garenkokerskade naar de Julianalaan: De aansluiting van de fietsroute op de Julianalaan is van stedelijk belang. De reservering voor deze aansluiting is in het bestemmingsplan opgenomen. Een fijnmazig, aantrekkelijk en veilig langzaamverkeersnetwerk zorgt ervoor dat mensen minder snel de auto pakken en dat houdt de Haarlemmer gezond. Daarnaast zorgt deze doorsteek voor een ontlasting van de Kruising Julianalaan Zijlweg die als onveilig wordt ervaren. De gemeente zal zich inspannen om deze verbinding tot stand te brengen. Drukke op de Zijlweg: Op basis van het verkeersonderzoek van de ontwikkelzone is geconcludeerd dat de verkeersintensiteit op de Zijlweg niet samengaat met	
---	---	--

3. Herinrichting van de Zijlweg ter hoogte van de Spoorwegstraat mag het in- en uitrijdend vrachtverkeer richting de bedrijven niet bemoeilijken. Bij de volgorde van werkzaamheden behoort de herinrichting beslist gereed te zijn voordat deel-bouwprojecten in het gebied van de Spoorwegstraat starten. 4. Voor de voetganger is het gewenst om met de gemeente Bloemendaal te bezien hoe ter hoogte van het spoorwegviaduct op de Julianalaan het trottoir aan de oostzijde doorlopend gemaakt kan worden. Daarnaast zijn gedeelten van de trottoirs, met name het gedeelte op de Zijlweg vanaf de Julianalaan tot aan het NOVAcollege uiterst smal: is in deze situatie verbetering aan te brengen? Hierbij mag de uitgroei van tuinheggen over de rooilijn heen een punt van aandacht zijn voor de gemeente, wat ook geldt voor de beide zijden van de Julianalaan en voor de zuidzijde van de Regentesselaan waar ook op de stoep geparkeerd wordt. Met name het niet handhaven van de rooilijn voor heggen veroorzaakt problemen. 5. Gemeentelijk aandeel in uitvoering. Voor de realisering van (deel)projecten verwachten wij van de gemeente Haarlem dat zij haar aandeel ten volle op zich neemt en waarmaakt door zorgvuldig te handelen en het gesprek aan te gaan met de betrokken partijen uit de buurt alvorens verdere plannen te ontwikkelen. Daar waar plannen de verkeersveiligheid alsook de toestand van de bestrating en aankleding van het gebied op gemeentelijke grond kunnen verbeteren hopen wij van harte dat de gemeente op korte termijn actie zal ondernemen en visies omzet in concrete plannen.	een goede oversteekbaarheid en verkeersveiligheid. De verkeersintensiteit op de Zijlweg wordt deels gerealiseerd door bestemmingsverkeer van bewoners of bezoekers aan de binnenstad, maar ook door doorgaand verkeer vanaf de westkant van Haarlem dat via de Zijlweg, Wilhelminastraat, het Florapark en de Schipholweg richting de A9 gaat. Dit verkeer zorgt voor de ongewenste intensiteiten op de Zijlweg, maar is geen probleem dat op de Zijlweg opgelost kan worden. Daarom is het vanuit de ontwikkelvisie wel geconstateerd en is het meegeven als knelpunt in het onderzoek naar de stadsbrede mobiliteitsproblematiek. Verkeersveiligheid en oversteekbaarheid Zijlweg: (parkeren langs de Zijlweg): De verkeersveiligheid en oversteekbaarheid is een belangrijk aandachtspunt dat in de visie naar voren komt. Dit geldt met name voor het kruispunt Julianalaan met de Zijlweg, maar is ook waar te nemen op de andere aansluitingen tussen het spoorviaduct en de Randweg. In het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng zijn oplossingsrichtingen geschetst hoe de oversteekbaarheid van de Zijlweg door het realiseren van een middeneiland verbeterd kan worden. Dit gaat ten koste van enkele parkeervakken langs de Zijlweg. De afweging daarover zal nog plaatsvinden. Ad 3: Het is niet gebruikelijk om vooruitlopend op realisatie van projecten de weg alvast te gaan herinrichten. Uiteraard zullen bouwactiviteiten tot overlast leiden, daar valt niet aan te ontkomen. We	
--	--	--

	zullen vooruitlopend op de realisatie met de bouwers afspraken maken om die overlast zo veel mogelijk te voorkomen. Ad 4: Uw zorgen en aanbevelingen voor verbetering van de openbare ruimte t.b.v. de voetganger bij de Julianalaan zijn duidelijk. Deze visie gaat niet gedetailleerd in op de inrichting van de verschillende straten in het plangebied. De aandachtspunten zullen worden meegenomen bij een toekomstige herinrichting van de Julianalaan. Ad 5: Zodra de visie is vastgesteld, gaan wij aan de gang met het vervolgproces. Daarin wordt ook een participatietraject opgenomen. Zodra daar meer over bekend is, zult u daarvan op de hoogte worden gesteld, c.q. worden uitgenodigd.	
22.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
SWHT is voorstander van een beperkt aantal woningen op locatie Biemond en beperkt openbaar toegankelijk maken en waar mogelijk verbeteren van het Westelijk Tuinbouwgebied tussen Zijlweg en Brouwersvaart, maar vindt de voorgestelde plannen onaanvaardbaar. Er wordt geen rekening gehouden met het bestemmingsplan Binnenduinrand (2017). De landschappelijke kwaliteit van het Westelijk Tuinbouwgebied wordt door deze plannen onherstelbaar verslechterd. Bouwplan Biemond (75-115 woningen) is te groot en te hoog, waardoor de kwaliteit van het achterliggende landschap wordt aangetast en zichtlijnen verder worden beperkt. De geplande woningen achter de Zijlweg hebben een zeer negatieve invloed op het landschappelijk beeld en de rust en	De SWTH zet zich in voor het behoud van het Westelijk Tuinbouwgebied. Wij waarderen de moeite die u heeft genomen om de visie goed te bekijken en af te wegen ten opzichte van de waarden van het Westelijk Tuinbouwgebied. Het behoud van het Westelijk Tuinbouwgebied is ook onze inzet in deze visie. Een van de maatregelen van de visie is om een duidelijke rand te maken op de locatie Biemond en achter de woningen aan de Zijlweg, zodat de landschappelijke waarden het Westelijk Tuinbouwgebied voor de toekomst behouden blijven. Eventuele nieuwe woningen in deze rand dienen een bijdrage te leveren aan de landschappelijke	geen

duisternis in het Westelijk Tuinbouwgebied. Gevraagd wordt naar het effect van de uitspraak van de Raad van State over uitstoot van stikstof, gezien de ligging nabij Natura 2000 gebied. SWTH pleit voor het aanpassen van het bouwplan voor Biemondlocatie conform de ruimtelijke voorwaarden van het bestemmingsplan Binnenduinrand, zodanig dat de kwaliteit van het landschap gewaarborgd blijft. SWTH is positief over het waar mogelijk kwalitatief verbeteren en voor wandelaars beperkt toegankelijk maken van het Westelijk Tuinbouwgebied tussen Zijlweg en Brouwersvaart. Niet aanvaardbaar om woningen te bouwen om verrommeling op te lossen en te voorkomen. Het plan verslechtert de landschappelijke kwaliteit van het Westelijk Tuinbouwgebied ter plaatse. SWTH pleit daarom voor het schrappen van de bouw van woningen in een strook achter de bestaande woningen aan de Zijlweg. SWTH komt graag, samen met andere belanghebbenden, in gesprek met de gemeente.	kwaliteitsverbetering van het gebied. De basis daarvoor is een landschapsverbeteringsplan, dat met de stakeholders wordt opgesteld en randvoorwaarden schept voor de realisatie van de woningen aan de rand. Locatie Biemond: In het bestemmingsplan Binnenduinrand (2017) geldt op dit moment de locatie 'bedrijf', in overeenstemming met de bestaande situatie. Er geldt echter op deze locatie ook een wijzigingsbevoegdheid om de bestemming te wijzigen, zodat op deze locatie woningen, bedrijfsruimte en/of een maatschappelijke functie gerealiseerd kunnen worden. Deze wijzigingsbevoegdheid biedt de mogelijkheid om een bouwhoogte van 18 meter te realiseren. In deze visie zetten we voor de locatie Biemond in op een bouwvlak dat een overgang vormt van de schaal van de Zijlweg naar de schaal van de Randweg, in samenhang met de andere kwadranten. De nabijheid van station Overveen maakt deze locatie zeer geschikt om extra woningen toe te voegen. Juist de concentratie van bebouwing op knooppunten zoals deze, zorgt ervoor dat de nabij gelegen groengebieden beschermd blijven. De openheid van het landschap wordt door deze ontwikkeling versterkt. Zie reactie nr. 5 voor verrommeling en rand met woningen achter Zijlweg, nabij het Westelijk Tuinbouwgebied.	
---	---	--

Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Ik vraag (namens wijkraad Ramplaankwartier) in het kader van de Ontwikkelvisie Zijlweg, die reikt tot aan de Korte Zijlweg in Bloemendaal, om (samen met Bloemendaal) aandacht te besteden aan de verkeerssituatie op de Korte Zijlweg met betrekking tot fietsers. Op dit stuk weg gebruiken zeer veel fietsers het trottoir om tegen het verkeer in richting de Ramplaan te rijden. Dit leidt regelmatig tot gevaarlijke situaties, omdat automobilisten geen fietsverkeer verwachten uit die richting en wandelaars bijna omver gereden worden. Er zijn verbeteringen mogelijk als dit stuk weg anders ingedeeld wordt. Ik denk graag mee, met deskundigen.	Dank voor uw reactie en dank ook voor de nadere toelichting en de door u geschetste oplossingen. Het probleemgebied van uw vraag valt buiten ons projectgebied en de gemeentegrenzen. We hechten belang van een goede aansluiting van de fietsstructuur en zullen bij de verdere uitwerking en aanpassing van de fietsstructuur in overleg gaan met de gemeente Bloemendaal. Wellicht dat aanpassingen aan de structuur in Haarlem kunnen leiden tot een verbetering van de verkeerssituatie in Overveen.	geen

24.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Indiener vindt de benadering: gezonder, veiliger en leefbaarder retoriek van de kouwe grond. Indiener vraagt dat uit te leggen als meer bebouwing, woningen en school in de buurt worden toegevoegd. Indiener geeft aan dat een nieuwe buurt is toegevoegd op het terrein van het vroegere Marinehospitaal. Naast een twintigtal eengezinswoningen is het letterlijk volgepropt met appartement complexen. In dit kleine gebied zijn al twee schoolcomplexen met duizenden leerlingen Nova en In Holland. Bij het gehele westelijke randgebied, zie ook de westergracht regio, komen er dus zo'n drieduizend woningen erbij!!!! LEKKER LEEFBAAR SCHREEF U !!!??? Dan de auto, gemeente wil maar niet beseffen dat er ook mensen zijn die een auto nodig hebben voor hun werk. Mensen gaan echt hun auto niet wegdoen, dat blijkt ook uit	In uw reactie geeft u uw mening over het toevoegen van bebouwing in het gebied langs de Zijlweg aan de westzijde van de Randweg. In de beantwoording van uw reactie beperken wij ons tot de punten die inhoudelijk betrekking hebben op de visie. Woningen: Haarlem is een eeuwenoude, mooie stad waar mensen graag wonen en leven. De nabijheid van veel banen binnen de regio van Amsterdam vergroot de aantrekkingskracht van Haarlem als woonplaats. Dat zorgt voor grote druk op de woningmarkt. Haarlem heeft de ambitie om de komende jaren 10.000 woningen toe te voegen, verspreid over verschillende gebieden in de stad. De woningen zijn nodig om wachttijden voor sociale woningen te verkorten,	geen

genoeg onderzoek en de stijging van het autobezit in zijn algemeen. Ja natuurlijk kunt u een en ander afsluiten voor auto verkeer, maar verkeer zal dan uitwijken naar daar waar het nu al druk is, de zogenaamde doorstroomroutes in Haarlem. Dat weet u ook, maar hoe dan ook wil u uw plannen natuurlijk doordrukken. Als er ergens geen ruimte meer is dan gaan mensen ergens anders wonen, dat is al honderden jaren zo wereldwijd. Juist voor Nederland zou het goed zijn de randstad niet verder over te belasten, en een betere verdeling te maken naar oostelijk Nederland qua bevolking. Dan is er dus veel minder overbelasting van het milieu hier, in deze buurt, in Haarlem en in de randstad, en daar bent u toch zo voor.....dat milieuvriendelijke???? En hoe zit het met de nieuwe stikstofeisen. Mij lijkt het die ruim overschreden gaan worden met uw plannen. Dus daar graag duidelijkheid over. Simpel gezegd; ik ben dus tegen deze woning uitbreiding.	doorstroom te vergemakkelijken en iedereen meer kans te geven een woning te vinden. Niet alleen in de ontwikkelzone Zijlweg, maar ook op andere plekken in Haarlem zullen in de komende jaren daarom woningen worden gebouwd, in combinatie met ruimte voor voorzieningen en werken. De ontwikkelzone Zijlweg leent zich bij uitstek voor het realiseren van woningen, gezien de ligging nabij het station Overveen en Haarlem. Stikstof: De projecten in de ontwikkelzones moeten nog starten. Deze zullen uiteraard aan de dan geldende regelgeving moeten voldoen, inclusief die voor stikstof. Er zal bij het ontwikkelen van de zones rekening moeten worden gehouden met de stikstofproblematiek en per zone zal bekeken worden wat de effecten zijn. Projecten die voortkomen uit de ontwikkelvisie zullen de gebruikelijke procedure doorlopen.	
---	---	--

25.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Over de conceptontwikkelvisie heb ik de volgende vraag: op p. 12 zie ik dat het HIN terrein (nr. 8) een locatie is 'waar marktpartijen concrete voornemens hebben om te bouwen, maar dat de gemeente nog geen besluit heeft genomen of ze het initiatief mogelijk wil maken'. Op de p. 13 daarnaast staat dat dit al in uitvoering zou zijn: 1.2 Lopende initiatieven en zoeklocaties In de omgeving van de	Dank voor uw reactie. Het klopt dat het Hin terrein op pagina 12 niet de goede kleur heeft. Het Hin terrein moet groen gekleurd zijn. Dit zal worden aangepast. In 2018 en 2019 zijn er diverse vergunningen afgegeven voor de transformatie naar woningen. De transformatie past grotendeels in het geldende bestemmingsplan Zijlweg e.o. (vastgesteld 2016-02-	Het klopt dat het Hin terrein op pagina 12 niet de goede kleur heeft. Dit is aangepast

Zijlweg-West lopen al langer initiatieven voor herontwikkeling. Een aantal locaties zijn op dit moment ook in uitvoering, zoals de vernieuwing van het Nova College, waar een nieuwe onderwijscampus gerealiseerd wordt en de transformatie van kantoorpanden op het HIN-terrein (voormalig terrein van Kousenfabriek Hin NV) naar wonen. Wat is waar? En waar kan ik meer informatie over deze transformeringsplannen vinden?	11). De vergunningen zijn in te zien. Daarvoor kunt u een afspraak maken via de www.haarlem.nl/bouwaanvraag/bekijken/	
--	---	--

26.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Indiener vraagt of de breedte van de stoep van de zijlweg ook wordt meegenomen in de ontwikkeling? Vanaf de kruising Julianalaan/Zijlweg tot aan het Nova College is de stoep heel erg smal, waardoor je met een rolstoel of kinderwagen gedwongen wordt om het fietspad te betreden, met elke gevolgen en gevaren van dien. Zeker gezien de expansie van het Nova College en de komst van de F1, zal de Zijlweg een verkeersader zijn om deze locaties te bereiken. Een trottoir dat daarop is afgestemd lijkt indiener dan ook wenselijk. Zeker ter hoogte van het uitvaartcentrum is het onmogelijk om op de stoep te blijven lopen.	Het is ons bekend dat de huidige stoepen smal zijn. Vooralsnog staat een complete herinrichting van de Zijlweg niet in de planning. Als deze op het programma staat zal opnieuw worden afgewogen hoe de benodigde ruimte voor de verschillende functies verdeeld wordt.	geen

27.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
Indiener reageert namens de Politie, Eenheid Noord-Holland. Er wordt voorzien in een omvangrijke gebiedsontwikkeling met mogelijk impact op de recentelijk opgeleverde Regionale Meldkamer t.b.v. de Veiligheidsregio Noord-Holland. De Landelijke Meldkamer Samenwerking (LMS) wordt gevormd	Het deelgebied 'Buurtparken: water en hoven' bevindt zich op de locatie van de brandweer/veiligheidsregio. Concrete ontwikkelingen in dit deelgebied zijn op dit moment niet in beeld. Er is gekozen dit deelgebied wel in de	geen

in actieve en nauwe samenwerking tussen betrokken partners, veelal bestaande uit Politie, Brandweer, ambulancezorg en Koninklijke Marechaussee (Schiphol). Voorbereidend op de afhechting en borging van algeheel beheer binnen de Nationale Politie wil indiener geïnformeerd worden of de geschetste gebiedsontwikkeling impact heeft op deze locatie. Indiener geeft aan dat geïnvesteerd is in de nieuwe meldkamer. Mocht blijken dat de gebiedsontwikkeling gaat leiden tot een mogelijke ontmanteling/verplaatsing van deze locatie, dan zal dat leiden tot een aanzienlijke investering om een rekencentrum met bijhorende diensten te verplaatsen.	visie op te nemen om in beeld te brengen wat de kansen voor dit deelgebied op lange termijn kunnen zijn in samenhang met de overige initiatieven rondom de Kruising Randweg-Zijlweg.	
--	---	--

28.		
Reactie (samengevat)	Antwoord	Aanpassing in de visie
De planvorming bij de Mercedes garage van Wijk (tegenwoordig Gomes) is in 2017 tot stand gekomen mede door input van Cobraspen. Er is gezamenlijk gewerkt met de gemeente aan randvoorwaarden voor de ontwikkeling. Ons plan omhelst een ontwikkeling op maatschappelijk vlak, een locatie voor een school/universiteit en studentenhuisvesting voor de stad Haarlem. Indiener verneemt graag het verdere proces. Indiener geeft aan dat op het perceel momenteel een bouwvlak is aangeduid welke ook behouden dient te worden in elke nieuwe vorm van bestemmingsplan.	In uw zienswijze doelt u op de locatie die in de visie is aangeduid als het deelgebied Biemond/westelijk tuinbouwgebied. De planvorming en de randvoorwaarden uit 2017 zijn in de visie overgenomen. Dit betreft een ontwikkeling op het terrein van de Mercedes garage. Het gebied waar u een ontwikkeling op maatschappelijk vlak voorziet ligt zuidelijker en is daardoor een onderdeel van het Westelijk tuinbouwgebied. Een van de doelstelling van de visie is het Westelijk tuinbouw gebied haar open landschappelijke karakter terug te geven en het landschap beleefbaarder te maken voor mensen in de omgeving. In de visie wordt daarom ingezet op het afmaken van de stadsrand aan de achterzijde van de Zijlweg. Dit kan door het toevoegen van woningen gericht op het	geen

	landschap en door het realiseren van wandelroutes die een verbinding maken met het Westelijk Tuinbouwgebied. Het resultaat wordt een duidelijke begrenzing van de stad ten opzichte van het open landschap, waarmee ook duidelijkheid wordt gegeven over het behoud van het landschap in het Westelijk Tuinbouwgebied in de toekomst. Dit betekent ook dat er geen ruimtelijke ontwikkelingen worden voorzien in het huidige open gebied tussen dit deelgebied en de Brouwersvaart. De locatie waar u de ontwikkeling wilt realiseren ligt in het huidige open gebied en komt daarom niet in aanmerking voor bebouwing. In een volgende fase van het proces zal een ontwikkeling voor de locatie Biemond verder worden uitgewerkt. Als dit leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan zult u daar als belanghebbende over geïnformeerd worden.	
--	---	--

Aanpassingen in de visie

Onderwerp	In visie	Wat is aangepast?
	Algemeen	p. 6: “Voor de geleidelijke ontwikkeling van de zone rondom Zijlweg-west worden zes principes gehanteerd:” dubbele zin verwijderd
		p. 47 Bij “Fietsroute Garenkokerskade doorstrekken” voetgangers en fietsers
		p. 79 In ons voorstel komen de drie eigenaren rondom de Delftstraat samen tot één plan, waarbij een deel van de Delftstraat verdwijnt en de gezamenlijke nieuwe bebouwing een rand vormt langs de Spoorwegstraat.
		p. 86 doorsnede lijn aangepast.
Visie tekstueel aanpassen: meer nadruk op voetgangers	De informele fietsroute over het Houtmanpad wordt aangeduid als wandelroute. De visie is dat er	p. 59: In de tekst naast fietser ook de voetganger benoemd.

	een alternatieve fietsroute over het landje van boer Piet gaat.	p.70-71: visiekaart: beeld vervangen, het Houtmanpad is aangepast naar een wandelroute in de visiekaart
Hoek brandweer	Met Kuiper C is onderzocht op welke manier afhankelijkheid gecreëerd kan worden zodat ontwikkeling van deze boekensteun pas plaats kan vinden als er samenwerking is tussen de eigenaren van deze woningen en de eigenaar van de kerk. Dit wordt verwerkt in de visie	P 55: uitgangspunten: beeld vervangen, hoek brandweer aangepast.
		P 58: langzaam verkeersnetwerk: beeld vervangen, hoek brandweer aangepast.
		P 60: langzaam verkeersnetwerk: beeld vervangen, hoek brandweer aangepast.
		P 62: lint aanhelen: beeld vervangen, hoek brandweer aangepast.
		P 64: verschillende buurtjes: beeld vervangen, hoek brandweer aangepast.
		P 66: groen blauw structuur: beeld vervangen, hoek brandweer aangepast.
		P 68: morfologie: beeld vervangen, hoek brandweer aangepast.
		P 70-71: visiekaart: beeld vervangen, hoek brandweer aangepast.

		P 76-77: 3D verbeelding hoek brandweer aangepast
		P 102: visualisatie vervangen, hoekgebouw aangepast
		P 103: tekst “bebouwing” aangepast ten aanzien van ‘boekensteun hoekgebouw’
		P 104 : kaartje met snede, vervangen Principedoorsnede vervangen
		P 105: beeld vervangen, met hoekgebouw
		P 106: visualisatie vervangen, hoekgebouw aangepast
		P 107: facetkaartjes vervangen, met hoekgebouw
HIN terrein	Het klopt dat het Hin terrein op pagina 12 niet de goede kleur heeft. Het Hin terrein moet groen gekleurd zijn.	p.12: Is aangepast naar de groene kleur ‘projecten’.

BIJLAGE 1

Notitie concept ontwikkelvisie Zijlweg d.d. 4 oktober 2019

Pagina 1 van 6

191004 Notitie Concept Ontwikkelvisie Zijlweg 2019 (Final-2).docx

Inleiding

Historische ontwikkeling (bron concept ontwikkelvisie Zijlweg)

“...De Zijlweg is een historische route tussen de oude binnenstad op de hoger gelegen strandwal en het Brouwerskolkpark, een lommerrijk park in de duinrand, waar de stad van oudsher komt om te recreëren. Ook het Houtmanpad is van oudsher een recreatieve route de stad uit. Deze volgt het water van de Brouwersgracht, waarlangs schoon water voor de brouwerijen de stad werd ingevoerd.

Nog tot ver in de 19de eeuw was de strandvlakte vooral als wei- en grasland in gebruik en heeft er ook zandwinning plaatsgevonden. De groei van Haarlem zette in het begin van de 20ste eeuw verder door en in deze fase werden ook strandvlakten benut voor nieuwe woonwijken. Overveen aan de noordzijde van het spoor naar Zandvoort is daarvan een mooi voorbeeld. Maar in deze periode ontstaat ook langs

zijwegen van de Zijlweg (Julianalaan, Hyacintenlaan, Bloemendaalseweg, Korte Zijlweg) nieuwe stukjes stad. Deze vooroorlogse en vroeg naoorlogse ontwikkelingen zijn nog goed te herkennen in het gebied aan hun rijke, ambachtelijke architectuur en vaak royale voortuinen. In de omgeving van de Spoorwegstraat is ook wat bedrijvigheid. De stedenbouwkundige en landschappelijke hoofdstructuur, van lange lijnen tussen stad en duinen vormt ook nu nog het raamwerk van het gebied. De Zijlweg is daarbij de ruggengraat...”

Dit historisch perspectief heeft de breedte in het profiel van deze stadstraat bepaald. Dit profiel kenmerkt de Zijlweg maar kent ook duidelijke grenzen in het gebruik. Het gebruik dient in balans te zijn met het comfort en de veiligheid voor de gebruikers en bewoners. In de afgelopen 10 jaren is de verkeersintensiteit op de Zijlweg duidelijk toegenomen. De toename van deze verkeersintensiteit is terug te voeren op het beleid van de gemeente Haarlem van de afgelopen jaren. De Zijlweg is op dit moment de enige echte toevoerweg om vanuit het noorden richting binnenstad te komen en vice versa weer naar het noorden te gaan. Dit is onder andere het gevolg van ogenschijnlijk op zich staande projecten elders binnen de gemeente Haarlem, die uiteindelijk hun effect hebben op het gebruik van de Zijlweg.

Voorbeelden zijn onder andere:

- De herinrichting van de Spaarndamseweg, van een vijftal jaren geleden, waardoor de doorstroming richting de stad werd ontmoedigd;
- Daarnaast heeft de herontwikkeling van het Raaks complex, met daarin een grote parkeergarage en publieke alsook commerciële activiteiten, de verkeersintensiteit en daarmee de druk op de Zijlweg doen toenemen;
- De huidige verkeersstudies rond het centraal station. Hierin wordt gesteld dat de beschikbare ruimte rond het station niet voldoende zal zijn om de toekomstige verkeersstromen af te handelen. Hierin bestaat het gevaar dat dit verkeer wordt omgeleid en vanuit de Zijlweg zal worden teruggevoerd naar de stad. In deze fase is het onduidelijk of er sprake is van een samenhangende integrale visie op mobiliteit of het een verzameling losstaande projecten betreft, waarin de huidige en toekomstige verkeersberekeningen al dan niet zijn meegenomen.

Korte voorgeschiedenis van de Zijlweg

De bestaande infrastructurele situatie van de Zijlweg is een uitwerking van een herinrichting aan het eind van de jaren negentig. Voor deze herinrichting kende de Zijlweg aan elke zijde een (breed) wandelpad, kon vrij worden geparkeerd aan beide zijden van de weg en maakten de fietsers/bromfietzers gebruik van de rijbaan. De huidige fiets- en wandelpaden zijn, net als de parkeervakken, eind jaren negentig aangelegd. Op de locatie van het voormalige katholieke Triniteits Lyceum aan de Zijlweg is in 2002 het complex van het Nova College opgeleverd. De huidige locatie bestaat uit een onderwijsgebouw van ca. 13.500 m² met ca. 3.000 studenten. En een uitgestrekt parkeerterrein met ca. 255 parkeerplaatsen. Op dit moment vindt de bouwontwikkeling naar Nova Campus plaats.

Beschrijving en begrenzing van het aandachtsgebied

Gedurende de dag kent de Zijlweg vele gezichten, van zeer rustig tot uitermate druk. Van spoorwegviaduct tot aan de Randweg, een tracé van ongeveer 500 meter, is een knip te maken in twee op zich staande delen. Het deel van spoorwegviaduct tot de Julianalaan (150 meter) en van de Julianalaan tot aan de Randweg (350 meter). Beide delen hebben zowel een overeenkomstige als een onderscheidende problematiek in de huidige verkeerafwikkeling. De flauwe bocht, in combinatie met de bebouwing en de geparkeerde auto's in het tweede deel van de Zijlweg, maakt de weg onoverzichtelijk. Van spoorwegviaduct tot de Randweg staan aan de zuidzijde 28 woningen en aan de noordzijde 18 woningen en een (huur)flat boven "De Wollewei". Een aantal van deze woningen zijn verdeeld in etages en appartementen. Verder staan er de bekende bedrijven, de hulpdiensten, het uitvaartcentrum, de kerk en het Nova College. In deze notitie ligt de focus op het gebied van de Julianalaan tot aan de Randweg.

Dit tracé kenmerkt zich door:

- De zes toe-/afritten tot bedrijven en/of publieke instellingen, met veel bezoekers.
- De T-splitsing met de Julianalaan, die door de ontwikkeling van het v.m. Hinterrein nagenoeg een kruising vormt.
- De twee aansluitingen van zijstraten met twee richtingsverkeer (Hyacintenlaan en Narcissusplantsoen)
- De twee zijaansluitingen naar fietsroutes (naar de Krokusstraat, naar Houtmanpad en het Hin-pad).
- De 24 parkeerplaatsen langs de openbare weg. Deze worden in geval van grote bezoekersaantallen bij een uitvaart of een activiteit op het Nova College, ook door niet vergunninghouders gebruikt.

Gebied beïnvloeding

De druk op de Zijlweg is in de afgelopen jaren toegenomen door onder andere:

- De bouw en oplevering van het woongebied op het voormalig Marine Hospitaal te Overveen. Hier zijn tussen de 60 en 90 eengezins-, twee-onder-kap-, vrijstaande woningen en appartementen gerealiseerd;

- De bestemmingswijziging van het voormalige provinciepand aan de Zijlweg 245 van kantoren naar kamerverhuur aan studenten, arbeidsmigranten en statushouders. De laatste gebruiksmelding geldt voor verblijf van maximaal 332 personen;
- De bouw en uitbreiding op het terrein van het Nova College. Hierbij worden verschillende onderwijslocaties in de stad Haarlem samengebracht op de locatie van het NOVA College aan Zijlweg te Haarlem. In de 1e fase wordt ruimte gecreëerd voor ca. 1.000 extra studenten. De tweede fase betreft de bouw van een vierde (onderwijs)gebouw ten behoeve van een onbekend aantal extra studenten. Door de toename van de gebouwwolumes dienen er meer parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. In de eindsituatie zullen dit er ca. 355 zijn;
- De huidige (commerciële)ontwikkeling van het v.m. HIN-terrein met o.a. een onderwijsinstelling (het Luzac College) en een medische faciliteit (Dermicis);
- Eerdergenoemde beleid van de gemeente Haarlem in andere delen van de stad.

Huidige situatie

Er worden in het aandachtsgebied vooralsnog zeven problemen onderkend die van invloed zijn op de veiligheid en leefbaarheid voor de bewoners en de gebruikers. Het betreft:

- De splitsing/kruising Julianalaan/Zijlweg;
- De ligging en breedte van het voetgangers-/fietspad aan de noordzijde van de Zijlweg. Deze zijn te smal voor normaal gebruik laat staan voor de grote groepen die het Nova college genereerd, de bedrijven in de buurt of de bus die halteert in dit deel van de Zijlweg (noord en zuidzijde);
- Intensiteit van autoverkeer leidt tot problemen met oversteekbaarheid van de straat waardoor met name fietsers in de tegengestelde richting rijden.
- De oversteekmogelijkheden over de Zijlweg;
- Het aantal en formaat van de aanwezige parkeerplaatsen voor motorvoertuigen;
- De (on)mogelijkheid om fietsen aan straat te stallen;
- De inrichting, waaronder de verdeling van de weginfrastructuur, de groenvoorzieningen, de bushaltes en plaatsing van lantaarnpalen binnen het bereik van parkeervakken. Daarnaast zijn het gedrag en gedragingen van “externe” gebruikers van buiten het aandachtsgebied van invloed zijn op de veiligheid, de fysieke gezondheid en leefbaarheid voor de bewoners en de gebruikers. Het betreft:
- Het (groeps)gedrag van de leerlingen van het Nova College, die te voet, met de fiets en/of andere vervoersmiddelen het voetgangers-/fietspad claimen, met weinig aandacht voor de bewoners en of andere gebruikers. Het voetgangers-/fietspad wordt aan de noordzijde in de gestelde en tegengestelde richting gebruikt;
- Het gedrag van de bewoners van het voormalige provinciepand aan de Zijlweg 245, die met de fiets en/of andere vervoersmiddelen het voetgangers-/fietspad in tegengestelde richting claimen met weinig aandacht voor de bewoners en of andere gebruikers;
- Zwerfafval, het betreft met name blikjes, drinkkartons, peuken en verpakkingen van dagverse producten van de Albert Hein aan de Spoorwegstraat;
- Het gedrag en de rijstijl van gebruikers van E-fietsen en wielrenners;
- Het gedrag en de rijstijl van bestuurders van motorvoertuigen. In rustige momenten geven auto's extra gas tot aan de Randweg of vanaf de Randweg aangezien de afslag twee banen kent die overgaan in één baan op de Zijlweg;
- Het gebrek aan voorzieningen, zoals hardware en/of het toezicht en handhaving op het gedrag en gedragingen van de gebruikers.

Concept ontwikkelvisie Zijlweg “...Wat er staat en wat we missen...”

De Zijlweg en omgeving worden in de concept ontwikkelvisie omschreven als een gebied waar de bewoners comfortabel wonen. Waarom mensen hier comfortabel wonen wordt niet echt aangegeven. De stedelijke kenmerken van de Zijlweg worden aangegeven. Toch worden delen van de Zijlweg weliswaar ingetekend met nieuwe beelden maar worden deze niet helder benoemd.

Voorbeelden zijn:

- De zgn. ontwikkelzoekgebieden zoals het uitvaartcentrum Yarden en de brandweerkazerne;
- Maar ook het zgn. initiatiefgebied het vm. Hin-terrein waar wel wordt gesproken over mogelijkheden: “...ontstaat er kans de structuur van woonstraatjes en driehoekige buurtparkjes aan te helen en de Irisstraat op de Zijlweg aan te sluiten...”. Zonder hierin duidelijke informatie te verschaffen over type en aantallen woningen, p-plaatsen en BVO.
- Ideeën over fietsroutes langs het spoor vanaf de Spoorwegstraat zijn zeer bepalend voor het plan maar lijken op voorhand niet realiseerbaar en vormen daarmee een groot risico voor de ontwikkeling van de Zijlweg en de belasting van de bestaande infrastructuur;
- De visie hanteert voor het ontwikkelgebied Zijlweg een verdeelsleutel van 50/50 in relatie tot sociale woningbouw. Wat precies bedoeld wordt met sociale woningbouw, sociale huur/-koopwoningen of starterswoningen of “een betaalbaar woningsegment” wisselt regelmatig per hoofdstuk/paragraaf. De vraag of ontwikkelaars van deze gebieden deze grote aantallen sociale woningen in de lommerrijke stijl van de Zijlweg kunnen en/of willen bouwen wordt niet beantwoord.
- De visie spreekt van “...De tuinen van Haarlem...” maar geeft de criteria voor deze tuinen niet aan. Bijvoorbeeld hoeveel procent onverhard versus bebouwd (dit geldt ook voor ondergronds parkeren).
- “...De tuinen van Haarlem...” suggereert dat het ook om openbaar groen gaat en een parkachtig karakter heeft. Maar de invulling hiervan wordt niet gemaakt.
- De visie geeft niet aan hoe er om gegaan wordt met vervuiling, geluid en fijnstof, CO2 en stikstof problematiek.

Wij zien dat een totaalvisie op de ontwikkeling van de Zijlweg ontbreekt terwijl deze toch de drager van het plan lijkt te zijn.

Wat betekent dit alles voor ons

De consequenties van het gestelde in de plannen van de gemeente komen bovenop de reeds bestaande problemen. Hierbij zij opgemerkt dat de uitwerking van de plannen van de uitbreiding van de Nova Campus nog niet zijn geëffectueerd. Kortom, de belasting als gevolg van de uitbreiding van het aantal leerlingen met minimaal 33% moet nog komen. De consequenties van de concept ontwikkelvisie Zijlweg voor ons als bewoners van het aandachtsgebied vormen een zware belasting op de aandachtsgebieden “gezondheid, veiligheid en leefbaarheid”.

Deze consequenties liggen op het gebied van:

- Een toename van het gebruik van de bestaande beperkte, weginfrastructuur door alle vormen van verkeer. Deze toename wordt veroorzaakt door de aansluiting van de ontwikkelgebieden die hun samenhang vinden in de verbindingroute van de Zijlweg (als de zgn. ruggengraat):
 - De geplande nieuwbouw van 600 tot 900 woningen. Bij dit aantal woningen zullen voorzieningen horen voor ten minste 1500 auto's en 2700 fietsen conform de geldende normen;
 - De geplande uitbreiding van de zgn. BVO (bedrijfsvloeroppervlakte) in de benoemde ontwikkelgebieden, met ruimte voor 193 tot 416 werknemers. Het hierbij behorende aantal weg- en transportbewegingen is niet nader gedefinieerd;
- Grotere overlast door gedrag en gedragingen van de “externe” gebruikers;
- Grotere overlast door zwerfafval;
- Een voorgestelde afname van het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor vergunningshouders van de bestaande 24 naar 3 parkeerplaatsen;
- Een andere waterhuishouding met niet nader genoemde gevolgen voor de funderingen van de huizen die gebouwd zijn aan het eind van de negentiende eeuw en niet nader genoemde gevolgen voor de volksgezondheid (botulisme ratten, muggen, etc.);
- Geen duidelijkheid over de kosten en het uitbesteden van het onderhoud aan de “...Tuinen van Haarlem...” en de eerdergenoemde waterlopen.

Wat wij willen!

Op basis van wat wij nu weten van de specifieke plannen in de concept ontwikkelvisie Zijlweg achten wij de volgende voorwaarden voor de ontwikkeling van de gebieden rond de Zijlweg valide:

- Een visie die inzoomt op de verbetering van de Zijlweg, als afhankelijke voorwaarde voor de ontwikkeling van de verschillende “aanpalende” ontwikkelgebieden.
- Eerst de “ruggengraat” weer sterk genoeg maken;
- Een visie die inspeelt op en deel uitmaakt van de integrale toekomstvisie van de gemeente Haarlem over de mobiliteit;
- Een visie die prioriteit stelt aan de voetganger boven de fietser boven de auto en het openbaar vervoer;
- Een visie die het gebruik van gemotoriseerd vervoer ontmoedigt en niet het bezit daarvan onmogelijk maakt;
- Een meervoudige verbetering van de oversteekbaarheid van de Zijlweg voor voetgangers en fietsers en dit begint al aan de westzijde van de Randweg;
- Geen prioriteit aan de verkeersintensivering van de Zijlweg;
- Een visie die het parkeervergunningensysteem niet als “melkkoe” toepast maar het behoud en uitbreiding van de parkeerplaatsen voor de huidige bewoners van de Zijlweg conform de norm van de gemeente Haarlem handhaaft;
- Waarom een bushalte aan weerszijde van de Randweg. Deze kan ook aan de westzijde van de Randweg;
- Betere (ongelijkvloerse) oversteek van de Randweg voor voetgangers en fietsers bv een brug of ondertunneling;
- Trottoirs conform de landelijke norm en daarmee een herprofilering van de Zijlweg;
- Openbaar groen in de “...Tuinen van Haarlem...”, minimaal 40% van het geheel aaneengesloten (lees een “mini Central Parc”);
- Criteria voor de kwalificatie Tuinen: bv 65% onbebouwd oppervlakte. Geenbouwkundig/artificieel aangelegd groen;
- Levensvatbaarheid van de bomen binnen het bedoelde aandachtsgebied van deZijlweg;

- Een werkende straatriolering. In huidige oppervlak blijft te veel water staan;
- Meer openbaar groen verspreid in de verharding opnemen;
- Voorzieningen om gedrag van fietsers te normaliseren;
- Het aantal nieuw te bouwen woningen dient overeenkomstig te zijn met het huidige “lommerrijke” karakter van de buurt. De vrees is dat de geplande aantallen nieuw te bouwen (sociale)woningen in de aangewezen gebieden, de wijk meer in “beton giet” dan dat het lommerrijke karakter wordt versterkt.
- Het voorgestelde percentage sociale woningbouw dient afgestemd te worden op de huidige verhoudingen binnen wijk.
- De herontwikkeling van het provinciegebouw (Zijlweg 245) in appartementen conform geldende regelgeving. Deze herontwikkeling dient te worden ingezet voorafgaand aan nieuwbouw op de locatie Veldzichtlaan;
- Geen maatregelen die doorstroming van de auto bevorderen maar maatregelen die de veiligheid voor fietser en voetganger bevorderen en die niet ten koste gaan van het woonplezier van de bewoners.

Bijlage 2

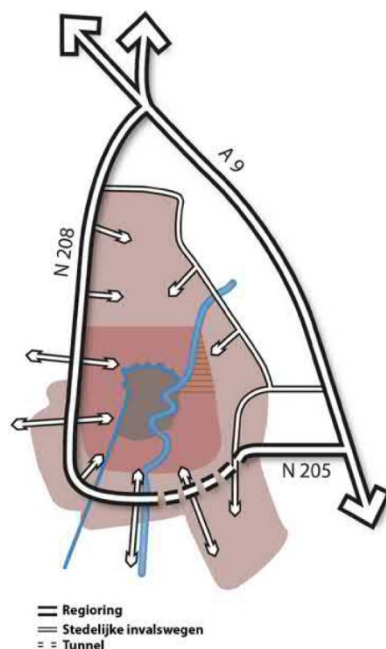
Overveen, 6 oktober 2019.

Geachte heer Telgenhof.

Naar aanleiding van het concept Ontwikkelvisie Zijlweg¹ (hierna: Visiedocument) hebben de bewoners van Julianalaan te Overveen en Adriaan Stoopplein te Overveen op dinsdag 24 september 2019 een bijeenkomst gehad om tot een gezamenlijke reactie te komen op de ontwikkelvisie op met name “Deelgebied 1: De Verborgten Tuin.” Ook is input gevraagd vanuit onder meer de Vereniging Bewonersraad Prins Hendriklaan Oost. Uw Visiedocument is uitgebreid besproken, hetgeen heeft geleid tot een aantal vragen en oplossingsrichtingen die de (samenhang tussen) Korte Verspronckweg en Spoorwegstraat betreffen. Voordat we hier nader op in gaan, willen wij opmerken dat de gemeente Haarlem in het Visiedocument de hoeveelheid groen in het stuk achter de Korte Verspronckweg waardeert en dit ook typerend wil houden voor de ontwikkeling in dit gebied. Daar zijn wij uiteraard erg blij mee. Tijdens onze bijeenkomst zijn een aantal op- en aanmerkingen op deze visie naar voren gekomen, alsmede een aantal vragen waar wij graag antwoord op krijgen.

1) **Hoofdontsluiting:** In het verkeersonderzoek dat is niet uitgegaan van de 220 woningen die nu in dit van 160. De impact van 220 in plaats van 160 woningen is verkeer rondom de geplande school grote invloed hebben, meegewogen. Uit het verkeersonderzoek komt ook naar doorstromingsprobleem is in Haarlem en dat daar aan de Westelijke Randweg te verbeteren door middel van een e.e.a. conform uw reeds aangenomen “Structuurvisie Bereikbaar” d.d. 21 december 2017 (o.a. Pagina 36). verkeersdruk door de groei van het aantal woningen treedt beperkt tot 160 nieuwe woningen én nader de beperking Haarlem is gerealiseerd nadat de aansluitingen van de N208

2) **Langzaam Verkeer:** In de Visie is er sprake van een een spoortunnel. Aangezien deze bruggen ook moeten van calamiteiten, begrijpen wij dat jullie hier mee bezig zijn hebben bedacht. Volgens ons is deze route echter niet



uitgevoerd door Goudappel Coffeng² is Visiedocument worden genoemd, maar significant groter. Daarnaast zal ook het die niet in dit onderzoek lijkt te zijn voren dat er al een wordt gewerkt door de aansluitingen van lus bij de A9 en een tunnel door de stad, openbare ruimte Haarlem 2040: Groen en Kortom, de ‘beperkte effecten’ op de alleen op wanneer het project wordt van de (sluip)verkeersstroom door op de A9 en de N205 zijn voltooid.

fietsroute door middel van 2 bruggen en dienen als tweede toegangsweg in geval geweest en een tweede toegangroute haalbaar om te verwezenlijken om een

¹ Telgenhof, K., “Concept Visie Ontwikkelzone Zijlweg-West en omgeving,” Gemeente Haarlem, 27 mei 2019.

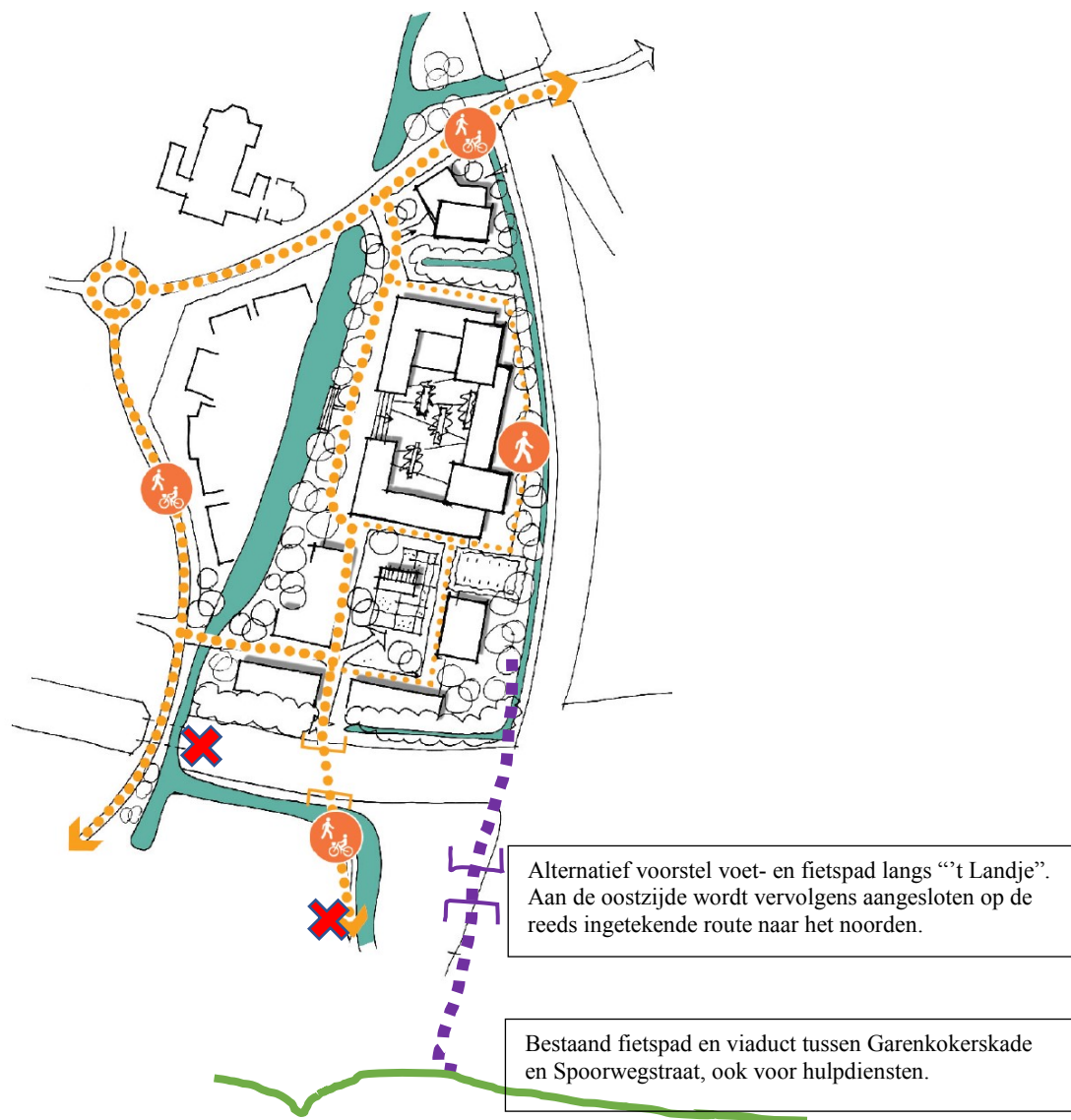
² De Koning, A., & Van Bunschoten, T., “Verkeersonderzoek Zijlweg e.o.” Goudappel Coffeng, 16 mei 2019.

aantal redenen:

- De aansluiting op de Julianalaan is niet haalbaar. Dit punt is erg onoverzichtelijk en al eerder het decor van ongelukken geweest. Als fietsers oversteken vanaf de Prins Hendriklaan kunnen zij niet zien of er verkeer vanaf Haarlem aan komt. Onder het spoor door ligt een onoverzichtelijke bocht. De geplande fietsroute door de Prins Hendriklaan en de Oranje Nassaulaan is geen gewenste en is ook niet onderzocht in het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng. Dit betreft twee erg rustige straten met klinkers en drempels en waar veel kinderen op straat spelen.
- De ruimte voor aansluiting van de brug op de Julianalaan is dermate beperkt, dat de hellingshoek van de brug te groot is om de minimale doorvaarhoogte van 2,60m conform de Basisvisie Recreatietoervaart in Nederland (BRTM) te kunnen realiseren voor de pleziervaart.³
- Aangezien er voor ingetekende beide bruggen een minimale (doorvaart)hoogte geldt, zal de brug hier vrij steil moeten worden; waarschijnlijk te steil voor een ambulance om te gebruiken als toegangsweg. Om deze brug vanaf de Albert Heijn op de minimale hoogte te krijgen, zal het lastig worden om vervolgens weer onder het spoor door te gaan.
- Een brug lijkt door het perceel van Julianalaan 135 te zijn getekend.

Ons voorstel zou zijn:

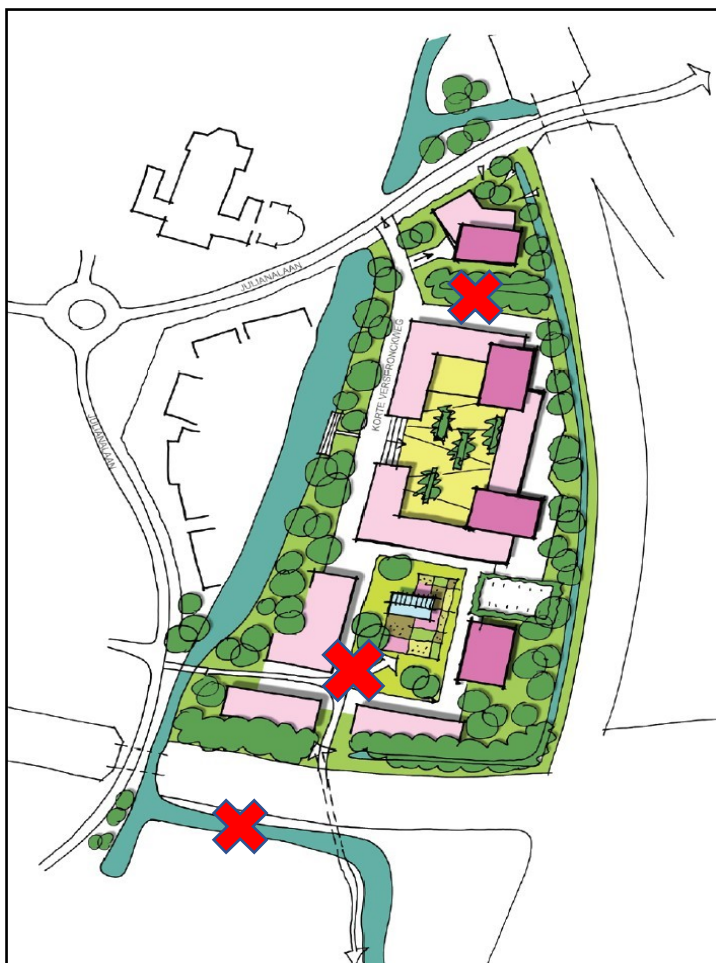
³ Richtlijnen Vaarwegen 2017, Rijkswaterstaat



In ons voorstel loopt de fietsroute langs de andere kant van het skatepark (*'t Landje* aan de oostzijde), en sluit aan op het bestaande fietspad aan de noordzijde van de Garenkokerskade. Daar is geen sprake van te overbruggen doorgaand vaarwater, alleen zal een stukje sloot aan weerszijden van het treinspoor moeten worden opgeofferd. De brug hoeft dan niet zo hoog te worden, waardoor ook significant op maatschappelijke ontwikkelkosten kan worden bespaard. Vervolgens komt de tunnel onder het spoor door uit aan de oostzijde van het terrein en kan de fietsroute aansluiten op de Korte Verspronckweg in plaats van op de Julianalaan. We hebben deze oplossing in paars ingetekend op de kaart in uw visiedocument.

- 3) **Scholen:** In de visie wordt uitgegaan van één school. *Ten eerste staat deze school gepland op het terrein van ProRail, waarvan wij sterk de haalbaarheid in twijfel trekken. Ten tweede zijn er momenteel 4 scholen (waarvan 1 kinderopvang) op het terrein gevestigd. Krijgen al deze scholen een plek in dat ene gebouw? Met een uitbreiding van tot 220 woningen zullen er ook meer kinderen in dit gebied naar school willen. Is die capaciteit er wel in dit gebouw? En is ook het verplaatsen van de Wollewei naar dit gebied meegenomen in jullie visie? Hier is namelijk over gesproken in een eerder stadium.*
- 4) **Hoogte woningen:** Gelet op de huidige bebouwing rondom dit terrein valt de voorgestelde bouw erg uit de toon. Bij alle woningen in de buurt is de goothoogte op maximaal twee bouwlagen. Ook de huidige bebouwing voldoet hier aan (behalve de gymzaal; deze is 2,5 verdieping omwille van de speciale functie). Aangezien u in uw visie nadrukkelijk aangeeft dat u de beoogde ontwikkeling typerend wil houden voor dit gebied, is het vanzelfsprekend dat de goothoogten van de huidige bebouwing aan de waterkant (in analogie met de gehele wijk) wordt overgenomen in uw plan voor nieuwbouw. Hierbij zij opgemerkt dat wij er geen bezwaar in zien als de nieuwbouw aan de oostkant van het terrein hoger wordt, aangezien dit geen aanzicht van het terrein betreft. Ook voor het behoud van onze privacy aan de achterzijde van onze huizen is het conformeren aan de huidige goothoogte een nadrukkelijke wens. Het huidige schoolgebouw aan de zuidzijde van het terrein is slechts één bouwlaag hoog. Dat lijkt ons ook de juiste hoogte voor de vervangende nieuwbouw op die plek, aangezien de woningen aan de overkant van het water dicht tegen het water zijn gebouwd en het water daar ook erg smal is.
- 5) **Type woningen:** Wij vragen ons af wat voor type woningen er gaan komen. In de eerste plannen sprak men nog over herenhuizen en ook tijdens de voorgaande informatiebijeenkomsten - waar wij bij zijn uitgenodigd - leek dit de gewenste bouwstijl. In de huidige visie wordt ook gesproken over "tuinen aan het water." Om welke woningen zou dit dan gaan? Betreft het alleen huurwoningen, of komen er ook koopwoningen? In het eerste plan werd ook een eiland geschetst met duurdere huizen, hetgeen door ons indertijd is toegejuicht. Dit eiland is nog steeds onze nadrukkelijke wens en is in een aantal varianten (als groen eiland zonder huizen) in voorgaande studies meegenomen. Waarom is dit in de nieuwe visie komen te vervallen?
- 6) **Rooilijn:** In de visie spreekt u van "bouwen op de plek van de huidige bebouwing" en "het groen in stand laten." Op de tekeningen zien wij echter iets anders (we hebben dit met kruisjes op de kaart gemarkeerd):

- Het gebouw aan de noordzijde begint op het huidige grasveld en heeft een open binnenruimte. Onze vraag hierbij is vooral naar welke kant het leefgedeelte zal worden gericht? Dus: komen de woonkamers inclusief balkon aan de waterzijde of aan de binnenzijde? Dit is voor ons van grote invloed op de privacy aan de achterzijde van onze huizen.
- Het gebouw aan de zuidzijde (de huidige Vrije School) wordt in de visie gebouwd op wat nu een speelterrein is. We vermoeden dat de contouren van de huidige bebouwing wat zijn 'opgeschoven' om ruimte te maken voor de nieuw bedachte fietsroutes. Echter, daarmee komt de bebouwing veel dichterbij de huizen aan de overkant van het water dan nu het geval is. De afstand tussen de huizen wordt daarmee volgens ons te klein. De onderste doorsnede op pagina 86 van het visiedocument komt niet overeen met de werkelijkheid – de Overveense huizen staan daar pal aan het water. We willen in dit licht graag nogmaals de alternatieve oplossing voor de fietsroute onder Punt 2 benadrukken – dit maakt dat de gebouwen in de zuidwesthoek binnen de contouren van de huidige bebouwing kunnen blijven. Mocht u desondanks alsnog aan uw huidige ideeën voor langzaam verkeer vast blijven houden, dan stellen we het zeer op prijs om de bebouwing zoveel mogelijk op te schuiven naar de zuidoosthoek.
- Onze voorkeur zou zijn om de weg op de huidige plaats te handhaven en de parkeerplaatsen te vervangen door hoge begroeiing. Dit lijkt ook uw Visiedocument het geval te zijn.



Situatieschets in het Visiedocument geprojecteerd op een satellietfoto. Bij de rode kruisen is er nieuwbouw getekend waar momenteel geen bebouwing is.

Tot slot zijn wij in het verleden altijd actief betrokken geweest in klankbordgroepen. Echter, rondom deze laatste Visie zijn wij helaas niet meer proactief geïnformeerd of gehoord. Wij zouden het op prijs stellen indien wij weer op basis van een wederzijdse pro-actieve verstandhouding een afgevaardigde kunnen leveren.

Mede namens alle bewoners en belanghebbenden van Deelgebied 1,



Fleur den Dulk

C.C. Gemeente Bloemendaal.