

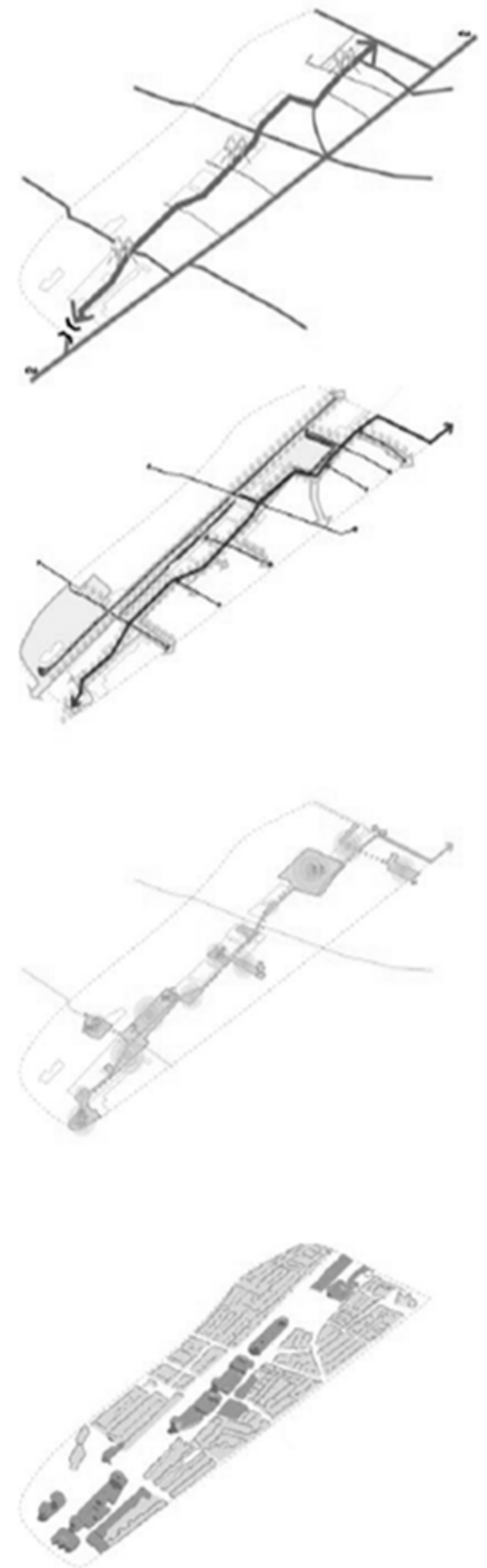


Gemeente
Haarlem

Ontwikkelzone Zuid-West Masterplan

De nieuwe tuinstad

Haarlem, november 2022

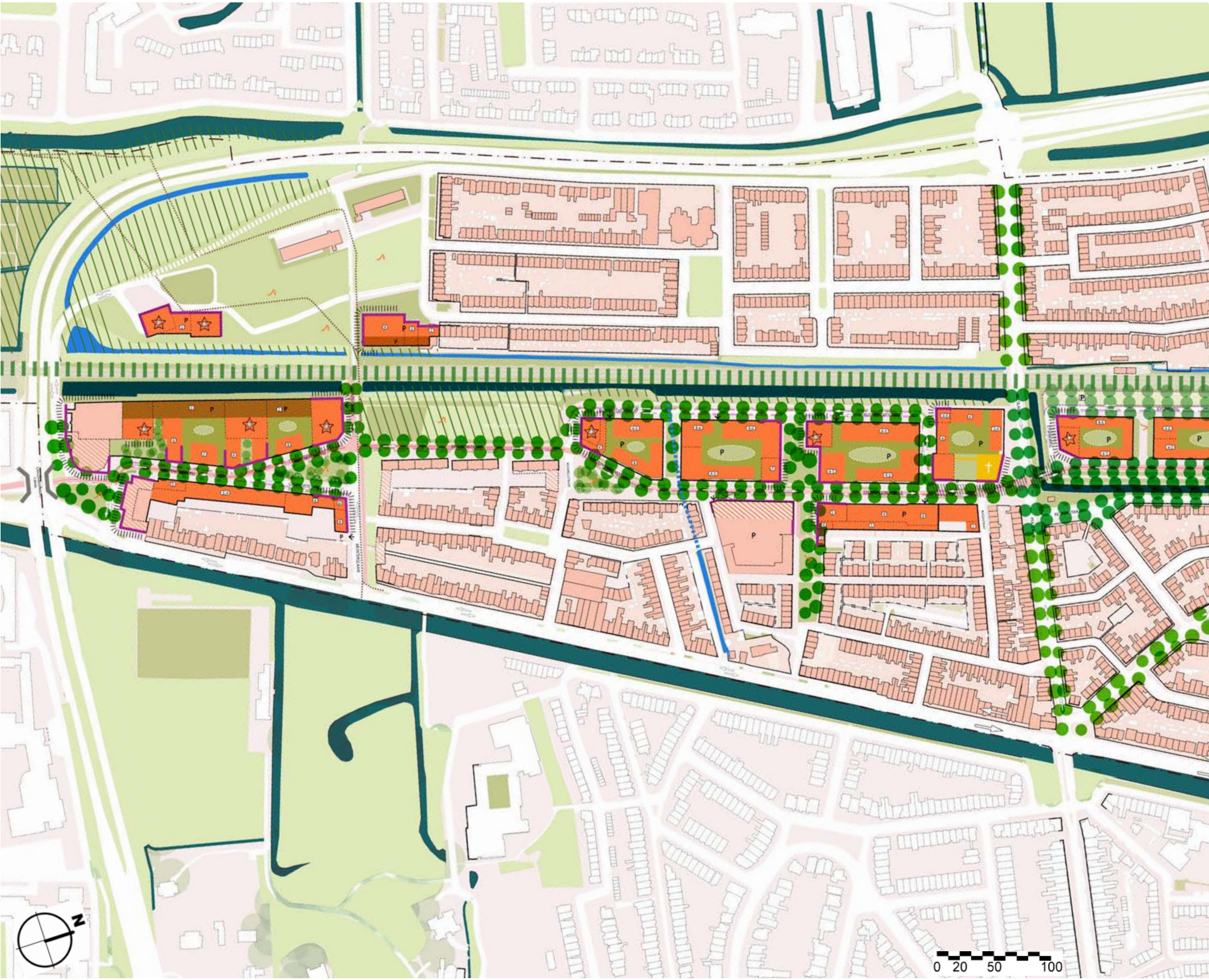


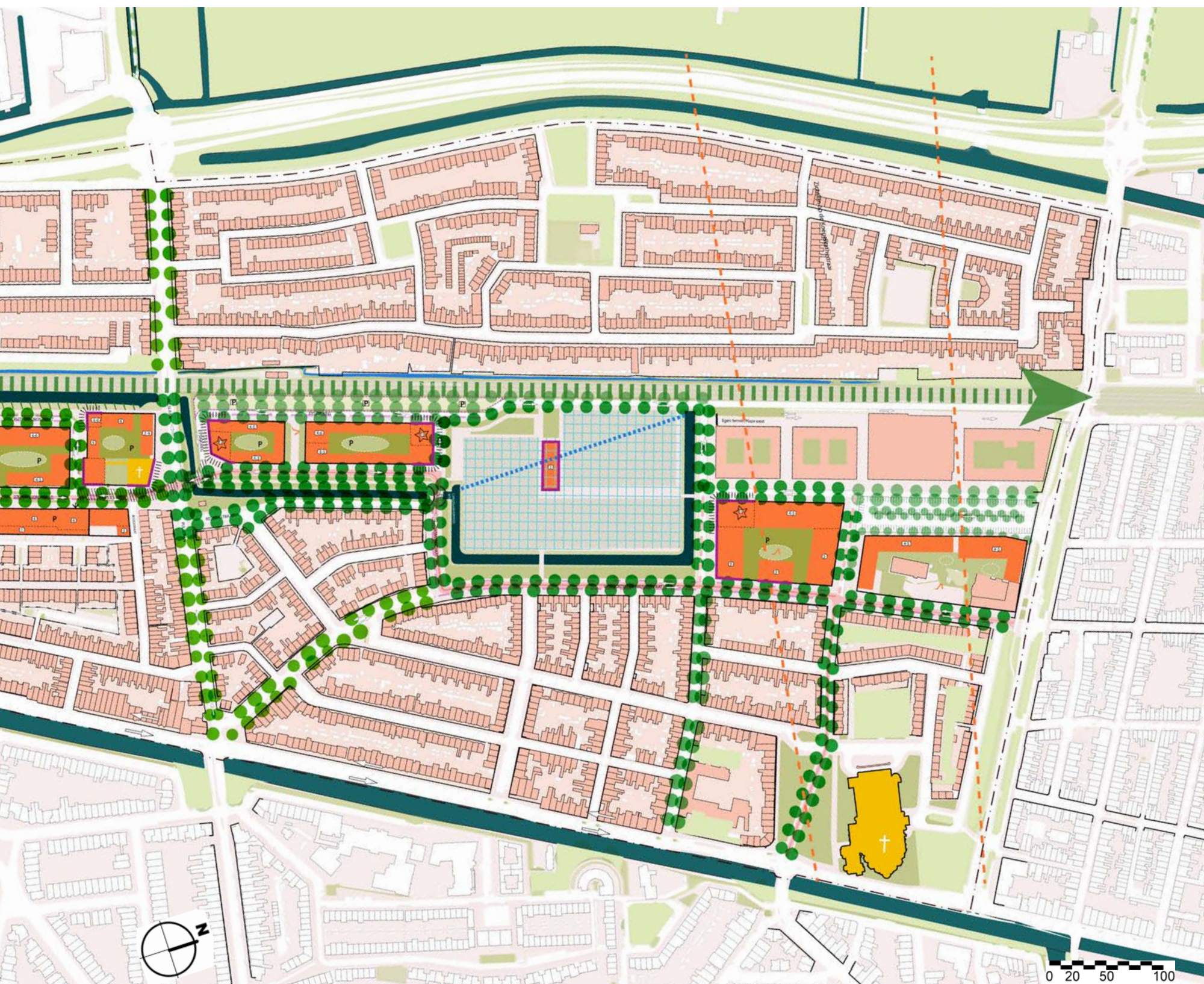
Masterplan

- Rooilijn
- Niet wonen in de plint
- Hoogtescheiding
- Nieuwe gebouwen
- Sfeerbepalende gevel extra ontwerpaandacht
- Parkeergarage
- p Parkeren op eigen terrein
- Ontsluiting parkeergarage
- Binnentuin
- Voortuin
- ☆ Hoogteaccent
- ④ Max. aantal bouwlagen
- ③-4 Afwisselende bouwhoogte
- Bestaand water
- Nieuw water
- Duiker
- Openbaar groen
- Parkeerterrein in openbare ruimte
- Groen op het dak
- Ecologische hotspots
- Ecologische hoofdstructuur
- Bomen
- Fietsstraat
- Langsparkeren
- Rijrichting autoverkeer
- Speelvoorziening
- Watercollectie
- Kerk
- Hooftransport leidingen PWN en afvalwater
- Gebouwen in onderzoek onderwijs
- Ruimtereservering
- . . . Veenpolder

Gewenste clusters

Programma:
Circa 1.500 woningen en 48.000 m² bvo niet-wonen (detailhandel, horeca, kantoren, dienstverlening, bedrijvigheid en maatschappelijk).
Bij onvoldoende vraag naar m² niet-wonen kunnen binnen deze m² woningen worden gerealiseerd.
Programma niet-wonen is minimaal 30.000 m² bvo.





Masterplan

Het masterplan beschrijft waar we naartoe willen met het gebied: wat is het karakter van de openbare ruimte en welke ruimte is er nodig om een goede openbare ruimte te realiseren. De groen-en waterstructuren en de toekomstige verkeersstructuur is hier onderdeel van. Voor de private percelen is beschreven welke functies er gebouwd mogen worden en is de maximale bouwhoogtes benoemd.

Ook staat beschreven hoe we de doelstellingen van de [omgevingsvisie](#) met betrekking tot mobiliteit, klimaatadaptatie, stedelijke dynamiek, werkgelegenheid, sociale samenhang en woningbouwprogramma realiseren.

Het masterplan is geen blauwdruk voor de ontwikkelingen in de zone maar schetst de kaders waarbinnen de ontwikkelingen straks plaats kunnen gaan vinden.

Samenvatting Masterplan

Het bedrijventerrein Zuid-West is aangewezen als één van de 8 ontwikkelzones in de gemeente Haarlem. Dit bedrijventerrein zal de komende jaren transformeren naar een gemengd woon- en werkgebied. In deze ontwikkelzone is er ruimte voor circa 1.500 woningen. De helft van de woningen zal worden verhuurd als sociale huurwoning. Het aantal arbeidsplaatsen zal ongeveer gelijk blijven. Wel verandert het type werkgelegenheid. Zo komt er horeca en detailhandel in het gebied terug en komt er ruimte voor bijvoorbeeld beroepen in de zorg en kennisintensieve sector.

Na de transformatie zal de wijk zich kenmerken door woningen in een divers aanbod, aanvullende voorzieningen en een groene openbare ruimte die de wijk laat ademen. Een wijk met minder (vracht)auto's in het straatbeeld en betere verbindingen voor fietsers en voetgangers. De bestaande groenstructuur wordt uitgebreid, zodat er voldoende ruimte is voor alle bewoners om aangenaam te verblijven in de wijk. Knelpunten in het wegennetwerk worden de komende jaren aangepakt, de verbinding met de stations wordt verbeterd en de bereikbaarheid met de bus wordt ook geoptimaliseerd. De oude bestaande wijken moeten op een vanzelfsprekende manier in de nieuwe bebouwing overlopen.

Het bestaande Houtvaartkwartier is grotendeels ontworpen volgens de principes van het tuindorp. De principes van het tuindorp worden doorontwikkeld naar een eigentijdse tuinstad. Belangrijke ingrediënten hiervoor zijn: de binding met de natuur, plekken creëren om elkaar te ontmoeten, elkaar kennen, geen anonimiteit maar betrokkenheid, een groen karakter, en een veilige en duurzame openbare ruimte. Een openbare ruimte in de traditie van het tuindorp met straten, pleinen, plantsoenen en parken. De volgende 4 principes dragen bij aan de vorming van de eigentijdse tuinstad:

1. Centrale as als verbindingsruimte
2. Versterken groenblauw netwerk
3. Plekken voor ontmoeting
4. Compact en gemengd bouwen

+ onderzoeken
+ ontwikkelingen
+ nieuw beleid
+ participatie

=

**Aangescherpte
ambities**



Het concept
**De nieuwe
tuinstad**
+ 4 principes
+ bereikbaarheid
op orde
+ beeldkwaliteit



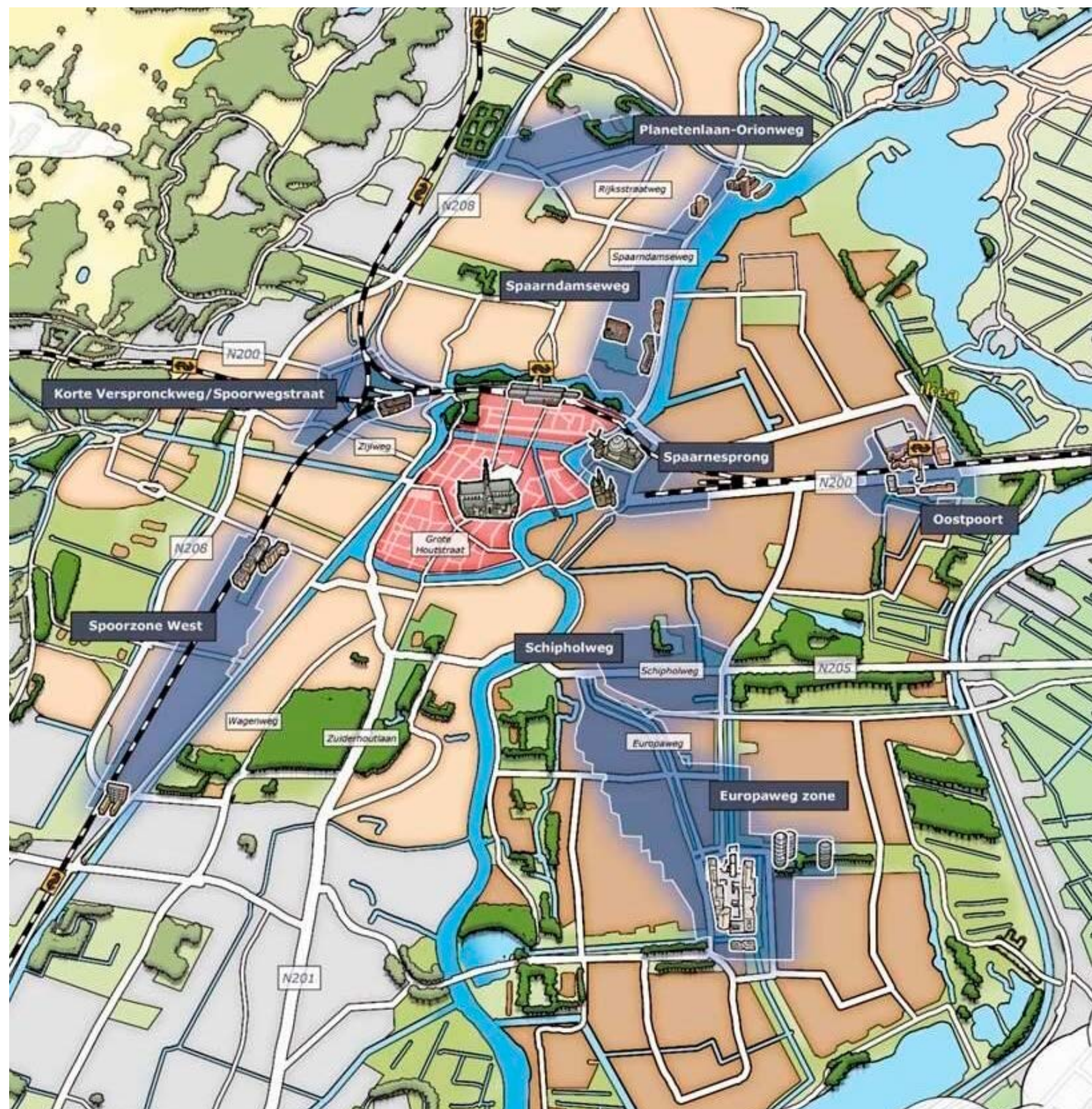
**Randvoorwaarden
eisen & wensen**

Opdrachtgever:
Gemeente Haarlem

Stedenbouwkundig adviseur:
West & urban design & landscape architecture

Inhoud

Masterplan	3		
Samenvatting Masterplan	4		
1. Inleiding	8		
1.1 Introductie	8		
1.2 Voorafgaand	10		
1.3 Het masterplan	10		
1.4 Participatie en planning	11		
2. Gebieds-, beleid- en omgevingsanalyse	12		
2.1 Plangebied en deelgebieden	12		
2.2 Gebiedsanalyse	15		
2.3 Beleid	16		
2.4 Omgeving	22		
2.5 Conclusie	24		
3. Het plan	27		
3.1 Ruimtelijk raamwerk voor de nieuwe Tuinstad	27		
3.2 De 4 lagen	29		
Principe 1: Centrale as als verbindingsruimte	30		
Principe 2: Versterken groenblauwe netwerk	33		
Principe 3: Plekken voor ontmoeting	38		
Principe 4: Compact en gemengd bouwen	49		
3.3 Bereikbaarheid op orde	57		
3.4 Beeldkwaliteit	64		
4. Deelgebieden	72		
4.1 Deelgebied Van Leeuwenhoekpark	72		
4.2 Deelgebied Grippensteinweg	75		
4.3 Deelgebied Einsteinplantsoen	80		
4.4 Deelgebied Einsteinplantsoen-Stephensonstraat-Pijlslaan	80		
4.5 Deelgebied Eysinkweg	85		
5. Randvoorwaarden, eisen en wensen	91		
5.1 Inleiding	91		
5.2 Openbare ruimte	92		
5.3 Gebouwen, de Haarlemse stijl	95		
5.4 Programma, aantrekkelijk wonen en werken	99		
5.5 Mobiliteit, bereikbaarheid op orde	103		
5.6 Duurzaamheid	107		
5.7 Milieu- en omgevingsaspecten	109		
6. Hoe nu verder?	113		
Bijlages te downloaden			
1 Participatieverslag gebundeld			
2 Mobiliteitsplan Haarlem Zuid-West			
3 Participatieverslag			
4 Schaduwstudie			
5 Soortenmanagementplan 18-0546 SMP Haarlem Zuid-West			
6 Vergelijking spelregelkaart en masterplan			
7 Voorzieningen ontwikkelzone Haarlem Zuid-West			
8 Waterberging Herinrichting Veenpolder			



De opgaves voor de ontwikkelzones zijn:

- ✓ Klimaatbestendig Haarlem
- ✓ Energietransitie Haarlem
- ✓ Versterken sociaal weefsel
- ✓ Versterken aantrekkelijke woon- én werkstad voor iedereen
- ✓ Haarlem gezonde stad voor mens en dier
- ✓ Duurzaam bereikbare stad

1. Inleiding

1.1 Introductie

Haarlem is een eeuwenoude, mooie stad waar mensen graag wonen en leven, nu en in de toekomst. De gemeenteraad heeft op 27 januari 2022 de [Omgevingsvisie Haarlem 2045](#) vastgesteld. De visie schetst de koers voor de ontwikkeling van Haarlem. Om te zorgen dat er voor alle doelgroepen een woning is, moet er in Haarlem worden bijgebouwd. Kwaliteit gaat hierbij boven kwantiteit. De gemeente Haarlem heeft de keus gemaakt de bouw van nieuwe woningen te concentreren in grootschalige gebiedsontwikkelingen waar openbare ruimte en woningbouw ontwikkeling integraal worden opgepakt; de zogenaamde ontwikkelingszones.

Het doel daarbij is om de volgende stedelijke opgaven, benoemd in de omgevingsvisie, aan elkaar te verbinden en verschillende functies in onderlinge samenhang te realiseren:

- Klimaatbestendig Haarlem
- Energietransitie Haarlem
- Versterken sociaal weefsel
- Versterken aantrekkelijke woon- én werkstad voor iedereen
- Haarlem gezonde stad voor mens en dier
- Duurzaam bereikbare stad

De ontwikkelzones voorzien gezamenlijk in het toevoegen van minimaal 10.000 woningen in de stad. De invulling van de ontwikkelzones geeft een kwaliteitsimpuls aan het gebied, in de vorm van voorzieningen en meer differentiatie in het lokale woningaanbod.

Ontwikkelzone Zuid-West is één van de zeven ontwikkelzones in Haarlem. De ontwikkelzone Zuid-West zal de komende jaren transformeren tot een volwaardige nieuwe stadswijk in het Houtvaartkwartier; een aantrekkelijke wijk om te wonen en te werken. Circa 1.500 woningen worden toegevoegd in deze zone (exclusief Plaza West en de ontwikkeling van Stephensonstraat 38-46). Daarnaast is er circa 48.000 m² bvo gereserveerd voor functies die anders zijn dan wonen.

In het gebied waar de woningen gebouwd moeten worden is het eigendom van de grond versnipperd. Naast de openbare ruimte heeft de gemeente weinig eigendom. De zone bestaat uit veel bedrijvigheid, enkele woningen in het zuiden het van Leeuwenhoekpark en in het noorden van de zone de sportvelden van voetbalvereniging Geel-Wit. Het streven is om bij de transformatie van het gebied het aantal arbeidsplaatsen (circa 1.500) te behouden. En in te zetten op functies die goed samengaan met de woonfunctie. Een goede symbiose tussen de nieuwe bewoners en de

bestaande wijk staat voorop in de planvorming. De bedrijven die blijven zitten moeten tijdens en na de transformatie goed kunnen functioneren.

Werkwijze

De verdichting die in het gebied gaat plaatsvinden vraagt om een werkwijze waarbij we van grof naar fijn te werk gaan: van ontwikkelvisie naar masterplan, naar stedenbouwkundig plan, naar omgevingsplan en vervolgens naar bouwplan. De plannen moeten zorgvuldig omgaan met de belangen van de bestaande omgeving, bewoners, voorzieningen, ondernemers en natuur. Daarnaast beoogt het masterplan met de ontwikkeling de kwaliteit van de wijk in zijn geheel te verbeteren.

De ontwikkelzone heeft ook een opgave voor de bestaande omgeving; de wijk bestand te maken voor heftige regenval en lange warme periodes. Het vergroten van de bergingscapaciteit voor hemelwater en het vergroenen van het gebied zijn daarbij belangrijke aspecten. Ook dit wordt uitgewerkt in het masterplan.

Leeswijzer

Dit masterplan bestaat uit 6 hoofdstukken en bijlagen. Het 1e hoofdstuk geeft inzicht in de huidige status van de transformatie, het doel van het masterplan en het verdere proces richting realisatie. Vervolgens bevat hoofdstuk 2 een beknopte analyse, de geldende beleidskaders,



het participatietraject en de ambitie van gemeente en stakeholders. In hoofdstuk 3 is het Masterplan uitgewerkt waarin de ruimtelijke principes beschreven zijn. Ook worden de uitgangspunten voor een goede bereikbaarheid en de beeldkwaliteit van de openbare ruimte en bebouwing beschreven. In hoofdstuk 4 is per deelgebied aangegeven wat de ruimtelijke uitgangspunten zijn.

Het 5e hoofdstuk geeft een overzicht van de randvoorwaarden, eisen en wensen waar ontwikkelingen binnen de zone aan getoetst worden.

Hoofdstuk 6 gaat in op hoe het proces er na vaststelling van het masterplan uit gaat zien.

| Zicht op de ontwikkelzone vanaf de Koepelkathedraal

1.2 Voorafgaand

Voorafgaand aan het Masterplan zijn er verschillende documenten vastgesteld en en andere procedures doorlopen.

- Ontwikkelvisie en masterplankaart
- Ontwikkelstrategie
- WBI (nog toevoegen)
- Lopende ontwikkelingen

Een aantal ontwikkelvelden (zoals oostzijde Grijpensteinweg) is daarbij al in de fase dat er ruimtelijke uitwerkingen voor worden gemaakt.

Ontwikkelvisie

De gemeenteraad heeft op 21 november 2019 de Ontwikkelvisie Zuid-West en de bijbehorende masterplankaart vastgesteld. Deze visie bevat acht uitgangspunten, te weten:

- Behoud en versterken van werkgelegenheid
- Stad in balans: voldoende voorzieningen
- Groen aanzicht
- Uitgaan van bestaande kwaliteiten
- Bereikbaarheid op orde: focus op ov en langzaam verkeer
- Circa 1.400 woningen
- Duurzame gebiedsontwikkeling
- 50% sociale huur

In de ontwikkelvisie is een beeld geschetst hoe dit gebied er in de toekomst uit kan zien. Er wordt echter geen antwoord gegeven op de vraag hoe dit gerealiseerd kan worden. Hoe we dit gaan aanpakken werken we uit in het masterplan.

Voorafgaand aan het masterplan is een ontwikkelstrategie opgesteld en is voorkeursrecht gevestigd op gronden van derden. De verschillen tussen de spelregelkaart 2019 en het masterplan 2022 zijn terug te vinden in bijlage 6.

Ontwikkelstrategie

De gemeente moet een samenwerking aangaan met verschillende grondeigenaren en marktpartijen die het visiebeeld willen realiseren. Om die reden is er in april 2022 een ontwikkelstrategie vastgesteld. Hierin wordt o.a. aangegeven welke rol de gemeente voor zichzelf ziet in de ontwikkelingen en onder welke voorwaarden er met partijen samengewerkt wordt aan ontwikkeling in het gebied.

Voorkeursrechten op gronden van derden

Als onderdeel van de strategie is eind 2021 in het gebied voorkeursrecht gevestigd op gronden van derden. Mede hierdoor zijn er momenteel verschillende initiatieven om tot ontwikkeling te komen in het gebied. Zo is Efy Group actief aan om de oostkant van de Grijpensteinweg te ontwikkelen. En werken ontwikkelende partijen samen met de gemeente om verschillende posities aan te kopen in het gebied om tot ontwikkeling te brengen.

Lopende ontwikkelingen

De ontwikkelingen in de zone staan niet stil. Parallel aan het opstellen van het masterplan wordt er gewerkt aan Stephensonstraat 38-46, Stephensonstraat 4-6, Pelgrimkerk,

Sterrenwijk (door Efy Grijpensteinweg-oost), gezondheidscentrum, Plaza west fase 2. Daarnaast is OSW op meerdere plekken in de ontwikkelzone actief. Hier wordt verder op ingegaan in hoofdstuk 2.

WBI

In 2021 is door het rijk 8,2 miljoen toegekend vanuit de Impulsregeling Woningbouwversnelling (WBI). Het rijk stelt hierbij als voorwaarde dat minimaal 50% van de te bouwen woningen betaalbaar is. Daar voldoet de ontwikkelzone Zuid-West aan: de wijk gaat een divers aanbod van woningen bieden waar sociale woningbouw centraal staat en het zuidwestelijke deel van de stad meer in balans komt. Een belangrijke bijdrage aan een ongedeelde stad.

Een van de andere voorwaarden is dat 50% door de gemeente of subsidies wordt gedekt. Het totaal voor het dekken van het tekort in publieke investeringen in de zone komt op 16,4 mln.

1.3 Het masterplan

Het masterplan bevat ruimtelijke en functionele kaders waaraan de nieuwe bebouwing en de openbare ruimte moet voldoen. Dit betreffen zowel kwantitatieve als kwalitatieve kaders voor o.a. het programma, bouwvolume, openbare ruimte, bereikbaarheid, milieu- en duurzaamheidsaspecten. Deze kaders zijn vertaald in masterplankaarten en vastgelegd in randvoorwaarden, eisen en wensen. Dit masterplan borgt de gemeentelijke ambities voor de ontwikkelzone Zuid-West en dient als

toetsings- en beoordelingsdocument voor het stedenbouwkundig plan van de ontwikkelende partij- en. Ook de afzonderlijke gebouwonwerpen en het ontwerp voor de openbare ruimte worden aan de hand van dit masterplan beoordeeld of het voldoet aan de gemeentelijke uitgangspunten.

Het masterplan wordt door de raad vastgesteld. Het Masterplan is geen blauwdruk en schetst een duidelijk beeld van het raamwerk openbare ruimte en hoe de gemeente de ontwikkeling van de deelgebieden ziet. Het kan zijn dat bij de verdere uitwerking van de deelgebieden op onderdelen van het masterplan wordt afgeweken. Het uitgangspunt daarbij is dat wordt aangetoond dat de uitwerking een verbetering betreft ten opzichte van het masterplan en het ruimtelijke effect op de omgeving.

1.4 Participatie en planning

Participatietraject

Het afgelopen jaar hebben we samen met buurtbewoners en belanghebbenden een intensief participatietraject doorlopen.

In hoofdstuk 2 gaan we uitgebreider in op het participatieproces, wat we hebben opgehaald en wat op welke manier terugkomt in het Masterplan.

Inspraakproces

In de komende periode wordt het masterplan in de inspraak gebracht.

Van het masterplan wordt er een ontwerpdocument door het college van burgemeester en wethouders vrijgegeven voor de inspraak

gedurende een termijn van zes weken, zodat iedereen daarop kan reageren via een inspraakreactie. Alle inspraakreacties worden beoordeeld en waar dit aanleiding geeft, zal het masterplan worden aangepast. Voor dit project geldt dat het masterplan wordt vastgesteld door de raad.

Het vervolg

Na vaststelling van de raad worden er door diverse ontwikkelaars stedenbouwkundige plannen opgesteld en voorgelegd aan de gemeente.

Na beoordeling door de gemeente zullen ook deze plannen worden voorgelegd aan het college en uiteindelijk worden vrijgegeven voor inspraak.

Na vaststelling van een stedenbouwkundig plan volgt de ruimtelijke procedure en zal een ontwerpbestemmingsplan (na invoering omgevingswet: ontwerpwijziging omgevingsplan) – al dan niet in combinatie met een ontwerp-omgevingsvergunning – worden opgesteld en ter inzage worden gelegd. Mede afhankelijk van de zienswijzen die worden ingediend op het ontwerpbestemmingsplan zal besluitvorming over de vaststelling van het bestemmingsplan plaatsvinden. Als ook de omgevingsvergunning onherroepelijk is geworden kan de uitvoering van projecten worden opgestart.

2. Gebieds-, beleid- en omgevingsanalyse

Dit hoofdstuk beschrijft de opgaven die er liggen en waarop met het Masterplan invulling aan wordt gegeven. Vervolgens wordt dit doorvertaald naar een masterplan. Belangrijke bestaande kwaliteiten waarop wordt aangesloten, wensen vanuit de buurt en opgaven die volgen uit vastgesteld beleid worden in dit hoofdstuk samengevat.

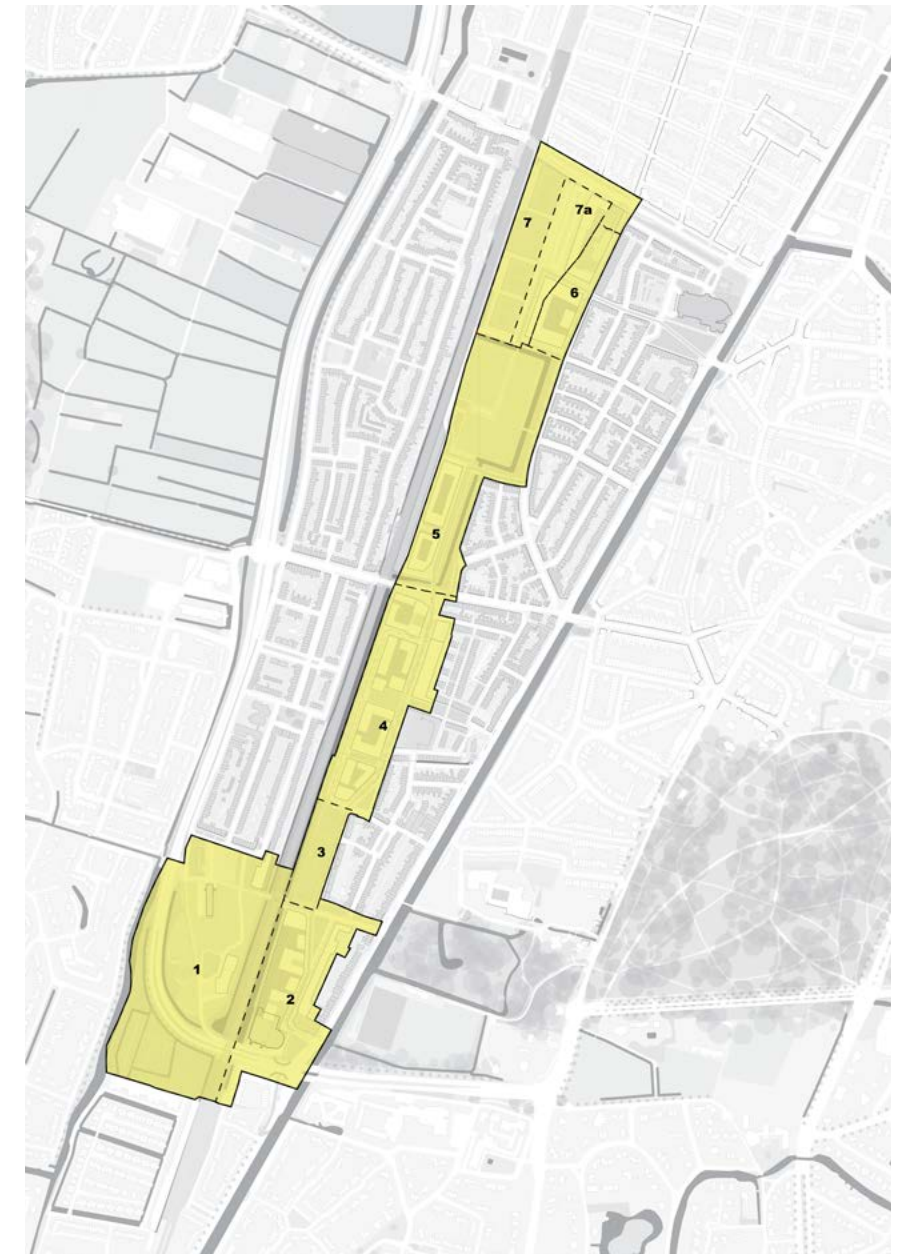
In de ontwikkelvisie is een uitgebreide analyse gemaakt. In dit hoofdstuk worden met name nieuwe inzichten en nieuw beleid benoemd.

2.1 Plangebied en deelgebieden

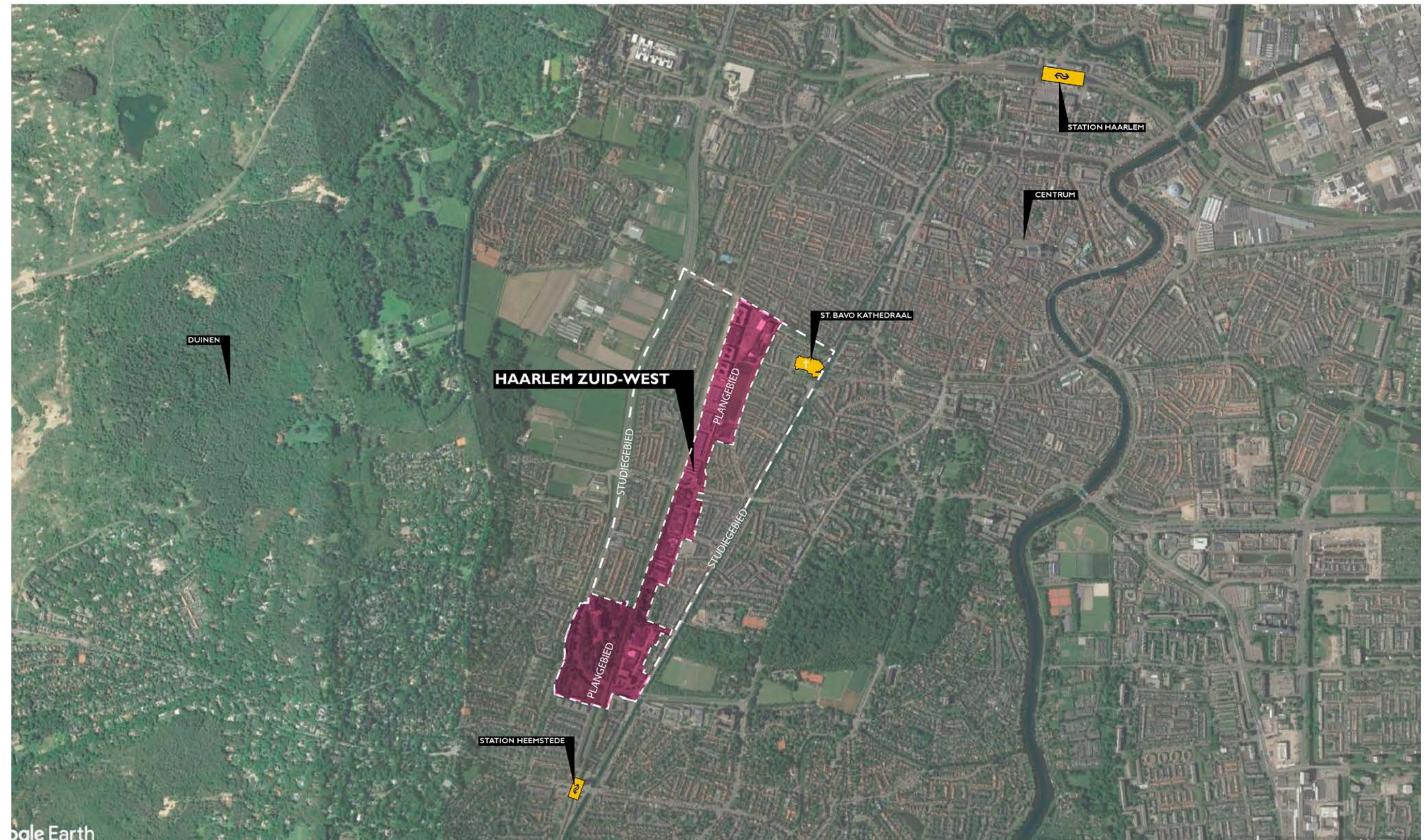
We maken onderscheid tussen het plangebied en het studiegebied. In het plangebied worden concrete voorstellen voor ingrepen gedaan. In het studiegebied wordt gekeken wat de impact is van de ingrepen binnen het plangebied.

Ook wordt gekeken naar de samenhang met vraagstukken in het studiegebied, bijvoorbeeld mobiliteit, water, milieu, eventuele opgave die samenhangen met ingrepen in het plangebied. Daarnaast heeft de verstedelijking binnen het plangebied ook impact op de stad en de regio. Op de onderwerpen verkeer, stikstofuitstoot en impact op natuurgebieden zijn deze in beeld gebracht.

Het plangebied laat zich opdelen in zeven verschillende deelgebieden: Van Leeuwenhoekpark, Grippensteinweg, Einsteinplantsoen, Stephensonstraat, Eysinkweg, de sportvelden en Plaza West. Er is gekozen om met deelgebieden te werken om beter in beeld te kunnen brengen wat op welke plek gaat gebeuren en hierover te communiceren met de omgeving.



| Deelgebieden





| Water en groenwaliteit wordt niet benut.



| Bestaande bedrijfsfuncties en waardevol groen versterken elkaar niet.



| Onaantrekkelijk profiel, geen groen.



| Grote solitaire gebouwen met weinig uitstraling.



| Geen verblijfskwaliteit of plekken om te verblijven.



| Veel verkeer en parkeren in de openbare ruimte.



| Geen connectie met de straat.



| Praktische functionele inrichting, niet aantrekkelijk.



| Geen relatie tussen woon en werkgebied zowel fysiek als qua uitstraling



| Grote open, groene ruimte niet bereikbaar voor de buurt.



| Openbare ruimte voor auto en vrachtverkeer weinig comfort voor fietser.



| Waardevol groen onbenut.



| Monofunctioneel industrie en bedrijven.

2.2 Gebiedsanalyse

In dit deel geven wij een korte analyse van de bestaande situatie en de ruimtelijke structuur van de wijk. De focus ligt bij het analyseren van de mogelijke huidige ruimtelijke gebreken in de ontwikkelzone.

Historie

Het gebied ligt op de overgang van hoger gelegen 'oud-duinzand' en lager gelegen 'zandig moerasveen'. Dit gebied werd in het verleden weinig intensief gebruikt; mensen gingen wonen op de strandwallen. De bodem heeft grote betekenis voor de nijverheid die hier in een veel latere periode is ontstaan. Toen het veengebied ontgonnen was werd het gebruikt voor tuinbouw en later voor bollenkweek en als weidegebied.

De industrialisatie heeft een grote impact op het gebied. De oost-west-verkaveling verdwijnt als het spoor wordt aangelegd (1846) en er een spooremlacement en een industriehaven worden aangelegd.

In de eerste kwart van de 20e eeuw wordt de noordelijke Leidsebuurt gebouwd, maar het zuidelijk deel van de polder blijft nog leeg en is een min of meer losse zone ten opzichte van de omgeving. Bebouwing binnen de zone komt pas echt op gang in de laatste kwart van de 20e eeuw. De industrialisatie maakt dat het gebied een redelijk solitaire zone wordt – gericht op industriële functies – waardoor het zich afzondert van de woonwijken. Door deze ontwikkeling is er

een identiteit ontstaan die ontmoeten en bezoek niet heeft aangemoedigd.

Voor meer informatie zie 4.2 van de vastgestelde visie (2019)

Bestaande situatie

Het grootste deel van de zone heeft zich in het verleden anders ontwikkeld dan de omliggende buurten. Er is hier maar weinig woningbouw en het industriële en nijverheid voerden de boventoon. Het is een restzone te midden van woongebieden, een zone die gefaseerd is ingevuld met verschillende functies en bebouwing. De zone heeft een matige ruimtelijke uitstraling en is in ruimtelijke zin een enclave en daarmee onvoldoende verbonden met de omliggende wijken.

Dit komt mede door een gebrek aan kwalitatief goede ontmoetingsplekken en versteende straten. Het realiseren van dergelijke plekken biedt ook reden voor inwoners uit omliggende wijken deze te bezoeken.

Ruimtelijke opbouw

De hoofdstructuur van de wijk Houtvaartkwartier bestaat uit drie 'lange lijnen'. De oudste is de 17de-eeuwse Leidsevaart, ooit gegraven om de waterhuishouding en het transport van personen goederen in het westen van Nederland te verbeteren.

Vervolgens kwam de spoorlijn erbij en halverwege de 20ste eeuw de Westelijke Randweg. Binnen deze belangrijke (historische) hoofdstructuren – soms een gevoelige barrière – liggen

de woonbuurten en de te transformeren bedrijvenzone Zuidwest. De zone kent een sterke noord-zuid oriëntatie. Het ontbreken van goede oost-westverbindingen maakt dat het gebied slecht verbonden is met de aangrenzende wijken.

Het Houtvaartkwartier is een stadsuitbreiding op basis van een stedenbouwkundig ontwerp. Dat betekent dat de openbare ruimte, architectuur en stedenbouw als één geheel zijn ontworpen. Omvangrijke stukken van het Houtvaartkwartier zijn opgezet vanuit de tuinwijk gedachte. In deze filosofie stonden bewoners via de tuin in relatie tot de natuur en elkaar. De woonbuurten zijn overzichtelijk opgebouwd, met onderscheid tussen hoofd- en kleinere straten. De omgeving heeft zeker ruimtelijke kwaliteiten maar ook problemen (o.a. water- en parkeeroverlast) omdat ze in een andere tijdsgeest zijn gebouwd.

In het midden van het Houtvaartkwartier ligt de ontwikkelzone, van oudsher een functioneel en industrieel landschap met weinig groen. De openbare ruimte is functioneel ingericht. Er zijn vooral solitaire gebouwen, met blokstructuur en een grote variatie aan kleur- en materiaalgebruik. De ontwikkelzone wijzigt van noord naar zuid van karakter. Het meest noordelijke deel bestaat uit intensieve bebouwing, Plaza West (voormalig expeditieknooppunt). Richting het zuiden krijgt het gebied een meer open karakter vanwege de aanwezige sportvelden en deels onbebouwde kavels van de autoboulevard.

Functioneel is de zone eenzijdig en praktisch

ingericht. Naast weinig groen is er ook weinig aantrekkingskracht of reden om het gebied te bezoeken. De zone heeft een lage gebruikswaarde.

In de ontwikkelvisie 2019 is de huidige situatie uitvoerig geanalyseerd. Voor meer informatie zie 4.3 van de vastgestelde visie (2019)

Samenvattend

Het gebied mist ruimtelijke samenhang. Er zitten veel verschillende functies, zonder al te veel samenhang en verblijfskwaliteit. Fysieke en mentale verbindingen/interactie tussen bestaande plekken/voorzieningen ontbreken, net als de oost-west verbindingen met de omliggende woonwijken. Dit komt onder andere door de huidige clustering van functies en daardoor eenzijdig gebruik. Bestaande voorzieningen en functies zijn grootschalig, doorgaans met weinig arbeidsplaatsen en enkelzijdig gebruik van de bebouwing. Door het huidige gebruik van de zone is er veel verstening en weinig kwalitatief groen. De huidige verblijfskwaliteit is laag. Er zijn geen/weinig plekken waar mensen elkaar goed kunnen ontmoeten en kunnen verblijven.

Voor een levendige zone is er behoefte aan een betere mix van functies en een kwalitatieve, groene openbare ruimte voor ontmoetingen en verplaatsingen.

2.3 Beleid

In deze paragraaf gaan we in op beleidsontwikkelingen – die gespeeld hebben tussen visie (2019) en masterplan (2022) – welke geleid hebben tot aanpassing van het ruimtelijke concept. Dit kunnen aanpassingen zijn in uitgangspunten en/of regels, of de interpretatie hiervan. De verschillen tussen de masterplankaart 2019 en het masterplan 2022 zijn terug te vinden in bijlage 6.

Bestaand beleid

Ontwikkelvisie ontwikkelzone Zuid-West

De **ontwikkelvisie** is in 2019 vastgesteld. Deze visie geeft een eerste richting aan toekomstige ontwikkelingen in de ontwikkelzone Zuid-West op het gebied van wonen, werken, mobiliteit en duurzaamheid. Daarvoor zijn de onderstaande 8 uitgangspunten in de visie opgenomen. Om handen en voeten te geven aan toekomstige ontwikkelingen zijn er meerdere deelgebieden benoemd. Ieder deelgebied heeft daarbij verschillende eigenschappen toegekend gekregen die voortkomen uit de bovenstaande 8 pijlers.

Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR)

De SOR biedt een prioriteringskader voor de inrichting van de openbare ruimte. Deze prioritering kent een hiërarchie met bovenaan ruimte voor inpassen van groen en water. Na deze inpassing wordt gekeken naar mobiliteit waarbij langzaam verkeer prioriteit heeft boven gemotoriseerd verkeer, en waarbij ov boven individueel autobezit gaat (zie p.38 van de SOR).



Tevens benoemt de SOR verschillende ingrepen en projecten in zuidwest. De themakaarten die zijn opgenomen in de SOR geven hier een goed beeld van. Het gaat dan onder andere over het versterken van fietsroutes en ecologische verbindingen.

Nieuw beleid

– sinds vaststelling ontwikkelvisie

Omgevingsvisie Haarlem 2045

In oktober 2021 is de Omgevingsvisie Haarlem 2045 vastgesteld.

De Haarlemse identiteit en de nieuwe trends en ontwikkelingen – op het gebied van globalisering, duurzaamheid, circulariteit, vernieuwende technologische ontwikkelingen – vormen samen de Haarlemse opgaven. Om deze ruimtelijke opgaven in goede banen te leiden zijn er zes strategische keuzes gemaakt:



Samen met twaalf speerpunten geeft de omgevingsvisie een integrale ontwikkelrichting van de stad voor 2045 weer.

De omgevingsvisie wordt concreet in een aantal icoonprojecten, waar de verschillende strategische keuzes samenkomen en de koers van de stad wordt geïllustreerd. In de ontwikkelzone Zuid-West komen verschillende strategische keuzes samen. Mengen & verdichten: woningbouw wordt geconcentreerd in grootschalige gebiedsontwikkeling. Buurtgericht ontwikkelen: bijdragen aan het tien-minuten netwerk (waarbij de belangrijkste voorzieningen in Haarlem voor iedereen binnen 10 minuten te bereiken zijn met de fiets of ov) en stadstraten. Vergroenen & vernatten: versterken van de boezemwaterstructuur.

In dit masterplan neemt de omgevingsvisie een belangrijke rol op zich. Deze visie weerspiegelt namelijk verschillend sectoraal beleid. In de latere tekst zullen wij a.d.h.v. icoontjes aangeven op welk vlak een keuze die wij maken tegemoetkomt aan de omgevingsvisie.

Economische visie Haarlem

De **Economische visie Haarlem** geeft richting aan het economisch beleid op de lange termijn en is leidend voor de versterking van het ondernemings- en vestigingsklimaat. Doelstellingen zijn het behouden, stimuleren en aantrekken van werkgelegenheid om de huidige woon-werkbalans te behouden, een gezonde arbeidsmarkt waarbij banenaanbod en

–profiel van de beroepsbevolking beter op elkaar aansluiten en een duurzame, circulaire economie.

De huidige, stadsbrede woon-werkbalans van 0,43 dient minimaal gelijk te blijven. Binnen ontwikkelzones ontstaan nieuwe locaties voor bedrijvigheid. Echter, door transformatie in Zuid-West gaan ook bedrijven verloren of worden deze verplaatst naar andere delen van Haarlem of daarbuiten. De ruimtevraag voor werken hoeft niet enkel in de ontwikkelzone te worden opgelost. Buiten de ontwikkelzones wordt ook naar geschikte locaties gezocht om arbeidsplaatsen te intensiveren en toe te voegen.

Woonvisie 2021-2025: Doorbouwen aan een duurzaam (t)huis

De woonvisie bouwt voort op de woonvisie 2017-2020. De ambities zijn aangescherpt en bijgesteld. Er worden extra woningen toegevoegd, met nadruk op sociale huurwoningen en er is hogere ambitie op het gebied van duurzaamheid.

Voor de verdeling van nieuwbouwwoningen gelden de principes van de ongedeelde stad. Voor Zuid-West betekent dit dat 50% van de nieuwbouwwoningen in het sociale segment dienen te vallen. Hierdoor komt er een betere verdeling van sociale woningen over diverse wijken in Haarlem. In de 'Nota kaders en instrumenten sociale huur en middensegment' worden nadere eisen gesteld rondom nieuwe woningbouw. Daarbij gaat het over verdeling van programma en kwalitatieve eisen aan nieuwe (sociale) woningen.

Overig relevant beleid

Bovenstaand beleid is uiteraard niet het enige dat van belang is. In de Hieronder is een overzicht opgenomen van ander beleid dat van belang is voor het masterplan, en ontwikkeling in de zone. Wij hebben ervoor gekozen om de al genoemde beleidsstukken extra nadruk te geven omdat deze belangrijke aspecten van ontwikkeling borgen. Dit maakt het overige beleid uiteraard niet minder belangrijk.

Onderstaand beleid is van belang voor het masterplan. Denk aan o.a.

- [Richtlijn Duurzaam Bouwen](#)
- [Strategisch plan Klimaatadaptatie 2022](#)
- [Adviesrapport klimaatbestendige Nieuwbouw \(MRA\)](#)
- [Woonvisie 2021-2025](#)
- [Economische visie Haarlem](#)
- [Nota Ruimtelijke Kwaliteit](#)
- [Structuurvisie Openbare Ruimte \(SOR\)](#)
- [Mobiliteitsbeleid 2021 en uitvoeringsagenda](#)
- [Nota Hoogbouwprincipes](#)
- [Cultuurplan 2022-2028](#)
- [Agenda voor Sport 2020+](#)
- [Strategisch Huisvestingsplan Onderwijs 2019-2022](#)
- [Ecologisch beleidsplan Natuurbescherming](#)
- [Nota kaders en instrumenten sociale huur en middensegment](#)

Nieuwe ontwikkelingen

Na vaststelling van de visie in 2019 is er een aantal ontwikkelingen geweest die tot nieuwe inzichten hebben geleid. We geven kort aan tot welke aanpassingen deze ontwikkelingen hebben geleid.

Toekenning Impulsgelden

In 2020 heeft de gemeente de aanvraag ingediend voor de woningbouwimpuls, geld dat vanuit het rijk beschikbaar is gesteld om woningbouw in het land te versnellen. Deze subsidie is bedoeld om het realiseren van nieuwe woningen, o.a. in Haarlem aan de ontwikkelzone Zuid-West, te versnellen. In 2021 is deze subsidie door het Rijk toegekend.

Vaststelling omgevingsvisie

In oktober 2021 is de [omgevingsvisie](#) vastgesteld. Deze visie verbindt verschillende beleidsvelden met elkaar en combineert de urgente thema's in één document. Hiermee bereidt Haarlem zich voor op de ruimte vragers in de stad, die allen een claim maken op de schaarse ruimte.

Aankopen grond ProRail om wateropgave op te lossen

In gesprek met ProRail wordt bekeken op welke termijn gronden aan de spoorwiel langs de Rutherfordstraat gekocht kunnen worden. Op deze plek kan een groot deel van de benodigde extra waterberging worden gegraven.

Coalitieakkoord Actie! 2022-2026

In 2022 zijn er gemeenteraadsverkiezingen geweest en is er een nieuw college aangetreden. Zij presenteerde het coalitieakkoord waarin doelstellingen worden aangegeven op het gebied van wonen, energie en klimaat. Er moeten betaalbare woningen worden toegevoegd, de stad moet groener en klimaatadaptiever. Het coalitieakkoord zet de eerder benoemde omgevingsvisie centraal.

Woningbouw wordt versneld, binnenstedelijke verdichting vindt met name plaats in de ontwikkelzones. Dit gaat gepaard met oog voor voorzieningen en leefbaarheid voor wijken en buurten, inclusief het groen. Aan de westkant van het Spaarne wordt doorgaans ingezet op 50% sociale huur, en ook bij initiatieven met minder dan 30 woningen wordt een divers woningaanbod verlangd.

Voor wat betreft ontwikkelzone Zuid-West heeft het nieuwe college de doelstelling om deze collegeperiode de eerste woningen op te leveren. Hiervoor is zij bereid een stevige rol te pakken en actief grondbeleid toe te passen. Ook het versnellen van de procedures behoort tot de opties om de woningen deze collegeperiode op te leveren.

Onderzoeken

In het kader van de ontwikkelzone zijn er verschillende onderzoeken gedaan. Gaandeweg zijn er problemen en nieuwe inzichten naar voren gekomen, bijvoorbeeld over stikstof. Door het (laten) uitvoeren van deze onderzoeken hebben wij keuzes moeten maken die in sommige gevallen anders zijn dan opgenomen in de visie. Wij benoemen een aantal onderzoeken hier kort.

Stikstof

De ontwikkelzone ligt dicht bij het duingebied Kennemerland Zuid. Dit gebied is aangewezen als Natura 2000 gebied. De toekomstige ontwikkelingen mogen daarom niet meer stikstof in het duingebied neer laten komen dan in de huidige situatie gebeurt. De nieuwbouw is gasloos. Het gemotoriseerde verkeer is daarmee de belangrijkste veroorzaker van de stikstofuitstoot. Door alternatieven van vervoer te stimuleren wordt het autogebruik verminderd. Door ook naar de programmering te kijken is het mogelijk de ontwikkelzone te ontwikkelen zonder dat deze ontwikkelingen nadelige gevolgen hebben voor de habitattypen in het duingebied Kennemerland Zuid.

Voorzieningen

De behoefte voor maatschappelijke functies, kleinschalige bedrijven, kantoren/kantoorachtigen en detailhandel/horeca is onderzocht. De verwachting is dat er behoefte is aan circa 35.000 m² in de ontwikkelzone. Dit is goed voor 1.000 tot 1.700 arbeidsplaatsen.

Mobiliteit

De toename van de mobiliteitsbehoefte in het gebied moet gestuurd worden zodat onder andere de verkeerskundige effecten zowel binnen als buiten de zone beperkt blijven. Het beperken van autobezit, autogebruik én het stimuleren van fiets en OV-gebruik is daarin belangrijk. Veilig en snel verplaatsen met de fiets en OV is vanzelfsprekend. De autobereikbaarheid is er maar staat niet op de eerste plaats. Enkele thema's die 'extra' aandacht vragen in het gebied zijn: Verkeersveiligheid / comfort op Pijlslaan en op de centrale as. Parkeeroplossingen zowel binnen als buiten de zone, bebouwd en op straat.

Waterberging

Uit het onderzoek 'klimaatadaptieve herinrichting Veenpolder 2022' (zie bijlage) blijkt dat op eigen terrein van de nieuwbouw 70 mm waterberging gerealiseerd dient te worden. Daarnaast is het nodig om 8.000 m² extra open water te realiseren om het oppervlaktewatersysteem goed te kunnen laten functioneren bij buien van 70 mm en 90 mm. Ook is onderzocht welke leidingdiameters nodig zijn.

Windhinder

Uit de eerste analyse blijkt dat een aantal locaties in de ontwikkelzone nader onderzoek vragen op het moment dat de plannen verder uitgewerkt worden. Op die manier kunnen terrassen en entrees op de juiste manier worden gepositioneerd. En kan in de architectuur overlast van wind zo veel als mogelijk worden vermeden.

Geluid

De nieuwbouw langs het spoor wordt hoger dan de huidige bebouwing. Om die reden is een vergelijk gemaakt tussen de huidige en toekomstige situatie over de 'weerkaatsing van de gebouwen op de ten westen van het spoor gelegen bestaande woonwijk'. De effecten van weerkaatsing zijn beperkt.

Samenvattend

In dit hoofdstuk is tot nu toe aangetoond dat de wereld niet stil heeft gestaan sinds het vaststellen van de ontwikkelvisie. Door het vaststellen van nieuw beleid en het doen van verscheidene onderzoeken moeten er aanpassingen aan de doelstellingen worden gemaakt. Centrale vraag hierbij is of de oorspronkelijke 8 uitgangspunten uit de omgevingsvisie nog overeind staan of, en zo ja op welke wijze, deze zijn bijgesteld na het doen van nader onderzoek en vaststellen van nieuw beleid.

Wijzigingen naar aanleiding van nieuw beleid en onderzoeken stippen wij hier kort aan.

0,43 arbeidsplaatsen

In de ontwikkelvisie is uitgegaan van het behouden van het aantal bestaande arbeidsplaatsen en het laten toenemen hiervan evenredig met de groei van het aantal inwoners. Hoewel het realiseren van een woonwerkgebied nog altijd uitgangspunt is, komen in de [Economische visie Haarlem](#) en de Omgevingsvisie naar voren dat de woonwerkbalans van 0,43 baan per inwoner in de stad gelijk dient te blijven en daarvoor, naast

 Opdracht Welke opdracht gaf de buurt mee?	 Masterplan Hoe is dit verwerkt in het plan?	 Het vervolg Wat gebeurt er in de toekomst?
Creëer plekken in de wijk waar men elkaar kan ontmoeten. Voor iedereen, voor jong en voor oud.	• Er wordt vanuit het leidend principe ‘ontmoetingsplekken die verbonden zijn door de centrale as’ beschreven op welke plekken welk type ontmoeting plaats kan vinden. • Er is als uitgangspunt opgenomen dat de sportvelden van Geel-Wit gedraaid worden, waardoor er meer ruimte ontstaat voor openbaar groen en ontmoeting rond de velden.	• In een volgende fase – als ontwikkelaars en eigenaars gaan ontwerpen – wordt er een uitwerking van de buitenruimte gemaakt. Dan wordt duidelijk hoe de buitenruimte eruit komt te zien.
Zorg voor levendigheid en onderzoek welke voorzieningen passend zijn. Het moet geen ‘slapende wijk’ worden.	• Er worden uitgangspunten meegegeven voor het programma in de zone: in welke deelgebieden komen straks bij voorkeur welke voorzieningen en functies?	• In een volgende fase krijgt de invulling van het programma aandacht. Er worden verschillende gesprekken met verschillende organisaties en eigenaren gevoerd over wat waar kan komen in de wijk.
Maak het ‘nieuwe’ groen zo veel mogelijk openbaar en toegankelijk. Zorg voor fijne, prettige en veilige plekken.	• Meer groen in de openbare ruimte is een randvoorwaarde. Dit moeten sociaal veilige plekken zijn. • Een wens die aan ontwikkelaars wordt meegegeven is dat het nieuwe groen openbaar toegankelijk is. • Een randvoorwaarde die gesteld wordt is dat daken altijd een functie moeten hebben.	• In een volgende fase – als ontwikkelaars en eigenaren gaan ontwerpen – worden de randvoorwaarden en wensen uitgewerkt verder uitgewerkt.
Maak het groen! Behoud het bestaande groen, maak het nog beter en zorg voor uitbreiden van groen. Denk daarbij ook aan het vergeten groen en het ‘kleine groen’.	• Er zijn uitgangspunten opgenomen voor het groener maken van de openbare ruimte en voor het groener maken op en rondom de bebouwing. • Er wordt een randvoorwaarde gesteld aan het zoveel mogelijk behouden van bestaande bomen • Als uitgangspunt wordt opgenomen dat er ook kleine groene plekken worden toegevoegd.	• In een volgende fase worden de suggesties en ideeën die zijn ingebracht mogelijk verwerkt in de inrichtingsplannen die worden gemaakt. • De gemeente staat ook nu al open voor initiatieven om de wijk groener te maken. Daarvoor zijn subsidies beschikbaar.
Zoek naar een oplossing voor het parkeren voor toekomstige bewoners, zodat huidige bewoners daar minimaal overlast van ondervinden.	• Er zijn randvoorwaarden opgenomen waarin wordt bepaald dat bewonersparkeren van de toekomstige bewoners binnen de bouwblokken moet worden opgelost. Bezoekersparkeren vindt beperkt plaats op straat. • Voor de huidige bewoners van de wijk die nu parkeren in de straten heeft de komst van nieuwe bewoners geen effect. • De openbare ruimte in de ontwikkelzone wordt anders ingericht. Hier is minder ruimte voor de auto en parkeren, meer ruimte voor groen, fietsers en voetgangers.	• In de volgende fase wordt uitgewerkt hoe het parkeren in de toekomstige bouwblokken en de openbare ruimte eruit komen te zien.
Zorg voor goede alternatieven voor autogebruik	• Andere vormen voor mobiliteit is een van de uitgangspunten voor het Masterplan. • Het ‘omgekeerd ontwerpen’- waarbij de voetganger en fietser voorop staan, gevolgd door het OV en deelmobiliteit met tot slot de auto – heeft geresulteerd in de centrale fiets-as in de hoofdstructuur.	• Deelmobiliteit krijgt verdere invulling in het project. Met de provincie zijn er gesprekken over het verbeteren van het OV.



Opdracht

Welke opdracht gaf de buurt mee?



Masterplan

Hoe is dit verwerkt in het plan?



Het vervolg

Wat gebeurt er in de toekomst?

Kijk serieus naar bestaande en mogelijk toekomstige problemen in relatie tot de verkeersveiligheid.	• Er worden randvoorwaarden en ook eisen gesteld aan de verkeersveiligheid. • De centrale fiets-as is hiervoor het principe dat gehanteerd wordt. Iedereen moet zich prettig en veilig kunnen bewegen door de wijk.	• Een aantal verkeersmaatregelen dat op korte termijn al genomen kan worden, is meegegeven aan de afdeling Verkeer. Deze maatregelen staan in het Masterplan niet beschreven, omdat het plan de lange termijn beschrijft.
Zorg voor iedereen voor goede routes in de wijk. Maak inzichtelijk voor wie waar plaats is, met aandacht voor de veelheid aan type verkeer en snelheden.	• Als randvoorwaarde is opgenomen dat de Munterslaan en de Pijlsaan verbeterd worden als fietsroute. • Als wens is opgenomen om te onderzoeken welke oost-west verbindingen er onder het spoor in de toekomst eventueel mogelijk zijn om de Munsterlaan en Pijlsaan te ontlasten. • Als uitgangspunt is meegenomen voor welke weggebruiker waar plek is.	• In de volgende fase – bij het maken van inrichtingsplannen – wordt aan de hand van ontwerpen duidelijk hoe de routes eruit komt te zien.
Maak helder hoe het aantal woningen op deze plek past.	• Er staan randvoorwaarden beschreven waar welke bebouwing mag komen en wordt een bandbreedte gegeven voor de bouwhoogtes. • Er wordt op dit moment verwacht dat er in de ontwikkelzone minimaal 1.472 woningen gebouwd worden. Wordt er minder werkgelegenheid gerealiseerd, dan gaat het woningaantal omhoog. Als sommige (grond)eigenaren niet willen ontwikkelen, of er komt een verandering van woninggroottes, dan gaat het woningaantal omlaag.	• In de volgende fase gaan de verschillende eigenaren en ontwikkelaars aan de slag met het uitwerken en ontwerpen van de ontwikkelvelden binnen de ontwikkelzone. Dat moet dus gebeuren binnen de gestelde randvoorwaarden.
Heb aandacht voor het zorgvuldig inpassen van de toekomstige bebouwing. Neem schaduw, inkijk, uitzicht, geluid e.d. in acht.	• Het beperken van overlast is opgenomen als een randvoorwaarde. Dat betekent dat bij de positionering van gebouwen en het gebruik van verschillende hoogtes zo min mogelijk overlast mag veroorzaken op de huidige bebouwing. • Er staan uitgangspunten in het plan voor de bouwhoogtes op verschillende plekken.	• In de volgende fase volgt een verdere uitwerking in ontwerpen. De benoemde randvoorwaarden en uitgangspunten moeten daarbij gehanteerd worden.
Probeer woontypen per doelgroep te verankeren in het Masterplan, zodat doorstroom mogelijk wordt.	• De gemeente streeft graag naar doorstroming op de woningmarkt. Dit kan helaas niet met beleid worden afgedwongen. • Voor de vrije sector huur en koopwoningen wordt nadrukkelijk de wens meegegeven dat we graag woningen gerealiseerd zien voor starters en ouderen.	• Afspraken over sociale huur en middeldure woningen kunnen we vastleggen in overeenkomsten met ontwikkelaars. Ook kunnen we dit opnemen in het bestemmings/omgevingsplan.
Zorg voor (bestaande) ondernemers en organisaties: waar is plek voor hen en hoe kunnen zij wellicht juist een bijdrage leveren?	• Er wordt als randvoorwaarde meegegeven dat werkgelegenheid behouden moet blijven. Er staat benoemd wat de ruimte voor werkgelegenheid is, aan de hand van type en aantal vierkante meters.	• In de verdere uitwerking gaat per deelgebied gekeken worden welke werkgelegenheid waar passend is.
Behoud helderheid over het proces. Zorg dat het duidelijk is voor betrokkenen wat er gebeurt en wanneer.	• Er staat beschreven hoe de vervolgfase eruit komt te zien en wat hierin het proces is.	• De gemeente blijft ook in de volgende fase – wanneer er verschillende partijen in de deelgebieden met ontwikkelvelden aan het werk gaan – zorgen voor helderheid over proces. Informatie wordt toegankelijk en vindbaar gemaakt.

de ontwikkelzones ook ingezet zal worden op grootschalige werklocaties zoals de zuidstrook Waarderpolder en nabij OV-knooppunten. Het hanteren van 0,43 baan per inwoner als harde eis voor het aantal arbeidsplaatsen in de ontwikkelzone wordt daarom losgelaten. Het aantal banen dat niet in de ontwikkelzone gerealiseerd zal gecompenseerd moeten worden bij de zuidstrook Waarderpolder of nabij de OV-knooppunten om de woon-werkbalans van 0,43 baan per inwoner stadsbreed gelijk te houden.

Verdeling van woningen 50-50

De verdeling van de nieuwe woningen is in de ontwikkelvisie vastgesteld op 50% sociale woningen en 50% vrije sector woningen. De 50% sociale eis blijft overeind. De overige woningen zijn verdeeld in 12,5 % middelduur en 37,5% vrije sector.

Stedelijke gracht

In de ontwikkelvisie is ruimte gereserveerd voor het realiseren van een stedelijke gracht/water door de Stephensonstraat. Dit idee is komen te vervallen omdat door het vrijkomen van NS gronden een beter te realiseren oplossing voor de wateropgave wordt geboden. De wateropgave die in dit gebied speelt zal worden opgelost langs het spoor waar het bestaande water wordt verbreed.

2.4 Omgeving

Geschiedenis

In de afgelopen jaren is gewerkt aan de ontwikkelvisie, de ontwikkelstrategie en het masterplan. Tijdens het opstellen van de ontwikkelvisie heeft er een participatietraject gelopen geïnitieerd door de ontwikkelcombinatie OSW.

Tijdens het opstellen van het masterplan is er een intensief participatietraject doorlopen, dat in samenwerking met Kickstad is georganiseerd. In de periode september 2021 tot aan nu hebben er verschillende participatiemomenten plaatsgevonden, waaronder informatieavonden, buurtgesprekken, mobiliteitsgesprekken, bakfietsbalies, flitspeilingen, online informatiebijeenkomst, informatieroute en communicatie op en via de website.

Het doel van het participatieproces was om samen met de inwoners, ondernemers en andere stakeholders het masterplan te verrijken, en daarmee een stevige basis te creëren voor het vervolg. Voor het participatieverslag zie bijlage.

Masterplan verrijken

Vanuit de input die we vergaard hebben, hebben we 'acties' geformuleerd voor het Masterplan en daarop geven we 'reacties' in deze plaat. Daarmee duiden we hoe we dit verwerken in het Masterplan of waarom niet.

Vervolg

Participatie is een continu proces. Het vervolg is de inspraakperiode.

In dialoog op weg naar het masterplan

Welke momenten en middelen zijn ingezet? Tijdlijn participatietraject maart 2021 tot oktober 2022

FASE 1

VOORBEREIDING

Het participatietraject voor het opstellen van het Masterplan, startte met het bestuderen van documenten en gesprekken uit de eerdere trajecten (o.m. voor het opstellen van de Ontwikkelvisie). Ook werden diverse gesprekken gevoerd met partijen en personen in de wijk. Tegelijkertijd werd medio 2021 de communicatie over de ontwikkelingen in de zone op orde gebracht.

VANAF MAART 2021

Een-op-een gesprekken

DOEL: voeling krijgen en houden met wat er speelt en leeft in de wijk.

Onder meer gesprekken met vertegenwoordigers van de voormalige meedenkgroep-leden, de wijkraad, de Stookkamer, het sociaal wijkteam, buurthuis HZW, 't Trionk, Geel-Wit, en de Volkstuinvereniging.

VANAF JUNI 2021

Communicatiestart

DOEL: regelmatige communicatie over de ontwikkelingen via de projectwebsite, nieuwsbrieven en video's.

FASE 2

INFORMEREN

De fase Informeren zorgde voor 'een gelijk informatieniveau voor iedereen'. In verschillende momenten informeerden we transparant en volledig over het proces en de daarbij behorende uitdagingen. Ook kwam aan bod op welke manier de omgeving betrokken kon worden en welke planning daarbij gevolgd werd.

18 SEPTEMBER 2021

Informatieroute Zuid-West

DOEL: wandelroute door de wijk waarbij bezoekers op 7 verschillende plekken in gesprek konden over de weg naar het Masterplan en wat daarbij komt kijken.

DECEMBER 2021

Video's met uitleg en toelichting

Doel: ten tijde van corona op een veilige manier belangstellenden informeren over de stand van zaken en de vervolgstappen in de weg naar een Masterplan.

21 JANUARI 2022

Informatiebijeenkomst

DOEL: online informeren over proces, planning en in gesprek over dilemma's en uitdagingen.

FASE 3

IN GESPREK

Vanaf het voorjaar 2022 werd actief in gesprek gegaan met de buurt. Eerst op wijkniveau (het Wijkgesprek), daarna vijf keer een verdiepend gesprek per deelgebied (de Buurtgesprekken). Rondtrekkend met de Bakfietsbalie door de wijk ontstond vanaf september 2021 tot nu toe op vaste momenten letterlijk op een laagdrempelige manier een gesprek.

VANAF SEPTEMBER 2021 TOT NU

Bakfietsbalies

DOEL: op een laagdrempelige manier op vaste momenten in de maand inbreng ophalen (inloopmomenten).

15 FEBRUARI 2022

Wijkgesprek (online)

DOEL: toelichting geven op en toetsen van de gewenste hoofdstructuur van de ontwikkelzone: wat is de gewenste indeling als het gaat om groen, wegen, water en bebouwing?

APRIL EN MEI 2022

Buurtgesprekken (fysiek)

DOEL: per deelgebied een verdiepend gesprek over de mogelijkheden, keuzes en dilemma's.

OKTOBER 2022

Terugkoppeling

Het participatietraject werd afgesloten met een video die liet zien wat er met de inbreng is gedaan of wordt gedaan.

Flitspeilingen

Tijdens het traject werd drie keer een 'flitspeiling' uitgevoerd. Dit is een korte vragenlijst die in maximaal 2 minuten ingevuld kan worden. De vragenlijst is anoniem, eenvoudig en bestaat iedere keer uit dezelfde vragen. Een flitspeiling geeft informatie over de meningen en houdingen van mensen ten opzichte van wat er gebeurt in de ontwikkelzone. Hiervan kan de gemeente leren: wat zijn onderwerpen waar zorgen over zijn, of hoe kan communicatie verbeterd worden?

Mobiliteitsgesprekken

Gaandeweg het participatietraject werd duidelijk dat er veel zorgen zijn over het thema Mobiliteit. Onderwerpen zoals verkeersveiligheid, doorstroming en parkeren leven ook en juist in het nu. Daarom werden Mobiliteitsgesprekken georganiseerd: een verdiepend gesprek over deze onderwerpen om te kijken wat we hier nu al aan kunnen doen.

2.5 Conclusie

De ontwikkeling van dit gebied biedt een unieke kans. Er zijn in Haarlem maar weinig plekken van deze omvang waar integraal ontwikkeld kan worden. Een grote gebiedstransformatie als deze vraagt om sturing en innovatie op duurzame stedelijke ontwikkeling. De transformatie geeft de kans eigentijdse (ruimtelijke) kwaliteit toe te voegen en het geheel toekomstbestendig (duurzaam) te maken. Er is meer kennis opgedaan en zijn verscheidenen onderzoeken uitgevoerd. Hierdoor is een aantal oorspronkelijke uitgangspunten gewijzigd.

Conclusie gebiedsanalyse

In dit hoofdstuk is op de eerste plaats gekeken naar het huidige gebied: de fysieke eigenschappen, historische context en sociale binding met de buurten er omheen. Uit deze analyse kan worden geconcludeerd dat de ontwikkelzone op meerdere vlakken een kwaliteitsslag kan maken, waaronder realiseren van kwalitatief sterke, groene ontmoetingsplekken, betere verbindingen met de omliggende buurten en het creëren van meer samenhang binnen de ontwikkelzone. Deze punten komen terug en worden nader uitgewerkt in de vier principes die in het volgende hoofdstuk aan bod komen.

Conclusie beleidsanalyse

Ook zijn nieuw beleid en resultaten uit onderzoeken input voor het uit te werken plan. Waar de ontwikkelvisie een eerste aanzet

was tot het realiseren van een gemengd woonwerkgebied, is deze ambitie nu nader onderzocht. Sinds het vaststellen van de ontwikkelvisie is er nieuw beleid vastgesteld. De nieuwe inzichten die daardoor naar voren zijn gekomen nemen wij nu mee. Er is dan ook een aantal veranderingen in dit masterplan ten opzichte van de ontwikkelvisie, we zijn zagezegd ingehaald door nieuwe beleidsdoelen en onderzoeken. Het gaat hierbij om aanpassingen in de ruimtelijke opzet en een specifiek programma. Er liggen daardoor een aantal fundamentele ambities ten grondslag aan het ruimtelijk concept en daaropvolgende keuzes. Deze zijn terug te herleiden naar de ontwikkelvisie uit 2019 maar zeer zeker ook naar het nieuwe beleid.

De beleidsanalyse uit dit hoofdstuk maakt het noodzakelijk het masterplan op verschillende thema's bij te sturen ten opzichte van de ontwikkelvisie. Dit doen wij met oog voor de vastgestelde omgevingsvisie waarin verschillende ruimtelijke opgaven worden verbonden. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het te realiseren werkprogramma, woonprogramma en wateropgave.

Alomvattend onderscheiden wij meerdere thema's waaraan bij toekomstige gebiedsontwikkeling gedacht dient te worden. Deze thema's dienen als rode draad voor ontwikkeling en verbetering van de ontwikkelzone en aangrenzende buurten. Wat betekent dit in de praktijk voor de ontwikkelzone?

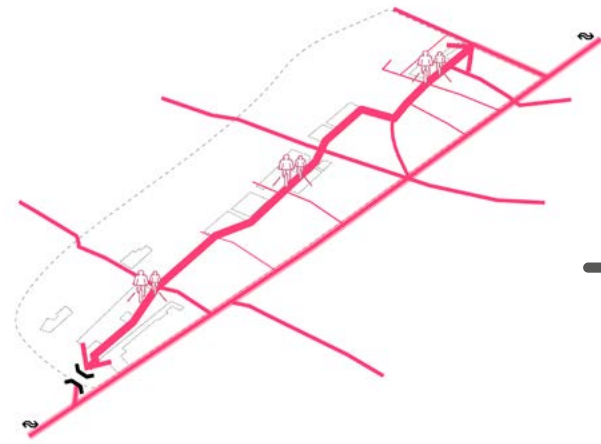
Er komt ruimte voor ontmoeten: we realiseren pleintjes met bankjes waar mensen kunnen samenkomen. Er is ruimte voor buurthoreca waar je koffie kan halen voor onderweg of op een terrasje in de zon kan zitten. Daarnaast plannen en ontwerpen wij de nieuwe openbare ruimte waarbij de prioriteit ligt bij het groen, wandelaars en fietsers. Deze groepen krijgen de ruimte op straat zodat een ieder zich veilig en comfortabel kan verplaatsen, door een aantrekkelijke omgeving en hier een rondje kan wandelen. Het autoverkeer komt op de tweede plaats, maar zal zich natuurlijk op een veilige manier door de ontwikkelzone moeten begeven. De openbare ruimte wordt ingericht op een manier die dit mogelijk maakt.

In de nieuwe buurt brengen we dagelijkse voorzieningen terug. Er is ruimte voor de genoemde horeca, maar ook voor zorgfuncties als huisartsen en dagelijkse boodschappen. Door het toevoegen van sociale woningen zorgen we er tevens voor dat Haarlemmers die al lang wachten op een sociale woning meer kans maken zich te vestigen in hun eigen stad. Door het mengen van de verschillende woon-werkfuncties in de ontwikkelzone zorgen wij ervoor dat de belangrijke dagelijkse voorzieningen binnen beperkte afstand te bereiken zijn.

Door het maken van deze keuzes worden de oorspronkelijke doelen rondom arbeidsplaatsen in de ontwikkelzone Zuid-West niet gehaald. Binnen de ontwikkelzone is de ambitie om het aantal huidige banen te behouden en waar mogelijk

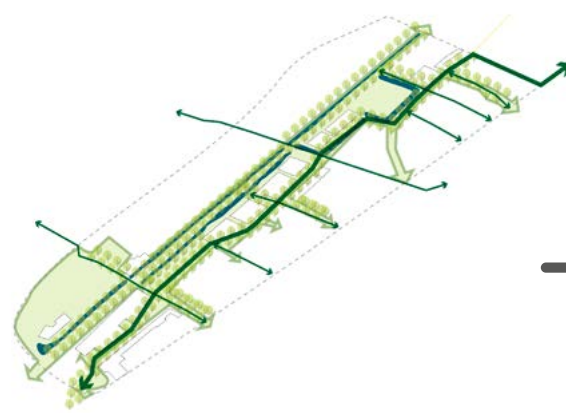
nieuwe banen toe te voegen. Onderzocht wordt of een deel van de huidige bedrijvigheid in de ontwikkelzone naar bijvoorbeeld zuidstrook Waarderpolder kan verhuizen. De vraag naar niet-wonen functies in de ontwikkelzone is onderzocht. De uitkomst van dat onderzoek laat zien dat op dit moment de vraag kleiner is dan 48.000 m². Als o.a. stikstof en bereikbaarheid geen belemmering is kunnen de resterende m² bvo niet-wonen worden gebruikt om meer dan 1.500 woningen te realiseren. Voor de ontwikkelzone ligt het minimum aan niet-wonen functies op 30.000 m².

Centrale as als verbindingsruimte



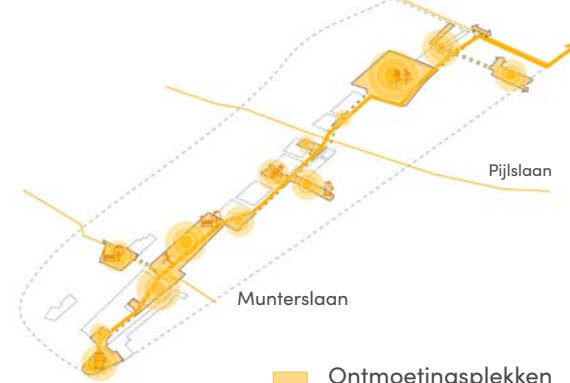
+

Versterken groenblauw netwerk



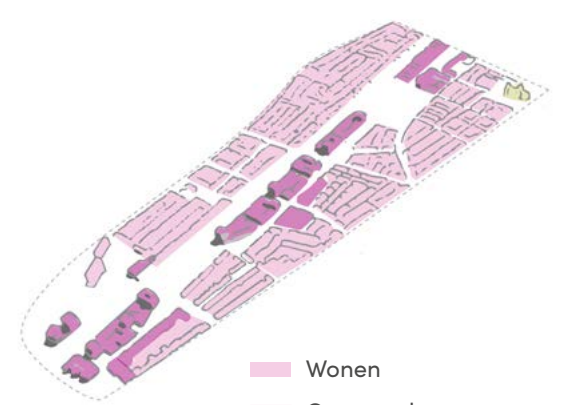
+

Plekken voor ontmoeting



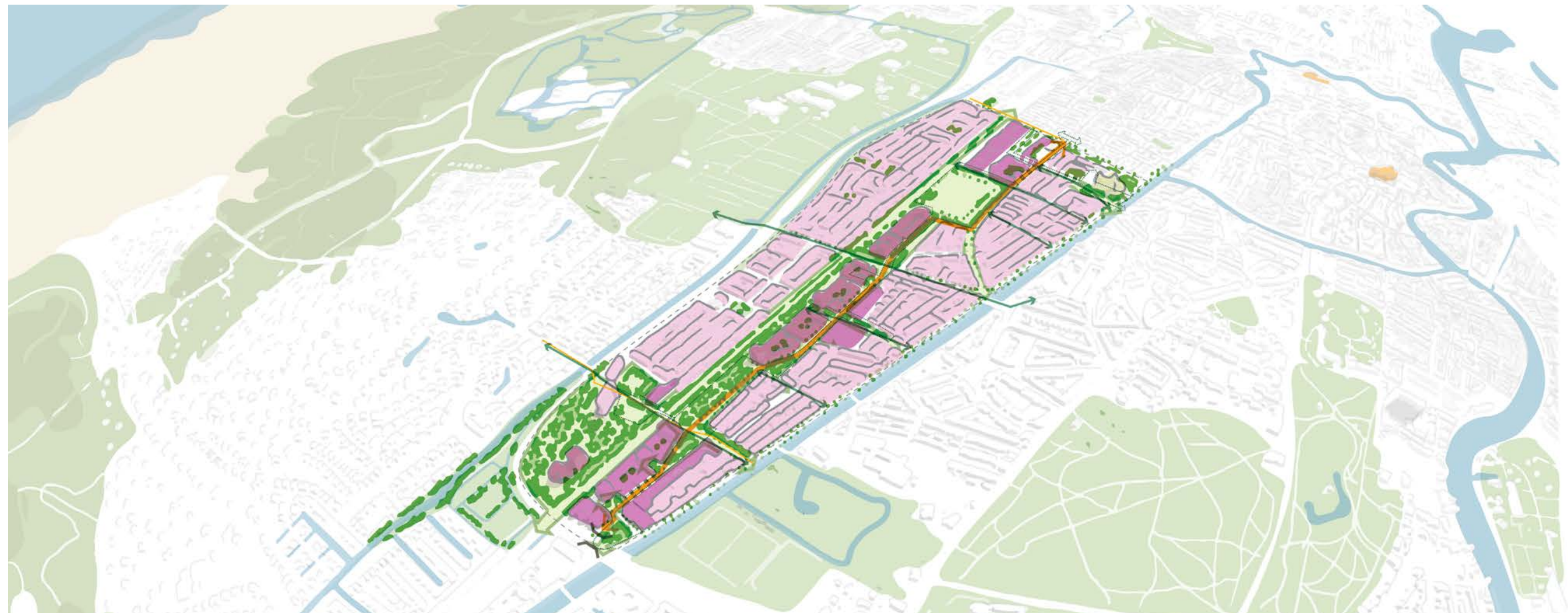
+

Compact en gemengd bouwen



=

Ruimtelijke visie



3. Het plan

In dit hoofdstuk gaan we in op de grondgedachtes en principes van het masterplan. Er volgt een toelichting op het ruimtelijk concept en de principes die aan het plan ten grondslag liggen. Daarnaast wordt ingegaan hoe we de wijk voor de toekomst duurzaam bereikbaar willen maken en houden.

3.1 Ruimtelijk raamwerk voor de nieuwe Tuinstad

De ontwikkelzone laat zich nu omschrijven als autonoom ontwikkeld bedrijventerreinen, met sportvelden en groengebieden. We beogen met de transformatie de ontwikkelzone volwaardig onderdeel van het Houtvaartkwartier te maken.

Een wijk met meer woningen, een divers woningaanbod, betere voorzieningen en een goede openbare ruimte die de wijk laat ademen. Een wijk met minder vrachtwagens en betere verbindingen voor fietsers en voetgangers. De bestaande groenstructuur wordt verbeterd, zodat er voldoende ruimte is voor alle bewoners om aangenaam te verblijven in de wijk. Knelpunten in het wegensysteem worden aangepakt, de verbinding met de stations wordt verbeterd

en de bus bereikbaarheid wordt ook geoptimaliseerd. Oud en nieuw moeten op een vanzelfsprekende manier in elkaar overlopen.

Het bestaande Houtvaartkwartier is grotendeels ontworpen volgens de principes van het tuindorp. Het tuindorp werd begin twintigste eeuw ingezet als alternatief voor de industriële stad, met slechte wooncondities. Gezinswoningen met voor- en achtertuin kenmerken het tuindorp evenals binnenhoven met gemeenschappelijke tuinen, speelplekken en boomgaarden. Deze ruimtes hadden ten doel om bewoners in contact te brengen met de natuur en elkaar. De buurt was erop ingericht om een onderlinge band op te bouwen. De openbare ruimtes in het tuindorp of de tuinwijk waren klassiek: straat, singel, plein of plantsoen.

Hoewel het woonprogramma in de ontwikkelzone gericht is op de vraag van vandaag – meer gestapelde woningen en ook kleinere woningen – zorgen we ervoor dat de principes van het tuindorp worden doorontwikkeld naar een eigentijdse tuinstad. Belangrijke ingrediënten hiervoor zijn: de binding met de natuur, plekken creëren om elkaar te ontmoeten, elkaar kennen, geen anonimiteit maar betrokkenheid, een groen karakter, een veilige en duurzame openbare ruimte in de traditie van het tuindorp met straten,

pleinen, plantsoenen en parken.

De verdichting van het gebied biedt ook kansen voor meer dynamiek in de wijk; meer draagvlak voor de huidige voorzieningen maar ook betere voorzieningen zoals bijvoorbeeld winkels, restaurants, cafés, werkplaatsen, school, sportvoorzieningen en medische voorzieningen. De basis voor een goede synergie tussen de bestaande woonbuurten en de nieuwe ontwikkelingen is een goede openbare ruimte. Deze is voorwaardelijk voor de ontwikkeling van een aantrekkelijke en leefbare woon- en werkomgeving. Het is de ruimte waar we zorgen dat bewoners elkaar kunnen ontmoeten, waar ze kunnen ontspannen en waarmee het Houtvaartkwartier veilig en duurzaam verbonden is met de stad en de regio.

Het ruimtelijk raamwerk voor deze nieuwe Tuinstad wordt opgebouwd uit de volgende vier lagen:

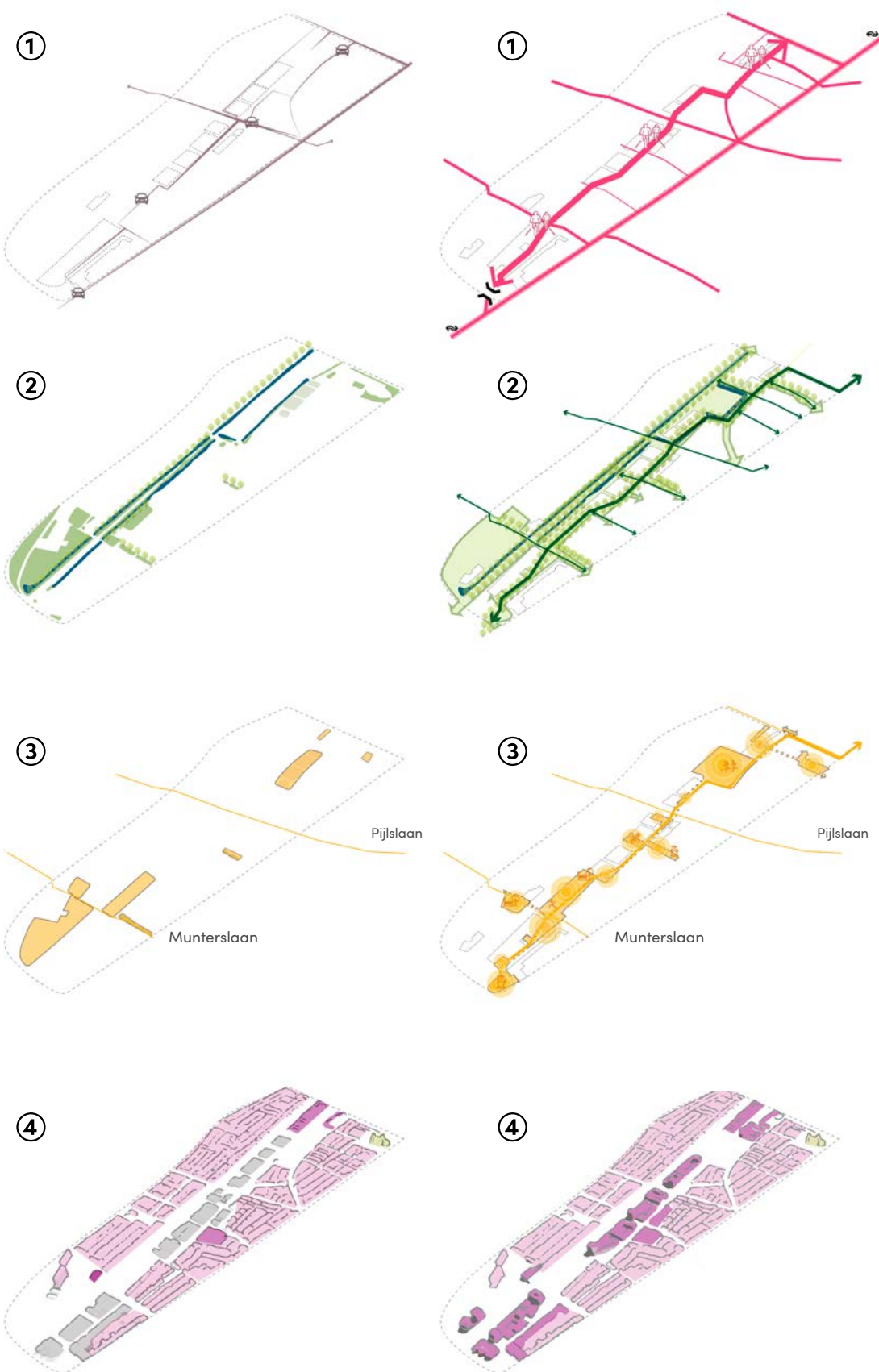
1. Centrale as als verbindingsruimte
2. Versterken groenblauw netwerk
3. Plekken voor ontmoeting
4. Compact en gemengd bouwen

Houtvaartkwartier: de nieuwe tuinstad

De zone wordt goed verbonden met de omliggende buurten. Oud en nieuw versmelten tot een nieuwe identiteit waar de waarden van de bestaande wijk duidelijk herkenbaar zijn maar dat ook is verrijkt met meer stedelijke bebouwing, verrassende architectuur, andere woningtypes, horeca en maatschappelijke voorzieningen. Een stadswijk waar gewoond wordt en gewerkt, met een diversiteit aan bewoners en ondernemers. De openbare ruimte van de wijk is niet begrensd tot de zone maar loopt vanzelfsprekend naar de aanliggende buurten. Bij bouwhoogtes van nieuwe bebouwing is rekenschap gegeven van de impact op de bestaande bebouwing; bezonning, privacy en welbehagen in de openbare ruimte. Het groen dat zich nu vooral concentreert in de zone langs het spoor wordt uitgebreid en verder de wijk ingetrokken. Parallel langs het spoor loopt een centrale as: een fietslaan die de verschillende buurten en de zone verbindt met stad en stations, vanaf hier zijn er diverse dwarsverbindingen naar de duinen en de stad. Door de nieuwe opzet van de bebouwing in de zone, zijn de huidige voorzieningen in het gebied beter bereikbaar voor fietsers en voetgangers. Er gaat synergie ontstaan door de aanwezigheid van meerdere voorzieningen in elkaars nabijheid. In de openbare ruimte staat de fietser en de voetganger bovenaan. Het gebied is wel bereikbaar voor auto's, deze domineren niet het straatbeeld. Om

dit mogelijk te maken wordt gewerkt met gebouwde parkeervoorzieningen en wordt sterk ingezet op deelmobiliteit voor de nieuwe woningen. De nieuwe openbare ruimte is hoogwaardig zoals we dat in de binnenstad van Haarlem kennen. Ze is groen, lommerrijk met veel bomen en een goede waterstructuur. De waterkwaliteit van bestaande watergangen is verbeterd en door slimme oplossingen kunnen intensieve piekbuien beter worden vastgehouden. De bomen van de vernieuwde wijk creëren schaduw in de zomerperiodes en verzachten de impact van onze nieuwe zomers met aanhoudende hitte. Het groen is er niet alleen in de openbare ruimte maar ook in de blokken en op daken. Zelfs een dak-akker op parkeervoorzieningen zorgt ervoor dat bewoners kunnen tuinieren in de wijk, zoals dat in het tuindorp van weleer ook kon. De school-/sportontwikkeling krijgt meer ruimte om zich te ontwikkelen tot sociale buurtpunten. De nieuwe architectuur geeft betekenis aan de openbare ruimte. Door een consequente toepassing van metselwerk ontstaat een vertrouwd Haarlems straatbeeld. Zorgvuldig ontworpen entreepartijen en overgangen tussen woning en straat, erkers en grote raampartijen geven de wijk allure. En versterken het gevoel het van sociale veiligheid. Door de hoge plint zijn er op straatniveau verschillende functies eenvoudig te integreren: wonen, woon-werkwoningen, kleinschalige bedrijvigheid, voorzieningen en winkels.

Een nieuwe tuinstedelijke vibe, met een eigen identiteit, profiel en functies/voorzieningen. Mensen kunnen hier op een prettige en veilige manier wonen en verblijven. Ze worden in hun dagelijkse behoeften voorzien en kunnen zich gemakkelijke verplaatsen.



3.2 De 4 lagen

We hanteren vier principes bij de transformatie van de ontwikkelzone naar een nieuwe tuinstad. Aan de hand van deze principes is het masterplan opgebouwd.

1. Centrale as als verbindingsruimte

Dwars door het gebied transformeren we de Grijsensteinweg, de Einsteinstraat en Stephensonstraat, Resedastraat, Jasmijnstraat en van Oosten de Bruijnstraat naar fietslanen. De fietser en wandelaar hebben hier prioriteit. De auto zal minder prominent in het straatbeeld zijn. De inrichting van de openbare buitenruimte staat primair in het teken van voet en fiets. Zodat het vanzelfsprekend is je te verplaatsen te voet of met de fiets. De nieuwe langzaam verkeers-as verbindt optimaal de verschillende voorzieningencusters in het gebied en de wijk, maar ook de verbinding met de dwarsstraten en de relatie tot het centrum van Haarlem en het station van Heemstede.

2. Versterken groen-blauw netwerk

De waterstructuur wordt langs de Rutherfordstraat verbeterd door de verbreding van de spoorloot ten behoeve van opslag van regenwater. De Stephensonstraat, de Grijsensteinweg en de Van Oosten de Bruijn straat krijgen

een stevige bomenstructuur met nieuwe groene verblijfsplekken waardoor het groen dieper de wijk in getrokken wordt. Ook langs de Eysinkweg wordt groen toegevoegd als buffer tussen spoor en nieuwbouw. De groenstructuur verbindt zich met de bestaande pleintjes en plantsoenen van de omliggende woonbuurten waardoor een groen netwerk ontstaat.

3. Plekken voor ontmoeting

Ontmoeten gaat makkelijker op de fiets en te voet en op plekken waar mensen van nature samenkomen. De fietslanen rijgen de verschillende ontmoetingsplekken aan elkaar. Ontmoetingsplekken die er nu al zijn worden verbonden of anders gepositioneerd waardoor ze tot ontwikkeling kunnen komen.

4. Compact en gemengd bouwen

De bouwvelden die omsloten worden door de openbare ruimte van het raamwerk worden getransformeerd van bebouwing met enkel bedrijvigheid naar een compact gemengd stedelijk programma. Een mix van wonen, werken, winkels en voorzieningen met groen in de hoven en op de daken. De nieuwe architectuur activeert de openbare ruimte en is dienstbaar aan de kwaliteit van die openbare ruimte en visa versa.

Principe 1: Centrale as als verbindingsruimte

In de zone komt een centrale as voor het langzame verkeer die de verschillende deelgebieden en ontmoetingsplekken met elkaar verbindt. De as vormt een belangrijk onderdeel in het tien-minutennetwerk van de stad en verbindt de gehele zone met de aangrenzende buurten, de binnenstad en station Heemstede-Aerdenhout.

De as wordt gevormd door de openbare ruimte herin te richten naar lommerrijke fietslanen. Dit gebeurt in de Grijpensteinweg, de Einsteinstraat, de Stephensonstraat, Jasmijnstraat en Van Oosten de Bruinstraat. De nieuwe inrichting creëert ruimte voor royale trottoirs, verblijfsruimtes en een goede

overgang naar het privédomein. De trottoirs worden voorzien van een goede ondergrond zodat de bomen aan de laan kunnen doorgroeien tot majestueuze laanbomen. De fietslaan heeft een zelfde status als de fietslaan. De fietslanen zijn ingericht om comfortabel te kunnen fietsen. Fietzers hebben voorrang op de auto's. Auto's zijn wel toegestaan op de fietslaan. De snelheid wordt beperkt en het aantal geparkeerde auto's langs de weg wordt geminimaliseerd tot langsparkeren aan de rechterzijde (afhankelijk van de richting). Auto's worden niet verbannen waardoor woningen en bedrijven goed bereikbaar blijven. [Meer hierover in paragraaf 3.3.](#)

Doordat we minder auto's laten parkeren langs de straat is er meer ruimte voor de voetgangers om te verplaatsen en te verblijven. Zo ontstaat er ruimte voor bomen en groen in het

Hoe draagt dit principe bij aan de omgevingsvisie?



Mengen en verdichten

De leefbaarheid van de buurten versterken met buurtgroen.



Buurtgericht ontwikkelen

Versterken 10-minutennetwerk en realiseren ontmoetingsplekken.



Mobiliteitstransitie

Versterken fietsnetwerk en HOV bereikbaarheid.

- Verbinding met de omliggende buurten
- Een levendige overgangszone
- Meer (groene) ontmoetingsplekken
- Een centrale fietslaan
- Minder geparkeerde auto's
- Nieuwe voorzieningen



straatprofiel. Een deel van de openbare ruimte wordt gebruikt voor fietsparkeren.

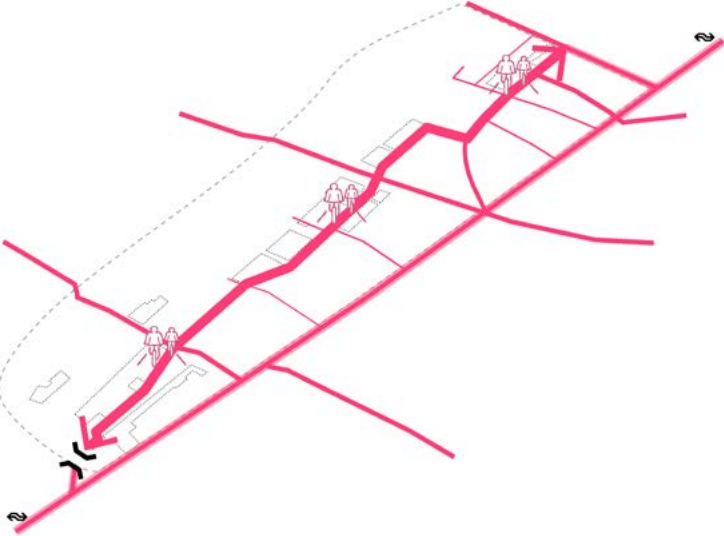
Verbinden

Deze nieuwe langzaamverkeers-as verbindt optimaal de verschillende voorzieningenclusters (Vomar, AH) in het gebied. Daarnaast verbindt deze as de verblijfsplekken – pleinen, parken en plantsoenen – met elkaar. Een derde belangrijke functie van deze as is het verbinden van de zone met de wijk aan de belangrijke dwarsstraten, zoals de Munterslaan, Pijlsaan, Jan Stuytstraat en Westergracht die de verbinding vormen met het centrum, de stad, de regio en het landschap. Ook deze dwarsstraten moeten worden verbeterd qua veiligheid voor fietsers en voetgangers, doorstroming en aansluiting op het stedelijk netwerk. Bushaltes en treinstations worden door goede verbindingen van deze nieuwe as beter bereikbaar en stimuleren het gebruik van fiets en openbaar vervoer. De aanleg van een fietstunnel onder de randweg richting station Heemstede-Aerdenhout draagt hier ook aan bij.

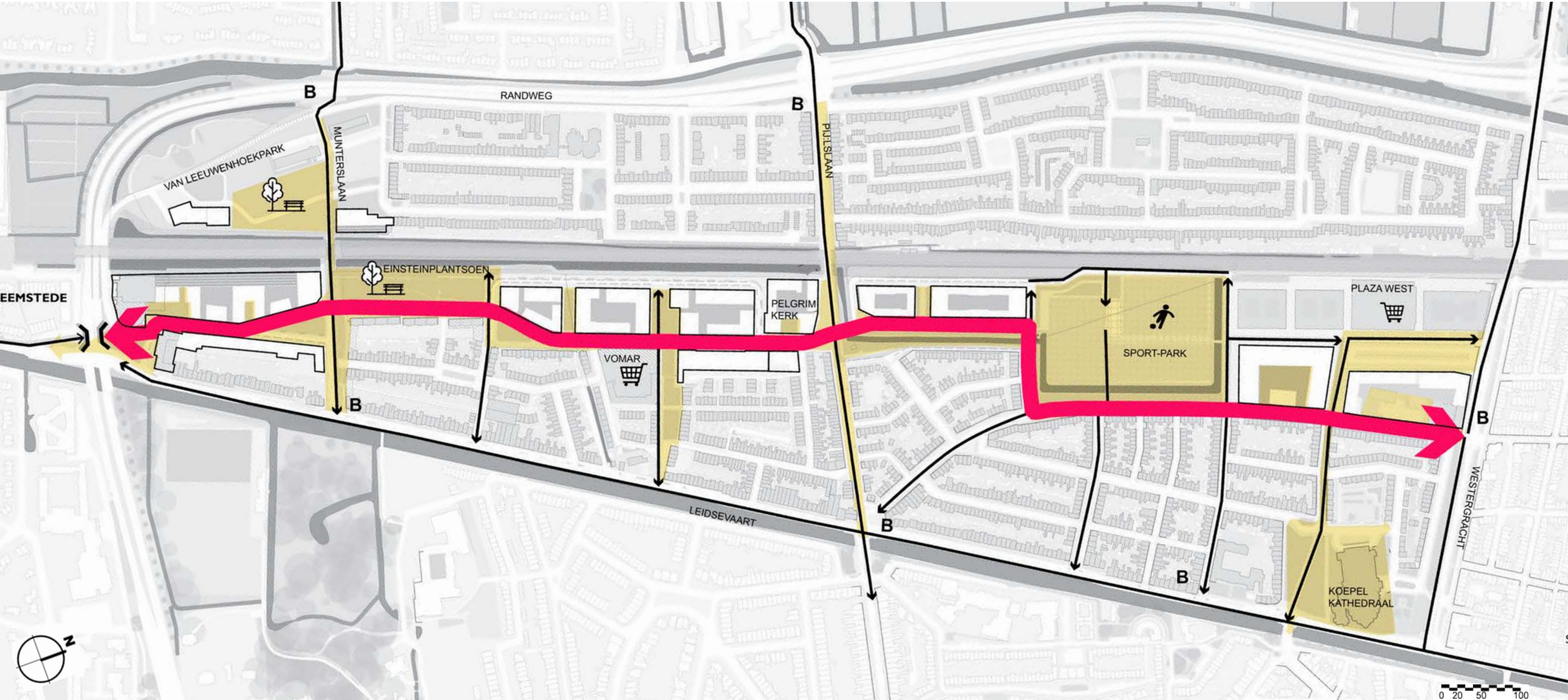
Op het noordelijk einde van de Grijpensteinweg en op het zuidelijke einde van de Stephensonstraat laten we het profiel iets wijken. Hierdoor maken we op de koppen van deze straten twee driehoekige parkjes die het groen van het Einsteinplantsoen verbinden met het nieuwe fietslaanprofiel in Stephensonstraat en Grijpensteinweg. Dit effect wordt versterkt door de nieuwe bomenstructuur langs de fietslanen. Ten noorden van de Pijlsaan wordt, de rol van de fietslaan vervuld door de Resedastraat en de Van

Oosten de Bruinstraat. Door de verbrede singel en de toevoeging van een promenade langs de singel bij de Van Oosten de Bruinstraat zijn ook dit zeer groene openbare ruimtes die het hart van het plan vormen. De as vormt de verbinding in het gebied en zorgt ervoor dat de nieuwbouw en de bestaande buurten op een vanzelfsprekende wijze verbonden worden. Door haar verkeerskundige karakter: fietsers en voetgangers zijn dominant als wel haar inrichting verblijven en verpozen maar ook door haar verbindende karakter vormt ze het hart van het vernieuwde Houtvaartkwartier.





- Legenda
- Centrale as
 - Verbindende openbare ruimte
 - Verbindingen met de buurt
 - B Bushalte



Principe 2: Versterken groenblauwe netwerk

Groene buitenruimte

In het masterplan haken we aan op de bestaande kwaliteiten van het groen van de zone. Met name langs het spoor is in de loop van de jaren een prachtige groenstructuur ontstaan gevormd door bomen, struweel en sloot.

Het Einsteinplantsoen en het Van Leeuwenhoekpark vormen samen met de groenstructuur langs het spoor een groen lint door de zone en in de wijk.

In de transformatie van de zone koesteren we het bestaande groen en 'ontsluiten' we dit groen voor nieuwe en oude bewoners door groene (dwars) verbindingen te maken met de aangrenzende buurten en zo geheten 'ommetjes' mogelijk te maken voor de zone én de buurt. Dit doen we door groene routes en prettige verblijfsplekken in het groen te realiseren en aan elkaar te koppelen. Hiermee wordt het groen beter bereikbaar en beter te beleven.

Het groen langs het spoor wordt verder uitgebreid doordat we minder parkeren maken langs de Rutherfordstraat en doordat we langs het spoor bij de Eijsinkweg een spoorbaan wegnemen waardoor ruimte vrijkomt ook hier een goede groenstructuur te maken.

Ten zuiden van de Pijlsaan gebruiken we de

extra ruimte die vrijkomt door verwijdering van het inzetspoor om de bestaande spoorwaaier te verbreden. De bredere watergangen komen de kwaliteit van de bestaande sloot ten goede. Breder water geeft de mogelijkheid tot dieper water en daarmee meer verkoeling. Bredere waterpartijen waarin het peil mag fluctueren geeft ook de mogelijkheid meer water te bergen ten gevolge van regenbuien. Met als gevolg dat de waterkwaliteit van het bestaande water verbetert. Met de verbreding van de watergangen langs het spoor kunnen we een deel van de wateropgave in het Houtvaartkwartier oplossen. Waar mogelijk wordt water zichtbaar en beleefbaar en op enkele plekken ook bereikbaar. Oevers worden natuurvriendelijk ingericht en ingezet om de ecologisch potentie optimaal te benutten. De watergang aan de Resedastraat krijgt aan de westzijde een groen karakter met de mogelijkheid tot wandelen langs het water. Door de sportvelden van Geel-Wit te concentreren kunnen ze op afstand van de bestaande bebouwing in de Van Oosten de Bruijnstraat worden geschoven. De vrijgekomen ruimte wordt benut om ronde sportvelden de singel door te trekken. Een nadere haalbaarheidsstudie moet aantonen of het mogelijk is om onder de nieuwe sportvelden extra waterretentie te maken.

In het van Leeuwenhoekpark zien we kansen voor woningbouw. Dat doen we bewust aan de zuidzijde van het park. Hier heeft de openbare ruimte een desolaat karakter. Door woningbouw toe te voegen op deze locatie

Hoe draagt dit principe bij aan de omgevingsvisie?



Mengen en verdichten

Beschermen bestaande wijken en verbeteren leefbaarheid met buurtgroen



Buurtgericht ontwikkelen

Versterken en realiseren groene ontmoetingsplekken.



Vergroenen en vernatten

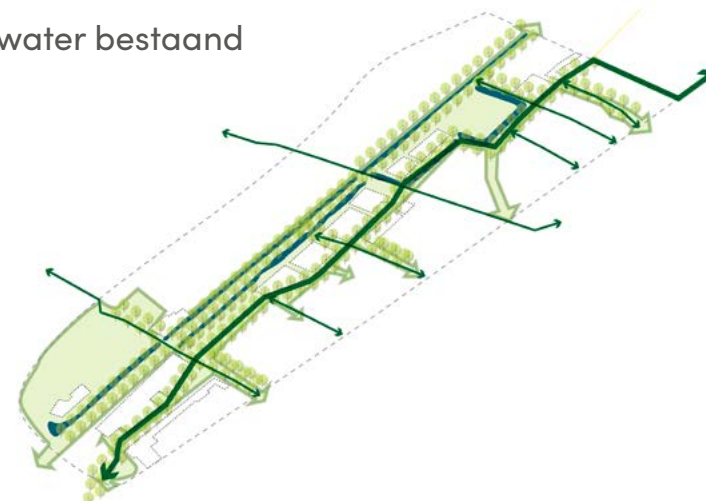
Versterken waterberging, ruimte voor klimaatadaptatie door minder parkeren.

- Vergroenen rondom sport, spoor en de centrale as.
- Versterken ecologische verbindingen.
- Vernatten door uitbreiding waterberging.
- Efficiënte inrichting ondergrond.
- Realiseren van groene ontmoetingsplekken.
- Creëren van ommetjes langs groen en blauw.
- Groene dwarsverbindingen met de buurten.
- Groene hoven en daken.

kunnen we in deze hoek de sociale veiligheid vergroten. Het verlies aan groen wordt in het plangebied gecompenseerd. Onder andere door de toevoeging van twee nieuwe driehoekige pleintjes aan de fietslaan en door het verwijderen van de garageboxen op termijn bij Haarlem Hoog. Deze laatste ingreep zorgt ervoor dat er een aaneengesloten park ruimte kan ontstaan in het van Leeuwenhoekpark. De Munterslaan is een belangrijke verbinding tussen oost en west Houtvaartkwartier. De beleving van deze verbinding wordt verbeterd door woningbouw langs de Munterslaan te situeren, dit verhoogt de sociale veiligheid langs de route. Daarvoor zien



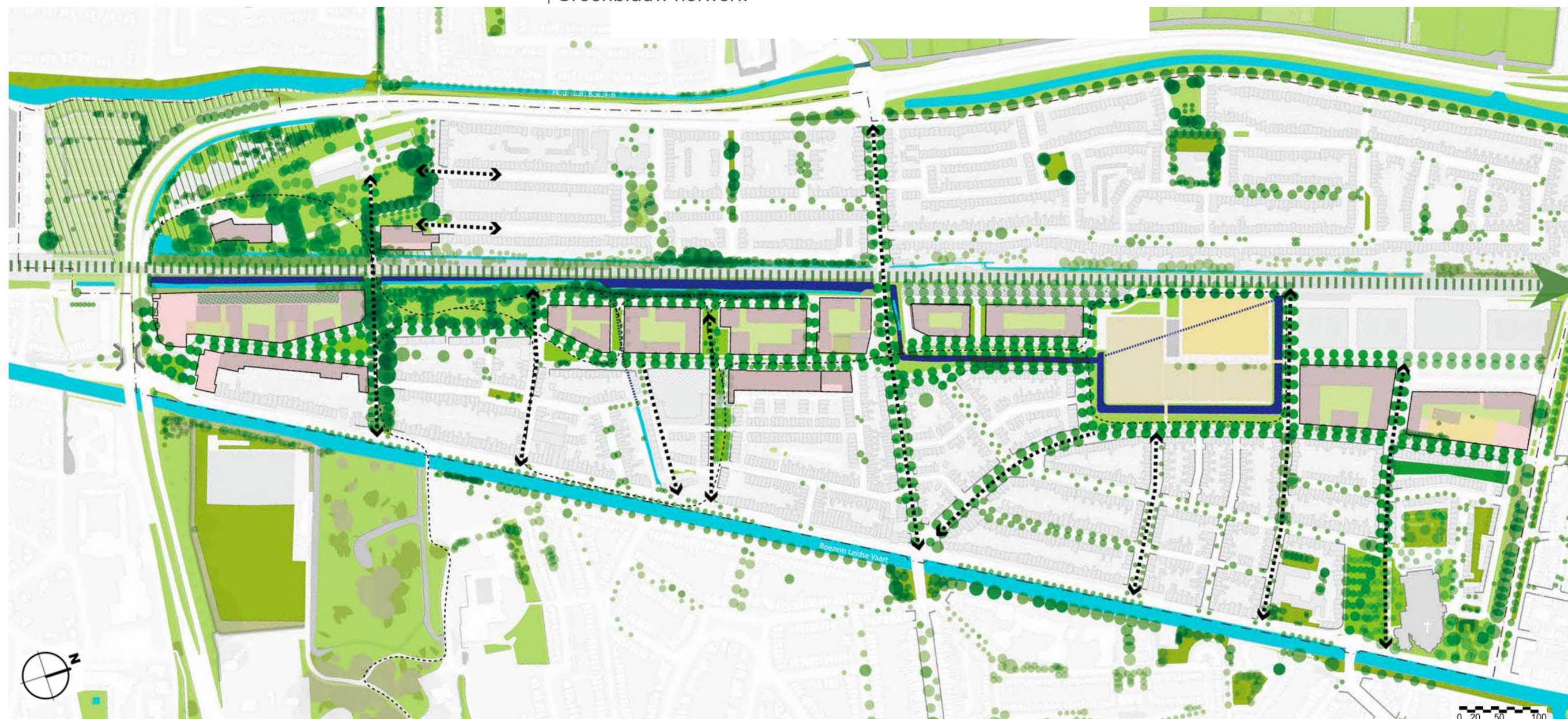
| Groen en water bestaand



Legenda

- | | |
|------------------------|--------------------------------------|
| Nieuwe bebouwing | Daktuin op gebouwd parkeren |
| Bestaand water | Bomen bestaand/nieuw |
| Nieuw water | Ecologische hotspots |
| Grens Veenpolder | Ecologische hoofdstructuur |
| Duiker | Groene (dwars) verbindingen (ladder) |
| Groen | Ommetjes |
| Parken en pocketparks | |
| Groene binnenterreinen | |

| Groenblauw netwerk



we in eerste instantie drie locaties: de koppen van de oostzijde en westzijde Grijpensteinweg en op locatie van het huidige medische centrum aan de Faradaystraat.

Lijn, ladder, netwerk

De bestaande groenstructuur aan het spoor zal voor de buurt worden versterkt als recreatieve en ecologische zone. Waar mogelijk worden extra bomen toegevoegd. Er zullen recreatieve routes door de strook heen worden getrokken naar het (vernieuwde) Einsteinplantsoen en het van Leeuwenhoekpark. De bestaande spoorstoot wordt getransformeerd naar een brede watergang met natuurvriendelijke oevers en verblijfsplekken.

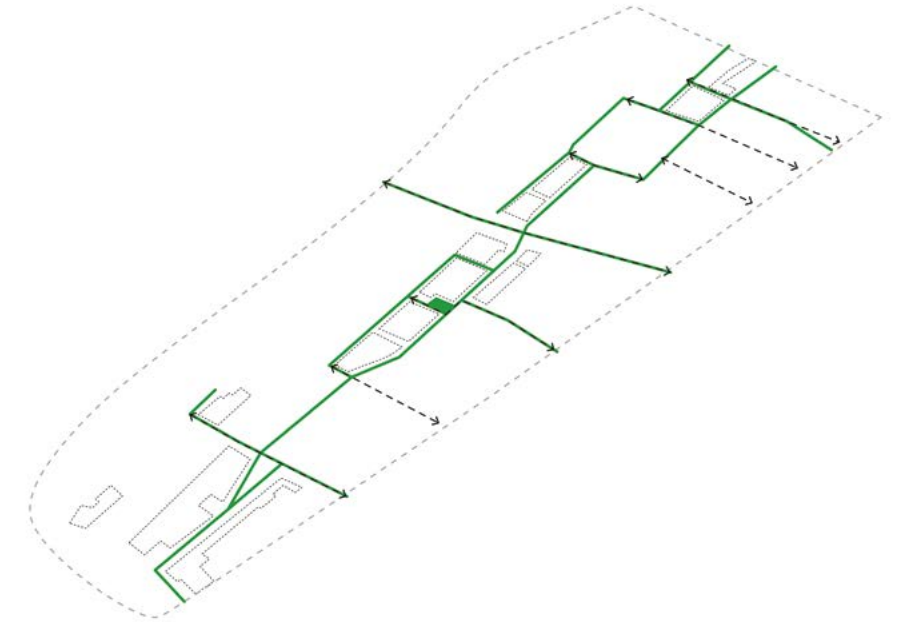
Het is van belang dat deze groenzone zowel voor de bestaande als de nieuwe bewoners goed te gebruiken is en er ontmoetingsplekken ontstaan. Ook is het belangrijk dat de groenzone goed te bereiken gaat zijn via dwarsstraatjes of pleinen uit de bestaande buurt (Maxwellstraat, de Teslastraat, het Remiseplantsoen en het Emmaplein). Deze dwarsstraten worden in de nieuwe buurt doorgetrokken tot aan de Rutherfordstraat en de Eysinkweg. Om ze als recreatieve verbindingen meer betekenis te geven zullen ze groen worden ingericht.

Met de groene centrale as, de groene spoorstrook en door consequent de dwarsstraatjes te vergroenen met straatbomen en struiken ontstaat een groenstructuur die zich laat lezen

als een ladder. Door consequent de inrichting van dwarsstraatjes in de bestaande wijken te vergroenen kan zo een groen wandelnetwerk ontstaan. Dit netwerk vertakt zich tot in de bestaande woonbuurten. Bij het inrichten van het openbaar groen wordt rekening gehouden met het bieden van leefgebied voor beschermde stadsbewonende diersoorten. Een duurzame en sociaal veilige groenstructuur is ook voor de mens geen luxe maar randvoorwaardelijk. Groene openbare ruimtes stimuleren bewoners de buitenruimte te benutten, elkaar te ontmoeten en te leren kennen. Bovendien is het vergroenen van de wijk ook essentieel voor klimaatadaptatie. Toenemende hitte in de zomers en krachtige buien kunnen beter gedempt worden met deze groenstructuur. Een weldadige groenstructuur vergroot de verbondenheid met het omliggende landschap: het Westelijk Tuinbouwgebied, de duinen en de Haarlemmerhout. Het is deze verbondenheid die Haarlem als woonstad zo aantrekkelijk maakt.

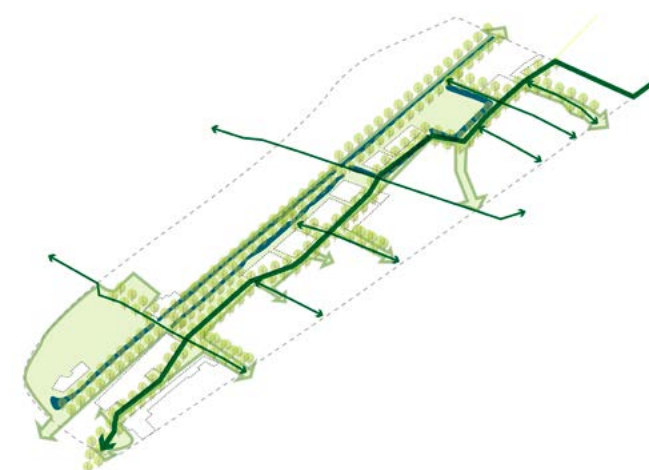
Groene hoven en daken

Maar de vergroening moet verder gaan om effectief te zijn. Ook in de hoven zorgen de gepaste groeicondities ervoor dat ook daar grote bomen kunnen gedijen, met bijkomend effect dat daarmee ook de leefomgeving voor insecten en vogels wordt vergroot. Groene daken verkoelen en houden langer regenwater vast.





| Groen bestaand



Legenda

- Groen
- Parken en pocketparks
- Groene binnenterreinen
- Daktuin op gebouwd parkeren
- Sportvelden Geel-Wit
- Bomen bestaand/nieuw
- Ecologische hotspots
- Ecologische hoofdstructuur

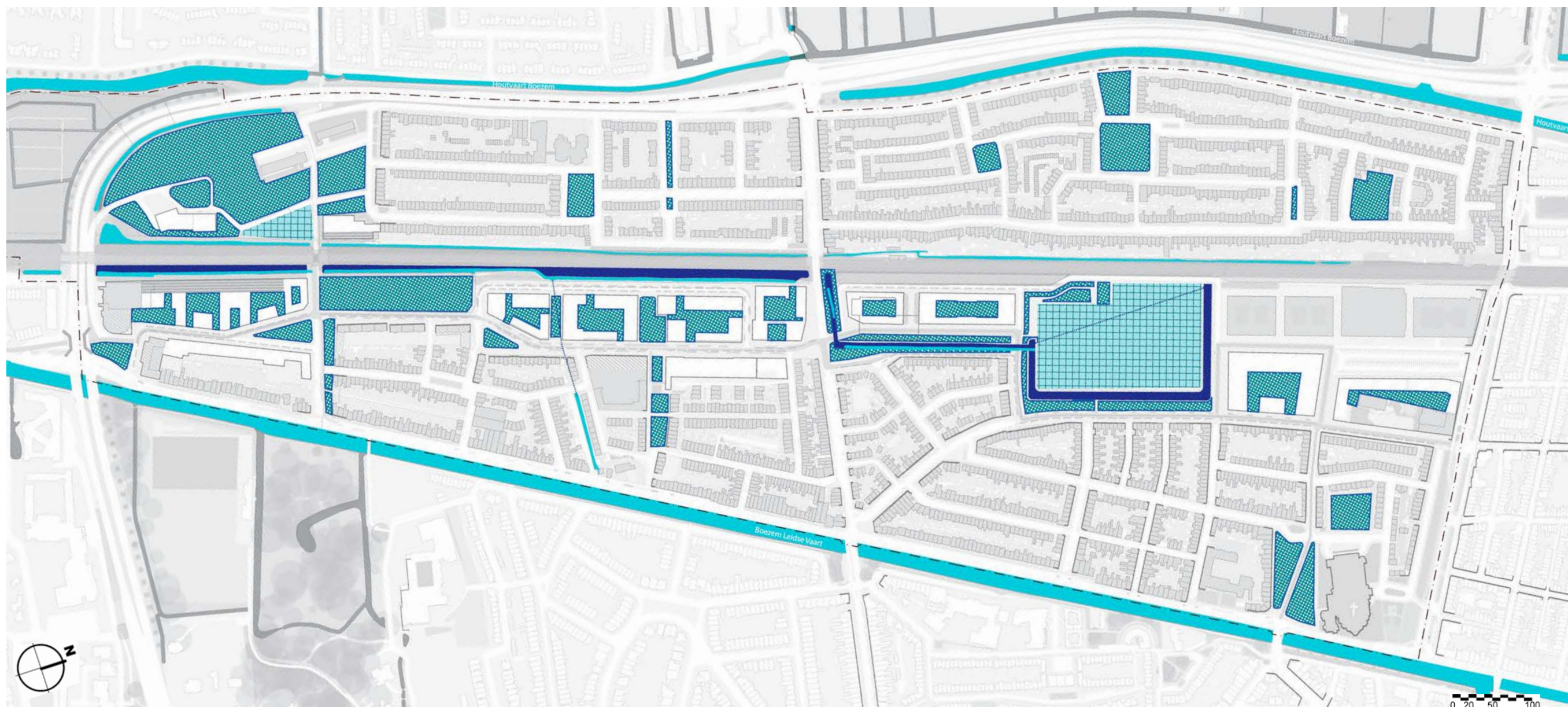
| Groen nieuw





| Waterkaart bestaand

- Legenda
- Bestaand water
 - Nieuw water
 - Onverhard
 - Waterfiltratie
 - Duiker
 - Veenpolder



| Waterkaart nieuw

Principe 3: Plekken voor ontmoeting

Om elkaar te begrijpen en gezamenlijk aan de toekomst van de stad te kunnen bouwen is het belangrijk dat we elkaar ontmoeten. Zonder wederzijds begrip ontstaat tweedeling en polarisatie. We hechten veel waarde aan het creëren van ontmoetingsplekken in de wijk. Door een samenleving met steeds meer eenpersoonshuishoudens is de behoefte aan ontmoetingsplekken rond het huis urgenter dan ooit.

Ontmoeten gaat gemakkelijker op de fiets en te voet en op plekken waar mensen van nature samenkomen. Het fiets- en voetgangersnetwerk en de sociale basisinfrastructuur worden versterkt en beter aan elkaar gekoppeld. Deze sociale basisinfrastructuur bestaat uit clusters van sociale voorzieningen, winkels voor dagelijkse boodschappen, toegankelijke hulp- en zorgvoorzieningen, sportvoorzieningen, onderwijsvoorzieningen en vrije tijdsvoorzieningen. De ambitie is dat Haarlemmers belangrijke dagelijkse voorzieningen binnen maximaal tien minuten op de fiets, of te voet kunnen bereiken. Dit bereiken we door de groene fietslaan, van noord naar zuid verbonden met de dwarsstraten, de ruggengraat voor het raamwerk van de openbare ruimte te maken. Door de royale trottoirs en de programmering van de plinten nodigt de fietslaan zelf al uit voor ontmoeting maar de meerwaarde ontstaat met name door de wijze waarop door de Fietslaan

verschillende plekken op vanzelfsprekende wijze met elkaar verbindt. Daar waar mogelijk optimaliseren we in het masterplan de kansen voor ontmoetingsplekken. In het tuindorp vormden het binnenhof, de straat en de plantsoenen de ontmoetingsplekken voor buurtbewoners om elkaar te ontmoeten en te leren kennen. In dit masterplan creëren we een reeks van ruimtes die passen bij de Nieuwe Tuinstad: waar bewoners elkaar in de nabijheid van de woning kunnen ontmoeten.

Hoe draagt dit principe bij aan de omgevingsvisie?



Buurtgericht ontwikkelen

Versterken sociale basis, ontmoetingsplekken en 10-minuten netwerk.



Vergroenen en vernatten

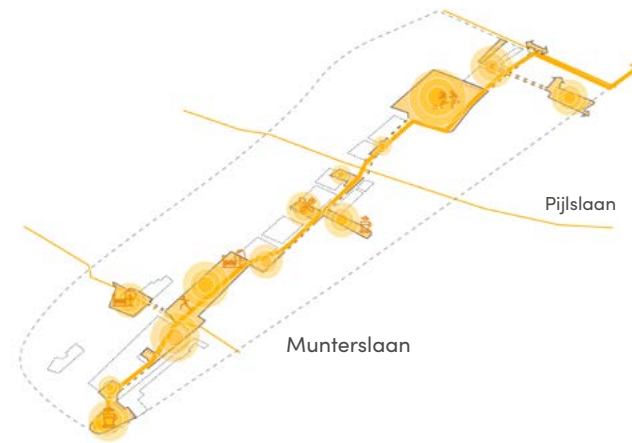
Ruimte voor klimaatadaptatie.



Bevorderen gezonde leefomgeving

Versterken groene kwaliteit en ecologische verbindingen.

- Nieuwe (groene) ontmoetingsplekken.
- Ruimte (plekken) voor verpozen, bewegen en spelen.
- Efficiënte(re) routes naar voorzieningen, o.a. fietslaan.
- Versterken fiets- en voetgangersnetwerk.
- Compact bouwen biedt ruimte voor ontmoeting.
- Clusteren van voorzieningen als ontmoetingsplek.
- Openbaar sport-park door draaien van de velden.
- Woningbouw rondom ontmoetingsplekken voor sociale veiligheid.
- Hoogwaardige inrichting openbare ruimte.



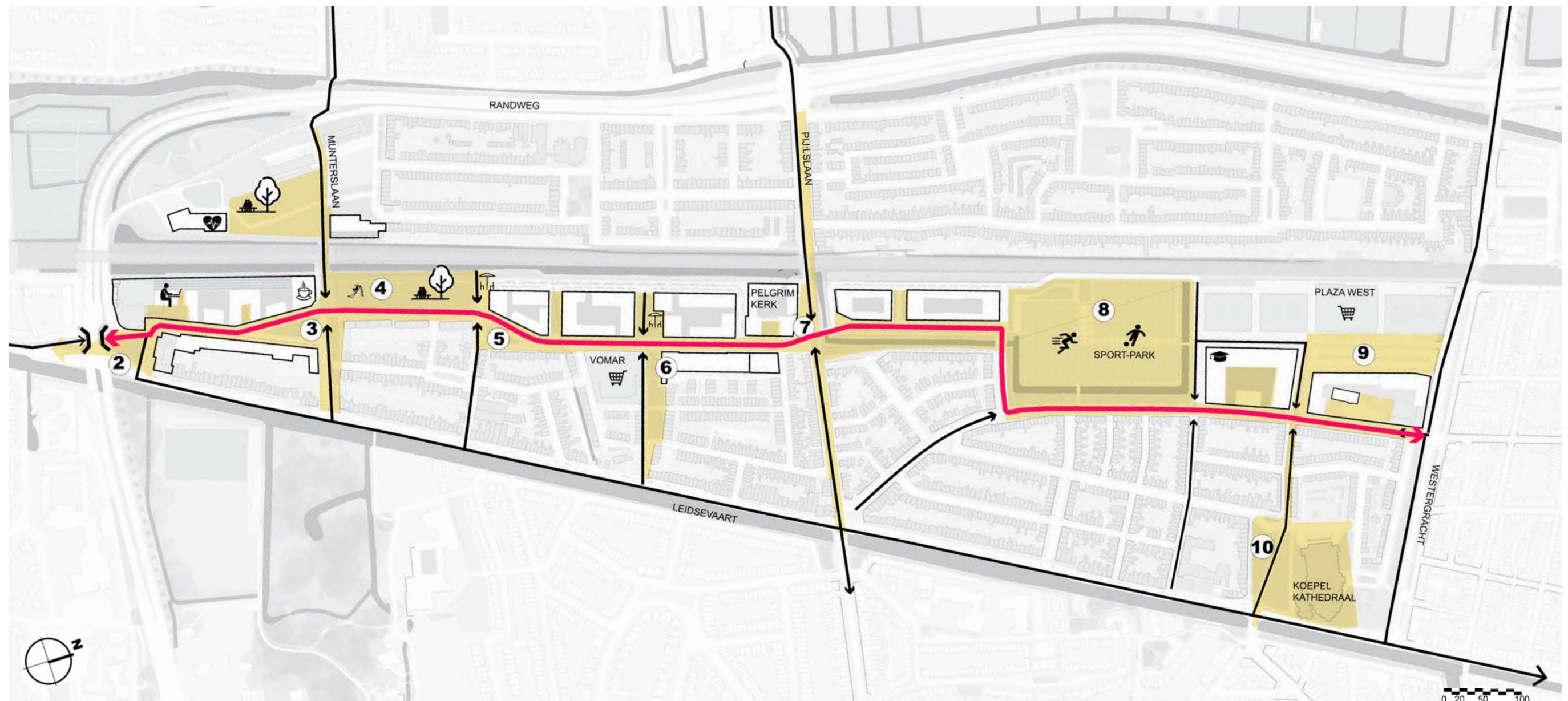
Legenda

- Centrale as
- Verbindende openbare ruimte
- Verbinding vanuit de buurt

Ontmoetingsplekken

- 1 Van Leeuwenhoekpark
- 2 Entree Leidsevaart
- 3 Grijpensteinplantsoen
- 4 Einsteinplantsoen
- 5 Stephensonplantsoen
- 6 Remise/Pascal plantsoen
- 7 Pelgrimkerk plein
- 8 Sportvelden Geel-Wit
- 9 Plaza West
- 10 Emmaplein

| Plekken voor ontmoeting



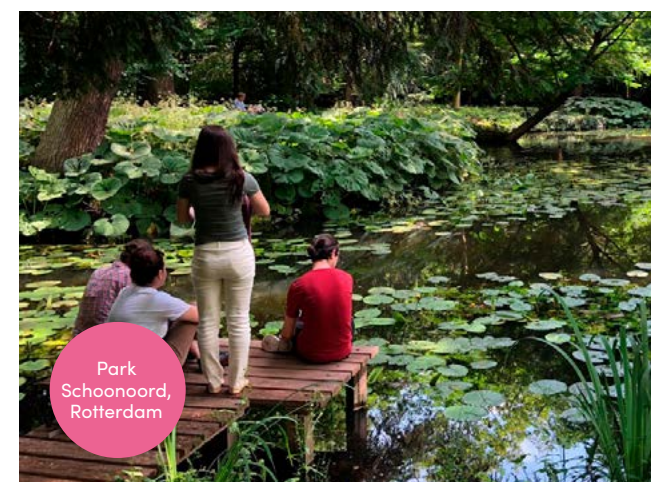
1. Van Leeuwenhoekpark

Het Van Leeuwenhoekpark wordt een toegankelijk, uitnodigend, ecologisch waardevol, sociaal veilig en samenhangend gebied dat beter verbonden is met de buurt. Met ruimte voor sport en spel, maar ook rust, voor ouderen, jongeren en gezinnen. Door een strategische toevoeging van woningen aan de zuidzijde verhogen we daarbij de sociale veiligheid in het park. We zetten ons in om de garageboxenlocatie vrij te spelen. Hierdoor ontstaat een hart in het park voor sport, spel en verpozen. Aan de randen van het park ligt het accent op ecologie.

| Van Leeuwenhoekpark, huidig



| Van Leeuwenhoekpark, visie



2. Entree Leidsevaart

Entree Leidsevaart wordt het entree gebied van de zone vanuit het zuiden, zichtbaar en goed bereikbaar vanaf het spoor en de Randweg. Er wordt geïnvesteerd in een prettig verblijfsgebied op maaiveld door o.a. de plinten te activeren met functies voor bedrijven én buurtbewoners. Het wordt een stedelijke plek door menging van wonen, werken en een hoogte accent. Het gebied is levendig van 's morgens vroeg tot 's avonds laat en in het weekend. Door realisatie van de fietstunnel zal station Heemstede-Aerdenhout in toekomst beter bereikbaar zijn per fiets.

| Entree Leidsevaart, huidig



| Entree Leidsevaart, visie



| Referenties Entree Leidsevaart



3. Grijpensteinplantsoen

Het nieuwe plantsoen op de kop van de Grijpensteinweg activeert het Einsteinplantsoen. Er komt ruimte voor natuurspelen en een wilde bloementuin. Het wordt een plek om te spelen en verpozen, wandelen, ontmoeten etc. Op die manier is het straks een belangrijke groene, ecologische schakel tussen de Munterslaan, het Van Leeuwenhoekpark en de Hout.

4 Stephensonplantsoen

Het plantsoen op de kop van de Stephensonstraat heeft hetzelfde doel als het plantsoen op de kop van de Grijpensteinweg: het maakt de verbinding tot het Einsteinplantsoen vanzelfsprekender. Vanuit de Maxwellstraat loop je makkelijker het gebied in. Op de kop van de bebouwing van het Einsteinplantsoen is plaats voor een hoogteaccent met een publieke plint: zoals een uitspanning, een maatschappelijke, gezondheids- of commerciële functie.

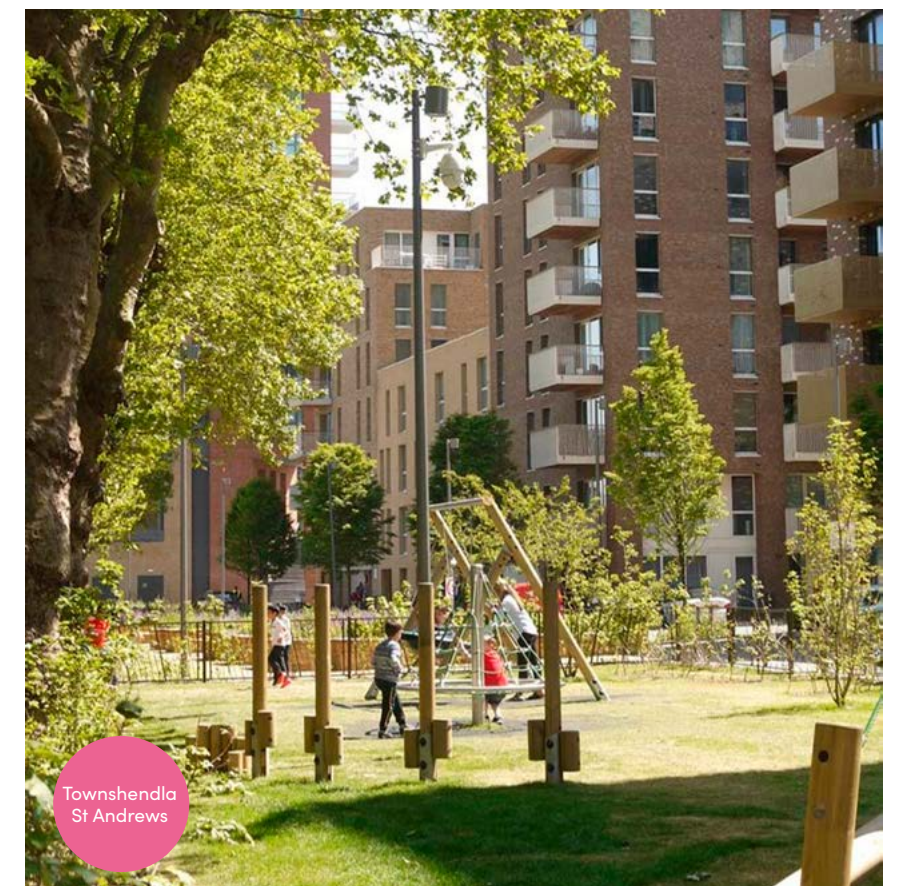
| Referenties Grijpenstein- en Stephensonplantsoen



| Grijpensteinplantsoen, huidig



| Grijpensteinplantsoen, visie



5. Einsteinplantsoen

Het plantsoen kent een groot assortiment aan type en grootte van bomen van verschillende groenwaarde. Het plantsoen krijgt een nieuwe inrichting met behoud van de bestaande bomen waardoor de gebruikswaarde en de belevingswaarde van de plek toeneemt. De laatste jaren zien we een ontwikkeling van sport in de buitenruimte. Deze ontwikkeling is versneld door de lockdowns in coronatijd en hebben geleid tot een veelvuldig gebruik van de parken als fitness plek en bootcamps. Deze laagdrempelige sportbeoefening in de openbare ruimte omarmen we: immers is zien bewegen doen bewegen. Langs het spoor is de mogelijkheid om het water te verbreden en van ecologische oevers te voorzien.

| Referenties Einsteinplantsoen



| Einsteinplantsoen, huidig



| Einsteinplantsoen, visie



6. Pascal- en Remiseplantsoen

Het Remiseplantsoen, Pascalstraat en Stephensonstraat worden samenhangend vormgegeven. Vrij van parkeerplaatsen in de openbare ruimte, met minimaal parkeren langs de Stephensonstraat.

De Vomar maakt een entree aan de Stephensonstraat, ook wordt het parkeerdek beter gebruikt, o.a. door bezoekers van de zone.

De nieuwe openbare ruimte is een concentratie van winkels voor dagelijkse voorzieningen, bedrijfjes, maatschappelijke dienstverlening en horeca: een nieuw wijkwinkelcentrum in het Houtvaartkwartier. Onder de nieuwe bebouwing van de Stephensonstraat komt een publieke ondergrondse parkeergarage.

| Pascal- en Remiseplantsoen, huidig



| Pascal- en Remiseplantsoen, visie



| Referenties Pascal- en Remiseplantsoen



7. Pelgrimkerkplein

Op de hoek van de Pijlsaan – Stephensonstraat ontstaat een cluster van sociaal-maatschappelijke voorzieningen, met o.a. een kerkgenootschap en een kinderdagverblijf. De plek is ingebed in woningbouw en wordt aangevuld met de functies van de stookkamer. Er ontstaat een centrale ontmoetingsplek met een kleine tuin/plein ruimte aan de Stephensonstraat

Het gebied krijgt een meer extroverte uitstraling naar de Pijlsaan, omdat dit de verbindingsweg is met Haarlem en het duingebied. De locatie Pelgrimkerk vormt zo een mooie schakel tussen de Fietslaan en de Pijlsaan.

| Pelgrimkerkplein, huidig



| Pelgrimkerkplein, visie



| Referenties Pelgrimkerkplein



8. Sportvelden (Geel-Wit)

De voetbalvereniging Geel-Wit zit al sinds 1948 aan de Van Oosten de Bruijnstraat. De voetbalclub is onderdeel van de Leidsevaartbuurt: het vervult daar een belangrijke functie en is mede bepalend voor de identiteit van de buurt.

De vereniging heeft uitbreidingswensen.

Deze wensen zijn op de huidige locatie niet te realiseren.

Met de komst van de nieuwe woningen en werkplekken groeit de vraag naar meer groene- en bewegingsruimte. Daarnaast is het de bedoeling om het ruimere en groene sportpark een bredere functie te geven dan alleen voetbal. In het masterplan worden bovenstaande wensen met elkaar verenigd en is de ambitie om Geel-Wit meer ruimte te geven en de velden te draaien. Zo ontstaat er een centraal sportcluster met ruimte voor groen en water aan de randen. Het

| Sportvelden (Geel-Wit), huidig



sportcluster krijgt een open en toegankelijke uitstraling waardoor het meer in verbinding staat met de buurt en haar bewoners. Het wordt een

| Sportvelden (Geel-Wit), visie



plek waar gesport kan worden en waar men elkaar kan ontmoeten: een groene en sportieve ontmoetingsplek voor de buurt.

| Referenties Sportvelden



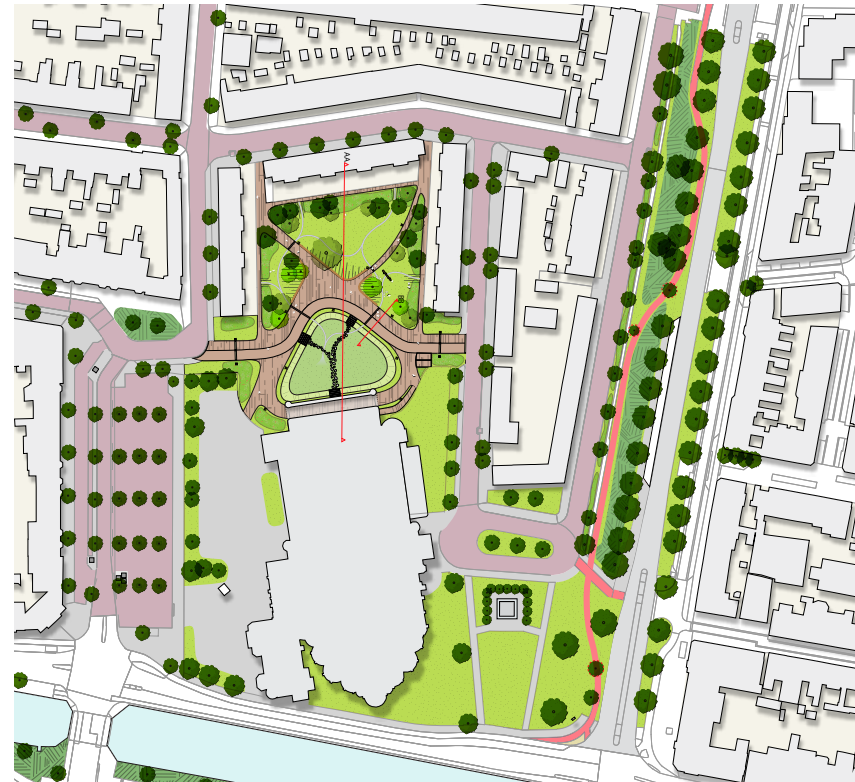
9. Plaza West

Het huidige Plaza West is met name bereikbaar via de Westergracht en het parkeerterrein. Hierdoor is het een echte autolocatie. Het masterplan schetst een perspectief waarbij Plaza West ook wordt verbonden met de Leidsevaart buurt aan de oostzijde en zich kan ontwikkelen als stadsdeel winkelcentrum. In dit gebied zien we grote synergie van voorzieningen op het gebied van detailhandel, sport, onderwijs, cultuur, natuureducatie, ontspanning en horeca. Ingebed in een omgeving van woningbouw waardoor ook een sociaal veilige omgeving ontstaat. De functies versterken elkaar en er is van vroeg tot laat reuring in het gebied. De autobewegingen zijn geconcentreerd via de Westergracht. Naar het oosten en zuiden is er een weefsel van straatjes voor fietsers en wandelaars. Deze plek is als vanzelfsprekend verbonden met de buurt middels een uitnodigende hoogwaardig ingerichte openbare ruimte, die samenhang en verblijfskwaliteit creëert.



10. Bisschop Bottemanplein

De omgeving rond de Kathedrale Basiliek St. Bavo, het Bisschop Bottemanneplein wordt de komende jaren vergroend. Voor de verdere vergroening van de wijk is het goed als het Emmaplein de komende jaren ook wordt heringericht. Op welke manier dient nader onderzocht te worden.



| Referenties Bisschop Bottermanplei



Principe 4: Compact en gemengd bouwen

Voor een goed functionerende en levendige buurt is het bereiken van een goede functiemix noodzakelijk. We zetten daarbij in op een hoger voorzieningenniveau, veelzijdiger woningaanbod, een prettige openbare ruimte met veel verblijfskwaliteit en een goede groenstructuur. Deze worden strategisch gepositioneerd, met aandacht voor de ruimtelijke en kwalitatieve aansluiting met de omliggende buurten. In de zone wordt geen ruimte opgenomen voor grootschalige detailhandel en bedrijvigheid.

Verdichting

De ontwikkelzone kent een stevige verdichtingsopgave. Door de bouw van nieuwe woningen te concentreren binnen de bebouwde kom ontstaat er beter draagvlak voor stedelijke voorzieningen. We gaan duurzaam om met de ruimte en kiezen voor duurzame mobiliteit. De transformatie van bedrijventerrein naar gemengd stedelijk wonen zal bovendien zorgen voor een meer divers woningaanbod in de wijk. De opgave is het realiseren van een gemengde wijk, met een gevarieerd en aantrekkelijk woningaanbod voor verschillende doelgroepen, waarvan de helft sociale huur betreft.

Wonen

Creatieve nieuwe vormen van woningbouw,

zoals gezinsvriendelijke stapel en compact grondgebonden stadswoningen op kleine kavels, zijn mogelijkheden om zowel aantallen als gewenste woonvormen te realiseren.

Uit onderzoek blijkt dat er grote behoefte is aan appartementen voor senioren dichtbij de voorzieningen. Met aantrekkelijke producten verleiden we hen hun grondgebonden woning in te ruilen voor een appartement in de wijk. Dit draagt bij aan de doorstroming en het verlagen van de druk op de woningmarkt in Haarlem. Starters op de woningmarkt zoeken naar mogelijkheden om te kunnen wonen in Haarlem. Ook voor deze doelgroep wordt nieuw aanbod gecreëerd in de zone.

Werken

Naast woningbouw ligt er een stevige opgave om met de ontwikkeling van de zone andere functies in het gebied te huisvesten. Door in te zetten op een gemengd stedelijk programma bieden we kansen om:

- banen te creëren in de stad of wijk waar je woont waardoor forensen beperkt blijft;
- ondernemerschap en creativiteit te stimuleren en aan de wijk en de stad te binden;
- een divers stedelijk aanbod van voorzieningen in de wijk te creëren waar bewoners van profiteren;
- levendigheid en sociale cohesie te creëren omdat er gedurende de dag activiteit is.

We zetten in op – kennisintensieve, kleinschalige dienstverlening, handel en werkplaatsen – banen

Hoe draagt dit principe bij aan de omgevingsvisie?



Mengen en verdichten

Concentreren woningbouw, toevoegen werkgelegenheid, beschermen bestaande wijken en behoud cultuurhistorische waarden.



Buurtgericht ontwikkelen

Versterken sociale basis, ontmoetingsplekken en 10-minuten netwerk.



Mobiliteitstransitie

Versterken bereikbaarheid voetganger en fietser.

- Toevoegen ca. 1500 woningen.
- Gevarieerd en aantrekkelijk woningaanbod.
- Ruimte voor verblijfsplekken door verdichting.
- Gemengd stedelijk programma.
- Clusteren van voorzieningen.
- Verbeteren fiets- en voetgangersnetwerk.
- Schaal en architectuur die aansluit bij de wijk.
- Strategische positionering van hoogteaccenten.
- Levendige verhoogde plinten met flexibiliteit.
- Borging van sociaal-maatschappelijke voorzieningen.

die passen bij de beroepsbevolking van Haarlem. In de zone zijn ook ambachtelijke bedrijven, kleinschalige productie, dienstverlening of hoogwaardige installatiebedrijven, sportscholen, training instituten en kantoren. Deze vormen van bedrijvigheid passen goed bij het stedelijk gebied dat we voor ons zien.

Om het verkeer in de wijk tot een minimum te beperken worden bepaalde (verkeers-aantrekkende) bovenwijkse, stedelijke voor-

zienen (bedrijven en kantoren) geclusterd aan de rand van de zone, o.a. rondom de Grippensteinweg. In de huidige situatie gaat er veel vrachtverkeer door de wijk ten behoeve van de bevoorrading ook is er sprake van extensief ruimte gebruik. Dat moet veranderen naar meer werknemers en minder logistiek.

Voorzieningen

Ook het voorzieningenniveau in de wijk kan door de verdichtingsopgave verstevigd worden. Denk daarbij aan medische en maatschappelijke voorzieningen, winkelaanbod en horecagelegenheid. De menging van functies kent vele gradaties, variërend van een bedrijfsgebouw naast woningbouw, bedrijfsruimte en/of voorzieningen in de plint en woningbouw daarboven, woonwerk woningen, etc.

Strategie

Om ervoor te zorgen dat de functiemenging gerealiseerd wordt zijn de volgende strategieën bedacht:

Levendige plint

In de zone is een verhoogde verdiepingshoogte (>4,5m) voor de begane grond voorgeschreven. Deze verhoogde plint geeft flexibiliteit ten aanzien van de functies aan de openbare ruimte: winkels, woningen, bedrijven werkplaats alles kan binnen deze hoogte worden gehuisvest.

Clusters

Verschillende voorzieningen, zoals bovenwijkse, stedelijke voorzieningen, detailhandel en horeca, worden op onderdelen geclusterd, met als gevolg een elkaar versterkende aantrekkingskracht, meer levendigheid en een betere toegankelijkheid voor bepaalde doelgroepen (o.a. ouderen). De clusters krijgen een zoveel mogelijke open en herkenbare uitstraling, en zijn zoveel mogelijk multifunctioneel omdat het combineren van verschillende functies meerwaarde heeft en zij elkaar onderling kunnen versterken. Voorbeelden van clusters zijn:

- Leidsevaart – 's Gravensandeweg met detailhandel,
- Koppen aan het Einsteinplantsoen met bijvoorbeeld maatschappelijke voorzieningen of horeca
- Pascalstraat, Stephensonstraat, Remiseplantsoen met detailhandel en, bedrijvigheid, maatschappelijke voorzieningen en horeca.
- Pijlsaan Stephensonstraat met kerk, bedrijvigheid, educatie, horeca en maatschappelijke voorzieningen
- Plaza West, Westergracht, Van Oosten de Bruijn straat met detailhandel, leisure horeca, educatie, sport, maatschappelijke voorzieningen, kantoor.

Bedrijfsunits

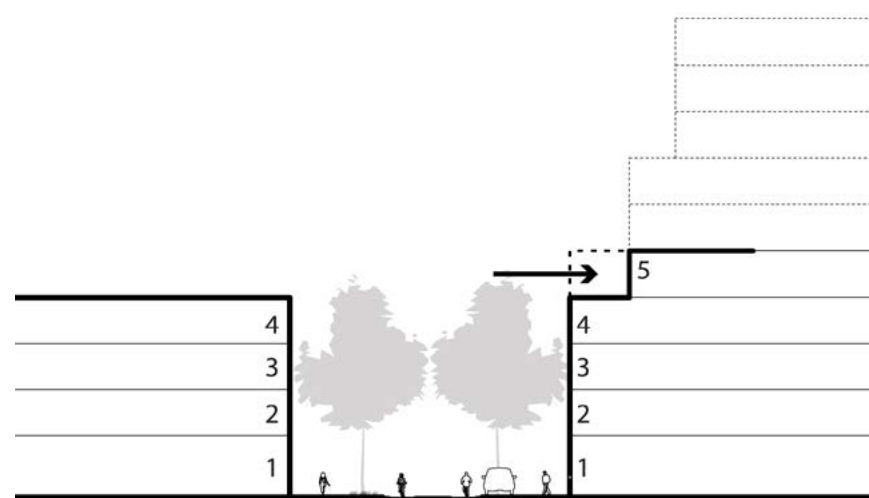
Startende ondernemers hebben vaak behoefte aan goedkope en basale bedrijfsruimte, daarvoor moet een goed aanbod worden gecreëerd. De grond in Haarlem is schaars en de opbrengst van woningbouw is hoger dan voor bedrijvigheid. Toch moeten we proberen deze activiteiten te behouden voor de stad. Daarbij denken we aan tijdelijke verhuur, zoals in de stookkamer. Nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen en het creëren van bedrijfsruimte op ongunstige plekken voor woningbouw zoals langs het spoor of onder en boven parkeergarages.

Inpassing en zonering

Bij de inpassing van al die functies is de kwaliteit van de openbare ruimte leidend. Ingangen tot parkeergarages worden waar mogelijk aan de spoorzijde geplaatst en niet langs de fietslanen. Op strategische plekken – zoals hierboven beschreven – zijn functies niet zijnde woningbouw verplicht in de plint op andere locaties kan door middel van de verhoogde verdiepingshoogte en flexibiliteit in de bouwstructuur de mogelijkheid worden geboden te transformeren. Wonen op begane grond gaat altijd gepaard met een zorgvuldig ontwerp om de privacy van de bewoners te borgen in de architectuur en de overgang van openbaar naar privé.

Bouwmassa's

Bij het plaatsen van bebouwing wordt rekenschap gegeven van schaduwwerking op omliggende bebouwing. Door de gemiddelde bouwhoogte te beperken op vijf lagen - waarbij er sprake is van een setback of bijvoorbeeld een dak na de vierde laag - houdt de bebouwing een schaal die past bij Haarlem.



Hoogte accenten

Om deze schaal bebouwing te realiseren en aan de programmatische doelstellingen te voldoen, gaan we op een tiental plekken de hoogte in. De hoogte van deze accenten varieert tussen de 10 en 12 lagen. In het van Leeuwenhoekpark heeft een hoogteaccent een maximale bouwhoogte van 15 lagen. De toepassing van de hoogteaccenten stelt ons ook in staat om op een paar plekken de openbare ruimte te vergroten. De hoogte accenten trappen in bouwvolume terug naar de maat en schaal van de straat. De hoogteaccenten zijn getoetst op schaduwwerking (zie bijlage schaduwstudie) en zullen in de

stedenbouwkundige uitwerkingen verder moeten worden beoordeeld op windhinder.

De hoogteaccenten zijn zo geplaatst dat ze belangrijke ruimtes in het stedenbouwkundig plan markeren en door hun zichtbaarheid op belangrijke zichtlijnen verbinding en herkenning aan de zone geven. Het zijn deze ruimtes waar de bewoners van de wijk elkaar kunnen ontmoeten en waar de wijk haar nieuwe samenhang krijgt.

De hoogte accenten voor de ontwikkelzone zijn precies gekozen en zorgvuldig ingepast. Een hoogte accent is een afwijking van de regel of standaard die tussen de vier a zes bouwlagen ligt en heeft als doel ruimte te creëren op andere locaties. Het is geen vrijbrief voor een uitgebreid hoogbouwvolume. De hoogte accenten zorgen voor een ander uniek woonmilieu in de wijk van waaruit men goed zicht heeft op stad en duinen. Met uitzondering van de hoogte accenten in het van Leeuwenhoekpark zijn alle accenten ingepast in bouwblokken en worden geflankeerd door lagere bebouwing zodat ze zich goed voegen naar de maat en schaal van bebouwing in de straten. Een bouwhoogte van 10 tot 12 lagen mits voorzien van een kleine footprint laat zich goed inpassen in de Hollandse stad van straten en bouwblokken. Onze kerken met hun torens in de historische steden getuigen van het feit dat deze hoogte verschillen goed zijn op te lossen zonder een compromis te doen aan het leefklimaat op straatniveau. De locaties voor de hoogte accenten zijn gelegen op voor het plan belangrijke openbare ruimtes:

Locatie van Leeuwenhoekpark, door de bebouwing te concentreren in twee torens aan de zuidzijde van het plangebied houden we een ruime maat over ten opzichte van de bebouwing van Haarlem Hoog en de naastgelegen woningbouw. We sparen zoveel als mogelijk park en sluiten aan bij een reeks van hogere volumes langs de randweg. De bouwhoogtes tot 15 bouwlagen geeft op deze positie ook geen aanvullende schaduw op de tuinen of gevels van de woningen aan de Leidsevaart. Op de zuidelijke kop van de Grijsensteinweg zien we ook een goede kans voor een hoogte accent van circa 12 lagen. Voorwaarde bij dit hoogte accent is dat schaduwstudies aantonen dat het accent een acceptabele invloed heeft op de tuinen van de woningen aan de Leidsevaart (zie bijlage schaduwstudie). Vanuit de woningen in dit hoogte accent is er zicht op het van Leeuwenhoekpark, de Haarlemmerhout en de duinen. De aanwezigheid van woningen op deze plek moeten de leefbaarheid en het gevoel van veiligheid in de bebouwde kom op het kruispunt Leidsevaart Westelijke Randweg vergroten.

Op beide koppen van het Einsteinplantsoen zijn hoogbouw accenten voorzien. Dit geeft ons de mogelijkheid om de rooilijn van de Grijsensteinweg en de Stephensonstraat af te schuiven zodat er een plantsoenen op de koppen van beiden straten ontstaan. De grotere openbare ruimte van het Einsteinplantsoen wordt gemarkeerd met de hoogbouw accenten. Door de plantsoenen op de koppen van de straten

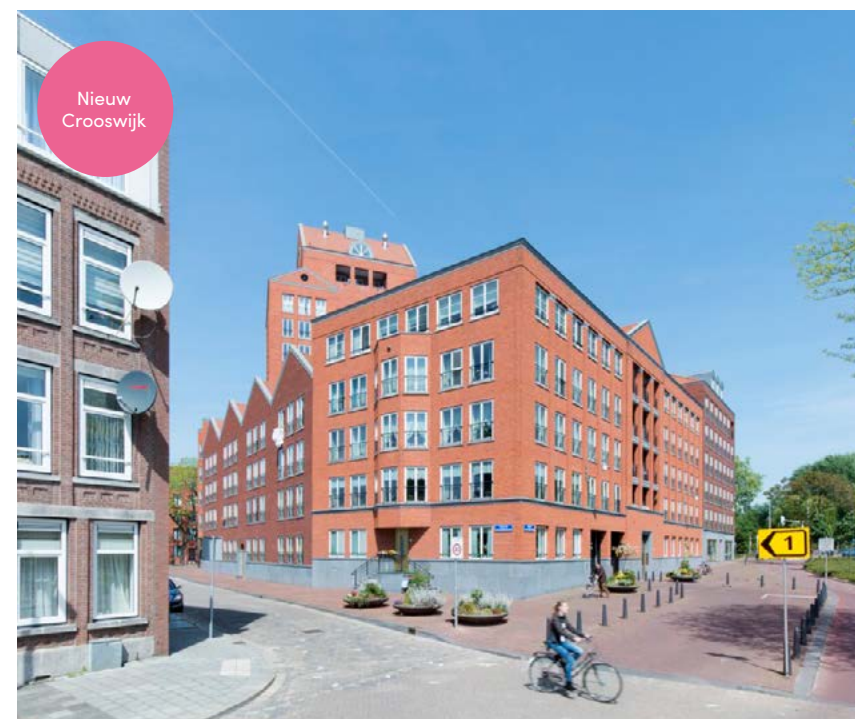
kunnen we het groene milieu doortrekken in het gebied. De woningen in de accenten hebben een schitterend uitzicht op het parkje. Door vertrappingen en in passing van het volume binnen het bouwblok neemt de gebouwen de maat en schaal over van de omliggende bebouwing.

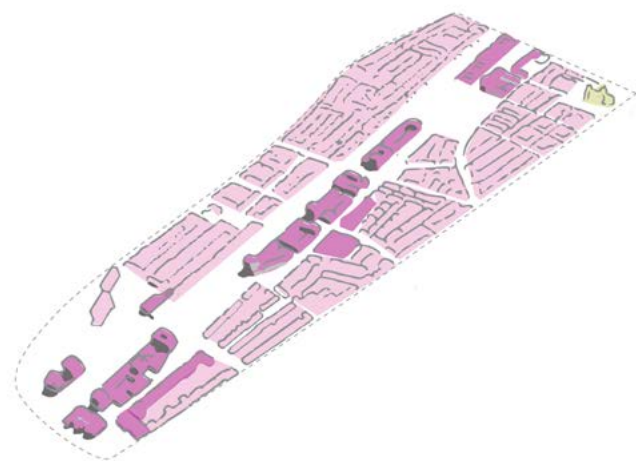
Op de kop van het nieuwe verlengde Remise plantsoen staat een hoogte accent. Vanuit de randweg en de Leidsevaart wordt hier het nieuwe wijkwinkelcentrum gemarkeerd.

Op de kop van de Eysinkweg aan de Pijlslaan tegenover de Pelgrimkerk creëert een hoogte accent het gevoel van een nieuw midden. Het hoogte accent staat iets terug van de Pijlslaan op het kruispunt van verschillende zichtlijnen uit de omgeving. De architectuur is geïnspireerd op de historische baksteenarchitectuur van de tuinwijk en de Bavo kerk.

Aan de nieuwe grote openruimte van het groene sportpark van Geel-Wit staan twee accenten: een op de kop van de Eijsinkweg en de ander op de hoek van de Menno Simonsweg en de verlengde Schreveliusstraat. Het gebouw verbindt het gebied Plaza West en de Leidsevaartbuurt.

| Referenties hoogteaccenten





Programma:

Circa 1.500 woningen en 48.000 m² bvo niet-wonen (detailhandel, horeca, kantoren, dienstverlening, bedrijvigheid en maatschappelijk).

Bij onvoldoende vraag naar m² niet-wonen kunnen binnen deze m² woningen worden gerealiseerd.

Programma niet-wonen is minimaal 30.000 m² bvo.

Legenda

- Nieuwbouw
- Verbindende openbare ruimte
- Hoogteaccent
- Geen woonfunctie in de plint

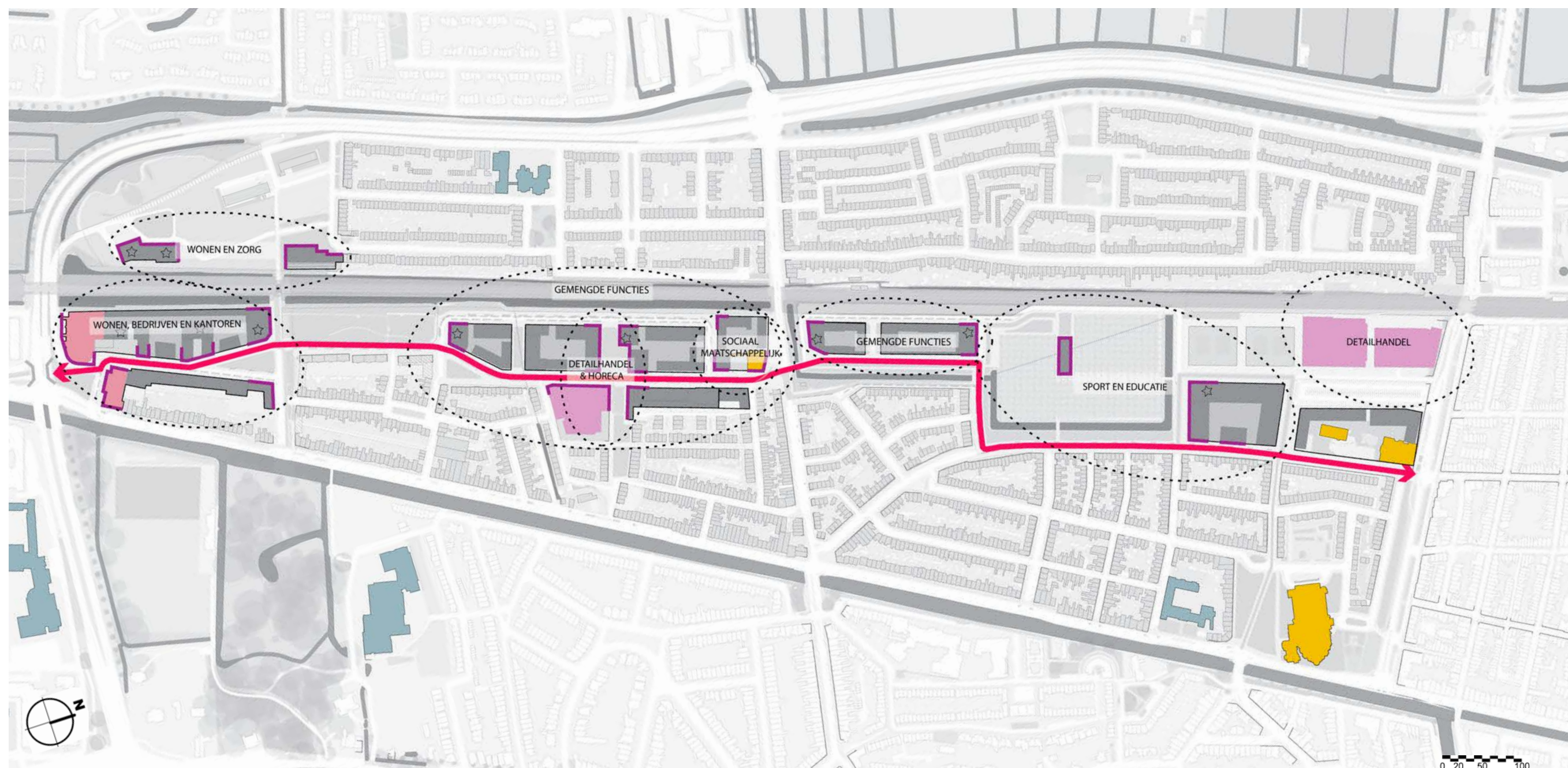
Bestaande functies

- Bedrijven en kantoren
- Detailhandel
- Maatschappelijk
- Onderwijs

Gewenste clusters

- Clusters van functies

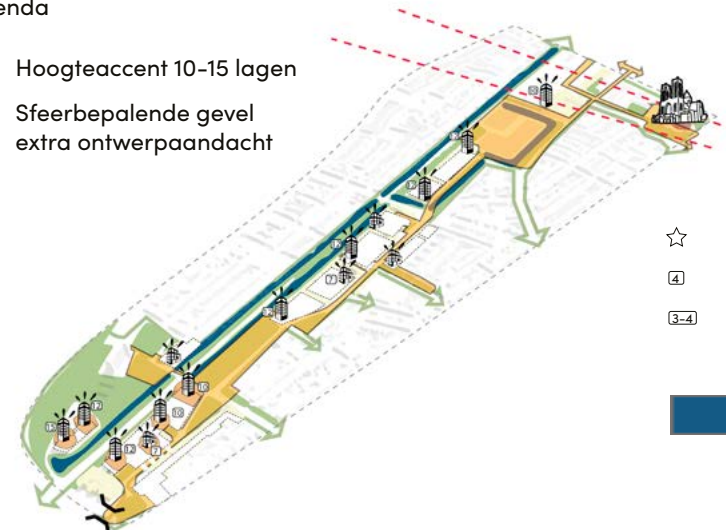
| Functies en clusters





Legenda

-  Hoogteaccent 10-15 lagen
-  Sfeerbepalende gevel extra ontwerpaandacht



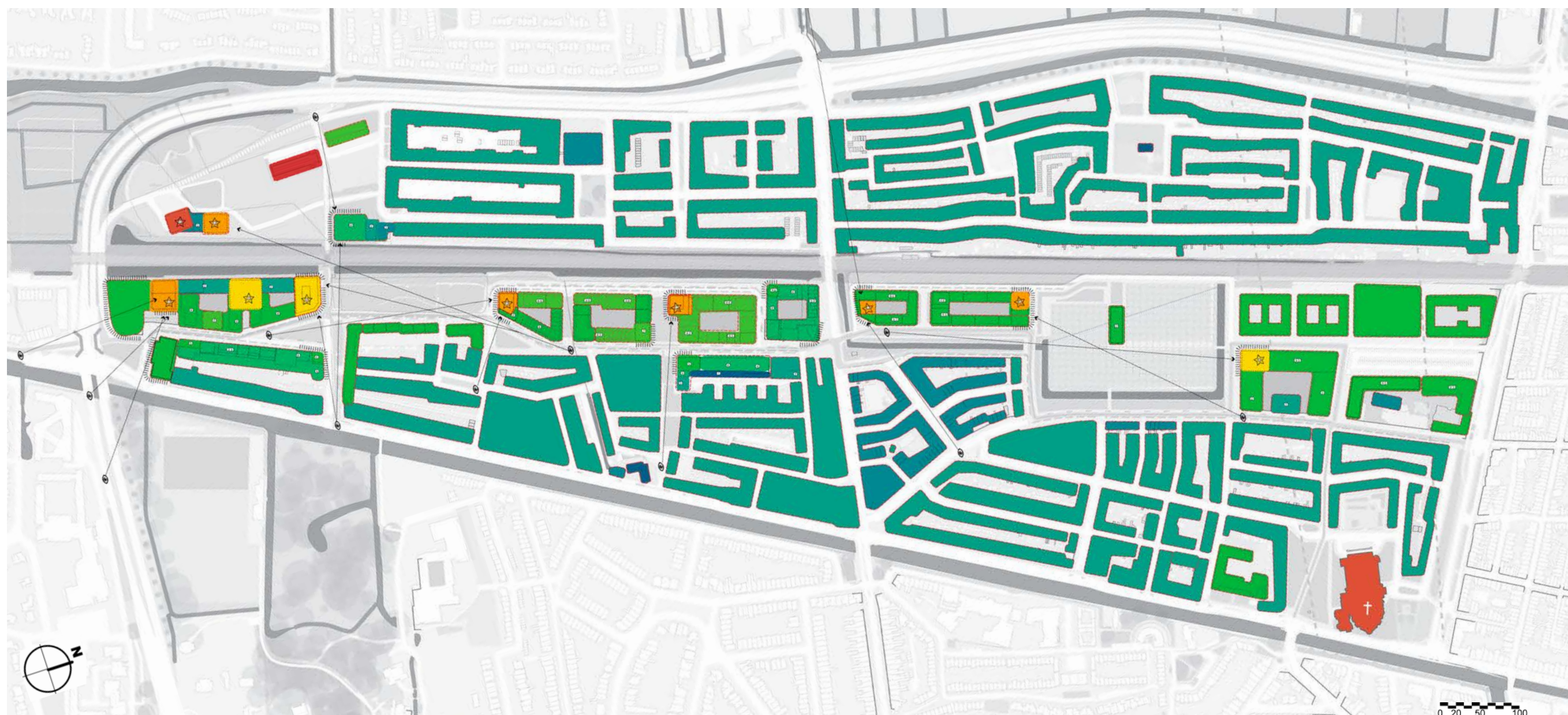
- ☆ Hoogteaccent
- ④ Max. aantal bouwlagen
- ③-4 Afwisselende bouwhoogte



Legenda

-  Hoogtescheiding
-  Sfeerbepalende gevel extra ontwerpaandacht

| Bouwhoogtekaart



Doelgroepenanalyse

Door BRO is onderzoek gedaan naar passende doelgroepen voor de zone.

Hieronder een korte samenvatting van de bevindingen. Het totale onderzoek is terug te vinden in bijlage 7.

Bewoners:

In en om de ontwikkelzone wonen ongeveer 5.000 inwoners, met name jonge stellen, jonge gezinnen en beneden modale 60+ers. Toch is met name de laatste groep (65+ers) beperkt vertegenwoordigd in de wijk (15%). Dat is tegelijkertijd opmerkelijk gezien de meerderheid van de wijk bestaat uit met name eenpersoonshuishoudens (43%), gevolgd door huishoudens met kinderen (32%) en huishoudens zonder kinderen (25%).

Vanuit het rapport Groeipotentie zijn voor de Haarlemse toekomstige woningbouwopgave zes doelgroepen relevant. Op basis van vraaggericht onderzoek blijkt bij invulling van de woningbouwopgave de volgende relatieve verdeling voor Haarlem als geheel van toepassing te zijn:

1. Jonge alleenstaande starters (12%);
2. Jonge stellen (31%);
3. Jonge gezinnen (15%);
4. (Beneden) modale medioren (9%);
5. Welvarende emptynesters en gezinnen (19%);
6. (Beneden) modale senioren (60+) (14%).

Deze doelgroepen zullen een plek moeten vinden in Haarlem. Dat kan in Zuidwest, maar eventueel ook in de overige ontwikkelzones. Met name de jonge alleenstaande starters, de (beneden) modale medioren en de (beneden) modale senioren zullen een plek vinden in sociale huurwoningen. De doelgroepen jonge stellen, jonge gezinnen en welvarende emptynesters en gezinnen zijn over het algemeen wat meer koop georiënteerd. Bovendien is een groot deel van de zes doelgroepen te huisvesten in appartementen.

Door het toevoegen van appartementen met een gebruiksoppervlak tussen de 50-65 m² ontstaat binnen de portefeuille van de corporaties een goede mix tussen appartementen en eengezinswoningen, die het mogelijk maak om in de verschillende fases van iemands leven in de wijk te blijven wonen.

Huurappartementen in de volle breedte van het sociale huur:

- 1 en 2 persoonshuishoudens (80% van wachtlijst), maar ook kleine gezinnen en één-ouder gezinnen.
- Voornamelijk reguliere sociale huurwoningen.
- Ouderen die willen doorstromen van eengezinswoning naar een appartement
- Bijzondere doelgroepen
- Woningen voor o.a. zorgverleners en leraren in Haarlem
- Leefstijl: Eigenzinnig (rood) en Gezellig (geel)
- Afkomstige uit de regio Zuid-Kennemerland (Noord, West en Oost).

De gezellige huurder woont graag in een buurt waar je elkaar kent. Een buurt met mogelijkheden waar je elkaar kan ontmoeten, waar kinderen kunnen spelen en waar ruimte is voor activiteiten met anderen. Dat is belangrijk. Deze bewoners waarderen de kleinschalige en groene opzet van de Geschiedschrijversbuurt. Zij wensen dit ook voor de nieuwe wijk; kleine buurtjes, met voldoende mogelijkheden voor ontmoeting. De eigenzinnige huurder woont graag op bijzondere plekken, zoals hier; vlakbij het centrum van Haarlem aan de ene kant, maar ook bij Elswout en de duinen aan de andere kant. Deze huurder vindt het belangrijk dat deze nieuwe woonplek in Haarlem ongedwongen en levendig is. Een plek die vanzelf ontstaat en groeit.

Doelgroepen werkgelegenheid:

Door de verwachte doorgroei van de economie van Haarlem is er behoefte aan uitbreidingsruimte voor kleinschalige bedrijven en kantoren/kantoorachtigen met een omvang ca. 21.500 m². Hiervan zal naar verwachting 15.000 m² vraag zijn naar commerciële ruimte. De overige bedrijfjes zullen gevestigd zijn in woningen. Daarmee is het beoogde programma nu iets te ruim. Bovenop de uitbreidingsvraag komt nog de vervangingsvraag van bedrijven die tijdelijk plaats moeten maken. Er is dus marktruimte in de ontwikkelzone, mits er niet in de aanliggende wijken (Duinwijk, Zijlwegkwartier en Haarlemmerhoutkwartier) ook op grote schaal allerlei dergelijke initiatieven ontstaan.

Haarlem en het stadsdeel Zuid-West in het bijzonder kent een grote dynamiek in kleinschalige bedrijven in diverse dienstverlenende sectoren als ICT, zakelijke diensten, onderwijs- en zorgdiensten, cultuur, sport en recreatie. Dit type functies laat zich goed mengen met woningen. Een belangrijk deel van deze bedrijven zal dicht bij de woning gevestigd willen zijn. Een beperktere groep kiest voor een bedrijvenverzamelgebouw of – kantoor. Deze groep wil met name gezamenlijke faciliteiten of in een bepaald concept gehuisvest zijn. In het programma kan hierop worden ingespeeld.

Totaal Houtvaartkwartier 2021:		2.850 banen
Waarvan: Overig Houtvaartkwartier 1.530 banen	Waarvan: plangebied:	1.320 banen
	Herontwikkeling:	- 1.320 banen
	Potentieel terugkeer vervangingsvraag:	+ 920 banen
	Nieuw banen (uitbreidingsvraag):	+ 1.060 – 1.750 banen
Overig Houtvaartkwartier: 1.520 banen	Plangebied:	1.980 – 2.670 banen
Totaal Houtvaartkwartier 2032:		3.510 – 4.200 banen

Deelgebied	Functie	Omvan (m²)*	Berekende behoefte Werkgelegenheidsraming 2021-2032 Verzorgingsgebied
1. Van Leeuwenhoekpark	Gezondheid en welzijn	4.000 – 5.000 m²	4.800 m² waarvan eerstelijnszorg: 1.420 m²
2. Grippensteinweg (incl. plandeel Efy Groep en Leidsevaart 574)	Lichte bedrijven / kantoorachtigen	12.000 – 14.000 m²	In woningen: 5.500 m² Commercieel: Kantoren / kantoorachtigen: 12.600 m² Bedrijfsruimten: 3.400 m² + Vervangingsvraag: ?
6. Eysinkweg	Bedrijfs- en atelierruimte	6.000 – 9.000 m²	
4. Stephensonstraat	Detailhandel / horeca	3.000 – 4.500 m²	Winkels: 1.625 m² Horeca: 1.750 – 2.000 m²
6. Eysinkweg (sportvelden)	Sporthal en basisschool	5.500 m²	5.500 m²
Totaal		30.500 – 38.000 m²	35.000 – 35.200 m²

3.3 Bereikbaarheid op orde

Haarlem zet de komende jaren in op een mobiliteitstransitie. Deze heeft tot doel om ondanks het groeiende aantal inwoners, het aantal voertuigen te stabiliseren. In de gehele stad worden maatregelen getroffen om het autobezit en -gebruik terug te dringen. Om de zone bereikbaar en in beweging te houden wordt ingezet op andere vormen van mobiliteit.

Het gaat om een pakket aan maatregelen waarbij de belangen van de voetganger, fiets en openbaar vervoer voorrang krijgen boven de auto. Een pakket dat bijdraagt om de auto een minder prominente plaats te geven in de straatbeeld en het creëren van meer ruimte voor water, groen en ruimtelijke kwaliteit in de zone. Dat wil zeggen: de zone wordt zo ingericht dat het vanzelfsprekender is om met de fiets, het openbaar vervoer of te voet te gaan. In de bijlage is het mobiliteitsplan Zuid-West 2022 toegevoegd.

Voorrang voor langzaam verkeer

In de zone wordt veel prioriteit gegeven aan fietsers en voetgangers. We ontwerpen 'omgekeerd'. Dit betekent dat we beginnen met goede voorzieningen voor de voetganger en de fietser. Deze krijgen (ruimtelijk) voorrang, zodat het eenvoudig en vanzelfsprekend is om veel verplaatsingen te voet of met de fiets te doen. De ruimte die overblijft is voor de auto. Met de auto kan je op veel plaatsen komen, maar niet altijd direct voor de deur of via de kortste route. Dit leidt

tot reductie van autoverkeer, milieubelasting en een veilige, gezonde en bovenal leefbare zone.

De fiets wordt het aangewezen vervoersmiddel voor de bewoners, werknemers en bezoekers van de zone. Hiervoor verbeteren we de bereikbaarheid voor fietsers, de fietsbeleving en het gemak waarmee de fiets gepakt en gestald kan worden. De fietsparkeerplaatsen worden vlak bij de bestemming (entrees) gerealiseerd en liggen op een logische, makkelijke te bereiken plek aan de fietsroute. Hiermee promoten we het fietsgebruik en proberen we de overlast van gestalde fietsen tot het minimum te beperken. De fietsroutes zijn voldoende breed om comfortabel en veilig gebruikt te worden door uiteenlopende fietsers, zoals snelle elektrische fietsers, ouderen en kinderen. De langzaamverkeersroute – de fietslaan – met verblijfskwaliteit is herkenbaar en comfortabel in de gehele zone. De fietsroute in de zone wordt verbonden met bestaande verbindingen zoals Westergracht, de Leidsevaart, de Munterslaan etc. en de doorfietsroute. Voor optimale bereikbaarheid van station Heemstede Aerdenhout wordt ingezet op een nieuwe fietstunnel onder de Randweg door.

Wil men toch gebruik maken van de auto, dan krijgen schone- en deelvoertuigen voorrang. Door de parkeervoorzieningen voor de auto aan de randen en uit het zicht te leggen, domineren deze het straatbeeld niet en wordt binnen de zone prioriteit gegeven aan de gewenste modaliteiten.

Hoe draagt dit onderwerp bij aan de omgevingsvisie



Vergroenen & vernatten

Ruimte voor klimaatadaptatie ten koste van de auto. Minder parkeren in openbare ruimte.



Mobiliteitstransitie

Regionale fietsverbindingen verbeteren. Verbeteren hov-bereikbaarheid.

- Inzet andere vormen mobiliteit dan de auto
- Belangen voetganger, fiets en ov boven auto ('omgekeerd' ontwerpen)
- Minder prominente rol auto in straatbeeld
- Intensivering van busverbinding met hov-kwaliteit
- Goede verbinding met centrum en station Heemstede-Aerdenhout
- Scherpere parkeernormen voor nieuwe woningen
- Parkeren is niet dominant aanwezig

Er is dus ook beperkt ruimte voor parkeren in de openbare ruimte. De logistieke en 'Reguliere' logistieke stromen – afval, pakketleveringen, verhuizingen, taxi's etc. – vinden (zo veel mogelijk) aan de randen van het plangebied en buiten het domein van voetgangers en fietsers (geclusterd) plaats.

Verkeersveiligheid

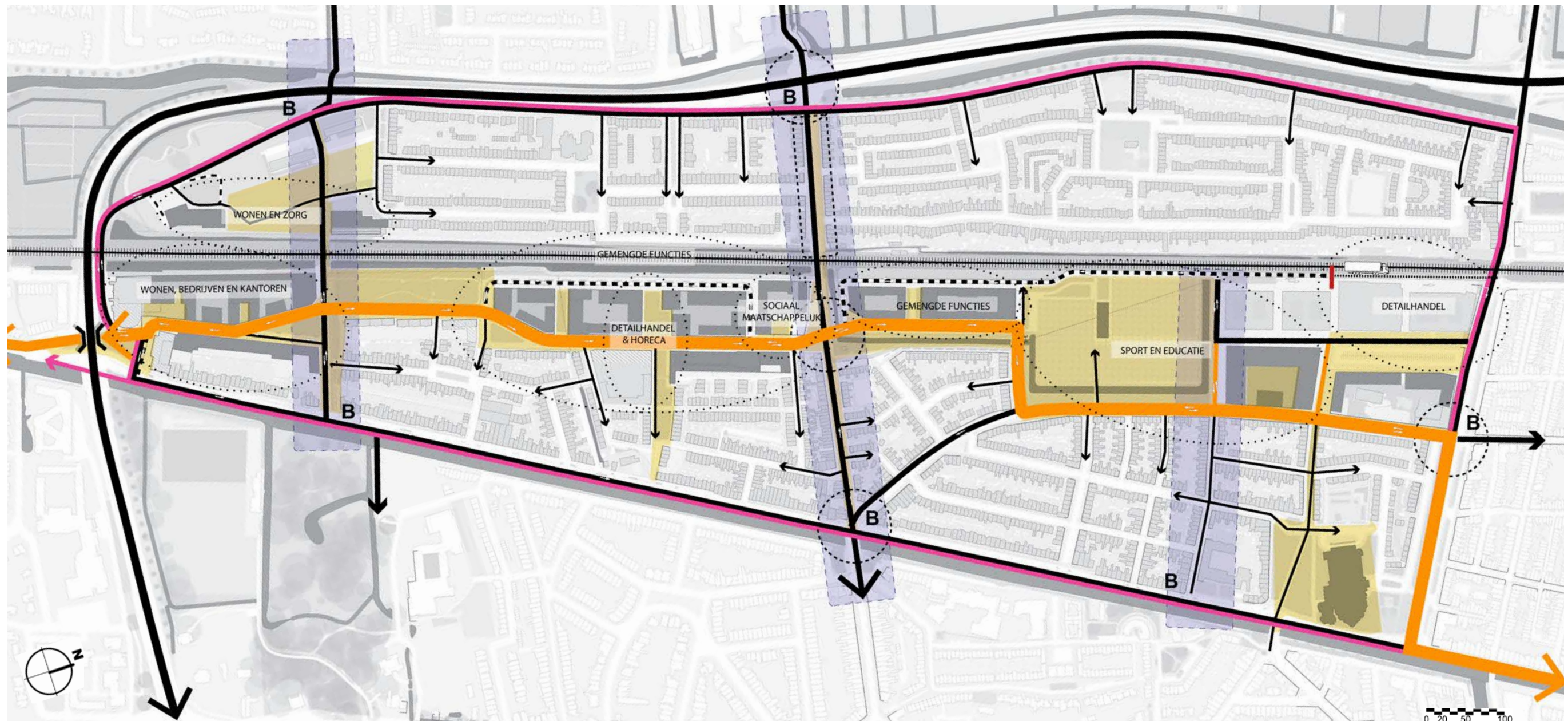
De beleving van de verkeersveiligheid bepaalt in belangrijke mate het fietscomfort, gevoel van leefbaarheid en daarmee het fietsgebruik. Bestaande knelpunten zowel in de zone als (net) daarbuiten worden verbeterd zodat dit geen belemmering kan zijn voor het fietsgebruik. Denk

Bereikbaarheid



Legenda

- Verbeteren bereikbaarheid OV
- Parkeer ontsluiting auto
- Hoofdweg
- Wijkontsluiting
- Woonstraat
- Rijrichtingen
- B Bus
- Expeditie
- Fietslaan
- Spoor



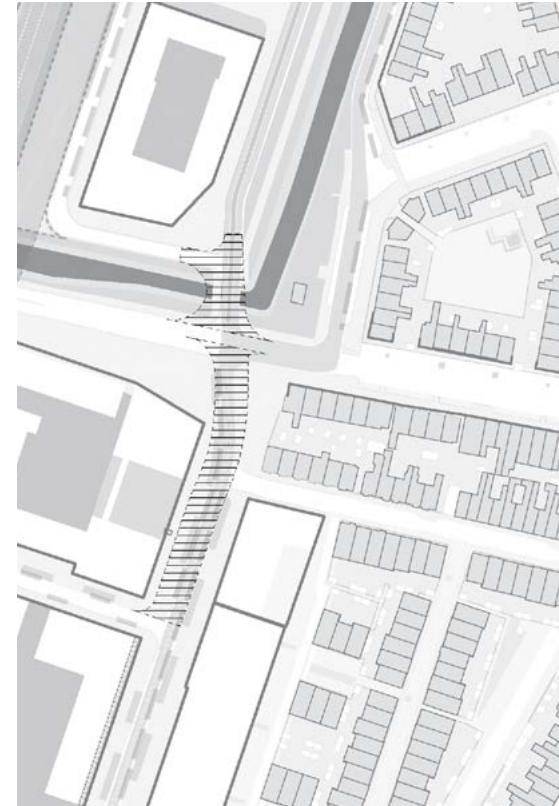
| Onderzoek verkeersaansluiting
Pijlslaan, model 1



| Onderzoek verkeersaansluiting
Pijlslaan, model 2



| Ruimtereservering aansluiting
Pijlslaan



Minder auto's

We kiezen voor het slim en duurzaam organiseren van het mobiliteitssysteem. Een aantrekkelijke, toegankelijke en veilige openbare ruimte voor actieve mobiliteit, én een goede verbinding met het centrum van Haarlem en station Heemstede Aerdenhout.

Duurzame mobiliteit is mobiliteit die zowel bijdraagt aan de behoeften van de huidige generatie als aan die van toekomstige generaties. Het doel is een optimaal evenwicht tussen bereikbaarheid, economie, leefmilieu, gezondheid en klimaat. Dit wordt gedaan door in te zetten op een mobiliteitstransitie (meer gebruik van gezonde vormen van mobiliteit en minder van de auto) en door het verschonen van de mobiliteit (minder CO₂-uitstoot van het gemotoriseerde verkeer).

Wanneer bij de nieuwe woningen eenzelfde autobezit zou gelden als bij de bestaande woningen in het Houtvaartkwartier, dan is de openbare ruimte te klein, de kwaliteit van de leefomgeving te laag, de luchtkwaliteit te slecht en de stikstofuitstoot te hoog. Voor de nieuwe woningen worden scherpe parkeernormen gehanteerd voor de (eigen) auto en zal deze veelal niet direct voor de deur staan.

daarbij aan de oversteekbaarheid van de Westergracht, oversteekbaarheid van de Leidsevaart, oversteekbaarheid van de Westelijke Randweg verkeersluwer maken van de Pijlslaan en Stephensonstraat.

Het masterplan geeft een eerste beeld voor de toekomstige uitwerking. Bij verdere uitwerking staan de fietsveiligheid en het comfort voor de fietser en de voetganger voorop. Op de verkeerskaart staat aangegeven welke knelpunten nog worden onderzocht. Op de masterplankaart is voldoende ruimte gereserveerd om plaats te bieden aan verschillende oplossingen (zie afbeeldingen onderzoek verkeersaansluiting en ruimtereservering).

Verbeteren HOV-verbinding

Om het gebruik van het openbaarvervoer te verbeteren zal daarin geïnvesteerd worden. Het aantal bussen dat het gebied aandoet (Leidsevaart) zal uitgebreid worden en een HOV kwaliteit krijgen. De aansluiting met anderen bus en treinverbindingen worden op stadsniveau verder uitgebreid en geoptimaliseerd. Ook de verbindingen naar de bushaltes en trein krijgen aandacht zodat dit minder een belemmering kan zijn om gebruik te maken van het OV.

MAAS

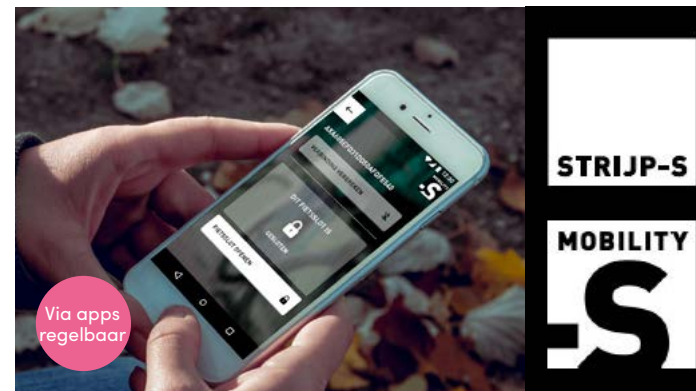
Mobility as a service (Maas) betekent dat nieuwe bewoners in de huur en koopsector, servicekosten gaan betalen voor deelmobiliteit. Een beperkt aantal privé parkeerplekken zal beschikbaar zijn voor de nieuwe bewoners. Op een aantal plekken in Nederland is dit concept al met veel succes ingevoerd. Bewoners zijn uiteindelijk minder geld kwijt dan wanneer zij een eigen auto zouden hebben. De ervaring op andere locaties leert dat deze aanvankelijke verplichting veranderde in een selling point van de gebiedsontwikkeling.

De auto blijft een belangrijk vervoermiddel, ook in deze ontwikkelzone. Echter, de alternatieven worden meer en beter belicht. Het gebied blijft toegankelijk voor de auto maar deze zal niet of minder voor de deur een plek kunnen vinden. Door parkeervoorzieningen uit het zicht, meer op afstand en geclusterd aan te bieden blijft auto gebruik op een efficiënte manier mogelijk maar minder vanzelfsprekend. Fiets- en autoverkeer wordt zoveel als mogelijk van elkaar gescheiden en de entrees van parkeergarages worden gekoppeld aan de autostructuur zodat de fietslaan zo min mogelijk gebruikt wordt door auto's.

Dat wil zeggen de garages bedienen zowel bewoners als bezoekers en werknemers van het gebied. Het uitgangspunt is dat parkeerplaatsen worden niet toegekend aan personen of bedrijven. Hierdoor wordt dubbelgebruik gestimuleerd en de exploitatiemogelijkheden van de garages verbeterd.



Beschikbare mobiliteit via de app Mobility S



Via apps regelbaar



Deelmobiliteit Mobility S



Ruime variatie in mobiliteit Freepic - Macrovector



Deelbakfiets Try My Babboe



Of met vaste abonnementen Mobility S



Mobility S



Geconcentreerde parking Mobility S



Collectieve fietsenstallingen

Gereguleerd parkeren

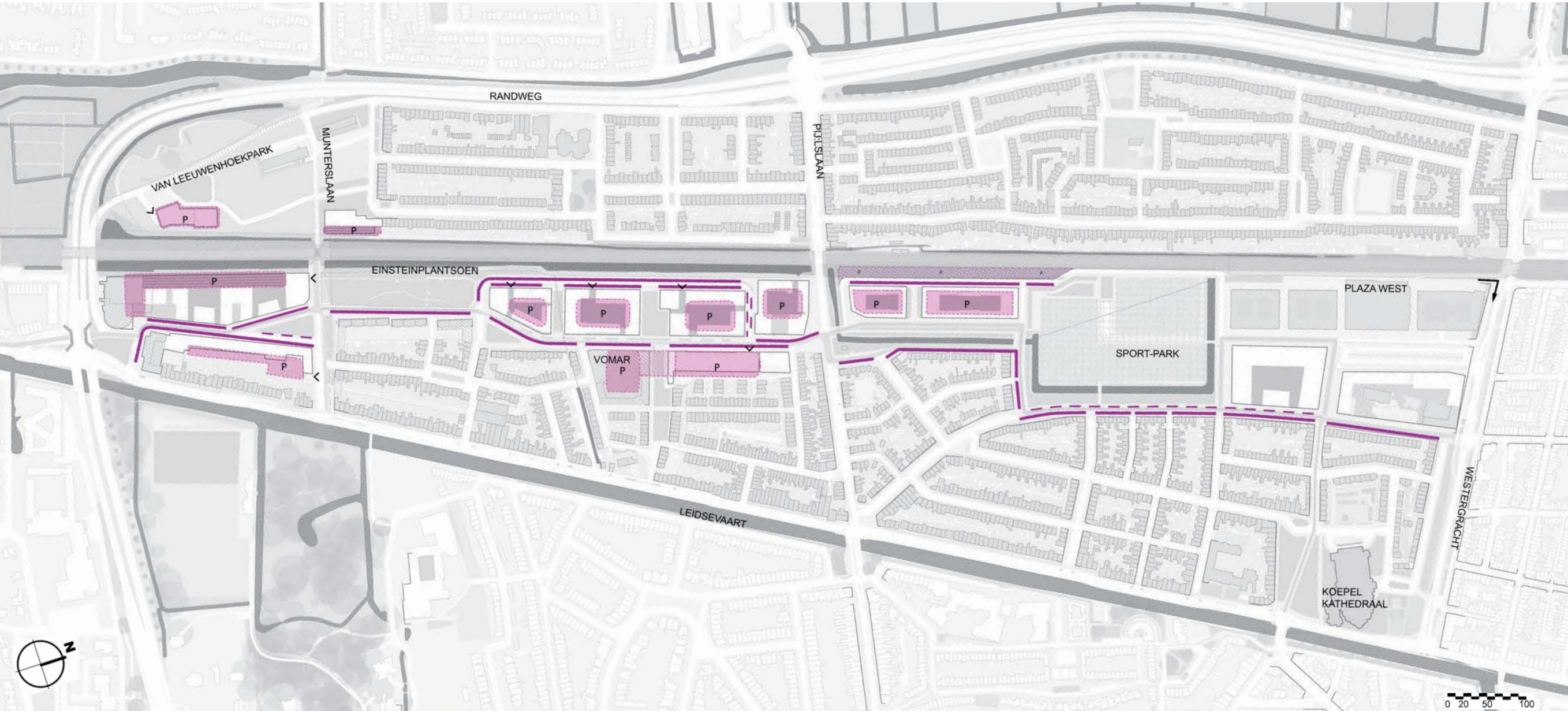
Om de zone en omgeving groener en leefbaarder te maken, een mobiliteitstransitie verder te stimuleren en om parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen worden scherpe vraagsturende parkeernormen gehanteerd en wordt parkeerregulering ingevoerd. De parkeerregulering zal ook aangrenzend aan de ontwikkelzone ingevoerd worden om verschuiving van de parkeerdruk te voorkomen.

Ook wordt deelmobiliteit gestimuleerd om daarmee het autobezit terug te dringen en toch te kunnen voorzien in de automobilititeit maar dan op een (ruimtelijk) efficiëntere manier. Door deelmobiliteit met elektrische voertuigen aan te bieden draagt het ook bij aan het verduurzamen van de mobiliteit.

Transitie

Er komt een moment in het transformatieproces dat de eerste nieuwe woningen gerealiseerd zijn en dat de huidige bedrijven in de ander gebieden nog gewoon functioneren. Deze bedrijven moeten dan ook gewoon bereikbaar blijven. Door te kiezen voor de fietslaan kunnen we de bereikbaarheid behouden en tegelijkertijd het comfort voor de fietser en wandelaar vanaf het eerste moment borgen.

- Legenda
-  Parkeren op eigen terrein met ontsluiting
 -  Parkeren openbare ruimte in het groen
 -  Langsparkeren
 -  Langsparkeren incidenteel

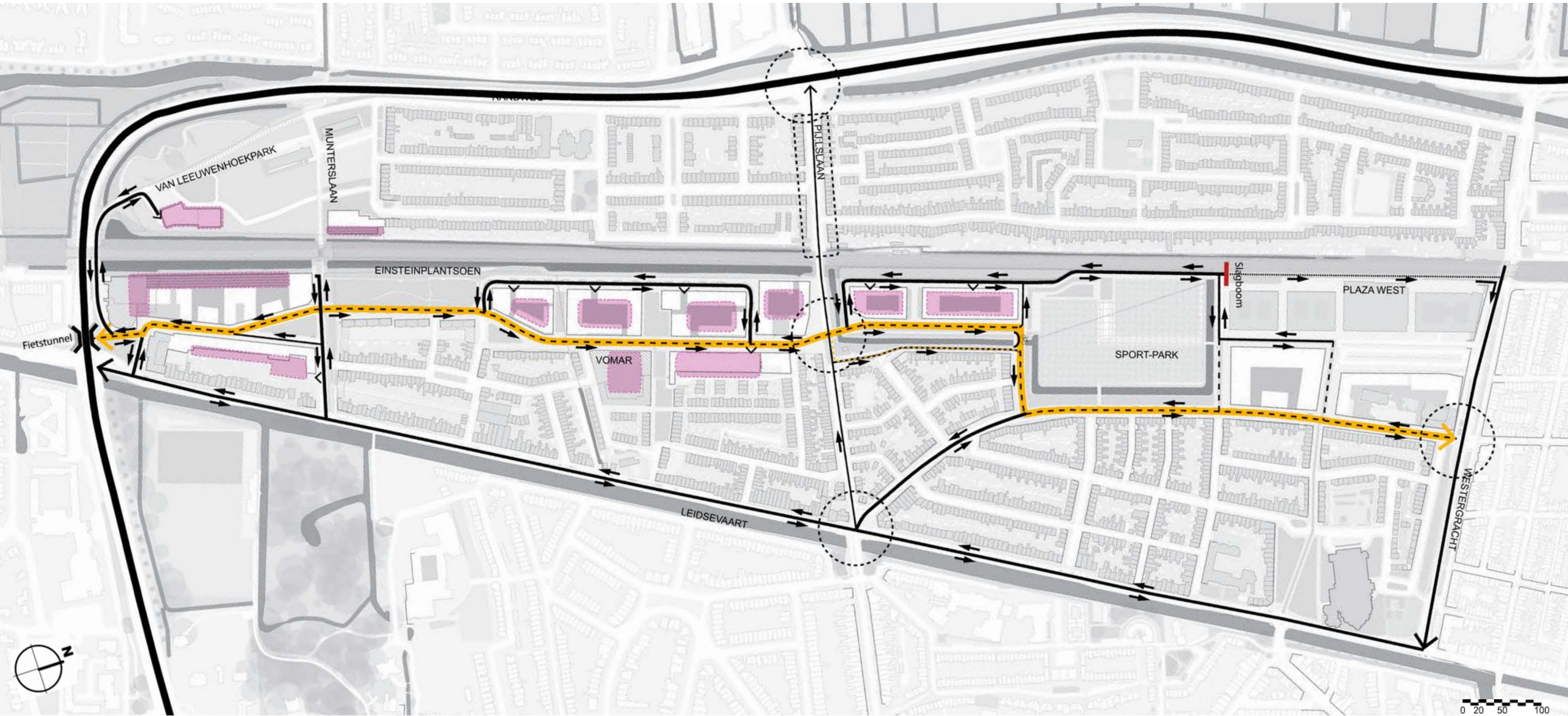


Legenda

- Fietslaan met auto
- Parkeren op eigen terrein met ontsluiting
- Rijrichtingen
- Verkeerssituatie in onderzoek

Hierarchie autowegen

- Hoofdweg
- Wijkontsluiting
- Woonstraat



3.4 Beeldkwaliteit

Proces

Nadat het masterplan voor de gehele zone is vastgesteld, worden stedenbouwkundige plannen gemaakt voor de deelgebieden. Deze stedenbouwkundige plannen worden voorzien van een beeldkwaliteitsplan op basis waarvan bouwplannen getoetst worden. De supervisor die de kwaliteit van de deelplannen en de gehele zone bewaakt, begeleidt de ontwikkelaars en architecten in het vervaardigen van beeldkwaliteitsplannen per deelgebied. In de plannen zal in detail worden vastgelegd welke kwaliteit geleverd wordt in de te bouwen architectuur per fase en per deelgebied. In deze beeldkwaliteitsparagraaf staan de algemene principes voor de zone en de doelstellingen die we daarin nastreven. In de deelplannen op deelgebied niveau komen de specifieke



eigenschappen van de desbetreffende openbare ruimte aan de orde. Ook wordt invulling gegeven aan een aantal generieke onderdelen die relevant zijn voor de architectuur maar welke niet in deze beeldkwaliteitsparagraaf behandeld worden omdat ze te detaillistisch zijn.

De nieuwe Tuinstad

Het masterplan omarmt het concept van de klassieke stedelijke ruimtes: singels, straten, parken en pleinen. Dit in analogie met de tuindorpen en de eerdere organische uitbreidingen van Haarlem. Het netwerk is zo gecomponeerd dat de bestaande buurten naadloos overlopen in de ontwikkelzone. Het belang van de openbare ruimte vertaalt zich naar de architectuur. De architectuur geeft vorm aan de openbare ruimte en is dienstbaar aan de leefbaarheid, duurzaamheid en schoonheid van de openbare ruimte.



Bouwhoogtes

De bebouwingshoogte van vier à zes bouwlagen aan de straat is dominant. Om de schaal van de residentiële stad op te pakken wordt na de vierde laag een setback of dak ingezet. Hoogteaccenten staan terug van de rooilijn zodat hun dominantie in het straatbeeld wordt verzacht.

De menselijke maat

Het tuindorp werd ingezet als tegenhanger van de industriële stad, een overzichtelijke schaal voor leven, de burens kennen, elkaar ontmoeten op het pleintje, de buurt kennen. De nieuwbouw kent een hoge dichtheid, veel stapelingen en een hoge component huurwoningen. Vraagstukken met betrekking tot leefbaarheid, sociale veiligheid, anonimiteit, eigenaarschap, elkaar kunnen aanspreken zijn hier aan de orde. Beperk het aantal woningen op een stijgpunt, beperk galerij lengtes, zorg voor ontmoetingsplekken. We zoeken de Haarlemse schaal voor de wijk.

Activeer de straat

Zorg voor voldoende directe ontsluiting van woning aan de straat zodat de openbare ruimte direct geactiveerd wordt door woningen, winkels en bedrijfjes. Blinde onderkanten van gebouwen ten gevolge van bergingen, parkeeroplossingen, magazijnen etc zijn uit den boze. Entree partijen zijn integraal onderdeel van de architectuur verfijnd en een lust voor het oog.



Verblijfsruimtes verrijken het straatbeeld

Van oudsher kenmerkt de Nederlandse architectuur zich door grote ramen. Haarlem is bij uitstek de stad in Nederland waarin het residentiele karakter van de architectuur het straatbeeld bepaalt: grote ramen, erkers, overhoekse ramen tonen het leven in de woning en maken de openbare ruimtes tot vertrouwde ruimtes. Verschillende architectuurstromingen hebben op hun eigen wijze vormgegeven aan dit thema. Een consequentie van dit uitgangspunt is dat de verblijfsruimtes in de plattegrond zoveel als mogelijk gesitueerd zijn aan de zijde van de openbare ruimte. In de nieuwbouw stimuleren we architecten om het wonen in het straatbeeld zichtbaar te maken. Buitenruimtes zoals balkons maken integraal onderdeel van het gevel



ontwerp en zijn in balans met de wens om de verblijfsruimtes in de woningen tot uitdrukking te brengen



Koester het kleine

Ten behoeve van ontmoetingsplekken en herkenningspunten worden bewust kleinschalige gebouwen behouden om een tegenwicht te bieden aan de intensieve compacte bouw. Indien gebouwen niet behouden kunnen blijven, worden binnen nieuwbouwprojecten kleinschalige en verfijnde ruimtes gemaakt die deze functie overnemen.



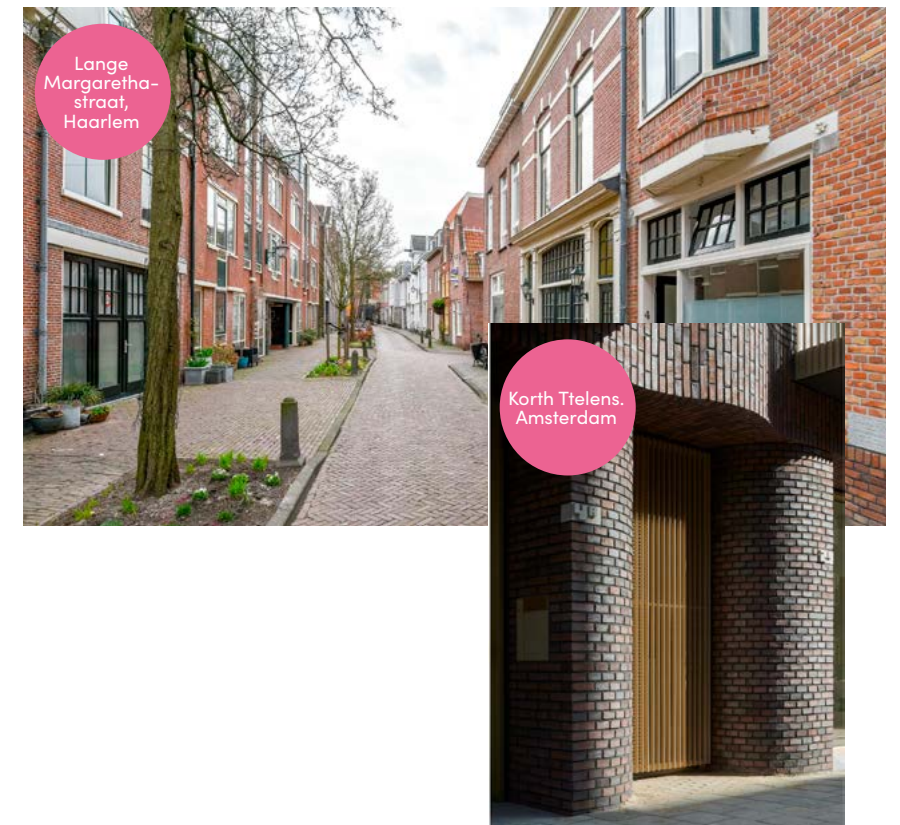
Hoogte accenten

Op een aantal belangrijke plekken zorgen hoogteaccenten ervoor dat de verschillende ruimtes van de stad zich in een straatbeeld kunnen presenteren. Bij de plaatsing en het ontwerp van de hoogteaccenten wordt het zicht op de Bavo kerk altijd meegenomen en gewogen. Het hoogteaccent dat het straatbeeld verrijkt en de ruimtelijke samenhang in de wijk bevordert. De sculpturaliteit van het gebouw is in het ontwerp in samenhang gebracht met de functionaliteiten van het gebouw. Installaties op een accent zijn net als op de andere gebouwen vanuit de openbare ruimte niet zichtbaar.



Hoofdtoon roodbruin metselwerk en straten van gebakken klinkers

De hoofdtoon van de gevels van nieuwe bebouwing sluit aan bij de hoofdtoon van Haarlem, roodbruin, beige-bruin metselwerk. Moderne geveltechnieken zijn vanzelfsprekend maar keramisch en het is aangetoond dat ze duurzaam verouderen. Ritmiek van elementen en plasticiteit geven de gevel langdurige kwaliteit. Waterslagen, lateien en dilatatie maken onderdeel uit van de kwaliteit van de gemetselde gevel. Een accentkleur of andere materialisatie bij uitzondering bevestigt de regel en geeft het geheel een verrassend karakter.



Binding met de natuur

In het gedachtegoed van het tuindorp stonden bewoners via de tuin, de boomgaarden en moestuinen in relatie tot de natuur en elkaar. Deze binding met de natuur/eten en seizoenen klinkt ook door in de nieuwe architectuur van de zone. Doordat de architectuur een veel hogere dichtheid heeft dan het tuindorp vraagt dit om innovatieve ideeën om dit gedachtegoed te vertalen; bredere leefgalerijen, binnenhoven met leeflaag voor beplanting, binnentuinen of daken met ruimte voor tuinieren, klimplanten, daktuinen, bloembakken groene daken, etc. Het uitgangspunt daarbij is dat een groene leefomgeving bindt en het klimaat verzacht. Vanaf een bepaalde maat staan op het binnenterrein een of twee grote bomen. Daarmee wordt de stedelijke opwarming tegengegaan en de biodiversiteit verhoogd.



Ruimte voor initiatief en ondernemerschap

De verdichting van het gebied creëert draagvlak voor meer voorzieningen. Het nieuwe Houtvaartkwartier wordt een stedelijke woonwijk met meer en beter voorzieningen dan de wijk nu kent. Er is ruimte voor ondernemerschap en initiatieven. Door het gebied te voorzien van een begane grondlaag die minimaal 4m50 hoog is kunnen de functies op maaiveld van kleur veranderen: woningen worden bedrijven, winkels worden woningen, bedrijfswoningen en vice versa. Ook het bestemmingsplan zal deze multifunctionele invulling faciliteren.



Masterplankaart

Legenda

Gebouwen

- Rooilijn
- Niet wonen in de plint
- Hoogtescheiding
- Nieuwe gebouwen
- Sfeerbepalende gevel extra ontwerpaandacht
- Parkeergarage
- p Parkeren op eigen terrein
- Ontsluiting parkeergarage
- Binnentuin
- Voortuin
- ☆ Hoogteaccent
- ④ Max. aantal bouwlagen
- ③-4 Afwisselende bouwhoogte

Openbare ruimte

- Bestaand water
- Nieuw water
- Duiker
- Openbaar groen
- Parkeerterrein in openbare ruimte
- Groen op het dak
- Ecologische hotspots
- Ecologische hoofdstructuur
- Bomen
- Fietsstraat
- Langsparkeren
- Rijrichting autoverkeer

Overig

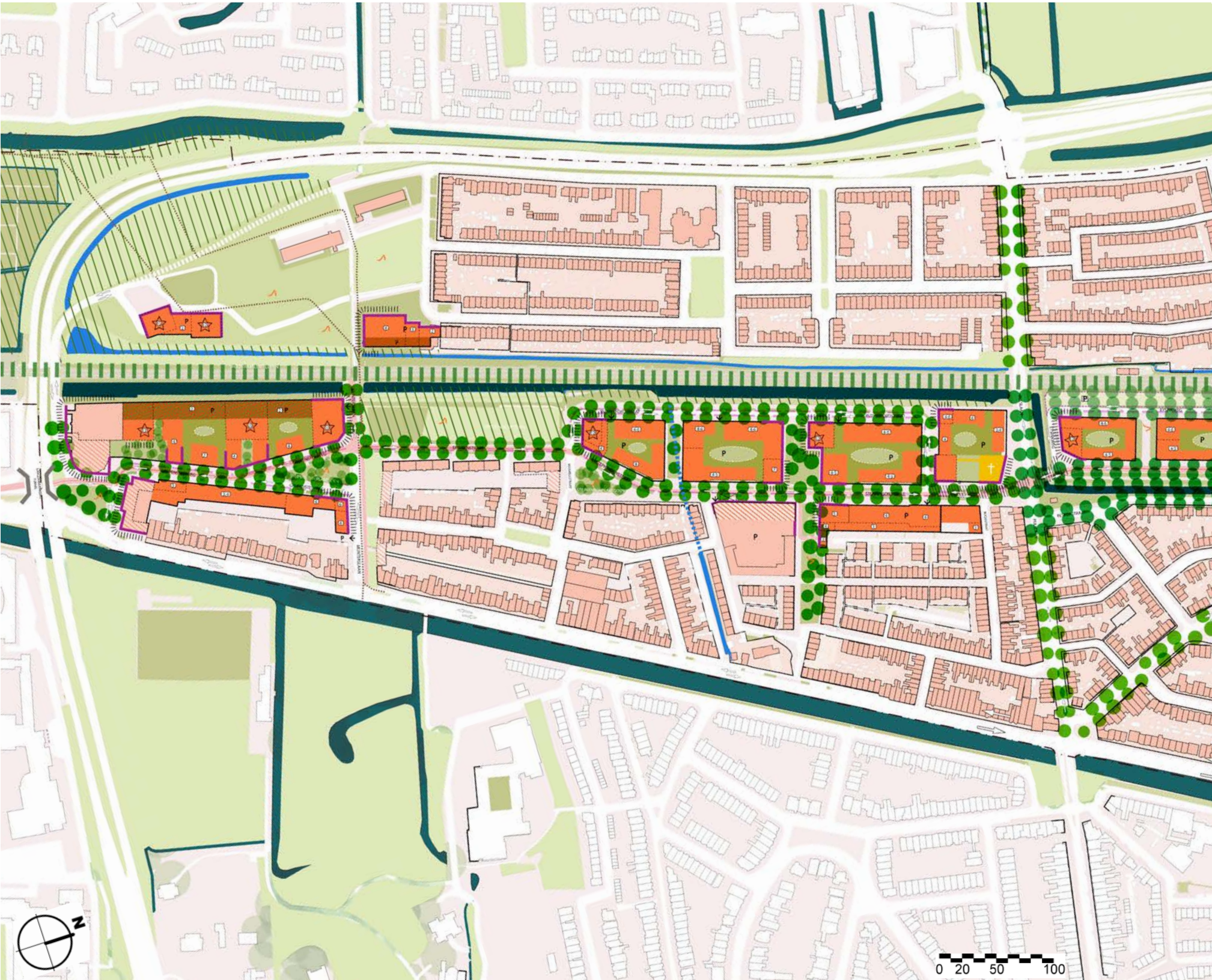
- Speelvoorziening
- Watercollectie
- Kerk
- Hoofdtransport leidingen PWN en afvalwater
- Gebouwen in onderzoek onderwijs
- Ruimtereservering

Programma:

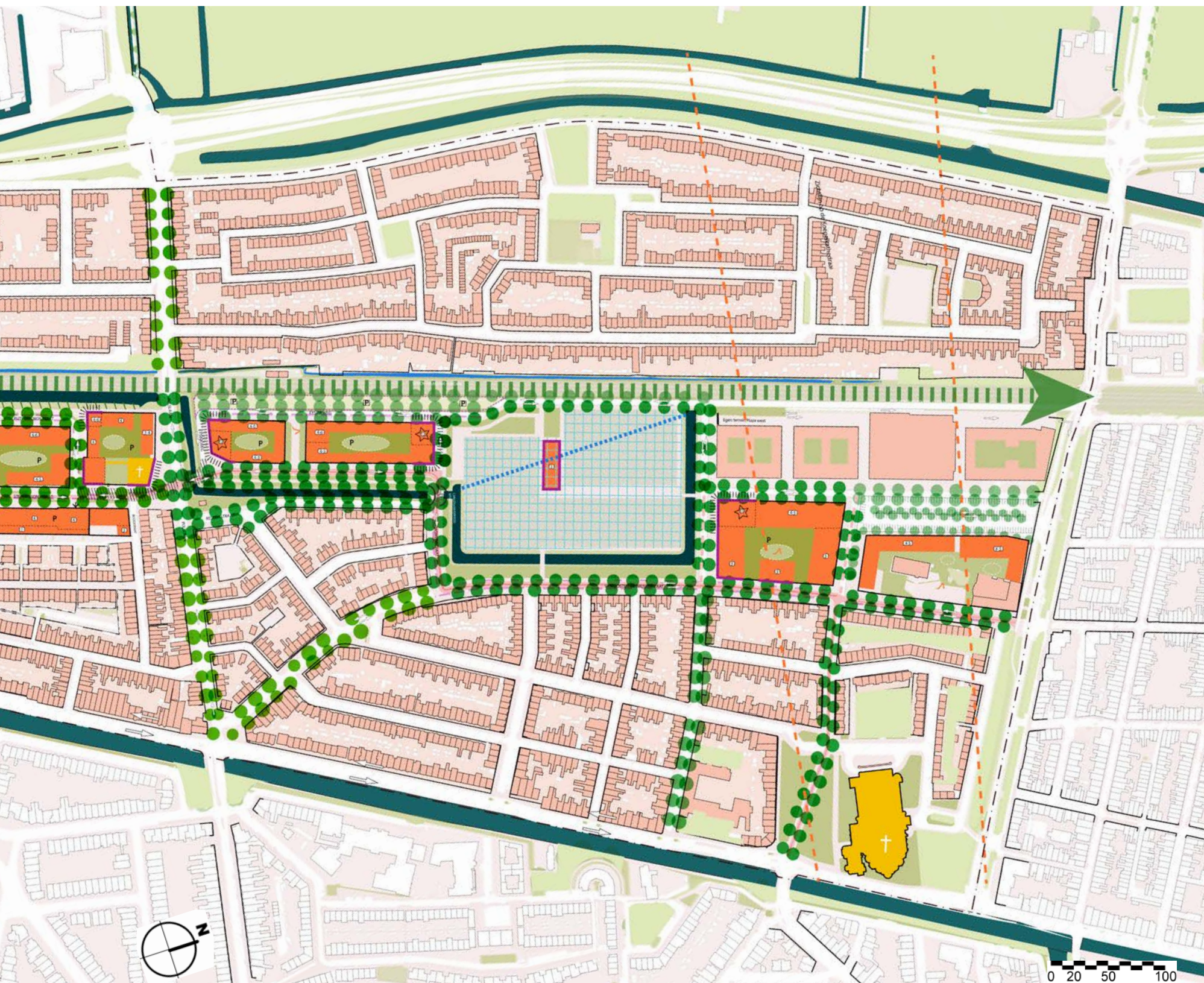
Circa 1.500 woningen en 48.000 m² bvo niet-wonen (detailhandel, horeca, kantoren, dienstverlening, bedrijvigheid en maatschappelijk).

Bij onvoldoende vraag naar m² niet-wonen kunnen binnen deze m² woningen worden gerealiseerd.

Programma niet-wonen is minimaal 30.000 m² bvo.



Masterplankaart



De opbouw van de legenda in de masterplankaart is onderverdeeld in de volgende categorieën uitgewerkt in de volgende onderdelen:

1. Gebouwen
2. Openbare ruimte
3. Overig

Gebouwen

Rooilijn

De rooilijn is de uiterste bouwgrens. Deze rooilijn is voor een groot aantal percelen bepaald door de huidige eigendommen. Bij het Grippenstein- en Stephensonplantsoen hebben de kansen om te vergroenen ertoe geleid de rooilijnen terug te leggen. Ook te noorden van de Pijlsaan is de rooilijn teruggelegd om voldoende ruimte voor de groene fietsstraat te creëren.

Niet wonen in de plint

Veel van de commerciële ruimte die in het plan wordt mogelijk gemaakt zal een plek krijgen in de plint van gebouwen. De plint is de begane grondlaag. Voorzieningen in een plint, zoals een winkel, een kapper, horeca etc. dragen bij aan een levendig straatbeeld. Elke begane grond mag gebruikt worden voor een andere functie dan wonen. Ter plaatse van de 'niet wonen in de plint' lijn moet de begane grond met een niet-woonfunctie worden ingevuld.

Hoogtescheiding

Deze lijn geeft aan waar de overgang is tussen twee verschillende hoogteaanduidingen.

Nieuwe gebouwen

De oranje vlakken geven het begane grondoppervlak van de nieuwe gebouwen aan.

Sfeerbepalende gevel extra ontwerpaandacht

Door het plangebied heen zijn er een aantal plekken waar gebouwen of delen van gebouwen prominent zichtbaar zijn. De manier waarop die gebouwen zich presenteren aan de straat/openbare ruimte draagt bij aan de sfeer, het gevoel van die plek. Die betreffende gevels zijn aangeduid als sfeerbepalende gevel en vereisen extra ontwerpaandacht. Dit wordt beoordeeld door de supervisor en de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit

Parkeergarage

Een gebouw dat voornamelijk wordt gebruikt voor het parkeren van auto's

Parkeren op eigen terrein

De regel is dat parkeren wordt opgelost uit het zicht van de openbare ruimte, op eigen terrein. Dit kan op verschillende manieren. Volledig ondergronds, half verdiept of op maaiveld. Bij het parkeren op maaiveld wordt het parkeergedeelte omzoomt met wonen of voorzieningen zodat dit niet leidt tot dode/blinde gevels aan de straat. In woongebouwen worden de parkeerplekken op het maaiveld voorzien van een groen dek voor een prettig woonklimaat.

Ontsluiting parkeergarage

Nieuwe parkeergarages worden zo min mogelijk ontsloten vanaf de fietsstraat. Een uitzondering hierop is de nieuwe garage onder de Stephensonstraat 38-46.

Binnentuin

De binnenterreinen worden rustige, groene plekken voor de bewoners van de blokken. Afhankelijk van de functie en de maat van het bouwblok kunnen de tuinen semi openbaar worden.

De hoogteligging van de binnentuin is afhankelijk van de parkeersituatie en de functie op de begane grond.

Voortuin

Als er gewoond wordt op de begane grond is er aandacht nodig voor de overgang tussen openbaar en privé. Toepassen van voortuinen is een manier om die overgang te verzachten, past in de tuinstad gedachte en levert een gevarieerd straatbeeld op.

Hoogte accent

Op een aantal belangrijke plekken zorgen hoogteaccenten ervoor dat de verschillende ruimtes van de stad zich in een straatbeeld kunnen presenteren. Hoogte accenten worden geplaatst op markante plekken in de wijk zoals:

- in de as van een grote weg
- op een belangrijk kruispunt
- bij de entree van de wijk
- aan belangrijke openbare ruimtes
- rondom OV knooppunten
- rondom c van voorzieningen

Hoogbouweffectrapportage

Als de bebouwing hoger wordt dan 30 meter (circa 10 bouwlagen) moet volgens de hoogbouwprincipes een hoogbouweffectrapportage worden gemaakt. Daarbij worden de effecten op de omgeving in beeld gebracht voor cultuurhistorie, stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing en technische omgevingsaspecten zoals wind, zon en schaduw. Uit dat onderzoek zal blijken of een plek geschikt is voor hoogbouw.

Het accent wordt met een ster aangegeven, met daarin een getal wat het aantal bouwlagen aangeeft.

Maximaal aantal bouwlagen

De aanduiding maximaal aantal bouwlagen geeft aan hoeveel bouwlagen maximaal gerealiseerd mogen worden. Een vuistregel bij het bepalen van de hoogte in meters is dat de begane grondlaag 4 -5 m hoog is. De verdiepingen hebben een hoogte van ca. 3 m.

Afwisselende bouwhoogte

Op veel plekken staat een bandbreedte in hoogtes aangegeven. Als voorbeeld, de bandbreedte 4-5 geeft aan dat er maximaal 4- 5 lagen gebouwd mogen worden en dat er verschillen in die hoogte moet zijn zodat een gevarieerd straatbeeld ontstaat. De ontwikkelende partij zal bij het maken van een stedenbouwkundig plan in samenwerking met de supervisor bepalen hoe de exacte verdeling wordt.

Openbare ruimte

Bestaand water en Nieuw water

De ontwikkelingen in het gebied maken het mogelijk de Veenpolder toekomstbestendig te maken. In het plan worden verschillende watergangen vergroot/verbreed. Dit is met twee tinten blauw op de masterplankaart aangegeven

Duiker

Rekening houden met belangrijke ondergrondse waterverbindingen is een belangrijke randvoorwaarde.

Openbaar groen

Naast woningen en werkplekken is het vergroenen van het gebied een belangrijk opgave. De op de kaart aangegeven groene plekken zijn bepalend voor de woon en verblijfskwaliteit in het gebied

Parkeerterrein

Ten noorden van de Pijlsaan is een parkeerterrein in de openbare ruimte ingetekend. Deze parkeerplekken zijn bestemd voor bezoekers en gebruikers van het sportpark. Naast parkeren is het de bedoeling deze zone langs het spoor een groene uitstraling te geven.

Ecologische hotspots

De groene arcering geeft aan welke delen van het ontwikkelgebied als ecologische hotspot zijn aangeduid volgens het ecologisch beleid.

Ecologische hoofdstructuur

De ecologische hoofdstructuur langs het spoor met de bijbehorende bermen en de grotere groengebieden aan de zuidzijde van de zone vertegenwoordigen een grote ecologische waarde. Deze waarde moet minimaal behouden blijven en kan wellicht versterkt worden door meer groen langs het spoor aan te leggen en verbindingen te versterken.

Bomen

De ingetekende bomen geven de gewenste boomstructuren in de zone aan. Bestaande bomen zijn voor de leesbaarheid op de masterplankaart uitgezet. Deze zijn terug te vinden op de groenkaart.

Fietsstraat

Grijpensteinweg, Einsteinstraat, Stephensonstraat en de van Oosten de Bruijnstraat worden ingericht als fietsstraat. Dit is de basis van het plan. Een route van stad naar station die sport, parken en pleinen met elkaar verbindt. Deze route loopt door een aantrekkelijke, ruim opgezette openbare ruimte.

Langsparkeren

Het aantal geparkeerde auto's langs de weg wordt geminimaliseerd tot langsparkeren aan de rechterzijde (afhankelijk van de richting).

Rijrichting autoverkeer

De pijlen geven aan wat de rijrichting voor de auto is. Het gebied kent straten met twee richtingen voor de auto. In verband met de fietsveiligheid is de fietsstraat hoofdzakelijk één richtingsverkeer voor de (vracht) auto.

Overig

Speelvoorziening

Dit symbool geeft aan waar bij een herinrichting ruimte is voor een speelplek/speelaanleiding in de openbare ruimte

Watercollectie

Het vergroten/verbreden van bestaande watergangen en de eis om water te bergen op de bouw kavels is nog niet genoeg om de Veenpolder toekomstbestendig te maken. Op de Masterplankaart is met een arcering aangegeven welke gebieden geschikt zijn om water te bergen.

Kerk

Aanduiding voor de Pelgrimkerk en de Koepelkathedraal

Hoofdtransportleidingen PWN en afvalwater

Naast de hoofdtransportleidingen voor water en afvalwater zijn alle kabels en leidingen in het gebied in beeld gebracht. De locatie van deze leidingen moet worden gerespecteerd. De reden voor het opnemen van deze leidingen zijn de hoge kosten voor het omleggen ervan.

Ruimtereservering

Voor de kruising Stephensonstraat Pijlsaan zijn meerdere oplossingen onderzocht. De in het masterplan opgenomen variant is het meest eenvoudig en biedt het meeste ruimte voor groen. Er is ook een variant getekend waarin de auto en de fiets gescheiden worden. Deze variant vraagt meer ruimte. De keuze moet nog worden gemaakt en nader worden onderzocht. Voor deze fase is het van belang dat er ruimte is gereserveerd om meerdere varianten te kunnen maken.

4. Deelgebieden

4.1 Deelgebied Van Leeuwenhoekpark

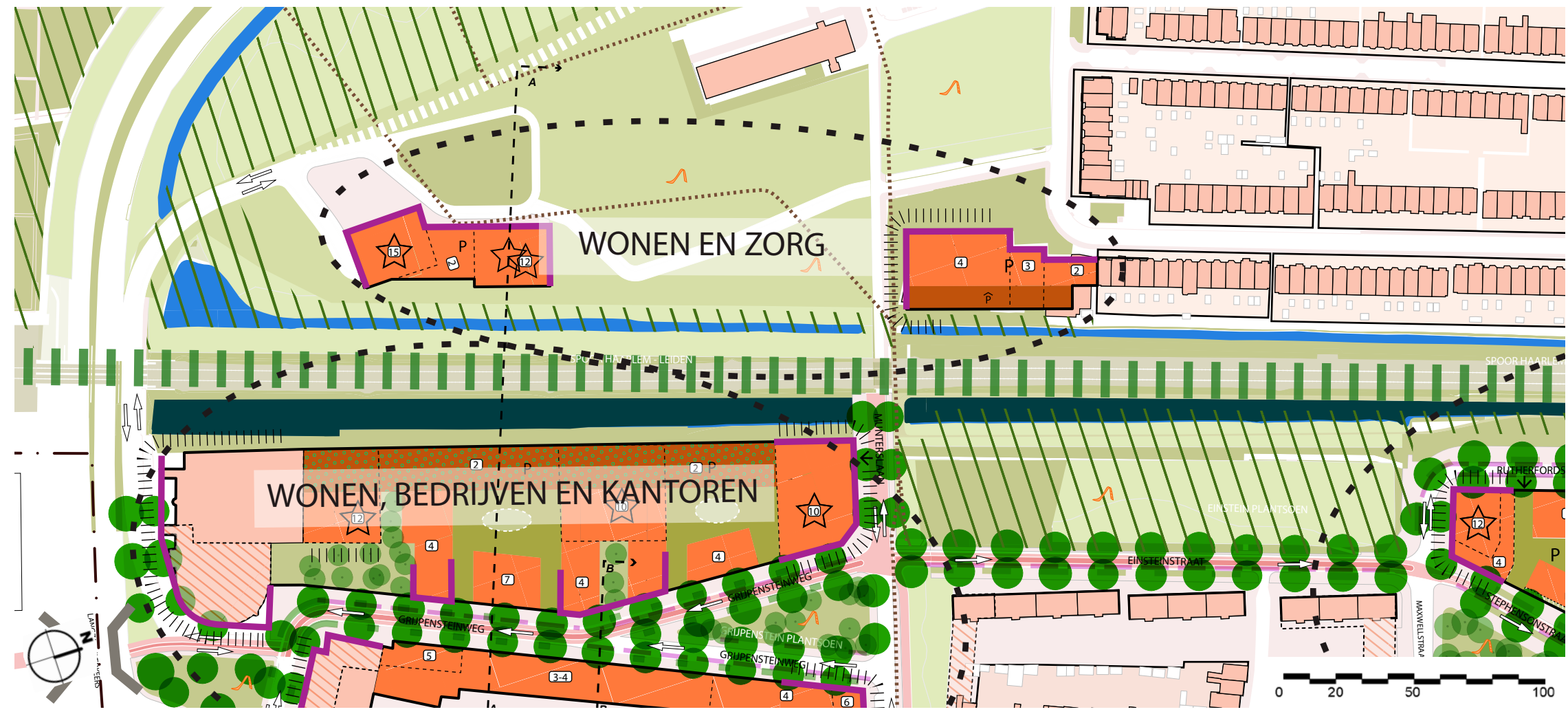
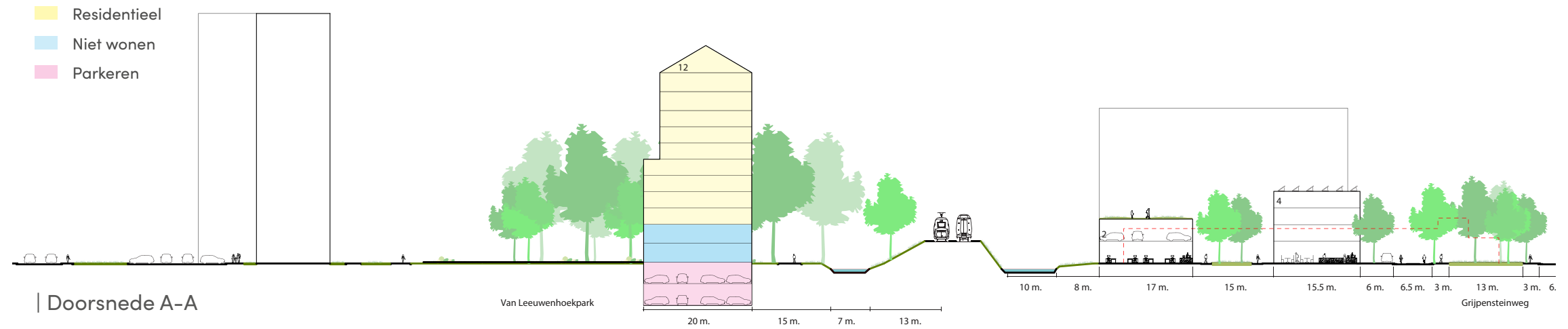
Het Van Leeuwenhoekpark is een van de gebieden waar woningbouw zal worden toegevoegd om invulling te geven aan de woningvraag. Daarbij biedt de ontwikkeling van woningbouw op deze locatie ook kansen en kan het problemen helpen oplossen. Het gebied nu kent veel volwaardig groen. Een aantal gebieden is door hun isolement uitgegroeid tot prachtige ecologische plekjes. Het gebied wordt ook gebruikt door buurtbewoners en gewaardeerd om even te zitten, de hond uit te laten of te skaten door jongeren. Tegelijkertijd ligt het park ook geïsoleerd doordat het omgeven is door de spoorlijn en de Westelijke Randweg. De garageboxen naast Haarlem Hoog en de 's Gravensandeweg zorgen ervoor dat het gebied sterk versnipperd is. Ook het maatschappelijk medische centrum op de Faradaystraat creëert niet een mooie voorkant naar het park of de Pijlslaan.

Het ruimtelijk voorstel van het masterplan beoogt:

1. De Munterslaan tot een veilige en aantrekkelijke fietsverbinding te ontwikkelen: d.w.z.: continue, eenduidig en met voldoende voorkanten van woningbouw langs de Munterslaan.
2. Concentratie van woningbouw door middel van twee hoogte accenten aan de zuidzijde, zodat er duidelijke afstand gemaakt wordt tot Haarlem Hoog en de sociale veiligheid van het gebied aan de zuidzijde wordt verhoogd. Bij de positionering van de woningbouw wordt getracht zoveel als mogelijk waardevolle boomgroepen te sparen en het parkeren ondergronds op te lossen. In de plint van het gebouw is er ruimte voor een publieke voorziening.
3. De garageboxen worden verwijderd of verplaatst zodat er een aaneengesloten groengebied ontstaat.
4. De 's Gravensandeweg wordt afgewaardeerd en vormgegeven als een fietslaan in het park waar alleen de bus nog overheen kan.
5. De locatie Faradaystraat is een potentiële plek voor woningbouw. Daarbij moet in bouwhoogtes een goede overgang worden gemaakt naar de bestaande woningbouw en wordt het parkeren opgelost tussen nieuwbouw en spoor. De bebouwing draagt bij aan de sociale veiligheid van het park en de Munterslaan.
6. Het gebied kent verschillende karakters en verblijfskwaliteiten die door goede routing tot een samenhangend park wordt gemaakt.
7. Het park wordt geactiveerd zodat het ook voor mensen uit een wijdere omgeving een aantrekkelijke plek wordt om te recreëren.
8. Betere randen met woningen maken het gebied sociaal veiliger en voor een bredere doelgroep toegankelijk.
9. Investeren in de waterberging maar ook in de kwaliteit van het oppervlaktewater.



- Legenda
- Rooilijn
 - Niet wonen in de plint
 - Hoogtescheiding
 - Nieuwe gebouwen
 - Sfeerbepalende gevel extra ontwerpaandacht
 - Parkeergarage
 - P Parkeren op eigen terrein
 - Ontsluiting parkeergarage
 - Binnentuin
 - Voortuin
 - ☆ Hoogteaccent
 - 4 Max. aantal bouwlagen
 - 3-4 Afwisselende bouwhoogte
 - Bestaand water
 - Nieuw water
 - Duiker
 - Openbaar groen
 - Parkeerterrein in openbare ruimte
 - Groen op het dak
 - Ecologische hotspots
 - Ecologische hoofdstructuur
 - Bomen
 - Fietsstraat
 - Langsparkeren
 - Rijrichting autoverkeer
 - Speelvoorziening
 - Watercollectie
 - Kerk
 - Hoofdtransport leidingen PWN en afvalwater
 - Gebouwen in onderzoek onderwijs
 - Ruimtereservering
 - Veenpolder
 - Gewenste clusters
 - Clusters van functies





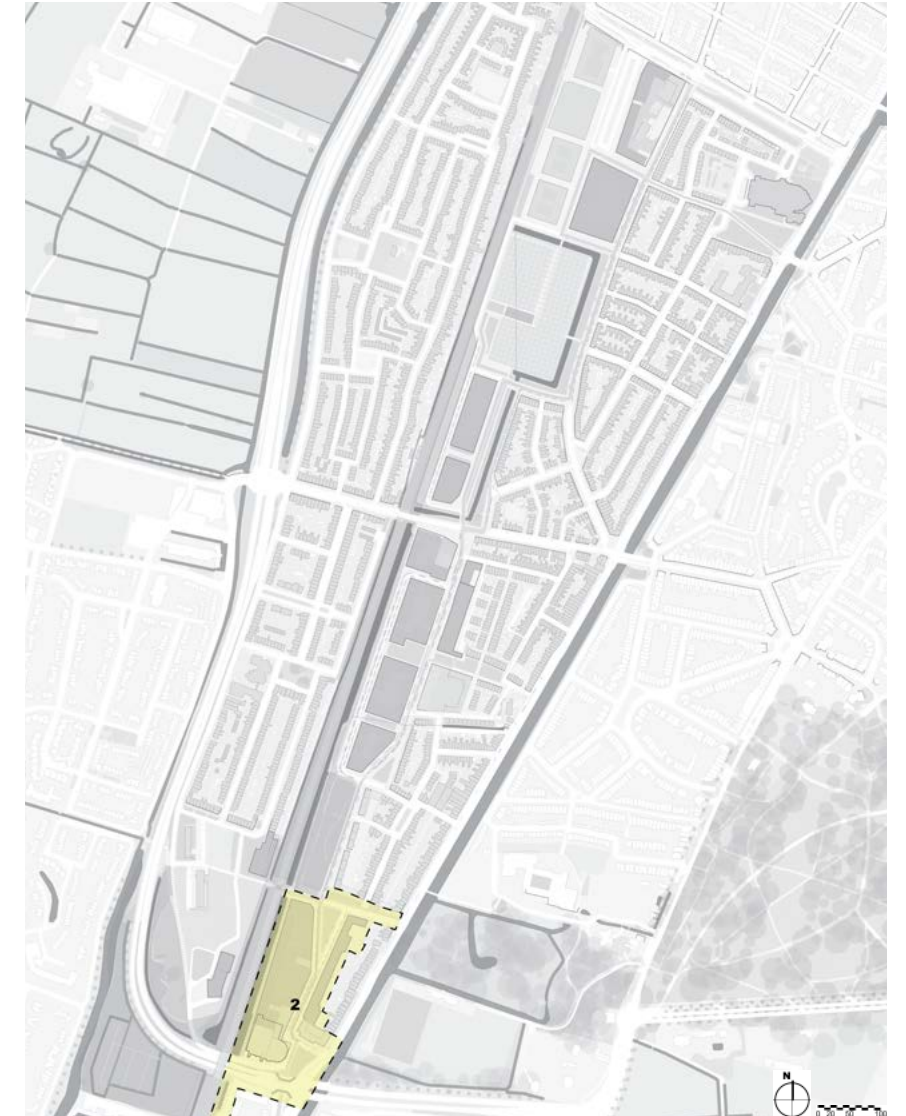
4.2 Deelgebied Grijpensteinweg

Het gebied Grijpensteinweg kent twee te transformeren gebieden: 1) de bedrijfskavels ten oosten van de Grijpensteinweg, grenzend aan de tuinen van de woningen aan de Leidsevaart, en 2) de bedrijfskavels ten westen van de Grijpensteinweg tegen het spoor.

Nu wordt het gebied gedomineerd door automotieve bedrijven. Straks is hier een gemengd stedelijk gebied met wonen, leren, werken en recreëren. Van een auto en vrachtwagen gedomineerd gebied zal het veranderen in een groene laan waar fietser en de voetganger goed gedijen. Bij de inpassing van de bouwvolumes speelt de relatie tot de belangen van de bewoners aan de Leidse vaart een belangrijke rol. Bezoning en zicht vanuit de tuinen en woningen aan de Leidse vaart zijn aspecten die in het vervolg van de planvorming gedetailleerd zullen worden meegenomen.

De openbare ruimte van de Grijpensteinweg wordt ingrijpend veranderd naar een fietslaan. Aan de noordelijke kop wordt in aansluiting het Einsteinplantsoen een driehoekig parkje gemaakt zodat er een vloeiende overgang ontstaat naar het Einsteinplantsoen en het groene karakter het gebied wordt ingetrokken. Aan de Munterslaan – en dus ook aan het Einsteinplantsoen – worden woningen gemaakt met publieke functies in de plint.

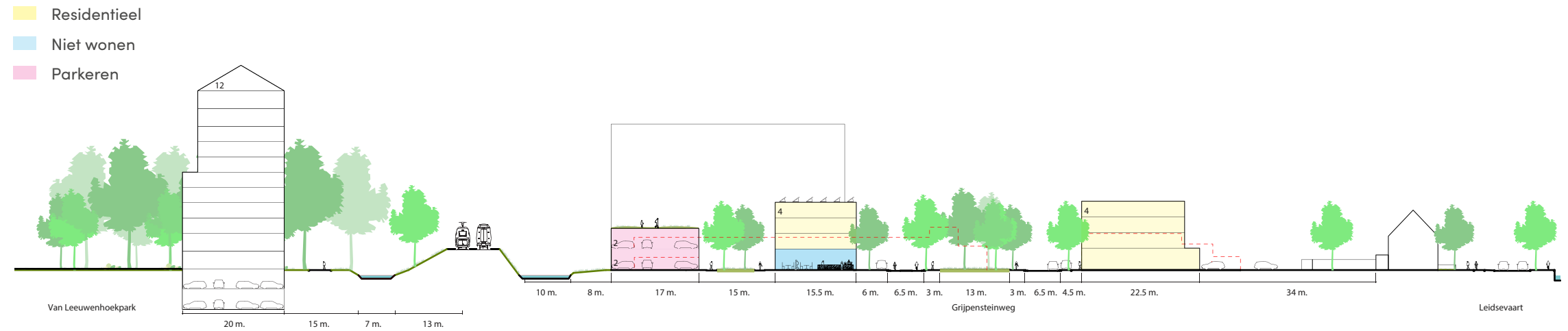
Ook de entree aan de zuidzijde – tegen de Leidsevaart en de Westelijke Randweg – heeft een flinke transformatie. Nu wordt dit gebied door geparkeerde auto's en verkeerseilandjes. Straks is hier een snelle fietsroute naar station Heemstede Aerdenhout en vormt dit de entree tot de zone. Parkeren in dit deelgebied wordt bij voorkeur geconcentreerd opgelost aan de zuidzijde of langs het spoor. Hoogteaccenten staan hier van de rooilijn af zodat het straatbeeld dominant drie a vierlagen is. Langs het spoor met zicht op het Van Leeuwenhoekpark kan er hoger gebouwd worden.



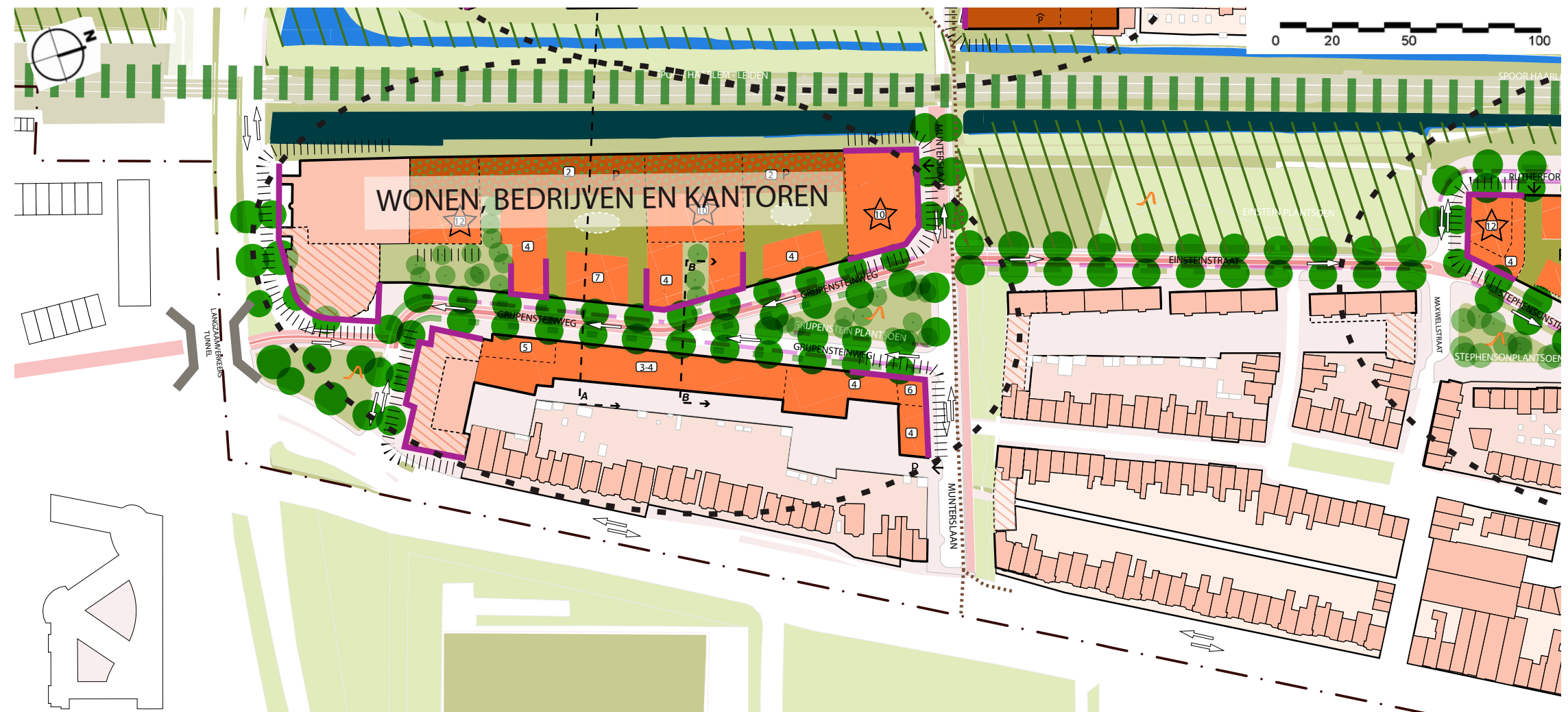
| Grijpensteinweg

Legenda

- Rooilijn
- Niet wonen in de plint
- Hoogtescheiding
- Nieuwe gebouwen
- Sfeerbepalende gevel extra ontwerpaandacht
- Parkeergarage
- p Parkeren op eigen terrein
- ➔ Ontsluiting parkeergarage
- Binnentuin
- Voortuin
- ☆ Hoogteaccent
- 4 Max. aantal bouwlagen
- 3-4 Afwisselende bouwhoogte
- Bestaand water
- Nieuw water
- Duiker
- Openbaar groen
- Parkeerterrein in openbare ruimte
- Groen op het dak
- Ecologische hotspots
- Ecologische hoofdstructuur
- Bomen
- Fietsstraat
- Langsparkeren
- ➔ Rijrichting autoverkeer
- ➔ Speelvoorziening
- Watercollectie
- Kerk
- Hoofdtransport leidingen PWN en afvalwater
- Gebouwen in onderzoek onderwijs
- Ruimtereservering
- Veenpolder
- Gewenste clusters
- Clusters van functies



| Doorsnede A-A





| Grijpensteinweg, doorsnede A-A



| Grijpensteinweg, doorsnede B-B



| Voorbeelduitwerking Grijpensteinweg noord- zuid



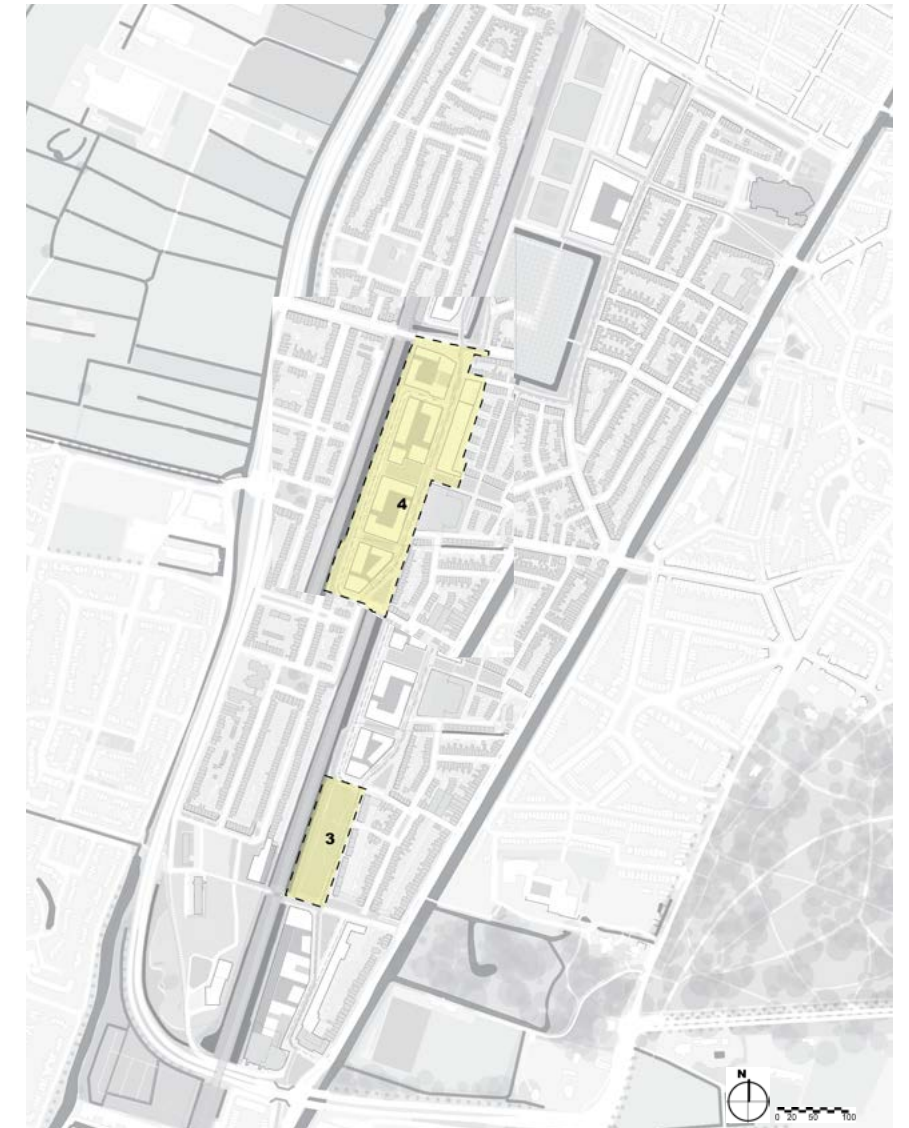
4.3 Deelgebied Einsteinplantsoen

Het groene karakter van het Einsteinplantsoen wordt vanzelfsprekend behouden en als vertrekpunt genomen voor de verdere inrichting. Er komt geen bebouwing in de openbare ruimte. Wel wordt er woningbouw voorgesteld op de koppen van het plantsoen. In de plint van de bebouwing streven we naar publieke functies die de openbare ruimte activeren, denk aan horeca, sport of onderwijs. De waterkwaliteit langs het spoor wordt verbeterd door de sloot te verbreden en te verdiepen. Het park wordt in samenspraak met buurtbewoners verbeterd waardoor het uitnodigt tot meer betrokkenheid.

4.4 Deelgebied Einsteinplantsoen-Stephensonstraat

De ruimtelijke basis voor de transformatie van het gebied Stephensonstraat zijn vier stadsblokken. Op de zuidelijke kop van de Stephensonstraat is het bouwblok afgeschuind waardoor een groene verblijfsplek in de straat ontstaat. De Stephensonstraat wordt net als de Grijpensteinweg getransformeerd tot een lommerrijke fietslaan. Ook de Rutherfordstraat wordt vergroend en krijgt een breed trottoir. We beogen het inzetspoor te verwijderen waardoor we de vrijgekomen ruimte kunnen gebruiken om de spoorvloot te verbreden. De bouwblokken worden van elkaar gescheiden door kleine straatjes en een pleintje.

Een meest zuidelijke tussenstraat valt samen met de ondergrondse duiker ten behoeve van de afwatering van de polder. De Pascalstraat wordt uitgewerkt als pleinruimte en ligt in het verlengde van het Remise plantsoen en de laatste is de omgebogen Rutherfordstraat. De Pelgrimskerk blijft behouden en wordt onderdeel van een nieuwe ontwikkeling binnen een bouwblok met woningbouw en sociaal maatschappelijke voorzieningen. Aan de oostzijde van de Stephensonstraat wordt onderzocht hoe we de bebouwing van de Vomar meer kwaliteit kunnen geven door de winkel anders te oriënteren en de gevel open te maken. Op de oostzijde wordt de bebouwing van huisnummer 38-44 gesloopt en vervangen door woningbouw met bedrijfsruimte en horeca in de plint. Onder dit bouwdeel wordt een publieke ondergrondse parkeergarage voorzien. Rond de Pascalstraat en het Remise plantsoen wordt door inrichting van de openbare ruimte en door programmering van de plint van de gebouwen een buurtcentrum gecreëerd met winkels, dienstverlening, horeca en bedrijvigheid. Op de kop van de Pascalstraat en aan het Einsteinplantsoen zijn twee hoogteaccenten voorzien.



| Deelgebieden Einsteinplantsoen en Stephensonstraat

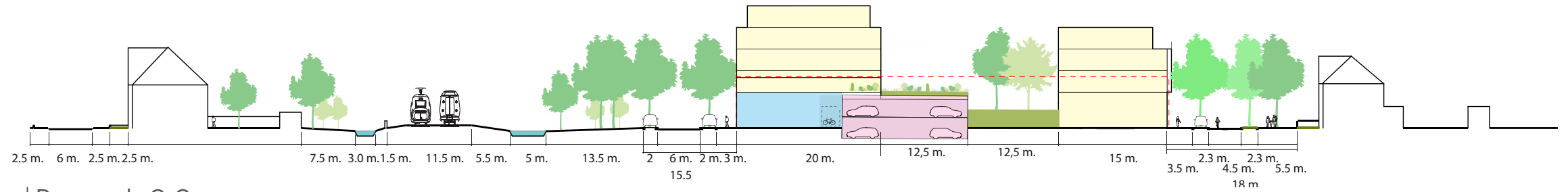
Legenda

- Rooilijn
- Niet wonen in de plint
- Hoogtescheiding
- Nieuwe gebouwen
- Sfeerbepalende gevel extra ontwerpaandacht
- Parkeergarage
- P Parkeren op eigen terrein
- ➔ Ontsluiting parkeergarage
- Binnentuin
- Voortuin
- ☆ Hoogteaccent
- ④ Max. aantal bouwlagen
- ③-④ Afwisselende bouwhoogte

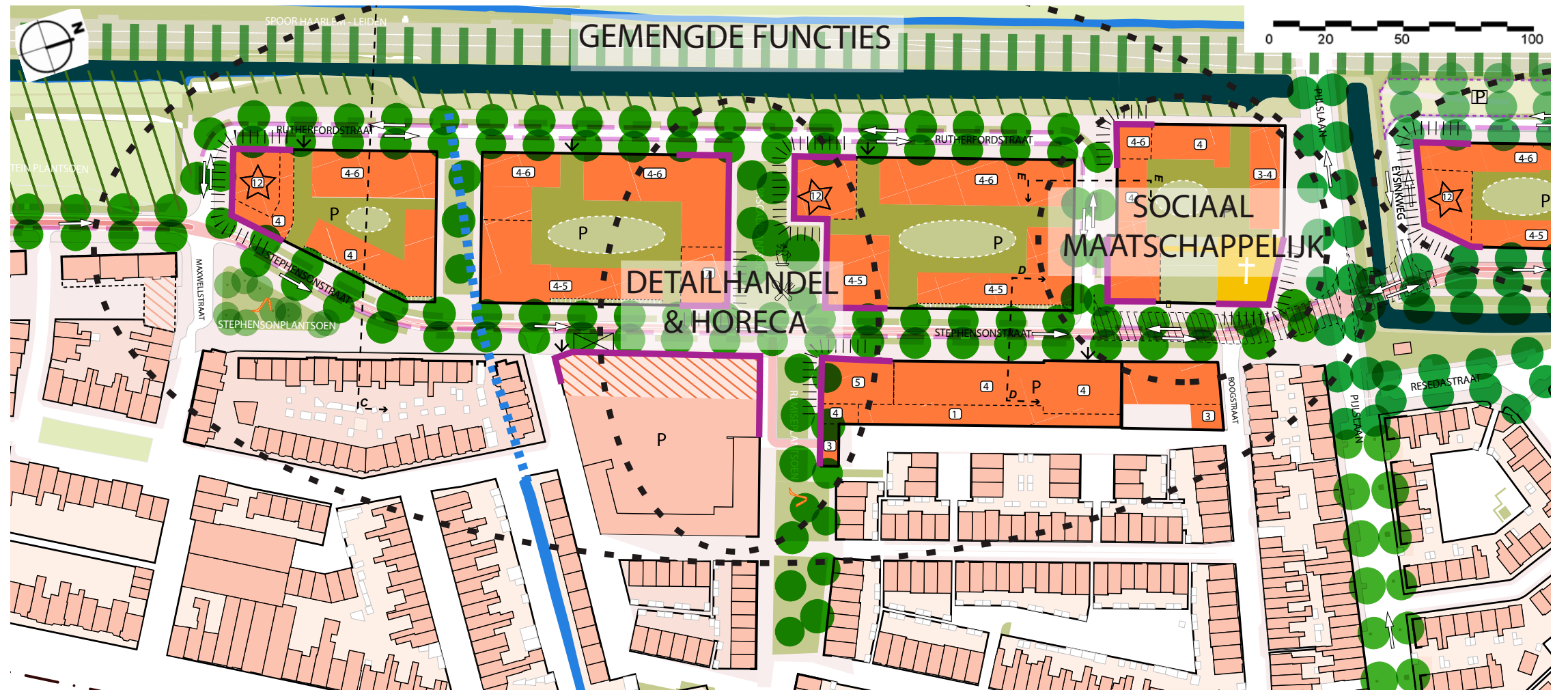
- Bestaand water
- Nieuw water
- Duiker
- Openbaar groen
- Parkeerterrein in openbare ruimte
- Groen op het dak
- Ecologische hotspots
- Ecologische hoofdstructuur
- Bomen
- Fietsstraat
- Langsparkeren
- ➔ Rijrichting autoverkeer
- ➔ Speelvoorziening
- Watercollectie
- Kerk
- Hoofdtransport leidingen PWN en afvalwater
- Gebouwen in onderzoek onderwijs
- Ruimtereservering
- Veenpolder

- Gewenste clusters
- Clusters van functies

- Residentieel
- Niet wonen
- Parkeren



| Doorsnede C-C

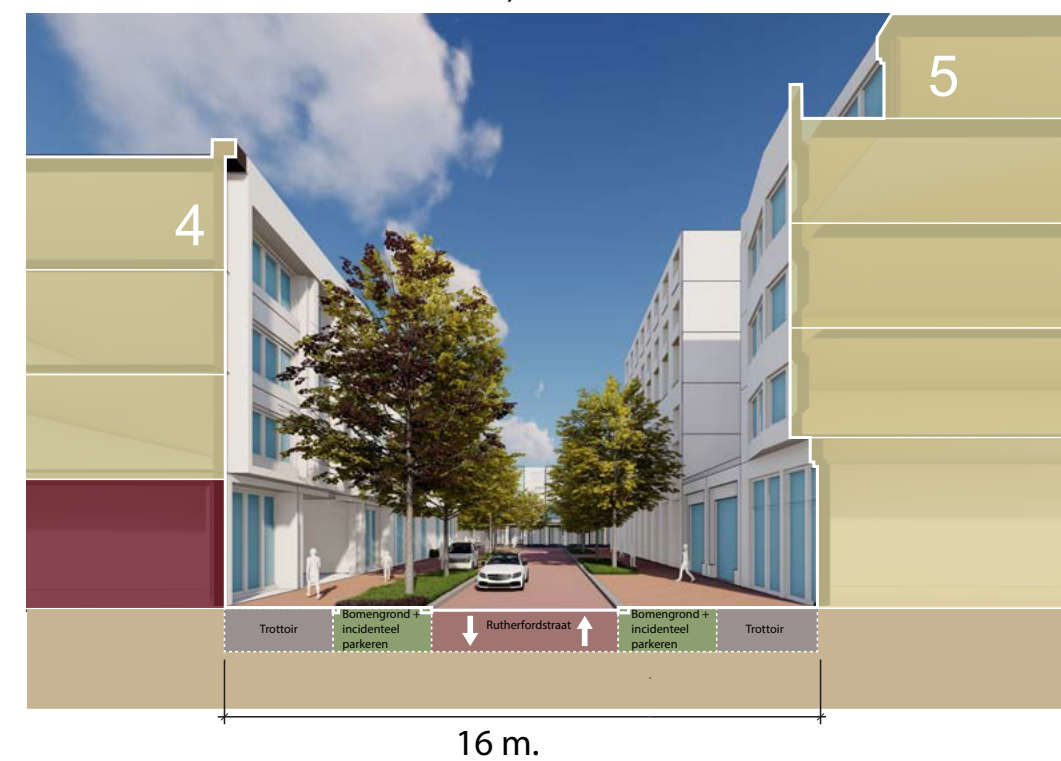




| Rutherfordstraat, doorsnede C-C



| Stephensonstraat, doorsnede C-C



| Rutherfordstraat, doorsnede E-E

| Voorbeelduitwerking Stephensonstraat noordoost - zuidwest





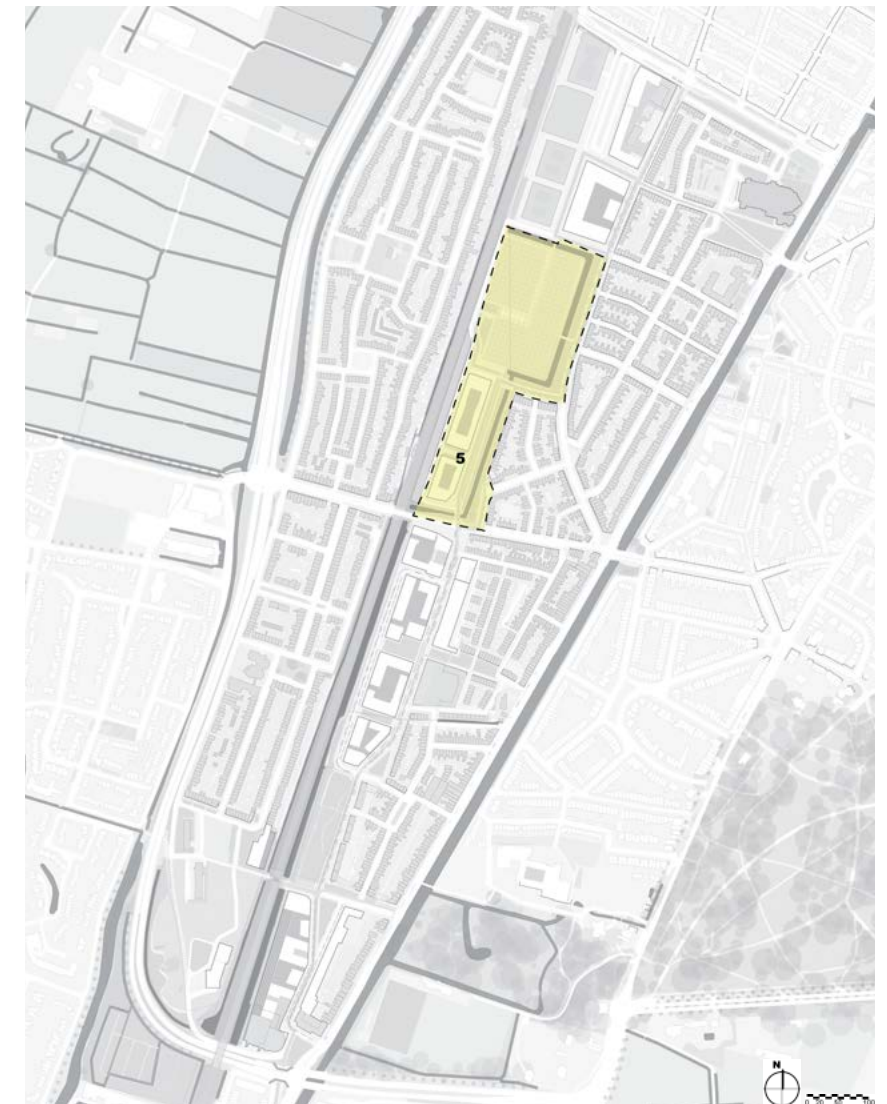
4.5 Deelgebied Eysinkweg

In dit masterplan wordt de voorkeur gegeven aan de variant voor 'gedraaide velden' van voetbalclub Geel-Wit. Hierdoor ontstaat een geconcentreerde en vierkante lay-out voor de velden. In het midden staat het clubhuis en het kleedgebouw. De auto-ontsluiting komt aan de Eysinkweg. Ook het parkeren voor bezoekers is gelegen langs het spoor. De langzaamverkeers-as die in de ontwikkelzone de verschillende deelgebieden van noord naar zuid verbindt, loopt via de Pijlslaan naar de Resedastraat, de Jasmijnstraat en de Van Oosten de Bruijnstraat. Hierdoor wordt de bestaande wijk minder belast met autoverkeer. De velden worden aan de zuid-, oost- en noordzijde omzoomd door een watergang, promenade en bomenrijen. Dit vergroot de afstand van de velden tot de bestaande bebouwing. Dit zorgt voor een veel groener straatbeeld van de Van de Oosten de Bruijnstraat waardoor ook de verblijfskwaliteit verbetert. Voor de fietsers en wandelaars komt er een entree van de velden aan de Van Oosten de Bruijnstraat. Deze entree kan ook overdag gebruikt worden door kinderen die willen spelen op de velden. Door de nieuwe ligging van de velden kan er een overgang worden ontworpen tussen het gebied Plaza West en de Van Oosten de Bruijnstraat. In dit gebied voorzien we onderwijs, sport, maatschappelijke voorzieningen en woningbouw. Door een uitgekiende overgang te ontwerpen kan het gebied rond Plaza West met de huidige voorzieningen in de Leidsevaartbuurt

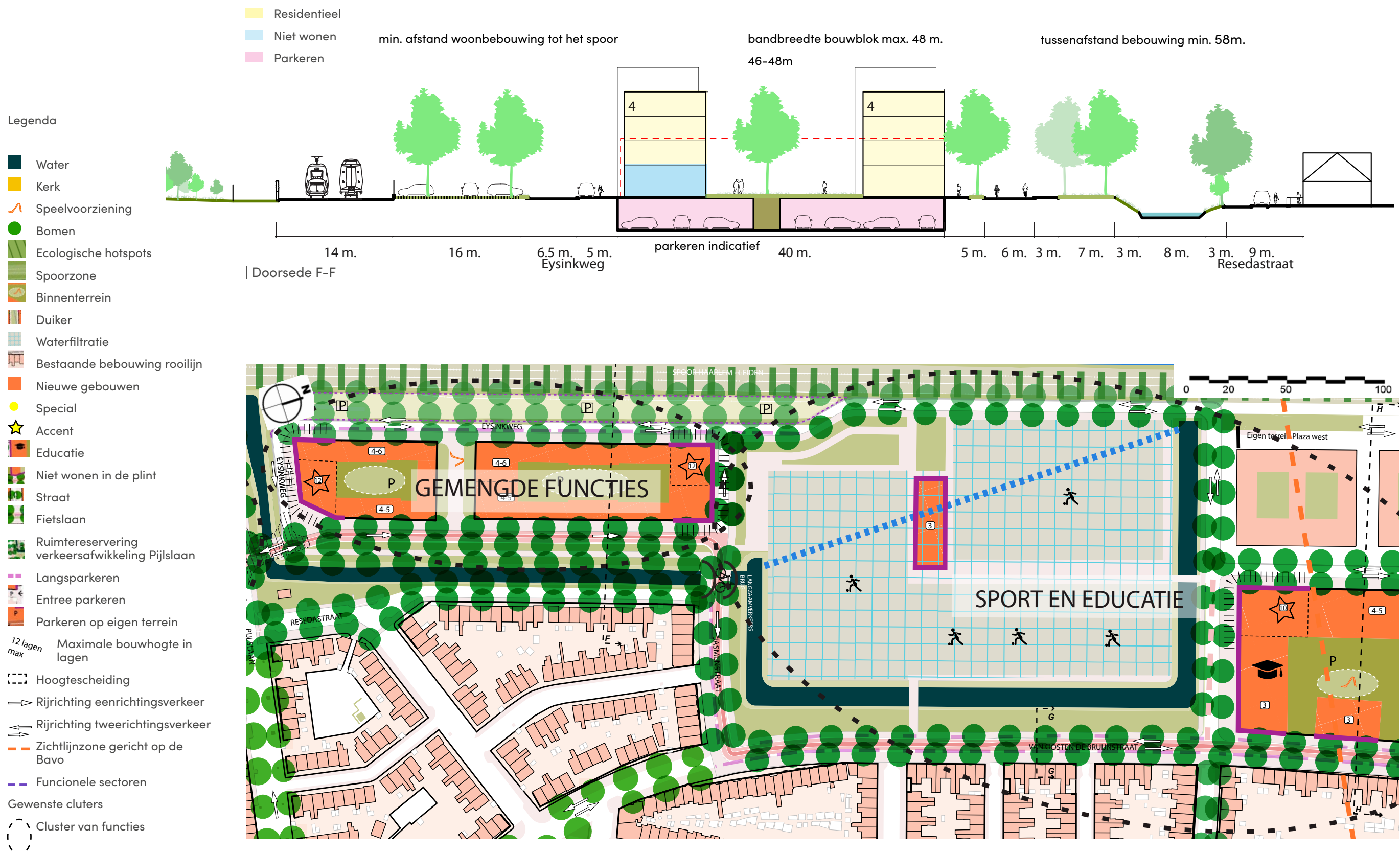
uitgroeien tot een stadsdeel voorzieningen centrum.

Dit scenario is onder andere afhankelijk van de verplaatsing van Karwei en medewerking andere grondeigenaren.

Mocht het nodig zijn om vooruitlopend op de ontwikkeling van deelgebied Eysinkweg de basisschool te realiseren dan is dat mogelijk. Op de locatie waar op dit moment een (huis) dierenopvang is gevestigd kan in 2 bouwlagen een basisschool inclusief buitenruimte van 8 lokalen worden gebouwd. Deze locatie is in eigendom van de gemeente. En grenst direct aan Plaza West fase 2 en de speeltuin Floragaarde.

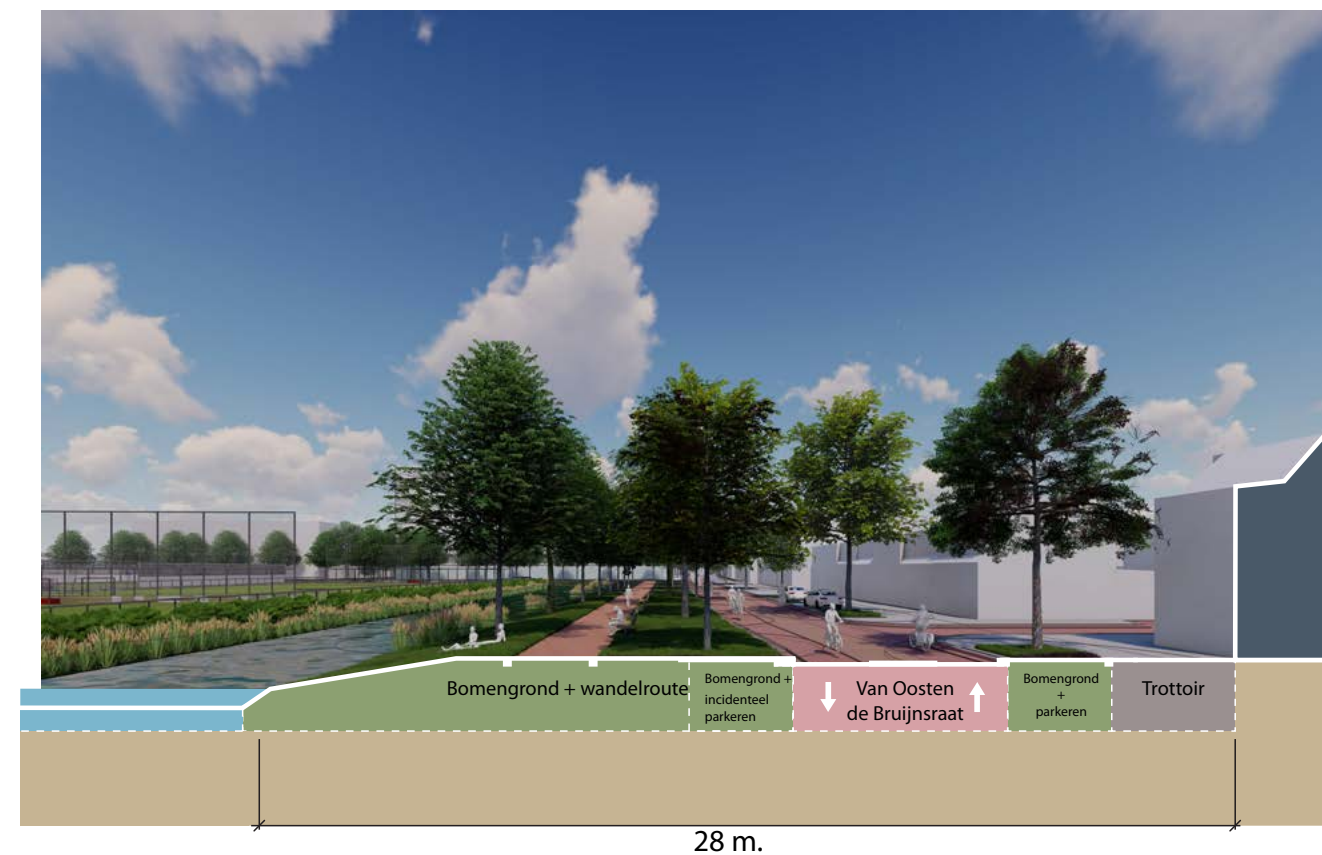


| Deelgebied Eysinkweg





| Eysinkweg, doorsnede F-F



| Van Oosten de Bruijnstraat, doorsnede G-G

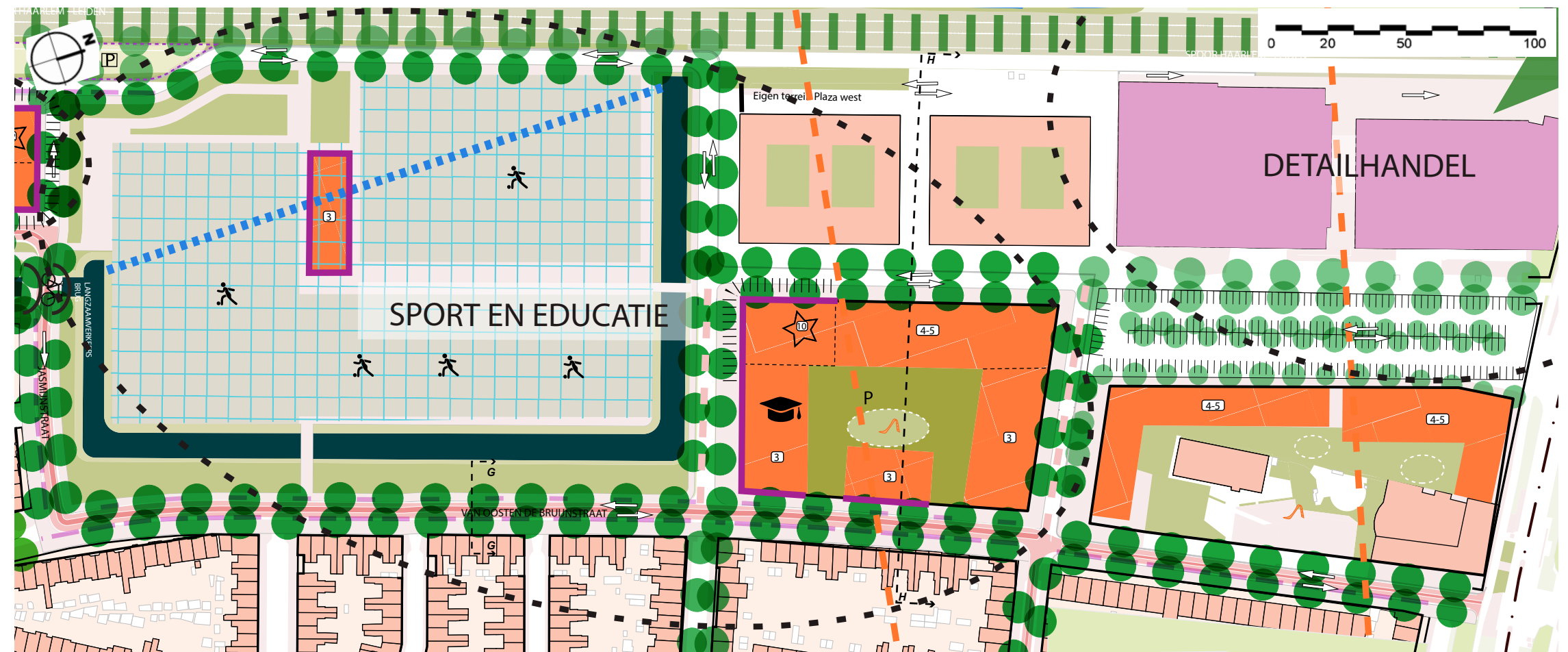
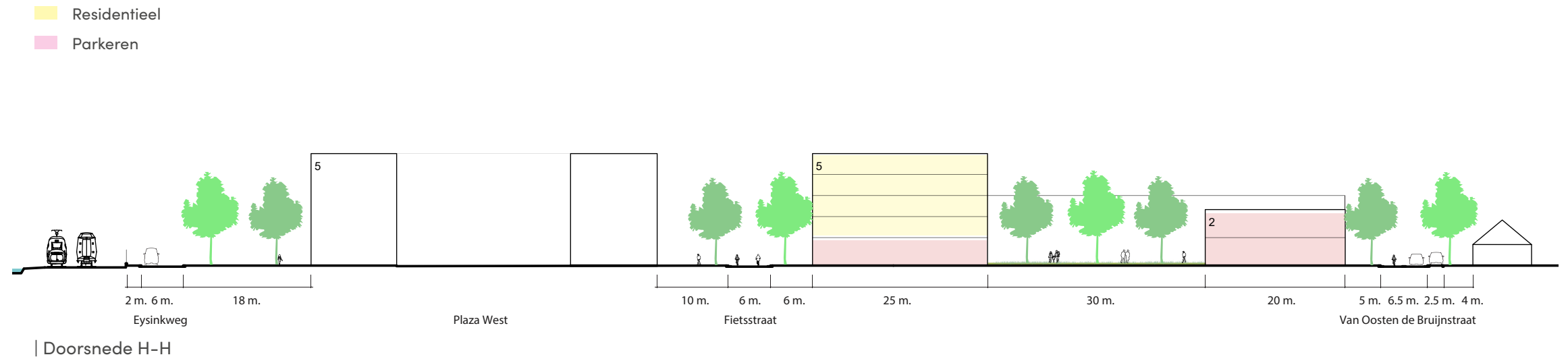
| Voorbeelduitwerking Eysinkweg noordoost - zuidwest





| Plaza West

- Legenda
- Rooilijn
 - Niet wonen in de plint
 - Hoogtescheiding
 - Nieuwe gebouwen
 - Sfeerbepalende gevel extra ontwerpaandacht
 - Parkeergarage
 - P Parkeren op eigen terrein
 - Ontsluiting parkeergarage
 - Binnentuin
 - Voortuin
 - ☆ Hoogteaccent
 - 4 Max. aantal bouwlagen
 - 3-4 Afwisselende bouwhoogte
 - Bestaand water
 - Nieuw water
 - Duiker
 - Openbaar groen
 - P Parkeerterrein in openbare ruimte
 - Groen op het dak
 - Ecologische hotspots
 - Ecologische hoofdstructuur
 - Bomen
 - Fietsstraat
 - Langsparkeren
 - Rijrichting autoverkeer
 - Speelvoorziening
 - Watercollectie
 - Kerk
 - Hoofdtransport leidingen PWN en afvalwater
 - Gebouwen in onderzoek onderwijs
 - Ruimtereservering
 - Veenpolder
 - Gewenste clusters
 - Clusters van functies



5. Randvoorwaarden, eisen en wensen

5.1 Inleiding

Onderzocht is in hoeverre regels uit de visie (2019) aanscherping nodig hadden. Ook is gekeken naar de laatste ontwikkelingen op de verschillende thema's. Wanneer er sprake was van onacceptabele risico's zijn de regels verder uitgewerkt en aangescherpt, soms alleen op onderdelen. We zijn hierbij uitgegaan van het uitgangspunt 'Vastleggen wat moet, loslaten wat kan'.

De aanscherping van de regels zijn onderverdeeld in randvoorwaarden, eisen en wensen. Bepaalde regels zijn specifiek aangeduid op de masterplankaart(en).

De randvoorwaarden, eisen en wensen komen voort uit de visie en het ruimtelijk concept behandeld in hoofdstuk 3, maar zijn ook gebaseerd op landelijke wet- en regelgeving en gemeentelijk beleid, behandeld in hoofdstuk 2. Ze geven de kaders waaraan het stedenbouwkundig plan – met bijbehorend mobiliteitsplan en beeldkwaliteitsplan voor de gebouwen en de openbare ruimte – moet voldoen. Samen met deze plannen vormt het PvEvdL vervolgens de kaders waaraan de gebouwwontwerpen en het ontwerp voor de openbare ruimte moeten voldoen.

In de randvoorwaarden, eisen en wensen is zoveel als mogelijk verwezen naar bestaande

beleidsstukken. Indien beleid in de loop van de tijd wordt aangepast dan geldt het aangepaste, vernieuwde beleid.

Leeswijzer

Op allerlei vlakken zit er overlap in de te behandelen thema's en de kaders die hieraan in dit hoofdstuk worden meegegeven. Een onderwerp als duurzaamheid heeft bijvoorbeeld betrekking op de inrichting van de openbare ruimte, maar ook op de gebouwwontwerpen en op mobiliteit. Daarom moet dit hoofdstuk altijd in zijn totaliteit doorgenomen worden, ook als de informatievraag betrekking heeft op één thema.

Uitleg randvoorwaarden, eisen en wensen

Randvoorwaarden zijn beperkingen aan het project. Randvoorwaarden stellen eisen aan het project die vanuit het project niet kunnen worden beïnvloed (bijvoorbeeld wetgeving).

Eisen zijn criteria waar het eindresultaat aan moet voldoen. Het betreft een harde norm. Het onderscheid met een randvoorwaarde is, dat het een norm betreft die vanuit het project in principe wel beïnvloed kan worden. Afwijken van een eis kan alleen als er een gelijkwaardige oplossing voor gevonden wordt of dat het om goed onderbouwde redenen niet mogelijk blijkt te zijn om aan de eis te voldoen. Wensen zijn criteria waar het eindresultaat bij voorkeur aan voldoet. Wensen zijn geen eisen en daarmee niet

afdwingbaar. De gemeente zal de ontwikkelende partijen wel vragen invulling te geven aan deze wensen en uitleg te geven als er niet aan voldaan kan worden.

Beoordeling van de plannen

Samen met het ambtelijk team beoordeelt de supervisor het stedenbouwkundig plan (SP) met bijbehorend mobiliteitsplan (MP) en beeldkwaliteitsplan (BKP) dat door de ontwikkelende partijen wordt opgesteld. Het ambtelijk team en de supervisor hebben hierbij de bevoegdheid om te beslissen of onderdelen van deze plannen wel of niet voldoen aan de betreffende randvoorwaarden en eisen. Dit geldt ook voor randvoorwaarden en eisen die niet gekwantificeerd zijn. Het is dus aan de supervisor en het ambtelijk team om te beoordelen of het SP, MP en BKP (en vervolgens de gebouwwontwerpen en het ontwerp openbare ruimte) voldoen aan kwalitatieve eisen zoals: 'zorgvuldig ontworpen...', 'voldoende transparante...', 'niet gedomineerd door...', etc.

Mochten de ontwikkelende partijen om goed gemotiveerde redenen op onderdelen afwijken van de in dit hoofdstuk geformuleerde eisen en wensen, dan is het aan de supervisor en het ambtelijk team om te beoordelen in hoeverre dit mogelijk is en of er akkoord gegaan kan worden met de voorgedragen oplossing.

5.2 Openbare ruimte

Deze paragraaf geeft de kaders waar de inrichting en het ontwerp voor de openbare ruimte aan moeten voldoen. De kaders zijn onderverdeeld in de volgende thema's:

1. Sociaal veilige openbare ruimte
2. Watercompensatie
3. Nieuw water
4. Bestaand water & kwaliteit
5. Bestaande bomen
6. Groenkwaliteit en ecologie
7. Nieuwe bomen
8. Maaiveldinrichting
9. Ondergrond
10. Afvalinzameling

Ten aanzien van de openbare ruimte in de ontwikkelzone Zuid-West gelden de volgende ambities:

- De openbare ruimte is dag en nacht veilig en wordt zodanig ingericht dat overlastplekken worden voorkomen.
- De zone is in staat de klimaatveranderingen op te vangen met als doel het houden van droge voeten, nu en in de toekomst. [...]
- Nieuw water wordt toegevoegd zodat de Veenpolder beter bestand is tegen klimaatverandering en de ontwikkelzone kan worden afgekoppeld.
- Bestaand water blijft behouden. De waterkwaliteit van het bestaande water gaat

omhoog. Waar mogelijk wordt water zichtbaar en beleefbaar en op enkele plekken ook bereikbaar. Oevers worden ingezet om de ecologisch potentie optimaal te benutten

- Bestaande monumentale en waardevolle bomen blijven behouden
- Bestaand groen blijft behouden en wordt zichtbaarder, beter te gebruiken en beleefbaarder. Nieuwe groene plekken maken de verbinding met de fietslaan. Deze krijgt een groen karakter door minder verharding en goede groei ruimte voor grote bomen. Groene daken, groene binnenterreinen en groene gevels worden gestimuleerd.
- Bomen dragen bij aan o.a. verblijfskwaliteit en groenbeleving, het groenbeeld, klimaatadaptatie en biodiversiteit. Bomen worden toegevoegd in straten, plantsoenen, parken, pleinen binnengebieden en groene daken. Bomen worden zo geplaatst dat ze optimaal kunnen groeien. De focus ligt op kwaliteit, niet op kwantiteit.
- De ruimte in de ondergrond is schaars. Vooraf rekening houden met ondergrondse ruimte voor kabels en leidingen, Wko's en boomwortelpakketten.
- Afval is geen zorg. Op loopafstand is voldoende ruimte voor alle gebruikers om op een duurzame manier afval te deponeren. Afvalinzameling leidt niet tot gevaarlijke verkeerssituaties. In de openbare ruimte worden de grondstoffen centraal ingezameld. Dit gebeurt in een vijftal stromen: restafval, papier en karton, verpakkingsglas, PBD (plastic, blik

en drankenkartons) en GFT (groente-, fruit- en tuinafval). Dit geldt zowel voor particulieren als voor bedrijfsafval

Om de ambities te verwezenlijken gelden de volgende randvoorwaarden met bijbehorende eisen en wensen.

5.2.1 Sociaal veilige openbare ruimte

Eisen

- 's avonds en 's nachts worden de openbare ruimte en collectieve ruimten voldoende verlicht. Dit wordt aangetoond met een verlichtingsplan en lichtberekening. Zie voor specifieke richtlijnen [beleidsplan openbare verlichting](#).
- Alle plekken in de openbare ruimte, waaronder de plekken tussen de gebouwen zijn goed zichtbaar vanaf de openbare ruimte en vanuit de omliggende bebouwing (voldoende zichtrelaties).
- Collectieve ruimten zijn goed toegankelijk voor de beoogde gebruikers en ontoegankelijk voor ongewenste bezoekers.

5.2.2 Watercompensatie

Randvoorwaarden

Er moet worden voldaan aan de regels van [de Keur van het Hoogheemraadschap van Rijnland](#) ten aanzien van Doorstroming, Waterkwaliteit, Beheerbaarheid, Duikers.

5.2.3 Nieuw water

Randvoorwaarden

- 8.000 m² extra oppervlaktewater in de Ontwikkelzone is noodzakelijk omdat:
 - In de toekomst het hemelwater dat via de daken en openbare verharding tot afstroming komt in de Veenpolder wordt afgekoppeld van de gemengde riolering. De afstand van de Ontwikkelzone tot de boezem is groot. De vergrootte watergang in de ontwikkelzone geeft een extra mogelijkheid om het water van de ontwikkelzone te lozen.
 - Het oppervlaktewater in de Veenpolder heeft, na aanleg van het oppervlaktewater in de ontwikkelzone, voldoende bergingscapaciteit om de ontwikkelzone af te koppelen en de bergingseis van 70 mm te halen.
- Watersysteem optimaliseren om de bergingscapaciteit te vergroten en het laagste punt in het systeem te ontlasten.
- Een bui van 70 mm/uur wordt vastgehouden en geborgen op eigen perceel of gebouw. Deze voorzieningen voeren de eerste 24 uur vertraagd af (niet extra naar riolering of watersysteem) en zijn in maximaal 60 uur weer beschikbaar.
- Het realiseren van een inundatiegebied bij de 's Gravensandeweg.

Eisen

- Voldaan moet worden aan strategisch plan klimaatadaptatie
- Maak openbare, goed bereikbare verblijfsplekken aan het water

5.2.4 Bestaand water en kwaliteit

Eisen

- Aanpassen, versterken en creëren van ecologische verbindingen gebeurt volgens het [Ecologisch Beleidsplan](#) en NatuurNetwerk Haarlem.
- Evenwicht en variatie van verschillende dier- en plantsoorten volgens Ecologisch Beleidsplan.
- Er moet worden voldaan aan de regels van de Keur van het Hoogheemraadschap van Rijnland ten aanzien van Doorstroming, Waterkwaliteit, Beheerbaarheid, Duikers.

5.2.5 Bestaande bomen

Randvoorwaarden

- Randvoorwaarden en eisen met betrekking tot bestaande (monumentale en waardevolle) bomen staat beschreven in de bomenverordening.

Eisen

- Bij planvorming een ruimtereservering in acht nemen voor het behouden en versterken van bestaande waardevolle en monumentale bomen, boomstructuren, groengebieden met (ecologische) waarde. Te behouden bomen: Bestaande wortelruimte conform kroonprojectie blijft onaangetast.
- Een Boom Effect Rapportage wijst uit welke bestaande bomen behouden blijven.

5.2.6 Groenkwaliteit en ecologie

Groenkwaliteit

Eisen

- Beplantingseisen conform [Handboek Inrichting Openbare Ruimte HIOR](#).
- Voldaan moet worden aan [Strategisch plan klimaatadaptatie](#).
- Inrichting openbare ruimte volgens het 'groen, tenzij'-principe (ruimte is groen, tenzij dit niet mogelijk is).
- Opstellen concept beplantingsplan
 - Er komt een continu profiel langs het spoor met doorgaande boomstructuur. Overmaat richting spoor wordt groen/blauw ingericht met een maat die ruimte biedt voor een gevarieerde beplanting en een aaneengesloten groene route voor wandelaars.
- Toon aan of voldaan wordt aan de 3-30-300 vuistregel. Dat wil zeggen:
 - vanuit elke woning zijn drie bomen te zien,
 - 30 procent van het totale oppervlak van de wijk bestaat uit openbaar groen
 - in de nabijheid van 300 meter van een woning is een groen park of plantsoen toegankelijk.
 - Een groter park is op niet verder dan 750 meter van de woning te bereiken, wanneer binnen 300 meter alleen een plantsoen aanwezig is.

Wensen

- 15% van de geveloppervlakte (levend) groen maken.
- Volkstuinengebied ecologische en fysiek verbinden met het van Leeuwenhoekpark.
- Toevoegen van verblijfsgroen en ecologische waarden aan het Geel-Wit complex.
- Aaneengesloten groene route voor wandelaars, fietsers en andere recreatie.
- Een natuurspeeltuin
- Ruimte laten voor eigen initiatief

Ecologie

Randvoorwaarden

- Er wordt gewerkt conform de Wet Natuurbescherming. Bij werkzaamheden die van invloed zijn op flora en fauna wordt gewerkt volgens de Gedragscode soortbescherming van Stadswerk.
- Elke ruimtelijke ontwikkeling moet met een natuurtoets* (ecologisch onderzoek) beoordeeld worden op ecologische effecten, inclusief quick-scan ecologie, en eventuele invasieve exoteninventarisatie.

Eisen

- Aanpassen, versterken en creëren van ecologische verbindingen gebeurt volgens het [Ecologisch Beleidsplan](#) en NatuurNetwerk Haarlem ([link volgt nog](#)).
- De maatregelen besproken in het [Soort-managementplan](#) ([zie bijlage x](#)). voor Zuidwest worden opgevolgd.

- Wilgenveld, het Van Leeuwenhoekpark, het Einsteinplantsoen zijn onderdeel van NNH(alle drie ecologische hotspots). Ook het groen langs de spoorbaan, langs de Munterslaan, langs de Westergracht en langs de Faradaystraat vormen ecologische verbindingen. De ecologische structuur is aangegeven in de masterplankaart. Het is van belang dat in de ontwikkeling de ecologische waarden behouden blijven en versterkt worden.
- Verbeteren ecologische verbinding door toevoegen groenzone tussen Eysinkweg en spoor.
- De blauw-groene structuur fungeert als een nieuwe noord-zuid ecologische verbinding (bypass) in de zone tussen het Einsteinplantsoen en de Westergracht.
- Soortendiversiteit: inheems en oorspronkelijk genoom voor bomen en struiken. Het stedelijk gebied bevat ten minste 50% inheemse soorten (met oorspronkelijk genoom).
- Optimaliseren van bestaande verbindingen d.m.v. faunapassages conform het vastgestelde ecologisch beleidsplan.
- [Ecologisch Beleidsplan 2019](#). (potenties van Hotspots en verbindingen aangewezen in de zone worden benut.
- Bloemrijke (kleurrijke) beplantingen: bloeiende heesters, vaste planten en kruiden (inheems).
- CO₂-bindende soorten als wilg en els.
- Inheemse soorten (soortecht, autochtoon en on-gecultiveerd, afkomstig uit biologische kweek), m.n. soorten die van nature thuishoren in Haarlem, met op geschikte locaties een fruitboom.
- Aanplanten van meerdere (boom)soorten op locatie/straat in plaats van één boomsoort per straat.

- Assortiment dat klimaatbestendig is (warmteminnende soorten) en bestand tegen zeeklimaat. Van belang is het behoud van gebiedseigen soorten. Zo kunnen ze zich beter aanpassen aan de nieuwe omstandigheden en het veranderende klimaat.
- Verantwoorde gazonmengsels, zonder woekerende exotische grassoorten (zoals Engels raaigras en Bermudagrass).

5.2.7 Nieuwe bomen

Eisen

- De minimale plantafstand voor nieuwe bomen ten opzichte van een watergang is in verband met het onderhoud van de oever in beginsel 4 meter. Dit is afhankelijk van de situatie, zoals talud breedte.
- Voldoende maat in het profiel voor nieuwe boomstructuren voor doorgaande boomstructuur van Westergracht tot Einsteinplantsoen. Alle straten hebben 2 rijen bomen, minimaal 2e grootte. Hiervoor moet voldoende maat worden gereserveerd in de profielen zowel boven- als ondergronds.
- Bovengrondse standplaatseisen voor bomen conform beleid.

5.2.8 Maaiveldinrichting

Eisen

- Eisen ondergrondse vuilcontainer (OGVC) bovengronds: zie [4.3.11](#)
- Alle materialen, formaten, standaarddetails, objecten, meubilair en armaturen, kleuren

en verbanden zijn eenduidig voor het gehele gebied. [Handboek Inrichting Openbare Ruimte \(HIOR\)](#)

- Boomspiegels en plantvakken liggen verlaagd/ a-niveau. In overleg met de gemeente kan hiervan eventueel worden afgeweken waar het een situatie betreft met bomen op een parkeergarage die omwille van voldoende wortelruimte in boombakken worden geplaatst.
- Fietsparkeren in de openbare ruimte conform [nota bouwen en parkeren](#)
- Laden en lossen in de openbare ruimte vindt plaats op 1 dubbele plek per blok – eventueel binnen venstertijden – met de mogelijkheid voor dubbelgebruik als reguliere parkeerplek.
- Trafo's en andere nutsvoorzieningen (waaronder eventuele WKO-installatie, m.u.v. wko putten), worden niet in de openbare ruimte geplaatst.
- Lichtmasten moeten minstens drie meter vanaf de stam van de boom staan.
- Toegankelijkheidsmaatregelen, zie paragraaf 5.6, bereikbaarheid op orde.

5.2.9 Ondergrond

Eisen

Eisen ondergrondse ruimte reserveringen conform de Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuur (AVOI) *volgt bij vaststelling*.

5.2.10 Afvalinzameling

Eisen particulier afval

- Eisen ondergrondse vuilcontainer (OGVC) bovengronds conform [Richtlijnen inzamelmiddelen en -voorzieningen Afval](#).
- Het inrichten van aanbiedplaatsen voor particulier afval gebeurt volgens de richtlijnen uit de [structuurvisie openbare ruimte \(SOR\)](#) om de ruimtelijke impact van deze containers te beperken:
 - Containers zijn niet zichtbaar vanaf 'lange lijnen';
 - Containers zijn minimaal zichtbaar vanaf straat- of pleinzijde;
 - Containers worden centraal geclusterd in lijn- of blokopstelling;
 - Clustering vindt plaats met overig meubilair;
 - Groenstroken blijven vrij van containers.

Eisen bedrijfsafval

- Bedrijfsafval worden op eigen terrein en niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte, gestald. Voor de commerciële en maatschappelijke voorzieningen in de plinten van de blokken betekent dit dat deze een inpandige opslagruimte voor bedrijfsafval hebben. Alleen de toegangen tot deze ruimten zijn zichtbaar vanaf de openbare ruimte.

5.3 Gebouwen, de Haarlemse stijl

Deze paragraaf geeft de stedenbouwkundige kaders waar de gebouwentwerpen aan moeten voldoen. De kaders zijn onderverdeeld in de volgende thema's:

1. Sociaal veilige gebouwen
2. Rooilijnen
3. Gebouwhoogten, setbacks, balkons & loggia's
4. Plinten: levendig en privacy
5. Hoofdentrees appartementen
6. Parkeergarages, laden & lossen en bijbehorende entrees
7. Fietsenstallingen, bergingen en bijbehorende entrees
8. Nutsvoorzieningen en andere installaties in de gebouwen en op het dak
9. Beeldkwaliteit gebouwen
10. Duurzaamheid gebouwen
11. Special, landmarks & hoogteaccenten

Ten aanzien van de bebouwing in de ontwikkelzone Zuid-West gelden de volgende ambities:

- De realisatie van een sociaal veilige en levendige buurt. Overgangen tussen openbaar en privé dragen bij aan de sociale veiligheid.
- Rooilijnen liggen vast als er sprake is van een overgang naar bestaande bebouwing of waardevolle openbare ruimte.
- De keuzes met betrekking tot gebouwhoogten,

setbacks, balkons en loggia's zijn passend binnen het Haarlemse, wat betreft de identiteit en de menselijke maat. Moet leiden tot goed functionerende buitenruimtes.

- Het creëren van levendige, actieve en flexibele plinten die bijdragen aan een prettige openbare ruimte, die zowel overdag als 's avonds sociaal veilig is.
- Een goede toegankelijkheid voor iedereen en het vergroten van de sociale veiligheid ter plaatse van de entrees, o.a. door zichtbare hoofdentrees aan de straat, met royale afmetingen zonder hoogteverschillen.
- De autoparkeervoorzieningen voor bewoners en bezoekers inpandig en uit het zicht oplossen. De toegangen tot de parkeergarages mogen de gebouwplinten en de openbare ruimte waaraan ze gelegen zijn niet domineren.
- Fietsparkeren voor bewoners inpandig en uit het zicht oplossen bij de hoofdentrees.
- Nutsvoorzieningen en andere installaties inpandig en uit het zicht oplossen.
- Streven naar een prettige en gezonde woon- en leefomgeving, zodat de zone in staat is om op maatschappelijke trends te reageren en zichzelf waar nodig te vernieuwen, en daarmee toekomstbestendig te zijn.

Om de ambities te verwezenlijken gelden de volgende randvoorwaarden met bijbehorende eisen en wensen.

5.3.1 Sociaal veilige en toegankelijke gebouwen

Randvoorwaarde

- Gebouwen en onderdelen daarvan, waaronder de garages, stallingen en verbindingstunnels, voldoen aan het [Politiekeurmerk](#).

Eisen

- Eisen ten aanzien van de sociale veiligheid van plinten, hoofdentrees, parkeergarages, fietsenstallingen en bergingen zijn verwerkt in de eisen genoemd onder de desbetreffende subparagrafen.
- Toegankelijkheid. Gebouwen en openbare buitenruimten moeten toegankelijk zijn voor personen met een handicap. Voor bouwwerken staan hiervoor eisen in het Bouwbesluit per 1 januari 2023 in het [Besluit bouwwerken leefomgeving](#).

5.3.2 Rooilijnen

Eisen

- De masterplankaart geeft aan waar de rooilijnen liggen.
- De rooilijn kent een minimale marge, zodat door inspringingen in de voorgevelrooilijn een pandsgewijze opbouw (verkaveling) ontstaat, dat het karakter individueel en afwisselend maakt.

5.3.3 Gebouwhoogten, setbacks, balkons & loggia's

Randvoorwaarden

- De ontwikkeling voldoet aan de in de masterplankaart opgenomen bouwregels.

Eisen

- De masterplankaart geeft de rooilijnen, bouwhoogten en de setbacks. Zie ook beeldkwaliteit paragraaf 3.4
- Buitenruimtes zoals balkons maken integraal onderdeel van het gevel ontwerp en zijn in balans met de wens om de verblijfsruimtes in de woningen tot uitdrukking te brengen
- De bebouwingshoogte van vier à zes bouwlagen aan de straat is dominant. Na de vierde laag wordt een setback of dak ingezet.
- Hoogteaccenten staan terug van de rooilijn zodat hun dominantie in het straatbeeld wordt verzacht

5.3.4 Plinten: levendigheid en privacy

Eisen voorzieningenplinten

- De masterplankaart Programma & functies geeft aan waar de commerciële en maatschappelijke voorzieningen dienen te komen. Zie voor kaders programma paragraaf 5.4.
- Directe ontsluiting aan de straat zodat de openbare ruimte direct geactiveerd wordt.
- Blinde onderkanten van gebouwen ten gevolge van bergingen, parkeeroplossingen,

magazijnen etc zijn uit den boze.

- Alle voorzieningen hebben een begane grond met een vrije hoogte van minimaal 4,5 meter van vloer tot plafond zodat flexibele invulling mogelijk is.
- Raampartijen die vanwege achterliggende functies door de gebruiker afgedekt gaan worden met folie of lamellen worden niet als transparante gevels beschouwd.
- Plinten, arcades en overstekken worden zorgvuldig ontworpen met als doel het creëren van een sterke relatie en interactie tussen gebouw en openbare ruimte. Arcades en overstekken zijn in de avonduren goed verlicht en belicht ivm sociale veiligheid.

Eisen woonplinten

- Directe ontsluiting van woning aan de straat zodat de openbare ruimte direct geactiveerd wordt.
- De woonplinten krijgen een begane grondlaag met een vrije hoogte van minimaal 3,7 meter (van vloer tot plafond).
- Woningen op de begane grond krijgen aan de kant van de openbare ruimte alleen levendige functies zoals een keuken, kantoor of woonkamer. Slaapkamers zijn geen levendige functies.
- Woningen op de begane grond krijgen een eigen voordeur aan de openbare ruimte.
- De overgang openbaar/privé dient zorgvuldig ontworpen te worden zodat het de bewoners voldoende privacy biedt en tegelijkertijd bijdraagt aan de levendigheid, het groene

karakter en de sociale veiligheid van de openbare ruimte (zie ook beeldkwaliteit paragraaf 3.4).

5.3.5 Hoofdentrees appartementen

Eisen

- Entree partijen zijn integraal onderdeel van de architectuur verfijnd en een lust voor het oog.
- Extra aandacht aan entree partijen bij clusters van voorzieningen en bedrijven.
- Hoofdentrees van appartementengebouwen krijgen royale afmetingen in breedte en hoogte, passend bij het aantal appartementen dat vanuit de entree wordt ontsloten.
- Hoofdentrees aan pleinen of in zichtassen domineren de plint van het gebouw niet.
- Brievenbussen bij entrees waarop veel woningen ontsloten zijn, worden niet aan de buitenzijde, maar in de entreehal geplaatst, grotendeels uit het zicht vanaf de openbare ruimte.
- Alle gebouwen voldoen aan de eisen en regelgeving omtrent toegankelijkheid

5.3.6 Parkeergarages, laden & lossen en bijbehorende entrees

Randvoorwaarde

- Er worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd. Conform [nota bouwen en parkeren](#). Voor meer informatie zie 5.5 Mobiliteit, bereikbaarheid op orde.

Eisen

- In de openbare ruimte wordt ingezet op kwaliteit en vergroening. De bezoekersparkeerplekken die niet in de openbare ruimte kunnen worden gerealiseerd moeten uit het zicht worden opgelost.
- Autoparkeervoorzieningen voor bewoners en deels bezoekers dienen inpandig en uit het zicht opgelost te worden.
- Eventueel noodzakelijke loading docks en containers bedrijfsafval worden inpandig en uit het zicht opgelost.
- Toegangen tot parkeergarages (en eventuele inpandige loading docks) worden niet aan de centrale as (fietslaan) ontsloten, m.u.v. Stephensonstraat 38.
- Toegangen tot parkeergarages (en eventuele inpandige loading docks) worden uit het zicht geplaatst en dus niet aan pleinen of in zichtlijnen van straten of langzaam verkeer routes.
- Toegangen tot parkeergarages worden zodanig geïntegreerd in de gebouwwontwerpen dat ze de kwaliteit van de begane grondgevel zo min mogelijk verstoren.
- Eventueel benodigde hellingbanen vallen binnen de rooilijnen van het parkeergebouw.
- Bij elke ontwikkeling wordt aangegeven hoe de logistieke diensten (opvangen bezoek (auto en fiets), ontvangen pakketjes / thuisbezorgdiensten, ophalen afval etc.) worden georganiseerd, zonder afwenteling op de openbare ruimte.

5.3.7 Fietsenstallingen, bergingen en bijbehorende entrees

Eisen

- Voldaan wordt aan de fietsparkeernormen, zoals verwoord in de [nota bouwen en parkeren](#).
- Fietsparkeren voor bewoners dient inpandig en zoveel mogelijk uit het zicht vanaf de openbare ruimte opgelost te worden. Uitgangspunt voor het toepassen van collectieve fietsenstallingen is de [Haarlemse beleidsregel bergingen bij nieuwe woongebouwen](#). Elk appartementengebouw krijgt hierbij een goed toegankelijke, collectieve fietsenstalling dicht bij de hoofdentree (zie ook paragraaf 5.5.4).
- De entree tot het inpandig fietsparkeren intern koppelen aan de hoofdentree van de woningen.
- Het fietsparkeren in de openbare ruimte ligt nabij de hoofdentree:
 - Voor bewoners op een maximale afstand van 20 meter.
 - Voor bezoekers op een maximale afstand van 50 meter.
- Indien de openbare ruimte maar een deel van het fietsparkeren voor bezoekers van de voorzieningen en de woningen kan herbergen, dan dient het resterende deel in inpandige, openbare fietsenstallingen opgelost te worden (zie ook paragraaf 5.5.5.).
- Inpandige fietsenstallingen (en eventueel individuele bergingen) worden zodanig gepositioneerd en ontworpen dat deze zo min

mogelijk zichtbaar zijn vanuit de openbare ruimte.

- De plint van een gebouw wordt nooit gedomineerd door inpandige fietsenstallingen, tenzij het een gevel aan een (af te sluiten) binnenterrein betreft.
- Toegangen tot de fietsenstallingen worden zodanig geïntegreerd in de gebouwwontwerpen dat ze de kwaliteit van de begane grondgevel zo min mogelijk verstoren.
- Waar mogelijk wordt de entree van de fietsparkeergarage gekoppeld aan de geplande fietslaan.

5.3.8 Nutsvoorzieningen en andere installaties in de gebouwen en op het dak

Randvoorwaarden

- Traforuimten dienen zodanig ontworpen en gepositioneerd te worden dat het jaargemiddelde magnetische veld bij de omliggende woningen en de brandwerendheid van de traforuimten binnen de richtlijnen blijft.

Eisen

- De ontwikkelende partijen inventariseren bij de verschillende nuts- en telecombedrijven de behoefte aan nutsvoorzieningen zoals trafostations en andere kasten (waaronder eventuele WKO-installaties) en bijbehorende technische randvoorwaarden waaronder toegankelijkheid.
- Nutsvoorzieningen zoals trafostations en

andere installaties (waaronder eventuele WKO-installatie), worden (met uitzondering van de bron(put)) niet in de openbare ruimte en niet op maaiveld geplaatst, maar worden inpandig opgelost.

- Toegangen tot technische ruimten zijn maximaal 2 meter breed en liggen minimaal 5 meter uit de hoek van het gebouw. Dit geldt niet voor een gevel aan een (af te sluiten) binnenterrein.
- Toegangen tot technische ruimten voldoen aan de toegankelijkheidseisen van de verschillende nutsbedrijven (let hierbij op dat dit de eisen betreffen, niet de wensen).
- Toegangen tot technische ruimten veroorzaken geen onveilige situaties of overlast van onderhoudsvoertuigen op fiets- en wandelpaden.
- Toegangen tot technische ruimten worden zodanig geïntegreerd in de gebouwwontwerpen dat ze de kwaliteit van de begane grondgevel zo min mogelijk verstoren.
- Technische voorzieningen die boven op de gebouwen geplaatst moeten worden (zoals liftopbouwen, klimaatinstallaties en duurzame energieopwekking) zijn niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte, worden niet in het verlengde van zichtlijnen geplaatst en worden verwerkt in de architectuur van het gebouw.

5.3.9 Beeldkwaliteit gebouwen

De kaders met betrekking tot de beeldkwaliteitsaspecten van de gebouwen zijn te vinden in paragraaf 3.4 beeldkwaliteit gebouwen. Deze paragraaf geeft op hoofdlijnen de thema's weer die verder uitgewerkt moeten worden in het beeldkwaliteitsplan behorende bij het SP.

5.3.10 Duurzaamheid gebouwen

De randvoorwaarden, eisen en wensen met betrekking tot duurzaam bouwen staan beschreven in de [praktijkrichtlijn duurzaam bouwen](#).

5.3.11 Special, landmarks & hoogteaccenten

De randvoorwaarden, eisen en wensen met betrekking tot specials en hoogteaccenten van gebouwen staan beschreven in hoofdstuk 4 deelgebieden.

5.4 Programma, aantrekkelijk wonen en werken

Deze paragraaf maakt de vertaalslag naar een concreet programma dat invulling geeft aan de gestelde ambities en de visie op de ontwikkeling van de Ontwikkelzone Zuid West zoals te lezen is in hoofdstuk 2 en 3.

Ten aanzien van het programma in de ontwikkelzone Zuid-West gelden de volgende ambities:

- Voor een goed functionerende en levendige buurt is het bereiken van een goede functiemix noodzakelijk. Concreet betekent dit dat er woningen, werk-, winkel-, cultuur- en sociaal-maatschappelijke functies en voorzieningen worden toegevoegd aan de zone en dat deze strategisch worden gepositioneerd. In de zone is geen nieuwe ruimte opgenomen voor grootschalige detailhandel en bedrijvigheid.
- De ambitie is om een nieuw gemengd woon-werkgebied te creëren, waarbij bedrijvigheid en werkgelegenheid samengaan met wonen. En om voldoende, passende commerciële-, buurtgebonden en sociaal-maatschappelijke voorzieningen te realiseren binnen de zone zodat voorzien kan worden in de (markt)vraag met de komst van een groot aantal nieuwe woningen en doelgroepen in de wijk. Er zijn drie economische profielen: productief woonmilieu (zuidelijk deel), wijkverzorgende

voorzieningen (midden deel), mix bedrijven, wijk en stedelijke functies (noordelijk deel, incl. Plaza West). Het huidige aantal arbeidsplaatsen blijft behouden en nieuwe soorten werkgelegenheid krijgen een plek.

Om de ambities te verwezenlijken gelden de volgende randvoorwaarden met bijbehorende eisen en wensen, uitgesplitst naar: woon-, werk- en voorzieningenprogramma.

5.4.1 Woonprogramma

Randvoorwaarden

- Voor koop woningen in het vrije segment geldt een zelfbewoningsplicht en een antispeculatiebeding.
- Realiseer alleen levensloopbestendige woningen, die flexibel in gebruik zijn en daarmee geschikt zijn voor meerdere doelgroepen.

Eisen

- De ontwikkeling richt zich qua doelgroepen op starters en ouderen, conform de actuele [woonvisie](#).
- Op de verdeling van de woningen is een maatwerkafspraken van toepassing van 50% sociaal¹, 12,5% middelduur en 37,5% vrij.

¹ Met zorginstellingen en het zorgkantoor wordt de behoefte aan een intramuraal huisvestingsconcept (of een extramuraal geclusterd zorghuisvestingsconcept gericht op zwaardere ouderenzorg) verkend. Afhankelijk van de beoogde doelgroep en de mogelijkheid van scheiden van wonen en zorg kunnen deze woonvormen onder de 50% sociale huur vallen.

Zie [nota kaders en instrumenten sociale huur en middensegment](#).

- *De sociale huurwoningen worden overgedragen en beheerd en verhuurd door één van de in Haarlem actieve woningcorporaties en dit wordt vastgelegd in anterieure overeenkomsten.*
- De sociale huurwoningen hebben een gemiddelde oppervlakte van 50m² GBO en beschikken tenminste over één slaapkamer. Verder voldoen de woningen aan de kwaliteitseisen zoals gesteld in het programma van eisen van de drie Haarlemse woningcorporaties. Hier geldt – bij vaststelling van dit stuk – onder andere:
 - *Minimaal 30 appartementen met één entree (met lift) o.a. vanwege de verdeling van de servicekosten. Maximaal 60 appartementen op één entree vanuit leefbaarheid.*
 - *Eigen entree voor sociale woningbouw, dus geen gedeelde entree met koop of vrije sector huur wegens beheersbaarheid, met daarbij een afgesloten en goed bereikbare ruimte voor het stallen van scootmobielen (per 10 woningen 1 opstelplaats).*
 - *⅔ tweekamerappartementen (min. 50 m² GBO) en ⅓ driekamerappartementen (gemiddeld 60 m² GBO).*
- In de sociale huur betreft het zelfstandige woningen.
- De woningen in de middencategorie moeten voor 60% worden ingevuld met lage middeldure huur en/of koop en voor 40% worden ingevuld met hoge middeldure huur en/of koop.

- Grenzen middeldure koop- en huurwoningen conform Verordening Doelgroepen woningbouw Haarlem
- Grootte middeldure woningen conform [nota kaders en instrumenten](#).
- Tenminste 25% van het totale programma in Zuidwest richt zich zeer specifiek op de doelgroep senioren. Dit betekent:
 - *Binnen ieder segment worden (o-trede) woningen/ appartementen voor vitale ouderen gerealiseerd. Bij de uitwerking van de woningplattegronden wordt rekening gehouden met levensloopbestendigheid, rollatordoorgankelijkheid, de aanleg van technologie (op termijn) om wonen met zorg comfortabel en efficiënt te realiseren. Dit gaat bijvoorbeeld om loze leidingen voor data en elektra, en sloten die makkelijk kunnen worden omgezet naar elektronische sloten.*
 - *Binnen het totale woonprogramma worden tenminste 60 geclusterde seniorenwoningen (deels sociale huur en deel in het middeldure segment) in de nabijheid (binnen een straal van 500m) van (parkeer)voorzieningen, gerealiseerd. Voor de toewijzing hiervan worden aanvullende afspraken gemaakt.*

Wensen

- Niet iedereen kan zelfstandig wonen. Er is ruimte gewenst voor diverse vormen van begeleid wonen ook voor bijzondere doelgroepen (i.c.m. zorg).
- De locatie en stedelijkheid in het gebied leent

zich goed voor woonwerk-concepten.

- Bij de realisatie van seniorenwoonconcepten (extramuraal) worden gedeelde voorzieningen meegenomen in het ontwerp, zoals een gemeenschappelijke woonkamer of een collectieve ontmoetingsruimte.
- Het is wenselijk om woonconcepten te realiseren waarbij, vanuit financieel en duurzaamheidsoogpunt, ingezet wordt in het delen van (collectieve) ruimtes en dagelijkse gebruiksvoorwerpen (o.a. auto). Het heeft de voorkeur deze woningen toe te wijzen aan starters of aan ouderen.
- Het is wenselijk om een deel van de woonbebouwing op de begane grond zo te ontwerpen dat deze ruimte multifunctioneel te gebruiken is en verleidt om gedeeltelijk in te zetten als werkfunctie, atelier, kantoor aan huis, kapper etc. De woningen krijgen aan de straatzijde een hoge plint, met in ieder geval één zelfstandige (kantoor)ruimte welke flexibel in te delen is, met een eigen opgang voor de werkruimte.
- Combineer wonen en werken binnen de zone. Denk bijvoorbeeld aan woongebouwen met werkunits waar uitwisseling kan plaatsvinden en samengewerkt kan worden (starters en zzp-ers).
- Woningen in de plint zijn geschikt om in de toekomst om te zetten naar andere (niet woon-) functies.

5.4.2 Niet-wonen programma

Randvoorwaarden

- De ontwikkeling draagt bij aan de transformatie van een monofunctioneel gebied naar een kwalitatief gemengd woon-werkgebied door kennisintensieve banen, werk-, commerciële, maatschappelijke en buurtgebonden functies toe te voegen.
- Behoud het huidige aantal banen (circa 1.500)
- Publieke functies zijn gelegen langs de hoofdroutes en zijn zichtbaar, bereikbaar en toegankelijk gepositioneerd in de plinten van de gebouwen, op bijzondere plekken of op de 1e verdieping aansluitend op openbaar toegankelijk gebied. Commerciële voorzieningen zoals kantoren en kleinschalige bedrijvigheid kunnen ook op de verdiepingen gepositioneerd worden, bijvoorbeeld op plekken die minder geschikt zijn voor wonen. Wij staan open voor het toepassen van nieuwe werkconcepten en het mengen van verschillende functies. Bijvoorbeeld het mengen van horeca en kantoorlocaties of creatieve bedrijvigheid en sociale voorzieningen.

Werkprogramma

Eisen

- Het plan bevat minimaal 15.000 m² commerciële ruimte waarvan 12.000 m² kantoorruimte en 3.000 m² bedrijfsgebouwen.
- Het plan bevat minimaal 6.500 m² aan

werkruimte in woon-werkunits. Ontwikkelaars maken inzichtelijk hoeveel arbeidsplaatsen gerealiseerd worden waarbij een woon-werkunit meetelt voor 1 arbeidsplaats. *Gedacht kan worden aan kleinschalige bedrijvigheid en kantoorruimte, dienstverlening, co-workingspaces, pakketpunten en andere wijkverzorgende economische functies. Hierbij wordt aansluiting gezocht op de lokale behoeften en de lokale beroepsbevolking. De Grippensteinweg biedt ruimte voor grootschalige kantoren en bedrijven. Denk aan verhuurbare werkunits/-locaties van ca. 250m².*

- Borg dat bedrijven die binnen de zone landen passen bij het regionaal economisch profiel, welke vooral gekenmerkt door een groot aandeel financiële en zakelijke dienstverlening, (semi) overheidsorganisaties detailhandel en de creatieve sector en ICT.
- Toon aan dat de ontwikkeling een positief effect/bijdrage heeft op het creëren van een interessante en levendig gemengd woon-werkgebied(en).

Wensen

- Behoud de aanwezige werkgelegenheid in de zone die past bij een gemengd woon-werkgebied.
- Creëer multifunctionele levendige ruimtes waar wonen, werken, ontspannen, sporten, eten en drinken samengaan.
- Realiseer (creatieve clusters met) informele werklocaties, multitenantruimtes (met

gedeelde, collectieve voorzieningen) en werken-aan-huis, zodat wonen en werken dicht bij elkaar gebracht worden.

- Geef binnen de zone ruimte aan hubvorming (economische hotspots), proeftuinen en broedplaatsen (voor kunst en creatieve bedrijvigheid), gericht op toegepaste innovatie. Locaties met (eventueel tijdelijke) modulair, goedkoop huurvastgoed en flexibele ruimtelijke plannen ('experimenteerruimte') zijn kansrijk om innovatie aan te trekken.
- Zet voordat de verschillende ontwikkelgebieden worden herontwikkeld in op kansen door Placemaking: het tijdelijk ruimte bieden aan innovatieve bedrijven (broedplaatsen) in leegstaande panden voor branding van de verschillende (ontwikkel) gebieden.
- Geef ruimte aan kleinere bedrijven, startups en plekken waar zzp-ers zich kunnen vestigen bijvoorbeeld in satellietvestigingen, co-workingspaces, multi-tenantruimtes en bedrijfsverzamelgebouwen.

5.4.3 VOORZIENINGENPROGRAMMA

Commercieel en buurtgebonden voorzieningen

Eisen

- Het plan bevat minimaal 3.375 – 3625 m² BVO commerciële en buurtgebonden voorzieningen, waarvan circa de helft winkels en andere helft detailhandel/horeca.

- De hierboven genoemde ruimte voor commerciële en buurtgebonden functies voorzien in werkgelegenheid. Ontwikkelaars maken inzichtelijk om hoeveel arbeidsplaatsen het gaat. Uitgangspunt hierbij is de [Economische visie Haarlem](#). Naast bovenstaande functies kan gedacht worden aan sport, kinderdagopvang en andere wijkverzorgende voorzieningen. Hierbij wordt aansluiting gezocht op de lokale behoeften en de lokale beroepsbevolking.

Wensen

- Creëer een prettig leef- en verblijfklimaat door bestaande voorzieningenclusters aan te vullen met (vers)speciaalzaken, frequent benodigd niet-dagelijks aanbod en/of ondersteunende horeca.
- Het horeca-aanbod voegt kwaliteit toe en onderscheid zich van reeds bestaande horeca, bijvoorbeeld in type keuken, gezondheid, kwaliteit en/of uitstraling.

Sociaal-maatschappelijke voorzieningen

Eisen

- Het plan bevat minimaal 4.800 m² BVO ruimte voor bedrijven in de gezondheid- en welzijnszorg, waarvan 1.420 m² eerstelijnszorg aangevuld met andere eerstelijnszorg, medische dienstverleners en flexruimten voor partners zorg/welzijn.
- Realiseer kinderopvang en buitenschoolse opvang (totaal 700-900 m² bvo als integraal kindcentrum).

- Realiseer ca. 3.000 m² bvo aan woonvoorzieningen voor maatschappelijke opvang in het Van Leeuwenhoekpark.
- In het totaalplan voor een integrale en multifunctionele ontwikkeling op het gebied van sport en onderwijs zitten o.a.:
 - Een 8 tot 16 klassige basisschool van 2.500 tot 4000 m²;
- Behoud bij Geel-Wit het aantal velden. Vergroot het hoofdveld tot een volwaardig wedstrijdveld (volgens specificaties KNVB eisen).
- Realiseer een plein t.h.v. de Remise dat geschikt is voor kleinschalige (week)markten en evenementen. Ontwerp alle nodige voorzieningen (o.a. aansluitingen) mee in het ontwerp van de openbare ruimte.
- Sociaal-maatschappelijke functies voorzien in werkgelegenheid. Ontwikkelaars maken inzichtelijk om hoeveel arbeidsplaatsen het gaat. Hierbij wordt aansluiting gezocht op de lokale behoeften en de lokale beroepsbevolking.
- Sociaal-maatschappelijke functies in de plint hebben een open uitstraling en zijn openbaar toegankelijk.

Wensen

- De transformatie biedt kansen voor kunst en cultuur in gebouwen en in de openbare ruimte, maar ook voor (tijdelijke) muurschilderingen; bijvoorbeeld op eventuele blinde gevels tijdens het transformatieproces.
- Het is wenselijk om meer ruimte bieden aan

sociaal-maatschappelijke voorzieningen, zoals het sociaal wijkteam, jongerencentrum (ca. 140 m² BVO) of welzijnsvoorzieningen (ca. 375 m² BVO).

- Cluster sociaal-maatschappelijke en culturele functies binnen de zone.
- Creëer een prettig leef- en verblijfklimaat door bestaande voorzieningenclusters aan te vullen met in de wijk gewenste sociaal-maatschappelijke functies.

5.5 Mobiliteit, bereikbaarheid op orde

In deze paragraaf worden de kaders voor de volgende mobiliteitsaspecten behandeld:

1. Bijdrage Haarlemse mobiliteitstransitie
2. Toegankelijkheid voetgangers & mindervaliden
3. Fietspaden & fietsenstallingen
4. Fietsparkeren bewoners & werknemers
5. Fietsparkeren bezoekers
6. Autoparkeren bewoners, werknemers en bezoekers
7. Toegankelijkheid calamiteitendiensten
8. Afvalinzameling, laden & lossen, pakketbezorging, personenvervoer, et cetera

Met het stedenbouwkundig plan (SP) en het mobiliteitsplan (MP) onderbouwen de ontwikkelende partijen hoe aan de in dit hoofdstuk beschreven onderdelen wordt voldaan. In het MP wordt ook beschreven hoe de (toekomstige) bewoners duidelijk op de hoogte worden gesteld van de mobiliteitsoplossingen in het gebied. Hierin wordt ook aangegeven hoe de communicatie voor de komende (tenminste) vijf jaar is geborgd.

Ten aanzien van mobiliteit in de ontwikkelzone Zuid-West gelden de volgende ambities:

- In de ontwikkelzone wordt gekozen voor: Slim en duurzaam organiseren van het mobiliteitssysteem. Een aantrekkelijke, toegankelijke en veilige openbare ruimte voor actieve mobiliteit. Goede verbindingen met het centrum en station Heemstede Aerdenhout.

Bij de ontwikkeling van de ontwikkelzone geven we invulling aan de Haarlemse mobiliteitstransitie en sluiten we aan bij de gemeentelijke doelstellingen. [Het Haarlemse Mobiliteitsbeleid](#) is hierbij uitgangspunt (zie hoofdstuk 2).

- Ambitie: In het gebied is het gemakkelijk, veilig en comfortabel verblijven, ook voor minder validen. Hiermee wordt de ontwikkelzone levendig en zijn ontmoetingen op straat vanzelfsprekend.
- De fiets wordt het aangewezen vervoersmiddel voor de bewoners, werknemers en bezoekers van de zone. Hiervoor verbeteren we de bereikbaarheid voor fietsers, de fietsbeleving en het gemak waarmee de fiets gepakt en gestald kan worden. De fietsparkeerplaatsen worden vlak bij de bestemming gerealiseerd en liggen op een logische, makkelijke te bereiken plek aan de fietsroute. De fietsroutes zijn voldoende breed om comfortabel en veilig gebruikt te worden door uiteenlopende fietsers, zoals snelle elektrische fietsers, ouderen en kinderen.
- Er is voldoende plek voor bewoners en bezoekers om de fiets te stallen. De fietsparkeerplekken/stallingen zijn gekoppeld aan de fietsstructuur, uitnodigend, gemakkelijk toegankelijk en veilig.
- Ruimte voor Groen, water, fietsers en wandelaars is belangrijker dan autoparkeren. In de openbare ruimte is beperkt ruimte voor parkeren. Autoparkeren voor bewoners en bezoekers vindt hoofdzakelijk plaats binnen

de rooilijnen en is niet zichtbaar. De zone en de omgeving wordt gereguleerd parkeren om parkeeroverlast in de omliggende woonbuurten te voorkomen.

- De openbare ruimte en gebouwen zijn voor noodgevallen toegankelijk voor Politie, ambulance en brandweer
- In het plangebied worden veel woningen en voorzieningen toegevoegd. Deze functies generen logistieke stromen (afval, pakketleveringen, verhuizingen, taxi's, enz). Uitgangspunt is dat deze 'reguliere' logistieke stromen (zo veel mogelijk) aan de randen van het plangebied en buiten het domein van voetgangers en fietsers (geclusterd) plaatsvinden.
- Duurzaam ontwikkelen zowel met betrekking tot de openbare ruimte als de gebouwen. Door toekomstbestendig te ontwerpen op het gebied van o.a. energietransitie, klimaatadaptatie, materiaalkeuze, flexibel bouwen en mobiliteit. Duurzame en circulaire technieken voor energievoorziening worden toegepast (gebruik, opwekking, transitie) en er worden diverse onderzoeken uitgevoerd met betrekking tot warmteoplossingen en energielevering (Trias Energetica). Ontwikkelaars worden uitgedaagd elkaar te inspireren op het gebied van duurzaamheid, klimaatadaptatie, energietransitie en milieuaspecten.
- Energieverbruik zo veel mogelijk reduceren en de resterende vraag zo duurzaam mogelijk invullen. Het bevorderen van energieneutraal bouwen.

- Klimaatbestendig bouwen en inrichten zie ook 5.2 openbare ruimte.
- Een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier, waarbij de natuur een volwaardige plaats krijgt bij het ontwerpen van nieuwbouw.
- Haarlem wil per 2040 circulair zijn.

Om de ambities te verwezenlijken gelden de volgende randvoorwaarden met bijbehorende eisen en wensen.

5.5.1 Bijdrage haarlemse mobiliteitstransitie

Eisen

- Door middel van een mobiliteitsplan tonen de ontwikkelende partijen aan op welke manier zij invulling geven aan de doelstellingen en opgave uit mobiliteitsvisie voor de ontwikkelzone Zuid-West.
- Andere kijk op parkeren. De geparkeerde auto domineert niet het straatbeeld. Parkeerfaciliteiten van gewenste voertuigen krijgen meer voorrang dan de minder gewenste voertuigen (1) fiets, 2) deelauto, 3) elektrische deelauto en 4) eigen auto)
- Aansluiten bij mobiliteitstrends. Ingespeeld wordt op nieuwe ontwikkelingen (trends) op het gebied van mobiliteit, waarbij andere vormen van vervoer (denk aan deelmobiliteit, elektrische fiets e.d.) gestimuleerd worden.

5.5.2 Toegankelijkheid voetgangers & mindervaliden

Randvoorwaarden

- Het hele gebied en alle bestemmingen zijn toegankelijk voor mensen met een beperking en wordt conform [bouwbesluit](#), richtlijnen CROW (ASVV) en Handboek toegankelijkheid gerealiseerd.
- Alle voetpaden hebben een minimaal effectieve breedte van 2,2 meter. Effectief betekent: zonder obstakels van o.a. (wild) geparkeerde fietsen, straatmeubilair, ed.

Eisen

- De looproutes van en naar de ingangen van de gebouwen sluiten op een logische manier aan op de doorgaande looproutes in en door het gebied.
- Looproutes zijn sociaalveilig. Geen blinde hoeken, voldoende breed en goed verlicht.

5.5.3 Fietspaden & fietsstallingen

Eisen fietsstallingen algemeen

- Fietsenstallingen worden conform het normstellend document *Fietsparkeersystemen versie 2* (Stichting FietsParKeur, 5 juli 2021) vormgegeven.
- Fietsenstallingen moeten logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- De route vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is logisch, snel en eenvoudig. Bij voorkeur kan men vanuit

de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.

- Gebruikers kunnen elkaar in de verkeersruimtes van de stalling goed passeren.
- Stallingen bieden voldoende parkeermogelijkheden voor scooters, bakfietsen en andere fietsen die afwijken van de standaardmaten.
- Stallingen bieden voldoende oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
- De stalling heeft een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, et cetera).
- De fietsenstalling is beter, comfortabeler en sneller te bereiken dan eventuele autoparkeerplaatsen.
- De sociale veiligheid van de stalling dient geborgd te worden en foutief gebruik vermeden. Er dient onderbouwd te worden hoe beide zaken bereikt gaan worden.
- De stalling en toegang daartoe dient ook geschikt te zijn voor kinderen en ouderen.

5.5.4 Fietsparkeren bewoners & werknemers

Eisen fietsparkeren bewoners

- Wordt inpandig en uit het zicht vanaf de openbare ruimte opgelost.
- Collectieve stallingen voor bewoners moeten voldoen aan de Haarlemse Beleidsregel bergingen nieuwe woongebouwen (2018) met een aantal aanscherpingen om de fiets prioriteit te geven conform het [Haarlemse Mobiliteitsbeleid \(2021\)](#):
 - Er dient onderbouwd te worden dat de fietsparkeervoorziening substantieel uitnodigender is dan de parkeervoorziening voor de auto.
 - De stalling waar de bewoner zijn fiets stalt ligt zo dicht mogelijk bij de entree, trappartij of lift van het appartementengebouw waar de bewoner woont.
 - De fietsenstalling is afsluitbaar en niet toegankelijk voor onbevoegden.
 - Er mogen maximaal twee deuren tussen de openbare ruimte en stallingsplek zitten. Deze deuren zijn gemakkelijk, licht en snel in het gebruik. Bij voorkeur gemakkelijk automatisch en snel te openen.
 - De stalling is met de fiets te bereiken via hoogwaardige fietsinfrastructuur vanaf de openbare weg. De toegang tot de stalling ligt bij voorkeur aan een doorgaande fietsroute. De verharding van deze route is glad en comfortabel om op te fietsen.

Eisen fietsparkeren werknemers

- Wordt gerealiseerd op eigen terrein/inpandig en uit het zicht vanaf de openbare ruimte.
- Er dient onderbouwd te worden dat de fietsparkeervoorziening substantieel uitnodigender is dan de parkeervoorziening voor de auto (stimuleren fietsgebruik).
- Ligt op maximaal 25 meter van de hoofdentree of stijgpunt naar de bestemming.
- De te realiseren aantallen en maatvoering conform de richtlijnen van het CROW (*Leidraad fietsparkeren*) waarbij de maximale bandbreedte wordt aangehouden.
- Per functie is er minimaal één afsluitbare fietsenstalling aanwezig, tenzij de functie een fietsparkeervraag van minder dan vijf fietsen heeft. In dat geval mag de fietsenstalling gecombineerd worden met een fietsenstalling voor andere werknemers in het gebied.
- Er mogen maximaal twee deuren tussen de openbare ruimte en stallingsplek zitten. Deze deuren zijn gemakkelijk, licht en snel in het gebruik.
- De stalling is met de fiets te bereiken via hoogwaardige fietsinfrastructuur vanaf de openbare weg, bij voorkeur aan een doorfietsroute door het gebied.

5.5.5 Fietsparkeren bezoekers

Ambitie: Parkeervoorzieningen van de fietsende bezoeker moeten aantrekkelijk en in voldoende mate aanwezig zijn. Dit moet fietsgebruik promoten en overlast van gestalde fietsen voorkomen.

Eisen

- In het mobiliteitsplan dient aangetoond te worden op welke manier het fietsparkeren kwantitatief en kwalitatief opgelost gaat worden.
- Hanteer de fietsparkeernormen uit het mobiliteitsplan voor de zone.
- Maatvoering voor fietsparkeervoorzieningen dienen conform de richtlijnen van het CROW (*Leidraad fietsparkeren*) te zijn.

5.5.6 Autoparkeren bewoners, werknemers & bezoekers

Eisen

- Elke functie dient te voorzien in 'zijn auto parkeerbehoefte'. De te hanteren parkeernormen zijn opgenomen in de nota bouwen en parkeren.
- Parkeervoorzieningen worden geclusterd en uit het zicht, aangeboden aan de randen van de zone zodat voertuigen zo min mogelijk door de zone hoeven te rijden en geparkeerde voertuigen het straatbeeld niet domineren.
- Bewoners, bezoekers, werknemers komen niet in aanmerking voor parkeervergunningen.
- Voor parkeerplaatsen gelegen op terreinen en in parkeergarages: NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages, maart 2013.
- Voor alle overige typen parkeerplaatsen: Richtlijnen CROW (ASVV).
- Ten minste 2% van de parkeervraag wordt

gerealiseerd en gereserveerd voor mensen met een beperking. Bij deze parkeerplaatsen geldt dat de maximale loopafstand tussen hoofdentree of de lift naar de bestemming van 50 meter. Deze route is gemakkelijk toegankelijk, veilig en voldoende breed voor mensen in een rolstoel.

- Laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen worden conform bouwbesluit gerealiseerd. Maximale bezetting van 80% en mogelijkheid tot uitbreiden.
- Uitritten parkeergarages dienen verkeersveilig ontworpen te worden (conform CROW-richtlijnen).

5.5.7 Toegankelijkheid calamiteitendiensten

Het stedenbouwkundig plan, het mobiliteitsplan, het ontwerp van de openbare ruimte en de gebouwontwerpen zullen beoordeeld worden door de hulpdiensten. Hieronder volgende de kaders met betrekking tot toegankelijkheid op hoofdlijnen:

Randvoorwaarden

- Alle gebouwen zijn goed bereikbaar voor calamiteitendiensten waarbij de betreffende voertuigen op minimaal 10 meter van de hoofdentree van de gebouwen kunnen komen.
- Eventuele verhoogde maaivelden in de openbare ruimte zijn goed toegankelijk voor voertuigen van hulpdiensten. Maatgevend hierbij is een 25-tons-brandweerauto met een asdruk van 11,5 ton: zowel het dek als de

hellingbaan moeten hierop berekend zijn.

- Eventueel doodlopende straten dienen aan het einde een keermogelijkheid voor voertuigen van hulpdiensten te bevatten.
- Toegangen tot de entrees van gebouwen dienen altijd een vrije doorgang voor brancards te hebben (onder andere van belang bij entrees waar de mogelijkheid bestaat dat de toegang wordt belemmerd door wild geparkeerde fietsen en scooters).
- Calamiteitendiensten kunnen middels een transponder eventuele zakpalen centraal bedienen (systeem conform centrum Haarlem).
- Calamiteitendiensten kunnen middels een pasje poorten en hekken tot collectieve binnenterreinen, garages en stallingen openen.
- Bij de ingebruikname van de gebouwen (bij de sleuteloverdracht) is de openbare ruimte rond de gebouwen opgeleverd en toegankelijk voor de hulpdiensten.

5.5.8 Afvalinzameling, laden & lossen, verhuisdiensten, pakketbezorging, personenvervoer, et cetera.

Eisen

- Foutief gebruik van de openbare ruimte (zoals parkeren, laden en lossen op trottoir of fietspad, enz, enz) dient op een 'vriendelijke manier' onmogelijk gemaakt te worden én door het aanbieden van een goede voorziening.
- Afvalinzameling conform eisen in paragraaf 5.3.

- Laden en lossen voor de commerciële en maatschappelijke functies uit het zicht en op een veilige manier, zie paragraaf 5.5.
- Verhuisdiensten dienen tot 20 meter van een (hoofd)entree te kunnen komen.

5.6 Duurzaamheid

In deze paragraaf is de [Haarlemse Richtlijn duurzaam bouwen](#) het kader waar minimaal aan voldaan moet worden. De richtlijn is in deze paragraaf op vier duurzaamheidsthema's uitgewerkt, te weten:

1. **Energie & warmte**
2. **Klimaatadaptatie**
3. **Natuurinclusief bouwen**
4. **Circulariteit**

De duurzaamheidskaders met betrekking tot Groen & Ecologie in de openbare ruimte en Mobiliteit zijn in de paragrafen 4.4 en 4.9 geïntegreerd.

5.6.1 Energie & warmte

Randvoorwaarden

- Alle nieuw te bouwen gebouwen moeten voldoen aan de eisen voor BENG (bijna energieneutrale gebouwen).
- Gasaansluitingen zijn niet toegestaan.
- Er moet worden voldaan aan de Verordening aanleg warmtenetten gemeente Haarlem 2020 en Beleidsregels aanleg warmtenetten. Hierbij is een warmtenet gedefinieerd als het geheel van tot elkaar behorende met elkaar verbonden leidingen, bijbehorende installaties en overige hulpmiddelen ten behoeve van het transport van warmte en koude naar een gebruiker of het transport van warmte van en

naar een gebouw of werk van een producent.

- Als gekozen wordt voor een collectieve duurzame warmtevoorziening, dan moet een tracé gereserveerd worden voor een warmtenet.

Eisen

- Onderzoeken van en een plan maken voor (een collectieve) warmte-koude voorziening(en) en vroegtijdig bespreken met de gemeente. Zie ook de Verordening aanleg warmtenetten gemeente Haarlem 2020 en Beleidsregels aanleg warmtenetten.
- Het dakoppervlak optimaal benutten voor groen, waterberging en/of opwekken van energie.
- Bodemwarmtevoorzieningen passend binnen de verordening interferentiegebieden
- Voorzieningen energietransitie en klimaatadaptatie mee-ontwerpen in de architectuurstijl van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte (beeldkwaliteit).

Wensen

- Woningen: nul op de meter.
- Grotere daken energieleverend (meer opwekken dan gebruiken).
- Opwek via de gevel, passend in de beeldkwaliteit,
- Onderzoeken in hoeverre en onder welke voorwaarden bestaande bouw meegenomen kan worden bij de aanleg van een warmtenet, zodat bestaande bouw aardgasvrij kan worden.

5.6.2 Klimaatadaptatie

Randvoorwaarden

- Er moet voldaan worden aan de uitgangspunten uit het [Strategisch plan klimaatadaptatie](#).

Eisen

- Hevige neerslag (1/100 jaar, 70 mm in een uur) zorgt niet voor schade in en aan gebouwen, infrastructuur en voorzieningen. Bij hevige neerslag (1/250 jaar, 90 mm in een uur) blijven vitale en kwetsbare infrastructuur en voorzieningen functioneren en bereikbaar.
- Bij een hevige bui op het bebouwd deel van privaat terrein wordt de neerslag verwerkt (geïnfiltreerd, opgevangen en/of vertraagd afgevoerd) op het terrein zelf of in extra (water)voorzieningen in of toegerekend aan het plangebied.
- De berging wordt de eerste 24 uur daarna niet gelegeerd en is in maximaal 60 uur weer beschikbaar.
- Overtollig hemelwater mag niet worden afgevoerd via het gemengd riool maar moet worden afgekoppeld.

Wensen

- Maatregelen die schade door bodemdaling tegengaan en kostenefficiënt zijn over de levensduur van 60 jaar worden in het ontwerp opgenomen.
- De ontwikkeling bergt minimaal 70 mm water per m² op eigen terrein gedurende een etmaal.

- Opslag water: regenreservoirs voor buffering en het sproeien droge periodes.
- Tenminste 50% van alle horizontale en verticale oppervlakten van de gebouwen worden warmtewerend of verkoelend ingericht/gebouwd om opwarming van het stedelijk gebied en gebouwen zelf te verminderen, conform [adviesrapport Klimaatbestendige nieuwbouw](#), projectteam MRA Daken bedekt met zonnepanelen zijn uitgezonderd van de berekening, maar moeten altijd gecombineerd worden met een groen dak.

5.6.3 Natuurinclusief bouwen

De randvoorwaarden, eisen en wensen met betrekking tot duurzaam bouwen staan beschreven in de Richtlijn Duurzaam Bouwen

Randvoorwaarden

- Er wordt ontwikkeld (gewerkt) conform de Wet Natuurbescherming.
Bij werkzaamheden die van invloed zijn op flora en fauna wordt gewerkt volgens de Gedragscode soortbescherming van Stadswerk.
- Elke ruimtelijke ontwikkeling moet met een natuurtoets (ecologisch onderzoek) beoordeeld worden op ecologische effecten. Een quickscan ecologie maakt standaard deel uit van de uit te voeren onderzoeken. Het ontwerp houdt rekening met uitkomsten van de quickscan en wordt hierop aangepast en past, als behoud niet mogelijk is, compenserende maatregelen toe. De compenserende maatregelen worden

genomen voor de aangetroffen (beschermde) soorten.

Het is verplicht om voor ruimtelijke ontwikkelingen een Boom Effect Analyse uit te voeren zodra de ingrepen die zullen worden uitgevoerd bekend zijn, om aan te tonen of er sprake is van negatieve effecten op de bestaande bomen.

- Er moet voldaan worden aan [Richtlijn Duurzaam Bouwen](#).

Eisen

- Bouw natuurinclusief met behoud van en in aansluiting op bestaande ecologische waarden. Aantasting van het bestaande samenhangende netwerk van groendragers wordt zo veel als mogelijk voorkomen. Bij (niet te voorkomen) aantasting van het bestaande samenhangende netwerk van groendragers, van klimaatadaptief groen en/of ecologische hotspots, potentiële locaties en verbindingen dienen in het bouwproject compensatiemaatregelen te worden getroffen.
- Aan natuurinclusief bouwen wordt invulling gegeven door het realiseren van groene daken en het aanbrengen van voorzieningen voor insecten, nestgelegenheid voor vogels (zoals gierzwaluwen en huismussen) en vleermuisverblijven.
- De gevels van woningen worden voorzien van voor vleermuizen geschikte inbouwkasten. Het type inbouwkast zal afhankelijk zijn van de ruimte op de gevel en aanwezigheid van ramen en hoge bomen voor de gevel.

- Bij hoogbouw worden de grotere kraamverblijven toegepast.
- Bij laagbouw worden een combinatie van kraam- en meerdere zomer-/paarverblijven toegepast.
- Bij laagbouw worden de daken of gevels voorzien van voor huismussen geschikte nestlocaties. Het aantal neststenen zal afhankelijk zijn van de ruimte op de gevel en aanwezigheid van ramen en hoge bomen voor de gevel. Een aantal van 5-10 neststenen per gevel is in de praktijk een realistisch aantal.
- Bij hoogbouw worden in de gevel aan de noord- en oostzijde van gebouwen meerdere neststenen voor gierzwaluwen naast elkaar geplaatst. Het aantal neststenen zal afhankelijk zijn van de ruimte op de gevel en aanwezigheid van ramen en hoge bomen voor de gevel. Een aantal van 5-10 neststenen per gevel is in de praktijk een realistisch aantal.
- Bij het realiseren van nieuwe beplanting wordt gekozen voor een klimaatbestendig assortiment waarbij behoud en toepassing van gebiedseigen (inheemse/autochtone en biologische) soorten voorop staat, o.a. voor het behouden en versterken van de biodiversiteit. Vanuit het Ecologisch Beleid geldt dat ten minste 50 procent van de beplanting inheems dient te zijn in stedelijk groen, en ten minste 80 procent in het Einsteinplantsoen en Van Leeuwenhoekpark.
- Er wordt minimaal gewerkt volgens de maatregelen gesteld in het Soortmanagementplan Zuidwest ([bijlage xx](#)), ten behoeve van de

beschermde stedelijke diersoorten huismus, gierzwaluw en vleermuizen.

5.6.4 Circulariteit

Eisen

- De Milieuprestatie gebouwen (MPG) geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. Waar mogelijk wordt een lagere MPG-norm voorgeschreven – hoe lager de norm, hoe beter de prestatie.
- Het Grondstoffenplan gemeente Haarlem gebruiken bij de engineering en ontwerp van de openbare ruimte.
- Sloopplan nieuwbouw – hergebruik nieuwbouw
- Realiseer minimaal 20% van het nieuwbouw volume in houtbouw i.v.m. Greendeal Houtbouw, passend binnen de beeldkwaliteitseisen
- Installeer (klimaat)systemen die na einde levensduur (<25jr.) demonteerbaar zijn zonder dat daarbij destructieve handelingen worden verricht. Denk aan airco-systemen, warmtepompen, WKO's etc.
- Voor de te slopen gebouwen verlangt de gemeente een circulair sloopplan.

Wensen

- Efficiënt en adaptief ontwerpen van gebouwen, qua kosten, materiaal en ruimte. Denk aan een hoge plint, extra dragend vermogen, flexibel indeelbare plattegronden,

het over dimensioneren van de draagstructuur, et cetera.

- Minimaal 30% van de massapercentage van grondstoffen is non virgin of biobaed
- De MPG-norm bedraagt bij voorkeur 0,6.
- Er moet een materialenpaspoort worden opgesteld en worden geregistreerd in het Madaster 7, of vergelijkbaar registratiesysteem.

5.7 Milieu- en omgevingsaspecten

Deze paragraaf benoemt milieu- en omgevingsaspecten waarmee vanaf het begin van de ontwerpfase rekening gehouden moet worden om te komen tot een gezonde en veilige leefomgeving met een goede omgevingskwaliteit. Voor een aantal van deze onderwerpen is nader onderzoek uitgevoerd om de uitvoerbaarheid van het masterplan te onderzoeken. De resultaten van de onderzoeken hebben geleid tot de volgende randvoorwaarden, eisen en wensen voor de verdere planuitwerking. Het voorlopig ontwerp (VO) van het stedenbouwkundig plan wordt getoetst aan de genoemde onderwerpen en waar nodig aangepast. Voor zover nodig vindt opnieuw toetsing en aanpassing plaats bij het definitief ontwerp (DO).

Het betreft de volgende onderwerpen:

1. Windhinder en windgevaar
2. Bezoning
3. Hoogbouweffectrapportage
4. Natuur (stikstof)
5. Geluid
6. Trillingshinder spoor

Ten aanzien van Milieu en omgevingsaspecten in de ontwikkelzone Zuid-West gelden de volgende ambities:

- Hoge bebouwing heeft geen onaanvaardbaar effect op de omgeving ten gevolge van windhinder en windgevaar.

- De nieuwbouw zorgt voor een goede afwisseling van zon en schaduwplekken zodat er ruimte is voor verkoeling in de zomer en opwarming in de winter. (hoge) nieuwbouw heeft een acceptabel effect op de bezonning van de directe woonomgeving.
- Hoogteaccenten zijn toegestaan mits voldaan wordt aan het Hoogbouw effectrapportage.
- Haarlem kiest voor het beperken van milieu- en gezondheidseffecten ter bevordering van een gezonde leefomgeving.
- Er moet worden voldaan aan de geluidsnormen zodat een gezond leefklimaat gegarandeerd kan worden.
- Haarlem kiest voor het beperken van trillingshinder als gevolg van treinverkeer ter bevordering van een gezonde leefomgeving
- De ontwikkelzone Zuid-West wordt een gemengd woon- en werkgebied. Milieu- en gezondheidseffecten moeten beperkt blijven.

Om de ambities te verwezenlijken gelden de volgende randvoorwaarden met bijbehorende eisen en wensen.

5.7.1 Windhinder en windgevaar

Randvoorwaarden

- Er dient windhinderonderzoek te worden verricht conform de NEN 8100: 2006.
- Voor elke plek binnen de invloedssfeer van de te ontwikkelen locatie geldt dat bij windgevaar de kwalificatie 'gevaarlijk' vermeden moet worden.

Eisen ontwerpproces

- Tijdens het ontwerpproces zijn voorafgaand aan het voorlopig ontwerp van het stedenbouwkundig plan (gebouwontwerp) oriënterende windonderzoeken gedaan op basis van volumestudies.
- Ter onderbouwing van het voorlopig ontwerp (VO) van het Stedenbouwkundig plan wordt computersimulatie (Computational Fluid Dynamics) of windtunnelonderzoek uitgevoerd.
- Het Definitief Ontwerp (DO) wordt beoordeeld met een laatste windhinderonderzoek, voordat besluitvorming plaatsvindt.

Eisen kwaliteitsniveau

Van een aanvaardbaar windklimaat is sprake indien conform de normstelling voor windhinder het kwaliteitsniveau 'goed' wordt behaald.

- Voor een verblijfsgebied dient sprake te zijn van kwaliteitsklasse A (goed). Dit betreft zeer windhindergevoelige gebieden, zoals (horeca) terrassen, zitplekken in de openbare ruimte en balkons.
- Voor een slentergebied dient sprake te zijn van minimaal kwaliteitsklasse B (goed). Dit betreft windhindergevoelige gebieden, zoals gebouwentrees en parken.
- Voor een doorloopgebied dient sprake te zijn van minimaal kwaliteitsklasse C (goed). Dit betreft niet of nauwelijks windhinder gevoelig gebieden, zoals parkeerterrein, trottoir, voet- en fietspaden en wegen.
- Een 'slecht' windklimaat is niet toegestaan.

- Voor zover nodig wordt aangetoond welke maatregelen worden genomen om de vereiste kwaliteitsklasse te bereiken.

Indien niet voldaan kan worden aan het vereiste kwaliteitsniveau vanwege specifieke locatieomstandigheden en het windklimaat in redelijkheid niet kan worden verbeterd, kan na instemming van de gemeente van deze eisen worden afgeweken.

Er kan, na instemming van de gemeente, gebruikgemaakt worden van een aangepaste normstelling voor private buitenruimtes, mits deze normstelling door een windhinderdeskundige is onderbouwd.

5.7.2 Bezonning

Eisen

- Er wordt een bezonningsstudie verricht op basis van de TNO-normen in relatie tot de bestaande (woon)bebouwing in de omgeving.
- Er moet worden voldaan aan minimaal de 'lichte' TNO-norm.
- Indien niet voldaan kan worden aan de 'lichte' TNO-norm, dient gemotiveerd te worden waarom de ontwikkeling alsnog aanvaardbaar wordt geacht met inachtneming van de maatschappelijke belangen van de ontwikkeling in relatie tot de negatieve effecten op de omwonenden.
- Voor verblijfsgebieden binnen en rondom de te ontwikkelen locatie, zoals (horeca-)terrassen, zitplekken in de openbare ruimte en balkons

moet worden aangetoond dat sprake zal zijn van voldoende zonuren.

5.7.3 Hoogbouweffectrapportage (HER)

In Haarlem spreken we van hoogbouw bij gebouwen vanaf 30 meter voor gebieden buiten beschermd stadsgezicht. Omdat in delen van de ontwikkelzone ruimte is voor hoogbouw moet een Hoogbouw Effectrapportage worden opgesteld op basis van het beleid [Hoogbouwprincipes \(2018\)](#).

Eisen

- Ter onderbouwing van het voorlopig ontwerp van het stedenbouw-kundig plan (gebouwontwerp) wordt een Hoogbouweffecten-rapportage (HER*) opgesteld, met o.a. de volgende onderdelen:
 - Cultuurhistorie: Hierbij wordt in beeld gebracht wat de effecten zijn van het gebouw op de cultuurhistorische waarden van het gebied in brede zin.
 - Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing: een analyse waarin de effecten worden in beeld wordt gebracht op het silhouet van de stad, de oriëntatie en herkenbaarheid en bestaande uitzichten; de effecten op maat, schaal en beleving in de omgeving en hoe het initiatief zich verhoudt tot de stedenbouwkundige structuren en principes van het gebied en hoogte-accenten in de omgeving.
 - Technische omgevingsaspecten: windhinder, bezonning, uitzicht, privacy, hoogtebeperkingen.

* Zie pagina 42 van notitie hoogbouwprincipes voor inhoud HER

5.7.4 Natuur (stikstof)

Randvoorwaarden

- Er moet voldaan worden aan de zorgplicht als bedoeld in de Wet natuurbescherming.
- Om het effect op de Natura 2000-gebieden te beoordelen moet een AERIUS-berekening (stikstofdepositieberekening) worden uitgevoerd aan de hand van de meest recent beschikbare AERIUS-calculator, zoals wordt voorgeschreven in de Wet natuurbescherming.
- Indien de ontwikkeling leidt tot een toename van de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000-gebied moet aangetoond worden op welke wijze voldaan zal worden aan de Wet natuurbescherming.

5.7.5 Geluid

Randvoorwaarden

- Er moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd op basis van de geldende wetgeving.

Eisen

- Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is de Beleidsregel hogere waarden Wet geluidhinder uit 2009 van toepassing, met inbegrip van eventuele wijzigingen van deze beleidsregels en opvolgend beleid:

- Een woning dient ten minste één geluidsluwe zijde te hebben, die voldoet aan de voorkeursgrenswaarde.
- Bij een geluidsbelasting groter dan 48 dB vanwege wegverkeer of 55 dB vanwege railverkeer moeten buitenruimten die als gebruikruimten worden gebruikt, aan de geluidsluwe zijde liggen.
- Bij een geluidsbelasting groter dan 53 dB vanwege wegverkeer of 58 dB vanwege railverkeer moeten verblijfsruimten zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde liggen. Ten minste één slaapkamer moet aan de geluidsluwe zijde liggen.
- Voor gebouwen, gesitueerd aan een (binnen) plein, waar veel activiteiten plaatsvinden (bv speelvoorzieningen) en bij horecaterrassen, moet in het akoestisch onderzoek aandacht worden besteed aan de invloed van stemgeluid op de woningen.

Eisen ontwerpproces

- Tijdens het ontwerpproces is voorafgaand aan het voorlopig ontwerp van het stedenbouwkundig plan (gebouwontwerp) oriënterend akoestisch onderzoek gedaan op basis van volumestudies.

5.7.6 Trillingshinder

Eisen

- Tijdens het ontwerpproces wordt voorafgaand aan het voorlopig ontwerp van het stedenbouwkundig plan /gebouwontwerp bij

nieuwbouw van trillingsgevoelige functies op een afstand van 100 meter of minder van het spoor een quick scan trillingshinder uitgevoerd. Uit de quick scan volgt of nader onderzoek nodig is, waaruit blijkt of maatregelen getroffen moeten worden om hinder te voorkomen.

5.7.7 Bedrijven en milieuzonering

Situatie: Op basis van het vigerende bestemmingsplan zijn de verschillende milieucategorieën aanwezig. Op dit moment zijn onder meer cat. b en c bedrijven toegestaan. Cat. c bedrijven hebben richtafstanden tot 50 m en mengen over het algemeen niet goed met woonfuncties.

Randvoorwaarden

- Alleen bedrijfsactiviteiten uit maximaal categorie 2 zijn toegestaan (evt. 3.1. indien naar aard en omvang vergelijkbaar met 2).

Eisen

- Woningbouwplannen moeten getoetst worden aan de huidige bedrijfscategorieën in de omgeving en zich daarbinnen voegen om te beoordelen of voldaan kan worden aan de daarbij behorende richtafstanden voor geur, geluid, stof en veiligheid. Nieuwe bedrijven mogen alleen activiteiten ondernemen tot max. categorie 2.

6. Hoe nu verder?

Met dit Masterplan worden de uitgangspunten, randvoorwaarden, eisen en wensen voor de ontwikkelzone Zuidwest vastgelegd. Maar om dit om te zetten naar concrete bouwplannen is nog wel een aantal vervolgstappen nodig.

1. Sluiten ontwikkelovereenkomsten

In een groot aantal deelgebieden heeft de gemeente geen of weinig eigen grondposities. Om in deze gebieden toch aan de slag te kunnen zal met de grondeigenaren een overeenkomst gesloten moeten worden. Voor een aantal deelgebieden is dat al gebeurd. In de ontwikkelstrategie zijn regels opgenomen onder welke voorwaarden de gemeente afspraken maakt met een grondeigenaar/ontwikkelaar (of een combinatie van meerdere grondeigenaren/ontwikkelaars). Belangrijk uitgangspunt daarbij is dat het ontwikkelgebied elk voldoende bouwmassa heeft om zelfstandig gerealiseerd te worden. Voorkomen moet worden dat er een te grote versnippering ontstaat in het gebied.

2. Uitwerken ontwikkelgebieden

Met de grondeigenaren/ontwikkelaars worden de plannen voor de ontwikkelgebieden verder uitgewerkt. Dit zal gebeuren in de vorm van een stedenbouwkundig plan dat door de gemeente wordt vastgesteld en op basis waarvan ook private afspraken worden vastgelegd. Denk daarbij aan afspraken over de financiële

bijdrage die de grondeigenaar levert en het aantal te realiseren (sociale) woningen. Dit wordt vastgelegd in een anterieure overeenkomst. In de uitwerking van de plannen is het mogelijk dat gebouwen anders worden gepositioneerd dan in het masterplan aangegeven. De ontwikkelingen zijn namelijk afhankelijk van de beschikbaarheid van (ontwikkel)gronden. Ook marktomstandigheden, technische eisen van gebruikers en/of verhuurders en o.a. stikstof kunnen er voor zorgen dat ontwikkelingen een andere uitwerking krijgen. De effecten (zoals schaduw en privacy) van desbetreffende ontwikkeling zijn vergelijkbaar met de effecten van voorliggend masterplan.

3. Verplaatsen bedrijven

Parallel aan de uitwerking van de plannen zal ook gesproken worden met de bedrijven die – om de ontwikkeling mogelijk te maken – verplaatst moeten worden. Daarbij is er een verschil tussen bedrijven die in de zone terug kunnen komen en bedrijven die de ontwikkelzone definitief verlaten. Voor de eerstgenoemden moet een tijdelijke locatie gevonden worden. Het verplaatsen van de bedrijven is primair een verantwoordelijkheid voor de grondeigenaren/ontwikkelaars. De gemeente zal hierbij een faciliterende rol hebben, bijvoorbeeld om te kijken of er elders binnen de gemeente ruimte is.

4. Realiseren bouwplannen

Als de ontwikkelvelden zijn uitgewerkt tot bouwplannen (en de bedrijven zijn verplaatst) kan met de realisatie van nieuwe woningen gestart worden. Dit zal gebeuren in opdracht van de grondeigenaren/ontwikkelaars. De gemeente heeft een toetsende rol. In deze bouwfase zal veel aandacht zijn voor het tijdelijk beheer: hoe kan het gebied bereikbaar en leefbaar blijven.

5. Inrichten openbare ruimte

Na de realisatie van de bouwplannen is de gemeente aan zet om de openbare ruimte te realiseren. Hiervoor zullen plannen worden opgesteld die met de omgeving worden gedeeld. Het Masterplan is de basis voor de uitwerking van de plannen.

6. Beheersfase

Tot slot zal het gebied overgedragen worden aan de beheerorganisatie van de gemeente.