

Overveen, 6 oktober 2019.

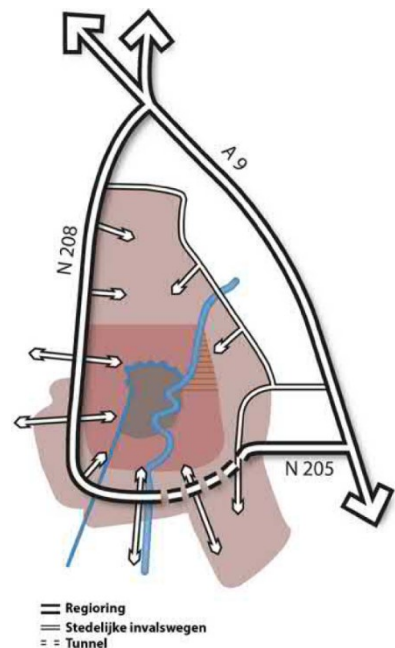
Geachte,

Naar aanleiding van het concept Ontwikkelvisie Zijlweg¹ (hierna: Visiedocument) hebben de bewoners van Julianalaan te Overveen en Adriaan Stoopplein te Overveen op dinsdag 24 september 2019 een bijeenkomst gehad om tot een gezamenlijke reactie te komen op de ontwikkelvisie op met name "Deelgebied 1: De Verborgten Tuin." Ook is input gevraagd vanuit onder meer de Vereniging Bewonersraad Prins Hendriklaan Oost. Uw Visiedocument is uitgebreid besproken, hetgeen heeft geleid tot een aantal vragen en oplossingsrichtingen die de (samenhang tussen) Korte Verspronckweg en Spoorwegstraat betreffen.

Voordat we hier nader op in gaan, willen wij opmerken dat de gemeente Haarlem in het Visiedocument de hoeveelheid groen in het stuk achter de Korte Verspronckweg waardeert en dit ook typerend wil houden voor de ontwikkeling in dit gebied. Daar zijn wij uiteraard erg blij mee.

Tijdens onze bijeenkomst zijn een aantal op- en aanmerkingen op deze visie naar voren gekomen, alsmede een aantal vragen waar wij graag antwoord op krijgen.

- 1) **Hoofdontsluiting:** In het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd door Goudappel Coffeng² is niet uitgegaan van de 220 woningen die nu in dit Visiedocument worden genoemd, maar van 160. De impact van 220 in plaats van 160 woningen is significant groter. Daarnaast zal ook het verkeer rondom de geplande school grote invloed hebben, die niet in dit onderzoek lijkt te zijn meegewogen. Uit het verkeersonderzoek komt ook naar voren dat er al een doorstromingsprobleem is in Haarlem en dat daar aan wordt gewerkt door de aansluitingen van de Westelijke Randweg te verbeteren door middel van een lus bij de A9 en een tunnel door de stad, e.e.a. conform uw reeds aangenomen "Structuurvisie openbare ruimte Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar" d.d. 21 december 2017 (o.a. Pagina 36). Kortom, de 'beperkte effecten' op de verkeersdruk door de groei van het aantal woningen treedt alleen op wanneer het project wordt beperkt tot 160 nieuwe woningen én nader de beperking van de (sluip)verkeersstroom door Haarlem is gerealiseerd nadat de aansluitingen van de N208 op de A9 en de N205 zijn voltooid.



- 2) **Langzaam Verkeer:** In de Visie is er sprake van een fietsroute door middel van 2 bruggen en een spoortunnel. Aangezien deze bruggen ook moeten dienen als tweede toegangsweg in geval van calamiteiten, begrijpen wij dat jullie hier mee bezig zijn geweest en een tweede toegangsroute hebben bedacht. Volgens ons is deze route echter niet haalbaar om te verwezenlijken om een aantal redenen:
 - De aansluiting op de Julianalaan is niet haalbaar. Dit punt is erg onoverzichtelijk en al eerder het decor van ongelukken geweest. Als fietsers oversteken vanaf de Prins

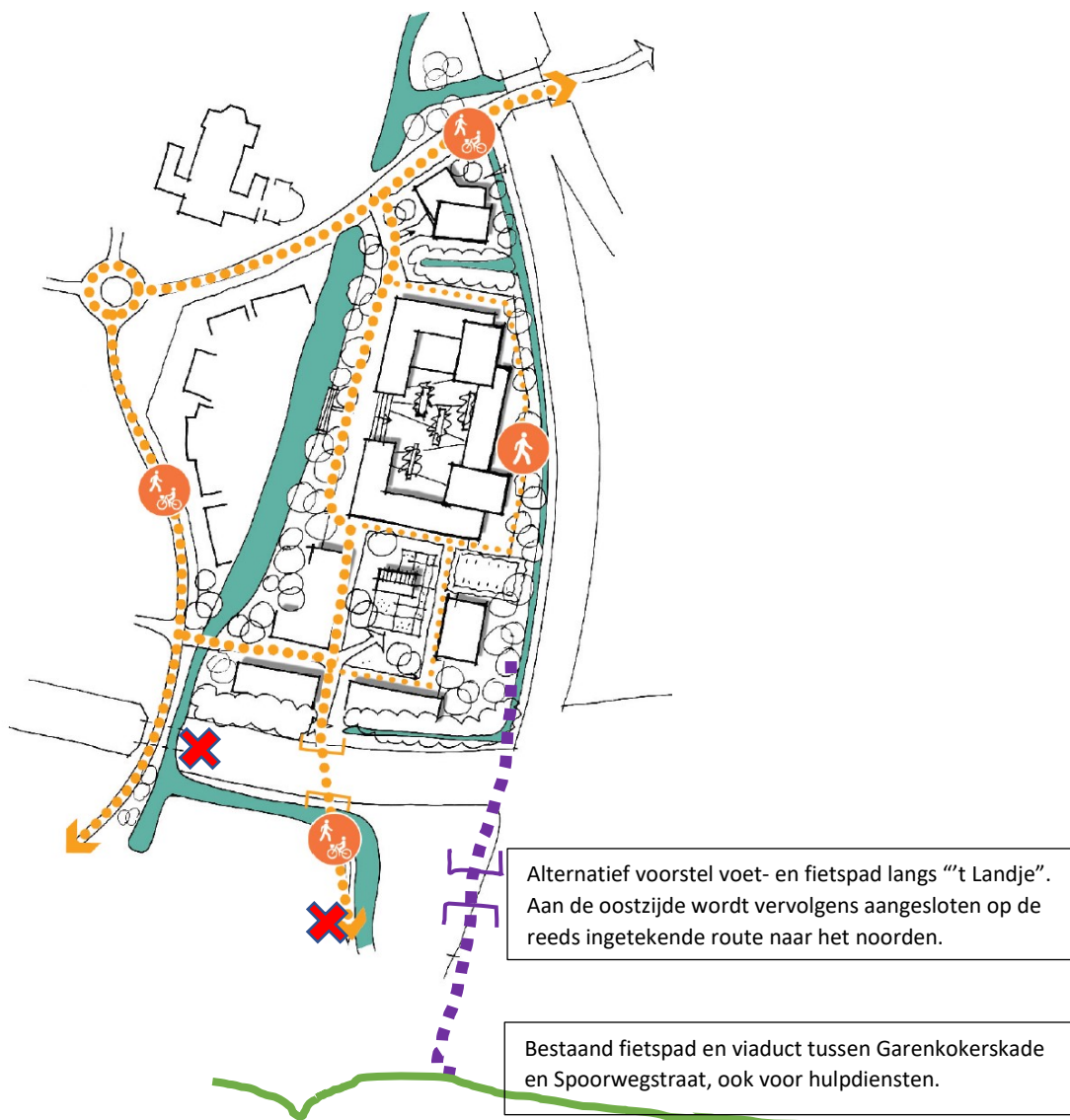
¹ Telgenhof, K., "Concept Visie Ontwikkelzone Zijlweg-West en omgeving," Gemeente Haarlem, 27 mei 2019.

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

Hendriklaan kunnen zij niet zien of er verkeer vanaf Haarlem aan komt. Onder het spoor door ligt een onoverzichtelijke bocht. De geplande fietsroute door de Prins Hendriklaan en de Oranje Nassaulaan is geen gewenste en is ook niet onderzocht in het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng. Dit betreft twee erg rustige straten met klinkers en drempels en waar veel kinderen op straat spelen.

- De ruimte voor aansluiting van de brug op de Julianalaan is dermate beperkt, dat de hellingshoek van de brug te groot is om de minimale doorvaarhoogte van 2,60m conform de Basisvisie Recreatietoervaart in Nederland (BRTM) te kunnen realiseren voor de pleziervaart.³
- Aangezien er voor ingetekende beide bruggen een minimale (doorvaart)hoogte geldt, zal de brug hier vrij steil moeten worden; waarschijnlijk te steil voor een ambulance om te gebruiken als toegangsweg. Om deze brug vanaf de Albert Heijn op de minimale hoogte te krijgen, zal het lastig worden om vervolgens weer onder het spoor door te gaan.
- Een brug lijkt door het perceel van Julianalaan 135 te zijn getekend.

Ons voorstel zou zijn:



³ Richtlijnen Vaarwegen 2017, Rijkswaterstaat

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

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

binnenzijde? Dit is voor ons van grote invloed op de privacy aan de achterzijde van onze huizen.

- Het gebouw aan de zuidzijde (de huidige Vrije School) wordt in de visie gebouwd op wat nu een speelterrein is. We vermoeden dat de contouren van de huidige bebouwing wat zijn 'opgeschoven' om ruimte te maken voor de nieuw bedachte fietsroutes. Echter, daarmee komt de bebouwing veel dichters op de huizen aan de overkant van het water dan nu het geval is. De afstand tussen de huizen wordt daarmee volgens ons te klein. De onderste doorsnede op pagina 86 van het visiedocument komt niet overeen met de werkelijkheid – de Overveense huizen staan daar pal aan het water. We willen in dit licht graag nogmaals de alternatieve oplossing voor de fietsroute onder Punt 2 benadrukken – dit maakt dat de gebouwen in de zuidwesthoek binnen de contouren van de huidige bebouwing kunnen blijven. Mocht u desondanks alsnog aan uw huidige ideeën voor langzaam verkeer vast blijven houden, dan stellen we het zeer op prijs om de bebouwing zoveel mogelijk op te schuiven naar de zuidoosthoek.
- Onze voorkeur zou zijn om de weg op de huidige plaats te handhaven en de parkeerplaatsen te vervangen door hoge begroeiing. Dit lijkt ook uw Visiedocument het geval te zijn.



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

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

Mede namens alle bewoners en belanghebbenden van Deelgebied 1,

C.C. Gemeente Bloemendaal.