



Gemeente
Haarlem

Ontwikkelzone Zijlweg-West Masterplan

Haarlem, Oktober 2024

Samenvatting

Zijlweg-West is aangewezen als één van de 7 ontwikkelzones in de gemeente Haarlem. De komende jaren worden woningen en commercieel en maatschappelijk programma toegevoegd in de zone, waaronder in deelgebied Korte Verspronckweg, Spoorwegstraat en locatie Zijlweg 250 (voorheen Biemond). Daarnaast wordt het onderwijscluster van Inholland en Nova College uitgebreid en onderling verbonden tot een gezamenlijke Campus.

De integrale aanpak van de zone maakt het mogelijk om naast het ontwikkelen van de deelgebieden te investeren in actuele thema's zoals het verbeteren en van de openbare ruimte op het gebied van verkeersveiligheid, meer ruimte en betere verbindingen voor de voetganger en fietser en het versterken van het openbaar groen en water. Kansen worden benut om de leefbaarheid van dit stuk Haarlem te verbeteren en toekomstbestendig te maken.

Na de transformatie zal Zijlweg-West zich kenmerken door een divers aanbod van woningen, een groenere openbare ruimte, betere verbindingen voor de fietser en de voetganger, verbeterde verkeersveiligheid en een uitbreiding van het aantal voorzieningen. Bestaande en nieuwe buurten worden beter ontsloten, met elkaar en met de rest van de stad en met de duinen verbonden. Toegankelijkheid neemt toe en de openbare ruimte nodigt meer uit tot bewegen, verblijven en ontmoeten.

Met dit Masterplan wordt verder gebouwd op de principes uit de [Ontwikkelvisie Zijlweg-West](#) en omgeving (2020), aangevuld met de [Omgevingsvisie Haarlem 2045](#) als overkoepelend beleid en divers sectoraal beleid, zoals het mobiliteitsbeleid. Samen een solide basis voor verdere uitwerking en realisatie van de projecten binnen de zone.

De volgende doelen staan centraal in de zone Zijlweg-West en hebben bijgedragen aan het Masterplan dat hier nu ligt:

- Realiseren fijnmazig langzaamverkeersnetwerk
- Functiemenging van wonen, werken en voorzieningen
- Aanhelen van het historisch lint
- Ieder buurtje behoudt zijn eigen gezicht
- Krachtig groenblauwe structuur
- Klimaatadaptatie en verbeteren van leefomgeving: meer ruimte voor groen en water
- 'Groen tenzij'-principe voor inrichting openbare ruimte
- De maat, schaal en korrel van de bebouwing in het gebied als uitgangspunt
- Verbeteren van oversteekbaarheid en verkeersveiligheid Zijlweg
- Mobiliteitstransitie: meer ruimte en betere verbindingen voor voetganger en fietser
- Hoogwaardig onderwijscluster: aanleg gezamenlijke Campus Inholland en Nova College

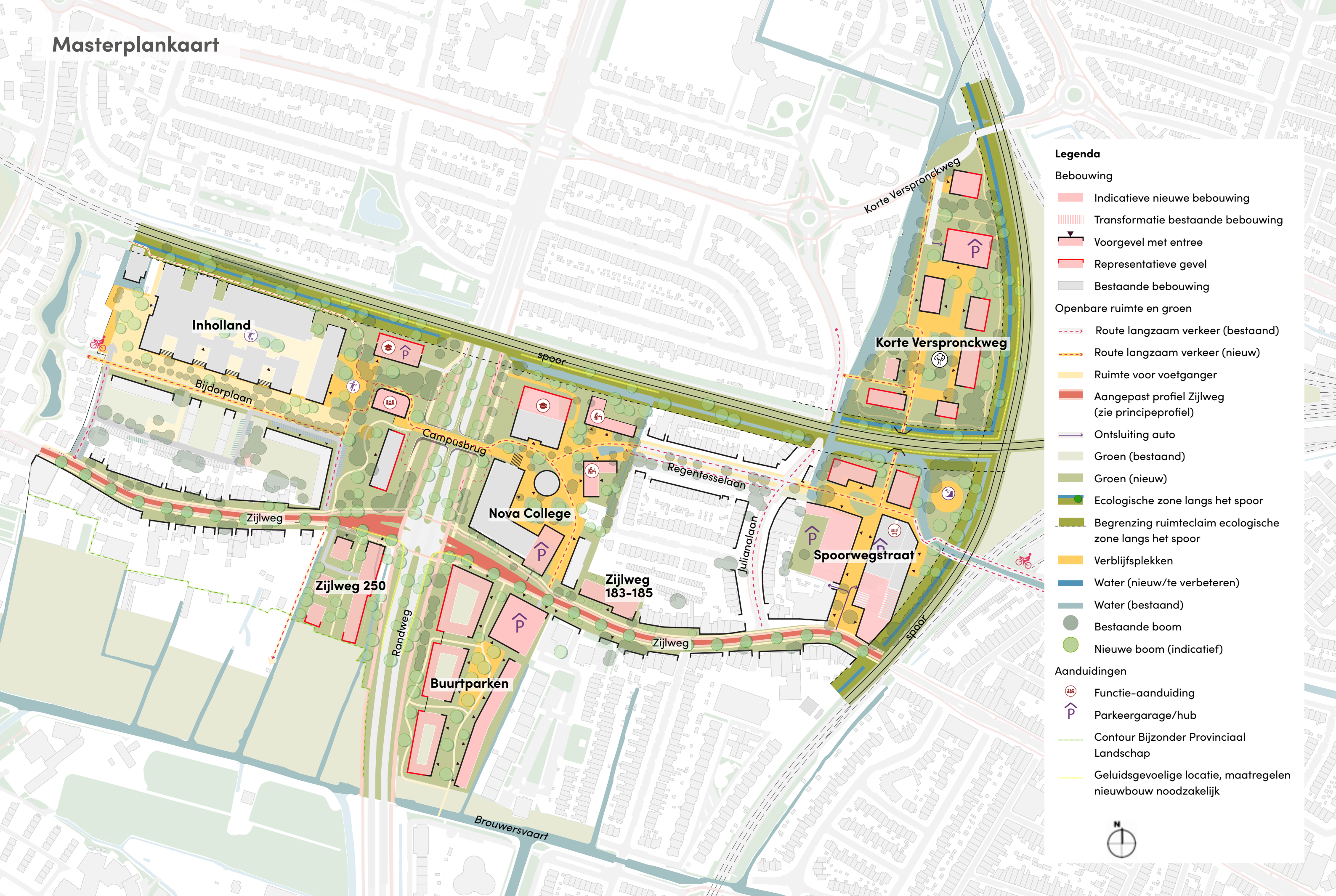
Ingroeimodel

Voor de zone wordt een zogenaamd ingroeimodel gehanteerd, een gefaseerde aanpak waarbij we onderscheid maken in drie fases. De fases zijn gebonden aan een periode, fase 1: 0 tot 5 jaar, fase 2: 5 tot 10 jaar en fase 3: 10 tot 15 jaar. De fasering is zo opgesteld dat aanleg van infrastructuur en toevoegen van programma elkaar op een logische manier opvolgen. De verschillende ingrepen/projecten worden in de tijd met de buurt besproken en afgestemd.

Dit masterplan is een co-productie van gemeente Haarlem met het stedenbouwkundig bureau Posad Maxwan en het landschapsbureau Felixx

POSAD MAXWAN
strategy x design

felixx LANDSCAPE
ARCHITECTS
& PLANNERS



- Legenda**
- Bebouwing**
- Indicatieve nieuwe bebouwing
 - Transformatie bestaande bebouwing
 - Voorgevel met entree
 - Representatieve gevel
 - Bestaande bebouwing
- Openbare ruimte en groen**
- Route langzaam verkeer (bestaand)
 - Route langzaam verkeer (nieuw)
 - Ruimte voor voetganger
 - Aangepast profiel Zijlweg (zie principeprofiel)
 - Ontsluiting auto
 - Groen (bestaand)
 - Groen (nieuw)
 - Ecologische zone langs het spoor
 - Begrenzing ruimteclaim ecologische zone langs het spoor
 - Verblijfsplekken
 - Water (nieuw/te verbeteren)
 - Water (bestaand)
 - Bestaande boom
 - Nieuwe boom (indicatief)
- Aanduidingen**
- Functie-aanduiding
 - Parkeergarage/hub
 - Contour Bijzonder Provinciaal Landschap
 - Geluidsgevoelige locatie, maatregelen nieuwbouw noodzakelijk



Inhoud

1 Inleiding	5	5 Randvoorwaarden, eisen en wensen	48
1.1 Introductie	5	5.1 Inleiding	48
1.2 Ontwikkelzone Zijlweg-West	5	5.2 Omgevingswet en -visie	48
1.3 Van visie naar Masterplan	5	5.3 Stedenbouwkundige hoofdopzet	50
1.4 Masterplan en PvEL-locatie	6	5.4 Programma	51
1.5 Participatie en inspraak	6	5.5 Natuur, klimaat en duurzaamheidsaspecten	52
1.6 Supervisie en kwaliteitsbewaking	7	5.6 Milieu- en omgevingsaspecten	55
1.7 Leeswijzer	7	5.7 Mobiliteit	58
		5.8 Openbare ruimte	60
2 Gebiedsanalyse, beleid en participatie	8	5.9 Privaat maaiveld	62
2.1 Gebiedsanalyse	9	5.10 Gebouwen	63
2.2 Beleidsanalyse	9		
2.3 Participatie	15	6 Beeldkwaliteit	66
3 Actualisatie visie op de Campus	18	6.1 Inleiding	66
4 Masterplanontwerp	27	6.2 Algemene beeldkwaliteitscriteria	67
4.1 Ontwikkelvisie Zijlweg-West	27	6.3 Zijlweg	69
4.2 Actualisatie ontwikkelvisie	28	6.4 Westelijke Randweg	73
4.3 Uitwerking geactualiseerde visie	32	6.5 Spoorzone	76
4.4 Langzaamverkeersraamwerk	32	6.6 Fijnmazig langzaam verkeersnetwerk	79
4.5 Groenblauw raamwerk	34		
4.6 Sociaal raamwerk	38	7 Hoe verder	84
4.7 Belevingsraamwerk	40	7.1 Ingroeimodel en fasering	84
4.8 Hoe draagt dit Masterplan bij aan de omgevingsvisie?	42	7.2 Ontwikkelprojecten	84
4.9 Ingroeimodel/fasering	44	7.3 Procesfasen en producten	84
		7.4 Civiele projecten en uitwerking	86
		7.5 Communicatie	86
		Bijlagen	
		1. Bodemenergie	
		2. Bomeninventarisatie	
		3. Waterberging	
		4. Kabels en leidingen	
		5. Geluid	
		6. Trillingen	
		7. Mobiliteit	
		8. Sociale veiligheid	
		9. Participatieverslag	
		10. Processchema's	

1 Inleiding

1.1 Introductie

Haarlem is een eeuwenoude stad waar mensen graag wonen en leven. Om de stad nu en in de toekomst zo te houden, is in 2022 de Omgevingsvisie Haarlem 2045 door de gemeenteraad 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 keuze gemaakt de bouw van nieuwe woningen zoveel mogelijk te concentreren in gebiedsontwikkelingen waar openbare ruimte en nieuwbouw voor woningen en (werk)voorzieningen integraal worden opgepakt; de zogenaamde ontwikkelzones.

Het doel hiervan is om de volgende stedelijke opgaven met elkaar te verbinden en verschillende functies in onderlinge samenhang te realiseren:



| De zeven ontwikkelzones van Haarlem

- 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 aan de stad. De ontwikkelzones moeten ook een kwaliteitsimpuls aan de betreffende stadsdelen geven, onder andere in de vorm van nieuwe voorzieningen en meer differentiatie in het lokale woningaanbod.

1.2 Ontwikkelzone Zijlweg-West

Zijlweg-West is één van de zeven ontwikkelzones in Haarlem. Dit stadsdeel kent een diversiteit aan wonen, bedrijvigheid, culturele en maatschappelijke voorzieningen. Voor deze zone is in 2020 de [Visie Ontwikkelzone Zijlweg-West en omgeving](#) door de gemeenteraad vastgesteld. Zijlweg-West omvat zes ontwikkellocaties (zie afbeelding volgende pagina) die de komende jaren worden getransformeerd tot nieuwe, groenere buurten waar het aantrekkelijk wonen én werken is. Hiermee worden 600 tot 900 woningen en 5.000 tot 10.000m² bvo maatschappelijke, culturele en economische voorzieningen toegevoegd aan de stad.

De zes locaties verschillen sterk in oppervlak en karakter. De grootste, de Campus genaamd, is in de omgevingsvisie benoemd als één van de iconoprojecten van de stad: het onderwijscluster van het Nova College en Inholland aan de Zijlweg.

De ontwikkellocaties kennen verschillende eigenaren en verschillen daarmee ook in de uitwerking ervan. Er zijn relatief eenvoudige kavels zoals Zijlweg 183-185 (voorheen locatie Yarden) en Zijlweg 250 (voorheen locatie Biemond) waar er sprake is van één ontwikkelaar. Ook zijn er meer complexe gebiedsontwikkelingen zoals Spoorwegstraat en de Campus, waar het eigendom verdeeld is en er samengewerkt moet worden om de gezamenlijke doelen

te halen. De deelgebieden Korte Verspronckweg en Buurtparken zijn grotendeels gemeentelijk eigendom.

De manier waarop de gemeente stuurt op de verschillende ontwikkelingen in de zone is afhankelijk van de eigendomssituatie, maatschappelijke urgentie en de complexiteit van de opgave. In alle gevallen is de gemeente aan zet om de kaders voor de ontwikkellocaties op te stellen.

1.3 Van visie naar Masterplan

Na vaststelling van Ontwikkelvisie in 2020 hebben de ontwikkelingen in Haarlem niet stilgestaan. Er is nieuw beleid opgesteld (bijvoorbeeld de Omgevingsvisie en het Mobiliteitsbeleid) en beleidskaders zijn geactualiseerd, (bijvoorbeeld de nieuwe nota Parkeernormen). Door onderzoeken en participatie zijn de ambities uit de visie op onderdelen aangescherpt. Belangrijke nieuwe opgaven die zijn opgenomen in het Masterplan zijn:

- Mobiliteitstransitie: meer ruimte en betere verbindingen voor voetgangers en fietsers.
- Klimaatadaptatie en verbeteren van de leefomgeving: meer ruimte voor groen en water.
- Hoogwaardig onderwijscluster: aanleg gezamenlijke Campus Inholland en Nova College.

Dit Masterplan is dus niet alleen de vertaling van de visie naar concrete kaders voor de ontwikkellocaties. Op enkele punten wordt de visie ook geactualiseerd, dan wel verder uitgewerkt. Dit betreft de onderdelen:

- Campus Inholland en Nova College
- Langzaamverkeersnetwerk
- Groenblauwe raamwerk
- Beeldkwaliteit

Ontwikkelstrategie

De gemeente gaat een samenwerking aan met verschillende grondeigenaren en marktpartijen die de zes ontwikkellocaties conform de visie en binnen de kaders van dit Masterplan gaan ontwikkelen. Om

die reden is er in maart 2023 een Ontwikkelstrategie vastgesteld. Hierin wordt o.a. de rol van de gemeente uiteengezet en onder welke voorwaarden er met partijen wordt samengewerkt.

WBI subsidie

In 2022 is door het Rijk drie miljoen euro toegekend aan de ontwikkelzone Zijlweg-West vanuit de Woningbouwimpuls (WBI). Hiermee is 50% van het tekort aan publieke investeringen in de zone afgedekt, de andere 50% wordt door de gemeente bijgedragen. Het Rijk stelt hierbij als voorwaarde dat minimaal 50% van de te bouwen woningen betaalbaar is. Dit sluit aan op het beleid van Haarlem, waarbij we 50% sociale woningbouw programmeren in de ontwikkelingen ten westen van het Spaarne.

1.4 Masterplan en PvEL-locatie

De gemeente stelt ruimtelijke, functionele en programmatische kaders op waaraan nieuwe bebouwing en buitenruimte moet voldoen. Dit betreffen zowel kwantitatieve als kwalitatieve kaders met betrekking tot woon- en voorzieningenprogramma, openbare ruimte, bouwwerken, bereikbaarheid en parkeren, milieu- en duurzaamheidsaspecten.

Voor de ontwikkelzone Zijlweg-West worden deze kaders vastgelegd in een overkoepelend document dat voor de hele zone geldt: het Masterplan Zijlweg-West. Algemeen (gemeentelijk) beleid wordt hierin vertaald naar randvoorwaarden, eisen en wensen die van toepassing zijn op deze ontwikkellocaties binnen Zijlweg-West. Door het Masterplanontwerp wordt samenhang tussen de locaties en de omgeving geborgd.

Aanvullend op dit overkoepelende Masterplan wordt voor elke ontwikkellocatie specifieke kaders meegegeven in een *Programma van Eisen voor de fysieke Leefomgeving* (PvEL). Hierin wordt een zogenaamde *Spelregelkaart* met specifieke randvoorwaarden, eisen en wensen vastgelegd waar het ontwerp voor de betreffende locatie aan moet voldoen. Er zijn drie redenen om binnen de ontwikkelzone Zijlweg-West voor deze aanpak te kiezen:

- Een deel van de zes ontwikkellocaties zal op korte termijn niet ontwikkeld worden. Neem bijvoorbeeld de locatie Buurtparken waar de brandweerkazerne de komende jaren nog blijft zitten. Hier nu al specifieke kaders voor opstellen is niet zinvol, ze zullen tegen die tijd waarschijnlijk verouderd zijn.
- De ontwikkellocaties binnen de zone zijn zo verschillend in grootte, ruimtelijke opzet en beoogd programma, dat het lastig is één document op te stellen dat alle kaders omvat die voor elk van deze deelgebieden geldt en hetzelfde is.
- De mogelijkheid bestaat dat er in de toekomst extra ontwikkellocaties ontstaan in de zone naast de zes bestaande. Nieuwe ontwikkelingen moeten voldoen aan de kaders van het Masterplan. Eventueel benodigde aanvullende kaders worden opgesteld in een PvEL (Programma van Eisen voor de Leefomgeving).

Het Masterplan en het PvEL van de locatie vormen samen het toetsingskader voor de uitwerking van een ontwikkellocatie in de zone Zijlweg-West. Beide delen worden door de gemeenteraad vastgesteld.

Voor kleine ontwikkellocaties met een geringe ruimtelijke impact wordt geen PvEL maar een *Ambtelijke Kadernotitie* opgesteld. Deze wordt niet ter inzage gelegd en niet vastgesteld door de raad. Dit betreft de ontwikkellocaties Zijlweg 183-185 en Zijlweg 250. Mochten er nog andere kleine initiatieven in de zone zich aandienen, dan zullen deze ook onder deze lichte aanpak vallen.



| Luchtfoto plangebied

1.5 Participatie en inspraak

In de zomer van 2023 en het eerste kwartaal van 2024 hebben we samen met buurtbewoners, georganiseerde partijen en andere belanghebbenden nagedacht over het langzaamverkeersnetwerk, het groenblauwe raamwerk, de beeldkwaliteitseisen en de actualisatie van de ontwikkelvisie voor het plangebied Campus. In hoofdstuk 2 gaan we uitgebreider in op dit participatieproces, wat we hebben opgehaald en op welke manier dit terugkomt in het Masterplan.

Inspraakproces

Dit ontwerp Masterplan wordt door het college van burgemeester en wethouders vrijgegeven voor inspraak gedurende een periode van zes weken zodat iedereen erop kan reageren via een inspraakreactie. Alle reacties worden behandeld en wanneer er aanleiding toe is, wordt voorgesteld om het document aan te passen. Alle inspraakreacties en de beantwoording ervan worden, naast het definitieve Masterplan, ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

1.6 Supervisie en kwaliteitsbewaking

Voor de kwaliteitsbewaking van de zes ontwikkellocaties in de zone, heeft de gemeente René Heijne van bureau Posad Maxwan aangesteld als supervisor. Samen met het landschapsbureau Felixx en het ambtelijk projectteam heeft zijn bureau dit Masterplan opgesteld. Het opstellen van de specifieke kaders voor een ontwikkellocatie, gebeurt in afstemming met de ontwikkelende partij. Deze schakelt hiervoor ontwerp- en adviesbureaus in die voor de betreffende locatie een schetsontwerp opstellen.

De supervisor beoordeelt of dit ontwerp voldoet aan de overkoepelende kaders van dit Masterplan en of het ontwerp voldoende ruimtelijke kwaliteit heeft. Dit doet René Heijne niet alleen maar met een kwaliteitsteam (Q-team) waar hij de voorzitter van is. Nadat het Q-team akkoord is met het schetsontwerp wordt dit de basis voor het PvEL voor de betreffende locatie.

Nadat het PvEL is vastgesteld, kan de ontwikkelaar het schetsontwerp uitwerken tot stedenbouwkundig plan, maai-veld- en gebouwonwerpen. Het is de taak van het Q-team

om dit ontwerpproces te begeleiden. Dit gebeurt in nauwe afstemming met de Adviescommissie Omgevingskwaliteit (AOK). Een gemandateerd AOK-lid is onderdeel van het Q-team. Hierdoor wordt het traject van planontwikkeling tot positief welstandsadvies zo efficiënt mogelijk doorlopen. Voor meer uitleg over dit planproces, zie hoofdstuk 7.

1.7 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de gebiedsanalyse, de geldende beleidskaders en het doorlopen participatietraject. In hoofdstuk 3 wordt de geactualiseerde visie op de Campus beschreven. Hoofdstuk 4 beschrijft het masterplanontwerp:

de uitwerking van de (geactualiseerde) visie op de Zijlweg-West. Deze is uitgewerkt in thematische raamwerkkaarten. Na de raamwerkkaarten volgt de fasering, deze is in tekst en beeld weergegeven.

Het vijfde hoofdstuk geeft de overkoepelende randvoorwaarden, eisen en wensen waar alle ontwikkelingen binnen de zone aan getoetst worden. Hoofdstuk 6 geeft de criteria voor beeldkwaliteit. In het laatste hoofdstuk wordt het ontwikkelproces na vaststelling van het Masterplan verder uiteengezet.



|Perspectief op de zone vanuit het westen

2 Gebiedsanalyse, beleid en participatie

Dit hoofdstuk beschrijft de opgaven waar het Masterplan invulling aan moet geven. Er wordt gekeken naar de huidige (ruimtelijke) kwaliteit en het geeft de ambities weer op basis van een analyse van vastgesteld gemeentelijk beleid. Ook worden de wensen van de buurt gewogen.

De opgaven uit dit hoofdstuk zijn, samen met de [ontwikkelvisie Zijlweg-West](#) uitgangspunten in hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4. In deze hoofdstukken is de actualisatie van de visie op de Campus uitgewerkt en vindt er een verdere actualisatie en uitwerking van de visie en de opgaven plaats naar het Masterplan-ontwerp. In hoofdstuk 5 wordt dit vertaald in een set aan randvoorwaarden, eisen en wensen die voor alle ontwikkelingen in de zone gelden.

Om de beleidsanalyse compact te houden is beleid samengevat en gekoppeld aan de zes strategische keuzen uit de omgevingsvisie. Verder wordt verwezen naar het betreffende beleidsdocument.

Plangebied en ontwikkellocaties

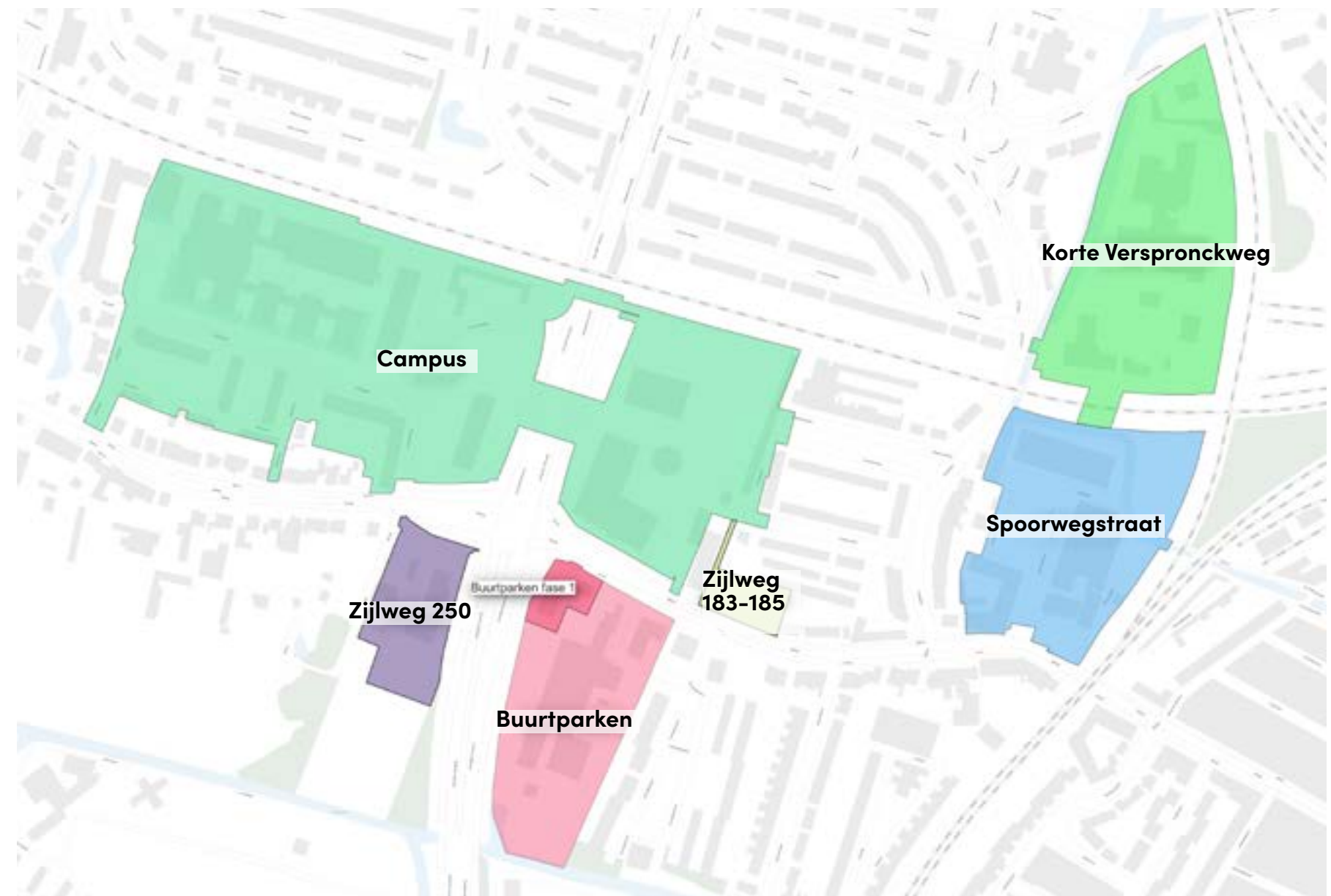
We maken onderscheid tussen het plangebied en ontwikkellocaties. Het plangebied betreft de gehele zone Zijlweg-West. Het plangebied bestaat voornamelijk uit zes ontwikkellocaties waarbinnen ontwikkeling plaats gaat vinden. Het betreft:

- Campus Inholland en Nova College
- Zijlweg 250 (voorheen locatie Biemond)
- Buurtparken
- Zijlweg 183-185 (voorheen locatie Yarden)
- Spoorwegstraat en omgeving
- Korte Verspronckweg

In de loop van de tijd kunnen zich nieuwe ontwikkelingen aandienen binnen het plangebied. Voor deze ontwikkelingen gelden ook de kaders die gesteld worden in dit Masterplan.

Binnen het plangebied wordt ook de inrichting van de openbare ruimte mee genomen. Met de openbare ruimte worden de verschillende ontwikkellocaties met elkaar verbonden. Daarnaast kijken we zone-overstijgend.

De zone neemt een plek in binnen de stad Haarlem. Er zijn stedelijke voorzieningen aanwezig en voorzien. Dit betekent dat de ontwikkelingen binnen de zone ook tot gevolg kunnen hebben dat er maatregelen op stadsbreed niveau genomen moeten worden. Aan de hand van een ingroeimodel, worden zowel binnen de zone als ook zone-overstijgende maatregelen genomen.



| De zes ontwikkellocaties

2.1 Gebiedsanalyse

In de [ontwikkelvisie Zijlweg-West](#) heeft een uitgebreide gebiedsanalyse plaatsgevonden. In dit deel wordt dit kort samengevat, waarbij ingegaan wordt op de bestaande situatie en de ruimtelijke structuur van het gebied. De focus ligt op het analyseren van de mogelijke huidige ruimtelijke gebreken in de ontwikkelzone. Voor meer achtergrondinformatie wordt verwezen we naar hoofdstuk 3 van de Visie Ontwikkelzone Zijlweg-West en omgeving.

Historie en ontwikkeling naar de huidige situatie

De ontwikkeling van de ontwikkelzone Zijlweg-West is niet los te zien van het onderliggende landschap van strandwallen en -vlaktes. De langgerekte en hoger gelegen strandwallen vormden de logische plekken voor mensen om zich te vestigen. Met de toenemende welvaart en groei van de stad is vervolgens parallel aan de stad, aan de voet van de duinen een langgerekt lint van landgoederen en villawijken ontstaan. Tussen de oude strandwal en de duinvoet ligt een strandvlakte, een lager gelegen gebied met veen en klei. Dit drassige gebied bleef langere tijd onbebouwd. Het grootste gedeelte van de ontwikkelzone Zijlweg-West ligt in dit gebied.

In de loop der jaren is het gebied steeds meer veranderd. In de jaren 60 werd in twee stappen de Westelijke Randweg ontwikkeld. Er is maar weinig woningbouw en de zone is gefaseerd ingevuld met verschillende functies en gebouwen. De provinciale weg doorsnijdt het gebied en vormt een ruimtelijke barrière. Het gebied is gefragmenteerd geraakt en de fragmenten werden in de loop van de tijd zonder veel samenhang opgevuld met allerlei stadsrandfuncties zoals sportvelden, scholen en bedrijven.

Functioneel is de zone daarmee divers, maar ook praktisch ingericht. De functies missen de verbinding onderling en met de stad. Ook zijn de functies weinig toegankelijk. Het zijn stedelijke voorzieningen, maar de focus om de voorzieningen te bereiken ligt op de auto. Aantrekkelijke fiets- en wandelroutes ontbreken grotendeels en de gebieden zijn in zichzelf gekeerd. Ook voor inwoners van Haarlem zijn de functies lastig te voet of met de fiets te bereiken.

Ruimtelijke opbouw

De hoofdopbouw van het gebied bestaat uit een drietal karakteristieke lange lijnen tussen stad en duinen: de Zijlweg als historische lint naar het Brouwerskolkpark, het Houtmanpad als recreatieve route naar de duinen en de N200 als lommerrijke strandweg met meer statige jaren '30 woningen. Deze lange lijnen hebben allemaal een eigen herkenbaar profiel en sfeer. Binnen deze belangrijke (historische) hoofdstructuren liggen verschillende buurtjes en plekken met allemaal een eigen karakter. Er mist echter ruimtelijke samenhang. De fysieke en mentale verbindingen en interactie tussen bestaande plekken en voorzieningen ontbreken, net als de verbindingen en interactie met de omliggende buurten. Er zijn geen, dan wel weinig plekken waar mensen elkaar goed kunnen ontmoeten en kunnen verblijven. De ontwikkellocaties kennen (veelal) een geïsoleerde ligging, wat onder andere wordt veroorzaakt door de barrièrewerking van de Westelijke Randweg en het spoor. Door de geïsoleerde ligging van de verschillende gebieden is er weinig kwalitatief openbaar groen. De huidige verblijfskwaliteit is laag. Voor een levendige zone is er behoefte aan betere verbindingen, een kwalitatieve, groene openbare ruimte voor ontmoetingen en verplaatsingen en ruimte voor biodiversiteit en ecologie.

2.2 Beleidsanalyse

In het Masterplan neemt de omgevingsvisie een belangrijke rol op zich. Deze visie weerspiegelt namelijk verschillend sectoraal beleid en is overkoepelend aan al het gemeentelijk beleid. De [Omgevingsvisie Haarlem 2045](#) is in januari 2022 vastgesteld. Daarnaast zijn in een eerder stadium voorafgaand aan vaststelling van de omgevingsvisie ook beleidskeuzes gemaakt die betrekking hebben op dit gebied, bijvoorbeeld met de Visie Ontwikkelzone Zijlweg-West e.o. en met de [Structuurvisie Openbare Ruimte](#) (SOR). Hieronder wordt het meest relevante sectorale beleid uitgewerkt aan de hand van de zes thema's van de [Omgevingsvisie Haarlem 2045](#). De ambities voor de stad die van belang zijn voor de zone worden weergegeven. Om de ambities te kunnen verwezenlijken is voor verschillende beleidsvelden verder onderzoek nodig. Deze onderzoeken zijn kort samengevat en komen ook in dit deel aan bod. In hoofdstuk 3 en in hoofdstuk 4 vindt



| Hogeschool Inholland met de rug naar de stad



| Stenige openbare ruimte gericht op de auto



| Stenig profiel, onveilige kruising, Zijlweg-Julianalaan



| Weinig ruimte voor fietsers en voetgangers



| Terrein Nova College is afgesloten van de omgeving



| Potentiële verblijfskwaliteit in openbare ruimte niet benut



| Stenige openbare ruimte, veel ruimte voor de auto



| Beperkt toegankelijke Korte Verspronckweg



| Veiligheid voor voetgangers en fietsers kan beter



| Barrierewerking Randweg, veel asfalt



| Lange wachttijd voor fietsers en voetgangers



| Naar binnen gekeerde Nova College

zowel een doorvertaling plaats van de omgevingsvisie, als mede ook de beleidskeuzes die zijn gemaakt voor de zone in eerder vastgestelde documenten. De volledige beleidsstukken, en ook overig relevant beleid, van de gemeente Haarlem zijn terug te vinden via de website, het raadsinformatiesysteem of op te vragen bij het projectteam.

Omgevingsvisie Haarlem 2045

In januari 2022 is de [Omgevingsvisie Haarlem 2045](#) vastgesteld door de raad. De omgevingsvisie werkt de zes urgente opgaven voor Haarlem uit in zes strategische keuzes. Met behulp van deze strategische keuzes wil de gemeente aantrekkelijk blijven en toekomstbestendig worden. De zes strategische keuzes staan centraal in het bepalen van het ambitieniveau en bij de te maken keuzes in de ontwikkelzone Zijlweg-West:



01 Mengen & verdichten

In de ontwikkelzone Zijlweg-West wordt gebouwd aan een volwaardig en toekomstbestendig stuk stad waar koppelkansen worden benut. De ambitie vanuit de omgevingsvisie is om te mengen en te verdichten, waarbij gezocht wordt naar een goede balans van wonen, werken en voorzieningen. Er ontstaat zo een gemengd stedelijk milieu, met meer differentiatie in het lokale woningaanbod en het toevoegen van voorzieningen en werkgelegenheid, die aansluit bij de directe omgeving en verbinding zoekt met de stad. Ook de openbare ruimte wordt hierin meegenomen.

Het onderwijscluster Inholland en Nova College vormt hierin een spil en kan een bijdrage leveren aan het wegnemen van (fysieke en mentale) barrières. De Campus, het onderwijscluster Inholland en Nova College, biedt ruimte om talent te boeien en de verbinding te versterken van student en jong talent met de stad en het bedrijfsleven. Er kan ruimte geboden worden aan werkgelegenheid die aansluit op de opleidingen bij Inholland en Nova College om zodoende het onderwijscluster te versterken.

Met het toevoegen van woningen, en daarmee de groei van het aantal inwoners, neemt de vraag naar stedelijke voorzieningen toe. Uitgangspunt voor de stad is het

behouden, stimuleren en aantrekken van werkgelegenheid om de huidige woon-werkbalans van 0,43 banen per inwoner te behouden. In de [Economische visie Haarlem](#) is dit vastgelegd. In de zone ligt een focus op de pijler talent.



02 Buurtgericht ontwikkelen

Om de sociale cohesie te versterken is het van belang dat er ontmoetingsplekken worden gecreëerd waar dit mogelijk is. Ontmoeten gaat gemakkelijker op de fiets en te voet en op plekken waar mensen van nature samenkomen. Haarlem streeft naar een tien-minuten netwerk, waarbij de belangrijkste dagelijkse voorzieningen binnen maximaal tien minuten te bereiken zijn op de fiets, of te voet. Met de groei van het aantal inwoners in de zone ligt het voor de hand dat de voorzieningen in de ontwikkellocatie als de Spoorwegstraat verder worden versterkt en ontstaan er kansen om functies toe te voegen op de Campus, zoals (dag)horeca, of een kleine supermarkt.

Het is van belang om ontmoetingsplekken te creëren voor jong en oud en ruimtes binnen en buiten te maken. Ook kunst en cultuur heeft daarin een prominente plek. In elk stadsdeel wordt maatwerk geleverd, zo ook in de ontwikkelzone Zijlweg-West (onderdeel van stadsdeel Zuid-West). In de zone wordt er gekeken hoe cultuur kan profiteren van de waarde die zij zelf brengt in de wijk door een blijvende locatie in het gebied te borgen. Het [Cultuurplan](#) ligt hieraan ten grondslag. Naast cultuur, spelen onderwijs- en zorgvoorzieningen een belangrijke rol om de sociale cohesie te versterken.



03 Vergroenen & vernatten

Klimaatadaptatie is een belangrijke opgave voor Haarlem. Dit is niet makkelijk in een dichtbevolkte stad. Doordat regen, hitte en droogte niet verplaatst kunnen worden, moeten de negatieve effecten ervan dus ter plaatse of in de buurt worden bestreden. Dat is voor de ontwikkelzone Zijlweg-West niet anders. Haarlem heeft de ambitie om te vergroenen en te vernatten, bij ontwikkeling betekent dit dat er ruimte wordt ingepast voor groen en water.

In de omgevingsvisie zijn de ontwikkelzones aangewezen als plekken waar extra waterverbindingen worden toegevoegd, dan wel bestaande waterverbindingen worden versterkt. In combinatie met langzaam verkeer en groen, vormen dit aantrekkelijk en gezonde routes. Om te komen tot een groenere woonomgeving, vormt groen een integraal onderdeel van het ontwerp. Daar waar mogelijk wordt ingezet op het uitbreiden, dan wel versterken van het groene netwerk. Het [Groenbeleidsplan](#) vormt hierin de basis, waarbij we streven naar een fijnmazig groen netwerk. De herinrichting van de openbare ruimte biedt kansen om de zone verder te vergroenen.

De groei van Haarlem brengt daarnaast een mobiliteits- en parkeervraagstuk met zich mee. Nieuwe inwoners willen zichzelf kunnen verplaatsen. Er is dan ook plek nodig voor parkeren voor nieuwe bewoners. Dit gaat ondergronds of in gebouwen, zodat er meer ruimte over blijft om te vergroenen en vernatten.



04 Bevorderen gezonde leefomgeving

Een goed ingerichte leefomgeving draagt bij aan een gezondere levensstijl en een betere gezondheid. Extra groen en water spelen daarbij een belangrijke rol. Meer water en groen zorgen voor een betere luchtkwaliteit, biodiversiteit en nodigen uit tot sporten, fietsen, wandelen, spelen, ontspannen en het ontmoeten van anderen. In het [Groenbeleidsplan](#) staat hierover opgenomen: "Dit doen we door het buitengebied, natuurgroen, stadsgroen en het groen in de wijk/buurt onderling te verbinden". De belevingswaarde neemt toe met een goede recreatieve verbinding van de woonwijken naar het groene buitengebied.

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om recreatieve routes zoveel mogelijk op elkaar aan te laten sluiten zodat er een netwerk ontstaat, en het aantrekkelijk wordt om te voet of met de fiets de omgeving in te gaan. Hierdoor neemt de nabijheid en toegankelijkheid tot het duingebied toe, ontstaan er mogelijkheden voor ommetjes en wordt een gezondere leefomgeving bevorderd. Eén van de recreatieve verbindingen die is aangewezen in de [Structuurvisie Openbare Ruimte](#) (SOR) en onderdeel vormt van de ontwikkelzone Zijlweg-West, betreft de route Garenkokerskade-Julianalaan.

05 Ruimte voor de energietransitie

Duurzame energie en warmtewinning kosten ruimte, zowel boven- als ondergronds. De klimaatverandering en energietransitie dwingen om plannen te ontwikkelen waar boven- en ondergrond integraal worden opgepakt. In 2040 wil Haarlem van het aardgas af. Daarnaast is de ambitie om in 2040 circulair te zijn en in 2050 klimaatbestendig. De duurzaamheid van warmtebronnen is dan ook een belangrijk uitgangspunt in de warmtetransitie. In de [Transitievisie Warmte](#) staan alle mogelijke oplossingen om onze stad aardgasvrij te verwarmen, dit wordt verder uitgewerkt in de [uitvoeringsagenda Haarlemse transitievisie warmte](#). In paragraaf 5.5.4 Energie wordt verder toegelicht hoe de zone hier aan bijdraagt.

Klimaatadaptief hangt veelal samen met verschillende opgaven voor de stad. Voor het klimaatbestendig maken van Haarlem is veel ruimte nodig. In de ondergrond gaat het bijvoorbeeld om de aanleg van warmtenetten. Bovengronds kan gedacht worden aan groene oplossingen voor het tegengaan van hittestress. In het [Strategisch plan Klimaatadaptatie](#) wordt hier richting aan gegeven. Hierin staat een basisveiligheidsniveau opgenomen om te komen tot klimaatbestendige nieuwbouw. Dit wordt verder geborgd in de [richtlijn Duurzaam Bouwen](#). Deze richtlijn wordt regelmatig geactualiseerd. Daarnaast hanteert Haarlem minimaal een brons niveau, conform het convenant toekomtsbestendige woningbouw. Zo kan er gedacht worden aan circulair bouwen, dit kan door de toepassing van gebruikte materialen in nieuwe gebouwen en door bij ontwerp van nieuwbouw rekening te houden met hergebruik van het gebouw en diens materialen. Zie paragraaf 5.5.5 Circulariteit.

06 Mobiliteitstransitie

Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare stad blijven terwijl de stad groeit. Om dit te kunnen bereiken is een mobiliteitstransitie nodig waarin schone manieren van vervoer die weinig ruimte innemen voorrang krijgen. De focus ligt hierbij op langzaam verkeer, in de stad wordt steeds meer gestimuleerd om

te voet of met de fiets te reizen, en van en naar de stad wordt het reizen met het openbaar vervoer steeds schoner gemaakt.

De ambities hiervoor zijn verder door vertaald in het Mobiliteitsbeleid, [het Fietsbeleid](#) en de [Uitvoeringsagenda mobiliteitsbeleid Haarlem](#). Haarlem heeft de ambitie uitgesproken om in 2030 bijna alle korte verplaatsingen met een afstand minder dan 2,5 kilometer binnen de stad met de fiets of te voet plaatsvinden en dat meer dan de helft van de verplaatsingen (60%) vanuit of naar Haarlem toe met het openbaar vervoer of de fiets plaatsvinden. Door het creëren van een fijnmazig netwerk, wordt het aantrekkelijker om te lopen of te fietsen. Er wordt gezocht naar het invullen van ontbrekende schakels. Het gebruik van de fiets wordt hiermee gestimuleerd en verschillende (nieuwe) voorzieningen komen binnen tien minuten te liggen.

Daarnaast ligt er een opgave op het gebied van verkeersveiligheid. Een aantal wegen in Haarlem worden afgewaardeerd van 50 kilometer per uur naar 30 kilometer per uur. Dit geldt onder andere voor de Zijlweg en de Julianalaan. In het nieuwe wegencategoriseringsplan zijn deze wegen vastgesteld. De snelheid op deze wegen gaat omlaag, er wordt meer prioriteit gegeven aan de voetganger en de fietser en daarnaast verbetert de oversteekbaarheid.

Overig relevant beleid

Bovenstaand beleid is uiteraard niet het enige dat van belang is. Meer beleid is van belang voor het Masterplan en ontwikkeling in de zone. Er is voor gekozen om de al genoemde beleidsstukken extra nadruk te geven omdat deze belangrijke aspecten van ontwikkeling borgen. Dit maakt het overig beleid uiteraard niet minder belangrijk. In hoofdstuk 5 worden bij de randvoorwaarden, eisen en wensen verwezen naar de andere beleidsstukken die gelden voor de ontwikkelingen in de zone Zijlweg-West.

Onderzoeken

In het kader van de ontwikkelzone zijn er verschillende onderzoeken gedaan. Deze zijn te vinden in de bijlagen. Wij benoemen de uitkomsten van de onderzoeken hier kort.

Archeologie

Op basis van de archeologische verwachtingskaart is beoordeeld in hoeverre we archeologische resten in deze

zone kunnen verwachten. In onderstaande kaart is dit weergegeven. We onderscheiden drie kleuren op de kaart: geel, oranje en rood. Voor de gele gebieden bestaat een kleine kans op het aantreffen van archeologische resten. Het gaat hier om de strandvlakte tussen de strandwal van Bloemendaal en die van Haarlem. Hier kunnen met name resten worden verwacht uit de late Middeleeuwen en Nieuwe tijd. De oranje gebieden hebben een middelhoge kans op het aantreffen van archeologische resten. Wanneer er resten worden gevonden, is het aannemelijk dat het resten betreft vanaf het laat Neolithicum. Voor de rode gebieden geldt een hoge kans op het aantreffen van archeologische resten. Het gaat om een hoge kans op het aantreffen van resten van een historisch element of relict uit de Tweede Wereldoorlog.

Er is op basis van de verwachtingskaart een archeologische beleidskaart opgesteld die is vastgelegd in het Parapluplan Omgevingskwaliteiten (2024). Hierop is aangegeven in welke delen en bij welke grootte van ingreep een waardestellend archeologisch



| Uitsnede archeologische verwachtingskaart

rapport moet worden overlegd bij de aanvraag van een omgevingsvergunning. Deze dient te worden overlegd bij verdere ontwikkeling van de specifieke ontwikkellocaties. In onderstaande beleidskaart is een uitsnede weergegeven van de ontwikkelzone. Voor alle kleuren geldt dat bij een ingreep dieper dan 30 centimeter onder het maaiveld een waardestellend archeologisch rapport moet worden opgesteld. Dit geldt bij de gele gebieden bij een ingreep groter dan 2500m², bij oranje gebieden groter dan 500m² en bij lichtrode gebieden groter dan 50m².

Bodem

De bodem in de zone is verdacht op de aanwezigheid van sterke verontreinigen. Er zijn al saneringen bij voorafgaande ontwikkelingen uitgevoerd. Aannemelijk is dat hier en daar nog wel (rest)verontreinigingen aanwezig zijn. Om hier zicht op te krijgen wordt tijdens de projectfase de bodem nader onderzocht en worden indien nodig maatregelen genomen zodat voldaan wordt aan de eisen voor een gezond woon- en leefklimaat.

Bodemenergie

Er is een verkennend bodemenergie onderzoek uitgevoerd zie bijlage 1. Hieruit blijkt dat voor de ontwikkelingen uit de ontwikkelzone Zijlweg geen extra regelgeving nodig is. In de ontwikkelzone Zijlweg-West zijn al bestaande systemen actief. Het is vanuit de wetgeving rond bodemenergie voorwaarde om daar rekening mee te houden bij een nieuwe ontwikkeling. Van ontwikkelaars wordt verwacht dat ze in overleg gaan met de vergunninghouders van de omringende systemen.

Bomeninventarisatie

In mei 2023 zijn alle bomen in de ontwikkelzone Zijlweg-West geïnventariseerd. In totaal zijn circa 1200 bomen geteld en in kaart gebracht, waarbij onder andere is gekeken naar soort, stamdiameter, kroondiameter, toekomstverwachting en standplaats. Zie bijlage 2. Deze informatie is als kader gebruikt voor de masterplan kaart van de ontwikkelzone Zijlweg-West. Bij de uitwerking van de deelgebieden wordt hier nader naar gekeken, waarbij het uitgangspunt wordt gehanteerd dat de bomen zoveel als mogelijk worden behouden.

Waterberging

In de openbare ruimte van het projectgebied is de ruimte voor een klimaatbestendige inrichting beperkt. De kansen

hiervoor zijn in kaart gebracht in het 'gebied specifiek afwegingskader klimaatoplossingen' en zijn weergegeven in bijlage 3. Omdat deze kansen beperkt zijn, is het noodzakelijk om overige kansen voor waterberging per ontwikkellocatie te onderzoeken. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan skatepark 't Landje of extra berging op de ontwikkellocatie.

Kabels en Leidingen

Door middel van een zogenaamde KLIC-melding zijn bestaande kabels en leidingen in de zone geïnventariseerd, zie bijlage 4. Voor iedere ontwikkellocatie zal dit nader onderzocht worden.

Geluid

Voor de zone heeft geluidsonderzoek plaats gevonden (zie bijlage 5). Uit onderzoek blijkt dat ter plaatse van alle ontwikkellocaties sprake is van een verhoogde geluidsbelasting. De geluidbronnen die deze geluidsbelasting veroorzaken zijn:

- Westelijke Randweg (N208) (relevant voor Campus, Zijlweg 250 en Buurtparken)
- Gemeentelijke wegen o.a. de Zijlweg (relevant voor alle locaties)
- Spoorwegen (relevant voor Campus, Spoorwegstraat en Korte Verspronkweg)

Er is onderzocht of bron- en overdracht maatregelen kunnen worden getroffen om de geluidsbelasting voldoende te kunnen verlagen. Voor de Westelijke Randweg kan een mogelijke oplossing liggen in het verlagen van de snelheid. Schermmaatregelen langs deze weg zijn niet wenselijk vanuit landschappelijke overwegingen. Andere maatregelen zijn niet effectief of zijn niet mogelijk.

Op de gemeentelijke wegen moet verder onderzocht worden of een geluidreducerend wegdek een optie is. Met het verlagen van de snelheid op de Zijlweg en de Julianalaan wordt al tegemoetgekomen aan het verlagen van de geluidsbelasting. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt zijn schermmaatregelen niet gewenst.

Langs de spoorwegen is het wenselijk om afschermende maatregelen. In dit geval kan er wel bijvoorbeeld gedacht worden aan schermen. Deze maatregelen dienen om het spoorweglawaai, bijvoorbeeld op straatniveau te



| Uitsnede archeologische beleidskaart



| Uitsnede uit de bomeninventarisatiekaart (zie bijlage 2)

reducen. Ook kan er gedacht worden aan het stiller maken van de aanwezige spoorwegkruising ter plaatse van locatie Spoorwegstraat en Korte Verspronckweg. Andere maatregelen aan deze kruising worden nader onderzocht.

Acceptabele woon- en leefkwaliteit

Om een acceptabel akoestisch klimaat te creëren voor de woningen, wordt er in het ontwerp uitgegaan van slanke (aaneengesloten) bebouwingsblokken, zodat de hierin opgenomen woningen naast een (zeer) geluidsbelaste zijde ook een stille zijde hebben. Deze geluidsluwe zijde is een belangrijke kwaliteitsvoorwaarde in het Haarlemse geluidsbeleid.

Trillingen

Ook is onderzoek uitgevoerd naar trillingen door spoorwegverkeer, zie bijlage 6. In het onderzoek komt naar voren dat er ter plaatse van de ontwikkellocaties in de zone langs het spoor, rekening moet worden gehouden met trillingen. Het gaat dan met name om de locatie Korte Verspronckweg en de locatie Spoorwegstraat.

Indien er binnen een afstand van circa 60 meter van het spoor, met uitzondering van viaducten, wordt gebouwd zijn niet alle gebouwtypen mogelijk. Zware bouw, zoals bijvoorbeeld meerlaagse appartementengebouwen is in de gehele zone mogelijk vanaf circa 20 meter van het spoor. Ook hier vormen viaducten de uitzondering. Indien er dicht bij het spoor wordt gebouwd, is een nader trillingsonderzoek noodzakelijk om zodoende eventuele aanvullende maatregelen aan de bebouwing te treffen. Voor de Campus kan vanaf een afstand van 10 m van het spoor gebouwd worden.

Mobiliteit

Met het toevoegen van woningen en voorzieningen zal ook de behoefte naar mobiliteit toenemen. De groeiende behoefte aan mobiliteit in het gebied moet zorgvuldig worden beheerd om zowel binnen als buiten de zone de verkeerseffecten te beperken.

Om zeker te zijn dat de planeffecten geen nadelige effecten hebben op de bereikbaarheid van het gebied is er een onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling van het gemotoriseerd verkeer, zie bijlage 7. Als gevolg van de ontwikkeling nemen de intensiteiten op de wegen in en rondom

de ontwikkelzone toe. Als er wordt gekeken naar de totale toename op de wegen in en rondom de zone, dan zien we dat een groot deel van de toename op deze wegen zijn toe te wijzen aan de autonome groei. Een beperkt deel is afkomstig van de ontwikkeling. De realisatie van het [mobiliteitsbeleid van Haarlem](#) heeft een verlichtend effect op de verkeersintensiteiten. Een essentieel aspect hiervan is het verminderen van autobezit en -gebruik, en het actief bevorderen van fietsen en het openbaar vervoer. In de zone zijn er specifieke aandachtspunten voor de fietser en voetganger waaronder het realiseren van extra verbindingen voor de fietser en de voetganger, het realiseren van hubs aan de randen van de deelgebieden en het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Zijlweg en het verlagen van de snelheid naar 30 kilometer per uur. Daarnaast zal per ontwikkellocatie specifiek, nog gekeken worden naar mogelijke maatregelen om de mobiliteitstransitie in gang te zetten.

Sociale veiligheid

Om voor de zone een beeld te krijgen over de belangrijkste aspecten van sociale veiligheid in het gebied, is er een quickscan uitgevoerd voor de gebieden Campus en Spoorwegstraat, zie bijlage 8. De focus lag op het mogelijk ontstaan van overlast in aangrenzende buurten en de langzaamverkeersverbinding door het campusterrein.

Een effectieve strategie is te komen tot een ontwerp van het gebied die voldoet aan de principes van Veilig Ontwerp en Beheer. De principes zijn: zicht, eenduidig, toegankelijk en aantrekkelijk. In de quickscan worden een aantal aanbevelingen gedaan ten aanzien van sociale veiligheid die kunnen worden meegenomen in het verdere ontwikkeling en ontwerp van de deelgebieden. Te denken valt bijvoorbeeld aan het toepassen van goede verlichting, zorgen voor “ogen op straat” door middel van (woon) bebouwing waarmee informele sociale controle ontstaat en het voorzieningenaanbod op de Campus aantrekkelijk maken voor studenten.

Stikstof

De ontwikkelzone ligt dicht bij het duingebied Kennemerland-Zuid. Dit gebied is aangewezen als Natura 2000 gebied. De toekomstige ontwikkelingen mogen niet leiden tot meer stikstof in het duingebied dan in de huidige situatie gebeurt. De oorzaak van stikstof komt onder

andere door bouwwerkzaamheden, logistiek en mobiliteit. Het gemotoriseerde verkeer is daarmee de belangrijkste veroorzaker van de stikstofuitstoot. Door alternatieven van vervoer te stimuleren wordt het autogebruik en bijkomende uitstoot verminderd. Door ook naar de programmering te kijken is het mogelijk de ontwikkelzone te ontwikkelen zonder dat deze ontwikkelingen nadelige gevolgen voor het duingebied Kennemerland-Zuid. De nieuwbouw is bijvoorbeeld gasloos. Bij verdere uitwerking van het PvEL voor de ontwikkellocatie en bij de stedenbouwkundige plannen is stikstof een belangrijk onderwerp dat verder onderzocht wordt.



| Spoorweggeluid uit het geluidsonderzoek (zie bijlage 5)

2.3 Participatie

Voor de totstandkoming van dit Masterplan heeft participatie met de omgeving plaatsgevonden. Reacties van de omgeving hebben geleid tot aanpassingen van het Masterplan. Dit kunnen aanpassingen zijn in uitgangspunten en/of regels, of de interpretatie hiervan met betrekking tot onderwerpen als verbetering van de veiligheid en de leefbaarheid, alsook de vergroening en verduurzaming van het gebied.

Masterplan verrijken

Tijdens het opstellen van het Masterplan is er een participatietraject doorlopen. In de periode vanaf februari 2023 tot aan nu hebben er verschillende participatiemomenten plaatsgevonden, waaronder bewonersavonden, een-op-een gesprekken, communicatie via de nieuwsbrief en via de website. Het doel van het participatieproces was om samen met inwoners, ondernemers en andere stakeholders het Masterplan te verrijken, en daarmee een stevige basis te creëren voor het vervolg.

Het participatieverslag is als bijlage 9 aan het Masterplan toegevoegd. De belangrijkste punten die uit de participatie naar voren zijn gekomen zijn verwerkt in een overzicht. Zie volgende pagina. Hier wordt aangegeven hoe de inbreng is verwerkt in het Masterplan en hoe deze onderwerpen in de toekomst worden opgepakt.

Vervolg

Het Masterplan ligt ter inzage, aan de hand van de inspraakreacties wordt het Masterplan al dan niet aangepast. Het Masterplan zal daaropvolgend worden aangeboden aan de gemeenteraad. Na vaststelling van het Masterplan worden de deelgebieden nader uitgewerkt in stedenbouwkundige plannen, een schetsontwerp openbare ruimte en een andere invulling van het PvEL voor het gebied specifiek. Over deze onderdelen wordt online verder gecommuniceerd.



| Participatieavond in de kerk van de Nazarener

Opgehaald in de buurt	Hoe is dit verwerkt in het plan?	Wat gebeurt er in de toekomst?
Verbeteren oversteekbaarheid en verkeersveiligheid Zijlweg en kruising Zijlweg-Julianalaan	Het Masterplan bevat een voorstel voor een nieuw principe profiel van de Zijlweg met meer ruimte voor fiets en voetganger.	In de volgende fase, wanneer de Zijlweg een officieel project is, wordt er een uitwerking van het principe profiel gemaakt.
Behoud van huidige groen en stimuleren extra vergroening in de buurten	- Behoud van bestaand groen is uitgangspunt in het Masterplan. Er wordt een randvoorwaarde gesteld aan het zoveel mogelijk behouden van bestaande, gezonde bomen. - Er zijn uitgangspunten opgenomen voor het groener maken van de openbare ruimte en voor het groener maken op en rondom de bebouwing, 'Groen, tenzij'.	- In een volgende fase – als ontwikkelaars en eigenaren gaan ontwerpen – worden de randvoorwaarden en wensen verder uitgewerkt. De suggesties en ideeën die zijn ingebracht worden, waar 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.
Uitbreiden van speelvoorzieningen voor kinderen in de verschillende buurten	De ontwikkeling van de Campus en de Korte Verspronckweg wordt de wens voor sport- en speelvoorzieningen meegenomen.	In een volgende fase worden de suggesties en ideeën die zijn ingebracht mogelijk verwerkt in de inrichtingsplannen die worden gemaakt.
Wens voor meer (centrale) ontmoetingsplekken in de buurt, die goed bereikbaar en toegankelijk zijn.	- Binnen de ontwikkelgebieden wordt ook ruimte gecreëerd voor voorzieningen (zoals de Campus, Korte Verspronckweg en Spoorwegstraat). - Met uitbreiding van fijnmazig langzaamversnetwerk worden de verschillende buurtjes beter met elkaar verbonden. De nieuw te realiseren voorzieningen worden zo beter bereikbaar en toegankelijk voor bewoners en bezoekers.	- Op hoofdlijnen zijn uitgangspunten gegeven aan het programma. In de volgende fase krijgt de invulling hiervan verdere aandacht. Er worden gesprekken gevoerd met verschillende organisatie en eigenaren over wat waar kan komen. - In de volgende fase volgt ook een verdere uitwerking van de buitenruimte.
Meer betaalbare woningen in de zone voor jong tot oud	- Voor de vrije sector huur en koopwoningen wordt nadrukkelijk de wens meegegeven dat we graag woningen gerealiseerd zien voor starters en ouderen. - Bij de Campus wordt het aantal studentenwoningen uitgebreid.	Afspraken over sociale huur en middeldure woningen kunnen we vastleggen in overeenkomsten met ontwikkelaars. Ook kunnen we dit opnemen in het bestemmings/omgevingsplan.
Energietransitie en duurzaamheid in de buurt	- Om te komen tot klimaatbestendige nieuwbouw, wordt het basisveiligheidsniveau gehanteerd. - In randvoorwaarden, eisen en wensen is richting gegeven aan de wijze waarop er duurzaam wordt ontwikkeld.	Bij ontwikkeling op de ontwikkellocaties worden randvoorwaarden, eisen en wensen verder aangescherpt.
Duidelijkheid over type bebouwing die in de zone gerealiseerd gaat worden	Met het Masterplan en de masterplankaart wordt een richting aangegeven waar toekomstige bebouwing plaats kan vinden ('rooilijn').	In de vervolgfase van de projecten wordt meer duidelijk over de precies bouwhoogtes en volumes van de toekomstige bebouwing.

Opgehaald in de buurt	Hoe is dit verwerkt in het plan?	Wat gebeurt er in de toekomst?
Gehele campusontwikkeling en manier van verbondenheid met de buurt en stad	Met het Masterplan Zijlweg-West is de visie voor de Campus geactualiseerd. Volumes en programmering zijn uitgebreid.	- In de vervolgfase zullen de plannen voor de Campus verder uitgewerkt gaan worden. In deze fase wordt het duidelijker hoe de planontwikkeling en de verbondenheid met de omgeving uit gaat zien. - Middels een pilot wordt in de toekomst de verbinding met de Regentesselaan getest is samenwerking met de buurt.
Toename verkeersdrukke en afname verkeersveiligheid in de straten (aandacht voor veelheid aan type verkeer en snelheden)	- Met uitbreiding van fijnmazig langzaamversnetwerk worden de verschillende buurtjes beter met elkaar verbonden. Er wordt ingezet op een 10-minutennetwerk, nieuwe en bestaande inwoners worden verleid te voet of met de fiets te gaan. - Parkeren wordt opgelost aan de randen in hubs.	Bij planontwikkeling wordt verdere uitwerking gegeven aan verkeersveiligheid in het ontwerp.
Omgang met parkeren in de zone	- Er zijn randvoorwaarden opgenomen waarin wordt bepaald dat bewonersparkeren van de toekomstige bewoners binnen de bouwblokken moet worden opgelost. - 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.
Overlast van aanwezige studenten in de aangrenzende buurten	- In het Masterplan worden geen uitspraken gedaan over het tegengaan van potentiële overlast. - Binnen het Masterplan is een quickscan sociale veiligheid uitgevoerd.	De campusontwikkeling vraagt nog verdere detaillering. Het Nova College en Inholland zitten hiervoor aan tafel. Sociale veiligheid wordt meegenomen in verdere planontwikkeling.
Duidelijkheid over planning, proces en inhoud	Er staat beschreven hoe de vervolgfase eruit komt te zien en wat hierin het proces is.	Per ontwikkellocatie wordt planning, proces en inhoud verder geconcretiseerd.

3 Actualisatie visie op de Campus

Haarlem is een creatieve stad van toegepaste Innovatie. Bedrijven, kennis- en onderwijsinstellingen en overheden werken samen aan innovatieve oplossingen voor maatschappelijke opgaven. Samen vormen deze partijen een krachtig ecosysteem, versterken de economie en werkgelegenheid en dragen bij aan een duurzame, inclusieve en vitale stad.

Haarlem heeft op het terrein van cultuur, recreatie, horeca en sport veel te bieden. Aanwezigheid van de onderwijsinstellingen en haar studenten draagt bij aan de levendigheid van de stad. Haarlem wilt naar de toekomst toe graag een aantrekkelijke stad blijven voor (jong) talent. Haarlem gaat er samen met onderwijsinstellingen ROC Nova College en Hogeschool Inholland en het bedrijfsleven voor zorgen dat een diversiteit aan talent in de stad kan en wil blijven wonen.

Omgevingsvisie Haarlem 2045

Na vaststelling van de ontwikkelvisie is de [Omgevingsvisie Haarlem 2045](#) vastgesteld. In de omgevingsvisie is het volgende opgenomen: "Het onderwijscluster Zijlweg (MBO en HBO) kan uitgroeien tot een aantrekkelijk levendig en dynamisch deel van Haarlem".

Gevoelsmatig ligt het gebied nu verscholen en op afstand van het centrum van de stad. De afstand is echter relatief klein en de ligging erg goed, met twintig minuten lopen of minder dan tien minuten fietsen ben je in de binnenstad en bij het centraal station. De Campus ligt op loopafstand van station Overveen en de bus stopt voor de deur. Aan de westzijde zijn het Nationaal Park Zuid-Kennemerland en de kust zeer nabij.

Door het onderwijscluster onderling beter te verbinden, de barrièrewerking van de Randweg te slechten en de Campus als geheel beter te verbinden met de stad kan het cluster zich tot een aantrekkelijke, toegankelijke campus ontwikkelen. Daarmee kan Haarlem zichzelf beter profileren als stad van toegepaste kennis en innovatie. De aanwezigheid van de onderwijsinstellingen met studentenwoningen en aanvullend programma maken het mogelijk van dit gebied een dynamisch gemengd stedelijk gebied te maken.

Nieuwe visie: Versterken onderwijscluster - campusontwikkeling

De aanwezige potentie en ambities van de verschillende partijen in het gebied zijn met elkaar besproken. In overleg met de stakeholders Inholland, Nova College en DUWO is een nieuw beeld ontstaan over een toekomstige campusontwikkeling, waarbij de huidige onderwijsvoorzieningen worden verbonden, versterkt en uitgebreid. Daarbij zal extra studentenhuisvesting worden toegevoegd. De ambities zijn vertaald in een actualisatie van de visie voor een verbonden en levendige (onderwijs)campus.

Hierin zijn de volgende onderwerpen van belang:

- Onthekken en verbinden
- Versterkend woon, werk, onderwijs en aanvullend programma
- Groen tenzij
- Ruimte voor voetganger en fietser
- Aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte
- In één keer goed (aansluiten bij project Bijdorplan)

Dit wordt op de volgende pagina's verder toegelicht.



| Schematisch raamwerk met de Campus als onderdeel daarvan

Visiekaart Campus

Visiekaart

De visiekaart laat de ruimtelijke opzet zien van de Campus. Door te onthekken wordt de buitenruimte van de Campus toegankelijker voor bezoekers en bewoners en gaat de Campus meer onderdeel uitmaken van de stad. Daarnaast wordt de buitenruimte sterk vergroend en wordt de buitenruimte aantrekkelijker en toegankelijker ingericht voor voetganger en fietser, en wordt er met de inrichting rekening gehouden met plekken voor verblijf, ontmoeting, sport en spel. Qua programma wordt er een stedelijke mix voorgesteld die zorgt dat de Campus op verschillende momenten van de dag en voor verschillende typen gebruikers wordt gebruikt.

Onthekken en verbinden

Openen van het huidige onderwijsgebouw van Inholland, En een nieuwe brug die het Nova College met Inholland verbindt. Verwijderen van de hekken langs het spoor (vervangen door een watergang in ecologische groenzone).

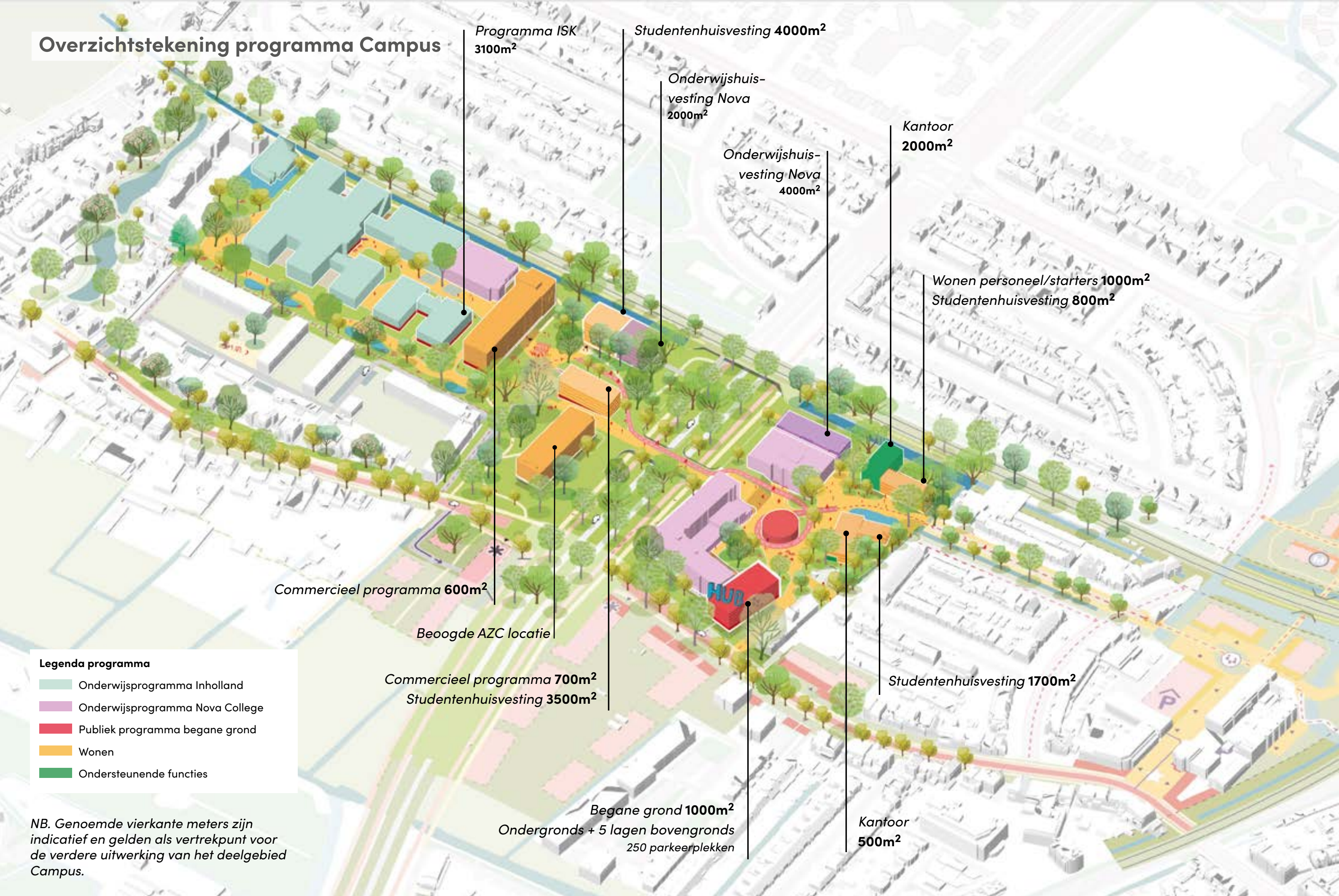
Legenda

	Fietsroute		Parkeren auto
	Voetgangersruimte		Fietsenstalling buiten
	Route autoverkeer		Bestaande gebouw campus
	Inrit autoverkeer		Programma Inholland
	Fietsstraat		Programma Nova College
	Inrichtingselement ontmoeten		Programma publiek begane grond
	Inrichtingselement spel/sport		Ondergrondse parkeergarage/stalling
	Boom bestaand		
	Boom nieuw		

Programma

Naast de bestaande onderwijsgebouwen wordt meer volume toegevoegd aan de Campus. Op de begane grond wordt publiek programma toegevoegd waar studenten en bewoners gebruik van kunnen maken. Onderwijsprogramma van Inholland en Nova College wordt aan beide kanten van de Randweg gemengd om uitwisseling van studenten mogelijk te maken. Naast onderwijsprogramma is er ruimte voor bijvoorbeeld cultureel programma, een kleine supermarktw and kleinschalige bedrijvigheid. Daarnaast wordt verkend of er ruimte is voor extra studentenhuysvesting voor zowel studenten van Nova College als Inholland. Op het moment van schrijven is Zijlweg 245, het voormalige rijkswaterstaatgebouw, aangewezen als zoeklocatie voor asielopvang. Zodra hier meer zekerheid over is zal dit worden meegenomen in het ontwerp en programmering van de Campus. Bouwvelden voor de nieuwe volumes zijn bepaald aan de hand van geluidscontouren en maximaal behoud van bestaande bomen.

Overzichtstekening programma Campus





| Fietsstructuur Campus



| Autostructuur Campus

Bereikbaarheid

De Campus wordt zoveel mogelijk ingericht voor voetgangers en fietsers. Doorgaand autoverkeer wordt omgeleid. Voor fietsers en voetgangers is de Campus verbonden met de Randweg, de Zijlweg, de Bijdorplan, Veldzichtlaan en de Schoonzichtlaan. Parkeren vindt plaats aan de randen van de Campus en zal volledig in gebouwde parkeervoorzieningen worden opgelost. Hiervoor wordt de bestaande ondergrondse parkeergarage bij Inholland gebruikt, en komt er een parkeergebouw aan de zijde van het Nova College, gelegen aan de Zijlweg. Hierdoor kan de buitenruimte veilig en groen worden ingericht.

Een belangrijk onderdeel om de twee campusdelen met elkaar te verbinden is een nieuwe brug over de Randweg. Deze brug wordt gefaseerd aangelegd en zal in eerste

instantie alleen voor voetgangers toegankelijk zijn en de onderwijsinstellingen met elkaar verbinden. Zodra de Campus goed functioneert zal geëxperimenteerd worden met het openen van de Campus naar de buurt, ook voor fietsverkeer. Zo wordt de Campus beter verbonden aan de stad en wordt het aanwezige langzaamverkeersnetwerk optimaal benut. De brug maakt onderdeel uit van een route tussen de Koepel en de Campus en voorziet in een optimale verbinding tussen station Overveen en het centraal station Haarlem

Om de hoogte te kunnen overbruggen over de Randweg is een helling van ongeveer 125 meter benodigd voor het fietspad. Dit kan op verschillende manieren worden gerealiseerd. Heel compact d.m.v. een fietswokkel, een hellingbaan als onderdeel van nieuwe bebouwing of als een vrijstaande hellingbaan over het campusterrein. De

keuze wordt later gemaakt als de Campus verder wordt ontworpen. De brug biedt naast een doorstroombaan ook een belangrijke verblijfsfunctie; studenten van beide onderwijsinstellingen en bewoners kunnen elkaar hier ontmoeten. Zo kan de brug gaan functioneren als hart van de Campus.



| Bestaande en nieuwe bomen Campus



| Referentie zitelement



| Referentie inrichting en groen uitstraling

Groene buitenruimte

De buitenruimte wordt zo groen mogelijk ingericht (groen tenzij) met behoud van bestaande bomen. In verschillende sfeerimpressies en referenties is te zien hoe de buitenruimte wordt ingericht.



| Referentie campusinrichting



| Referentie verblijfsplekken onder de bomen

Openbare ruimte inrichting Campus

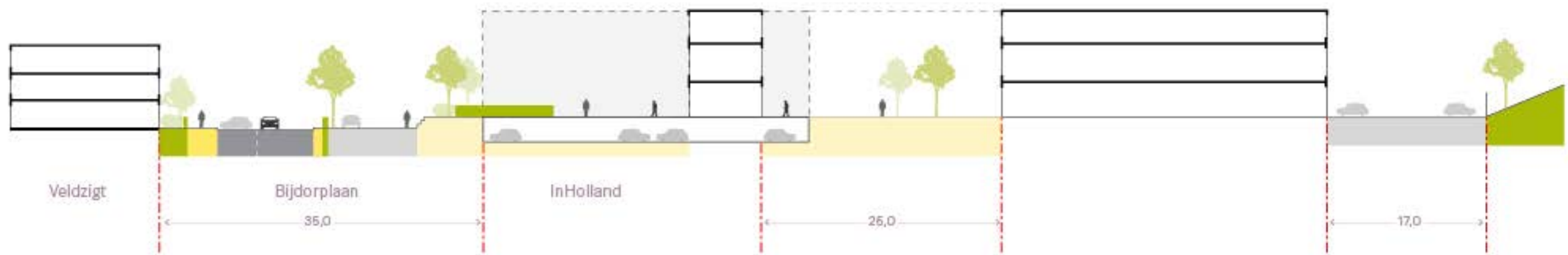
Materialisering

Voor de inrichting van de buitenruimte geldt dat er gebruik wordt gemaakt van natuurlijke materialen, met zoveel mogelijk hergebruik. Door inrichtingselementen te zoneren, ontstaat een helderheid en rust in het beeld van de buitenruimte. Inrichting wordt in samenhang vormgegeven, met eenheid in kleurgebruik om de herkenbaarheid van de Campus te vergroten.

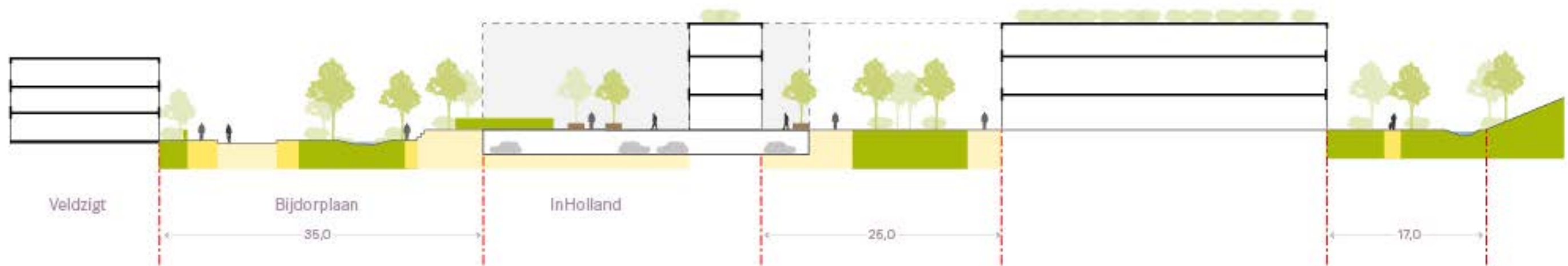
De buitenruimte wordt zo groen mogelijk ingericht (groen tenzij) met behoud van bestaande bomen. In verschillende sfeerimpressies en referenties is te zien hoe de buitenruimte wordt ingericht.

Openbare ruimte

De buitenruimte wordt zoveel mogelijk ingericht voor langzaam verkeer met een aantrekkelijke verblijfskwaliteit. Inrichtingselementen stimuleren ontmoeting en beweging; zo zijn er werkplekken in de buitenruimte, speeltoestellen voor kinderen uit de buurt, openbare sportvoorzieningen, en kunstuitingen te vinden.



| Dwarsdoorsnede huidig profiel Bijdorplan - Hogeschool Inholland - spoorzone



| Dwarsdoorsnede nieuw profiel Bijdorplan - vergroening Hogeschool Inholland- vergroening spoorzone

Bijdorplan

De Bijdorplan krijgt een nieuwe inrichting waarbij de auto te gast is en er meer ruimte wordt gecreëerd voor fietsers en voetgangers. Er komt een groene zone met wadi's om overtollig regenwater in op te vangen. Dit is inzichtelijk gemaakt met een dwarsdoorsnede van het huidige en nieuwe profiel, en een beeld op ooghoogte. De Bijdorplan maakt een belangrijk onderdeel uit van de route over de Campus. Door verlegging en mogelijk deels verwijderen van de Schoonzichtlaan wordt tevens ruimte vrijgespeeld voor een parkachtige ruimte naast het huidige studentencomplex van DUWO. Hier komen

plekken om te sporten in de buitenruimte en is ruimte voor vergroening. Ook worden hier volumes toegevoegd om een intieme ruimte te creëren die wordt geactiveerd door programma (zie sfeerimpressie Schoonzichtlaan).



| Bestaande situatie Bijdorplein



| Sfeerimpressie nieuwe situatie



| Bestaande situatie Hogeschool Inholland en Schoonzichtlaan



| Sfeerimpressie nieuwe situatie



| Bestaande situatie Randweg



| Sfeerimpressie nieuwe situatie



| Bestaande situatie Nova College



| Sfeerimpressie nieuwe situatie

4 Masterplanontwerp

In dit hoofdstuk maken we een doorvertaling van de principes uit de eerder vastgestelde ontwikkelvisie uit 2020. Aan de hand van de gebieds- en beleidsanalyse, de participatie en de geactualiseerde visie op de Campus, scherpen we de principes aan waar nodig en werken deze uit naar thematische raamwerkkaarten.

4.1 Ontwikkelvisie Zijlweg-West

In 2020 is een visie opgesteld voor de ontwikkelzone Zijlweg-West. Een zone waarin meerdere deelgebieden worden ontwikkeld, biedt kansen om te werken aan

grotere opgaven die er op de stad af komen. Er kan een integrale afweging worden gemaakt op het gebied van bijvoorbeeld mobiliteit, gezonde leefomgeving en een groenblauwe structuur om zodoende de verschillende ambities die we hebben voor de stad te verwezenlijken. De stedenbouwkundige en landschappelijke hoofdstructuur van lange lijnen (Zijlweg en spoor Haarlem Zandvoort) tussen stad en duinen vormt het raamwerk van het gebied rondom Zijlweg-West. De Zijlweg is de ruggengraat. Langs dit stadslint liggen verschillende buurtjes met ieder een eigen identiteit. Voor de ontwikkeling van de zone zijn in de visie zes principes vastgesteld:

De 6 principes uit de *ontwikkelvisie Zijlweg-West*

- 1. Krachtige groenblauwe structuur:** We koesteren de groene kwaliteit van het gebied en waar we kansen zien gaan we dit versterken en gebruiken om de lange lijnen en buurtjes een kwaliteitsimpuls te geven (landschap in de stad).
- 2. Realiseren fijnmazige langzaamverkeersnetwerk:** Het doel is de structuur van wandel- en fietsroutes in deze omgeving te verbeteren, kruisingen veiliger te maken en het netwerk van routes zo fijnmazig mogelijk te maken (10 minuten stad).
- 3. Functiemenging van wonen, werken en voorzieningen:** De omgeving van zone Zijlweg-West is van oudsher een gemengd gebied en dat zal het blijven. Naast wonen in het gebied zetten we in ieder geval in op een basisschool en sportvoorziening op de locatie Korte Verspronckweg. Ook zoeken we nog ruimte voor een gezondheidscentrum in deze omgeving en voegen we werkfuncties toe die passen bij de campusontwikkeling.
- 4. Versterken lint Zijlweg:** De insteek is om de continuïteit en de samenhang van het lint van de Zijlweg te versterken en de barrièrewerking van de Westelijke Randweg te beperken.
- 5. Ieder buurtje behoudt een eigen gezicht:** De verschillende deelgebieden, Korte Verspronckweg, Spoorwegstraat en de kwadranten rond de kruising Westelijke Randweg-Zijlweg hebben een eigen kwaliteit en karakter. De bestaande kwaliteiten zijn bepalend voor het nieuwe gezicht van de deelgebieden.
- 6. De maat, schaal en korrel van de bebouwing in het gebied als uitgangspunt:** Nieuwe bebouwing sluit zorgvuldig aan op aangrenzende bestaande panden en tuinen en past bij de maat, schaal en korrel van het gebied.



| Omslag visie ontwikkelzone Zijlweg-West en omgeving

4.2 Actualisatie ontwikkelvisie

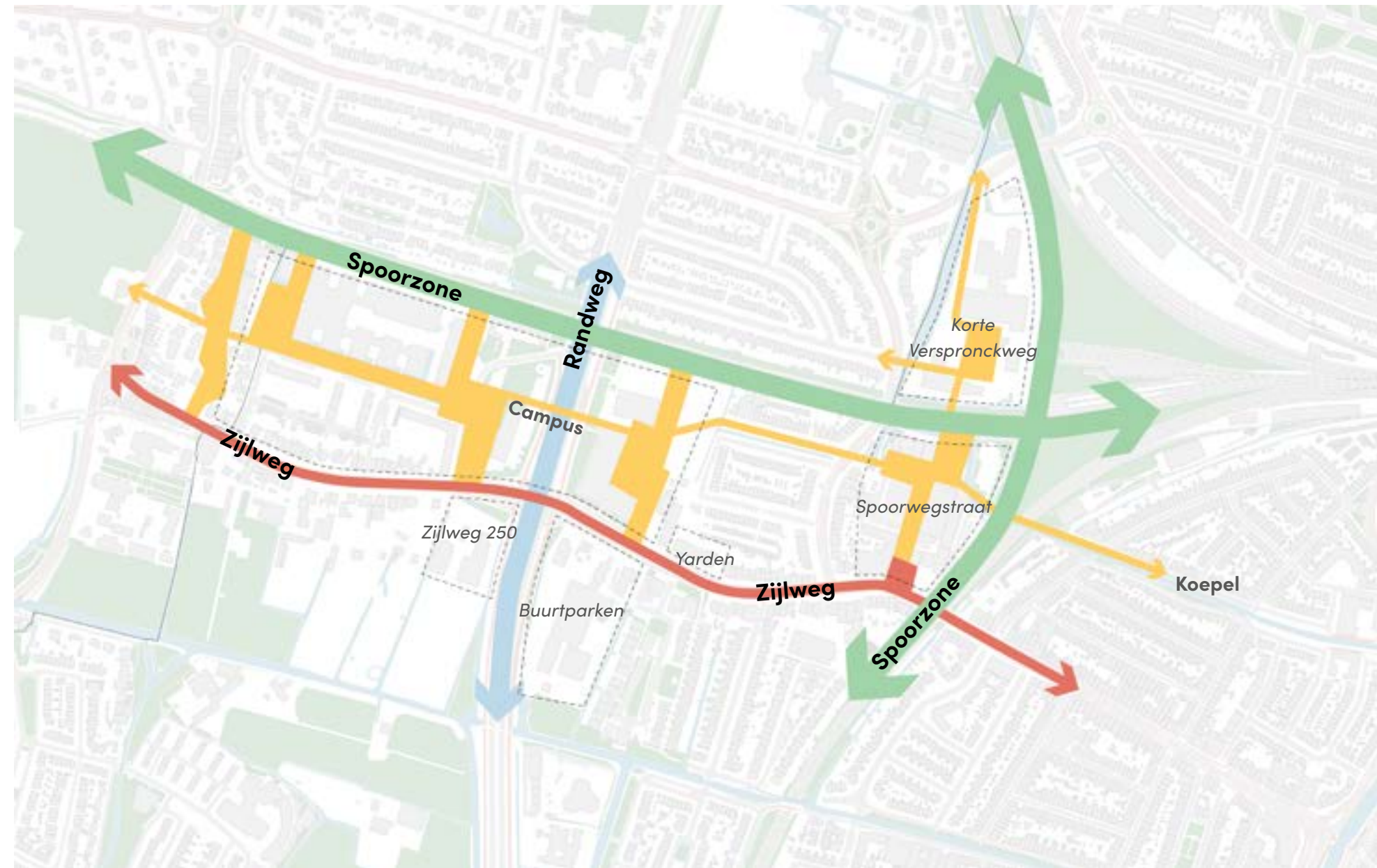
Eén van de belangrijkste veranderingen voor de [ontwikkelvisie Zijlweg-West](#) is de vaststelling van de [Omgevingsvisie Haarlem 2045](#). De ambities binnen de omgevingsvisie zijn aangescherpt op het vlak van mobiliteitstransitie en klimaatadaptie en het verbeteren van de leefomgeving (ruimte voor groen en water). Daarnaast zijn een aantal iconprojecten centraal gesteld, waaronder de Ontwikkelzone Zijlweg-West en het Onderwijscluster Inholland & Nova College. Als stad vinden we dit belangrijke plekken waar ontwikkeling plaats kan vinden en waar strategische opgaven op een goede manier kunnen worden vertaald in de praktijk om zodoende te werken aan een toekomstbestendig stukje stad.

Schematisch Raamwerk

Er is een schematisch raamwerk opgesteld voor de gehele zone Zijlweg-West om de verschillende deelgebieden in samenhang met elkaar en met de rest van de stad te kunnen verbinden. Dit raamwerk is opgebouwd uit een aantal structuren. De Zijlweg, de Westelijke Randweg, de Spoorzone en een fijnmazig langzaamverkeersnetwerk. De spoorzone is een groen en water zone met ecologische waarde langs het spoortalud. Langs de Zijlweg wordt het historische lint aangeheeld. De Westelijke Randweg vormt een groene stadsboulevard. De route tussen Koepel en Campus is een veilige en aantrekkelijke groene route voor voetgangers en fietsers. Dit is hiernaast schematisch afgebeeld. Het schematische raamwerk is de kapstok voor de thematische raamwerkkaarten, de campusvisie en de beeldkwaliteitseisen voor de zone Zijlweg-West. Voor bovenstaande structuren zijn hoofdprincipes opgesteld.

Hoofdprincipes

Voor de Zijlweg, Randweg, spoorzone en het fijnmazige langzaam verkeersnetwerk zijn hoofdprincipes opgesteld die invulling geven aan het raamwerk. Deze worden per zone hieronder toegelicht, en zullen in de volgende hoofdstukken nader worden uitgewerkt in thematische raamwerkkaarten en aanvullende regels voor de beeldkwaliteit.



| Schematisch raamwerk Zijlweg-West

1 Zijlweg

- Historisch lint
- Ontsluitingsweg

2 Randweg

- Groene stadsboulevard
- Provinciale weg

3 Spoorzone

- Ecologische zone
- Focus op vergroenen en vernatten

4 Fijnmazig LV Netwerk

- Verbinden ontmoetingsplekken
- Verbinding met de stad
- Focus op verblijfskwaliteit

1. Zijlweg

Voor de Zijlweg geldt dat het historische lint zoveel mogelijk moet worden 'aangeheeld' met bebouwing die passend is in de historische structuur. Ter verbetering van de verkeersveiligheid, de oversteekbaarheid, de ruimte voor de voetganger en fietser, krijgt de Zijlweg voldoende brede voet- en fietspaden, meer grote bomen en groen en de snelheid wordt verlaagd naar 30km/u. De Zijlweg behoort tot de hoofdbomenstructuur. Daar horen de juiste grote bomen bij met de daarbij horende groeiplaatsvoorzieningen, zodat de bomen tot hun volle wasdom kunnen komen. Ook dragen bomen bij aan klimaatadaptatie en het versterken van biodiversiteit.

Uit profielstudies is gebleken dat er aan de noordkant van de straat te weinig ruimte is voor nieuwe bomen in verband met de aanwezigheid van kabels en leidingen in de ondergrond. Dat geldt ook voor het midden van de straat. De kosten voor het verplaatsen zijn erg hoog. Nieuwe bomen en groeiplaatsen worden daarom aan de zuidkant van de straat gesitueerd, hier is ruimte in de ondergrond om een volwaardige bomenrij te realiseren die past bij de Zijlweg en de hoofdbomenstructuur. De ruimte in de Zijlweg is beperkt en de ambities zijn hoog, daarom dienen er keuzes gemaakt te worden. Er is gekozen om langspaarkeerplaatsen in te ruilen voor voldoende brede voetpaden, fietspaden, een bomenrij passend in de hoofdbomenstructuur met ruimte voor openbaar vervoer en veiligere oversteekmogelijkheden.

2. Westelijke Randweg

Het is de ambitie om de Randweg in de toekomst te transformeren naar een groene stadsboulevard. Tussen de verschillende verkeersstromen komen groene bermen, ook wordt er een middenberm toegevoegd. In de bermen worden waar mogelijk bomenrijen geplaatst. Gebouwen staan in het groen. Dit hoofdprincipe is hiernaast afgebeeld.

3. Spoorzone

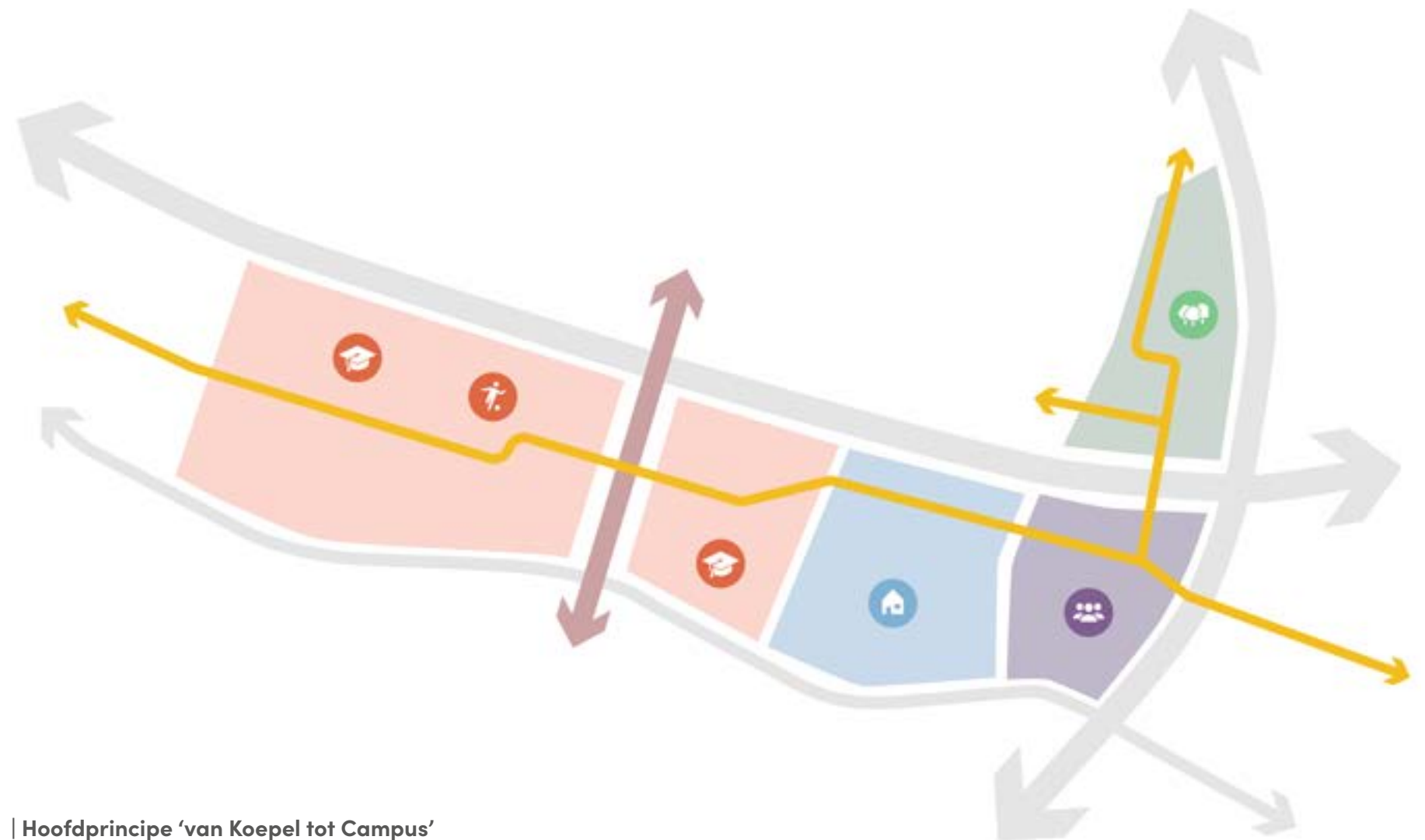
Het hoofdprincipe voor de spoorzone is een doorlopende, brede ecologische zone rondom het spoor. Deze ecologische verbinding is een belangrijke verbinding tussen het duingebied en de stad. Hij sluit aan op de Garenkokerskade, die richting de Bolwerken gaat. Deze groene zone fungeert ook als buffer tussen het spoor en de bebouwing. Het profiel van deze zone is in hoofdstuk 3.5

uitgewerkt. Dit profiel wordt toegepast op plekken waar dit ruimtelijk mogelijk is.

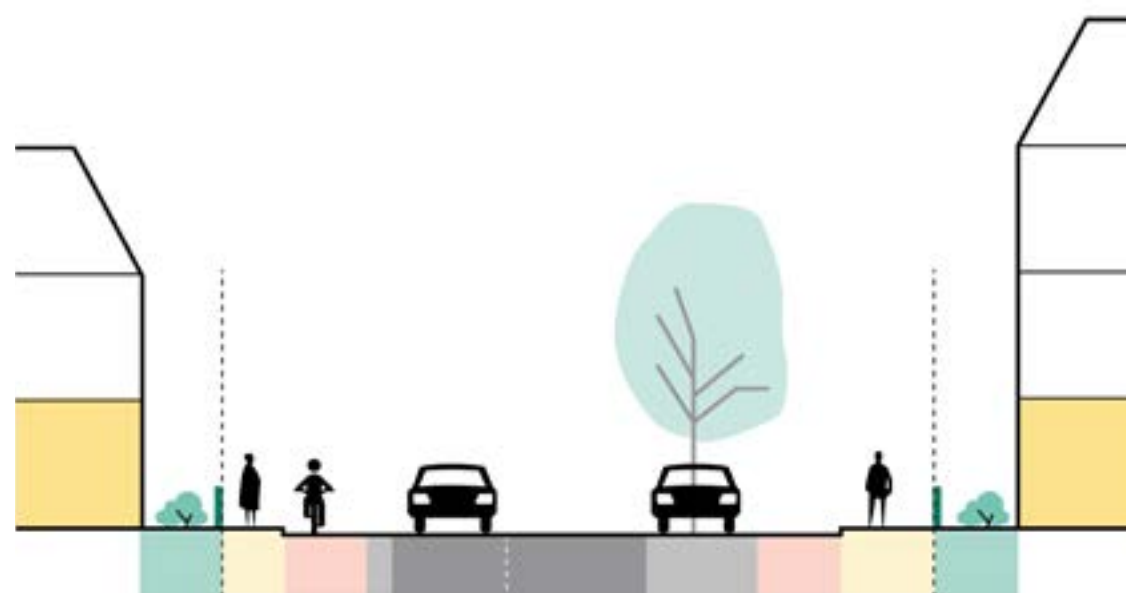
Onderdeel van deze zone is een watergang die de hekken langs het spoor kan vervangen. Deze watergang wordt voorzien van natuurvriendelijke oevers. In het groen bevinden zich struinpaden waar gewandeld kan worden. Dit hoofdprincipe is hieronder schematisch weergegeven. Deze struinpaden zijn zo gelegen dat zij geen impact hebben op de ecologische functie van deze zone, en liggen dus tegen de bebouwing aan. Naast rust wordt er in deze zone gelet op de armaturen van de verlichting. Deze worden diervriendelijk ingericht.

4. Fijnmazig Langzaamverkeersnetwerk

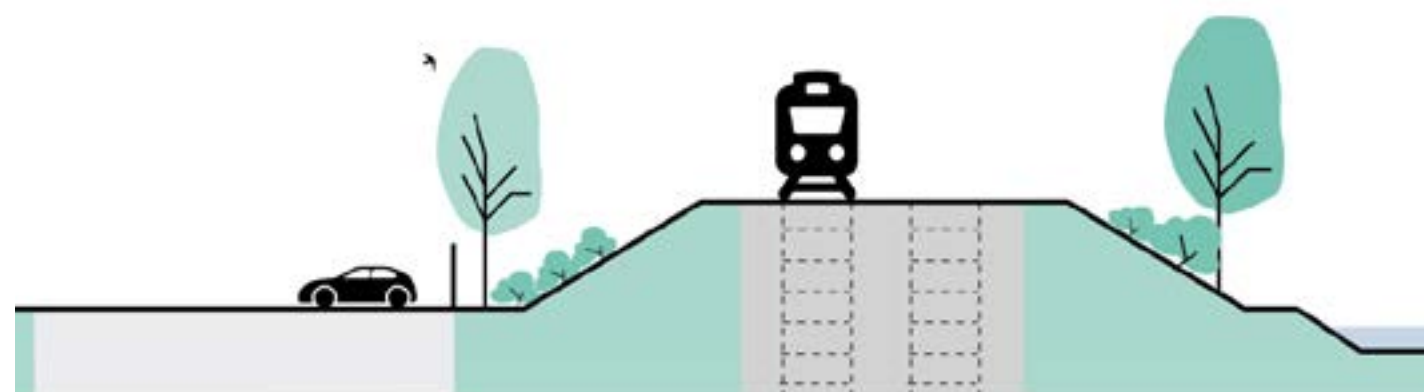
Er wordt toegewerkt naar een verfijning van het langzaamverkeersnetwerk dat op de langere termijn leidt tot een fiets/wandelverbinding vanuit de binnenstad van Haarlem naar het duingebied. Deze route wordt een veilige en herkenbare route die de Campus, de verschillende wijken en geïsoleerde deelgebieden onderling en met de rest van de stad verbindt. Een onderdeel van de route is een brug over de Randweg. Langs de route bevinden zich plekken voor rust, ontmoeting, recreatie en een wisselend programma.



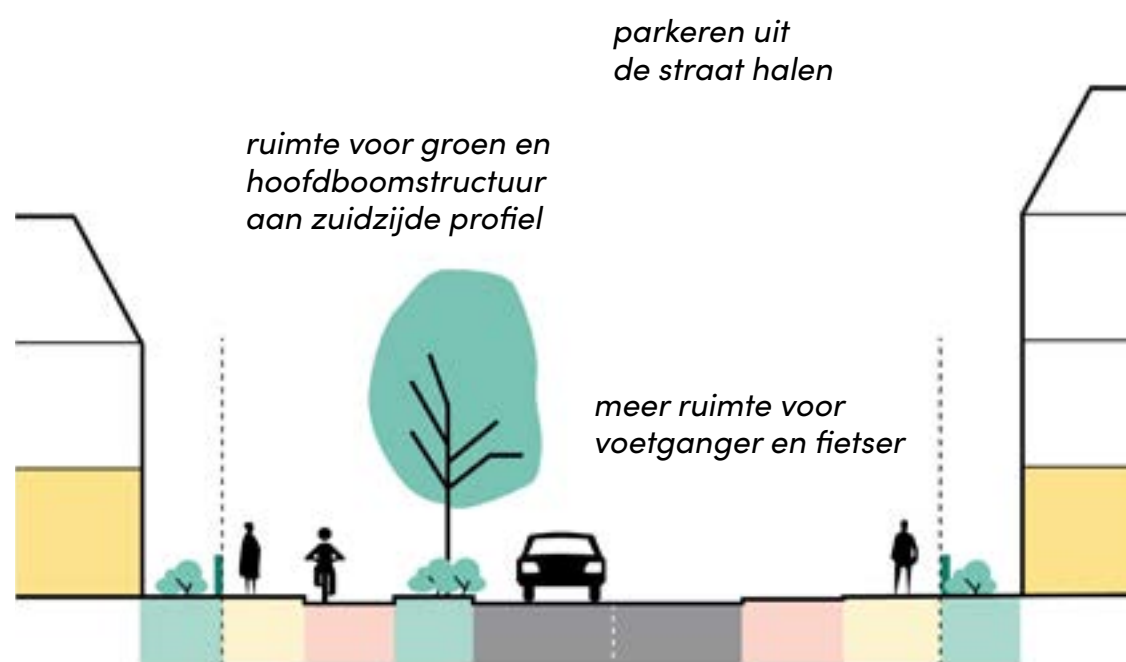
| Hoofdprincipe 'van Koepel tot Campus'



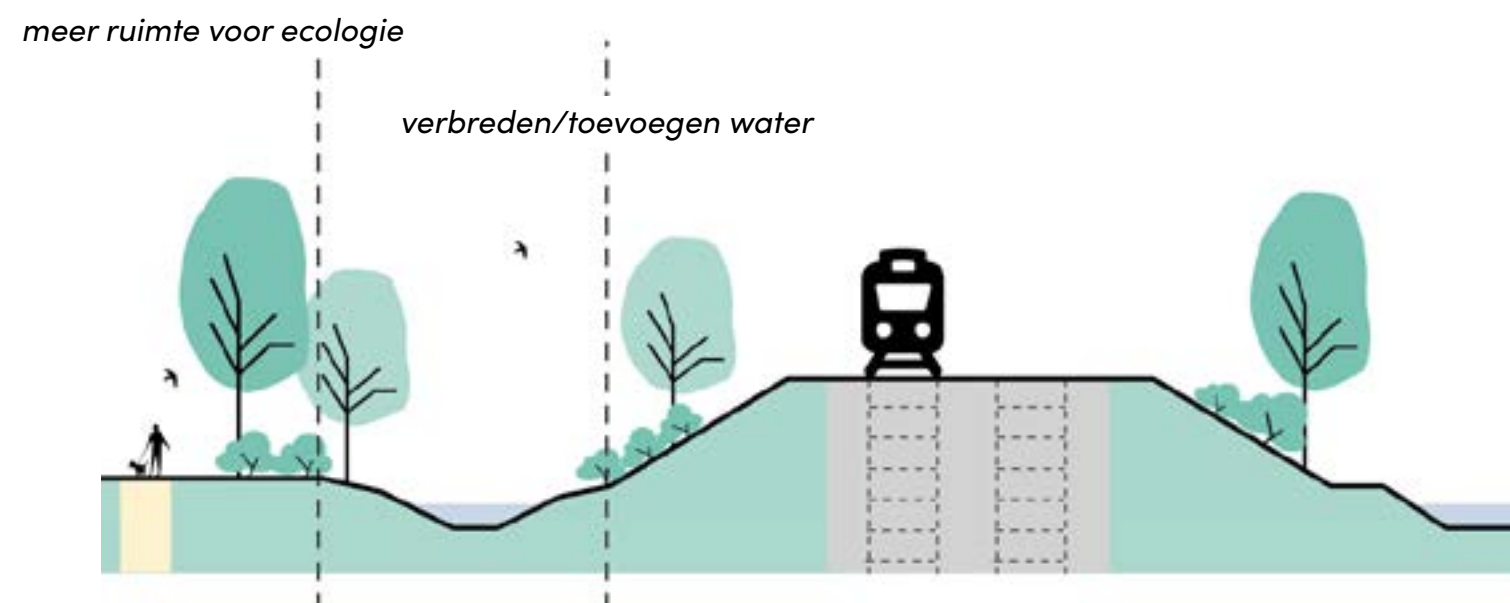
| Bestaande situatie Zijlweg



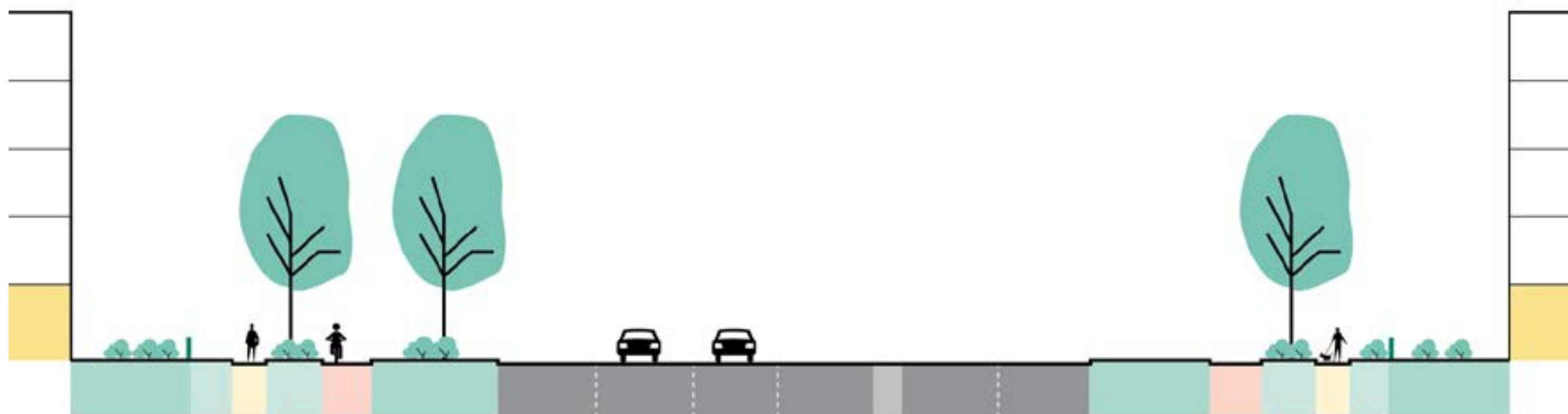
| Bestaande situatie spoorzone



| Hoofdprincipe Zijlweg toekomst



| Hoofdprincipe spoorzone



| Bestaande situatie Randweg



| Hoofdprincipe Randweg

4.3 Uitwerking geactualiseerde visie

Zoals in hoofdstuk 2 is beschreven is na vaststelling van de [Ontwikkelvisie Zijlweg-West](#) de Haarlemse [Omgevingsvisie](#) vastgesteld. Hierin zijn zes strategische keuzes benoemd voor de stad waarin we onder andere kiezen voor meer ruimte aan voetgangers & fietsers en vergroenen & vernatten. Daarnaast is het onderwijscluster Inholland-Nova College aangewezen als icoonproject, waarin we een aantrekkelijker en levendiger onderwijscluster maken dat beter verbonden wordt met de stad.

Met bovenstaande ambities in het achterhoofd is de visie op onderdelen herzien en aangevuld met de volgende raamwerkkaarten:

- Langzaamverkeersraamwerk
- Groenblauw raamwerk
- Sociaal raamwerk
- Belevingsraamwerk

Deze raamwerkkaarten worden toegelicht in de volgende paragrafen.

4.4 Langzaamverkeersraamwerk

Inventarisatie

In de ontwikkelzone Zijlweg-West worden de buurten van elkaar gescheiden door drie grote infrastructuren: de Zijlweg, het spoor tussen Haarlem en Overveen in oost-westelijke richting, de Westelijke Randweg en het spoor tussen Heemstede-Aerdenhout en Bloemendaal in noord-zuidelijke richting. Ondanks de nabijheid van twee treinstations en de doorkruising van belangrijke toegangswegen, domineert de barrièrewerking van de infrastructuur door een gebrek aan voldoende veilige oversteekpunten voor fietsers en voetgangers. In de tussengelegen buurten overheerst de geparkeerde auto het straatbeeld, wat ten koste gaat van de verblijfskwaliteit op straat.

De Zijlweg is een historisch dorpslint dat is uitgegroeid tot een belangrijke ontsluitingsweg van de Westelijke Randweg naar het centrum van Haarlem. De Zijlweg heeft een maximale snelheid van 50km/uur met een gescheiden straatprofiel. De bus, de aanrijroutes van de brandweer en geparkeerde auto's laten weinig ruimte over voor het activeren van de plint met brede



| Inventarisatie huidig mobiliteits raamwerk

Legenda

- | | |
|---------------|-----------|
| Parkeerplaats | Fietspad |
| Bushalte | Wandelpad |
| 70 weg | Spoor |
| 50 weg | Spoorbrug |
| 30 weg | |

voet- en fietspaden en vergroening. Vanwege het smalle wegprofiel is het noodzakelijk om ruimtelijke keuzes te maken om de veiligheid en verblijfskwaliteit te kunnen waarborgen.

Het historische lint wordt doorbroken ter hoogte van de kruising Zijlweg-Randweg, door de uitbreiding van het aantal rijbanen, de bushaltes en een verandering in korrelgrootte van de architectuur en door de Randweg zelf. De gelijkvloerse kruising Zijlweg-Randweg heeft vanwege het brede wegprofiel en overmatige verharding een matige oversteekbaarheid voor langzaam verkeer. Een verbeterde oversteekbaarheid van de Westelijke Randweg is essentieel voor het verbinden van de onderwijsinstellingen Inholland en Nova College en daarmee voor het realiseren van een campus.

Kansen

De nabijheid van twee treinstations én de Randweg maakt het projectgebied uitermate geschikt als locatie om bij te dragen aan de mobiliteitstransitie van Haarlem. Het realiseren van een parkeerhub op de Campus biedt de kans om de auto uit het straatbeeld te halen met als resultaat meer ruimte te geven aan de voetganger, de fiets en het toevoegen van groen met verblijfsplekken in de straten. Om de keuze voor wandelen en fietsen te stimuleren, wordt het wandel en fietsnetwerk verfijnd door een aantal ontbrekende schakels te verbinden. Daarnaast worden maatregelen getroffen voor voldoende veilige oversteekpunten van de Randweg, de Zijlweg en de Julianalaan.

Voor het realiseren van een campus is een fysieke verbinding tussen Inholland en het Nova College belangrijk. Een nieuwe brug over de Westelijke Randweg verbindt de twee campusonderdelen en sluit aan op bestaande verbindingen in de buurt. Met de aanleg van nieuwe verbindingen ontstaat een autoluwe route tussen het centrum van Haarlem en station Overveen met ruimte voor verblijfsplekken, spelen en groen. Tevens dragen de nieuwe langzaamverkeersverbindingen bij aan het beperken van de toename van langzaam verkeer op de bestaande routes. Dit komt ten goede aan de benodigde doorstroming van autoverkeer op de Randweg en Zijlweg en aan de verkeersveiligheid. Binnen de Campus is de auto te gast. Op de huidige parkeerplaatsen van het Nova College en Inholland ontstaat ruimte voor verdichting en een aantrekkelijke openbare ruimte.



|Kansenkaart mobiliteits raamwerk

Legenda

Parkeerplaats	Fietspad
Bushalte	Wandelpad
N208	Langzaam verkeer
GOW30 km	Oversteekplaatsen
Leefstraat	

De locatie Korte Verspronckweg en Spoorwegstraat worden verbonden via een tunnel onder het spoorweg-talud, in het verlengde van de Spoorwegstraat. Beide gebieden krijgen tevens een verbinding voor langzaam verkeer op de Julianalaan. Op deze manier ontstaat een fijnmazige structuur die de verschillende woonbuurten (Vijverpark/ Bijdorplan/ Campus/ Regentesselaan/ Spoorwegstraat/ Korte Verspronckweg) verbindt met de omgeving.

Op de Zijlweg en Julianalaan komt meer ruimte voor de voetganger, fietser, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en groenbeleving. Beide wegen veranderen op termijn van een 50 km/u weg naar een 30 km/u-weg. Deze maatregel maakt sluipverkeer minder aantrekkelijk en draagt bij aan de verkeersveiligheid van fietser en voetganger. De Zijlweg krijgt overzichtelijke oversteekplekken, minder parkeren op straat en meer groen.

4.5 Groenblauw raamwerk

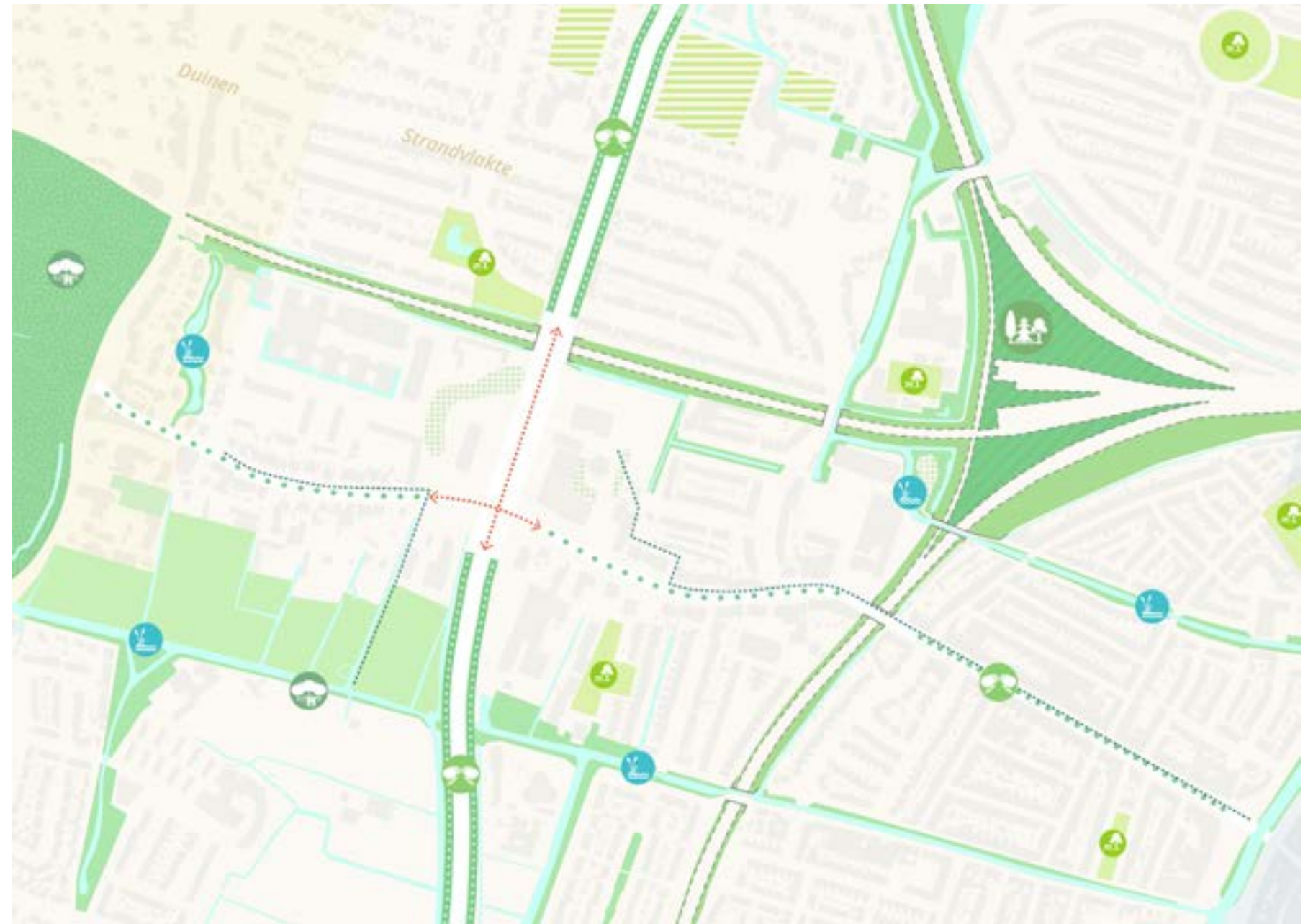
Inventarisatie

Ecologische verbinding & hotspots voor biodiversiteit

Het plangebied is gelegen naast het Nationaal Park Zuid-Kennemerland. Een groot dynamisch duinlandschap met een hoge biodiversiteit. De ontwikkelzone ligt op een belangrijke ecologische verbinding (de spoorzone), die het duinlandschap en bijbehorende hoge natuurwaarden de stad in brengt. Een gebrek aan heester, kruiden- en midden vegetatie en ontbrekende faunapassages bij de verschillende spoortaluds en de Westelijke Randweg beperken het bereik van het natuurlijke habitat voor kleine zoogdieren. Ook ligt tussen het spoortalud en het noordelijke grens van het campusgebied een groenblauwe structuur die verdrukt raakt tussen de harde kade van de Campus en het spoortalud. De droge natuur in de spoorwegzone en de natte natuur in de omgeving van de Brouwersvaart worden gezien als twee belangrijke ecologische gebieden.

Water

Hoewel de zandbodem geschikt is voor waterinfiltratie, is er in de Zijlweg sprake van wateroverlast ten gevolge van de lagere ligging van de Zijlweg en overmatige verharding in hoger gelegen delen van het ontwikkelgebied. De wateropgave is daarmee evident een opgave voor het hele gebied.



| Inventarisatie groenblauw raamwerk

Legenda

	Bermvegetatie Randweg		Groene openbare ruimte
	Potentie bomenlaan Zijlweg		Natte natuur
	Wateroverlast		Droge natuur
	Ontbrekende schakel		Bos
	Park / buurttuin		Brouwerskolkpark
	Sportveld		Water

Groen

Het plangebied is rijk aan volwassen bomen van verschillende soorten. Ze bevinden zich vaak aan de randen nabij de grote infrastructuurbundels. Het behouden van zoveel mogelijk gezonde volwassen bomen binnen het gebied is essentieel voor de biodiversiteit, ecologie, groenbeleving en verblijfskwaliteit. De bomen in de Zijlweg, Julianalaan en de resterende straten en buurten zijn klein, hebben beperkte groeimogelijkheden en zijn zonder groenvak gerealiseerd. Het groene beeld van de wijk wordt gedragen door groene voortuinen en erfafscheidingen met een monumentaal karakter. De Westelijke Randweg heeft ten noorden van de Julianalaan en ten zuiden van de Zijlweg het karakter van een groene 'parkway' met een middenberm, die ter hoogte van het plangebied verandert in een sterk verhard profiel met bomen en gras aan de randen van het wegprofiel. Het campusgebied is sterk verhard met veel maaiveld parkeren waarbij het in de buitenruimte ontbreekt aan voldoende volwassen bomen en groenbeleving die past bij een campusidentiteit.

Kansen

De ecologische verbindingen binnen het plangebied worden gerealiseerd en versterkt. Daarnaast wordt bij het ontwerpen in en rondom de twee hotspots, ecologie als uitgangspunt gebruikt. Er is groenanalyse uitgevoerd om in het ontwikkelgebied een robuust ecosysteem te borgen en te versterken (verbindingen, hotspots, bomen, heesters, bloemrijke lage vegetatie, gebouwen en waterlichamen). Deze analyse laat zien in welke projecten op welke structuren ingezet kan worden om de biodiversiteit te versterken. Er is een onderscheid gemaakt in vijf bijbehorende soortcategorieën (zie Kansenskaart groenblauw raamwerk). Per afzonderlijk ontwikkelproject wordt er voor minimaal drie soortcategorieën een hoogwaardig habitat verzorgd.

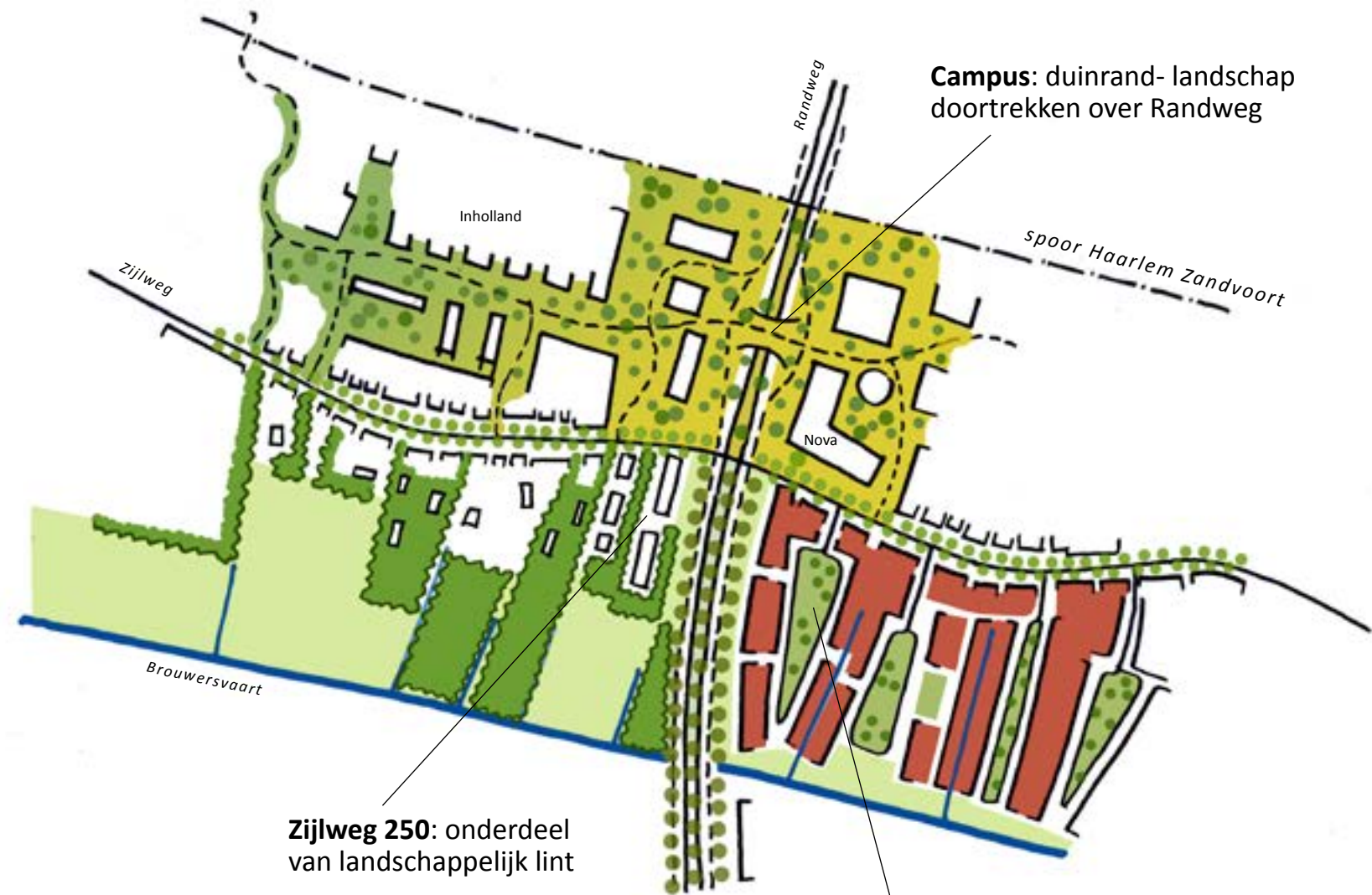
Ecologische verbinding en hotspot voor biodiversiteit

Het bestaande groenblauwe netwerk vormt de ruggengraat van het ontwikkelgebied. De spoortaluds met watergangen en groene oevers wordt ingericht als een brede ecologische verbinding. Deze verbinding loopt door richting de Garenkokerskade en brengt zo het groen de stad in. Het is een belangrijke structuur in het gebied, omdat de gradatie van het droge talud en de natte oevers een variatie aan habitat faciliteert. De spoorzone en de spoortaluds worden verrijkt met middelhoge vegetatie.

Een specifiek aspect van de ecologische verbetering in de spoorzone betreft de ontwikkeling van natuurvriendelijke oevers. Deze oevers zijn ontworpen om de kwaliteit van het leefgebied voor diverse soorten flora en fauna te verbeteren. Door de aanleg van geleidelijke oevers (1:3/1:5) en de introductie van inheemse plantensoorten wordt een habitat gecreëerd die gunstig is voor zowel aquatische als terrestrische soorten. Niet alleen dieren maar ook planten kunnen beter gedijen bij een flauwe oever, zo zijn grote ratelaar en moerasvergeet-mij-nietje prachtige planten die in de overgang van nat naar droog groeien en de pinksterbloemen die in de oever tot bloeien trekken de oranjepijpjes aan. Zo is er bij een natuurvriendelijke oever een levendig schouwspel gaande gedurende het gehele jaar.

Campus

De Campus is de verbinding tussen het buitengebied en het ontwikkelgebied. Voor de Campus wordt een duinrand- landschap voorgesteld. De aanleiding daarvoor is uiteraard de ligging nabij de duinrand maar komt ook voort uit twee recent gerealiseerde projecten, Het Marinehospitaal terrein in Bloemendaal waar de Campus aan grenst en Campus Nova. Het Marinehospitaal terrein kent hoogteverschillen, vijvers en een groene inrichting en is onderdeel van de duinrand. Bij het Nova College is gewerkt met hoogteverschillen om delen van gebouwen en fietsenbergingen uit het zicht te onttrekken. Deze landschappelijke elementen zijn goed in te passen in een duinrand- landschap. Als Veldzicht en de Schoonzichtlaan aansluiten bij de duinrand sfeer kan het landschap over



| Identiteit kwadranten rond Zijlweg - Randweg

de Westelijke Randweg heen worden getrokken waardoor de Campus als geheel een herkenbare, landschappelijke identiteit krijgt. Het Duinlandschap wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van reliëf, een zandige bodem en naald- en loofbomen met duinbeplanting. Het duinrand-landschap ondersteunt een diverse reeks van dier- en insectensoorten die cruciaal zijn voor het behoud van een gezond ecosysteem.

Brouwersvaart

Het gebied ten noorden van de Brouwersvaart wordt verder ontwikkeld als een natuurgebied. Er is een rijk insectenleven op oude inheemse bomen en rietlanden vol zangvogels. Direct aansluitend bij de binnenduinrand. Een herinrichting van moerasbos met groepjes schietwilf, es en zwarte els met daar tussen en vooral aan de zuidrand ruimte voor inheemse struiken, dood hout en hoge kruiden. Zo wordt het gebied geschikt voor o.a de groenling en de heggenmus. De brouwersvaart zelf en aansluiting op de natuurgebieden in het westen verzorgen een belangrijke structuur voor onder meer de watervleermuis en de meervleermuis.

Spoorwegzone

Droog bloemrijk grasland en struweel, geschikt voor struweelvogels en de vos. Het is hier van belang dat de rust en donkerte bewaard blijft.

Water

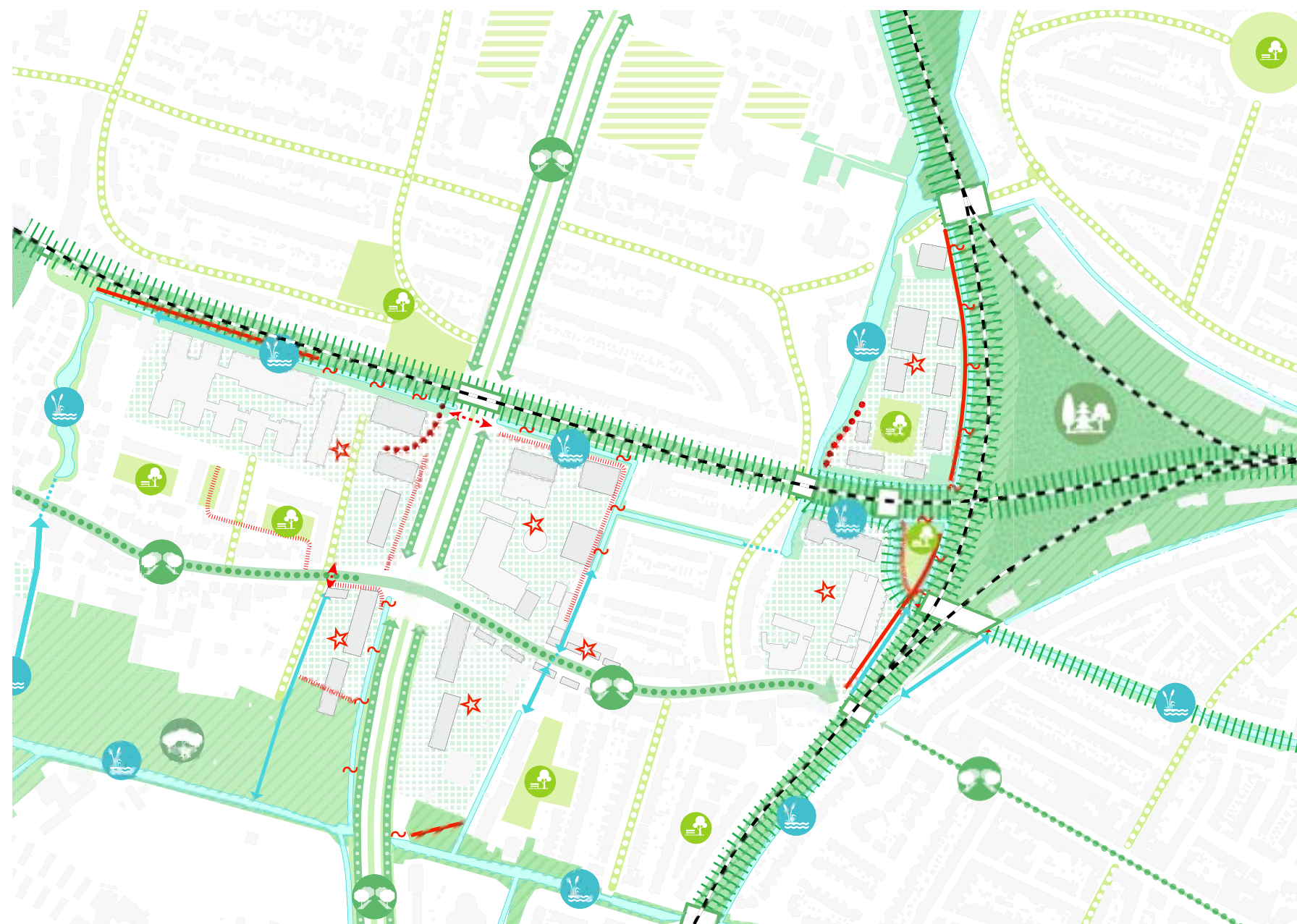
De randvoorwaarden en eisen omtrent water zijn uitgewerkt in paragraaf 5.5.3. Met de navolging van deze kaders wordt de water problematiek aangepakt.

Flora en fauna

Boombewonend

Er zijn in de ontwikkelzone locaties waar goede boomstructuren aanwezig zijn. Deze bomen kunnen geschikt zijn voor dieren die in hollen broeden of nesten maken in hoge (oude) bomen. Zodra de bomen in een grote groenstructuur staan is dit habitat geschikt voor nog veel meer soorten dan alleen de hollenbroeders. Er moet dan ook een zo groot mogelijke groeiplaats worden gecreëerd voor de bestaande bomen en worden ingericht voor nieuwe bomen.

We handhaven de bestaande, gezonde bomen naast het spoortalud en watergangen, maar zeker ook in de verschillende ontwikkelprojecten Korte Verspronckweg en Spoorwegstraat en het campusgebied. De volwassen



| Kansenkaart groenblauw raamwerk

Legenda

- Westelijke Randweg
- Bomenlaan Zijkweg
- Boosstructuur wijk
- Nieuwe waterweg / wadi
- Duiker
- Park / buurttuin
- Sportveld

- Groene openbare ruimte
- Natte natuur
- Talud met kruiden en heesters
- Bos
- Water

Ecologie

- Ecologische hoofdfiguur
- Fauna passage
- Boombewonend
- Gebouwbewonend
- Grasgebonden soorten
- Oever en water
- Struweelgebonden

bomen zijn een belangrijke identiteitsdrager binnen het gebied en dragen bij aan koelteplekken, verdamping, biodiversiteit en voorzien in het leef- en foerageergebied van verschillende fauna zoals de eekhoorn, grote vos en de grote bonte specht. 'Behoud, tenzij ...' is daarom het uitgangspunt voor het plangebied. Het toevoegen van bomen wordt ingezet om de biodiversiteit, groenbeleving, klimaat en ecologie te verbeteren. De mobiliteitstransitie biedt voldoende ruimte in de verschillende woonstraten om meer groen en bomen toe te voegen in de Julianalaan, Westelijke Randweg en de Zijlweg. Voor de Zijlweg wordt de hoofdboomstructuur versterkt met inheemse bomen van de 1^e grote passend binnen het GOW30-profiel.

Struweel gebonden

Struwelen huisvesten een breed scala aan soorten insecten, vogels en kleine zoogdieren. De struwelen fungeren als foerageergebied doordat veel struiken besdragend zijn. Struwelen bieden ook belangrijke rust- en nest gelegenheden doordat het een dichte (veilige) structuur heeft. Door deze functies is het waardevol om struweel structuren aan te leggen als verbinding, hiervoor is de spoorzone bij uitstek geschikt. Ook het zuidelijk gedeelte van de buurtparken zal extra struweel heel waardevol zijn aangrenzend aan het water, met daartussen kruidenrijk grasland om ook een beheerpad vrij te houden.

Bloemrijk grasland gebonden

Bloemrijkgras verzorgt veel nectar aan insecten welke op hun beurt weer voedsel is voor veel dieren en vogels. De weilanden in het zuid-westen van het ontwikkelgebied bieden hiervoor het grootste aaneengesloten oppervlakte. Voor de verspreiding van soorten moet er worden ingezet op verbinding zones met bloemrijkgras. De (grote) boomspiegels kunnen hier o.a. een mooie kans in bieden. Voor bloemrijkgras is het noodzakelijk om het beheer af te stemmen met de bloeitijden van de kruiden.

Aan water en oevers gebonden

De aan oevers en water gebonden soorten zijn divers. In deze ontwikkelzone ligt hier een grote kans voor een sterke ecologische structuur. Natuurvriendelijke oevers zorgen voor gevarieerde omstandigheden en bieden kansen voor een hoge diversiteit aan waterplanten, oeverplanten en diersoorten. Ook dragen ze bij aan het verschonen van de waterlichamen. De nabijheid van water met flauwe oevers is van groot belang voor alle soort categorieën.

Gebouw bewonend

In het gehele gebied komt bebouwing voor in de huidige situatie. De huidige bebouwing biedt mogelijk al verblijfplaatsen voor fauna. Hier moet tijdens de ontwikkelingen rekening mee worden gehouden. Een ecologische quickscan en eventueel naderonderzoek zullen uitwijzen voor welke soorten een geschikt habitat aanwezig is. Bij de ontwikkelingen gaan er naast het behouden van de bestaande habitatten en soorten ingezet worden op het creëren van een geschikt habitat voor de volgende soorten: Huismus, gierzwaluw, spreeuw, gebouw bewonende vleermuizen, insecten, (gebouwen > 80 meter, slechtvalk). Per soort worden er specifieke eisen gesteld die meegenomen moeten worden bij het ontwerp, zo heeft een huismus bijvoorbeeld binnen 5 meter van de nestlocatie 3 meter hoog opgaand groen nodig. De inspiratiegids [Natuurinclusief ontwikkelen](#) geeft hiervoor de handvatten.



4.6 Sociaal raamwerk

Inventarisatie

Binnen het sociale raamwerk kijken we naar ontmoetingsplekken in de buitenruimte en in gebouwen. Het gebied is gefragmenteerd. De verschillende programmaonderdelen zijn voornamelijk op zichzelfstaande functies binnen een aantal geïsoleerde buurten. Zowel letterlijk, als figuurlijk, ontbreekt de verbinding.

Ten oosten van het spoor is de Zijlweg een levendige stadsstraat met een actieve plint. Rondom de Randweg staan een aantal gebouwen aan de Zijlweg met een anonieme uitstraling en zonder actieve plint of entree aan de straat. Zo hebben de verschillende onderwijsgebouwen weinig openingen naar de straat, zijn functies naar binnen gekeerd en zijn de ontmoetingsplekken verstopt op het binnenterrein. Door de ruimteclaim van de parkeerplekken ontstaat een afstand tussen onderwijsterreinen en de omgeving. De barrièrewerking van de Westelijke Randweg voorkomt een sociale menging van de studenten van Inholland en het Nova College.

De locaties Korte Verspronckweg en Spoorwegstraat huisvesten een groot aandeel voorzieningen die slecht bereikbaar zijn voor de voetganger en de fiets. Hierdoor blijft de auto een belangrijk vervoersmiddel die het straatbeeld overheerst.



| Inventarisatie sociaal raamwerk

Legenda

- | | | | |
|---|------------------------------|---|---------------------------------------|
|  | Semi-private ontmoetingsplek |  | Hoofdstraat zonder verblijfskwaliteit |
|  | Openbare ontmoetingsplek |  | Straat met verblijfskwaliteit |
|  | Actieve plint | | |
|  | Straat | | |

Kansen

Inventarisatie van het sociale raamwerk laat zien dat de aanwezige voorzieningen in de zone veelal geïsoleerd liggen en beperkt bereikbaar zijn door de barrièrewerking van de spoorlijnen en de Randweg. Met name voor de fietser en de voetganger.

Het verfijnen van het langzaamverkeersnetwerk zorgt er voor dat de verschillende voorzieningen in het gebied beter bereikbaar en toegankelijk worden. Zo wordt de Korte Verspronckweg verbonden met de Spoorwegstraat en de Julianalaan. Hier ontstaat de kans om een prettige rustige woonbuurt te realiseren met behoud van kleinschalige (maatschappelijke) voorzieningen, ruimte voor spelen en verblijven en een permacultuurtuin als buurttuin.

Een fijnmazig langzaamverkeersnetwerk biedt de kans om kwalitatieve ontmoetingsplekken met elkaar te verbinden en beter toegankelijk te maken. Voorzieningen op de Campus staan op deze manier beter verbonden met de omgeving. Zo kan een sportschool ook sportlessen aanbieden in de buitenruimte (zien bewegen, doet bewegen) of kunnen omwonenden gebruik maken van het theater, de muziek en dansruimtes of een kop koffie drinken op het terras van het Campus café. De Campus wordt hierdoor een ontmoetingsplek voor studenten én bewoners, een ontmoetingsplek die zowel overdag als in de avond en voor zowel jong als oud een prettige plek is om te verblijven. De groene aaneengesloten openbare ruimte rijgt alle geïsoleerde gebieden in de zone aan elkaar waardoor de verschillende functies goed te bereiken zijn te voet of met de fiets. Daarnaast is een sterke en directe relatie tussen het plintprogramma en de buitenruimte in het hele ontwikkelgebied essentieel voor alle programmaonderdelen zoals; winkels, horeca, wonen, onderwijs- en werkruimtes.

Zowel bij de Zijlweg als de Westelijke Randweg kan de relatie tussen gebouwen en buitenruimte verder versterkt worden. Dit draagt bij aan meer 'ogen op straat' en informele ontmoeting op straat of in de tuin. De Zijlweg krijgt verder een levendiger karakter door de straat in te richten met bredere stoepen, groen een meer voorkanten aan de straat.



| Kansenkaart sociaal raamwerk

Legenda

- | | | | |
|---|------------------------------|---|--|
|  | Semi-private ontmoetingsplek |  | Langzaamverkeersroute met verblijfskwaliteit |
|  | Openbare ontmoetingsplek |  | Wijkontsluiting |
|  | Active plint |  | Hoofdstraat met verblijfskwaliteit |
|  | Straat | | |

4.7 Belevingsraamwerk

Inventarisatie

Het gebied is gelegen naast het Nationaal Park Zuid-Kennemerland dat via de Zijlweg wordt verbonden met de historische bolwerken die Haarlem karakteriseren. Ten oosten van het spoor is de Zijlweg een levendige stadsstraat met winkels en horeca, ten westen van het spoor verliest de Zijlweg de samenhang van het historisch lint. De ruimteclaim van verschillende modaliteiten en langsparkeren aan beide zijden van de straat, gaat ten koste van ruimte voor het voetpad en de groei van volwassen bomen. Met de verbreding van de weg en grote, anonieme architectuur bij de kruising met de Westelijke Randweg ontbreekt het aan de menselijke maat. De dominante infrastructuur en grootschalige bebouwing in het gebied schuren met het rijke historische karakter van de woonwijken, de Zijlweg en de bijzondere natuurtypen in het gebied.

Inholland en het Nova College hebben een groot aantal parkeerplekken, al dan niet ondergronds, die een ruimteclaim leggen op de inrichting van de openbare ruimte. Ruimte voor meer groen voor hittemitigatie en preventie van wateroverlast is noodzakelijk voor het waarborgen van een prettige verblijfskwaliteit.

Vanuit de trein tussen Haarlem en Overveen kijkt men tegen achterkanten met garageboxen, expeditiestraten, verwaarloosd groen en metalen hekken. De Brouwersvaart en het spoortalud zijn als kansrijke groenblauwe dragers in het gebied onvoldoende toegankelijk voor fiets- en wandelverkeer. De bestaande ontmoetingsplekken bevinden zich op binnenplaatsen met weinig relatie tot de straat of in geïsoleerde buurtjes die slecht verbonden zijn met de rest van de stad.



| Inventarisatie belevingsraamwerk

Legenda

- | | | | |
|---|--------------------------------|---|------------------|
|  | Natuurlijke ontmoetingsplekken |  | Wijkontsluiting |
|  | Stedelijke ontmoetingsplekken |  | Stadsontsluiting |
|  | Industrie/Achterkant | | |
|  | Beleving vanuit de trein | | |

Kansen

De identiteitsdragers in het gebied zijn de kenmerkende spoorzone met groene taluds met watergangen en het historische dorpslint van de Zijlweg. Hieraan wordt een nieuwe identiteitsdrager, een groene route voor voetgangers en fietsers, toegevoegd. Voor het spoortalud is het groenblauwe karakter kenmerkend. Waar mogelijk wordt dit versterkt door het realiseren/vergroten/verbreden van watergangen met zachte oevers zonder hekwerken.

De ontwikkelgebieden Campus, Spoorwegstraat en de Korte Verspronckweg locatie krijgen een representatieve voorzijde richting het spoortalud. Het groenblauwe raamwerk en de maatregelen voor ecologie zijn hiervoor maatgevend.

De samenhang van de Zijlweg wordt verbeterd door het versterken en aanhelen van de bomenlaan en het realiseren van groene voortuinen en erfafscheidingen. Door een verbinding te maken tussen de Spoorwegstraat en de Julianalaan, de Campus te openen naar de Regentesselaan en de onderwijsinstellingen te verbinden door middel van een brug ontstaat een doorgaande route tussen de Koepel en de Campus. Vergroenen van het campusterrein draagt bij aan een betere aansluiting op de omliggende woonwijken. Door de middenberm van de Westelijke Randweg te vergroenen draagt ook deze weg bij aan een zorgvuldige inpassing in het groene karakter van het gebied.

Door het openen van het gebied, ontstaat meer ruimte om elkaar te ontmoeten en om te verblijven. Dit geldt zowel voor de nieuwe bewoners en de gebruikers in het gebied, als ook met de omliggende buurten. Het gebied wordt ook aantrekkelijker om doorheen te wandelen en te fietsen met groene recreatieve routes.



Legenda

- | | |
|---|--|
|  Waterrijke natuur |  Ontmoetingsplekken |
|  Droge natuur (bomen, hagen) |  Beleving vanuit de trein |
|  Woonbuurt |  Wijk route |
|  Campus identiteit |  Stedelijke route |
|  Stedelijke identiteit | |

| Kansenkaart belevingsraamwerk

4.8 Hoe draagt dit Masterplan bij aan de omgevingsvisie?

Strategische keuzes	Ambities	In de zone
 01 Mengen & verdichten Zijlweg-West is en blijft een gemengd stedelijk milieu met een goede balans tussen wonen, werken en voorzieningen.	- Bouwen aan een gemend stedelijk milieu: differentiatie van woningaanbod. - Behouden, stimuleren en aantrekken van werkgelegenheid om de huidige woon-werkbalans te behouden in de zone - Versterken van het onderwijscluster Nova College & Inholland. Het binden van jong talent door verdere campusontwikkeling, en de koppeling tussen opleidingen en werkgelegenheid. - Clusteren van voorzieningen en beter toegankelijk, ook als ontmoetingsplek.	- Gezamenlijke campusontwikkeling met Nova College & Inholland. - Minimaal de helft van de nieuwe te bouwen woningen valt in het sociale segment, op de Campus wordt studentenhuysvesting gerealiseerd. - Ruimte reserveren voor andere onderwijsinstellingen, bijvoorbeeld de Internationale Schakelklas (ISK), (dagelijkse) voorzieningen en werkfuncties .
 02 Buurtgericht ontwikkelen In de zone wordt de sociale basisinfrastructuur versterkt en worden voldoende ontmoetingsplekken gecreëerd.	- Een tien-minuten netwerk, waarbij de belangrijkste dagelijkse voorzieningen binnen maximaal tien minuten te bereiken zijn op de fiets, of te voet, voor zowel de nieuw te ontwikkelen buurten als de aan te sluiten omliggende buurten, om zo de sociale basisinfrastructuur te versterken. - Het creëren van ontmoetingsplekken voor jong en oud en ruimtes binnen en buiten om te verblijven en te recreëren.	- Bestaande en nieuwe buurten worden beter met elkaar verbonden. - De aanleg van ontbrekende schakels, waaronder een verbinding tussen de Spoorwegstraat en de Korte Verspronckweg. - Reserveren van ruimte voor voorzieningen en aantrekkelijke plekken in de openbare ruimte.
 03 Vergroenen & vernatten In de zone wordt de groen- en waterstructuur versterkt en ecologische verbindingen verbeterd.	- Haarlem heeft de ambitie om te vergroenen en te vernatten, bij ontwikkeling betekent dit dat er ruimte wordt ingepast voor groen en water en de ecologische verbindingen verbeteren. - De ontwikkelzones zijn aangewezen als plekken waar extra waterverbindingen worden toegevoegd, dan wel bestaande waterverbindingen worden versterkt. - Inzetten op het uitbreiden, dan wel versterken van het groene netwerk. - Minder geparkeerde auto's, meer ruimte voor groen op straat. Autoparkeren oplossen ondergronds of in gebouwen.	- De watergang langs het spoor en de Regentesselaan, tot de Julianalaan, wordt verbreed waar mogelijk. - De waterverbindingen worden zoveel mogelijk gecombineerd met groen en het tien-minutennetwerk voor een aantrekkelijke, gezonde, recreatieve route. - Handhaven bestaande, gezonde bomen naast het spoortalud en watergangen, maar zeker ook in de verschillende ontwikkelprojecten Korte Verspronckweg en Spoorwegstraat en de Campus. - Op de Campus en de Korte Verspronckweg wordt parkeren opgelost in parkeerhubs, om meer ruimte te maken voor groen.

Strategische keuzes	Ambities	In de zone
 04 Bevorderen gezonde leefomgeving In de zone worden ontbrekende schakels in de voet- en fietspaden aangelegd en wordt op en rond de nieuwe bebouwing veel groen toegevoegd.	- De belevingswaarde neemt toe met een goede recreatieve verbinding van de woonwijken naar het groene buitengebied. De openbare ruimte nodigt uit tot sporten, fietsen, wandelen, spelen, ontspannen en ontmoeten. - Sluit recreatieve routes zoveel mogelijk op elkaar aan, zodat er een netwerk ontstaat, en het aantrekkelijk wordt om te voet of met de fiets de omgeving in te gaan. Laat de mogelijkheid voor ommetjes ontstaan, om zo een gezondere leefomgeving te bevorderen.	- Met overbrugging van de Westelijke Randweg wordt barrièrewerking weggenomen voor fietsers en voetgangers, er ontstaat een betere verbinding met de duinen en de stad. - Op de verschillende ontwikkellocaties wordt ruimte gereserveerd voor ontmoetingsplekken in de openbare ruimte. Het creëren van verbindingen voor ommetjes is hier ook onderdeel van.
 05 Ruimte voor de energietransitie In de zone wordt boven- en ondergronds ruimte gereserveerd voor energietransitie.	- Voor het klimaatbestendig maken van Haarlem is veel ruimte nodig. In de ondergrond gaat het bijvoorbeeld om de aanleg van warmtenetten. - Bovengronds kan gedacht worden aan groene oplossingen voor het tegengaan van hittestress.	- Daar waar mogelijk uitbreiden van collectieve warmtevoorzieningen. - In de randvoorwaarden, eisen en wensen staat opgenomen hoe er verder wordt omgegaan met bijvoorbeeld energie en circulariteit bij de verschillende ontwikkellocaties.
 06 Mobiliteitstransitie In de zone wordt de voetganger en fietser op één gezet en wordt het vanzelfsprekend om te voet of met de fiets naar de voorzieningen, het centrum en het duingebied te gaan.	- Het creëren van een fijnmazig netwerk, om lopen en fietsen aantrekkelijker te maken. Er wordt gezocht naar het invullen van ontbrekende schakels. - Een prettig en veilig alternatieve route voor fietsers en voetgangers.	- Ontbrekende schakels voor langzaam verkeer worden ingevuld, waaronder een brug over de Westelijke Randweg, een tunnel tussen de Spoorwegstraat en de Korte Verspronckeweg en een verbinding vanaf de Korte Verspronckeweg naar de Julianalaan en Spoorwegstraat naar de Julianalaan. - De Zijlweg en de Julianalaan worden afgewaardeerd van 50 kilometer per uur naar 30 kilometer per uur. Oversteekbaarheid en verkeersveiligheid wordt verbeterd.

4.9 Ingroeimodel/fasering

Het Masterplan geeft globaal het kader aan voor de ontwikkelingen in de zone Zijlweg-West. Daarmee staan we nog aan het begin van alle ontwikkelingen. Gebiedsontwikkeling is een proces van de lange adem. Voor de ontwikkelzone Zijlweg wordt een periode van 10-15 jaar aangehouden. Op de korte termijn (0-3 jaar) worden er plannen gemaakt en projecten voorbereid. Producten waaraan gewerkt wordt zijn:

- Locatie specifieke kaders opstellen (PvEL).
- SO gebouw ontwerpen, maaiveld en openbare ruimte.
- Stedenbouwkundigplan Campus, Korte Verspronckweg, Spoorwegstraat.
- Ontwerpen infrastructuur.

Projecten worden uitgevoerd op de middellange termijn (4-7 jaar) en op de lange termijn (8-11 jaar).

In naaststaand schema is een globale fasering opgenomen.

Fase 1 (4-7 jaar):

Start uitvoeringsfase – ruimte vrij spelen voor ontwikkeling, infrastructuur op orde, 1e fase Campusontwikkeling

INFRASTRUCTUUR (Civiele ingrepen)

- Realisatie parkeerhub op terrein Nova College.
- Verleggen van Schoonzichtlaan: Ruimte vrij spelen voor ontwikkeling studentenhuysvesting/onderwijsprogramma/voortuin Campusterrein.
- Herinrichting Bijdorplan (onderdeel project Veldzicht): Dubbele wegstructuur op terrein van Inholland opheffen en gebruiken voor extra vergroening.
- Realisatie overbrugging Randweg voor voetgangers: Verbinding oost & westzijde Campusterrein. Ruimte op brug gereserveerd houden voor toekomstige fietsverbinding.
- Verbinding Spoorwegstraat – Korte Verspronckweg middels tunnel onder het spoor: Zuidelijke ontsluiting Korte Verspronckweg voor fietsers en voetgangers.
- Verbinding Julianalaan – Korte Verspronckweg middels brug: Verbetering van de toegankelijkheid van het terrein voor langzaam verkeer en nood- en hulpdiensten.
- Verbinding Julianalaan – Spoorwegstraat/Delftstraat: Veilige route naar Spoorwegstraat.
- Herinrichting Zijlweg – verbeteren van verkeersveiligheid & oversteekbaarheid Zijlweg: Snelheid Zijlweg naar 30km/u.

PROGRAMMA

- Internationale Schakelklas (ISK) onderdeel maken van de Campus.
- Realisatie onderwijsprogramma aan westzijde Randweg: uitbreiden onderwijsprogramma Nova College.
- Realisatie studentenhuysvesting aan westzijde Randweg.
- Realisatie commercieel programma in de plint: horeca/koffiecorner/lunchroom/studieplekken, supermarkt to go.

VERGROENEN

- Vergroenen van strook Bijdorplan: Dubbele 'wegstructuur' van Inholland opheffen en gebruiken voor vergroening.

Fase 2 (8-11 jaar):

Afronding uitvoeringsfase – 2e fase Campusontwikkeling, verbinding met de stad realiseren

- Overbrugging Randweg voor fietsers openstellen.
- Onthekken oostelijk deel Campus terrein Nova College: veiligheid terrein & gebouwen op orde.
- Tijdelijke duiker tussen Regentesselaan & Campusterrein voor verbinding.
- Start pilot openstellen verbinding terrein Nova College – Regentesselaan.

- Realisatie uitbreiding onderwijsprogramma Nova College aan oostzijde Randweg.
- Aanpalende voorzieningen op Campusterrein gerealiseerd: leisure / start-ups / speel & sportvoorzieningen.
- Start studentenhuysvesting oostzijde Randweg (terrein Nova College).

- Aanleg 'voortuin Campus': vergroenen, ruimte voor verblijf, sport en bewegen.
- Vergroenen noordzijde/oever terrein Nova College.
- Vergroenen noordzijde/oever terrein Inholland.
- Vergroenen van spoortalud.

Fase 0 – bestaande situatie



Legenda programma

-  Onderwijsprogramma Inholland
-  Onderwijsprogramma Nova Collega
-  Publiek programma begane grond
-  Wonen
-  Ondersteunende functie
-  Overige ontwikkellocaties fasering niet meegenomen

Fase 1 (4-7 jaar)



Ingrepen openbare ruimte

- 1 Realisatie parkeerhub
- 2 Opheffen Schoonzichtlaan
- 3 Herinrichting Bijdorplan (project Veldzigt)
- 4 Realisatie overbrugging Randweg (voetgangers)
- 5 Verbinding Spoorwegstraat - Korte Verspronckweg
- 6 Verbinding Julianalaan - Korte Verspronckweg
- 7 Verbinding Julianalaan - Spoorwegstraat
- 8 Herstructurering Zijlweg

Nieuwbouw

- 1 Realiseren onderwijshuisvesting
- 2 Realisatie onderwijsprogramma
- 3 Realisatie studentenhuysvesting
- 4 Realisatie commercieel programma
- Overige ontwikkellocaties fasering niet meegenomen

Vergroening

- 1 Vergroening Bijdorplan

Legenda programma

- Onderwijsprogramma Inholland
- Onderwijsprogramma Nova Collega
- Publiek programma begane grond
- Wonen
- Ondersteunende functie

Fase 2 (8-11 jaar)



Ingrepen openbare ruimte

- 1 Overbrugging Randweg (fietsers)
- 2 Start pilot verbinding Regentesselaan - Campus
- 3 Tijdelijke duiker Regentesselaan - Campus

Nieuwbouw

- 1 Realisatie werkprogramma
- 2 Aanpalende voorzieningen campus
- 3 Realisatie woningen
- [] Overige ontwikkellocaties fasering niet meegenomen

Vergroening

- 1 Inrichting openbare ruimte campus
- 2 Vergroenen oever terrein Nova College
- 3 Vergroenen oever terrein Inholland
- 4 Vergroenen van spoortalud

Legenda programma

- [] Onderwijsprogramma Inholland
- [] Onderwijsprogramma Nova Collega
- [] Publiek programma begane grond
- [] Wonen
- [] Ondersteunende functie
- [] Overige ontwikkellocaties fasering niet meegenomen

5 Randvoorwaarden, eisen en wensen

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de beleidskaders uit hoofdstuk 2 en de ontwerputgangspunten uit hoofdstuk 3 en 4 vertaald naar randvoorwaarden, eisen en wensen die voor alle fysieke ontwikkelingen in de zone Zijlweg-West gelden. Conform de geest van de Omgevingswet worden deze kaders integraal en vooraf aan de initiatiefnemer voorgelegd zodat het duidelijk is waar de gemeente plannen in de zone aan toetst.

5.1.1 Leeswijzer

De kaders in dit hoofdstuk zijn onderverdeeld in de volgende thema's:

1. Omgevingswet en -visie
2. Stedenbouwkundige hoofdopzet
3. Programma
4. Natuur-, klimaat- en duurzaamheidsaspecten
5. Milieu- en omgevingsaspecten
6. Mobiliteit
7. Openbare ruimte
8. Privaat maaiveld
9. Gebouwen

Op allerlei vlakken zit er overlap in bovenstaande thema's. 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 onderwerp.

Aanvullend op deze overkoepelende kaders worden voor elke bouwlocatie ook nog specifieke randvoorwaarden eisen en wensen meegeven in het *Programma van Eisen voor de fysieke Leefomgeving* (PvEL) voor de betreffende ontwikkeling. Dit heeft als reden dat elke ontwikkellocatie in de zone uniek is in afmeting, opzet, context en te realiseren programma.

Voor de openbare ruimte buiten de ontwikkellocaties worden de kaders door de gemeente uitgewerkt in het *Ontwerp openbare ruimte Zijlweg-West*. Voor de bouwlocaties toets de gemeente het plan van de

ontwikkende partij aan de kaders uit dit Masterplan en de aanvullende kaders uit het betreffende PvEL.

Hoofdstuk 7 geeft het overzicht van de ontwerpproducten en onderzoeken die per fase van het *Haarlems Ruimtelijk Planproces* (HRPP) aangeleverd moeten worden. Dit om op een efficiënte manier tot een goedgekeurd ontwerp en omgevingsplan/-vergunning te komen.

Let op: dit hoofdstuk behandelt alleen de hoofdlijnen van wet- en regelgeving die van invloed (kunnen) zijn op het plan voor een bouwlocatie. Bij de vergunningsaanvraag dient de ontwikkelende partij altijd te controleren of er ook voldaan wordt aan de andere kaders die niet in dit hoofdstuk benoemd worden. Ook dient de ontwikkelende partij altijd te controleren of de documenten waarnaar verwezen wordt nog actueel zijn tegen de tijd dat de vergunningsaanvraag wordt ingediend. Een vergunningsaanvraag wordt altijd getoetst aan de dan geldende wet- en regelgeving tenzij dit in de anterieure overeenkomst anders vastgelegd wordt.

5.1.2 Uitleg randvoorwaarden, eisen en wensen

In dit hoofdstuk wordt onderscheid gemaakt tussen randvoorwaarden, eisen en wensen.

Randvoorwaarden betreffen landelijke wetgeving (bijvoorbeeld de Omgevingswet) of regelgeving van andere instanties (bijvoorbeeld de [Waterschapsverordening](#) van Rijnland) waar de gemeente zich aan moet houden. Een project moet altijd voldoen aan deze randvoorwaarden.

Eisen stellen kaders aan een project die voortkomen uit gemeentelijk beleid (bijvoorbeeld de [Nota parkeernormen](#)) en het Masterplanontwerp (o.a. kwaliteitseisen aan maaiveld- en gebouwwontwerpen). Afwijken van een eis kan alleen als er een gelijkwaardige oplossing voor gevonden wordt of dat het om goed onderbouwde redenen niet mogelijk is om aan de eis te voldoen.

Wensen zijn ambities van de gemeente waar het project bij voorkeur aan voldoet maar die niet afdwingbaar zijn. De gemeente zal de ontwikkelende partijen vragen invulling te geven aan deze wensen en uitleg te geven als er niet aan voldaan kan worden.

5.2 Omgevingswet en -visie

Fysieke ontwikkelingen in de zone Zijlweg-West moeten voldoen aan de Omgevingswet. De Rijksoverheid wil dat deze wet bijdraagt aan duurzame ontwikkeling, de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu. Gemeenten moeten ervoor zorgen dat de regels in het omgevingsplan leiden tot een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL). Haarlem heeft dit in de Omgevingsvisie uitgewerkt in zes strategische keuzes. In hoofdstuk 2 is uitgelegd wat deze keuzes betekenen voor de ontwikkeling van Zijlweg-West.

Randvoorwaarden

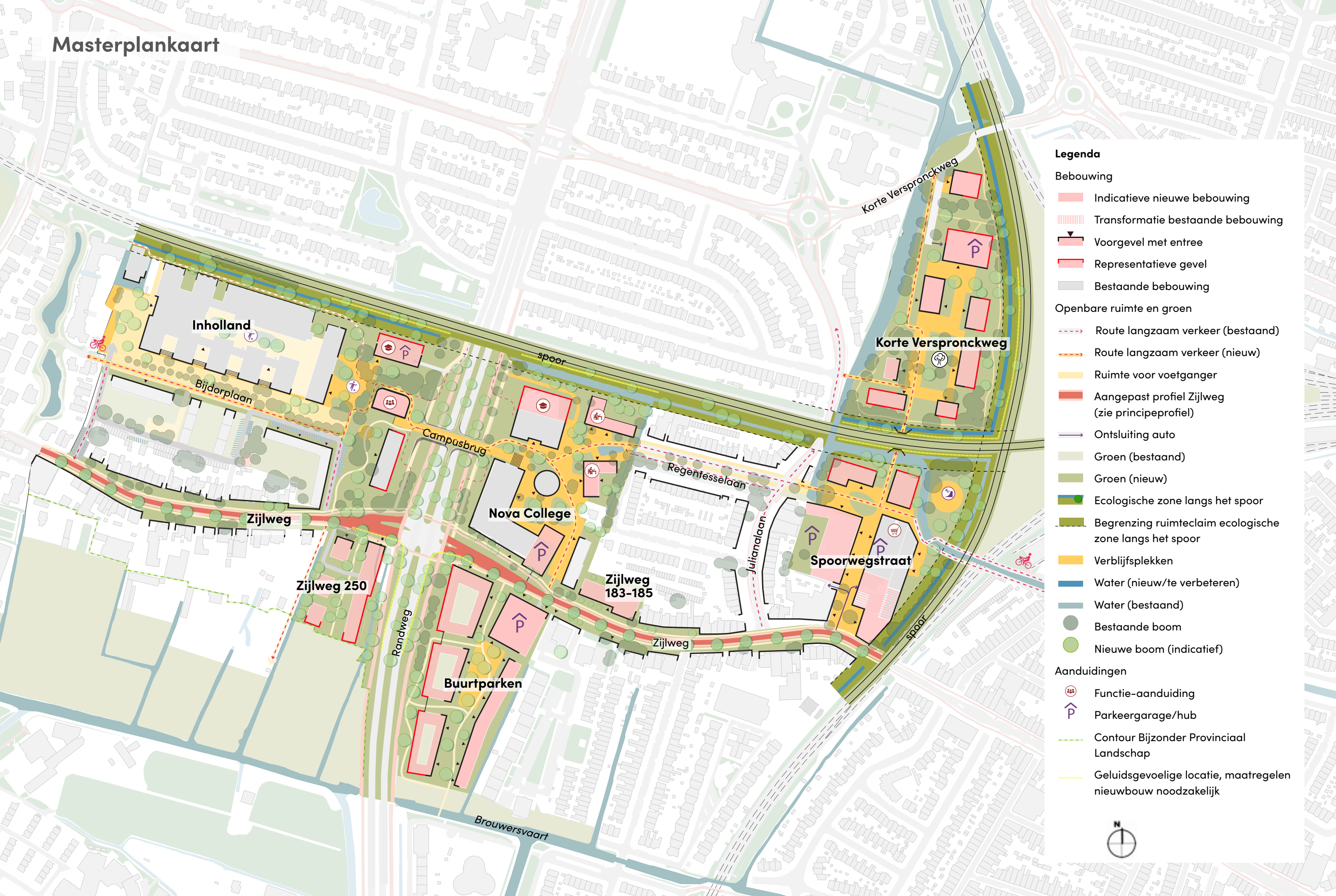
1. Een fysieke ontwikkeling draagt bij aan het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit.
2. Een fysieke ontwikkeling draagt bij aan het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de leefomgeving om er maatschappelijke behoeften mee te vervullen.
3. Een fysieke ontwikkeling heeft geen aanzienlijke nadelige gevolgen voor de leefomgeving.

De leefomgeving van een fysieke ontwikkeling omvat de locatie waarop deze ontwikkeling plaatsvindt en de omgeving waar de ontwikkeling op van invloed kan zijn.

Eisen

De herinrichting van de Zijlweg en de ontwikkeling van de bouwlocaties in de zone dienen samen invulling te geven aan de zes strategische keuzes uit de Haarlemse [Omgevingsvisie](#), te weten:

1. *Mengen en verdichten*: Zijlweg-West is en blijft een gemengd stedelijk milieu met een goede balans tussen wonen, werken en voorzieningen.
2. *Buurtgericht ontwikkelen*: In de zone wordt de sociale



- Legenda**
- Bebouwing**
- Indicatieve nieuwe bebouwing
 - Transformatie bestaande bebouwing
 - Voorgevel met entree
 - Representatieve gevel
 - Bestaande bebouwing
- Openbare ruimte en groen**
- Route langzaam verkeer (bestaand)
 - Route langzaam verkeer (nieuw)
 - Ruimte voor voetganger
 - Aangepast profiel Zijlweg (zie principeprofiel)
 - Ontsluiting auto
 - Groen (bestaand)
 - Groen (nieuw)
 - Ecologische zone langs het spoor
 - Begrenzing ruimteclaim ecologische zone langs het spoor
 - Verblijfsplekken
 - Water (nieuw/te verbeteren)
 - Water (bestaand)
 - Bestaande boom
 - Nieuwe boom (indicatief)
- Aanduidingen**
- Functie-aanduiding
 - Parkeergarage/hub
 - Contour Bijzonder Provinciaal Landschap
 - Geluidsgevoelige locatie, maatregelen nieuwbouw noodzakelijk

basisinfrastructuur versterkt en worden voldoende ontmoetingsplekken gecreëerd.

3. *Vergroenen en vernatten:* In de zone wordt de groen- en waterstructuur versterkt en ecologische verbindingen verbeterd.
4. *Bevorderen gezonde leefomgeving:* in de zone worden ontbrekende schakels in de voet- en fietspaden aangelegd en wordt op en rond de nieuwe bebouwing veel groen toegevoegd.
5. *Ruimte voor de energietransitie:* in de zone wordt boven- en ondergronds ruimte gereserveerd voor energietransitie.
6. *Mobiliteitstransitie:* in de zone wordt de voetganger en fietser op één gezet en wordt het vanzelfsprekend om te voet of met de fiets naar de voorzieningen, het centrum en het duingebied te gaan.

Zie paragraaf 4.8 voor de uitgebreide lijst aan maatregelen waarmee in de zone aan deze eisen moet worden voldaan.

5.3 Stedenbouwkundige hoofdopzet

Deze paragraaf geeft het kader waar de stedenbouwkundige hoofdopzet van de ontwikkelingen in de zone Zijlweg-West aan moet voldoen. Dit bevat de volgende onderdelen:

1. Masterplankaart
2. Realiseren fijnmazig groenblauwraamwerk
3. Verbeteren fiets- en wandelpadennetwerk
4. Aanhelen historisch lint Zijlweg

5.3.1 Masterplankaart

De masterplankaart op de vorige bladzijde geeft op hoofdlijnen de kaders waar een ontwikkeling aan moet voldoen weer. In het PvEL voor de betreffende bouwlocatie zal de *Spelregelkaart* meer en gedetailleerdere informatie bevatten over maaiveldinrichting, voorgevelrooilijnen, bouwhoogten, ligging van (hoofd)entrees, etc.

Eisen behorende bij de Masterplankaart

1. Met 'Voorgevel met entree' wordt de zijde van de 'Indicatieve nieuwe bebouwing' aangeduid waar de bebouwing voorgevels moet krijgen. Deze gevels wordt dus niet als achterkant of (overwegend) gesloten gevel vormgegeven. Open galerijen zijn hier ook niet toegestaan. Het is verplicht hier de hoofdentrees van de gebouwen te plaatsen.
2. Met 'Representatieve gevel' wordt de zijde van

het bouwveld aangeduid waar de bebouwing representatieve gevels moet krijgen die als voorgevels zijn vormgegeven, maar waar geen (hoofd)entrees in geplaatst hoeven te worden.

3. De met 'Route langzaam verkeer' aangeduide ruimteclaims mogen niet bebouwd worden. Deze zijn bedoeld voor de aanleg van wandel- en fietspaden, -tunnels en -bruggen. Zie ook paragraaf 5.3.3.
4. De met 'Ecologische zone langs het spoor' aangeduide gebieden mogen niet bebouwd worden met gebouwen. Bouwwerken geen gebouw zijde zijn hier alleen toegestaan als deze noodzakelijk zijn (bijvoorbeeld een fietsbrug of -tunnel) of als het niet mogelijk blijkt te zijn ze buiten de Ecologische zone te plaatsen.
5. Het uitgangspunt is dat de bestaande bomen zo veel mogelijk behouden blijven.
6. Binnen de boomkronen van de bestaande bomen mag niet gebouwd worden tenzij aanneemelijk wordt gemaakt dat het behoud van een boom de bouwmogelijkheden van de locatie onevenredig beperkt. Zie ook paragraaf 5.5.2.

Status overige informatie Masterplankaart

- Het 'Aangepast profiel Zijlweg' geeft de inrichtingsprincipes weer die gehanteerd worden bij verdere uitwerking van het ontwerp openbare ruimte.
- Met 'Ontsluiting auto' wordt de auto-entree van een bouwveld aangeduid. Nadere uitwerking volgt in het PvEL van de betreffende locatie. De met 'Indicatie bebouwing' aangeduide vlakken, geven een indicatie van de positionering en footprints van de nieuwe gebouwen. Deze worden op de Spelregelkaart in het PvEL van de betreffende locatie nader bepaald.
- De met 'Indicatie parkeerhubs' aangeduide vlakken, geven een indicatie van de positionering en footprints van parkeergebouwen. Deze worden op de Spelregelkaart in het PvEL van de betreffende locatie nader bepaald.

5.3.2 Versterken groenblauwraamwerk

Om wateroverlast en hittestress zo veel mogelijk te voorkomen, streeft Haarlem naar ontharden en vergroenen van de openbare ruimte. In de ontwikkelzone Zijlweg-West is het versterken van de groenstructuur en het watersysteem één van de primaire opgaven. Belangrijk onderdeel hierbij is het versterken van de groenstroken langs het spoor als ecologische zone die groengebieden in de stad met de duinrand verbindt. Hiervoor is een principeprofiel met een minimale breedte

opgesteld, zie Masterplankaart en Principeprofiel Spoorzone.

Eisen

1. Ontwikkelingen langs het spoor dragen bij aan de realisatie van de ecologische spoorzone.
2. Bestaande verharding (waaronder parkeerplaatsen) binnen deze zone wordt verwijderd en vergroend.
3. Hekken langs de spoorzone worden zo veel mogelijk verwijderd en indien afscheiding noodzakelijk blijft, vervangen door watergangen.
4. Indien binnen de ecologische zone (recreatieve) paden en bruggen gewenst zijn, dan worden deze zorgvuldig ingepast en vormgegeven.
5. De ecologische zone wordt zodanig ingericht dat inheemse flora en fauna er optimaal van profiteert.
6. Overige openbare en collectieve buitenruimten, ook binnen de bouwlocaties, wordt met het Groen, tenzij-principe vormgegeven en ingericht; alleen verharden als het noodzakelijk is. Deze buitenruimten worden beplant met hoofdzakelijk inheemse, gebiedseigen soorten, zie paragraaf 5.5.1.

5.3.3 Realiseren fijnmazig fiets- en wandelpadennetwerk

Haarlem zet in op mobiliteitstransitie waarbij wandelen en fietsen gestimuleerd wordt. Prettige en veilige fiets- en wandelpaden zijn hierbij cruciaal. In de zone Zijlweg-West ontwikkelen we een netwerk van paden die de bouwlocaties met elkaar en de rest van de stad verbinden. Door de aanleg van tunnels en bruggen worden barrières als het spoor en de Randweg geslecht.

Eisen

1. Ontwikkelingen in de zone dragen bij aan het realiseren van de doelstellingen van de Haarlemse mobiliteitstransitie, zie paragraaf 5.7.1.
2. Ontwikkelingen in de zone dragen bij aan het realiseren van het beoogde fiets- en wandelpadennetwerk, zie Masterplankaart.
3. Barrières en ontbrekende schakels in het beoogde langzaam verkeersnetwerk worden geslecht door de aanleg van tunnels en bruggen.
4. Ontwikkelingen in de zone dragen bij aan het verbeteren van de toegankelijkheid en verkeersveiligheid van de Zijlweg en de Julianalaan voor fietsers en voetgangers.
5. Ontwikkelingen in de zone dragen bij aan het verbinden van Inholland en Nova College met elkaar (campusontwikkeling) en de rest van de stad.

6. Ontwikkelingen in de zone dragen bij aan het (geleidelijk) realiseren van een prettige en veilige 'Koepel tot Campus-route' voor voetganger en fietser.

5.3.4 Aanhelen historisch lint Zijlweg

Met de aanleg van de Westelijke Randweg en de vervanging van historische panden door grootschalige bebouwing, is de kleinschaligheid van het middendeel van de Zijlweg verloren gegaan. Bij nieuwe ontwikkelingen langs de Zijlweg is de kenmerkende maat, schaal en korrel van de historische lintbebouwing uitgangspunt. De openbare ruimte wordt vergroend door het langsparkeren te vervangen door groenvakken en bomen. Op delen van de Zijlweg zal het verbreden van te smalle trottoirs ook een deel van die extra ruimte opeisen.

Eisen

1. De openbare ruimte van de Zijlweg wordt heringericht. Er komt meer ruimte voor voetgangers en groen ten koste van langsparkerplekken, zie principeprofiel Zijlweg.
2. Nieuwe ontwikkelingen langs de Zijlweg krijgen in principe royale private of collectieve voortuinen met hagen als erfafscheiding, zie paragraaf 5.9.
3. Uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen langs de Zijlweg is de kenmerkende kleinschalige schaal en korrel van de historische lintbebouwing, zie beeldkwaliteitscriteria in hoofdstuk 6.

5.4 Programma

Deze paragraaf geeft de kaders aan de gestelde programma-ambities zoals te lezen is in hoofdstuk 2. We maken onderscheid in de eisen en wensen met betrekking tot:

1. Programma algemeen
2. Woonprogramma
3. Werkprogramma, dit is verder onderverdeeld in:
4. Commercieel werkprogramma
5. Sociaal-maatschappelijke voorzieningen

Voor wat betreft de woningaantallen en oppervlakten werken en voorzieningen, wordt als vertrekpunt uitgegaan van de verkennende invullingen van de ontwikkellocaties uit de [Ontwikkelvisie Zijlweg-West](#). Deze invullingen geven richting voor de verdere uitwerking van de locaties door de marktpartijen. Er is hierbij ruimte voor optimalisaties en innovatieve ideeën, mits het niet ten koste gaat van kwaliteit. Per ontwikkellocatie wordt in het PvEL

een concrete invulling gegeven van het te realiseren programma wat betreft functies, oppervlakten en aantallen.

5.4.1 Programma algemeen

Voor een goed functionerende en levendige zone is het bereiken van een goede functiemix noodzakelijk. Dit betekent dat er naast woningen ook werkplekken en voorzieningen aan de zone worden toegevoegd en dat deze strategisch worden gepositioneerd. Hierdoor ontstaan verbindingen tussen de ontwikkellocaties en de bestaande omgeving.

Eisen

1. Ontwikkelingen in de zone dragen bij aan het creëren van een gemengd woon-werkgebied waarbij bedrijvigheid en werkgelegenheid samengaan met wonen.
2. Ontwikkelingen in de zone dragen bij aan het realiseren van voldoende passende commerciële-, buurtgebonden en sociaal-maatschappelijke voorzieningen die voorzien in de behoeften van de bestaande en nieuwe bewoners in dit deel van Haarlem.
3. In de zone is geen (nieuwe) ruimte opgenomen voor grootschalige detailhandel en bedrijvigheid.

Wens

1. Woningen in de plint zijn geschikt om in de toekomst om te zetten naar andere (niet woon-) functies. Ook kan er gedacht worden aan woon-werkconcepten, waarbij de begane grond dusdanig ontworpen wordt dat deze multifunctioneel te gebruiken is als werkfunctie, atelier, kantoor aan huis, kapper, etc. Zie ook paragraaf 5.10.2.

5.4.2 Woonprogramma

Voor het westelijk deel van Haarlem streeft de Gemeente naar meer sociale huur- en betaalbare woningen. De woningbouw richt zich qua doelgroepen op starters en ouderen. Daarnaast wordt voor de ontwikkellocatie Campus verkend in hoeverre er ruimte is voor jongeren- en studentenhuisvesting.

Eisen

1. De woningbouw in de zone richt zich qua doelgroepen op starters en ouderen conform de actuele [Woonvisie](#).
2. De vraag naar woningen kan veranderen in de tijd. Realiseer daarom levensloopbestendige woningen

die flexibel in gebruik zijn en daarmee geschikt voor meerdere doelgroepen in de toekomst.

3. Voor de zone geldt een inspanningsverplichting om naast 50% sociaal, 30% in het (lage) middeldure segment te realiseren, zie [Actualisatie Haarlemse spelregels voor woningbouwprogrammering nieuwbouw sociale huur en middensegment](#).
4. Grenzen middeldure koop- en huurwoningen conform [Verordening Doelgroepen woningbouw Haarlem](#).
5. Voor de locatie Korte Verspronckweg geldt 50% sociaal, 12,5% middeldure en 37,5% vrije sector.
6. Sociale woningbouw wordt per deelgebied gelijktijdig met de andere segmenten ontwikkeld.
7. De sociale huurwoningen worden overgedragen en beheerd en verhuurd door één van de in Haarlem actieve woningcorporaties en dit wordt vastgelegd in anterieure overeenkomsten.
8. Voor koopwoningen in het vrije segment geldt een zelfbewoningsplicht en een antispeculatiebeding.

Wensen

1. Er is ruimte gewenst voor diverse vormen van begeleid wonen ook voor bijzondere doelgroepen (i.c.m. zorg). Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het toevoegen van betaalbare sociale huur voor kleine huishoudens die uitstromen vanuit maatschappelijk opvang en beschermd wonen.
2. Bij de realisatie van seniorenwoonconcepten (extra-muraal) worden gedeelde voorzieningen meegenomen in het ontwerp, zoals een gemeenschappelijke woonkamer of een collectieve ontmoetingsruimte.
3. Het is wenselijk om woonconcepten te realiseren waarbij, vanuit financieel en duurzaamheidsoogpunt, ingezet wordt op het delen van (collectieve) ruimtes en dagelijkse gebruiksvoorwerpen (o.a. auto). Het heeft de voorkeur deze woningen toe te wijzen aan starters of ouderen.

Voor de Campus wordt de behoefte aan jongeren- en studentenhuisvesting nader geconcretiseerd in het betreffende PvEL.

5.4.3 Werkprogramma

Om de zone te ontwikkelen tot een multifunctioneel stedelijk gebied is het van belang om verschillende typen werkfuncties te realiseren. De gehele zone is aantrekkelijk voor bedrijfshuisvesting door de goede ontsluiting door de Westelijke Randweg (N208) en de aanwezigheid van het treinstation Overveen.

Eisen

1. De zone groeit mee met de huidige stadsbrede balans. Dit betekent dat nieuw toe te voegen programma zich verhoudt tot de woon-werkbalans van 0,43 baan per nieuwe inwoner.
2. Binnen de zone wordt voor 20% van het totaal te ontwikkelen bruto vloeroppervlak (bvo) een werkfunctie voorzien. Per ontwikkellocatie wordt nader beschouwd welke invulling hieraan wordt gegeven. Er zijn verschillende typen werk- en/of maatschappelijke functies kansrijk.
3. Ontwikkelingen in de zone dragen bij aan de transformatie van een gebied met veelal stedelijke randfuncties naar een kwalitatief gemengd woon-werkgebied door zowel kennisintensieve banen, werk-, commerciële werklocaties als maatschappelijke en buurtgebonden functies toe te voegen.
4. Publieke functies worden aan de hoofdroutes geplaatst en zijn zichtbaar, bereikbaar en toegankelijk vanaf de openbare ruimte en gepositioneerd in de plinten van de gebouwen: begane grond en eerste verdieping.
5. Ontwikkende partijen maken inzichtelijk hoeveel arbeidsplaatsen er op hun bouwlocatie gerealiseerd worden door specifiek ruimte te alloceren voor werkfuncties. Sociaal-maatschappelijke functies voorzien ook in werkgelegenheid en worden hierbij ook in beeld gebracht. Werkplekken binnen de woonfunctie (thuiswerkplekken) tellen hier niet in mee.

Wensen

1. Haarlem streeft naar een woon-werkbalans van 0,5 baan per inwoner. Daar waar wenselijk in de zone, wordt ingezet op extra arbeidsplaatsen.
2. Wij staan open voor nieuwe werkconcepten en het mengen van verschillende functies. Bijvoorbeeld het mengen van horeca en kantoorlocaties of creatieve bedrijvigheid en sociale voorzieningen. Het aantal arbeidsplaatsen wat wordt gerealiseerd, staat hierin centraal.

5.4.4 Commercieel werkprogramma

Het oostelijk deel van de zone is aangesloten op een stedelijk lint van bedrijvigheid (de Zijlweg en Spoorwegstraat) en biedt daarmee kansen voor voorzienende economie. Deze voorzieningen kunnen gericht zijn op de directe omgeving, maar kunnen ook een stedelijk karakter hebben (sport, broedplaatsen, zorg, etc.). De aanwezigheid van twee onderwijsinstellingen geeft met name het westelijk deel van de zone veel potentie voor stuwende werkgelegenheid, waaronder startende en snelgroeiende bedrijven.

Eis

1. Ontwikkende partijen dienen aan te tonen dat op hun bouwlocatie een werkprogramma gerealiseerd wordt die aansluit op de behoeftes in het gebied. Dit betreft kennisintensieve, stuwende werkfunctie (bijv. toegespitst op de opleidingen van de kennisinstellingen in het gebied) en de benodigde economische voorzieningen (stedelijk dan wel buurtgericht).

Wensen

1. Met name in het westelijk deel van de zone is het wenselijk bedrijven ruimte te bieden die passen binnen het economisch profiel van Haarlem; creatieve stad van de toegepaste innovatie.
2. Geef ruimte aan bedrijven, startups en plekken waar zzp-ers zich kunnen vestigen, welke ook een relatie hebben met de opleidingen van Inholland en Nova College, hiervoor zien wij ruimte op de Campus en op de locatie Zijlweg 250.
3. De wijkfunctie van de voorzieningen aan de Spoorwegstraat kan verder worden versterkt met verzorgende economische functies. Dit zijn voorzieningen die gericht zijn op de directe omgeving en veelal als dagelijkse voorzieningen worden gezien. Hierbij valt te denken aan een bakker, slager, fietsenmaker of bloemenwinkel. Maar het kunnen ook voorzieningen zijn met een stedelijk karakter (sport, broedplaatsen, zorg, etc.).
4. De Zijlwegzone kent een goede bereikbaarheid. Langs de Westelijke Randweg is het wenselijk om stuwende economische functies (die voor de verkoop van hun product niet afhankelijk zijn van Haarlem) toe te voegen.
5. De goede bereikbaarheid alsmede de bedrijvigheid aan de Zijlweg, maakt de zone ook aantrekkelijk voor hoogwaardige kantoorruimte. Dit ook gezien de schaarste hiervan in de binnenstad en het westelijk deel van Haarlem.
6. Realiseer informele werklocaties. Te denken valt bijvoorbeeld aan multitenantruimtes (eigen kantoor binnen een ruimte met meerdere gebruikers en met gedeelde, collectieve voorzieningen).

5.4.5 Sociaalmaatschappelijke voorzieningen

Haarlem heeft de ambitie om de sociale cohesie in de zone te versterken. De nabijheid van werkgelegenheid en voorzieningen dragen hieraan bij. Dit betreft burgergerichte en maatschappelijke functies waar men elkaar kan ontmoeten.

Eisen

1. Er dient voldoende ruimte gecreëerd te worden voor een cultureel-maatschappelijk programma in de zone. Dit programma dient bij voorkeur op de Campus gerealiseerd te worden.
2. Op de locatie Zijlweg 183 dient ruimte gereserveerd te worden voor bedrijven in de gezondheidszorg en de maatschappelijke ondersteuning. Het grootste deel ervan betreft eerstelijnszorg aangevuld met medische dienstverleners en flexruimte voor partners in de zorg en welzijn. Daarnaast wordt ruimte geboden aan zorgwoningen. Functies met een hoog privacy-gehalte worden niet op de begane grond aan de straatzijde geplaatst. Hierdoor worden dode plinten voorkomen.
3. Op de Korte Verspronckweg dient een basisschool gerealiseerd te worden en ruimte gereserveerd voor sociaal maatschappelijk programma.

Wensen

1. Cluster sociaal-maatschappelijke en culturele functies binnen de zone.
2. Creëren van een prettig leef- en verblijfsklimaat door bestaande voorzieningenclusters aan te vullen met in de wijk gewenste sociaalmaatschappelijke functies.

Bovenstaande eisen worden verder uitgewerkt en geconcretiseerd in de betreffende PvEL en van de ontwikkellocaties

5.5 Natuur, klimaat en duurzaamheidsaspecten

Deze paragraaf geeft de kaders waar de ontwikkelingen in de zone Zijlweg-West op de volgende aspecten aan moeten voldoen:

1. Natuurinclusiviteit en biodiversiteit
2. Bomen
3. Water en klimaatadaptatie
4. Energie
5. Circulariteit

5.5.1 Natuurinclusiviteit en biodiversiteit

Natuurinclusiviteit en biodiversiteit dragen bij aan natuurbeleving, een gezonde leefomgeving en klimaatadaptatie (voorkomen hittestress, droogte en wateroverlast). Doelstelling voor de zone Zijlweg-West is het vergroten van de biodiversiteit en het behouden en creëren van habitats voor gebiedseigen flora en fauna. Dit wordt bereikt door de groene en blauwe structuren te

verbeteren, door verbindingen te realiseren en de kwaliteit van de natuur te verhogen.

Randvoorwaarden

1. Er wordt ontwikkeld conform de Omgevingswet, in het bijzonder de bepalingen opgenomen in hoofdstuk 11 van het [Besluit activiteiten leefomgeving](#).
2. Elke ruimtelijke ontwikkeling moet met een *Natuurtoets* (ecologisch onderzoek) beoordeeld worden op ecologische effecten, inclusief quick-scan ecologie plus eventuele vervolgonderzoeken die hieruit naar voren komen. Hierbij hoort ook een inventarisatie van invasieve exoten.

Eisen

1. Natuurinclusief bouwen volgens het [Convenant Toekomstbestendige Woningbouw](#) op niveau 'Brons':
 - a. Voor een kleinschalig project (oppervlak < 500m² en max hoogte 15m) realiseren of behouden van hoogwaardige habitat voor ten minste gebouwbewonende soorten (bv vleermuizen, huismussen en gierzwaluw).
 - b. Voor een middelgroot project (oppervlak 500 tot 2.000m² en/of max bouwhoogte 15 – 30m) realiseren of behouden hoogwaardige habitat voor minimaal 2 soortencategorieën.*
 - c. Voor een grootschalig project (oppervlak ≥ 2000m² en/of bouwhoogte ≥ 30m) realiseren of behouden hoogwaardige habitat voor ten minste 3 soortencategorieën.
 - d. Per soortcategorie wordt aangegeven welke maatregelen worden genomen voor realisatie of behoud van een hoogwaardige habitat, waarbij wordt ingegaan op de samenhang tussen de 5 V's: *voedsel, veiligheid, voortplantingsmogelijkheden, variatie en verbinding*.
 - e. Het horizontale en verticale oppervlak (privaat en openbaar) wordt in samenhang met de groenblauwe structuren in de bredere omgeving ingericht (met minimaal 30% biodivers en hoogwaardig groen op buurniveau, boomkroonoppervlak telt mee).
2. De te nemen maatregelen moeten voldoen aan het volgende:
 - a. Nieuwe beplanting is (zoveel mogelijk) gebiedseigen en biologisch, klimaatbestendig en

* De soortencategorieën zijn onderverdeeld in vijf hoofdgroepen: *gebouwbewonend, boombewonend, struweel gebonden, bloemrijk grasland gebonden, aan water en oevers gebonden* (zie voor uitleg paragraaf 4.5).

- a. passend bij de habitatwensen van de doelsoorten.
 - b. Nieuwe beplanting draagt maximaal bij aan de doelstelling, dat ten minste 50% van de beplanting in het plangebied inheems dient te zijn.
 - c. Ten minste 80% van de beplanting in [Natuur Netwerk Haarlem](#) en in parken is inheems.
 - d. Daken en/of gevels worden benut voor gebouw-bewonende soorten (Insectenstenen, nestkasten, natuurdaken, gevelgroen etc.).
 - e. De hoofdbomenstructuur wordt versterkt.
 - f. De groenblauwe structuren worden versterkt (met nestkasten niet-gebouwbewonende soorten, vergroenen bermen, hagen planten, ecologische wadi's, natuurvriendelijke oevers, groeiplaatsen bomen verbeteren etc.).
 - g. Ecologische verbindingen worden gerealiseerd en/of versterkt (faunapassages etc.).
3. Voor alle maatregelen geldt dat ze aantoonbaar:
 - a. Realiseerbaar zijn binnen de invloedsfeer van de uitvoerende partij.
 - b. Op deskundige wijze worden uitgevoerd.
 - c. In goede staat moeten blijven en niet in een later stadium mogen worden weggehaald.
 - d. Zijn goedgekeurd door de gemeente.
 4. Bij werkzaamheden die van invloed zijn op flora en fauna wordt gewerkt volgens de actuele Gedragscode soortbescherming gemeenten.

Wensen (afhankelijk van de ontwikkellocatie kunnen dit eisen worden)

1. Natuurinclusief bouwen volgens het [Convenant Toekomstbestendige Woningbouw](#) op niveau 'Zilver/Goud':
 - a. Hoogwaardige habitat voor meer soorten-categorieën dan geëist bij niveau 'Brons'.
 - b. Het horizontale en verticale oppervlak wordt in samenhang met de groenblauwe structuren in het plangebied ingericht met meer dan 30% biodivers en hoogwaardig groen (boomkroonoppervlak telt mee).
2. Groeiplaatsen van bestaande bomen worden verbeterd.
3. Speelplekken worden gecombineerd met groen.
4. De groenvakken zijn aaneengesloten en bieden daardoor potentieel leefgebied voor kleine zoogdieren zoals de egel.
5. Water: natuurvriendelijke oevers, uitstapplaatsen, natuurlijke poelen, ecologische wadi's.
6. Bodem: gebruik grondsoort met 4-6% organische stof, pas originele grond of grond uit omgeving toe, zet ecologisch waardevolle grond op depot. Voorzie tuinen van gezonde grond i.p.v. klapzand en tegels.

5.5.2 Bomen

Bomen dragen bij aan verblijfskwaliteit, klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarom behouden we monumentale en gezonde bomen en voegen we bomen toe in de openbare ruimte en op privaat terrein. Bomen worden zo geplaatst dat ze optimaal kunnen groeien. De focus ligt op kwaliteit, niet op kwantiteit. Voor bestaande en nieuwe bomen gelden verschillende eisen.

Bestaande bomen

Eisen met betrekking tot bestaande monumentale, waardevolle en gezonde bomen staan beschreven in de [Bomenverordening](#) van Haarlem. Let hierbij op dat gezonde bomen van 50 jaar en ouder ook als waardevolle bomen behandeld dienen te worden.

Eisen

1. Bomeninventarisatie van alle bomen in het plangebied. Hierbij dient te worden geïnventariseerd wat de leeftijdsverwachting, gezondheid, beheerbaarheid, kroonprojectie en eventuele verplantbaarheid is.
2. Monumentale bomen en gemeentelijk waardevolle bomen dienen behouden te blijven.
3. Bij planvorming een ruimtereservering in acht nemen voor het behouden van bestaande waardevolle en monumentale bomen, boomstructuren, groengebieden met (ecologische) waarde (rekening houden met het eindbeeld van de boom).
4. Er wordt ontworpen volgens het 'groen, tenzij'-principe: gezonde bomen blijft behouden tenzij er zwaarwegende argumenten zijn om ze te verplaatsen of te kappen.
5. Ontwerpen vanuit de huidige situatie, niet vanaf een 'leeg A4tje'. Rekening houden met bestaande bomen en het toekomstbeeld van deze bomen.
6. Te behouden bomen: bestaande wortelruimte conform kroonprojectie blijft onaangetast.
7. Zodra het ontwerp is vastgesteld dient er een *Boom Effect Analyse* (BEA) te worden gedaan.
8. Groeiplaatsverbeteringen toepassen waar nodig (aan de hand van de groen inventarisatie en/of BEA).
9. Kapvergunningen aanvragen conform [Bomenverordening](#).

Wens

1. Compensatie van de te kappen bomen berekenen aan de hand van de baten van boom via een berekening met iTree. Berekenen met 50% van de baten direct compenseren en binnen 10 jaar 100% van de verloren baten terug.

Nieuwe bomen

In Haarlem komen zes groeiplaatsprincipes voor die zich onderscheiden in bodemopbouw en eventuele voorzieningen die getroffen moeten worden (bomen in open grasberm en plantvakken, bomen in verharding, bomen in parkeervoorziening – belaste verharding –, bomen op bijzondere plekken met hoge verkeersbelasting, bomen in een wadi, bomen op civieltechnische constructie – parkeerdek o.i.d.–). Voor de eisen ten aanzien van de groeiplaatsinrichting voor nieuwe bomen: zie paragraaf 7.2.4. van het [HIOR](#).

Randvoorwaarde

1. [Waterschapsverordening](#) Rijnland, voor plantafstand voor nieuwe bomen ten opzichte van watergang ten behoeve van goed beheer Omgevingsvisie er en onderhoud van de oever. Dit is afhankelijk van de het type oever.

Eisen

1. [Bomenverordening](#), herplant van de te kappen bomen een-op-een vervangen.
2. Voldoende maat in het profiel voor nieuwe boomstructuren voor doorgaande boomstructuur Zijlweg en Randweg.
3. Soortkeuze baseren op 50% inheemse bomen in de openbare ruimte.
4. Plantafstanden en soortkeuze, boven- en ondergrondse groeiplaats en groeiplaatsinrichting: conform [HIOR](#) en [Keur](#).
5. Bij planvorming een ruimtereservering in acht nemen voor het behouden van bestaande waardevolle en monumentale bomen, boomstructuren, groengebieden met (ecologische) waarde (rekening houden met het eindbeeld van de boom).

Wensen

1. Diversiteit aan boomsoorten aanplanten, minstens 3 per straat maar streef naar 5 soorten evenredig verdeeld.
2. Compensatie van de te kappen bomen berekenen aan de hand van de baten van boom via een berekening met iTree. Berekenen met 50% van de baten direct compenseren en binnen 10 jaar 100% van de verloren baten terug.

5.5.3 Water en klimaatadaptatie

De klimaatverandering brengt langdurige regenbuien, piekbuien, hittestress en perioden van droogte met zich mee. Ontwikkellocaties in de zone moet in staat zijn om de klimaatveranderingen op te vangen en overlast te voorkomen, nu en in de toekomst.

Randvoorwaarden

1. Conform de [Waterschapsverordening](#) dient bij verhardingstoename 15% te worden gecompenseerd in de vorm van open water of een alternatieve waterberging binnen een straal van 5km van het ontwikkelingsgebied (en binnen hetzelfde peilgebied).
2. Conform de Waterschapsverordening gelden voor een ontwikkellocatie waarbij meer dan 5.000m² wordt verhard de volgende kaders:
 - a. Er moet worden aangetoond dat het gebied waarin de ontwikkeling ligt een bui van 90mm in een etmaal kan bergen.
 - b. Hevige neerslag (1/100 jaar, 70mm in een uur) zorgt niet voor schade in en aan gebouwen, infrastructuur en voorzieningen.
 - c. Bij hevige neerslag (1/250 jaar, 90mm in een uur) blijven vitale en kwetsbare infrastructuur en voorzieningen functioneren en bereikbaar.

Eisen

Conform [Plan Stedelijk Water](#) gelden de volgende kaders met betrekking tot droogte:

- d. De ontwikkeling vindt plaats volgens een grondwaterneutraal ontwerp. Hiervoor moet worden onderzocht wat de effecten zijn op de mogelijk aanwezige grondwaterstromen. Dit vereist een geohydrologisch onderzoek waarin wordt aangetoond dat de ontwikkeling daadwerkelijk grondwaterneutraal is.
 - e. De ontwikkeling is waterneutraal en leidt niet tot extra aanvoer/afvoer van water. Hemelwater wordt zoveel mogelijk vastgehouden, in de bodem gebracht en hergebruikt in het plangebied.
 - f. De inrichting van de locatie is afgestemd op de verwachte grondwaterstanden en de zoetwaterbeschikbaarheid tijdens droogte. Vitale en kwetsbare functies moeten bestand zijn tegen langdurige droogte.
 - g. Er dienen maatregelen in het ontwerp te worden opgenomen die schade door bodemdaling tegengaan en kostenefficiënt zijn over de levensduur van 60 jaar. Vitale en kwetsbare functies moeten bestand zijn tegen langdurige droogte.
3. Conform [Plan Stedelijk Water](#) moet het ontwerp ook tijdens hitte een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving bieden. Hiervoor worden de volgende kaders gehanteerd:
 - a. Er is tenminste 40% schaduw voor langzaamverkeersroutes en verblijfsplekken in het plangebied tijdens de hoogste zonnestand in de zomer.

- b. Koele plekken (minimaal 200m²) zijn op loopafstand (maximaal 300m) aanwezig.
 - c. Ten minste 50% van alle horizontale en verticale oppervlakten worden warmtewerend of verkoelend ingericht/gebouwd om opwarming van het stedelijk gebied en gebouwen zelf te verminderen.
 - d. Gebouwkoeling leidt niet tot opwarming van de (verblijfs)ruimtes in de directe omgeving.
4. Conform de [Hemelwaterverordening](#), onderdeel van het Omgevingsplan, gelden de volgende kaders:
 - a. Regenwater dat op particulier terrein valt mag niet direct worden afgewenteld naar openbaar terrein. Hiervoor dient een hemelwaterberging op eigen terrein te worden aangelegd (minimale capaciteit van 70 liter per m²).
 - b. Voor de afvoer van hemelwater hanteert de gemeente een voorkeursvolgorde waarbij hemelwater alleen mag worden afgevoerd via het gemengd riool als andere afvoermogelijkheden zoals HWA of infiltratie naar de bodem niet mogelijk zijn. De voorkeursvolgorde is eerst infiltratie naar de bodem, dan afvoer via HWA of direct naar oppervlaktewater en dan pas gemengd riool.
 5. Conform het [Convenant Toekomstbestendige Woningbouw](#), niveau 'Brons' dient afhankelijk van de plaatselijke overstromingskansen en optredende waterdiepte ingezet te worden op het voorkomen van schade, het beperken van schade of het voorkomen van slachtoffers. Voor vitale en kwetsbare functies gelden aanvullende eisen. Welke eisen van toepassing zijn op het plangebied is dus afhankelijk van de overstromingskansen en diepte. Wat de overstromingskansen per waterdiepte is, is te vinden in de klimaateffectatlas.

Binnen bovenstaande beleidsstukken met betrekking tot water, droogte en hitte is inhoudelijke overlap en/of samenhang aanwezig. In overleg met Hoogheemraadschap Rijnland en de gemeente kunnen de maatregelen worden gecombineerd om aan de verschillende randvoorwaarden en eisen te voldoen.

Om aan te tonen dat de initiatiefnemer aan bovenstaande randvoorwaarden en eisen voldoet, dienen de volgende berekeningen in de *Ontwerpfase* van HRPP aangeleverd te worden:

1. Berekening areaal verhardingscompensatie
2. Waterbergingsberekening volgens rekentool Hoogheemraadschap Rijnland
3. Klimaatstresstest, zie handreiking [Kennisplatform Klimaatadaptatie](#)

5.5.4 Energie

De gebouwde omgeving is een grote energiegebruiker maar ook een potentiële energieproducent. Uitgangspunt is dat energieverbruik zo veel mogelijk wordt gereduceerd en potentiële duurzame energieopwekking zo veel mogelijk wordt benut. Haarlem streeft ernaar om minimaal niveau 'Brons' uit het [Convenant Toekomstbestendige Woningbouw](#) te halen. Voor het aandeel hernieuwbare energie is dit een aanscherping ten opzichte van het wettelijk vereiste.

Randvoorwaarden

1. Bij grondgebonden woningen is de maximale energiebehoefte voor verwarming en koeling 55kWh/m²/jaar, bij gestapelde woningen is dit 65kWh/m²/jaar (BENG1).
2. Bij grondgebonden woningen is het minimaal aandeel hernieuwbare energie 50%, bij gestapelde woningen is dit 40% (BENG3).

Eisen

1. Het aandeel hernieuwbare energie is voor grondgebonden woningen minimaal 100% en voor gestapelde woningen minimaal 80% (Energie neutraal).
2. Trafo's, WKO-ruimten, e.d. worden niet in de openbare ruimte, maar op privaat terrein en uit het zicht geplaatst, zie paragrafen 5.8.3 en 5.10.6.
3. Voor kozijnen in zuid- en westgevels buitenzonwering standaard toepassen en integreren in gebouwt ontwerp. Voor beeldkwaliteitscriteria zie paragraaf 6.2.4.

Wensen

1. Er dient onderzocht te worden of de omliggende buurten aangesloten kunnen worden op de te realiseren warmtevoorziening van de nieuwbouw.
2. De gemeente, Liander en de ontwikkelende partij treden met elkaar in overleg om de mogelijkheden te verkennen van het onderbrengen van extra trafo's voor de omliggende buurten in de nieuwbouw.

5.5.5 Circulariteit

Haarlem wil stappen zetten in de richting van een circulaire economie. De doelstelling is dat Haarlem per 2040 circulair is. Haarlem streeft ernaar om minimaal niveau 'Brons' uit het [Convenant Toekomstbestendige Woningbouw](#) te halen. Voor de milieuprestatie van gebouwen (MPG-score) is dit een lichte aanscherping ten opzichte van het wettelijk vereiste.

Randvoorwaarde

1. MPG-score van 0,8 (en 0,5 vanaf 2030).

Wensen

1. MPG-score van 0,75 en 30% van de grondstoffen is non-virgin en/of biobased.
2. Vanaf 2025 wordt minimaal 20% van de nieuwe gebouwen in hout gerealiseerd conform het [Convenant Houtbouw MRA](#).
3. Gebouwen worden opgenomen in Madaster en een demontageplan wordt opgesteld.
4. Het scheiden van afval wordt zo makkelijk mogelijk gemaakt zodat mensen het eenvoudig kunnen opnemen in de dagelijkse routine. Groenafval wordt zoveel mogelijk binnen het gebied gecomposteerd en hergebruikt.
5. Bij appartementen voedselvermalers toepassen om afvalscheiding sterk te verbeteren.

5.6 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. Het betreft de volgende onderwerpen:

1. Stikstof
2. Windklimaat
3. Bezonning
4. Geluid
5. Trillingen
6. Luchtkwaliteit
7. Bodemkwaliteit
8. Archeologie

5.6.1 Stikstof

In de definitiefase van een ontwikkellocatie dient middels een stikstofdepositieberekening (AERIUS-berekening) onderzocht worden of het project kan voldoen aan de Omgevingswet.

Randvoorwaarden

1. Er moet voldaan worden aan de zorgplicht als bedoeld in de Omgevingswet en artikel 11.6 van het [Besluit activiteiten leefomgeving](#). De zorgplicht betreft het zo veel mogelijk beperken van uitstoot door middel van inzet van schoon en emissieloos materieel.
2. Om het effect op de Natura 2000-gebieden te beoordelen moet een AERIUS-berekening worden uitgevoerd aan de hand van de meest recent beschikbare AERIUS-calculator, zoals wordt voorgeschreven in de Omgevingswet.

3. Indien de ontwikkeling leidt tot een toename van de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000-gebied moet worden uitgezocht welke stappen gevolgd moeten worden om te kunnen voldoen aan de eisen van de Omgevingswet.

5.6.2 Windklimaat

Hoge nieuwbouw heeft een acceptabel effect op het windklimaat van de directe woonomgeving. Windgevaar en een slecht windklimaat zijn hierbij niet toegestaan. Voor verblijfsgebieden dient het windklimaat goed te zijn.

Eisen ontwerpproces

1. Vanaf een bouwhoogte van 15 meter dient windhinderonderzoek te worden verricht conform NEN 8100: 2006.
2. Tijdens het ontwerpproces dient voorafgaand aan het voorlopig stedenbouwkundig plan (bij een Gebiedsontwikkeling) of voorlopig gebouwt ontwerp (bij een Kavelontwikkeling) oriënterende windonderzoeken gedaan te worden op basis van volumestudies.
3. Ter onderbouwing van het voorlopig ontwerp wordt computersimulatie (Computational Fluid Dynamics) of windtunnelonderzoek uitgevoerd.
4. Het definitief ontwerp wordt beoordeeld met een laatste windhinderonderzoek, voordat besluitvorming plaatsvindt.

Eisen kwaliteitsniveau

1. In de directe leefomgeving mag nergens sprake zijn van (beperkt) risico op windgevaar ten gevolg van de nieuwbouw.
2. Een 'slecht' windklimaat ten gevolg van de nieuwbouw is niet toegestaan.
3. Voor een verblijfsgebied dient sprake te zijn van kwaliteitsklasse A (goed). Dit betreft windhindergevoelige functies zoals (horeca)terrassen, zitplekken in de openbare ruimte en private buitenruimten en balkons.
4. Voor een slentergebied dient sprake te zijn van minimaal kwaliteitsklasse B (goed). Dit betreft windhindergevoelige gebieden, zoals gebouwentrees en parken.
5. 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.
6. 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 locatie-omstandigheden 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.

5.6.3 Bezonning

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.

Eisen

1. Er wordt een bezonningsstudie verricht op basis van de TNO-normen in relatie tot de bestaande (woon) bebouwing in de omgeving.
2. Er moet worden voldaan aan minimaal de 'lichte' TNO-norm.
3. 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.
4. 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.

5.6.4 Geluid

Haarlem kiest voor het beperken van geluidshinder als gevolg van weg- en treinverkeer ter bevordering van een gezonde leefomgeving. Uit het onderzoek geluid (zie bijlage 5), komt naar voren dat er ter plaatse van de ontwikkellocaties in de zone langs de Randweg, Zijlweg en het spoor, rekening moet worden gehouden met geluidshinder.

Er moet worden voldaan aan de geluidsnormen zodat een gezond leefklimaat gegarandeerd kan worden. Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is de [Beleidsregel hogere waarden](#) van toepassing, met inbegrip van eventuele wijzigingen van deze beleidsregels en opvolgend beleid.

Randvoorwaarde

1. Er moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd op basis van de Omgevingswet.

Eisen ontwerpproces

1. Tijdens het ontwerpproces dient voorafgaand aan het voorlopig stedenbouwkundig plan (bij Gebiedsontwikkeling) of voorlopig gebouwontwerp (bij Kavelontwikkeling) een oriënterend akoestisch onderzoek gedaan te zijn op basis van volumestudies.
2. Voor gebouwen bij plekken waar veel activiteiten plaatsvinden (bijvoorbeeld speelvoorziening, schoolplein of horecaterras), moet in het akoestisch onderzoek aandacht worden besteed aan het beperken van geluidoverlast van deze activiteiten op bestaande en nieuwe woningen.

Eisen kwaliteitsniveau

1. Bij overschrijding van de standaardwaarde geluid door activiteiten op geluidgevoelige gebouwen, dient minimaal aan het volgende te worden voldaan (met inbegrip van eventuele wijzigingen naar aanleiding van nieuwe beleidsregels):
 - a. Een woning dient ten minste één geluidsluwe gevel te hebben die voldoet aan de standaardwaarde zoals gedefinieerd in het [Besluit kwaliteit leefomgeving](#).
 - b. Eenzijdig georiënteerde geluidgevoelige gebouwen zijn uitsluitend toegestaan indien sprake is van een geluidsluwe gevel.
 - c. Bij een geluidsbelasting 5dB hoger dan de standaardwaarde vanwege wegverkeer, 3dB hoger dan de standaardwaarde railverkeer of 5dB hoger dan de standaardwaarde industrielawaai, moet ten minste één slaapkamer aan de geluidsluwe gevel liggen.

Indien gemotiveerd niet voldaan kan worden aan het vereiste kwaliteitsniveau, kan na instemming van de Gemeente van deze eisen worden afgeweken mits compenserende maatregelen worden getroffen in de volgende volgorde:

1. Geluid compenserende maatregelen. Bij geluid compenserende maatregel kan gedacht worden aan een loggia voorzieningen als alternatief voor een geluidsluwe zijde bij bijvoorbeeld moeilijk oplosbare hoekwoningen.
2. Alternatieve compenserende maatregelen die bijdragen aan een gezonde leefomgeving (genoemd in bijlage 5). Bij alternatieve compenserende maatregelen

kan gedacht worden aan extra groen rondom de woning, wat kan worden toegepast als aanvulling op de geluid compenserende maatregelen.

Met een combinatie van bovengenoemde maatregelen wordt zodoende een acceptabel alternatief kwaliteitsniveau bereikt.

5.6.5 Trillingen

Haarlem kiest voor het beperken van trillingshinder als gevolg van treinverkeer ter bevordering van een gezonde leefomgeving. Uit het onderzoek trillingen vanwege railverkeer (zie bijlage 6), komt naar voren dat er ter plaatse van de ontwikkellocaties langs het spoor, rekening moet worden gehouden met trillingen. Het geldt dan voornamelijk voor de locatie Korte Verspronckweg en de locatie Spoorwegstraat.

Eisen

1. Indien er binnen een afstand van circa 60 meter van het spoor wordt gebouwd (behalve bij de viaducten) zijn niet alle bouwtypen mogelijk.
2. Zware bouw (bijvoorbeeld meerlaagse appartementengebouwen) is in de gehele zone mogelijk vanaf circa 20 meter van het spoor (behalve bij viaducten).
3. Voor de Campus kan vanaf een afstand van 10 meter van het spoor gebouwd worden.

Indien er dicht bij het spoor wordt gebouwd, is een nader trillingsonderzoek noodzakelijk om zodoende eventuele aanvullingen maatregelen aan de bebouwing te treffen.

5.6.6 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit is van belang voor de gezondheid van mens en dier en voor de kwaliteit van het milieu. Aan de huidige [Rijksomgevingswaarden](#) wordt overal in het plangebied voldaan (o.a. voor fijnstof en stikstofdioxide). Ook beneden deze waarden zijn gezondheidseffecten voor kwetsbare of gevoelige groepen niet uitgesloten. Daarom werken Haarlem samen met andere overheden en het Rijk aan een verdere, permanente verbetering van de luchtkwaliteit in het [Schone Lucht Akkoord](#) waarin een groot aantal maatregelen staan vermeld.

Eisen

1. Tussen nieuwe gevoelige functies in eerstelijnsbebouwing en drukke wegen dienen de volgende afstanden aangehouden te worden:
 - a. 50 meter langs provinciale wegen: van toepassing op de Westelijke Randweg.
 - b. 25 meter langs drukke binnenstedelijke wegen (verkeersintensiteit >10.000 motorvoertuigen per etmaal): van toepassing op de Zijlweg tussen de Julianalaan en de Randweg en vanaf de Randweg 300 meter naar het westen.
2. Gevoelige functies zijn in elk geval: basisscholen, scholen voor voortgezet onderwijs, kinderopvang (kinderdagverblijven, crèches, peuterspeelzalen en buitenschoolse opvang), woonzorgcentra voor ouderen. Voor deze functies gelden de afstandscriteria als eis. Hiervan kan, na inwinning van een GGD-advies, gemotiveerd worden afgeweken indien de vereiste afstand redelijkerwijs niet mogelijk is, en (redelijkerwijs) mogelijke maatregelen worden getroffen om de blootstelling binnenshuis te verlagen.
3. De afstand eisen gelden ook bij uitbreiding van een bestaande gevoelige functie met meer dan 10% van het aantal personen waarvoor deze bestemd was.

Wensen

1. Woningen kunnen ook gevoelige personen huisvesten en zijn daarmee in principe ook een gevoelige bestemming. Vanwege het belang van voldoende huisvestingsmogelijkheden in onze compacte stad gelden de afstandscriteria hier echter als wens. Bij afwijking hiervan moet wel gemotiveerd worden welke mogelijkheden wel en niet worden toegepast om blootstelling te verlagen en/of toename van het aantal belaste gevoelige personen te voorkomen.
2. Tot de mogelijkheden om de blootstelling binnenshuis of het aantal blootgestelden te verlagen behoren in elk geval:
 - a. Aanpassing van de doelgroep of functie van een gebouw (bijvoorbeeld meer studentenwoningen en minder ouderen in de eerstelijnsbebouwing).
 - b. Gevoelige functies of doelgroepen binnen het gebouw op grotere afstand van de weg plaatsen, bij voorkeur aan de andere kant ten opzichte van de weg (een gebouw is een effectief scherm).
 - c. Woningentrees en aanzuiging luchtverversing aan de afzijdige kant van gebouw ten opzichte van de weg.
 - d. Speelplaatsen aan de afzijdige kant van het gebouw.
 - e. Hogere verdiepingen voor gevoelige functies of groepen (ook hoogte draagt bij aan de afstand).

5.6.7 Bodemkwaliteit

Het doel van bodembeleid is enerzijds de bescherming van de gezondheid van mens, dier en plant die op en in de bodem leven en anderzijds het behoud van de functionele eigenschappen van de bodem zodat deze geschikt blijft om te gebruiken. Een belangrijk uitgangspunt is dat nieuwe verontreinigingen voorkomen moeten worden. Met de [Nota Bodembeheer](#) regelt de gemeente het bodembeheer en het omgaan met vrijkomende grond en in Haarlem. Binnen de ontwikkelzone is geen grootschalige bodemverontreiniging bekend die gesaneerd moet worden.

Randvoorwaarden

1. Er wordt ontwikkeld conform de Omgevingswet, in het bijzonder de bepalingen opgenomen in het [Besluit activiteiten leefomgeving](#).
2. Om in het kader van de omgevingsvergunning te kunnen toetsen of de bouwactiviteit op een bodem-gevoelige locatie kan worden toegelaten, is het nodig om op alle locaties binnen de ontwikkelzone 'Verkennd Bodemonderzoek' volgens de NEN 5740 uit te voeren.

Eisen

1. Het bodembeheer mag niet leiden tot nieuwe gevallen van ernstige verontreiniging of het verplaatsen van ernstige verontreiniging.
2. Grondverzet moet uitgevoerd worden volgens de regels van de [Nota Bodembeheer](#).
3. Aan het begin van de planvorming rekening houden met huidige bezetting van ondergrondse ruimte voor kabels en leidingen, ruimtebehoefte bodemenergiesystemen, boomwortelpakketten, hemelwaterberging en grondwatervoorzieningen.

Wens

1. Mocht tijdens de uitvoering blijken dat er historische ernstige verontreinigingen zijn dan is de wens deze te verwijderen. Daarvoor kan financiering voor sanering vanuit het Bodemprogramma Haarlem 2023-2030 worden aangevraagd.

5.6.8 Archeologie

De gemeente is op basis van de Omgevingswet verplicht om rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. De drie belangrijkste uitgangspunten zijn:

1. Het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem.
2. De initiatiefnemer van het project dat tot

bodemverstoring leidt, betaalt de kosten van archeologisch onderzoek.

3. Het vroegtijdig integreren van de zorg voor het archeologisch erfgoed in de procedures van de ruimtelijke ordening.

De gemeente heeft in de Haarlems Erfgoed, Verbindende kracht in de stad (2024), vastgelegd dat erfgoed bijdraagt aan de Haarlemse omgevingskwaliteit en dat er vanuit het erfgoedbeleid een krachtige bijdrage geleverd zal worden aan het ruimtelijk beleid en het verwezenlijken van de doelen van de omgevingsvisie.

In de nota is een archeologische beleidskaart opgenomen die een verantwoording geeft van de maatschappelijke kosten voor de archeologische monumentenzorg en verhoging van de archeologische inhoudelijke kenniswinst. Zo'n kaart is in het belang van alle betrokkenen: overheden, burgers en het bedrijfsleven. En niet in de laatste plaats in het belang van een zorgvuldige omgang met het bodemarchief.

Randvoorwaarden

1. Als de in het omgevingsplan voor archeologie geldende vrijstellingsgrenzen voor archeologie worden overschreden moet in eerste instantie in de definitiefase een bureau- en verkennend archeologisch booronderzoek worden uitgevoerd. Op basis van de resultaten van dat onderzoek zal door het Team Erfgoed/vakgroep Archeologie van de gemeente Haarlem bepaald worden of archeologische vervolgstappen noodzakelijk zijn.
2. Het archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd door een gecertificeerd archeologisch bedrijf (BRL SIKB 4000, voor de betreffende activiteit). Het onderzoek moet naast de eisen in het daartoe te overleggen Plan van Aanpak (PvA) voldoen aan de vigerende versie van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie en de Haarlemse Richtlijnen voor archeologisch onderzoek.

Eis

1. Als behoudenswaardige archeologische resten aanwezig zijn, moet er naar gestreefd worden om die in de bodem te behouden, bijvoorbeeld door planaanpassing of beschermende maatregelen. Indien dat niet mogelijk is, moeten de archeologische resten worden opgegraven.

Wens

1. De resultaten van het archeologisch onderzoek meenemen in het ontwerp of als inspiratie daarvoor gebruiken om het verhaal van de plek een rol te kunnen laten spelen in de nieuwe ontwikkeling.

5.7 Mobiliteit

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

1. Bijdrage Haarlemse mobiliteitstransitie
2. Inclusief en toegankelijke openbare ruimte
3. Fietsinfrastructuur
4. Fietsparkeren bewoners, werknemers en bezoekers
5. Autoparkeren bewoners, werknemers en bezoekers
6. Toegankelijkheid calamiteitendiensten
7. Afvalinzameling, laden & lossen, pakketbezorging, personenvervoer, et cetera
8. Vaarwater en bruggen

Met het ruimtelijk ontwerp en mobiliteitsplan (MP) onderbouwen de ontwikkelende partijen hoe voor hun ontwikkellocatie aan de in deze paragraaf beschreven onderdelen wordt voldaan. In het MP wordt ook beschreven hoe de (toekomstige) bewoners op de hoogte worden gesteld van de mobiliteitsoplossingen in het gebied. Hierin wordt aangegeven hoe de communicatie voor de komende (tenminste) vijf jaar is geborgd.

5.7.1 Bijdrage Haarlemse mobiliteitstransitie

Bij de ontwikkeling van Zijlweg-West wordt invulling gegeven aan de Haarlemse mobiliteitstransitie en wordt aangesloten bij de gemeentelijke doelstellingen. Het [Haarlemse Mobiliteitsbeleid](#) is hierbij uitgangspunt. Haarlem moet goed bereikbaar zijn en blijven voor bewoners en bezoekers, vooral nu Haarlem gaat groeien. Een transitie van onze mobiliteit is daarbij nodig. Haarlem kiest voor schone en duurzame mobiliteit en geeft prioriteit aan voetgangers, fietsers en reizigers met het openbaar vervoer. Er wordt ingezet op het versterken van het fiets- en voetgangersnetwerk.

De inrichting nodigt uit om je te verplaatsen te voet, te fiets of met het openbaar vervoer. De voorzieningen voor deze gewenste vervoerswijzen worden excellent vormgegeven en routes vormen logische, directe verbindingen. De voetganger en fietser voelt zich welkom en begrepen, evenals de OV-reiziger. De openbare buitenruimte is vooral het domein van deze doelgroepen. Een goede toegankelijkheid te voet maar ook met de fiets en korte verbindingen van of naar het openbaar vervoer dragen daaraan bij. Wil men toch gebruik maken van de auto dan krijgen schone- en deelvoertuigen voorrang. Voldoende oplaadmogelijkheden, deelvoertuigen dichtbij en 'Mobiliteit as a service' (MAAS) moeten daar zorg voor dragen.

Eisen

1. Door middel van een mobiliteitsplan tonen de ontwikkelende partijen aan op welke manier zij invulling geven aan de doelstellingen en opgave uit de mobiliteitsvisie voor de ontwikkelzone Zijlweg-West. Hierbij dient conform het [Mobiliteitsbeleid](#) in 2030:
 - a. Bijna alle (90%) korte verplaatsingen met een afstand van minder dan 2,5 km binnen de stad met de fiets of te voet plaatsvinden
 - b. Meer dan de helft (60%) de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem toe met het OV of de fiets plaatsvinden.
2. Een eventuele reductie van parkeernormen voor auto's toe te passen mobiliteitsoplossingen worden onderbouwd/gemotiveerd inclusief daarvan te verwachten verschuiving(en) naar andere modaliteiten.
3. De wijze waarop de voorgestelde mobiliteitsoplossingen de komende 5 jaar daadwerkelijk gaan/moeten gaan functioneren cq. leiden tot een verschuiving van de modaliteiten, wordt in de mobiliteitsplan nader ingevuld en onderbouwd. Dat betreft onder meer hoe bewoners geïnformeerd worden over de beschikbare vervoersopties, hoe zij die kunnen gebruiken en hoe zij gestimuleerd worden daar ook gebruik van te maken (cq. hoe het systeem moet gaan werken).
4. Doel is om de voetganger en fiets meer ruimte te geven om zo de verkeersveiligheid en toegankelijkheid te verbeteren. Hiermee neemt de kwaliteit van de routes toe en worden de vervoerswijzen aantrekkelijker.
5. Toepassen van omgekeerd ontwerpen volgens het STOMP-principe: dit principe benadrukt duurzame mobiliteit en het stimuleren van actieve vervoerswijzen zoals lopen en fietsen. Eerst wordt de benodigde ruimte gecreëerd voor de voetganger en fiets, waarna vervolgens gekeken wordt wat de beschikbare overgebleven ruimte is voor de auto (rijden en parkeren).
6. Om meer ruimte vrij te maken voor functies die bijdragen aan een levendige en duurzame openbare ruimte, zoals fietspaden, groenvoorzieningen en ontmoetingsplekken, wordt ernaar gestreefd om in de openbare ruimte zo min mogelijk de privéauto te faciliteren.
7. Het autoparkeren bij nieuwe ontwikkelingen wordt inpandig of ondergronds op eigen terrein opgelost. De beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden efficiënter gebruikt, door deelauto's en dubbelgebruik van parkeerplaatsen te stimuleren en samenwerkingen te ondersteunen die dat mogelijk maken.

8. Aansluiten bij mobiliteitstrends bij nieuwe ontwikkelingen. Ingespeeld wordt op nieuwe ontwikkelingen (trends) op het gebied van mobiliteit, waarbij andere vormen van vervoer (denk aan deel-mobiliteit, elektrische fiets e.d.) gestimuleerd worden.

5.7.2 Inclusief en toegankelijke openbare ruimte

In het gebied staat langzaam verkeer centraal. Het is het voor voetgangers gemakkelijk, veilig en comfortabel verblijven. Dit draagt bij aan de levendigheid van de Campus en bevordert ontmoetingen op straat. De aanwezigheid van de Koepel tot campus-route door het gebied verbindt verschillende voorzieningen en ontsluit woningen voor langzaam verkeer. Deze looproutes vloeien naadloos over in de looproutes naar omliggende wijken, waardoor zowel het gebied als de omliggende wijken gemakkelijk toegankelijk en veilig bereikbaar worden voor voetgangers. Met de onderwijsinstellingen als centraal punt, ligt de focus op mobiliteit die aansluit bij deze doelgroep. Te voet gaan en het creëren van een aantrekkelijke en veilige omgeving staan hierbij centraal.

Eisen

1. Alle voetpaden hebben een minimaal effectieve breedte van 1,8 meter. Effectief betekent: zonder obstakels van o.a. (wild) geparkeerde fietsen, straatmeubilair (paaltjes), ed. Het hele gebied en alle bestemmingen zijn toegankelijk voor mensen met een beperking en wordt conform [Besluit Bouwwerken Leefomgeving](#), richtlijnen CROW (ASVV) en [Handboek toegankelijkheid](#) gerealiseerd. Ook zijn er voldoende rustmogelijkheden (bankjes) voor ouderen en mindervaliden.
2. 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 en op het stedelijk voetgangersnetwerk.
3. Het voetgangersnetwerk sluit op een veilige en aantrekkelijke manier aan op openbaar vervoer haltes zoals de bushaltes en treinstation Overveen.
4. Looproutes zijn sociaal veilig. Geen blinde hoeken, voldoende breed en goed verlicht.
5. Elke bestemming is goed bereikbaar vanaf het voetgangersnetwerk in het gebied en vanuit de omliggende wijken en het buitengebied. De looproutes van en naar de ingangen sluiten op een logische manier aan op dit netwerk.

5.7.3 Fiets

Fietsen en lopen zijn de aangewezen vervoerswijzen voor de bewoners en bezoekers van Zijlweg-West. Hiervoor verbeteren we de bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers met een focus op de beleving. Met het realiseren van een fijnmazig wandel- en fietsnetwerk komen bestemmingen binnen handbereik te liggen. De auto wordt hiermee ontmoedigd. De bestemmingen liggen op logische, makkelijk te bereiken plaatsen aan de fiets- en wandelroutes. De fietsroutes zijn voldoende breed om comfortabel en veilig gebruikt te worden door uiteenlopende fietsers, zoals snelle elektrische fietsers, ouderen en kinderen.

Eisen

1. Elke bestemming is goed bereikbaar vanaf de fietsroutes in het gebied en vanuit de omliggende wijken en het buitengebied.
2. Zijlweg-West wordt voor fietsers vanuit de omliggende wijken en het buitengebied goed ontsloten met veilige, directe en voldoende brede fietspaden.
3. De Koepel tot campus-route moet voldoen aan alle relevante veiligheidsnormen en -richtlijnen. We minimaliseren de conflictsituaties met andere verkeersdeelnemers waarmee we de risico's op ongevallen verminderen. Daarnaast wordt de ruimte zo ingericht die de zichtbaarheid van fietsers verbeterd (obstakelvrij en verlichting).
4. Hellingbanen naar eventuele verhoogde maaivelden liggen op logische plekken, zijn voldoende breed en makkelijk te nemen voor iedere fietser, dus ook voor ouderen zonder elektrische fiets, conform richtlijnen CROW (ASVV).

5.7.4 Fietsparkeren bewoners, werknemers & bezoekers

Fietsparkeren is een integraal onderdeel van de ontwerp-opgave. Voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen zijn een belangrijke voorwaarde om fietsgebruik te stimuleren. Bewoners en werknemers worden gestimuleerd om de fiets in pandig te parkeren zodat de buitenruimte beschikbaar is voor andere doeleinden (groen en ontmoeten). Parkeervoorzieningen van de fietsende bezoeker moeten aantrekkelijk en in voldoende mate aanwezig zijn. In het mobiliteitsplan dient aangetoond te worden op welke manier het fietsparkeren kwantitatief en kwalitatief opgelost gaat worden. Zie ook gebouwweisen in paragraaf 5.10.4.

Eisen

1. Voldaan wordt aan de fietsparkeernormen, zoals verwoord in de [Nota parkeernormen](#).
2. Voldaan wordt aan de kwaliteitseisen fietsparkeren, zoals verwoord in paragraaf 4.2 van de [Nota Parkeernormen](#).
3. Uitgangspunt voor het toepassen van collectieve fietsenstallingen is de [Haarlemse beleidsregel bergingen bij nieuwe woongebouwen](#).
4. Aanvullend op de [nota parkeernormen](#) en de beleidsregels bergingen geldt:
 - a. De entree tot het in pandig fietsparkeren intern koppelen aan de hoofdentree van de woningen.
 - b. De fietsenstalling toegankelijk, aantrekkelijk en bereikbaar zijn vanuit de buitenruimte en bewoners en werknemers gestimuleerd worden de fietsen in pandig te stallen.

5.7.5 Autoparkeren bewoners, werknemers & bezoekers

We gaan efficiënt en duurzaam om met de schaarse openbare ruimte in Haarlem. Dit betekent dat we de openbare ruimte verdelen aan functies die bijdragen aan de doelen van de stad. Privéauto's kennen een groot ruimtebeslag en staan gemiddeld 95% van de tijd stil en dragen daardoor niet bij aan deze gestelde doelen. Daarom organiseren we autoparkeren anders. De parkeerlocatie van de auto heeft effect op het autogebruik. Parkeren wordt zoveel als mogelijk uit het straatbeeld gehaald. Parkeren voor bewoners, bezoekers, werknemers en bezoekers van niet woonfuncties wordt op eigen terrein uit het zicht opgelost. Zie ook gebouwweisen in paragraaf 5.10.5. Het aantal parkeerplaatsen zal worden bepaald op basis van het beoogde programma dat ontwikkeld zal worden.

Eisen

1. Voldaan wordt aan de parkeernormen, zoals verwoord in de [Nota Parkeernormen](#).
2. De parkeerbehoefte moet op eigen terrein worden opgelost.
3. Uitgangspunt is dat de adressen binnen ruimtelijke ontwikkelingen worden uitgesloten van openbare parkeerrechten, op deze adressen kunnen geen parkeervergunningen worden aangevraagd.
4. Voor parkeerplaatsen gelegen op parkeerterreinen en in parkeergarages: NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages.

5. Voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte: ASVV 2021, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom of de opvolger daarvan.
6. Voor ontwikkelingen waarin functies worden gerealiseerd met een sociaal-maatschappelijk karakter, met een parkeerbehoefte van minimaal 15 parkeerplaatsen, moet minimaal 2% van die behoefte worden ingericht als algemene gehandicapten-parkeerplaats, met een minimum van 1.
7. Gehandicaptenparkeerplaatsen moeten liggen binnen een loopafstand van maximaal 100 meter gemeten vanaf de parkeerplaats tot de ingang van het betreffende gebouw.
8. Een woongebouw met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeerplaatsen, heeft leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ieder parkeervak.
9. Een gebouw, anders dan een woongebouw, met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeerplaatsen, heeft ten minste een oplaadpunt en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ten minste een op de vijf parkeerplaatsen.
10. Uitritten parkeergarages dienen verkeersveilig ontworpen te worden (conform CROW-richtlijnen).
11. Het is mogelijk om in het mobiliteitsplan onderbouwd af te wijken van de parkeernormen door de inzet van deelauto's voor bewoners. De effectiviteit van deelauto's hangt voor een groot deel samen met de volgende factoren. De initiatiefnemer onderbouwd hoe deze factoren terugkomen bij de ontwikkeling.
12. Met zorginstellingen en het zorgkantoor wordt de behoefte aan een intramuraal huisvestingsconcept (of een extramuraal geclusterd zorghuisvestingsconcept gericht op zwaardere ouderenzorg) verkend op de locatie Zijlweg 183. Afhankelijk van de beoogde doelgroep en de mogelijkheid van scheiden van wonen en zorg kunnen deze woonvormen onder de 50% sociale huur vallen.

5.7.6 Toegankelijkheid calamiteitendiensten

Politie, ambulance en brandweer dienen te alle tijden toegang te hebben tot de openbare ruimte en de gebouwen. Het stedenbouwkundig plan, het mobiliteitsplan, het ontwerp van de openbare ruimte en de gebouwontwerpen zullen beoordeeld worden door de hulpdiensten. Hieronder volgen de kaders met betrekking tot toegankelijkheid op hoofdlijnen:

Randvoorwaarden

1. Alle gebouwen zijn goed bereikbaar voor calamiteiten-diensten waarbij de betreffende voertuigen op minimaal 10 meter van de hoofdentree van de gebouwen kunnen komen.
2. 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.
3. Eventueel doodlopende straten dienen aan het einde een keermogelijkheid voor voertuigen van hulpdiensten te bevatten.
4. 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).
5. Calamiteitendiensten kunnen middels een transponder eventuele zakpalen centraal bedienen (systeem conform centrum Haarlem).
6. Indien van toepassingen krijgen calamiteitendiensten middels een pasje poorten en hekken tot collectieve binnenterreinen, garages en stallingen openen.
7. Bij de ingebruikname van de gebouwen (bij de sleuteloverdracht) is de openbare ruimte rond de gebouwen opgeleverd en toegankelijk voor de hulpdiensten.

5.7.7 Laden & lossen, verhuisdiensten, pakket-bezorging, personenvervoer, et cetera

In het plangebied worden veel woningen en voorzieningen toegevoegd. Deze functies generen logistieke stromen (afval, pakketleveringen, verhuizingen, enz.). Uitgangspunt is dat deze 'reguliere' logistieke stromen zo veel mogelijk aan de randen van het plangebied worden afgewikkeld en buiten het domein van voetgangers en fietsers plaatsvinden.

Eisen

1. Foutief gebruik van de openbare ruimte (zoals parkeren, laden en lossen op trottoir of fietspad, enz.) dient op een 'vriendelijke manier' onmogelijk gemaakt te worden én door het aanbieden van een goede voorziening.
2. Laden en lossen voor de commerciële en maatschappelijke functies uit het zicht en op een veilige manier.
3. Verhuisdiensten dienen tot 20 meter van een (hoofd) entree te kunnen komen.
4. 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.

5.7.8 Vaarwater en bruggen

Voor de Korte Verspronckweg-locatie worden twee bruggen voor fietsers en wandelaars over vaarwater aangelegd. Hiervoor gelden eisen conform de [Ambitiekaart Haarlemse Wateren](#).

Eis

1. De doorvaarthoogte van bruggen over vaarwater dient minimaal 1,5 meter te bedragen.

5.8 Openbare ruimte

Deze paragraaf geeft de kaders waar de inrichting en het ontwerp van de openbare ruimte aan moeten voldoen.

De kaders zijn onderverdeeld in de volgende thema's:

1. Sociale veilig en toegankelijk
2. Groenkwiteit
3. Maaiveldinrichting
4. Speel- en sportvoorzieningen
5. Afvalinzameling

Hoofdstuk 6 geeft de beeldkwaliteitscriteria voor de inrichting van de openbare ruimte. Samen met onderstaande randvoorwaarden, eisen en wensen worden maaiveldontwerpen hieraan getoetst.

5.8.1 Sociaal veilig en toegankelijk

Op straat moet iedereen zich vrij en veilig voelen. In essentie gaat het erom dat het op straat – in de openbare ruimte – zo veilig mogelijk is en voelt.

Eisen

1. De openbare ruimte is dag en nacht veilig en wordt zodanig ingericht dat overlastplekken worden voorkomen.
2. '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](#).

3. 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, 'ogen op straat').
4. Collectieve ruimten zijn goed toegankelijk voor de beoogde gebruikers en ontoegankelijk voor ongewenste bezoekers.
5. Zorg op de Campus voor voldoende voorzieningen met een goed aanbod voor jongeren (snackbar, supermarkt, hang- en rookplek) die studenten verleiden daar te verblijven/hangen.
6. In het veiligheidsbeleid van de onderwijsinstellingen dienen ook het terrein en de omgeving/routes te worden meegenomen. Werk daarbij, zowel in de ontwerp- als in de beheerfase, samen met anderen (buurtbewoners, gemeente, politie, openbaar vervoer).
7. Het ontwerp van de brug over de Randweg moet het naar beneden gooien van zaken voorkomen.

Wensen

1. Realiseer levendige functies, overdag en 's avonds, langs de bochten van de 'Koepel tot Campus'-route en woonbebouwing bij de (opgangen van de) brug voor toezicht vanuit bebouwing.
2. Voer voor de hele 'Koepel tot Campus'-route, dus ook buiten de zone, uit in tweerichtingsverkeer waarbij de oost-west en west-oost route waar mogelijk van elkaar gescheiden worden.

5.8.2 Groenkwiteit

Groen in de stad is onmisbaar en van groot belang voor een leefbare toekomst. Hoe groter de biodiversiteit, hoe veerkrachtiger de leefomgeving van de toekomst. Het nut van stadsgroen bestaat uit de effecten die door al het stadsgroen plus het bijbehorende dieren- en bodemleven bij elkaar worden veroorzaakt; de zogenaamde ecosysteemdiensten. Een goede groenkwiteit is waardevol wat betreft ecologische, klimatologische, economische en gezondheidswaarde.

Randvoorwaarden

1. De provinciale randvoorwaarden met betrekking tot bomen en groen langs provinciale wegen, zie [Eisen en Richtlijnen Bouw en Infraobjecten](#) paragraaf 3.2 Obstaclevrije zone en 3.3 Bermen.
2. CROW publicatie Handboek wegontwerp bladzijde 328 tot en met 331.

Algemene eisen

1. Inrichting openbare ruimte volgens het 'groen, tenzij'-principe uit het [Groenbeleidsplan](#): Maaiveld wordt groen ingericht, tenzij dit niet mogelijk is.
2. Er dient voldoen te worden aan de beplantingseisen in hoofdstuk 7 van het [Handboek Inrichting Openbare Ruimte](#).
3. Het ontwerp van het groen moet afgestemd zijn op het beheerniveau.
4. Het ontwerp van het groen moet afgestemd zijn op het behalen van te bepalen natuurdoelen.
5. Er dient een (concept) beplantingsplan opgesteld te worden.
6. Voldoen aan de 3-30-300-vuistregel uit het [Groenbeleidsplan](#): vanuit elke woning zijn drie bomen te zien; 30% van het totale oppervlak van de wijk bestaat uit openbaar groen; binnen 300 meter van een woning is een groen park of plantsoen toegankelijk.

Voor de kaders m.b.t. ecologie, bomen en klimaatadaptatie zie paragrafen 5.5.1, 5.5.2 en 5.5.3.

Locatiespecifieke eisen

1. Er komt een continu profiel langs het spoor met doorgaande boomstructuur. Overmaat richting spoor wordt groen/blauw ingericht met een afmeting die ruimte biedt voor een gevarieerde beplanting en een aaneengesloten groene route voor wandelaars.
2. Het enkele-laan-karakter van de Zijlweg wordt waar nodig aangeheeld, in de omgeving van de kruising met de Randweg staan de bomen in een los verband. De mogelijkheid om privé-groen en bomen in de zone van voortuinen te realiseren en daarmee positief bij te dragen aan het versterken van het karakter van de straat, wordt ook bij toekomstige ontwikkelingen gewaarborgd en gestimuleerd. Eventueel vrijkomende ruimte door rijstrookaanpassing o.a. inzetten ten gunste van vergroening.
3. Het landschap van de Campus en omgeving realiseren in het karakter van 'duinrand-landschap', volgens de methode 'groen, tenzij' (hier 'duinrand-landschap, tenzij').
4. Bestaand groen blijft behouden en wordt zichtbaarder, beter te gebruiken waardoor het beter beleefd wordt.
5. De 'Koepel tot Campus'-route krijgt een groen karakter en wordt verbonden met nieuwe groene plekken.

Wensen

1. Vergroening Westelijke Randweg. Vergroenen en bomen toevoegen ter plaatse van middenberm, tussenbermen en zijbermen en in de eventuele ruimte

die mogelijk ontstaat in geval van het aanpassen van rijstroken. Deze vergroening en bomenstructuur afstemmen op het aangrenzende landschap (ter hoogte van weidelandschap in losse setting en ter hoogte van Campus eveneens in losse setting aansluitend op het te realiseren duinrand-landschap van de Campus en omgeving).

2. Aaneengesloten groene routes voor wandelaars en fietsers.
3. Ruimte laten voor buurt-initiatieven.

5.8.3 Maaiveldinrichting

Bij een passende inrichting van straten, pleinen, lanen en parken hoort een goede kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte. Om de openbare ruimte op een goede kwaliteit te houden en duurzamer en toekomstbestendiger te maken, dient voldaan te worden aan de kaders uit het [Handboek Inrichting Openbare Ruimte \(HIOR\)](#).

Eisen

1. De openbare ruimte moet voor iedereen toegankelijk zijn. Daarvoor dient het ontwerp voor de (her)inrichting van de openbare ruimte te voldoen aan de toegankelijkheidsmaatregelen uit het ASVV van het kennisplatform CROW. De belangrijke onderdelen hierin en specifieke richtlijnen voor toegankelijkheid zijn opgenomen in paragraaf 2.7. van het [HIOR](#).
2. 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.
3. Laden en lossen in de openbare ruimte vindt plaats op één dubbele plek per blok - eventueel binnen venstertijden - met de mogelijkheid voor dubbelgebruik als reguliere parkeerplek. Zie ook paragraaf 5.7.7.
4. Trafo's, WKO-ruimten en andere nutsvoorzieningen voor de gebouwen, worden niet in de openbare ruimte geplaatst. Zie ook paragraaf 5.10.6.
5. WKO-bronnen zijn alleen in de openbare ruimte toegestaan als deze niet in het groen geplaatst worden en niet boven het maaiveld uitsteken. Ze mogen dus alleen als putdeksel in de rijbaan, fietspad of trottoir te zien zijn.
6. Lichtmasten moeten minstens drie meter vanaf de stam van de boom staan.
7. Bezoekersfietsparkeren niet in de openbare ruimte maar op eigen terrein, zie paragraaf 5.7.4.

5.8.4 Speel- en sportvoorzieningen

Buiten spelen is goed voor de sociale en fysieke ontwikkeling van kinderen. De gemeente zet zich in voor meer speelruimte en een betere spreiding over de stad. Schoolpleinen en sportvelden moeten waar mogelijk openbaar toegankelijk worden. Ook stimuleert Haarlem natuurlijk spelen: speelplekken zonder vaste inrichting waar kinderen kunnen ontdekken. Ook de routes tussen de speelvoorzieningen in een wijk wil de gemeente verbeteren. Op plekken die zich ervoor lenen wil Haarlem ook het buitensporten stimuleren.

Randvoorwaarden

1. Veiligheid en inrichting dienen te voldoen aan [Warenwetbesluit Attractie- en Speeltoestellen](#). Toestellen dienen te voldoen aan NEN 1176 en valondergronden aan de [NEN1177](#).
2. Er geldt een meldplicht voor bepaalde toestellen en een meldplicht voor ongevallen.

Eisen

1. Het speelruimtebeleid zoals beschreven in de [Nota Speelruimtebeleid](#) en in het [HIOR](#), is de basis voor het maken van uitwerkingsplannen samen met de betrokkenen uit de verschillende wijken.
2. Het aanbod dient divers, toegankelijk, inclusief en overlast beperkend te zijn en tot stand te komen met participatie en communicatie.
3. Er dient gebruik gemaakt te worden van de voorkeursleveranciers van de gemeente.
4. Er dient gebruik gemaakt te worden van zoveel mogelijk duurzaam gefabriceerde, recyclebare, circulaire en natuurlijke materialen.
5. Een speel- of sportplek dient eenvoudig en voordelig zijn te beheren en onderhouden.
6. De inrichting en overdracht van een speel- of sportlocatie dient tijdig te worden afgestemd met de gemeente en Spaarnelanden, zodat deze goed in beheer en onderhoud kan worden opgenomen.
7. De levensduur van speeltoestellen dient minimaal 14 jaar te zijn en van bijbehorende valondergrond 7 jaar.
8. De volgende zaken dienen bij het terreinontwerp integraal meenemen te worden:
 - a. Groen en bomen.
 - b. Klimaatadaptatie (waterinfiltratie, materialen die niet gloeiend heet worden, positionering glijbanen afstemmen op temperatuur (richting noorden of in schaduw, ivm verhitte)).
 - c. Aandacht voor hygiëne.
 - d. Ontmoeten (zorg voor zitplekken, afvalbakken en beschutting, ga slim om met inrichting om overlast te beperken).

Wensen

1. Voldoen aan de NUSO-norm: drie procent van de beschikbare openbare ruimte is bestemd voor speelruimte.
2. Schoolpleinen en sportvelden waar mogelijk openbaar toegankelijk maken.
3. 'Natuurlijk spelen' bevorderen: speelplekken zonder vaste inrichting waar kinderen kunnen ontdekken.

5.8.5 Afvalinzameling

Voor alle gebruikers dienen op loopafstand voldoende containers aanwezig te zijn 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 particulier- als voor bedrijfsafval.

Algemene eisen

Om te komen tot een doelmatig afvalstoffenbeheer en bescherming van het milieu, moet voldaan moet worden aan:

1. Uitvoeringsbesluit [Afvalstoffenverordening Haarlem 2019](#)
2. Richtlijnen zoals opgenomen in het [HIOR](#)
3. Richtlijnen inzamelmiddelen en -voorzieningen Afval
4. [Structuurvisie openbare ruimte](#) (SOR)

Eisen particulier afval

1. Locatiebepaling van (semi)ondergrondse containers en van opstelplaatsen voor mini(rol)containers, dient plaats te vinden in overleg met Spaarnelande. Hierbij geldt dat iedere locatie optimaal toegankelijk is voor inzamelwagen als voor bewoners. De gebruikelijke plaats is in de parkeer-/voorzieningsstrook.
2. De richtlijn voor de loopafstand naar een container voor restafval is maximaal 250 meter (artikel 4 lid 8 Uitvoeringsbesluit).
3. Eisen ondergrondse vuilcontainer (OGVC) bovengronds conform [Richtlijnen inzamelmiddelen en -voorzieningen afval](#).
4. 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:
 - a. Containers zijn niet zichtbaar vanaf 'lange lijnen'.
 - b. Containers zijn minimaal zichtbaar vanaf straat- of pleinzijde.

- c. Containers worden centraal geclusterd in lijn- of blokopstelling.
- d. Clustering vindt plaats met overig meubilair.
- e. Groenstroken blijven vrij van containers.

Eisen bedrijfsafval

1. Bedrijfsafval wordt op eigen terrein en niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte, gestald. Voor commerciële en maatschappelijke voorzieningen die niet beschikken over achterterrein, betekent dit dat deze een inpandige opslagruimte voor bedrijfsafval hebben.
2. Alleen de toegangen tot deze ruimten zijn zichtbaar vanaf de openbare ruimte.

5.9 Privaat maaiveld

Haarlem streeft ernaar om de gemeente zo veel mogelijk te vergroenen en past daarvoor het 'Groen, tenzij'-principe toe: alleen verhard als het noodzakelijk is. Ook kiest Haarlem hierbij voor natuurinclusief bouwen, zie paragraaf 5.5.1. Deze principes past de gemeente toe bij de inrichting van de openbare ruimte en vraagt het ook de ontwikkelende partijen toe te passen bij de inrichting van de private buitenruimten rond de gebouwen.

Deze paragraaf geeft de kaders waaraan de inrichting van het private maaiveld rond de gebouwen moet voldoen. De kaders zijn onderverdeeld in de volgende thema's:

1. Overgangszone tussen openbare ruimte en gebouw
2. Voortuinen bij woningen
3. Overige privaat maaiveld
4. Collectief maaiveld
5. Hagen als erfafscheiding

Hoofdstuk 6 geeft de beeldkwaliteitscriteria voor privaat en collectief maaiveld. Samen met onderstaande randvoorwaarden, eisen en wensen worden maaiveldontwerpen hieraan getoetst. Voor de kaders met betrekking tot vergroenen van de daken en gevels, zie paragraaf 5.10.7.

5.9.1 Overgangszone tussen openbare ruimte en gebouw

De overgangszone tussen straat en gebouw is een belangrijk onderdeel van de ontwerpopgave. De inrichting ervan is namelijk van grote invloed op het straatbeeld en of mensen zich er prettig voelen. De inrichting en afmeting van deze zone bepaald ook of bewoners en gebruikers

voldoende privacy ervaren zodat de plinten van gebouwen een levendige uitstraling krijgen, zie paragraaf 5.10.2.

Eisen

1. Tussen de openbare ruimte en privéterrein moet een duidelijke scheiding zijn i.v.m. aansprakelijkheid.
2. Tussen de openbare ruimte en het gebouw wordt in principe een private groenstrook van minimaal 2 meter breed aangelegd. Plantsoorten afstemmen op de te realiseren natuurhabitat, zie paragraaf 5.5.1.
3. Bij de (hoofd)entrees van appartementen- en voorzieningengebouwen worden op eigen terrein voldoende opstelplekken voor fietsen van bezoekers geplaatst, zie paragraaf 5.7.4.
4. Balkons, dakoverstekken en dergelijken steken maximaal 1 meter over de private groenstrook heen waardoor voldoende neerslag voor het groen gegarandeerd is.

5.9.2 Voortuinen bij woningen

Grondgebonden woningen en appartementengebouwen krijgen bij voorkeur voortuinen met hagen als erfafscheiding. Dit is positief voor het groene straatbeeld en het creëren van voldoende afstand tot de straat voor privacy in de woning. Het bevordert ook (informele) contacten tussen bewoners (zie ook paragraaf 5.10.1).

Eisen

1. Uitgangspunt bij grondgebonden woningen en appartementengebouwen is een voortuin met een diepte van minimaal 2 meter gemiddeld (afhankelijk van de oriëntatie ten opzichte van de zon).
2. Erfafscheidingen worden bij voortuinen als haag of heesterstrook uitgevoerd, zie paragraaf 5.9.5.
3. Daar waar nodig kan voor de haag of heesterstrook een opstaande rand of laag muurtje geplaatst worden.

5.9.3 Overig privaat maaiveld

Inrichting van privaat maaiveld (voor-, achter- en zijtuinen) is uiteraard aan de bewoners. Hier wordt alleen een eis gesteld aan de erfafscheiding de overige punten zijn wensen.

Eis

1. Erfscheidingen tussen privaat maaiveld en openbare ruimte in de vorm van een haag of heesterstrook. Zie paragraaf 5.9.5.

Wensen

1. De ontwikkelende partij of verhuurder informeert de bewoners over de voordelen van een groene tuininrichting met waterdoorlatende verharding (voorkomen van wateroverlast, tegengaan hittestress, verbeteren biodiversiteit).
2. De ontwikkelende partij of verhuurder stimuleert de bewoners te kiezen voor een groene tuininrichting, bijvoorbeeld door het schenken van een boom, aanbieden van een (collectieve) onderhoudsdienst, etc.

5.9.4 Collectief maaiveld

Collectieve buitenruimten kunnen toegepast worden bij appartementen-, zorgcomplexen en onderwijsinstellingen. Voor de inrichting wordt ook het 'Groen, tenzij'-principe toegepast. Indien aan deze collectieve ruimten woningen grenzen, dan zijn de private buitenruimte altijd integraal onderdeel van de ontwerpopgave.

Eisen

1. Een collectieve buitenruimte wordt ingericht met het Groen, tenzij-principe: alleen verharding waar noodzakelijk en alleen waterdoorlatende verharding toepassen.
2. Een collectieve buitenruimte wordt zodanig ingericht dat het maximaal bijdraagt aan de vereiste waterberging op eigen kavel, zie paragraaf 5.5.3. Denk hierbij aan de aanleg van een vijver of wadi.
3. Een collectieve buitenruimte wordt zodanig ingericht dat het maximaal bijdraagt aan het voorkomen van hittestress. Bomen en plantsoorten afstemmen op de te realiseren natuurhabitat, zie paragraaf 5.5.1.
4. Private buitenruimte van aangrenzende (tuin of terras) heeft voldoende diepte met een heldere afbakening.
5. Erfscheidingen tussen openbare en collectieve ruimte in de vorm van een haag of heesterstrook. Zie paragraaf 5.9.5.

5.9.5 Hagen als erfafscheiding

Erfafscheidingen worden in principe uitgevoerd als groenblijvende, inheemse hagen als erfafscheiding. Dit is positief voor het groene straatbeeld en het creëren van voldoende afstand tot de straat voor privacy in de woning. Het bevordert ook (informele) contacten tussen bewoners. Zie ook paragraaf 5.10.1.

Eisen

1. Erfafscheidingen worden in principe als haag of heesterstrook uitgevoerd, maximaal 1 meter hoog aan

de voorzijde van het gebouw en maximaal 2 meter aan de zijkant en achterzijde.

2. Hagen bestaan overwegend uit bladhoudende soorten waardoor ook in de winter privacy geborgd is. Denk hierbij bijvoorbeeld aan liguster en haagbeuk.
3. Hagen of heesterstroken bestaan uit bloeiende, inheems en gebiedseigen soorten. Plantsoorten afstemmen op de te realiseren natuurhabitat, zie paragraaf 5.5.1.
4. Gebouweigenaren dienen de hagen en heesterstroken in stand te houden en te onderhouden.
5. Voor koopwoningen dient de ontwikkelaar de hagen of heesterstroken de eerste 5 jaar te onderhouden en wordt in het verkoopcontract een instandhoudings- en onderhoudsplicht opgenomen.

5.10 Gebouwen

Deze paragraaf geeft de algemene kaders waar de gebouwwontwerpen aan moeten voldoen. Per ontwikkellocatie worden er ook nog specifieke kaders met betrekking tot rooilijnen, bouwhoogten, setbacks, balkons e.d. opgesteld. Deze worden samengevat op de Spelregelkaart in het PvEL van de betreffende locatie.

De algemene kaders voor de gebouwwontwerpen zijn onderverdeeld in de volgende thema's:

1. Sociaal veilig en toegankelijk
2. Gebouwplinten
3. Entreepartijen
4. Bergingen en (collectieve) stallingsruimten
5. Parkeergarages
6. Technische ruimten en installaties
7. Vergroenen daken en gevels

Hoofdstuk 6 geeft de beeldkwaliteitscriteria voor de vormgeving van gebouwen. Samen met onderstaande randvoorwaarden, eisen en wensen worden gebouwwontwerpen hieraan getoetst.

5.10.1 Sociaal veilig en toegankelijk

Gebouwen dienen zodanig ontwerpen te worden dat ze bijdragen aan een sociaal veilige leefomgeving. Gebouwen dienen voor iedereen goed toegankelijk te zijn. Gebouwen worden zodanig ontwerpen dat bewoners en gebruikers elkaar kunnen ontmoeten. Dit draagt bij aan het tegengaan van anonimiteit en vereenzaming.

Randvoorwaarden

1. Gebouwen worden sociaal veilig ontworpen en voldoen aan het Politiekeurmerk.
2. Gebouwen zijn toegankelijk zijn voor personen met een handicap en voldoen aan de betreffende eisen in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving.

Eisen

1. Gebouwen worden zodanig ontworpen dat bewoners en gebruikers elkaar op een prettige (informele) manier kunnen ontmoeten. Dit draagt bij aan het voorkomen van anonimiteit en vereenzaming.
2. Gebouwen worden zodanig ontwerpen dat overlast-situaties (geluid, stank) en aantasting van privacy zo veel mogelijk voorkomen wordt.

5.10.2 Gebouwplinten

De juiste programmering en vormgeving van de begane grond gericht op de openbare of collectieve ruimte – de zogenaamde gebouwplint, draagt bij aan sociale interactie en een prettige leefomgeving waar het zowel overdag als 's avonds sociaal veilig is. Zie voor de beeldkwaliteitscriteria paragraaf 6.2.4.

Algemene eisen gebouwplinten

1. Plinten worden zodanig geprogrammeerd en ontworpen dat voldaan wordt aan de [10 geheimen van een goede plint \(Stipo\)](#).
2. Plinten met doods programma zijn niet toegestaan. Denk hierbij aan bergingen, autoparkeren, magazijnen, etc.
3. Plinten met te veel technische ruimten naast elkaar zijn niet toegestaan. Denk hierbij aan ruimten voor trafo's en WKO's, zie ook paragraaf 5.10.6.

Eisen voorzieningenplinten

1. Voorzieningen op de begane grond hebben een rechtstreekse ontsluiting op de openbare ruimte zodat deze direct geactiveerd wordt, zie ook paragraaf 5.9.1.
2. Voorzieningen op de begane grond hebben een vrije hoogte van minimaal 4 meter (van vloer tot plafond).
3. Privacygevoelige voorzieningen die door de gebruiker afgedekt gaan worden met folie of lamellen, zijn niet toegestaan in de plint. Denk hierbij bijvoorbeeld aan (medische) behandelkamers.

Eisen woonplinten

1. Woningen op de begane grond krijgen een eigen voordeur zodat de openbare ruimte direct geactiveerd wordt, zie ook paragraaf 5.9.2.

2. Woningen op de begane grond van relatief hoge bebouwing hebben een vrije hoogte van minimaal 3,5 meter (van vloer tot plafond). Deze eis geldt ook voor begane grondwoningen die om andere redenen weinig zon- en daglichttoetreding krijgen.
3. Aan de kant van de openbare ruimte zijn alleen levendige functies toegestaan. Denk hierbij aan keuken, kantoor of woonkamer. Slaapkamers zijn geen levendige functies en zijn op de begane grond aan de kant van de openbare ruimte niet toegestaan.

5.10.3 Entreepartijen

De juiste afmeting, vormgeving, inrichting en verlichting van een entreepartij is een belangrijk aandachtspunt. Niet alleen voor de sociale veiligheid, maar ook voor het bevorderen van (informele) contacten tussen bewoners en gebruikers waardoor anonimiteit wordt verminderd. Bij woongebouwen moet het aantal woningen op één entreepartij niet te hoog zijn. Zie voor de beeldkwaliteitscriteria paragraaf 6.2.4.

Algemene eisen entreepartijen

1. Een entreepartij is vanaf de openbare ruimte goed vindbaar en toegankelijk (zie ook paragraaf 5.9.1).
2. Entreepartijen krijgen royale afmetingen in breedte en hoogte passend bij het aantal voorzieningen, bedrijven en/of woningen dat vanuit deze entree wordt ontsloten.

Eis entreepartijen woongebouwen

1. Maximaal 50 woningen ontsluiten op één entreepartij en bij voorkeur niet meer dan 35.

Wens entreepartijen woongebouwen

1. Richt een entreepartij van een woongebouw zodanig in dat het contacten tussen bewoners op een informele manier bevordert. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het plaatsen van een leestafel in een huiselijk ingericht deel van de entreepartij (gemeenschappelijke woonkamer).

5.10.4 Bergingen en collectieve stallingsruimten fietsen, scooters en scootmobielen

Goed toegankelijke fietsenstallingen voor bewoners en werknemers zijn cruciaal voor de Haarlemse mobiliteitstransitie. Fietsenstallingen voor bewoners en werknemers worden in pandig bij de (hoofd)entrees van de gebouwen geplaatst. Zie de eisen in paragraaf 5.7.4. Deze stallingsruimten domineren de plint van het gebouw niet. Als er wordt voldaan aan de Haarlemse beleidsregel

bergingen, dan zijn losse bergingen niet nodig. Als deze toch worden toegepast, dan zijn ze niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte. Zie voor de beeldkwaliteitscriteria paragraaf 6.2.4.

Eis bergingen

1. Bergingen zijn vanaf de openbare buitenruimte niet zichtbaar en leiden niet tot een dode plint.

Eisen collectieve stallingsruimten

1. Overdekte stallingsruimten voor fietsen, scooters, scootmobielen, e.d. worden bij de (hoofd)entrees geplaatst. Zie ook eisen paragraaf 5.7.4.
2. Openbare en collectieve stallingsruimten worden sociaal veilig ontworpen; zijn overzichtelijk ingericht en bij gebruik goed verlicht. Zie ook eisen paragraaf 5.7.4.

5.10.5 Parkeergarages

In de Zijlwegzone waar in relatief hoge dichtheid gebouwd wordt, vindt het parkeren voor bewoners en werknemers van de nieuwe bebouwing plaats in garages onder, in of op de gebouwen of in losse parkeergebouwen. Deze parkeerfaciliteiten mogen de leefomgeving van de bewoners en omwonenden niet domineren of significant negatief beïnvloeden. Zie voor de beeldkwaliteitscriteria paragraaf 6.2.4.

Algemene eisen parkeervoorzieningen

1. De benodigde parkeerplaatsen voor bewoners, werknemers en bezoekers worden op eigen terrein en uit het zicht vanaf de openbare ruimte geplaatst. Zie de eisen in paragraaf 5.7.5.
2. Parkeren voor bewoners en werknemers vindt plaats in garages onder, in of op de gebouwen of in losse parkeergebouwen.
3. Parkeerfaciliteiten domineren de leefomgeving niet en veroorzaken geen significant geluid-, stank- en lichtoverlast voor bewoners en omwonenden.

Eis parkeergarages in, onder of op gebouwen

1. Ontsluiting van parkeergarages naar de woningen niet rechtstreeks vanuit de garage, maar via de (centrale) entreepartij van het gebouw, zie ook paragraaf 5.10.3.

Eisen parkeergebouw

1. Een parkeergebouw wordt goed geïntegreerd in de omgeving.
2. De plint van een parkeergebouw krijgt een actieve, levendige voorziening.
3. Hellingbanen en noodzakelijke trafo's worden binnen

de schil van het parkeergebouw geplaatst.

4. Gevels van parkeergebouwen zijn in beginsel groen en natuurinclusief, zie paragraaf 5.10.7.
5. Daken van parkeergebouwen worden in beginsel uitgevoerd met zonnepanelen en/of als groen dak.

5.10.6 Technische ruimten en installaties

Noodzakelijke ruimten voor trafo's, WKO-installaties, afvalcontainers e.d. worden op privaat terrein opgelost. Vanaf de openbare ruimte zijn deze ruimten zo min mogelijk zichtbaar. Ook installaties en liftopbouwen op het dak zijn vanaf de openbare ruimte niet zichtbaar of krijgen een schil passend bij de architectuur van het gebouw. Zie voor de beeldkwaliteitscriteria paragraaf 6.2.4.

Randvoorwaarden

1. Traforuimten dienen zodanig ontworpen en gepositioneerd te worden dat het jaargemiddelde magneetveld op de omliggende verblijfsruimten binnen de richtlijnen blijft.
2. Brandwerendheid van traforuimten dient te voldoen aan de richtlijnen.

Eisen technische ruimten op de begane grond

1. De ontwikkelende partij inventariseert zo vroeg mogelijk in het ontwerpproces bij de verschillende nuts- en telecombedrijven de behoefte aan technische ruimten voor trafostations, stadsverwarming, WKO-installaties, etc. en bijbehorende technische randvoorwaarden waaronder toegankelijkheid.
2. Technische ruimten voor trafostations, WKO's (met uitzondering van bronputten - zie paragraaf 5.8.3), loading docks, opstelruimten voor (bedrijfs)-afvalcontainers, etc. worden niet in de openbare ruimte, maar op privaat terrein opgelost.
3. Toegangen tot technische ruimten voldoen aan de toegankelijkheidscriteria van de verschillende nutsbedrijven. Let hierbij op of dit de eisen of wensen betreffen.
4. Toegangen tot technische ruimten veroorzaken geen onveilige situaties of overlast van onderhoudsvoertuigen op fiets- en wandelpaden.

Eisen installaties en andere opbouwen op het dak

1. De ontwikkelende partij inventariseert zo vroeg mogelijk in het ontwerpproces wat de omvang van de installaties en ander opbouwen op het dak gaat worden. Denk hierbij aan liftopbouwen, klimaatinstallaties en duurzame energieopwekking.

2. Noodzakelijke ruimte voor installaties en opbouwen op het dak dient integraal afgestemd te zijn op de andere functies van het dak (buitenruimte bewoners, natuur- en waterbergingsfunctie).

5.10.7 Vergroenen daken en gevels

Zoals in paragraaf 5.5.1 beschreven staat, wordt in de zone Zijlweg-West natuurinclusief ontwikkeld. Voor platte of licht hellende daken betekent dit dat deze als Natuurdak uitgevoerd worden. Een Natuurdak is een dak dat door ontwerp en inrichting aansluit bij lokale ecologische omgeving en zo het leefgebied verbetert of vergroot voor soorten planten en dieren. Voor de gevels wordt ontwikkelaars gevraagd naar vergroeningsmogelijkheden te kijken en nest- en rustplekken te realiseren voor gebouwbewonende soorten passend bij de te realiseren natuurhabitat.

Eisen daken

1. Platte en licht hellende daken worden minimaal als (extensief) natuurdak uitgevoerd, ook als dit samengaat met het plaatsen van zonnepanelen. Dit betekent een bodemdikte van minimaal 15cm waarop een mengsel van een ruim assortiment aan plantsoorten wordt aangelegd.
2. Daken die moeten bijdragen aan de opvang van hemelwater krijgen een dakopbouw dat voldoet aan de betreffende waterbergingseisen, zie paragraaf 5.5.3.
3. (Collectieve) buitenruimten op daken worden buiten de benodigde verharding voorzien van een deklaag met een gemiddelde dikte van 60cm. Ter plekke van de kolommen is de dikte minimaal 100cm zodat er voldoende groeiruimte voor tweede orde bomen is.

Eis gevels

1. Gevels en dakranden worden voorzien van voldoende nestkasten en rustplekken voor vogels, vleermuizen, solitaire bijen en vlinders. Deze worden op een zodanige manier in de gevelontwerpen integreren dat het een verrijking van de plastiek en textuur van de gevels oplevert. Aantal en type nestkasten en rustplekken afstemmen op de diersoorten van de te realiseren natuurhabitat.

Wensen gevels

1. Daar waar mogelijk gevels minimaal voorzien van een grondgebonden groensysteem met klimmende plantsoorten passend bij de te realiseren natuurhabitat,

zie paragraaf 5.5.1.

2. Integreren van bloembakken aan de balustraden van balkons. Dit vergroot niet alleen het groene beeld, maar heeft ook een gunstig effect op verkoeling, individuele expressie en geborgenheid. Bij voorkeur bewateren met collectief bewateringssysteem gevoed vanuit regenwaterberging.

6 Beeldkwaliteit

6.1 Inleiding

De [Nota Ruimtelijke Kwaliteit](#) (NRK) beschrijft de beoogde ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte en gebouwen in Haarlem. In de beoordelingskaders zijn de criteria per type gebied beschreven. De criteria zijn onderverdeeld in vier deelaspecten:

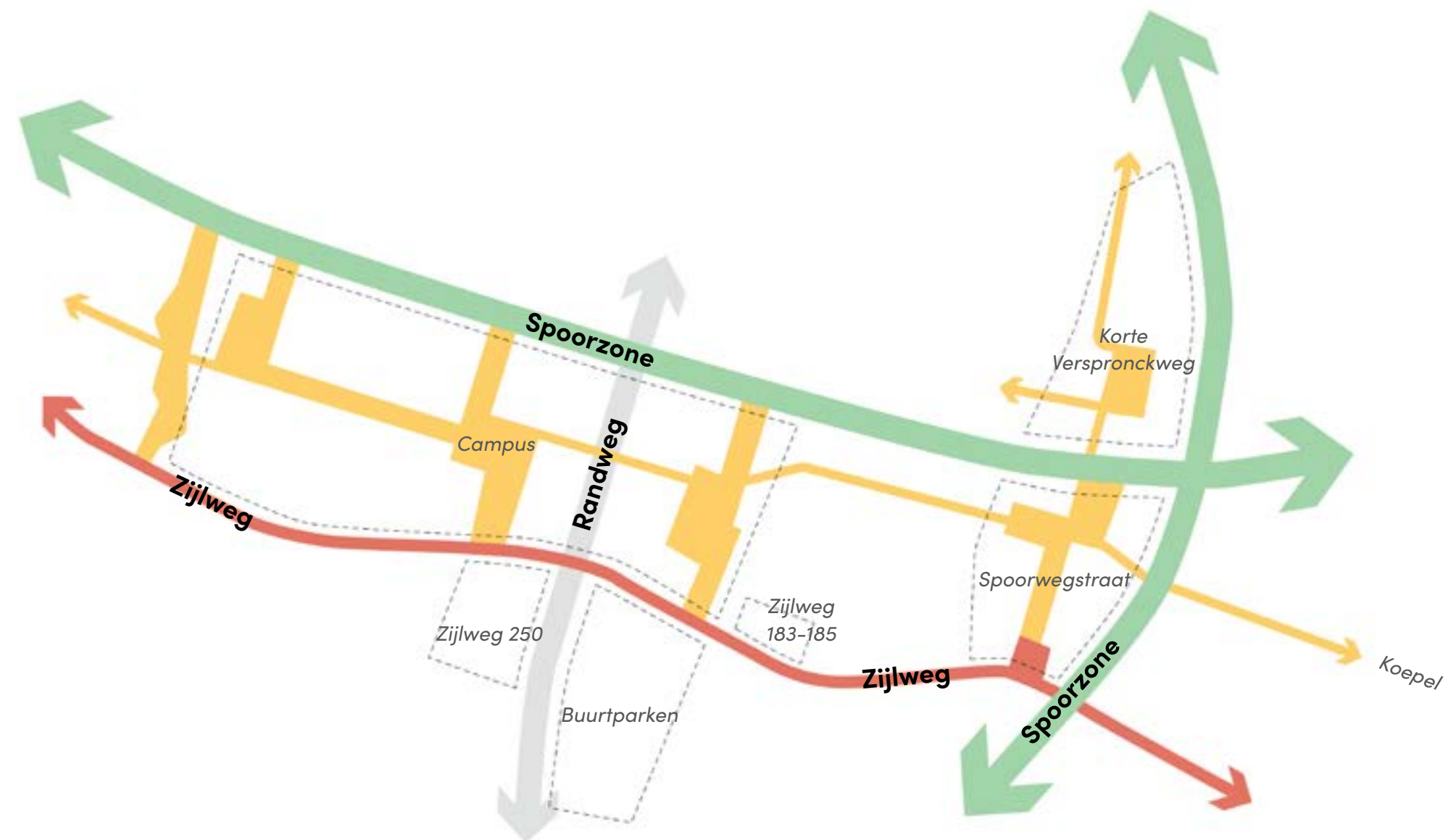
1. Openbare ruimte
2. Ruimtelijke structuur bebouwing
3. Massa en vorm van de bebouwing
4. Materiaal, kleur en detaillering bebouwing

Aanvullend op de NRK geeft dit hoofdstuk de gebieds-gerichte beeldkwaliteitscriteria voor de ontwikkelzone Zijlweg-West. Deze criteria zijn beeldkwaliteitseisen waar de ontwerpen aan moeten voldoen. Afwijken van een criterium kan alleen als er een gelijkwaardige oplossing voor gevonden wordt of dat het om goed onderbouwde redenen niet mogelijk is om aan het criterium te voldoen.

Eerst worden de algemene criteria die voor de hele zone gelden behandeld, daarna volgen de specifieke criteria voor de Zijlweg, de Westelijke Randweg, de spoorzone en het fijnmazig langzaam verkeersnetwerk.

De criteria in dit hoofdstuk moeten altijd samen met randvoorwaarden, eisen en wensen in hoofdstuk 5 worden toegepast. Voor de ontwikkellocaties worden in het betreffende Programma van Eisen voor de fysieke Leefomgeving (PvEL) hier nog locatiecriteria aan toegevoegd.

Toetsing of een ontwerp aan de relevante kaders en criteria voldoet wordt in eerste instantie door de supervisor met zijn kwaliteitsteam gedaan (zie paragraaf 1.7). Bij aanvraag omgevingsvergunning gebruikt de Adviescommissie Omgevingskwaliteit (AOK) de criteria voor de uiteindelijke welstandstoets. Zie voor het planproces paragraaf 7.3.



1 Zijlweg

- Historisch lint
- Ontsluitingsweg

2 Randweg

- Groene stadsboulevard
- Provinciale weg

3 Spoorzone

- Ecologische zone
- Focus op vergroenen en vernatten

4 Fijnmazig LV Netwerk

- Verbinden ontmoetingsplekken
- Verbinding met de stad
- Focus op verblijfskwaliteit

6.2 Algemene beeldkwaliteitscriteria

De zone Zijlweg-West is in de NRK aangemerkt als onderdeel van de 'geconsolideerde stad'. Het omvat de gebieden waar net als in de beschermde stad, niet zo snel iets zal veranderen aan de stedelijke structuur. De zone Zijlweg-West bestaat uit een aantal hoofdstructuren Zijlweg, Randweg met daarachter een schakering van buurten uit verschillende tijdsperiodes met elk hun eigen karakteristiek. Onderstaande criteria zetten in op behoud en versterking van de hoofdstructuur en de buurten.

6.2.1 Openbare ruimte

Paragraaf 5.8 geeft de randvoorwaarden, eisen en wensen met betrekking tot de openbare ruimte. Hierbij horen de volgende algemene beeldkwaliteitscriteria.

Criteria

1. De diverse onderdelen van de openbare ruimte in de zone wordt zodanig (her)ingericht dat er voldoende mate van samenhang ontstaat.
2. Bomen en heesters worden zodanig gepositioneerd dat noodzakelijk zichtlijnen vrijgehouden worden, maar er ook aantrekkelijke groene ruimten en verrassende doorzichten ontstaan.
3. Alle materialen, formaten, standaarddetails, objecten, meubilair en armaturen, kleuren en verbanden zijn eenduidig voor het gehele gebied conform het [Handboek Inrichting Openbare Ruimte \(HIOR\)](#).

6.2.2 Ruimtelijke structuur van de bebouwing

Paragraaf 5.3 geeft de randvoorwaarden, eisen en wensen met betrekking tot de stedenbouwkundige hoofdopzet van de bebouwing in de zone Zijlweg-West. De beeldkwaliteitscriteria die bij de verschillende ruimtelijke eenheden binnen de zone horen, de Zijlweg, Westelijke Randweg, spoorzone en het fijnmazig langzaam verkeersnetwerk, worden in paragraaf 6.3 t/m 6.6 behandeld.

6.2.3 Collectief en privaat maaiveld

Paragraaf 5.9 geeft de randvoorwaarden, eisen en wensen met betrekking tot het private en collectieve maaiveld. Hierbij horen de volgende algemene beeldkwaliteitscriteria.

Criteria

1. Collectief en privaat maaiveld wordt niet als restruimte tussen de (nieuwe) bebouwing behandeld, maar

is altijd het vertrekpunt voor het ontwerp van de betreffende ontwikkellocatie.

2. Het maaiveldontwerp dient voldoende ruimtelijke kwaliteit te krijgen en is zorgvuldig afgestemd op de gebouwonwerpen.
3. Bomen en heesters worden zodanig gepositioneerd dat noodzakelijk zichtlijnen vrijgehouden worden, maar er ook aantrekkelijke groene ruimten en verrassende doorzichten ontstaan.
4. Het ontwerp van een entreezone wordt zorgvuldig afgestemd op het ontwerp van de entreepartij van het gebouw.
5. De voortuinen met hagen wordt integraal met de aangrenzende woningen ontworpen. De gebruikswaarde van de voortuin is hierbij een belangrijk uitgangspunt.
6. Private buitenruimten van woningen grenzend aan collectief maaiveld zijn integraal onderdeel van de ontwerpogave en wordt zorgvuldig vormgegeven.

6.2.4 Massa en vorm van de bebouwing

Paragraaf 5.10 geeft de randvoorwaarden, eisen en wensen met betrekking tot de gebouwen. Hierbij horen de volgende algemene beeldkwaliteitscriteria.

Criteria gebouwworm

1. Nieuwe bebouwing voegt zich harmonieus binnen de zone Zijlweg-West. Geen grote contrasten tussen nieuwe en bestaande bebouwing.
2. De massa en vorm van een gebouw is passend binnen de bestaande en nieuwe context van het gebouw.
3. Gebouwen hebben een eenvoudige geometrie.

Criteria gevels

1. De architectuur van de gevels is zorgvuldig, met een scherp oog voor compositie. Gevels zijn gelaagd, verfijnd en kennen voldoende variatie. Ze vertellen zowel een verhaal op afstand als van dichtbij.
2. Bij hoekpanden zijn gesloten kopgevels niet toegestaan. Hoekpanden hebben altijd twee voorgevels met voldoende openingen.
3. Buitenzonwering voor kozijnen in zuid- en westgevels en vergroening van gevels mee-ontwerpen in de architectuur.

Criteria gebouwplint

1. De begane grondgevel aan de openbare of collectieve ruimte (de gebouwplint) heeft voldoende transparantie. Doods of privacygevoelig programma is hier niet toegestaan.

2. Kozijnen in de plint worden voorzien van een borstwering die voldoende hoog is. Dit is een van de maatregelen om te voorkomen dat vanwege privacy ook overdag ramen dichtgezet worden met gordijnen en lamellen.
3. De gebouwplint wordt zorgvuldig vormgegeven met als doel het creëren van een sterke relatie en interactie met de openbare of collectieve ruimte.
4. Het ontwerp van de gebouwplint wordt zorgvuldig afgestemd op het ontwerp van het aangrenzende private, collectieve of openbare maaiveld.

Criteria entreepartij

1. Een entreepartij is integraal onderdeel van de architectuur en worden verfijnd en aantrekkelijk vormgegeven. Entrees zijn verbijzonderingen in de architectuur.
2. Entrees zijn uitnodigend en waar mogelijk voorzien van zitelementen en luifels.
3. De entreepartij is transparant, ruim, overzichtelijk en 's avonds goed verlicht.
4. Postkasten, bellentableaus, verlichting, huisnummers zijn zorgvuldig uitgewerkt.
5. Bij een entreepartij waar veel woningen op ontsloten zijn, worden brievenbussen niet in de buitengevel geplaatst (waardoor het zicht op de entreehal ontnomen wordt).
6. Extra aandacht voor het functioneren en de vormgeving van entrees bij menging van functies zoals voorzieningen, bedrijven en/of woningen.

Criteria technische ruimten, stallingen en parkeerentrees in de plint

1. Technische ruimten en toegangen daartoe worden zo veel mogelijk uit het zicht geplaatst. Indien ze in de plint opgenomen moeten worden, dan worden ze zodanig gepositioneerd en geïntegreerd in de architectuur dat ze de kwaliteit van plint zo min mogelijk verstoren.
2. Stallingsruimten voor fietsen, scooters, scootmobielen, e.d. worden zodanig gepositioneerd en geïntegreerd in de architectuur dat ze de plint niet domineren en niet tot een dode plint leiden.
3. Geen autoparkeren in de plint. Toegang tot een parkeergarage wordt zoveel mogelijk uit het zicht geplaatst. Niet aan pleinen of in zichtlijnen van straten of langzaamverkeerroutes.
4. Indien de toegang tot een parkeergarage toch in de plint moet komen, dan is de breedte en hoogte ervan minimaal en wordt de poort zodanig gepositioneerd en geïntegreerd in de architectuur dat het de kwaliteit van plint zo min mogelijk verstoort.

5. Eventuele hellingbanen worden binnen het gebouw opgelost en zijn niet zichtbaar vanaf de buitenkant.

Criteria balkons en loggia's

1. Buitenruimten liggen achter het gevelvlak of deels binnen en deels buiten het gevelvlak.
2. Aangehangen balkons zijn niet toegestaan.
3. Eventuele bloem- en plantbakken zijn onderdeel van de architectuur.

Criteria gebouwbeëindiging en daken

1. De gebouw beëindiging is een logisch onderdeel van het architectonisch concept. Tot de mogelijkheden behoren een setback, een bijzondere dakvorm, een afwijkende maat van de verdiepingshoogte of een verbijzondering in de architectuur.
2. Installaties en andere opbouwen op het dak zijn door een verhoogde dakrand niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte of krijgen een schil passend bij de architectuur van het gebouw (worden mee-ontworpen).
3. Installaties en opbouwen op het dak dienen in samenhang met de andere functies op het dak ontworpen te worden. Dit dakenplan is integraal onderdeel van de ontwerpopgave en dient in een vroeg stadium in het ontwerpproces opgepakt te worden.

Criteria parkeergebouw

1. Parkeergebouwen moeten in maat, schaal en vormgeving aansluiten op de andere gebouwen in de omgeving.
2. Parkeergebouwen bevinden zich aan de randen van de ontwikkellocaties, op korte afstand van de ontsluitingswegen (auto's bij de entrees van de locaties afvangen).
3. Parkeergebouwen die meteen aan de straat staan worden geïntegreerd in straatwanden en voorzien van een levendige voorziening in de plint en kwalitatieve zichtgevels.
4. De in- en uitrit van een parkeergarage wordt geïntegreerd in het gebouwoontwerp waarbij de kwaliteit van de plint zo min mogelijk wordt verstoord.
5. Vereiste elementen zoals slagbomen en hellingbanen bevinden zich inpassend.
6. De eisen m.b.t. groene en natuurinclusieve gevels en daken met zonnepanelen (zie paragraaf 5.10.5) zijn integraal onderdeel van de ontwerpopgave.

6.2.5 Materiaal, kleur en detaillering van de bebouwing

Paragraaf 5.10 geeft de randvoorwaarden, eisen en wensen met betrekking tot gebouwen. Hierbij horen de volgende algemene beeldkwaliteitscriteria.

Criteria materiaal, kleur en detaillering

1. De toe te passen materialen, kleuren en detaillering dient de tand des tijds goed te doorstaan zodat gebouwen ook lang nadat ze zijn opgeleverd er nog mooi uitzien.
2. Indien beton wordt toegepast, dan dient de kwaliteit, afwerking en detaillering ervoor te zorgen dat algengroei en streepvorming niet optreedt en dient de kleur te passen bij het architectonische concept van het gebouw.
3. De kleur van de toegepaste materialen is gebiedseigen en contrasteert niet met die in de omgeving.
4. Toepassen van nieuwe materialen waarvan niet kan worden aangetoond hoe deze er over 10 jaar uit komen te zien, zijn niet toegestaan.
5. De kleur van de zonwering dient zorgvuldig afgestemd te zijn op de kleur van het gevelmateriaal.

Let op: Alle toe te passen materialen en voegwerk moeten worden bemonsterd en ter goedkeuring van het voorlopig en definitief ontwerp voorgedragen worden aan het kwaliteitsteam en de AOK.

Criteria hemelwaterafvoer

1. Hemelwaterafvoer (HWA) wordt binnen het gebouw oplost of geïntegreerd in de architectuur van de gevel.
2. Het is niet toegestaan een HWA voor het gevelvlak te plaatsen.

Criteria naamgeving en reclame-uitingen

1. De aanduiding van de naam van het gebouw of reclame-uitingen op het gebouw zijn in grootte, vormgeving en kleurstelling afgestemd op en ondergeschikt aan de architectuur van het gebouw.
2. Bij een verzamelgebouw kan alleen de naam van het gebouw op de gevel aangebracht worden. Individuele huurder/gebruikers worden vermeld ter plaatse van een bord bij de hoofdentree.
3. Eventuele verlichting van de gebouwnaam of van andere reclame-uitingen leidt niet tot overlast in de omgeving.

Criteria kunst of ornamenten op of aan gebouwen

1. De gemeente staat positief tegenover het toepassen van kunst op of aan een gebouw. Ook kunnen ornamenten aangebracht worden.
2. Kunst of ornamenten zijn in grootte, vorm en kleur passend bij de architectuur van het gebouw.
3. Eventuele verlichting van kunst of ornamenten leidt niet tot overlast in de omgeving.

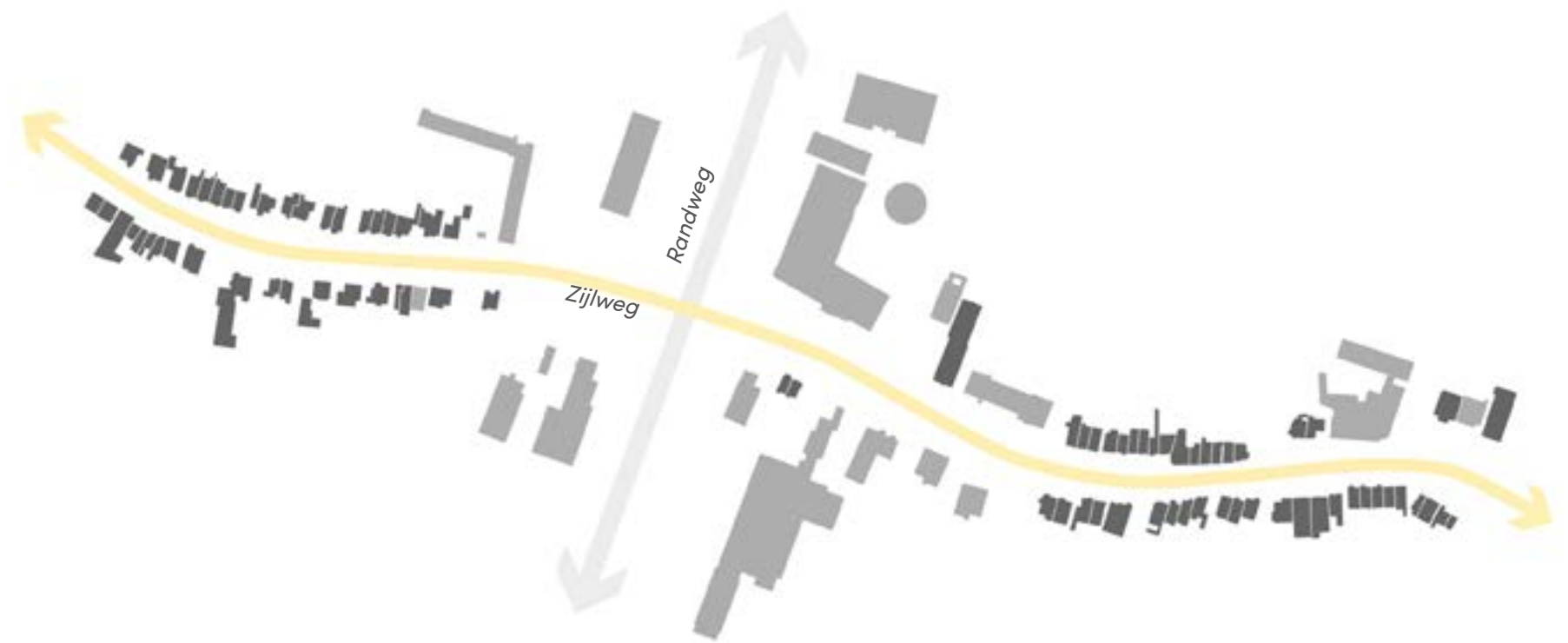
6.3 Zijlweg

De Zijlweg is een oude toegangsroute tot de stad en onderdeel van het netwerk van historische lange lijnen. De NRK kent bijzondere regie toe aan deze lange lijnen. In paragraaf 6.2 zijn de algemene criteria die voor de hele zone gelden behandeld, deze paragraaf geeft de specifieke beeldkwaliteitscriteria voor de Zijlweg.

6.3.1 Inventarisatie

De Zijlweg is ingericht als een 50km/uur stadsentreeweg met smalle vrijliggende fietspaden en smalle trottoirs. Plaatselijk is er langsparkeren. Er is weinig ruimte voor groen.

In het oostelijke deel is de vooroorlogse bebouwing veelal aaneengesloten met entrees aan de Zijlweg. De bebouwing staat aan het trottoir of heeft een kleine voortuin met een haag als afscheiding. De bomen die hier en daar in de voortuinen staan dragen eveneens bij aan de groenbeleving. Ter hoogte van de kruising met de Westelijke Randweg schuift de bebouwing naar achteren en verbreedt het profiel. De continue gevelwanden van het oostelijke deel van de Zijlweg maken plaats voor lossere bebouwing met afwijkende schaal en materialisering. Ten westen van de kruising met de Randweg is er een lossere bebouwingsstructuur zichtbaar, maar met een heldere rooilijn, coherente hoogte, materialisering en detaillering, en een voortuin.



Morfologische structuur bebouwing Zijlweg



Vooroorlogse bebouwing: aansluitende bebouwing, entree aan de straat, voortuin



Naoorlogse bebouwing: vrijstaande bebouwing met afwijkende materialisering, kopgevel aan de Zijlweg



Inrichting straatprofiel: 50km/u met langspaarkeerplekken, weinig ruimte voor groen

6.3.2 Principes openbare ruimte en bebouwing

Zoals in paragraaf 4.2 te lezen is worden voor de herinrichting van de openbare ruimte en nieuwe bebouwing aan de Zijlweg de volgende principes toegepast:

1. Verbeteren van de verkeersveiligheid door een inrichting conform de principes van een GOW30-profiel met vrijliggende fietspaden waardoor ook de oversteekbaarheid wordt verbeterd.
2. Verbeteren van de verblijfskwaliteit voor voetgangers door ruimte te maken voor brede trottoirs met zitplekken en bomen.
3. De nieuwe bebouwing rondom de Westelijke Randweg (deel B in de afbeelding) volgt de wijkende rooilijnen en worden voorzien van voortuinen met hagen als erfafscheiding.

6.3.3 Openbare ruimte

Voor de openbare ruimte wordt onderscheid gemaakt tussen de lange lijn en bijzondere plekken en pleinen naast de lange lijn. De opgave voor de lange lijn is voldoende samenhang in het lengteprofiel creëren (door bomen, verlichting, inrichtingsprincipes en materialisering) zodat afwisseling in het breedteprofiel mogelijk is. De openbare ruimte van de bijzondere plekken en pleinen kan zich onderscheiden in materiaalgebruik, verlichting, beplanting, objecten.

Criteria

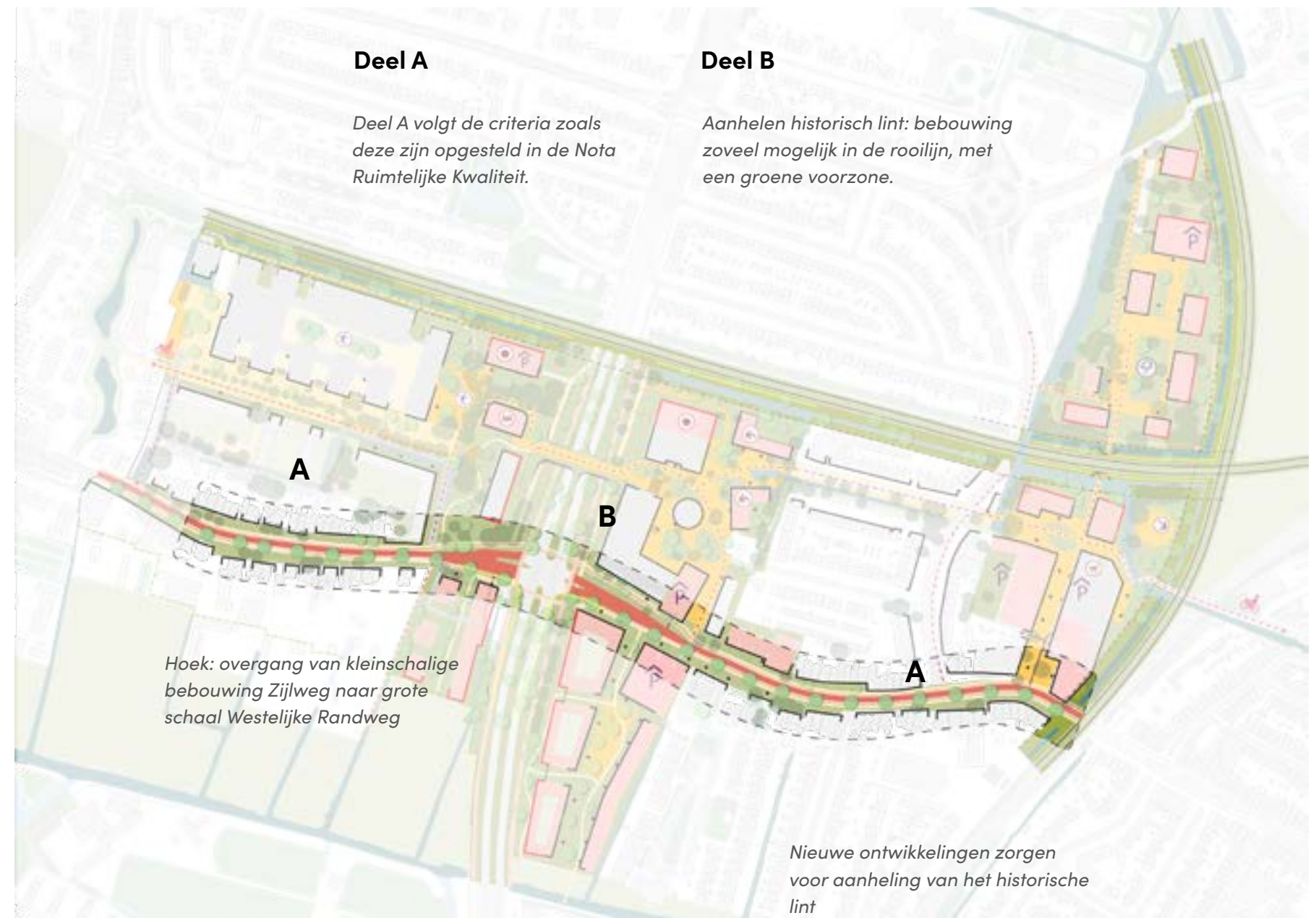
1. Meer ruimte voor groen, fietser en voetganger ten koste van langspaarkeerplaatsen.
2. Realiseren van een bomenrij passend in de hoofdbomenstructuur.

6.3.4 Ruimtelijke structuur van de bebouwing

Aan de Zijlweg is de structuur van de bebouwing tweeledig: deel A omvat voornamelijk bestaande vooroorlogse bebouwing die karakteristiek is voor het historische lint. Deel B omvat voornamelijk naoorlogse bebouwing rondom de kruising met de Westelijke Randweg (zie afbeelding). Deze bebouwing is grootschaliger met grotere afstand tot de Zijlweg en een veel lossere opzet. Voor de bebouwing in deel A gelden de beeldkwaliteitseisen die zijn opgesteld in de NRK voor gebieden van 1920-1960. Voor deel B gelden onderstaande specifieke criteria.

Criteria

1. Nieuwe bebouwing zoekt binding met de Zijlweg, Afstand tussen voorgevel en straat blijft beperkt maar heeft voldoende maat voor de aanleg van een voortuin.
2. Nieuwe bebouwing heeft een duidelijke adressering aan de Zijlweg. Entreepartijen en voordeuren worden



| Overzichtskartaal principes Zijlweg

in principe direct ontsloten op de Zijlweg.

6.3.5 Privaat en collectief maaiveld

De kwaliteit van de Zijlweg wordt voor een belangrijk deel ontleent aan groene voortuinen met bomen en heesters en hagen als erfafscheiding. Nieuwe bebouwing draagt bij aan dit groene straatbeeld door voldoende afstand tot de straat te houden. Tussen de bebouwing en de straat worden voortuinen met hagen als erfafscheiding aangelegd. Zie ook paragrafen 5.9 en 6.2.3.

Criteria

1. Monumentale voortuinen met hagen, heesters en bomen koesteren.
2. Nieuwe voortuinen dragen bij aan het versterken van het groene karakter van de Zijlweg.
3. Eventueel kan de erf afscheidende haag langs de Zijlweg gecombineerd worden met een laag muurtje mits dit zorgvuldig vormgegeven wordt.

6.3.6 Massa en vorm van de bebouwing

Nieuwe bebouwing aan de Zijlweg moet qua massaopbouw en vorm zorgvuldig afgestemd worden op de (vooorlogse) bebouwing langs de Zijlweg. Beoordeling is gericht op het beeld inclusief dakcontour van de gevelwand als geheel en de wijze waarop overgangen tussen bebouwing en private en openbaar ruimte worden vormgegeven. Extra aandacht gaat uit naar de vormgeving van hoekpanden die zowel onderdeel zijn van de Zijlweg als de Westelijke Randweg.

Criteria

1. Nieuwe bebouwing is in massaopbouw en vorm zorgvuldig afgestemd op de maat en schaal van de (vooorlogse) bebouwing langs de Zijlweg.
2. De gevelexpressie en parcellering van de (vooorlogse) bebouwing langs de Zijlweg wordt doorgezet in de nieuwe bebouwing.
3. Nieuwe bebouwing aan de Zijlweg kent een duidelijke geleding van de gevel in plint, middendeel en beëindiging.
4. Eventuele kopgevels aan de Zijlweg worden altijd vormgegeven als representatieve voorgevels. Kopgevels kunnen worden voorzien van verbijzonderingen (kunst, ornamenten, klok).
5. Hoekpanden ter plaatse van de kruising met de Westelijke Randweg worden zodanig vormgegeven



| Erfafscheiding Zijlweg met groenblijvende hagen



| Haag met daarvoor een laag bakstenen muurtje



| Voortuinen met groenblijvende hagen

dat ze in maat en schaal zowel passend zijn bij de kleinere korrelmaat van de Zijlweg-bebouwing als bij de grotere maat van de bebouwing langs de Westelijke Randweg (zie paragraaf 6.4).

6.3.7 Materiaal, kleur en detaillering van de bebouwing

Nieuwe bebouwing aan de Zijlweg moet qua materiaalgebruik, kleur en detaillering zorgvuldig afgestemd worden op rijke baksteenarchitectuur van de (vooorlogse) bebouwing langs de Zijlweg.

Criteria

1. De architectuur van de nieuwe bebouwing verwijst naar de baksteenarchitectuur van de vooroorlogse bebouwing in de Zijlweg zonder historiserend te zijn.
2. Gevelmateriaal bestaat voornamelijk uit metselwerk met houten of aluminium kozijnen. Schuine daken worden afgedekt met pannen of leien.
3. De roodbruine kleurtinten van het metselwerk van de vooroorlogse bebouwing is uitgangspunt voor de kleur van het metselwerk voor de nieuwe bebouwing.
4. Eigentijdse toepassing van de lichte onderdelen in de gevel: lateien, kaders, dorpels, goten, entrees.
5. Gevels zijn reliëfrijke door een geraffineerd spel van 'half-in/half-uit'-balkons, neggediepten, metselwerkverbanden en ornamenten. Extra verfijning in de plint en bij de entrees.
6. De plasticiteit van de gevels wordt geborgd door een minimale afstand van 190mm tussen kozijn en buitenste gevelvlak. Deze 190mm mag in één keer bij de negge van de ramen worden ingezet, maar kan ook door middel van een inspringing in het metselwerk van 100mm en een 90mm negge van de ramen, gerealiseerd worden.



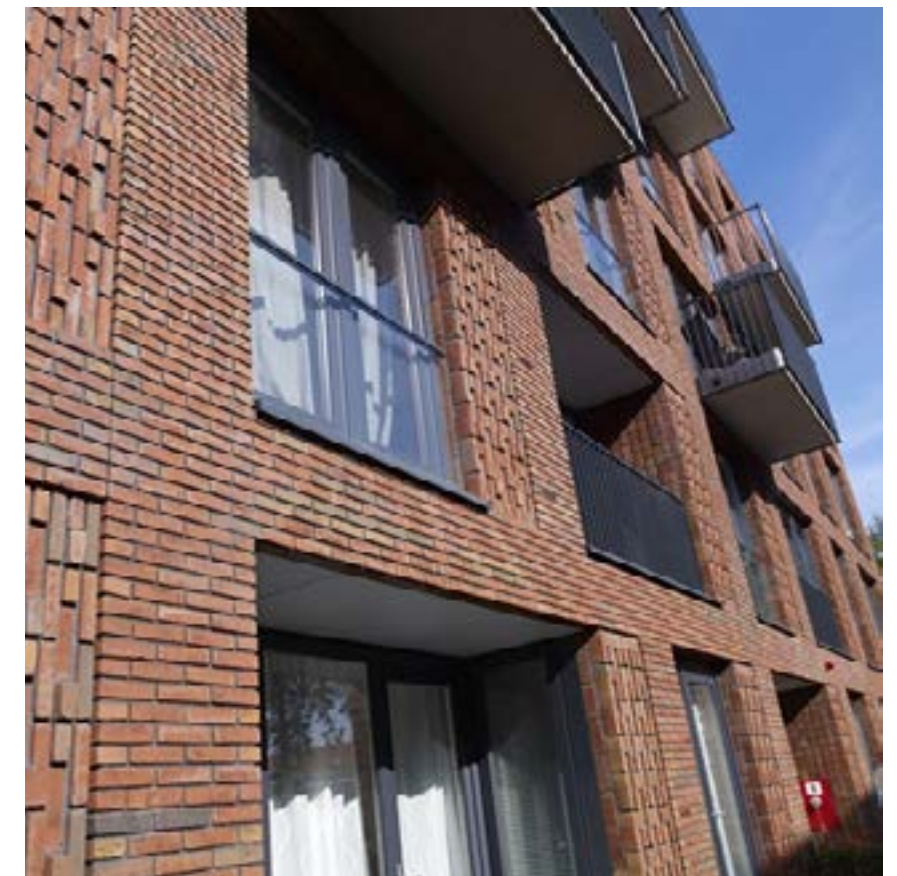
| Gevelexpressie en parcellering bestaande bebouwing



| Eigentijdse toepassing van witte onderdelen (Raaks 3)



| Hoekpanden sluiten aan op verschillende korrelmaten



| Reliefrijk metselwerk en 'half-in/half-uit'-balkons

6.4 Westelijke Randweg

De Westelijke randweg wordt in de NRK gecategoriseerd als 'nieuwe route'. Nieuwe routes zijn ontworpen en gedimensioneerd op de verkeersfunctie en vaak gekoppeld aan brede groenstructuren. Nieuwe routes liggen veelal in transformatiegebieden en zijn daarmee aan verandering onderhevig.

6.4.1 Inventarisatie

De Westelijke Randweg in de zone Zijlweg-West is onderdeel van de N208. Het profiel bestaat uit 2x2 rijbanen met uitvoegvakken ter plaatse van de kruising met de Zijlweg. Naast de weg liggen vrijliggende fiets- en voetpaden, onderling gescheiden door groene bermen. Er staan weinig bomen langs de Randweg of in de middenberm. Delen van de route hebben een filmisch karakter: zijden met bebouwing worden afgewisseld met doorzichten naar het landschap.

De oostzijde is te beschouwen als stadsrand met veelal aaneengesloten bebouwing parallel aan de Randweg. De bebouwing aan de westzijde staat niet in een vaste rooilijn maar veel losser in de ruimte. Prominent aanwezig is het voormalig Rijkswaterstaatgebouw. Dit gebouw staat met de lange zijde op enige afstand parallel aan de Randweg. Het telt vijf lagen boven een halfverdiepte plint. De bovenste laag heeft een setback. De gevel bestaat uit baksteen. De horizontaliteit wordt benadrukt door aaneengesloten kozijnen in een betonnen omlijsting.

6.4.2 Principes openbare ruimte en bebouwing

Zoals in paragraaf 4,2 is uitgelegd en op naaststaande afbeeldingen verbeeld is, worden voor het maaiveld en nieuwe bebouwing langs de Randweg de volgende principes toegepast:

1. Het filmisch karakter van de Randweg wordt versterkt door bomen zodanig te groeperen dat het afwisselend beeld met doorzichten naar het landschap en dichtbij

en verder van de Randweg gelegen bebouwing wordt versterkt.

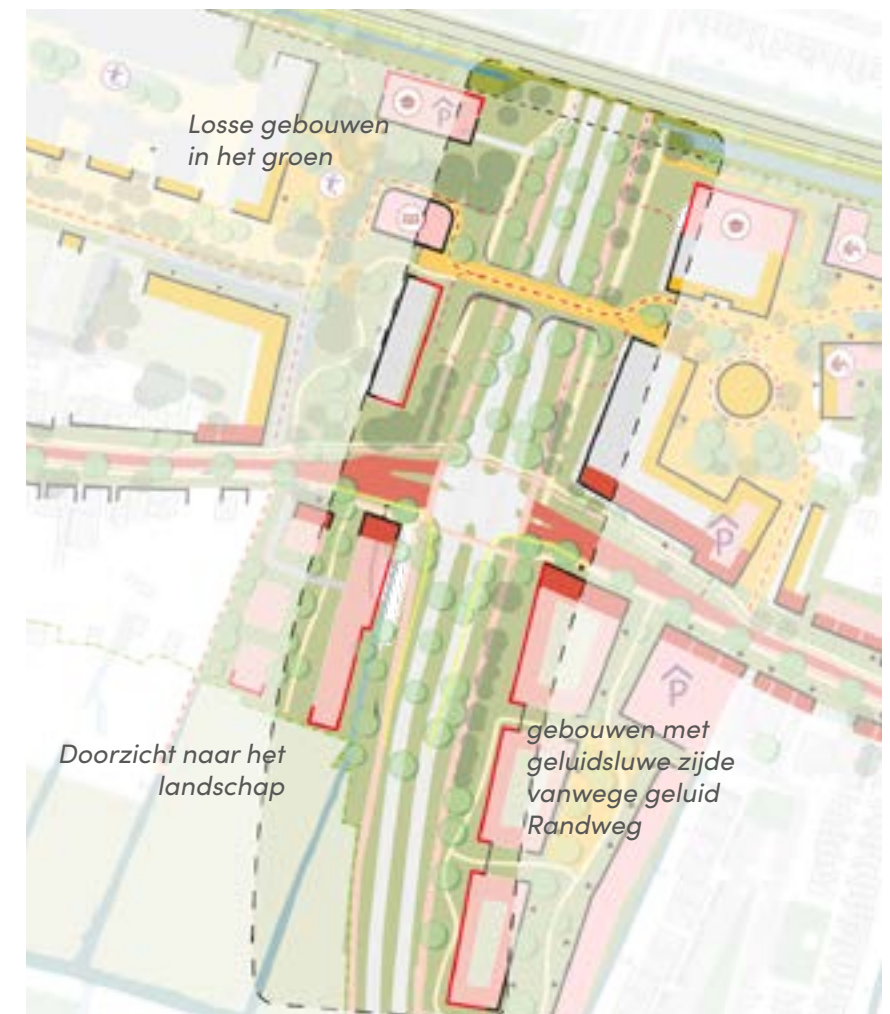
2. De bebouwing aan de oostzijde vormt een stadsrand, de bebouwing aan de westzijde krijgt een lossere setting in het landschap.
3. Ter plekke van de Campus snijdt de Randweg door het beoogde duinrand-landschap van de Campus. De losse plaatsing van bomen op de Campus wordt doorgezet in de bermen van de Randweg.

6.4.3 Openbare ruimte

Het groen langs de Randweg (van hoge ecologische waarde) wordt ingericht met veel afwisseling zodat het landschappelijke en filmische karakter van de Randweg wordt versterkt.



| Voormalig Rijkswaterstaatgebouw



| Overzichtskaart principes Westelijke Randweg

Criteria

1. Het wegprofiel proberen te versmallen door bij de kruising met de Zijlweg dubbele uitvoegvakken terug te brengen tot enkele.
2. Vrijgekomen ruimte benutten voor het creëren van een zo breed mogelijke groene middenberm.
3. Verschillende soorten inheemse bomen en struiken aritmisch in de bermen planten met als doel een natuurlijk en afwisselend beeld met verrassende doorzichten.
4. Onderbegroeiing bestaat uit bloemrijk grasland.
5. Ter plaatste van de Campus wordt het duinrand-landschap doorgezet in de bermen van de Randweg.
6. Voet en fietspaden liggen los in het groen. Afwateren in de bermen en naastgelegen watergangen.

6.4.4 Ruimtelijke structuur van de bebouwing

De bebouwing aan de oostzijde vormt een stadsrand, de bebouwing aan de westzijde krijgt een lossere setting in het landschap. De schaal van de bebouwing is passend bij de schaal van de Randweg.

Criteria

1. De schaal van de gebouwen sluit aan op de schaal van de Randweg.
2. Nieuwe bebouwing aan de oostzijde vormt een stadsrand, nieuwe gebouwen aan de westzijde staan als solitaire in een groen landschap.

6.4.5 Privaat en collectief maaiveld

Om het groene en landelijke karakter van de Randweg te behouden staan nieuwe gebouwen nooit 'koud' aan de randweg, het beeld wordt altijd verzacht door groen.

Criteria

1. Bomen en struiken verzachten altijd het zicht vanaf de Randweg op de nieuwe bebouwing.
2. Op plekken waar onvoldoende ruimte is voor het plaatsen van voldoende bomen en struiken in de bermen van de Randweg, wordt op eigen terrein groen toegevoegd voor de bebouwing.
3. Langs de gevel alleen een smalle strook verharding voor onderhoud.



| Duinrand-landschap van de Campus doorzetten in de bermen van de Randweg



| Fietspaden los in het groen

6.4.6 Massa en vorm van de bebouwing

De bebouwing langs de Westelijke randweg kan een grotere korrelmaat krijgen dan de bebouwing aan de Zijlweg. Dit kan ook tot uitdrukking worden gebracht in de architectuur. Het voormalige Rijkswaterstaatgebouw is een goede referentie: een gebouw met een eenvoudige geometrie en een heldere architectonische uitwerking.

Criteria

1. Aan de Randweg kan de bebouwing een grotere korrelmaat krijgen dan aan de Zijlweg, maar de hoogte is altijd passend in de omgeving. Er is dus nooit sprake van te grote schaa sprongen.
2. Nieuwe gebouwen aan de Randweg hebben een eenvoudige hoofdvorm. In de architectuur wordt óf de horizontaliteit van het gebouw benadrukt óf het compacte karakter.
3. Maatregelen om verkeerslawaaï tegen te gaan, leiden niet tot te lange, monotone of doodse gevels.
4. Bij voorkeur geen galerijen aan de Randweg situeren. Als dit toch noodzakelijk is, dan worden ze voorzien van een zorgvuldig vormgegeven buitengevel die overdag en 's avonds kwaliteit heeft.
5. Hoekpanden ter plaatse van de kruising met de Zijlweg worden zodanig vormgegeven dat ze in maat en schaal zowel passend zijn bij de grotere maat van de bebouwing langs de Randweg als bij de kleinere korrelmaat van de Zijlweg-bebouwing (zie paragraaf 6.3).

6.4.7 Materiaal, kleur en detaillering van de bebouwing

Materiaal, kleur en detaillering moet passen bij de beoogde architectonische uitstraling van het gebouw waarin of de verticaliteit of de compactheid van het gebouw tot uitdrukking komt.

Criteria

1. Gevels kunnen in verschillende materialen uitgevoerd worden, maar er is altijd sprake van één duidelijk hoofdmateriaal: steen, hout, glas.
2. De toe te passen kleuren zijn altijd in harmonie met het groene, landschappelijke karakter van de Randweg. Felle of contrasterende kleuren zijn niet toegestaan.
3. De materialisering en detaillering van noodzakelijke dove of geluidwerende gevels worden met veel aandacht voor het aanzicht vanaf de Randweg ontworpen.



| Gebouw met een grotere korrelmaat en eenvoudige vorm



| Representatieve dove gevel

6.5 Spoorzone

In de NRK zijn geen criteria opgenomen voor de spoorzone. Zoals in de voorgaande hoofdstukken is omschreven wil Haarlem hier niet alleen de ecologische waarde versterken, maar moet ook de ruimtelijke kwaliteit worden verbeterd.

6.5.1 Inventarisatie

Door de hoge ligging van het spoor vormen taluds de overgang naar de aanliggende ontwikkelgebieden. Watergangen en hekken scheiden het spoor van de aanliggende ruimte. Bebouwing in de spoorzone vertoont weinig samenhang en bestaat voor het grootste deel uit achterkanten. Langs de spoorzone is veel verharding aanwezig, parkeerplekken aan de achterzijde van gebouwen, smalle watergangen en harde kades.

6.5.2 Principes openbare ruimte en bebouwing

Zoals in paragraaf 4.2 is uitgelegd en op naaststaande afbeeldingen verbeeld is, worden voor het maaiveld en nieuwe bebouwing langs de spoordijken de volgende principes toegepast:

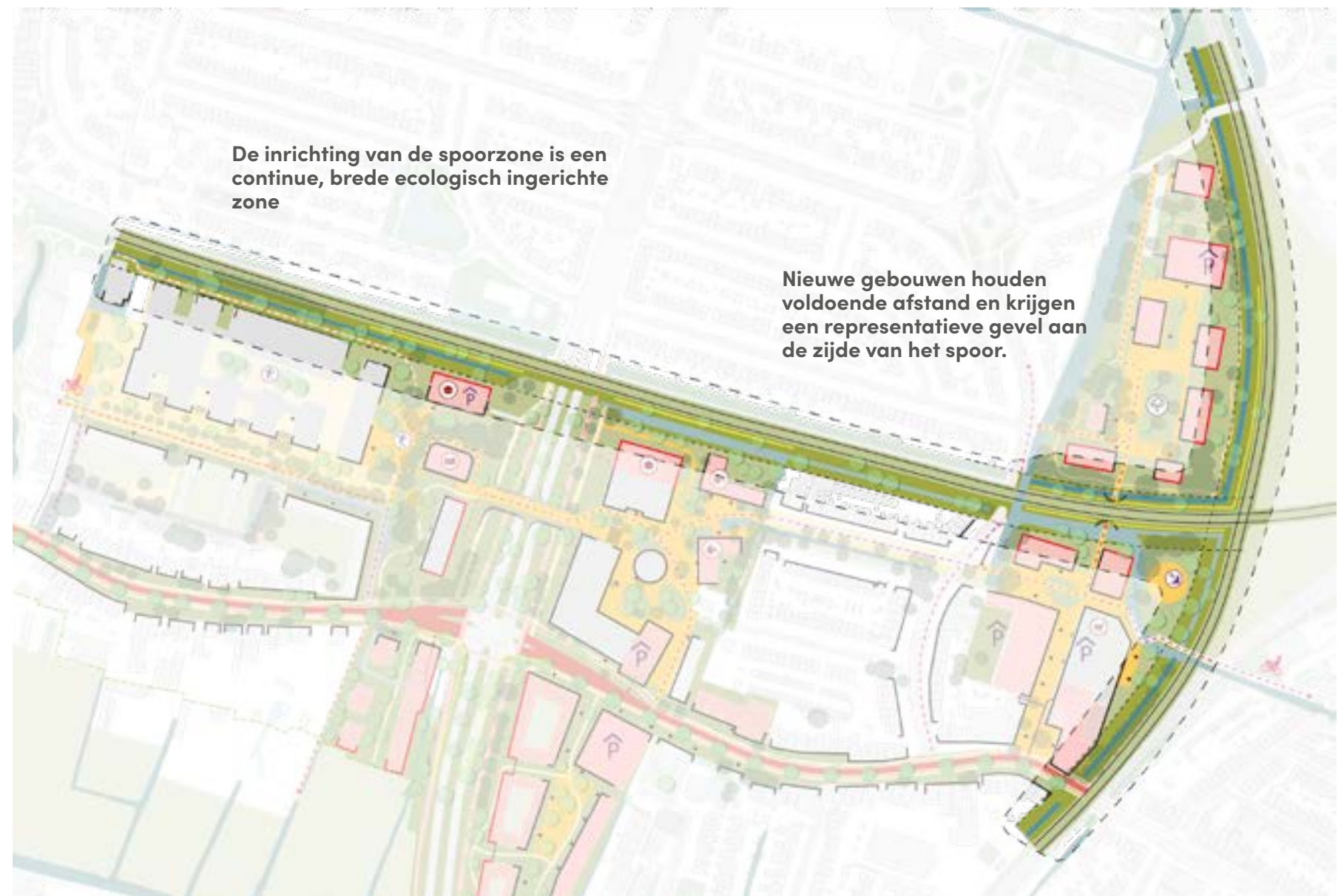
1. De inrichting van de spoorzone is een continue, brede ecologisch ingerichte zone met doorlopende watergangen evenwijdig aan het spoor die als scheiding en buffer fungeren tussen spoor en bebouwing.
2. Nieuwe gebouwen houden voldoende afstand tot de watergangen waardoor er voldoende ruimte is voor de aanplant van bomen en struiken. Bebouwing krijgt een representatieve gevel aan de zijde van het spoor.

6.5.3 Openbare ruimte

Zoals in de Masterplan is uitgelegd is het primaire doel van de openbare ruimte langs het spoor het versterken van de ecologische waarde ervan. Daar waar barrières zijn worden faunapassages aangelegd. Door de aanleg van watergangen met natuuroevers worden hekken overbodig. Dit profiel, zoals hiernaast is verbeeld, wordt toegepast op plekken waar dit ruimtelijk mogelijk is.

Criteria

1. De spoorzone is een groene zone met een natuurlijke overgang van een droge spoordijk naar (waar mogelijk) een natte watergang met ecologische oevers. Variatie in beplanting; bomen, bloemrijk gras, maar ook een struweel voor voldoende beschutting en foerageergebied voor verschillende doelsoorten.



| Overzichtskaat principes spoorzone

2. Water als ruimtelijke scheiding toepassen om hekwerken te vermijden; als er geen water te realiseren is, worden de hekken ingepast in een dichtbegroeide groenzone of struweel.
3. De oeverzijde waar de zon op schijnt (de noordzijde) krijgt een ecologische oever met een minimaal talud van 1:3 en waar mogelijk een talud van 1:5.
4. Faunapassages (plankier) toepassen in verschillende duikers, bijvoorbeeld onder de Randweg en onder het spoor.
5. Naast het water is een zone van 4 meter vrij voor onderhoud met maaimachines. Waar dit niet mogelijk is, wordt het beheer aangepast uitgevoerd (bijvoorbeeld vanaf het water).
6. Indien er ruimte is voor recreatiepaden en dit niet tot verstoring van de natuur leidt, dan worden deze in halfverharding uitgevoerd conform [HIOR](#). Als verlichting hierbij noodzakelijk is dan leidt deze niet tot verstoring van de fauna die 's avonds en 's nachts actief is.

6.5.4 Ruimtelijke structuur van de bebouwing

Nieuwe bebouwing langs de sporen moet bijdragen aan het groene karakter van de spoorzone en is hier ondergeschikt aan. Het krijgt een losse setting met ervoor en ertussen voldoende ruimte voor groen.

Criteria

1. De nieuwe bebouwing in de spoorzone krijgt een losse setting met voldoende ruimte voor bomen en struiken voor en tussen de bebouwing.
2. De schaal van de bebouwing is passend bij de schaal van de spoorzone en de omliggende bebouwing.

6.5.5 Privaat en collectief maaiveld

Om het groene karakter van de spoorzone te behouden en versterken staan nieuwe gebouwen nooit 'koud' aan de watergang langs het spoor, het beeld wordt altijd verzacht door groen.

Criteria

1. Bomen en struiken verzachten altijd het zicht vanaf het spoor op de nieuwe bebouwing.
2. Op plekken waar onvoldoende ruimte is voor het plaatsen van voldoende bomen en struiken in openbare ruimte langs het spoor, wordt op eigen terrein groen toegevoegd voor de bebouwing.



| Gemengde kruidenlaag

| Struweel met gemengde haag



| Halfverharding



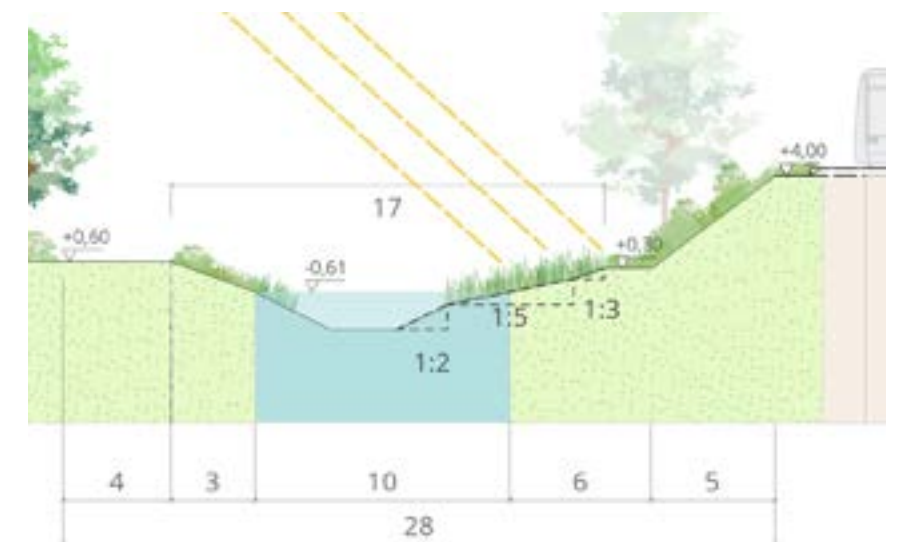
| Plankier



| Natuurvriendelijke oevers



| Voorbeeld talud 1:3



| Voorbeeld talud 1:5

6.5.6 Massa en vorm van de bebouwing

Er moet rekening gehouden worden met geluid afkomstig van het spoor. Bouwvlakken zijn in het masterplanontwerp buiten de 'rode' geluidscontour van het spoor geplaatst waardoor dove gevels hier niet nodig zijn (zie bijlage 5). Gevels gericht op het spoor krijgen een hoogwaardige, representatieve uitstraling.

Criteria

1. Nieuwe gebouwen krijgen een hoogwaardige, representatieve gevel aan de spoorzijde.
2. De gebouwen zijn aan de spoorzijde voorzien van voldoende gevelopeningen en dragen daarin bij aan een sociaal veilige buitenruimte.
3. Aan de spoorzijde heeft de gebouwplint een sterke (visuele) relatie met de buitenruimte.

6.5.7 Materiaal, kleur en detaillering van de bebouwing

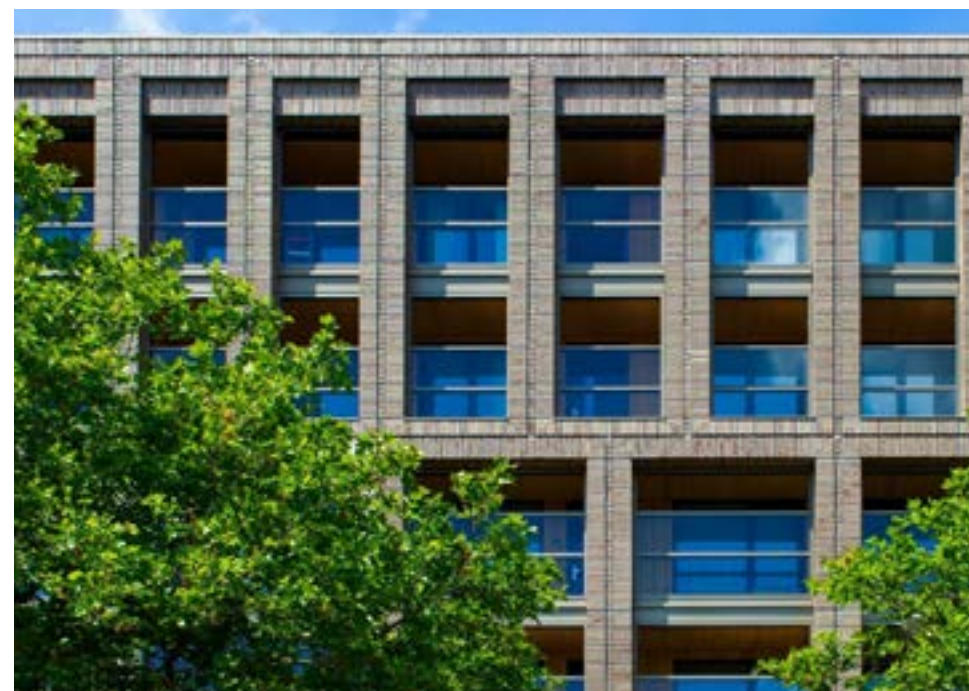
Materiaal, kleur en detaillering moet passen bij de beoogde architectonische uitstraling van het gebouw.

Criteria

1. Gevels kunnen in verschillende materialen uitgevoerd worden, maar er is altijd sprak van één duidelijk hoofdmateriaal: steen of hout.
2. De toe te passen kleuren zijn altijd in harmonie met het groene karakter van de spoorzone. Felle of contrasterende kleuren zijn niet toegestaan.



| Nieuwe bebouwing aan het spoor krijgt een losse setting met voldoende ruimte voor bomen



| Hoogwaardige, representatieve gevel aan het spoor



| Aansluiting van woningen op de buitenruimte

6.6 Fijnmazig langzaam verkeersnetwerk

Zoals in hoofdstuk 3 en 4 is uitgelegd worden de ontwikkellocaties Campus, Spoorwegstraat en Korte Verspronckweg met elkaar verbonden door middel van een fijnmazig netwerk van voet- en fietspaden, -bruggen en -tunnels. In de Nota Ruimtelijke Kwaliteit wordt het gebied waar dit netwerk aangelegd gaat worden aangeduid als 'divers'. Stratenpatroon en bebouwing zijn weinig coherent.

6.6.1 Inventarisatie

Een route voor het langzaamverkeer van de binnenstad naar de Campus en verder, is latent aanwezig. Vanaf de Spoorwegstraat is er een verbinding met de binnenstad via de Garenkokerskade. De verbinding met de Julianalaan ontbreekt en de route loopt dood op het talud aan de westzijde van de Regentesselaan. De Westelijke Randweg vormt een barrière tussen de oost- en westzijde van de twee onderwijsvoorzieningen. Het spoor vormt een barrière voor de aansluiting van de locatie Korte Verspronckweg op de route. In de Spoorwegstraat en het beoogde Campusterrein is de auto dominant aanwezig in de buitenruimte. Dit maakt het weinig aantrekkelijk voor langzaam verkeer.

6.6.2 Principes openbare ruimte en bebouwing

Zoals in paragraaf 4.2 is uitgelegd en in naaststaande afbeeldingen verbeeld is, wordt er toegewerkt naar een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer dat de ontwikkellocaties met elkaar en met de omgeving verbindt. Voor de vormgeving van deze route worden de volgende principes toegepast:

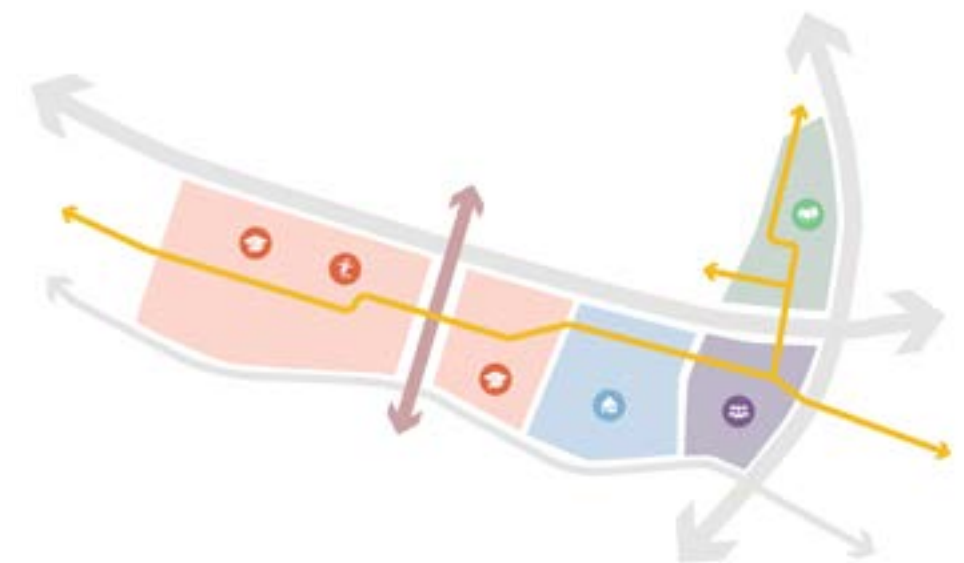
1. Het netwerk wordt groen en veilig voor voetganger en fietser ingericht.
2. De route doorkruist een aantal sferen en neemt hiervan de 'kleur' over. Het is dus niet de bedoeling er een route met één vormgeving van te maken.



| Overzichtkaart principes fijnmazig langzaamverkeersnetwerk



| Verharde ruimte, auto dominant



| Principe: route als aaneenrijging van verschillende sferen

6.6.3 Openbare ruimte

Voor de verschillende ontwikkellocaties in de zone is het versterken van bestaande kwaliteiten en behoud van eigen identiteit uitgangspunt. Het fijnmazig langzaam verkeernetwerk volgt per locatie deze eigen identiteit. De beeldkwaliteitscriteria die hierbij van toepassing zijn, worden in deze paragraaf behandeld.

Algemene criteria campusterrein

1. De langzaam verkeersroutes over het campusterrein worden zorgvuldig ingepast en afgestemd op het maaiveldontwerp waarbij het duinrand-landschap over de Randweg getrokken wordt (zie schets 'bebouwing en landschap' paragraaf 6.4).
2. Kenmerken van het duinrand-landschap die ook terugkomen in de fiets- en wandelroutes zijn:
 - a. Hoogteverschillen.
 - b. Plekken met groepjes bomen en struiken afwisselen met open groenplekken met gras en kruiden. Deze afstemmen op zichtassen, onder andere op entrees van bebouwing.
 - c. Gebruik van gelaagde gebiedseigen duinrand-vegetatie zoals die ook in het nabijgelegen Nationaal Park Zuid-Kennemerland te vinden is.d. Fietspaden in rood asfalt, hoofdwandelpaden in gebakken rode klinkers, secundaire paden in een waterdoorlatende halfverharding.

Criteria entreeplein Inholland

1. Het verharde entreeplein van Inholland vergroenen en het plein goed ontsluiten op de langzaam verkeerroute.
2. Het plein inrichten als verblijfsplek met bankjes, lunchplekken. Het plein is een mooie plek voor kunst in de buitenruimte.

Criteria Bijdorplaan

1. De Bijdorplaan herprofilering van het bestaande dubbele profiel tot een autoluwe, groenblauwe promenade.
2. Bestaande bomen behouden en verder vergroenen met duinrand-vegetatie.
3. Auto uit het straatbeeld halen. Fietsparkeren inpassen in de groenstrook langs de route.
4. Wadi's langs de route aanleggen, mogelijk met (speelse) bruggetjes.
5. Verblijfs- en studieplekken in het groen aanleggen.



| Vergroenen entreeplein en inrichten als verblijfsplek



| Wadi's met speelse voetgangersbruggen



| Autoluwe, groen promenade met buiten studieplekken in het groen

Criteria Schoonzichtlaan

1. De Schoonzichtlaan knippen voor autoverkeer en de ruimte omvormen tot groen 'sportpark'.
2. Langs de route verschillende sportaanleidingen creëren, individueel en in teamverband.
3. Hoogteverschillen ook benutten als sportaanleiding.
4. Ontmoetingsplekken creëren, het pleintje voor de supermarkt goed zichtbaar en bereikbaar vanaf de langzaam verkeerroute.

Criteria brug over de Randweg

1. Een brede fiets- en voetgangersbrug met verblijfskwaliteit door aandacht voor bijzondere materialen, zitplekken, beplantingskeuze.
2. Het bos-duinlandschap aan weerszijde van de paden ook op de brug over de Randweg trekken (waardoor de brug ook een functie als ecologische verbinding krijg).
3. Verlichting passende bij de verlichting op de Campus.

Criteria terrein Nova College

1. Vergroenen van het terrein (duinrand-landschap) door het maaiveldparkeren in parkerhub te plaatsen.
2. Langzaam verkeersroutes zodanig op het terrein inpassen dat het kan groeien tot een netwerk waarbij vanuit meerdere richtingen de brug over de Randweg bereikt kan worden.
3. Maaiveld rond 'de Mug' inrichten als ontmoetingsplein onder de bomen geschikt voor campusevenementen.
4. Speelplekken voor de aanliggende woongebieden met speelse kunstelementen.

Criteria Regentesselaan

Door middel van een ingroeimodel (zie paragraaf 4.9) wordt onderzocht op hoe en wanneer de Regentesselaan onderdeel kan worden van het langzaam verkeernetwerk. Behalve het realiseren van een aansluiting op het Nova College-terrein hoeft de openbare ruimte hier niet aangepast te worden. Fietzers en voetgangers maken gebruik van de bestaande straten aan weerszijde van het water.

Criteria locatie Spoorwegstraat

Door de aanleg van een verbinding met de Julianalaan en een tunneltje onder het spoor naar de Korte Verspronckweg, wordt de noordkant van de locatie Spoorwegstraat een kruispunt in het langzaam verkeernetwerk. Conflicten met autoverkeer moeten hier vermeden worden.



| Sportfaciliteiten in het park



| Groene brug met verblijfskwaliteit



| Groene 'duiker'brug over de Randweg

1. Veilige, logische en aangename langzaam verkeersroutes zijn een belangrijk uitgangspunt voor het maaiveldontwerp.
2. De locatie krijgt een zorgvuldig vormgegeven langzaam verkeersverbindingen naar de Julianalaan, de locatie Korte Versponcksweg, de Zijlweg en de Garenkokerskade.

Criteria locatie Korte Versponckweg

Locatie Korte Versponckweg wordt een autovrije buurt: het parkeren wordt in een parkeerhub aan de kant van de Korte Versponckweg opgelost.

1. Logische en aangename langzaam verkeersroutes zijn een belangrijk uitgangspunt voor het maaiveldontwerp.
2. Locatie Korte Versponckweg wordt een groene buurt met losse bebouwing tussen de bomen. Entreepartijen zijn goed zichtbaar en worden direct ontsloten op het langzaam verkeersnetwerk.
3. De locatie krijgt een aantakking op het langzaam verkeersnetwerk ten zuiden van het spoor doormiddel van een zorgvuldig vormgegeven brug en tunnel die sociaal veilig moet zijn. De locatie krijgt ook een verbinding naar de Julianalaan door middel van een zorgvuldig vormgegeven brug.

6.6.4 Ruimtelijke structuur van de bebouwing

Nieuwe bebouwing op de ontwikkellocaties moet voldoende ruimte bieden voor de aanleg van een groen en veilig langzaam verkeersnetwerk.

Criteria

1. Het beoogde langzaam verkeersnetwerk is altijd het vertrekpunt voor de positionering van nieuwe bebouwing op de ontwikkellocaties.
2. Nieuwe bebouwing houdt voldoende afstand tot het netwerk en het begeleidende groen.
3. Gebouwen worden voor fietsers en voetgangers ontsloten op het langzaam verkeersnetwerk en kennen een duidelijke adressering eraan.



| Sociaal veilige onderdoorgang



| Voldoende ruimte voor aanleg groen naast route



| Duidelijke adressering aan langzaam verkeersnetwerk



| Parkeren in een collectieve parkeervoorziening

6.5.5 Privaat en collectief maaiveld

De overgang tussen nieuwe bebouwing en het langzaam verkeersnetwerk wordt zorgvuldig vormgegeven. Dit draagt bij aan voet- en fietspaden die prettig en sociaal veilig zijn.

Criterion

1. Tussen het gebouw en de langzaam verkeersverbinding is voldoende ruimte voor de aanleg van collectief groen of een private voortuin met een haag als erfafscheiding.

6.6.5 Massa en vorm van de bebouwing

Nieuwe gebouwen langs het langzaam verkeersnetwerk worden voor voetgangers en fietsers er direct op ontsloten. Ze hebben er ook voor- of representatieve gevels aan.

Criteria

1. Nieuwe gebouwen krijgen een hoogwaardige, representatieve gevel aan de langzaam verkeersroute.
2. De gebouwen aan het netwerk worden voorzien van voldoende gevelopeningen en dragen daarin bij aan sociaal veilige fiets- en wandelroutes.
3. De gebouwplint aan een langzaam verkeersroute wordt zorgvuldig vormgegeven waardoor er een sterke relatie tussen beide ontstaat.

Overige criteria met betrekking tot massa en vorm wordt bepaald in het PvEL voor de betreffende ontwikkellocatie.

6.6.6 Materiaal, kleur en detaillering van de bebouwing

Criteria voor materiaal, kleur en detaillering van de bebouwing wordt bepaald in het PvEL voor de betreffende ontwikkellocatie, dit geldt ook voor de bebouwing grenzend aan het langzaam verkeersnetwerk.



| Hoogwaardige gevel aan langzaam verkeersroute



| Zichtrelatie in de plint



| Gebouwplint wordt zorgvuldig afgestemd op route

7 Hoe verder

Met het vaststellen van dit masterplan worden overkoepelende ruimtelijke, functionele en programmatische kaders voor de ontwikkelzone Zijlweg-West vastgelegd. Dit maakt het voor de uitwerking van de verschillende ontwikkellocaties binnen de zone eenvoudiger om tot realisatie van de plannen te komen. In dit hoofdstuk wordt het proces geschetst hoe de verschillende ontwikkelprojecten en civiele projecten nader worden uitgewerkt en welke stappen daarvoor nodig zijn.

7.1 Ingroeimodel en fasering

De ontwikkeling van zone Zijlweg-West is een langdurig proces. Er gaat hierbij gewerkt worden met een ingroeimodel. Dit betekent een gefaseerde ontwikkeling van de zone waarin de verschillende ontwikkel- en civiele projecten in de tijd worden geplaatst. Dit ingroeimodel en de fasering die daarbij hoort is in paragraaf 4.9 uiteengezet.

7.2 Ontwikkelprojecten

Zijlweg-West uit ontwikkellocaties met verschillende groottes en karakters. Zo zijn er eenvoudigere kavelontwikkelingen (Zijlweg 183-185 en Zijlweg 250), maar ook complexere gebiedsontwikkelingen (Spoorwegstraat, Korte Verspronckweg, Campus). De manier waarop de gemeente stuurt op de verschillende ontwikkelingen is afhankelijk van de eigendomssituatie en de complexiteit van de opgave.

Campus

Met het masterplan is voor de Campus een nieuwe visie ontwikkeld. Dit is een actualisatie ten opzichte van de Visie Ontwikkelzone Zijlweg-West en Omgeving uit 2020. Inholland en Nova College staan nu aan de lat om de ontwikkeling van de Campus verder vorm te geven.

Korte Verspronckweg

De gemeente heeft hier een sterke grondpositie en is voornemens de resterende gronden te verwerven. Ymere is nauw betrokken bij de planvorming als beoogd ontwikkelaar voor de sociale huurwoningen.

Spoorwegstraat

De ontwikkellocatie Spoorwegstraat kent meerdere grondeigenaren. Zij moeten eerst overeenstemming met elkaar zien te krijgen voordat gestart kan worden met de verdere uitwerking.

Zijlweg 183-185

Voor ontwikkeling van deze locatie is verplaatsing van het huidige uitvaartcentrum noodzakelijk. Hier ligt een afhankelijkheid met de ontwikkeling van de begraafplaats aan de Vergierdeweg in Haarlem-Noord, waar het vervangende uitvaartcentrum moet komen.

Buurtparken

Deze locatie kent twee plandelen: De Kerk van de Nazarener met een tweetal woningen en het achterliggende terrein met de gebouwen van Veiligheidsregio Kennemerland (VRK). De gemeente heeft dit terrein volledig in eigendom, maar in verband met de huisvesting van de VRK is de verwachting dat deze locatie niet spoedig vrijkomt voor herontwikkeling.

Zijlweg 250

De eigenaar is voornemens om dit perceel met het auto-bedrijf te herontwikkelen naar een woongebied. Hiervoor zijn al de nodige gesprekken met de gemeente gevoerd.

Na vaststelling van het masterplan zullen de verschillende locaties ieder een eigen ontwikkeltraject doorlopen. Hoe snel dit gaat is afhankelijk van omvang, complexiteit, grondposities en urgentie. De projecten waar als eerst mee gestart kan worden zijn: Zijlweg 183-185, Zijlweg 250 en Korte Verspronckweg. Dit is mogelijk omdat deze locaties in handen zijn van één eigenaar.

De komende jaren kunnen er binnen de zone nieuwe ruimtelijke initiatieven aandienen. Voor deze projecten gelden ook de kaders die in dit masterplan worden gesteld.

7.3 Procesfasen en producten

Voor de uitwerking van de ontwikkelprojecten wordt het Haarlems Ruimtelijk Planproces (HRPP) gehanteerd. Hiervoor worden een vijftal fases doorlopen. In deze paragraaf wordt uitgelegd welke producten door de ontwikkelende partijen per fase moeten worden opgeleverd. Bijlage 10 geeft de processchema's die bij onderstaande fasen horen (onderverdeeld naar kavel- en gebiedsontwikkeling).

Initiatieffase

Met het vaststellen van de Visie Ontwikkelzone Zijlweg-West en Omgeving in 2020 is de initiatieffase voor de ontwikkellocaties in Zijlweg-West doorlopen en zijn de doelstellingen en toekomstbeelden geschetst.

Definitiefase

Nadat het Masterplan is vastgesteld door de gemeenteraad wordt per ontwikkellocatie een *Programma van Eisen voor de Leefomgeving* (PvEL) opgesteld.

Bij ontwikkellocaties die niet in bezit zijn van de gemeente wordt eerst een overeenkomst gesloten met de ontwikkelaars om de ambtelijke kosten te kunnen verhalen. Vervolgens stelt de ontwikkelaar een schetsontwerp voor de locatie op conform de kaders van het Masterplan. In verschillende ontwerpessies worden dit schetsontwerp van feedback voorzien door het ambtelijke team en het Q-team (zie paragraaf 1.6).

Het goedgekeurde schetsontwerp vormt de basis voor het PvEL. Het schetsontwerp wordt hierin vertaald naar een *Spelregelkaart* waar het ontwerp voor de betreffende ontwikkellocatie aan moet voldoen. Het gaat hierbij onder andere om rooilijnen, bebouwingshoogtes, parkeeroplossingen, etc. Hiernaast bevat het PvEL ook locatie specifieke randvoorwaarden, eisen en wensen.

Als onderdeel van het PvEL moeten er locatieonderzoeken uitgevoerd worden door de ontwikkelende partij. Dit zijn allemaal onderzoeken die van invloed (kunnen) zijn op het locatieontwerp. Deze onderzoeken moeten dus tijdig uitgevoerd worden: een deel voorafgaand

aan het schetsontwerp en een deel als toetsing van het schetsontwerp. De onderzoeken worden ter toetsing voorgelegd aan het ambtelijke team en het Q-team. Indien nodig wordt het schetsontwerp aangepast op de uitkomsten van de onderzoeken.

Onderzoeken voorafgaand aan het schetsontwerp:

1. Flora en fauna onderzoek (als onderdeel van de Natuurtoets). Zie par. 5.5.1.
2. Inventarisatie bestaande bomen (als onderdeel van Boom Effect Analyse). Zie par. 5.5.2.
3. KLIC-melding kabels en Leidingen.
4. Oriënterend onderzoek luchtkwaliteit (langs Randweg en Zijlweg). Zie par. 5.6.6
5. Oriënterend bodemonderzoek. Zie par. 5.6.7.
6. Oriënterend archeologisch booronderzoek. Zie par. 5.6.8.

Onderzoeken ter toetsing van het schetsontwerp:

1. Quicksan berekening areaal verhardingscompensatie. Zie par. 5.5.3.
2. Quicksan ruimtebehoefte trafo's, wko en andere techniek. Zie par. 5.5.4.
3. Stikstofdepositieberekening (AERIUS-berekening). Zie par 5.6.1.
4. Quicksan windhinder (bij gebouwen vanaf 15m) . Zie par 5.6.2.
5. Quicksan bezonning. Zie par. 5.6.3.
6. Oriënterend akoestisch onderzoek. Zie par. 5.6.4.
7. Oriënterend onderzoek trillingen (langs het spoor). Zie par. 5.6.5.
8. Inventarisatie voor mobiliteitsplan (onder andere parkeerbehoefte en capaciteitsberekening omliggende wegen). Zie par. 5.7.

Het is de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar om de schetsontwerpen te bespreken met de omgeving en waar mogelijk aan te passen aan de wensen vanuit de omgeving, zodat er ook draagvlak is onder belanghebbenden. Als het ontwerp-PvEL klaar is wordt deze 6 weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen dan een inspraakreactie indienen. Na de inspraakperiode wordt het PvEL ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. Zoals in hoofdstuk 1 is vermeld wordt voor kleine ontwikkellocaties met een geringe ruimtelijke impact geen PvEL maar een *Ambtelijke Kadernotitie* (AK) opgesteld. Deze is inhoudelijk gelijk aan een PvEL, maar wordt niet ter inzage gelegd en niet vastgesteld door de raad. Dit betreft de kavelontwikkelingen Zijlweg 183-185 en Zijlweg 250. Mochten er nog andere kleine initiatieven in de



Haarlems ruimtelijk planproces

zone aandienen, dan zullen deze ook onder deze lichtere procedure vallen.

Ontwerpfase

In de ontwerpfase wordt het schetsontwerp binnen de kaders van het Masterplan en PvEL (of AK) door de ontwikkelaar uitgewerkt. Voor gebiedsontwikkelingen betreft dit in eerste plaats het opstellen van een stedenbouwkundig plan (SP) inclusief schetsontwerp openbare ruimte en beeldkwaliteitsplan gebouwen. Het ambtelijke projectteam en het Q-team toetst het SP aan het Masterplan en PvEL. Ook voor het SP geldt dat de ontwikkelaar verantwoordelijk is voor de dialoog met de omgeving. Nadat het SP is goedgekeurd en vastgesteld door het College van B&W wordt een anterieure overeenkomst gesloten met de ontwikkelaar. Hierin staan onder andere afspraken over de te realiseren woningen, het vervolg van de ontwikkeling en de te betalen plankosten. Vervolgens kan de ontwikkelaar verder met het uitwerken van het maaiveld, de openbare ruimte en de gebouwen.

Voor eenvoudige kavelontwikkelingen waar geen sprake is van openbare ruimte en het slechts om één of enkele gebouwen gaat, hoeft de ontwikkelaar geen SP op te stellen. In de ontwerpfase kan meteen gestart worden met het uitwerken van het gebouwentwerp en het private maaiveld. Nadat het voorlopig ontwerp is goedgekeurd wordt een anterieure overeenkomst gesloten met de ontwikkelaar. Vervolgens kan de ontwikkelaar verder met de uitwerking van het gebouw- en maaiveldontwerp.

In de ontwerpfase moeten er ook onderzoeken uitgevoerd worden door de ontwikkelende partij. Dit zijn voornamelijk verdiepingsslagen van de quickscans die nodig waren voor het opstellen van het PvEL. De onderzoeken kunnen van invloed zijn op het SP en de gebouw- en maaiveldontwerpen en worden tijdig uitgevoerd zodat de ontwerpen er zonder al te veel moeite op aangepast

kunnen worden. De onderzoeken worden ter toetsing voorgelegd aan het ambtelijk team en het Q-team.

Onderzoeken in de ontwerpfase:

1. Ecologisch plan (als onderdeel van de Natuurtoets). Zie par. 5.5.1.
2. Kap- en beplantingsplan bomen (als onderdeel van Boom Effect Analyse). Zie par. 5.5.2.
3. Berekening areaal verhardingscompensatie. Zie par. 5.5.3.
4. Waterbergingsberekening. Zie par. 5.5.3.
5. Klimaatstresstest. Zie par. 5.5.3.
6. Energiebehoefteberekening. Zie par. 5.5.4.
7. Ruimtebehoefte-berekening trafo's, wko, etc. en kabels en leidingen. Zie par. 5.5.4.
8. Milieuprestatiescore gebouwen (MPG-score). Zie par. 5.5.5.
9. Demontageplan gebouwen. Zie par. 5.5.5.
10. Windhinderonderzoek (bij gebouwen vanaf 15m). Zie par. 5.6.2.
11. Bezonningsberekening. Zie par. 5.6.3.
12. Akoestisch onderzoek (afhankelijk van uitkomsten oriënterend onderzoek). Zie par. 5.6.4.
13. Trillingsonderzoek (afhankelijk van uitkomsten oriënterend onderzoek). Zie par. 5.6.5.
14. Onderzoek luchtkwaliteit (afhankelijk van uitkomsten oriënterend onderzoek). Zie par. 5.6.6.
15. Bodemonderzoek (afhankelijk van uitkomsten oriënterend onderzoek). Zie par. 5.6.7.
16. Archeologisch onderzoek (afhankelijk van uitkomsten oriënterend onderzoek). Zie par. 5.6.8.
17. Mobiliteitsplan. Zie par. 5.7.
18. Afvalinzamelingsplan. Zie par. 5.8.5.

Bij aanvraag van een omgevingsvergunning of wijziging omgevingsplan eindigt de ontwerpfasen met het indienen van de definitieve gebouw-, maaiveld- en openbare ruimte ontwerpen. Hierbij voegt de ontwikkelaar de ruimtelijke onderbouwing of de toelichting voorontwerp omgevingsplan en de definitieve versies van de uitgevoerde onderzoeken.

Vorbereidingsfase

In deze fase wordt de omgevingsvergunning aangevraagd en worden voorbereidingen getroffen om het ontwerp te realiseren. De juridische procedures lopen via de gemeente, de ontwikkelaar is verantwoordelijk voor het opstellen van de verschillende stukken.

Uitvoeringsfase

Tijdens de uitvoeringsfase wordt het project gerealiseerd. Als er sprake is van openbare ruimte worden er afspraken gemaakt over de overdracht aan de gemeente.

7.4 Civiele projecten en uitwerking

Naast het toevoegen van woningen en voorzieningen, wordt in de zone Zijlweg-West ook ingezet op het versterken van het langzaamverkeersnetwerk (voet- en fietspaden) en het groen-blauwe raamwerk (water en groen). Een aantal specifieke infrastructurele/civiele projecten die hier aan bijdragen worden hieronder benoemd:

1. Verbinding Spoorwegstraat – Korte Verspronckweg (middels brug en tunnel onder het spoortalud)
2. Verbinding Korte Verspronckweg – Julianalaan (middels brug)
3. Verbinding Delftstraat – Julianalaan
4. Verbinding Regentesselaan – campusterrein (middels duiker of brug)
5. Overbrugging Randweg (verbinding westzijde en oostzijde middels brug)
6. Herinrichting Veldzigtlaan (dit project is reeds gestart)
7. Herinrichting Zijlweg
8. Aanleg ecologische verbinding

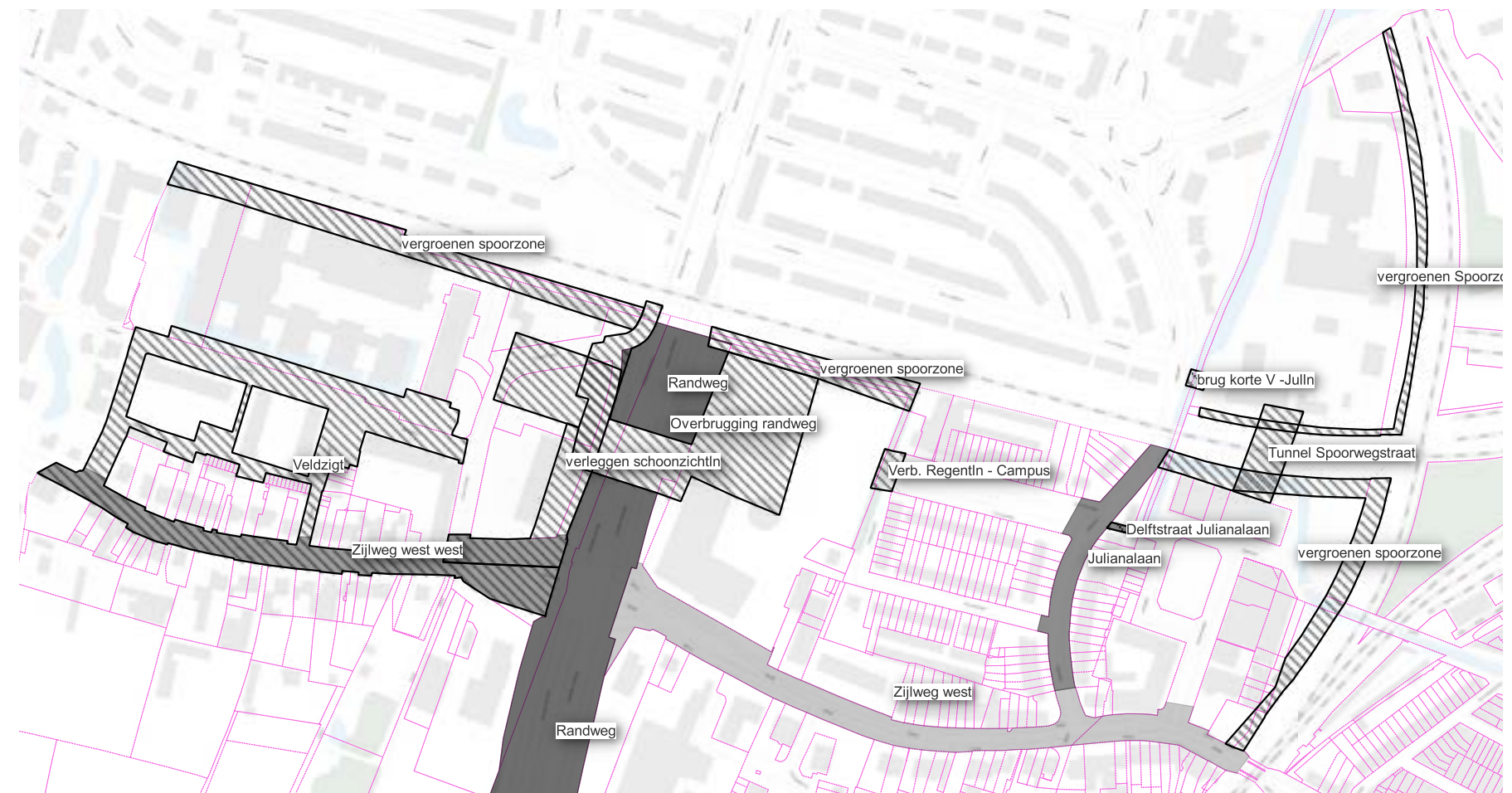
Na vaststelling van het masterplan worden de civiele projecten opgestart. Deze lijst met projecten is niet uitputtend. Bij de ontwikkellocaties in de zone wordt ook geïnvesteerd in de aanleg van nieuwe openbare ruimte.

De civiele projecten doorlopen het Haarlems Civiel Planproces (HCPP). Dit is de civiele variant van het Haarlems Ruimtelijk Planproces (HRPP). Vanuit de

aansturing van de ontwikkelzone wordt de samenhang en afstemming tussen de verschillende projecten gewaarborgd.

7.5 Communicatie

Gedurende de uitwerking van de verschillende ontwikkel- en civiele projecten worden bewoners en belanghebbenden via de gemeentelijke nieuwsbrief en website verder op de hoogte gehouden over de voortgang. Ontwikkende partijen moeten voor aanvang van hun project een participatie- en inspraakplan (PIP) ter goedkeuring aan de gemeente voorleggen.



| Civiele projecten

POSAD MAXWAN
strategy x design

felixx LANDSCAPE
ARCHITECTS
& PLANNERS

 **Gemeente
Haarlem**