

# **Structuurplan Haarlem 2020**

**Vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlem op 20 april 2005**

## Colofon

**Het Structuurplan Haarlem 2020 is opgesteld door de gemeente Haarlem. Het structuurplan en de plankaart zijn ook in te zien via de website [www.haarlem.nl](http://www.haarlem.nl)**

### **Bestuurlijk opdrachtgever**

Wethouder Mimi Rietdijk

### **Ambtelijk opdrachtgever**

Niek van Zanten (sector Stedelijke Ontwikkeling)

### **Projectleiding, planontwikkeling en redactie**

Joeri Stork (sector Stedelijke Ontwikkeling)

### **Onderzoek en inhoudelijke bijdragen**

Alies Linschooten, José van den Berg, Ronald Fukken (sector Stedelijke Ontwikkeling),

Hans Bueno de Mesquita (sector Stedelijke Beheer)

### **Adviezen**

Marja Kreuk (sector Stedelijke Beheer),

Huub Duits (sector Maatschappelijke Ontwikkeling),

Jouke Kromkamp, Joop Slangen, Aad van Ake, Jan Dekker, Vincent Wouters (sector Stedelijke Ontwikkeling)

### **Planvisualisering**

Albert van der Stelt (sector Stedelijke Ontwikkeling)

### **Drukwerk**

Top Service, gemeente Haarlem

## **SAMENVATTING STRUCTUURPLAN HAARLEM 2020**

### **Een ruimtelijke visie voor de komende 15 jaar**

Het nieuwe structuurplan Haarlem 2020 is gemaakt om vooruit te kijken. Het plan legt voor de periode 2005 tot 2020 op hoofdlijnen de ambities en wensen vast die alles te maken hebben met ruimte en de verdeling van ruimte in onze stad. Vertrekpunt daarbij is de samenwerking in de Noordvleugel van de Randstad als stedelijk netwerk. Het structuurplan vormt de ruimtelijke vertaling van de Toekomstvisie Haarlem uit 1999 en laat de mogelijkheden zien voor uitvoering van de stedelijke opgaven. Met het plan wordt particulieren en bedrijven die willen investeren in Haarlem duidelijkheid gegeven over de ruimtelijke lange termijn plannen van de gemeente Haarlem.

Het structuurplan is opgesteld aan de hand van bestaand beleid van de gemeente en andere overheden voor allerlei functies. Naast de vastgestelde ruimtelijke kaders zijn diverse ruimtelijke wensbeelden voor die functies geïnventariseerd. Het resultaat van het samenbrengen en integreren van de kaders en wensen is de structuurplankaart Haarlem 2020.

### **Dynamiek en consolidatie**

Het structuurplan is bij uitstek een middel om de stedelijke samenhang aan te geven. Het gemeentebestuur spreekt zich daarmee uit over de spreiding van belangrijke functies in de stad en de gevarieerdheid tussen de verschillende gebieden en wijken. Het structuurplan geeft aan waar in Haarlem op hoofdlijnen de huidige situatie in orde is en waar juist wel acties nodig of gewenst zijn. Met andere woorden, het structuurplan geeft inzicht in verandergebieden en dynamische knooppunten en de gebieden die consolideren.

Op de kaart staan netwerken voor groen, water en verkeer aangegeven, gebiedstypes zijn bepaald en acties zijn weergegeven. In het structuurplan worden verandergebieden en knooppunten onderscheiden. Een opvallende leidende structuur is dat de economische ontwikkeling (waaronder zakelijke dienstverlening) vooral aan de oostzijde ontwikkeld: langs de twee invalswegen en bij OV-knooppunten. Voorzieningen kunnen vooral ontwikkelen in een centrale zone door de stad en centrale plekken in wijken (winkelcentra, welzijnsclusters, scholen, sport). In algemene zin zal Haarlem zich op basis van het structuurplan meer gaan richten op functiemenging: in verandergebieden en knooppunten en passende werkfuncties en voorzieningen in de wijken rondom het centrum.

### **Regionale positie**

Het belang van Haarlem voor de Noordvleugel wordt niet bepaald door een grote bouwopgave, maar door de bijdrage aan diversiteit in woonmilieus en kantorenmarkt, haar voorzieningen en haar ligging in een groene omgeving. Haarlem is een compacte stad, met nauwelijks ruimte voor uitbreiding. Dat betekent dat gewenste of benodigde nieuwe ontwikkelingen zo veel mogelijk binnen bestaand stedelijk gebied een plek wordt gegeven.

De Toekomstvisie Haarlem en het Ontwikkelingsprogramma Haarlem hebben daar al keuzes in gemaakt. De Haarlemse speerpunten van beleid zijn profilering op een duurzaam goed woonklimaat, versterking van de zakelijke dienstverlening en versterking van de culturele en toeristische wervingskracht. Uitgangspunt bij deze ontwikkeling is dat er meer contrast komt: plekken in de stad waar het drukker mag zijn dan op andere plekken. Het is een taak van het structuurplan om dit ruimtelijk uit te werken. Het structuurplan geeft de kaders en in ontwikkelingsplannen voor deelgebieden wordt dit uitgewerkt. Bestemmingsplannen zorgen vervolgens voor juridische verankering.

Het is belangrijk dat alle vormen van wonen, werken en recreëren in deze regio een plek krijgen, maar niet alles hoeft in Haarlem zelf. In toenemende mate wordt de regio een samenhangend geheel (stedelijk netwerk) waarbinnen alle steden en dorpen een specifieke rol vervullen. De regio kent en behoud daarmee een grote diversiteit in sferen en functies. Essentieel voor het functioneren van het stedelijk netwerk is goede onderlinge bereikbaarheid met de auto en met het openbaar vervoer, en op kleinere schaal met de fiets.

### **Lagenbenadering**

Op basis van deze uitgangspunten zijn in het structuurplan de ontwikkelingswensen benoemd. Dat is gebeurd door toepassing van de 'lagenbenadering'. Dit is een methode die er toe leidt dat groen en water als eerste aandacht krijgen, zowel uit oogpunt van ecologie als gebruik door de mens. Dit groen-blauwe netwerk bepaalt voor een belangrijk deel de voorwaarden voor duurzame kwaliteit van de stad. Intensivering van de stad betekent dat er een hogere kwaliteit verwacht mag worden van water, groen en openbare ruimte. De inrichting van plekken in de stad met die functies moet verbeteren en er is behoefte aan natuurlijk groen (landelijk gebied) als contrast.

Bereikbaarheid en infrastructuur zijn de tweede laag en vormen het fundament voor de stedelijke ontwikkeling. Voor alle verkeersontwikkelingen is aangesloten bij het Haarlems verkeer- en vervoerplan.

Met deze twee lagen is de ruimtelijke hoofdstructuur bepaald voor alle gebruiksfuncties en bebouwde functies. Voor die functies zijn kortweg de volgende ontwikkelingswensen aangegeven:

#### *recreatie, toerisme en cultuur*

Ontwikkelen van een (regionaal) netwerk van recreatieve routes voor langzaam verkeer over land en over water, verbeteren recreatiemogelijkheden van groengebieden in en buiten de stad en aantrekken van meer bezoekers naar Haarlem, o.a. door uitbreiding van het aanbod.

#### *sociaal maatschappelijke ontwikkeling*

Het clusteren van voorzieningen op plekken waar veel mensen komen, bijvoorbeeld bij winkelcentra. De verschillende clusters dienen voldoende over de stadsdelen en wijken verspreid te worden. Een tweede doelstelling is verbetering van het woonklimaat in aandachtswijken en meer zorg voor kwetsbare groepen. Derde doelstelling: aandacht voor het behoud van verschillen in identiteit en bevolkingsopbouw in de wijken.

#### *Wonen, werken & economische voorzieningen*

- meer (passende) woningen voor de inwoners van Haarlem en omstreken,
- toename van werkgelegenheid in de zakelijke dienstverlening, cultuur en toerisme,
- intensiever gebruik van de beschikbare ruimte door functievermenging van wonen en werken.

Ook zijn ontwikkelingswensen aangegeven voor stedelijke waarden (w.o. cultuurhistorie), leefbaarheid en milieu en duurzaamheid.

### **Haarlemse wijken**

In de Haarlemse wijken buiten de verandergebieden en knooppunten (zie hieronder) zijn de voorstellen in het structuurplan bescheiden van aard. Hier worden vooral ambities van het speerpunt duurzaam goed wonen waargemaakt en ligt de nadruk op versterking van de eigen buurtidentiteit. In die gebieden vindt geen toevoeging van substantieel programma plaats maar is ruimte gezocht voor de vestiging van nieuwe functies met vooral betekenis op wijk- of buurtniveau en soms op stadsdeelniveau (sociaal-

maatschappelijke voorzieningen, seniorenwoningen etc.). Door het bescheiden programma vormen de consolidatiegebieden een contrast op de intensievere verandergebieden en knooppunten.

Bij de invulling van de ambities ontstaat een aantal ruimtelijke conflicten. In een volle stad betekent kiezen voor het een soms een beperking voor het ander. Een voorbeeld is dat in een aantal wijken functiemenging met passende werkfuncties en (sociale) voorzieningen wordt voorgesteld. Functiemenging heeft – vooral in de oude wijken rondom de binnenstad – een positief effect op de levendigheid, sociale veiligheid en gebruikintensiteit van gebouwen. Dit leidt tot verbetering van de leefbaarheid maar geeft ook meer verkeersdruk.

### **Verandergebieden en knooppunten**

Voor de grotere opgaven richt het structuurplan op een beperkt aantal gebieden, waar veel potenties zijn qua goede bereikbaarheid en ruimte. In het structuurplan worden dit de verandergebieden en knooppunten genoemd. Juist die gebieden hebben een functie om Haarlem te profileren op haar identiteit en bijdrage aan diversiteit in het stedelijk netwerk.

De verandergebieden en knooppunten vormen de zwaartepunten voor stedelijke ontwikkeling. Hier liggen veel kansen om de stad de kant op te krijgen die in de Toekomstvisie staat. Daarbij heeft een deel van de gebieden veel potenties om sfeer en cachet te krijgen die nu deels ontbreekt. Het gaat om de twee toegangsroutes van de stad, de Schipholweg en de Oudeweg, met onder andere de stationslocatie Oostpoort (Masterplan Spoorzone). Ook de realisering van de Oostweg met de nieuwe Schoteroogbrug, de aanpak van het stadsdeelhart Schalkwijk en het Centraal Stationgebied en de overbouwning van de Westelijke Randweg bij de hogeschoollocatie staan hoog op de lijst van aan te pakken gebieden. Deze gebieden vormen samen het ‘kernprogramma’ (zie verderop).

Behalve die gebieden kennen de Jan Gijzenzone (huidige voetbalstadion e.o.) en de beide zijden van het Spaarne in Haarlem Noord (Spaarndamseweg en de oeverstrook van de Waarderpolder) diverse mogelijkheden voor verbetering en intensiever gebruik van de ruimte. Dit geldt ook voor twee nieuwe knooppunten aan de andere zijden van de stad: Delftplein en bij station Heemstede (bocht Westelijke Randweg). Het transformeren van deze gebieden tot nieuwe aantrekkelijke stadsdelen of structuren heeft een positieve invloed op aangrenzende buurten. Het beeld van de stad, ook in regionaal opzicht, wordt versterkt.

Voor de verandergebieden en knooppunten is indicatief berekend wat de capaciteit van dat gebied is. Die capaciteitsbepaling is vooral afhankelijk van de bereikbaarheid en de hoeveel te herontwikkelen grond. Vervolgens is op basis daarvan indicatief aangegeven welke mix aan functies geschikt is voor die plek. Dit is in bandbreedtes gedaan. Dat wil zeggen dat voor de verandergebieden en knooppunten verschillende scenario's zijn berekend. Alle scenario's leiden tot een positief resultaat, rekening houdend met enkele veronderstellingen.

### **Toevoeging wonen, werken, voorzieningen**

Indicatief kan op basis van het structuurplan voor de functies wonen, werken en voorzieningen het volgende programma toegevoegd worden in de verandergebieden en knooppunten (exclusief het programma van het masterplan Spoorzone): tussen de 3600 en 5120 woningen, tussen de 84.500 en 202.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoorruimte en tussen de 153.500 en 196.500 m<sup>2</sup> b.v.o. voorzieningen.

## **Ontwikkeling en uitvoering (kernprogramma)**

Het structuurplan schetst de ruimtelijke hoofdlijnen voor alle gebruiksfuncties in Haarlem en geeft overzicht en aanleiding tot diverse uitwerkingen. Het structuurplan geeft aan waar de gemeente prioriteiten geeft voor uitvoering van deelgebieden en geeft voorbeelden van uit te werken thema's. Een op te stellen globaal uitvoeringsplan zal dit uitdiepen.

Het structuurplan heeft een specifieke rol als instrument voor het initiëren en stimuleren van ontwikkelingen. Daarmee wordt stuwkracht aan het plan gekoppeld om te bevorderen dat voor een aantal gebieden de gewenste ontwikkelingen worden uitgevoerd (ruim) binnen de planperiode. Het structuurplan beschrijft daartoe een 'kernprogramma uitvoering' (stedelijk niveau, periode tot en met 2010).

Motief om deze gebieden in het kernprogramma op te nemen is dat deze van groot belang zijn voor de ontwikkeling van Haarlem als onderdeel van het stedelijk netwerk in de westflank van de Noordvleugel. Die gebieden hebben alles te maken met een goede bereikbaarheid of verbetering ervan en de kansen om te intensiveren met een veelheid aan functies.

## **Toetsing**

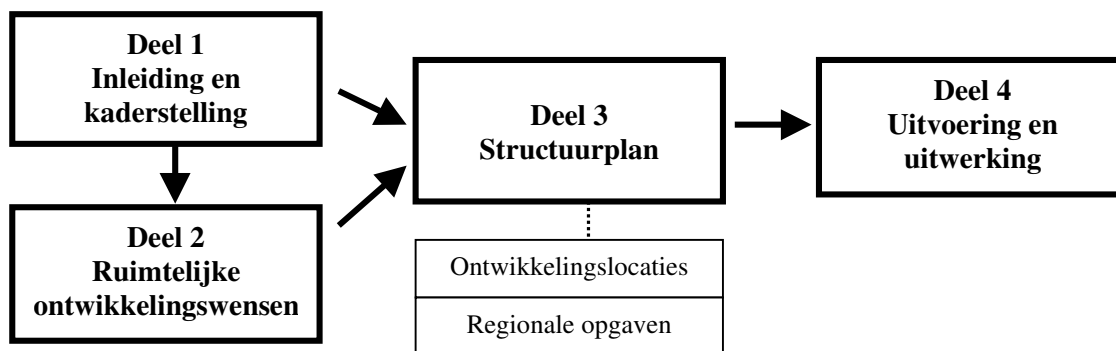
De toetsingsrol is de algemene rol van het structuurplan als instrument voor toetsing en kaderstelling. Die rol geldt bij de ontwikkeling van eigen beleidsvisies en bij initiatieven van buiten de gemeente. Het structuurplan is in die rol bedoeld om richting te geven bij het beoordelen, afstemmen en stimuleren van plannen, projecten en ontwikkelingen in Haarlem met een ruimtelijke component.

## **Plankaart**

Het structuurplan omvat een plankaart op schaal 1:15.000. Op de kaart zijn netwerken, gebiedstypen en acties aangegeven. De plankaart is geen statisch eindbeeld, maar een activiteitenkaart. De kaart vat samen voor de periode tot 2020 waar ruimte voor dynamiek is en waar overwegend geconsolideerd wordt. Voor een drietal verandergebieden is een detailkaart opgenomen op schaal 1:10.000. De detailkaarten zijn indicatief. Het betreft de verandergebieden Jan Gijzen, Spaarne Noord en Schipholweg. Ook is een drietal themakaarten (schaal 1:50.000) weergegeven betreffende 'dynamiek', 'stedelijke waarden' en 'groenstructuur'.

De kleine kaarten in deel 2 van de toelichting hebben geen status, maar verbeelden de diverse sectorale wensen en hebben bijgedragen aan de uiteindelijke plankaart.

## LEESWIJZER: DE OPBOUW VAN HET STRUCTUURPLAN IS VIERLEDIG



Figuur 1.1: Verhouding van de vier delen van de toelichting ten opzichte van elkaar

Lezers die uitgangspunten en achtergronden willen overslaan, kunnen zich beperken tot deel 3 en 4. Ten behoeve van de leesbaarheid zijn de beschrijvingen in de hoofdstukken zo kort mogelijk gehouden. De delen 1 en 2 zijn gebaseerd op geldende (gemeentelijke) sectorale nota's en waar nodig is aanvullend onderzoek gepleegd met gebruikmaking van andere bronnen (zie bronnenlijst in de bijlage).

**Deel 1** geeft inzicht in het beleidskader voor het structuurplan en daarmee de hoofdkoers voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlem. De opgave en doelstelling voor de ontwikkeling van het structuurplan worden scherpgesteld. De plaatsbepaling van Haarlem als netwerkstad in de regio wordt aangeduid. Daarnaast worden de uitgangspunten vanuit de Toekomstvisie Haarlem 2000-2010, het Ontwikkelingsprogramma Haarlem (OPH) en een negental ruimtelijke afspraken benoemd en blijkt hoe Haarlem invulling geeft aan duurzame verstedelijking. In de laatste paragraaf wordt aangegeven wat belangrijke ruimtelijke consequenties zijn van de hoofdkoers.

De hoofdkoers is sturend geweest voor het in beeld brengen van de diverse ruimtelijke ontwikkelingswensen, zoals opgenomen in **deel 2**. Deel 2 is opgebouwd volgens de lagenbenadering en geeft een overzicht van alle geïnventariseerde ruimtevragen voor Haarlem voor de periode tot 2020. Deel 2 bevat nog geen keuzes. De wensen zijn samengevat en gebundeld in thematische kaarten (en beschrijvingen): vijf groepen ruimtevragers (functies) voortkomend uit sectoraal beleid en drie groepen met facetmatige ontwikkelingswensen (dat wil zeggen, deze hebben betrekking op diverse functies).

Deel 1 en 2 vormen samen alle gegevens voor de te maken keuzes en beschrijvingen van het structuurplan. In **deel 3** staat de integratie van de beleidskaders en verschillende ruimtelijke ontwikkelingswensen centraal. In deel 3 worden de keuzes gemaakt, nadat op basis van een aantal overwegingen in beeld is gebracht wat waar kan worden gerealiseerd en wat niet te combineren valt. Daarna volgt een toelichting op de plankaart in de paragraaf 'beschrijving van het structuurplan' (§ 3.4). **De 'beschrijving van het structuurplan' is de resultante van het hele proces van kaderstelling, inventarisatie van wensen, afweging en de uiteindelijke keuzes.**

In een aantal gebieden zijn zoveel ontwikkelingen mogelijk of gewenst dat dit specifieke aandacht vraagt. Het gaat om verandergebieden en knooppunten. Deze worden apart beschreven § 3.5. Tot slot wordt in § 3.6 uitgelicht voor welke functies Haarlem in regionaal verband afspraken wil maken om te kunnen ontwikkelen (functies waar in Haarlem niet of maar beperkt ruimte voor is).

In **deel 4** is aangegeven dat na vaststelling van het structuurplan de gemeente actief aan de slag gaat met een aantal delen van het structuurplan. De prioriteiten voor uitvoering van deelgebieden zijn benoemd en er worden voorbeelden genoemd van uit te werken thema's.



# STRUCTUURPLAN HAARLEM 2020

## Inhoudsopgave

<b>DEEL 1 INLEIDING EN KADERSTELLING.....</b>	<b>1</b>
1.1 Een nieuw structuurplan voor Haarlem.....	1
1.2 Haarlem en de regio .....	3
1.3 Toekomstvisie Haarlem .....	7
1.4 Structuurplan op basis van duurzame stedelijke ontwikkeling .....	8
1.5 Punten voor de planafweging in deel 3 .....	8
<b>DEEL 2 RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGSWENSEN.....</b>	<b>11</b>
2.1 Groen-blauw netwerk.....	13
2.2 Verkeersnetwerk .....	17
2.3 Recreatie, toerisme en cultuur.....	21
2.4 Sociaal-maatschappelijke ontwikkeling.....	25
2.5 Wonen, werken en economische voorzieningen.....	31
2.6 Stedelijke waarden .....	37
2.7 Leefomgeving .....	43
2.8 Milieu en duurzaamheid.....	49
<b>DEEL 3 STRUCTUURPLAN.....</b>	<b>55</b>
3.1 Inleiding .....	55
3.2 Overwegingen .....	56
3.3 Keuzes.....	60
3.4 Beschrijving van het structuurplan.....	65
3.5 Ontwikkelingslocaties.....	73
3.6 Toekomstvisie op regionale opgaven.....	97
<b>DEEL 4 UITWERKING EN UITVOERING.....</b>	<b>101</b>
<b>KAART STRUCTUURPLAN HAARLEM 2020.....</b>	<b>los bijgevoegd in achterkaft</b>

## BIJLAGEN

1	Stedelijke knooppunten
2	Toekomstvisie en negen ruimtelijke afspraken
3	Methodiek programmabepaling
4	Bronnen
5	Begrippenlijst
6	Maatschappelijke haalbaarheid
Achterkaft: Artist's Impression 'Haarlem in vogelvlucht'	



# DEEL 1 INLEIDING EN KADERSTELLING

## 1.1 EEN NIEUW STRUCTUURPLAN VOOR HAARLEM

### Aanleiding en opgaven voor het structuurplan Haarlem

Aanleiding voor de ontwikkeling van een structuurplan voor Haarlem is één van de doelstellingen in het Ontwikkelingsprogramma Haarlem (OPH<sup>1</sup>). De doelstelling betrof een inventarisatie te maken van alle sectorale ruimtewensen in Haarlem, met op stadsniveau een vertaling daarvan in een afgewogen ruimtelijk ordeningsplan. Vanuit eigen ambities en taakstellingen vanuit het rijk en de Noordvleugel heeft Haarlem voor de komende 15 jaar een concrete bouwopgave van 7.000 woningen en 260.000 m<sup>2</sup> kantoren. Voor extra bedrijventerrein heeft Haarlem 14 ha beschikbaar. Daarnaast is Haarlem uit op verbeteringen in ruimte voor sociale en maatschappelijke voorzieningen. Parallel hieraan staat de Haarlems ambitie het groene en blauwe netwerk en het verkeersnetwerk te verbeteren en te versterken. Met het plan wil Haarlem in hoofdlijnen tonen aan andere overheden, partners in de stad burgers, bedrijfsleven en hoe de diverse opgaven en ambities ruimtelijk waar worden gemaakt.

Haarlem is een compacte stad met nauwelijks ruimte voor uitbreiding. Voor alle opgaven zal zo veel mogelijk ruimte gevonden moeten worden in de bestaande stad. Dit zal er toe leiden dat kiezen voor het één soms beperking voor het ander betekent. Meervoudig ruimtegebruik is een methode die Haarlem meer dan voorheen wil gaan toepassen. Daarbij zullen intensivering van het grondgebruik (de lucht in en de grond in), overbouwning van infrastructuur, herstructurering, meer functiemenging, meer open water (verbindingen en berging), en meer samenwerking en afstemming met de regiogemeenten sterker een rol gaan spelen dan tot nog toe.

Haarlem wil de ruimtelijke ontwikkelingen met respect voor de historische omgeving laten plaatsvinden en de stad moet leefbaar en veilig blijven. Dat betekent dat Haarlem daarbij tenminste uitgaat van het bereiken van het basisniveau voor leefomgevingkwaliteit en duurzaamheid, zoals verwoord in het Milieubeleidsplan Haarlem 2003 – 2006. Voor een groot deel van Haarlem is de huidige situatie op hoofdlijnen in orde. Een beperkt aantal gebieden staan centraal bij de invulling van de stedelijke opgaven. Dat zijn (verander)gebieden en knooppunten waar relatief veel potentie is qua ruimte en qua goede bereikbaarheid, met kansen voor verschillende stedelijke milieutypen. Bij de invulling van de opgaven zal het structuurplan inzicht moeten geven in de ontwikkeling van de juiste functies op de juiste plek. Ook gaat het om inzicht hoe die functies aan de netwerken gekoppeld worden, rekening houdend met ruimtelijke randvoorwaarden zoals gebiedseigenschappen, cultuurhistorie, leefomgeving en milieufactoren.

### Doelstelling, status en reikwijdte van het structuurplan Haarlem

Voor de periode 2005 tot 2020 brengt het structuurplan op hoofdlijnen de Haarlemse ruimtelijke, economische en sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen met elkaar in verband. Vertrekpunt daarbij is de samenwerking in de Noordvleugel van de Randstad als stedelijk netwerk (zie 1.2). Het structuurplan vormt de ruimtelijke vertaling en waarborging van de Toekomstvisie Haarlem (zie 1.3) en laat de mogelijkheden zien voor uitvoering van de hierboven genoemde opgaven. Het structuurplan geeft inzicht in de verandergebieden en dynamische knooppunten en de gebieden die consolideren.

---

<sup>1</sup> Het OPH is het uitvoeringsprogramma van de Toekomstvisie (1999). Het OPH kent 13 programmalijnen uit verschillende pijlers (economisch, sociaal en ruimtelijk-fysiek). De eerste 12 lijnen zijn pakketten van maatregelen, plannen en ingrepen om de 3 speerpunten te realiseren. Lijn 13 stelt de opstelling van een structuurplan centraal.

Het structuurplan is bedoeld om op basis van keuzes en kaders die Haarlem heeft opgesteld (gekregen) te zoeken naar een evenwichtige ruimtelijke balans in behoud en ontwikkeling. De diverse ruimtelijke ontwikkelingswensen (zie deel 2) geven een duidelijk beeld van de vragen die op tafel liggen. In dit structuurplan worden geen uitgebreide analyses en/of statistische gegevens voor de diverse ruimtelijke ontwikkeling geschetst. Specifieke gemeentelijke vaknota's geven de benodigde informatie.

Het structuurplan geeft richting bij het stimuleren, beoordelen en afstemmen van plannen, projecten en ontwikkelingen met een ruimtelijke component (toetsingsrol). Voor toekomstige afwegingen op stedelijk, structuurbepalend niveau is het structuurplan in hiërarchie de hoogste gemeentelijke planvorm. Nieuwe gemeentelijke beleidsvisies met een ruimtelijke component over specifieke onderwerpen of functies worden een uitwerking van het structuurplan of zijn daar aanvullend op. Dit geldt voor bijvoorbeeld sectorale nota's op het gebied van economie, wonen, groen en voorzieningen. Dat betekent dat die uitwerkingen in beginsel niet strijdig zijn, maar een interpretatie van het structuurplan zijn.

Naast de toetsingsrol heeft het structuurplan ook een initiërend karakter. Daarmee wordt bevorderd dat voor een aantal gebieden de gewenste ontwikkelingen worden uitgevoerd (ruim) binnen de planperiode. De gemeente neemt in samenspraak met partners en belangenorganisaties in een aantal gebieden een actieve ontwikkelingsrol op zich en stelt daarvoor op stedelijk niveau een kernprogramma uitvoering vast (zie deel 4).

Het structuurplan is beknopt en flexibel opgesteld (bijv. met bandbreedtes in het programma) om te kunnen inspelen op veranderende inzichten en omstandigheden. Het plan zal regelmatig worden getoetst op de actualiteit en waar nodig binnen de planperiode worden aangescherpt of aangepast.

### **Wettelijke status**

Het structuurplan is opgesteld in de geest van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) artikel 7 en Besluit op de ruimtelijke ordening (1985) artikel 11. Daarmee heeft het structuurplan een aantal (wettelijke) eigenschappen:

- *Instrument voor horizontale (eigen beleid) en verticale coördinatie (bijv. rijksbeleid, streekplan);* Planologische ontwikkelingen kunnen op het schaalniveau van de hele stad en daarmee meer integraal en beter worden afgewogen. Door de duidelijkheid vooraf neemt de mate van betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van het handelen van de gemeente voor bewoners en bedrijven toe. Daarnaast geeft het structuurplan voor andere overheden, waaronder de provincie, inzicht in het toekomstig ruimtelijk beleid van de gemeente.
- *Instrument voor toepassing art 19, lid 1 en 2 WRO;* Een structuurplan kan dienen als basis voor een ruimtelijke onderbouwing voor een project. Het hangt van o.a. de inhoud van het structuurplan (mate van concreetheid in de voorgestane ontwikkeling), de aard en omvang van het project en de mate van afwijking van het geldende bestemmingsplan af of dit bij een bepaald project kan.
- *Instrument voor verlenging voorbereidingsbesluit;* Als voor een gebied een structuurplan geldt met aanwijzingen voor de bestemming, geldt een voorbereidingsbesluit niet 1 maar 2 jaar.
- *Instrument voor toepassing Wet voorkeursrecht gemeenten;* Op basis van een structuurplan is het mogelijk het voorkeursrecht op basis van het voorkeursrecht gemeenten te vestigen.

Het structuurplan is niet bindend voor burgers en bedrijven. In bestemmingsplannen worden gedetailleerde en juridisch bindende ruimtelijke vertaling van het structuurplan opgenomen.

## Relatie tot andere plannen

Het structuurplan Haarlem uit 1963 wordt vervangen door het nieuwe structuurplan. Het Structuurplan Binnenstad (1990) past in het Structuurplan Haarlem 2020 en zal niet vervangen worden. Ook het Uitvoeringsplan Schalkwijk (1999) zal niet vervangen worden door het Structuurplan Haarlem 2020, maar hiervoor geldt wel dat eventuele nieuwe inzichten op basis van het structuurplan die niet passen in het Uitvoeringsplan Schalkwijk, tot een aanpassing van dat Uitvoeringsplan kan leiden.

Dit kan bijvoorbeeld spelen ten aanzien van de ontwikkeling van het gebied rondom de Schipholweg. Mede op basis van de Toekomstvisie is voor een groot aantal gebieden in Haarlem invulling gegeven aan andere structurerende planontwikkeling. Een deel van die plannen is tijdens de planvorming afgestemd met de ontwikkeling van het structuurplan (bijvoorbeeld Masterplan Spoorzone, 023 Haarlem (Noordstrook), Integraal Waterplan, Verkeer en Vervoerplan, Milieubeleidsplan). De programma's van plannen of nota's die (recent) voor de opstelling van het structuurplan zijn vastgesteld, worden in het structuurplan niet heroverwogen (bijvoorbeeld Stadsdeelhart, Delftwijk en Nieuwe Energie). Uit de bronvermelding in de bijlage blijkt welke vastgestelde plannen mede ten grondslag hebben gelegen aan de ontwikkeling van het structuurplan.

## 1.2 HAARLEM EN DE REGIO

### Stedelijke netwerk Noordvleugel

In de rijksnota Ruimte en het provinciale streekplan Noord-Holland Zuid is het model van stedelijke netwerken geïntroduceerd. Een stedelijk netwerk, ook wel netwerkstad genoemd, houdt in dat steden en dorpen elkaar aanvullen en een samenhangend geheel vormen. Anders gezegd, niet alle steden herbergen alle functies. De verschillende stedelijke centra en knooppunten (zie [bijlage 1](#)) creëren een gedifferentieerd aanbod van wonen, werken en voorzieningen. Binnen het stedelijk netwerk is sprake van één woningmarkt en één arbeidsmarkt. Bereikbaarheid is het fundament voor het goed kunnen functioneren van het stedelijk netwerk. Maatregelen zijn goede wegverbindingen, een geïntegreerd regionaal openbaar vervoersysteem, en op kleinere schaal een intergemeentelijk fietspadenstelsel.

De Randstad is zich aan het ontwikkelen tot stedelijk netwerk Deltametropool. De vier grote steden zijn de primaire economische kernen en vormen de 'binnenring' van de Deltametropool. Op de 'buitenring' liggen kernen met een complementaire positie en rol ten opzichte van de grote steden. Haarlem is één van de grote kernen op de buitenring. In de dagelijkse praktijk is voor Haarlem vooral de westflank van de Noordvleugel van belang: Velsen/IJmond, Amsterdam, Haarlemmermeer, Schiphol, Kennemerland.

---

In een 'complete stad' zijn de inwoners voor wonen, werken en voorzieningen gericht op de eigen stad of het eigen stadsgewest. Dat praktijk wijst uit dat dit idee is achterhaald. Feitelijk is een stedelijk netwerk nu al realiteit. Patronen die al veel voorkomen zijn bijvoorbeeld wonen in Heemstede, werken in Haarlem, uitgaan in Amsterdam; of wonen in Bloemendaal, werken in Amsterdam en winkelen en uit eten in Haarlem. In het stedelijk netwerk op Noordvleugelniveau hebben de verschillende steden en dorpen hun eigen kwaliteiten.

---

Haarlem en de westflank hebben vooral een functie op het gebied van hoogwaardig wonen, diverse vormen van werkgelegenheid, recreatie, sport, toerisme en cultuur. Die functies en kwaliteiten moeten worden geprofileerd en verder worden uitgebouwd: steden zijn complementair aan elkaar en kennen diversiteit. De erkenning van het fenomeen stedelijk netwerk geeft zelfs een impuls aan een sterke belangstelling voor de eigenheid en identiteit van steden en dorpen en hun wijken en buurten.

## **kader A      Ruimtelijke beleidslijnen rijk en provincie**

De ruimtelijke visie van de gemeente Haarlem wordt beïnvloed door het beleid van hogere overheden. Op rijksniveau is de Nota Ruimte het recentste beleidsstuk. Deze nota integreert het rijksbeleid op het gebied van ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, grondbeleid en groene ruimte. Centraal in de Nota staat ontwikkelingsplanologie, dat wil zeggen de ontwikkeling van initiatieven en plannen, en de bescherming en ontwikkeling van bijzondere ruimtelijke waarden, zoals cultuurhistorische- of natuurwaarden.

Het provinciale ruimtelijke beleid wordt weergegeven in het streekplan. In februari 2003 is het streekplan Noord-Holland Zuid vastgesteld. In het streekplan zijn ICT-beleid (Intensiveren, Combineren en Transformeren) en de ontwikkeling van stedelijke knooppunten als onderdeel van stedelijke netwerken belangrijke uitgangspunten. In het streekplan is rond Haarlem een rode contour getrokken, waarbinnen de stedelijke ontwikkeling dient te blijven. Deze rode contour is strak langs de bestaande stedelijke bebouwing van Haarlem getrokken, met als gevolg dat de stad niet over uitleglocaties beschikt. De bestaande groengebieden, parken en groene zoom rondom Haarlem blijven daarmee groen (uitzondering: stadion oostpoort e.o.). Uitbreiding van de woningvoorraad en van werkgelegenheid moet binnen het bestaand stedelijk gebied plaatsvinden.

De woningbouwopgave voor Haarlem volgt uit de prognoses van de Nota Ruimte. In deze nota is aangegeven dat in de periode 2010-2030 de woningbouwopgave voor de Noordvleugel van de Randstad 139.000 woningen is. Deze opgave is door de Noordvleugelgemeenten verder uitgewerkt en verdeeld over de beschikbare ruimte (overigens gaat de Noordvleugel uit van een behoefte aan 150.000 woningen). Haarlem neemt hiervan 4000 woningen voor haar rekening en dit is ook in het streekplan Noord-Holland Zuid zo overgenomen. Het structuurplan wijkt ten aanzien van de binnenstedelijke bouwopgave af van het rijksbeleid: de Nota Ruimte is op dit punt minder ambitieus dan het structuurplan.

De opgave voor bedrijventerreinen is provinciaal bepaald. In de regio Zuid Kennemerland is een groot tekort aan bedrijventerreinen: tot 2020 moet 15 ha bestaand bedrijventerrein worden verdicht en 119 ha nieuw terrein worden gevonden. Het streekplan geeft voorts aan dat kantoorlocaties goed per OV bereikbaar dienen te zijn, en bij voorkeur bij een station worden ontwikkeld. In het streekplan staan ook cultuurhistorische waarden benoemd. Bij de ontwikkeling van plannen moet met deze waarden rekening worden gehouden. De Stelling van Amsterdam is één van de voor Haarlem belangrijkste cultuurhistorische waarden.

Het Nationaal Verkeer en Vervoerplan (NVVP) is niet vastgesteld maar wel van belang als beleidskader. In het NVVP wordt gestreefd naar het inzetten van maatregelen met een maximale effectiviteit en benutten van reeds aanwezige capaciteit. Als beoogde effecten worden een gemiddelde doorrijnsnelheid van 60 km/u en een vergroting van het aantal OV reizigers met 50% gezien. Om de aanwezige infrastructuur optimaal te gebruiken wordt een pakket maatregelen ingezet, waar ruimtelijke ordening onder andere deel van uitmaakt.

In de Rijksnota 'Mensen, wensen, wonen' (2000) worden de kernthema's voor beleid geformuleerd voor woningbouw, woonwensen en woonomgeving. Ruimtelijke consequenties daarvan zijn: een gemiddeld groter ruimtebeslag per woning, een betere afbakening van stedelijk gebied t.o.v. landelijke gebied, toenemend belang van dubbel grondgebruik en hergebruik van bestaande gebouwen, nadruk op hoge ruimtelijke kwaliteit van de woonomgeving, meer ruimtereservering voor specifieke groepen als studenten en nadruk op het adequaat combineren van voorzieningen en woningen in buurten. Provinciaal woonbeleid is vastgelegd in het Kwaliteitshandvest Wonen Noord-Holland (2002). Ruimtelijke consequenties zijn: sterkere afstemming en differentiatie in regionaal verband van de woonopgave, (rail)infrastructuur moet sturend zijn voor de keuze van woningbouwlocaties en woonmilieutypen, een nadruk op grotere woningen (100 m<sup>2</sup> bij herstructurering), grotere variatie in dichtheden in de stad, basisvoorzieningen in alle wijken, inpassing watersysteem en groen in de woonomgeving, meer menging van wonen en werken.

## **De positie van Haarlem in de Westflank van de Noordvleugel**

Haarlem staat bekend als een aantrekkelijke stad om te wonen en te verblijven. Grote kracht ligt in een rijk historisch centrum met veel traditie, bekend als veelzijdige winkelstad en beschikkend over horeca, musea en monumenten en de nabijheid van de kust en duinen. Deze kwaliteiten zorgen jaarlijks voor veel dagtoeristen uit de regio en uit andere delen van het land. Belangrijk zijn de culturele voorzieningen waarvan jaarlijks meer dan 900.000 bezoekers gebruik maken. Voor de gemeenten in de westflank heeft Haarlem een centrumfunctie. Een belangrijk deel van de inwoners van de omliggende gemeenten werkt in Haarlem en maakt gebruik van de voorzieningen. In Haarlem zijn ongeveer 60.000 arbeidsplaatsen en er is sprake van een behoorlijke ingaande pendel.

Kwalitatief hoogstaande voorzieningen en onderwijs- en sportfaciliteiten dragen bij tot de positionering als stijlvolle, aangename woonplaats. In de loop der tijd heeft Haarlem een bevolking aangetrokken met bovengemiddelde inkomens- en opleidingsniveaus. Dit maakt de Haarlemse regio tot een aantrekkelijke afzetmarkt voor producten en diensten. Daarnaast heeft Haarlem een functie voor starters op de woningmarkt, mede gezien de relatief grote voorraad sociale huurwoningen. De uitstroom uit Haarlem bestaat veelal uit gezinnen met middeninkomens naar nieuwbouwlocaties in de regio.

De Haarlemse economie kent zwaartepunten bij openbaar bestuur, diverse soorten dienstverlening en industrie. De afgelopen decennia is de Haarlemse economie in zekere zin resistent gebleken voor beperkingen in het vestigingsklimaat. Evenwel is de steeds problematischer doorstroming op het wegennet, de gespannen woningmarkt en ruimtegebrek in het stedelijk gebied debet aan een economische groei die achterblijft bij het regionaal en landelijk gemiddelde <sup>a</sup>. Haarlem ligt vlak bij het primaire economische hart van de Noordvleugel (Amsterdam, Schiphol). Een van de opgaven voor Haarlem is haar oriëntatie op de regio te vergroten en economisch meer te profiteren van de ligging nabij Amsterdam en Schiphol. Te verwachten valt dat bedrijvigheid meer regionaal geclusterd zal worden. Daarbij kan de zone tussen A9 en de Ringvaart (waaronder ontwikkeling bij Lijnden) ook voor Haarlem een rol spelen.

## **Consequenties voor Haarlem**

Haarlem gelooft sterk in een stedelijk netwerk op regionaal niveau. De regio beschouwen als stedelijk netwerk brengt een grotere afhankelijkheid van oplossingen in regionaal verband met zich mee. Daarom zullen afstemming van woningmarkt, arbeidsmarkt en (H)OV-netwerken van belang worden en meer dan voorheen richtsnoer voor het toekomstige Haarlems ruimtelijk beleid. Haarlem kiest voor een duidelijke positie als stedelijk knooppunt: levendig, toeristisch en aantrekkelijk voor de zakelijke dienstverlening en met specifieke functies in een stedelijk netwerk.

Als stad met 150.000 inwoners wil Haarlem voor een groot aantal functies een plek bieden (bibliotheek, schouwburg, bedrijfsterreinen, ouderenhuisvesting etc.). Dat zal zo blijven. Meer samenwerking en afstemming met de regio leidt evenwel voor een deel tot complementariteit. Sterker nog, met de beschreven opgave waar Haarlem voor staat en het gebrek aan (uitbreidings)ruimte moet Haarlem meer in samenspel met de regio werken. Nieuwe grootschalige zorgvoorzieningen worden bijvoorbeeld op de rand van de gemeentegrens (ziekenhuis Delftplein) of daar buiten gerealiseerd (ziekenhuis Hoofddorp) en gedeeld met de regio. Daarnaast hebben ontwikkeling in de omgeving invloed op Haarlem, zoals uitbreiding van infrastructuur, werk- en (suburbane) woongebieden, de opkomst van nieuwe winkelcentra en de vorming van een regionaal landschapspark in de zone tussen Haarlem en Amsterdam.

## Kader B Negen ruimtelijke afspraken

De opstelling van het structuurplan heeft plaatsgevonden binnen een negental ruimtelijke afspraken voor Haarlem (vastgesteld door de gemeenteraad op 16 januari 2002). In bijlage 2 worden de negen ruimtelijke afspraken verder toegelicht.

*Nieuwe ontwikkelingen vinden zo veel mogelijk plaats binnen het bestaande stedelijk gebied*

*Wonen en werken worden meer gemengd, waar dat (milieu)-technisch mogelijk is*

*In een gelimiteerd aantal buitengebieden is toevoeging van stedelijke functies bespreekbaar*

*Uitbreiding van het aantal woningen en arbeidsplaatsen is conform de toekomstvisie en het OPH, met als voorwaarde dat de leefbaarheid van buurten niet wordt aangetast*

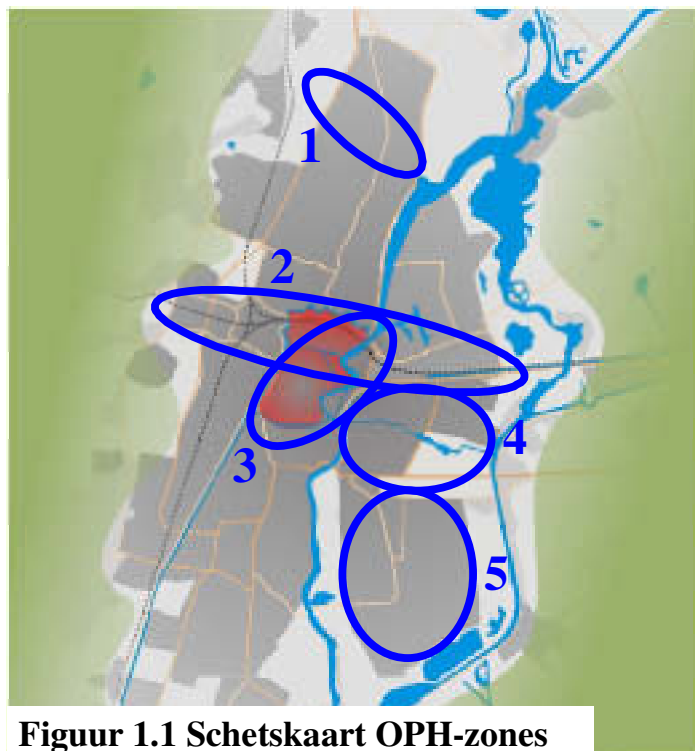
*Op knooppunten (vooral haltes HOV) wordt intensiveren en - waar mogelijk - hoger bouwen toegepast*

*Lightrain (over bestaand spoor) en de Zuidtangent gaan de basis vormen voor het openbaar vervoersnetwerk in en rond Haarlem*

*Aan de rand van de stad wordt vorm gegeven aan de aanleg van een of twee kleine transferia (in ieder geval bij station Spaarnwoude)*

*De bestaande groengebieden in de stad blijven gehandhaafd en worden kwalitatief versterkt. Daarnaast wordt ingezet op goede verbindingen met de groene omgeving buiten de stad*

*In de opgave voor vergroting van het waterareaal zal naast buitengebied ook stedelijk gebied een rol hebben*



- OPH-zones**
1. Jan Gijzenzone
  2. Spoorzone
  3. Vergrote binnenstad
  4. Zomerzone
  5. Schalkwijk

**Figuur 1.1 Schetskaart OPH-zones**

Haarlem vindt verbetering van de bereikbaarheid van en naar de omliggende regio essentieel. Zwaartepunt daarbij is de onderlinge bereikbaarheid tussen Haarlem en de economische concentraties van de regio (Amsterdam, Schiphol, IJmond). Naast optimalisering van het wegennet (overeenkomstig het HVVP, febr. 2003) wil Haarlem met de Zuidtangent en mogelijk in de toekomst 'lighttrain' over bestaand spoor de samenhang tussen de kernen in de regio versterken (Deltanet<sup>b</sup>). Mits dit een snel, frequent en comfortabel openbaar vervoersysteem wordt, dient het mede als alternatief voor het autogebruik. Haarlem wordt daarmee beter per openbaar vervoer (inter)nationaal en regionaal bereikbaar. Dit zorgt zowel voor concurrentie als voor kansen voor Haarlem. De kwaliteit van Haarlem als locatie en stad kan daarin meer haar eigen specifieke betekenis en identiteit hebben.



*Zuidtangent, onderdeel van het regionaal HOV-stelsel*

### 1.3 TOEKOMSTVISIE HAARLEM

Haarlem ligt in het westelijke, rustige deel van de Noordvleugel en onderscheidt zich van de dynamische Amsterdamse regio, het industriële Noordzeekanaalgebied en de zich ontwikkelende Kop van Noord-Holland. Haarlem kiest voor doelen die passen bij die positie. De stad benut zijn sterke punten en bouwt deze uit, zoals aangegeven in de drie beleidsspeerpunten in **de Toekomstvisie Haarlem 2000-2010 en het Ontwikkelingsprogramma Haarlem (OPH)**: profilering op een duurzaam goed woonklimaat, versterking van de zakelijke dienstverlening en versterking van de culturele en toeristische wervingskracht (zie [bijlage 2](#)).

De drie speerpunten zijn algemeen omschreven strategische doelen. De vertaling naar een concreter niveau is in het OPH gemaakt. De uitvoering van een groot deel van het OPH concentreert zich in een vijftal in het OPH gekozen ontwikkelingszones: Vergrote Binnenstad, Schalkwijk, Jan Gijzenzone, Zomerzone en Spoorzone (zie figuur 1.1 hiernaast). Binnen de zones wordt ingezet op versterking en verbetering in de samenhang op sociaal, economisch en ruimtelijk-fysiek gebied.

In de Toekomstvisie is benoemd dat bij de ontwikkeling van de speerpunten er meer contrast in de stad komt. Dat wil zeggen er zijn of komen plekken in de stad waar het drukker mag zijn dan op andere plekken. Daarbij gaat het niet alleen om hoe het er uit ziet (hoog-laag, dorps-stads), maar ook om gebruik (rust of drukte) en om de meer of minder homogene opbouw van wijken. De contrasten tussen drukte en rust komen tot uitdrukking in de binnenstad en bij knooppunten. In de binnenstad liggen bijvoorbeeld rustige hofjes en kleine woonenclaves vlak achter het drukke winkeldomein of horecaconcentraties. Op knooppunten wordt intensief ruimtegebruik en functiemenging toegepast en daarmee een meer stedelijke woonvorm voorgestaan. Rust is een kenmerk van de homogene woonwijken en de meeste wijken nabij de groen-blauwe structuren.

## 1.4 STRUCTUURPLAN OP BASIS VAN DUURZAME STEDELIJKE ONTWIKKELING

De keuze van Haarlem om te functioneren als een van de netwerksteden in de Noordvleugel, de invloed van het beleid van hogere overheden en de beleidslijnen volgend uit de Toekomstvisie, geven aanleiding om het structuurplan Haarlem op te zetten op de grondslagen van duurzame stedelijke ontwikkeling (zie ook paragraaf 2.8). Dit kenmerkt zich door een hoge kwaliteit in gebruik van de ruimte, voldoende leefruimte (werken, wonen en recreëren) en een lage milieubelasting. Belangrijke thema's zijn meervoudig ruimtegebruik, functiemenging, integraal waterbeheer, energie, groen en ecologie, leefbaarheid (milieuhinder) en gezond bouwen. Deze thema's dragen er aan bij om te voldoen aan de opgave voor het structuurplan zoals geformuleerd in 1.1.

In de gemeentelijke nota Duurzame Stedelijke ontwikkeling wordt uitvoerig op de diverse thema's ingegaan. De strategie voor duurzame verstedelijking is in dit structuurplan volgens de volgende principes benaderd:

- a. door intensieve en betere benutting van het stedelijk gebied blijft het buitengebied zoveel mogelijk gevrijwaard van bebouwing en is er minder mobiliteit. Woonfuncties liggen dicht bij werkfuncties. Voorwaarde voor intensivering van ruimtegebruik is een duidelijke gemeentelijke intensivering-strategie <sup>c</sup>.
- b. De ontwikkeling van de stad vindt gebiedsgerichte plaats door waterhuishouding (kwantiteit en kwaliteit), bodem- en milieukwaliteit en stedelijke waarden maatgevend te laten zijn voor functies die in een gebied gesitueerd worden.
- c. (Nieuwe) stedelijke functies (werken, voorzieningen, wonen) worden gekoppeld aan het verkeersnetwerk.
- d. (Nieuwe) woon- en recreatiefuncties worden gekoppeld aan het groen/blauwe netwerk.
- e. Het structuurplan is een lange termijn plan. Een duurzaam invulling vindt het best plaats door het structuurplan een flexibele opzet te geven bij de kaderstelling voor gebiedsgerichte uitwerkingen.

## 1.5 PUNTEN VOOR DE PLANAFWEGING IN DEEL 3

Het geschetste beleidskader in paragraaf 1.1 tot en met 1.4 geeft aanleiding om de volgende punten mee te geven voor de planafweging in deel 3:

1. Het belang van Haarlem voor de Noordvleugel wordt niet bepaald door een grote bouwopgave maar door de bijdrage aan diversiteit in woonmilieus en kantorenmarkt en ligging in een groene omgeving.
2. Haarlem kiest niet voor uitbreidingslocaties, waardoor Haarlem in toenemende mate op de regio is aangewezen voor suburbaan en landelijk wonen en voor extensieve en milieuhinderlijke bedrijven.
3. Het overgrote deel van Haarlem bestaat uit aantrekkelijke woonbuurten en wijken. Uitgangspunt daarvoor is dat karakter en kwaliteit van de leefomgeving behouden blijven en waar nodig verder verbeterd worden.
4. Haarlem heeft in Noordvleugelverband een taakstelling op zich genomen om 4.000 woningen binnen de stad bij te bouwen in de periode na 2010. De woningbouwopgave vóór 2010 komt grotendeels voort uit het in de Toekomstvisie benoemde speerpunt Duurzaam Goed Wonen: in het OPH is besloten dat Haarlem in die periode 3.000 woningen toevoegt. Haarlem heeft vooral behoefte aan extra middeldure en dure woningen en op termijn aan studentenhuysvesting en wil dit - gezien het ruimtegebrek - vooral bouwen in een (hoog)stedelijke setting.

5. Het speerpunt duurzaam goed wonen omvat ook de ruimtelijke kaders voor de sociale pijler. Voor een bewoonbare stad is een aantrekkelijke woonomgeving en voldoende kans om goed te wonen voor alle groepen bewoners van groot belang. Veiligheid, behoud of versterking van buurtidentiteit, genoeg openbare ruimte als ontmoetingsplaats, behoud van voldoende voorzieningen in wijken en buurten (onderwijs, sport, recreatie, gezondheidszorg, hulpverlening, detailhandel etc.) en meer passende economische functies in en nabij wijken (functiemenging) zijn leefbaarheidaspecten die onder dit speerpunt vallen. Om dit te bereiken zijn verbeteringen nodig van het woon- en leefklimaat en bevordering van participatie (iedereen hoort erbij en kan dus meedoen). Leidraad hierbij zijn de begrippen 'ontmoeting' en 'contrasten'.
6. Inzetten op kantorenmarkt (speerpunt zakelijke dienstverlening) betekent een forse intensiveringsopgave. Haarlem wil tot 2010 ca. 130.000 m<sup>2</sup> kantoorruimte ontwikkelen (merendeels al vastgelegd in bestemmingsplannen). In de periode 2010 – 2020 is de ambitie eenzelfde aantal m<sup>2</sup> bij te bouwen. Daarmee wil Haarlem haar strategische ligging ten opzichte van Schiphol en Amsterdam beter benutten en een rol van betekenis spelen voor de opvang van niet-Schipholgebonden ICT-bedrijven.
7. In het algemeen wordt voorzien in een toename van werkfuncties langs goed bereikbare, drukke en doorgaande routes - spoorlijnen en belangrijke verkeerswegen - en op knooppunten van openbaar vervoer. Vooral op de knooppunten ligt menging van economische activiteiten met andere stedelijke functies voor de hand. Opbouw en spreiding van economische activiteiten over de stad kan een belangrijke bijdrage leveren aan de levendigheid, leefbaarheid en veiligheid in verschillende stadsdelen. Bestaande werklocaties, zowel aan de rand van de stad als in de stad zelf, zullen intensiever benut worden. Daarnaast biedt het (her)ontwikkelen van locaties, zoals het transformeren van oude panden tot bedrijfsverzamelgebouwen, mogelijkheden tot intensivering. Bedrijfsactiviteiten die zich (nog) niet laten verenigen met andere stedelijke functies krijgen elders in de stad ruimte. Voor ruimte-extensieve werkgelegenheid is in Haarlem steeds minder plaats. Met name (zware) industrie, bouw- en transportbedrijven zullen meer moeten uitwijken naar de regio (zie 3.6).
8. Eén van de kernkwaliteiten van Haarlem is de ligging te midden van groen en water. Een substantiële groene buffer tussen het stedelijk gebied van Haarlem en Amsterdam wil Haarlem behouden. Juist door de intensiveringsopgave zijn mogelijkheden voor natuur en recreatie in de nabijheid van beide steden belangrijk. Het blauwgroene netwerk zoals voorgesteld in de verkenning Rijksbufferzone Haarlem-Amsterdam vormt een belangrijke drager voor een transformatie van agrarisch buffergebied naar een parkachtige inrichting van regionale betekenis.

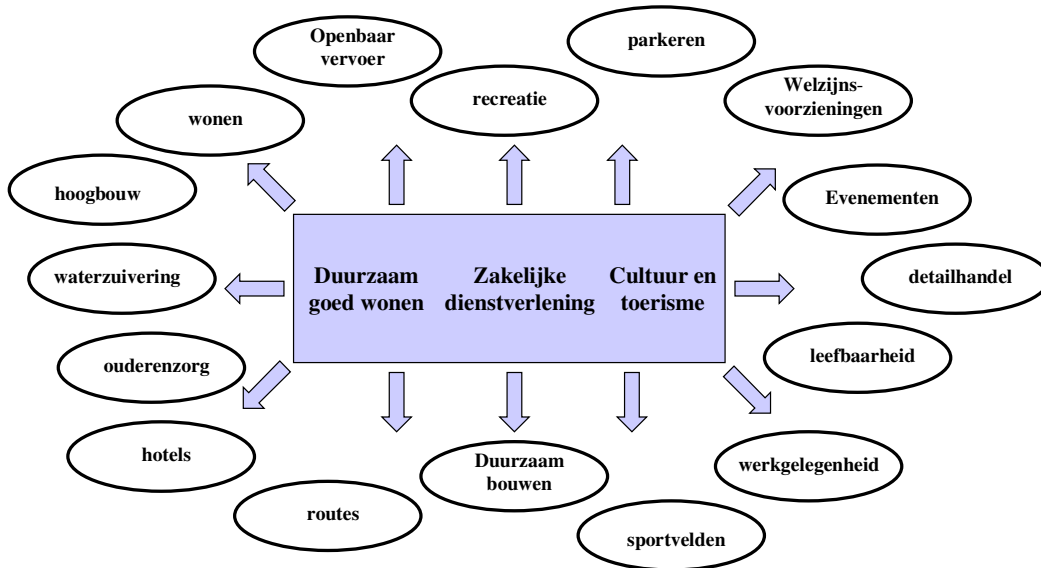


*Impressie toevoegen nieuwe waterverbindingen in bestaand stedelijk gebied*

# DEEL 2 RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGSWENSEN

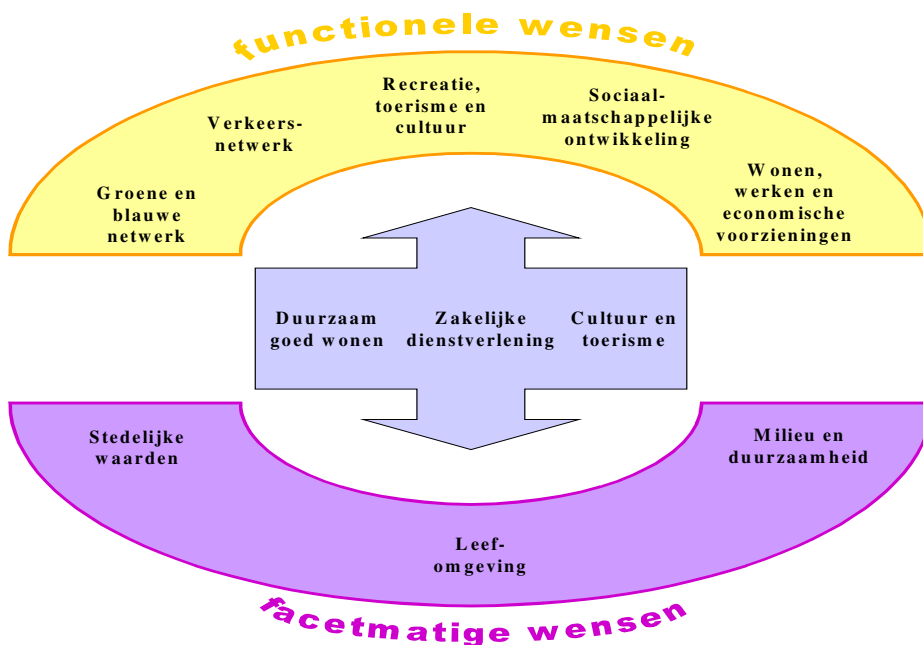
## INLEIDING

In deel 1 zijn in hoofdlijnen de vastgestelde kaders voor het structuurplan aangegeven. Leidend is de Toekomstvisie Haarlem met de drie speerpunten en de beoogde contrastversterking. De Toekomstvisie is sturend in de ruimtelijke ontwikkelingsrichting van veel functies in en kenmerken van Haarlem. In dit tweede deel van het structuurplan worden wensen voor de ruimtelijke ontwikkeling van diverse functies op een rij gezet. Figuur 2.1 geeft schematisch de invloed aan van de speerpunten uit de Toekomstvisie op de ontwikkeling van allerlei functies in Haarlem:



Figuur 2.1

Als vergelijkbare functies geclusterd worden in groepen is het volgende plaatje illustratief (fig.2.2):



Figuur 2.2

Deel 2 van de toelichting is opgebouwd volgens figuur 2.2. Dat gebeurt aan de hand van vijf groepen ruimtevragers (functionele wensen) en drie groepen met facetmatige ontwikkelingswensen. Facetmatig wil zeggen dat deze hebben betrekking op diverse functies. De facetmatige ontwikkelingswensen geven aan met welke ‘mitsen en maren’ de vijf groepen ruimtevragers rekening moeten houden. Deze zijn sturend of soms beperkend voor de uiteindelijke toekenning van ruimte voor de gewenste ontwikkelingen. Milieueisen of cultuurhistorisch belangrijke objecten zijn daar voorbeelden van. De meeste ruimtelijke wensen zijn in beeld gebracht op basis van bestaande gemeentelijke beleidsnota's en eventueel aanvullend onderzoek (zie literatuurlijst). De ruimtelijke ontwikkelingswensen zijn voor de periode tot 2020 geïnventariseerd en samengevat. **In de paragrafen hierna worden per groep de doelstellingen benoemd en uitgelegd en een relatie gelegd met duurzaamheidsaspecten. Per groep is ook een kaart opgenomen met daarop de ruimtelijke ontwikkelingswensen verbeeld. Tekst en kaart zijn aanvullend op elkaar en geven tezamen het complete wensbeeld per groep.**

### Lagenbenadering

De 5 groepen ruimtevragers kunnen als lagen in de stad beschouwd worden. Groen en water krijgen als eerste aandacht. Het groen-blauwe netwerk bepaalt voor een belangrijk deel de condities voor duurzame kwaliteit. Bereikbaarheid en infrastructuur zijn de tweede laag en vormen het fundament voor de stedelijke ontwikkeling. Met deze twee lagen is de ruimtelijke hoofdstructuur bepaald voor alle gebruiksfuncties en bebouwde functies. Groen en water zijn structurerende lagen die in de tijd vrij langzaam veranderen en om die reden ook wel laagdynamisch genoemd worden. De verkeersontwikkelingen (autoverkeer, openbaar vervoer en fiets) en de bebouwde functies zijn hoogdynamischer en kennen meer verandering en beweging. Dit is in Haarlem nog eens versterkt aan de orde. De stad heeft immers bijna geen uitbreidinglocaties meer en ontwikkelingswensen moeten daarom een plek krijgen binnen bestaand bebouwd gebied. De lagenbenadering is in figuur 2.3 schematisch verbeeld.



*Figuur 2.3 lagenbenadering (uit streekplan Noord-Holland Zuid, 2003).*

## 2.1 GROEN-BLAUW NETWERK

- Doelstelling voor de ontwikkeling van het groene netwerk in Haarlem is tweevoudig: versterking van groen met vooral ecologische waarden (gericht op de natuur) en versterking van groen met vooral stedelijke waarde (gericht op de mens).
- Doelstelling voor een (duurzame) ontwikkeling van het Haarlemse watersysteem is een veilig, veerkrachtig en ecologisch gezond watersysteem, waarbij inrichting en beheer zorgen voor een goede afstemming en vervulling van de belevingswaarde en relevante gebruiks- en natuurfuncties.

### Hoofdzonering

De stad Haarlem ligt op een strandwal en grensvlak van twee verschillende bodemstructuren, met verschillende daaraan gerelateerde ecologische waarden. Het westelijk deel is binnenduinrandgebied (zandgrond), het oostelijk deel is veenweidegebied.

### Versterking ecologische groenwaarde

Versterking van groen met ecologische waarde bestaat uit:

1. veiligstellen van (lokale/provinciale) ecologische hoofdstructuren (EHS): Verdolven Landen, ringvaartzone en taluds van de spoorlijnen;
2. ontwikkeling van natuurwaarden in het stedelijk gebied: geen verbindende functie zoals bij de EHS, maar 'de stad in leiden' van (droge en natte) ecologische waarden via bestaande groene of blauwe dwarsverbanden.

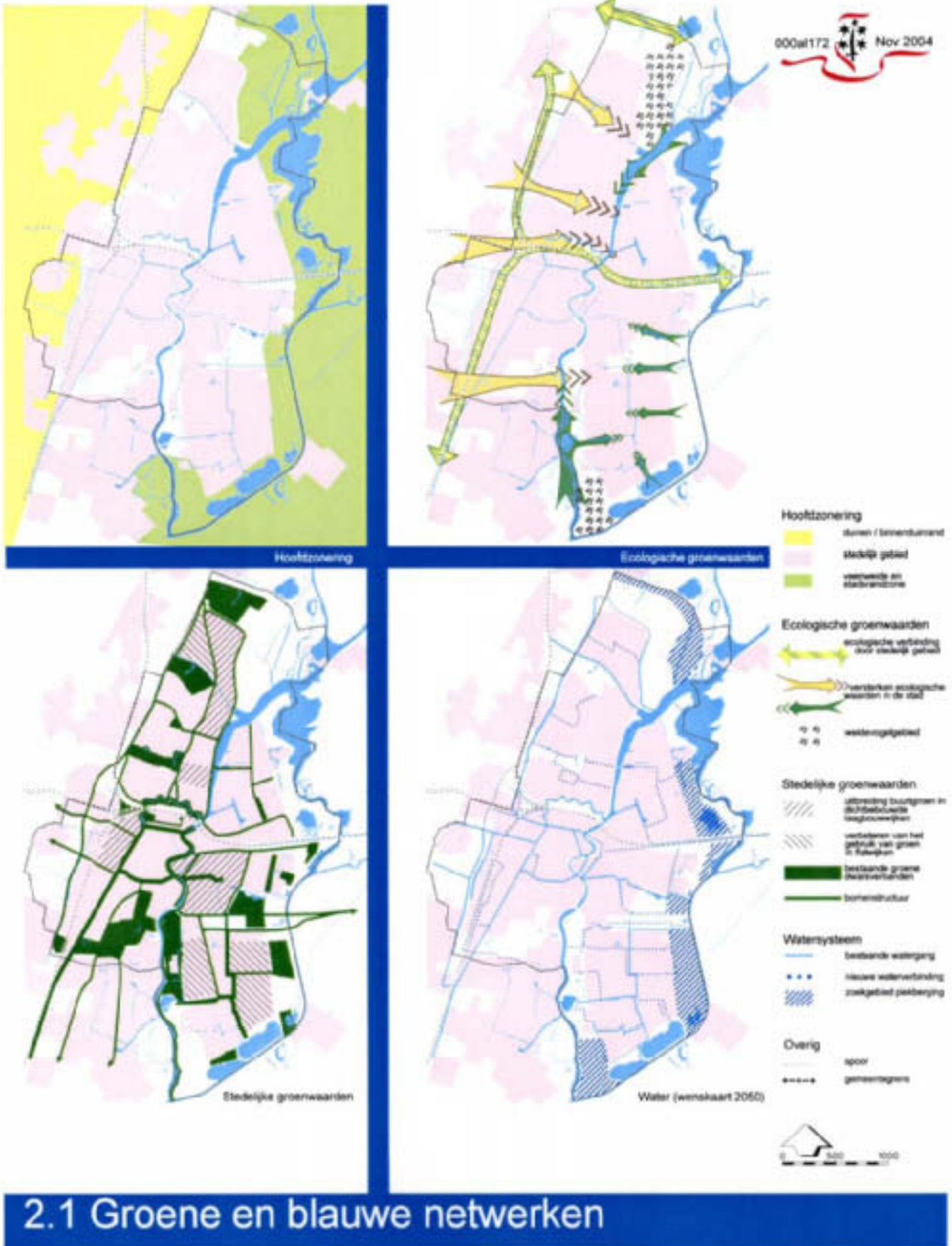
In gebieden waar de bebouwingsdichtheid laag is heeft realisatie van natuur- en ecologievriendelijke oevers een meerwaarde (bijv. Jan Gijzenkade en Zomervaart). Daar waar de druk op oevers vanuit recreatie groot is, zoals in de Bolwerken, sluit de inrichting van de oevers aan bij het gebruik en het karakter van het stedelijk gebied. In een aantal delen van de buitengebieden vormt natuur de hoofd-functie en staat de ecologische ontwikkeling voorop. Het gaat om de Hekslootpolder en de Verenigde Polders (beide weidevogelgebied), de Verdolven Landen, de zuidelijke delen van het Westelijk Tuinbouwgebied en het oostelijk deel van de Veerpolder. De toegankelijkheid voor mensen is hier beperkt. De rest van de Haarlemse buitengebieden staan meer in het teken van recreatief medegebruik, hoewel de gebruiksintensiteit hier lager ligt dan in groengebieden in het stedelijk gebied (zie hieronder).

### Versterking stedelijke groenwaarde

Voor een duurzame stedelijke ontwikkeling is het in stand houden en versterken van de bestaande stedelijke hoofd groenstructuur uitgangspunt. Onderdeel daarvan vormt de gewenste hoofd bomenstructuur. Uitbreiding van (kleinschalig) groen in stedelijk gebied is vooral gewenst in dichtbebouwde laagbouwwijken waar een tekort is aan buurtgroen: Indische buurten, Transvaalbuurt, Leidsebuurt, Slachthuisbuurt, Amsterdamsebuurten en het centrumgebied.

Tweede uitgangspunt is vergroten van de gebruiksintensiteit van het bestaande groen in de stad. Enerzijds door de inrichting van groengebieden beter af te stemmen op recreatief gebruik, bijvoorbeeld in Delftwijk en Schalkwijk. Anderzijds door de toegankelijkheid van stedelijk groen en de (onderlinge) bereikbaarheid ervan voor langzaam verkeer te verbeteren.

Basis voor vergroting van de bereikbaarheid vormen herkenbare, aantrekkelijke en doorgaande recreatieve routes (zie 2.3). Meer recreatieve verbindingen voor langzaam verkeer zijn wenselijk binnen het stedelijk gebied en vanuit stedelijk gebied naar buitengebieden. Door herinrichting en nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer zal in een aantal delen van de buitengebieden het recreatief medegebruik worden bevorderd. Voor zover dit zich verdraagt met bestaande natuurwaarden en de



ecologische ontwikkeling gaat het om het Schoteroog, westelijk deel van de Veerpolder, de Molenplas e.o. en de noordelijke delen van het Westelijk Tuinbouwgebied rondom de Brouwersvaart. Dit laatste gebied wordt als uitvoering van het Landschapsbeheerplan Westelijk Tuinbouwgebied Haarlem (Nieuwland, 2002) een stadsnatuurpark (openheid en recreatief medegebruik vergroten).



### *Zomervaart*

#### **Water**

Voor een (duurzame) ontwikkeling van het Haarlemse watersysteem zijn civieltechnische en ruimtelijke maatregelen nodig, zowel in het stedelijk gebied als in de buitengebieden. Dat komt met name neer op het graven van nieuwe watergangen, maken van verbindingen en aanwijzen van locaties voor tijdelijke waterberging. Het structuurplan heeft een rol in het accommoderen van ruimte voor nieuwe watergangen en -plassen. Op kaart 2.1 staan de gewenste nieuwe waterverbindingen tot 2050 aangegeven (overeenkomstig het in 2004 vastgestelde IWP, Integraal Waterplan Haarlem). Motivering en uitleg over de ligging van de watergangen zijn in het IWP terug te vinden. Het IWP onderscheidt versterking van een drietal watersystemen met elk haar gebiedseigen ecologie en waterkwaliteit: duinsysteem, boezemsysteem en poldersysteem. Planvorming voor vernieuwing van een deel van het polderwatersysteem is in voorbereiding (in relatie tot het Uitvoeringsplan Schalkwijk2000<sup>+</sup>).

Een aantal delen van de veenweidegebieden is geschikt om een functie te krijgen als piekberging van oppervlaktewater. Dit houdt in dat voor kortere of langere tijd weilanden onder water worden gezet ter vergroting van het waterbergend vermogen van het polderwatersysteem. Deze delen zijn als zoekgebieden op het kaartje aangegeven: delen van Verenigde Polders, Poelpolder, Zuiderpolder, Veerpolder, Verdolven Landen en de Oude Spaarndammerpolder. Bij piekberging gaat het om tijdelijke berging (eens in de 5 à 15 jaar voor enkele dagen) van overtollig oppervlaktewater als gevolg van hevige neerslag. Het water wordt zo snel mogelijk weer afgevoerd. De Oude Spaarndammerpolder zou mogelijk als overloopgebied voor duinwater ingezet kunnen worden. Het duinwater wordt dan via de Verdolven Landen naar de Oude Spaarndammerpolder geleid en daar gebufferd (seizoensberging).

Seizoensberging treedt meerdere malen per jaar in werking en het geborgen water wordt gebruikt voor de nabijgelegen percelen. In het nieuwe watersysteem voor Schalkwijk zal dit spelen. De Meerwijkplas, Poelbroek en de Poelpolder vormen onderdeel van het nieuwe watersysteem voor Schalkwijk en zullen voor waterzuivering en waterberging (met name door peilfluctuaties) worden ingezet.

In juli 2003 hebben het Rijk, de provincies, VNG en de Unie van Waterschappen het Nationaal Bestuursakkoord Water ondertekend. Hierin hebben de betreffende partijen vastgelegd op welke wijze de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het waterbeleid voor de 21e eeuw zal worden vormgegeven. Het is de bedoeling dat de betreffende partijen gezamenlijk verder uitwerking geven aan de manier waarop het op orde brengen en houden van de waterhuishouding gerealiseerd kan worden. De gemeente Haarlem en het hoogheemraadschap van Rijnland zullen gezamenlijk werken aan het verbeteren van het Haarlemse watersysteem, zowel wat kwaliteit als kwantiteit betreft.

Ten behoeve van de stedelijke wateropgave wordt ernaar gestreefd het huidige wateroppervlak in Haarlem tot 2050 met 43 ha uit te breiden. Hiervan komt 9 ha ten goede aan de opvang van pieklasten als gevolg van verstedelijking (aangenomen dat de verharding tot 2050 met 5% toeneemt). De overige 34 ha komen ten goede aan de opvang van de verwachte extra neerslag als gevolg van klimaatsverandering.

Of de genoemde buitengebieden geschikt zijn voor seizoens- of piekberging is niet zeker. Op basis van nader onderzoek zal moeten blijken of de beoogde waterberging uit financieel, maatschappelijk en landschappelijk oogpunt uitvoerbaar is. Deze aspecten zullen de komende jaren door de gemeente en het hoogheemraadschap onderzocht worden. De provincie Noord-Holland heeft in de partiële herziening van het streekplan Noord-Holland zuid aangegeven dat de stedelijke wateropgave voor bovengenoemde gebieden vastgelegd zal worden in het provinciale Waterplan. De gebieden staan daarmee niet langer op de streekplankaart aangegeven als zoekgebieden voor waterberging. Aangezien er sprake is van een stedelijke wateropgave (en niet van een regionale), gaat de provincie ervan uit dat ruimte voor water met behulp van fijnmazige oplossingen gevonden kan worden. Grootschalige, regionale waterberging zal in Haarlem niet aan de orde zijn.

### **Integratie groene en blauwe netwerk**

De ontwikkeling van de groene en blauwe doelstellingen leidt over het algemeen niet tot een onderling ruimtelijk conflict. Een duurzame ontwikkeling van stedelijk groen, ecologie en water in en om de stad is in de meeste gevallen extra kansrijk door deze functies te combineren (zie ook paragraaf 3.2). Groengebieden van voldoende formaat vormen een belangrijke bron voor ecologie, evenals water met een voor ecologie gunstige kwaliteit. Bovendien geven water en groenstructuren vaak sfeer in wijken en op drukke plekken en nodigen uit tot verpozen en ontmoeting (parkfunctie). De ambities zoals gesteld in het IWP impliceren daarom naast een kwantitatieve opgave meteen een kans voor kwaliteitsverbeteringen van openbare ruimte in wijken en knooppunten (zie ook deel 4 van de toelichting).



*Charta 77 vaart (Zuiderpolder)*

## 2.2 VERKEERSNETWERK

Doelstelling verkeersnetwerk (overeenkomstig het Haarlems Verkeer en Vervoersplan 2003): bereikbaar houden van de stad en verbeteren van de leefbaarheid in de stad zijn leidend voor de toekomstige ontwikkeling op verkeersgebied.

### Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de stad en de wijken wordt gehandhaafd door versterken van het regionaal OV-netwerk, verbetering van de doorstroming van de bus en het gebruik van de fiets aantrekkelijker te maken. Bedoeling is een verandering te krijgen in de 'modal split': de verhouding tussen (toenemend) gebruik van openbaar vervoer en langzaam verkeer (fiets) en het gebruik van auto's. In de spits zal zoveel autoverkeer tot het wegennet van Haarlem toegelaten worden als het wegennet kan verwerken en buiten de spits een redelijke doorstroming op het hoofdwegennet worden gerealiseerd. Specifiek voor railverkeer is de inzet realisering van lightrain op de bestaande spoortrajecten en een vertramping van het Zuidtangentraject. Realisatie van lightrain met extra haltes verhoogt de bereikbaarheid van Haarlem en geeft ruimtelijke ontwikkelingspotenties rondom de haltes (verdichtingslocaties).

### Leefbaarheid

De leefbaarheid in de stad wordt verbeterd door alternatieven voor het gebruik van de auto te bieden en geen verdere uitbreiding van wegen in woongebieden. Met leefbaarheid wordt bijvoorbeeld bedoeld aantrekkelijke woon- en winkelomgeving, waar kinderen kunnen spelen en waar veilige routes naar voorzieningen en scholen zijn. Daarbij is de inzet minder verkeer in de wijken, vergroten aandacht en prioriteiten voor fiets en openbaar vervoer en optimaliseren van het busnet voor de korte termijn. Bij stedenbouwkundige planvorming is het instrument Vervoers Prestatie op Locatie (VPL) nuttig om leefbare en energiezuinige wijken te maken<sup>d</sup>.

Duurzame oplossingen om hinderlijk autoverkeer uit verblijfsgebieden te weren worden gezocht in bundeling op gebiedsontsluitingswegen en daar vandaan te parkeren in parkeerconcentraties (bij nieuw te ontwikkelen knooppunten en andere concentraties en stedelijke vernieuwingsprojecten). Die nieuwe parkeervoorzieningen worden bij voorkeur op een ondergrondse laag gebouwd ten gunste van een autoluwe inrichting van het openbare gebied. De inrichting van de openbare ruimte wordt daarbij meer gericht op langzaam verkeer en het gebruik van openbaar vervoer. Incidenteel zijn geheel autovrije woonvormen denkbaar. In die situatie is een aangepaste toetsing aan de parkeernorm vereist. Dergelijke duurzame verkeersoplossingen zijn vaak gemoeid met hogere kosten. Door geconcentreerd te bouwen en mogelijk meerdere functies te bundelen kunnen de middelen toch opgebracht worden om ondergronds te parkeren en zo verkeersvrije ruimte te creëren. Geconcentreerd, gemend bouwen doet vaak ook de kansen voor exploitabel openbaar vervoer toenemen.

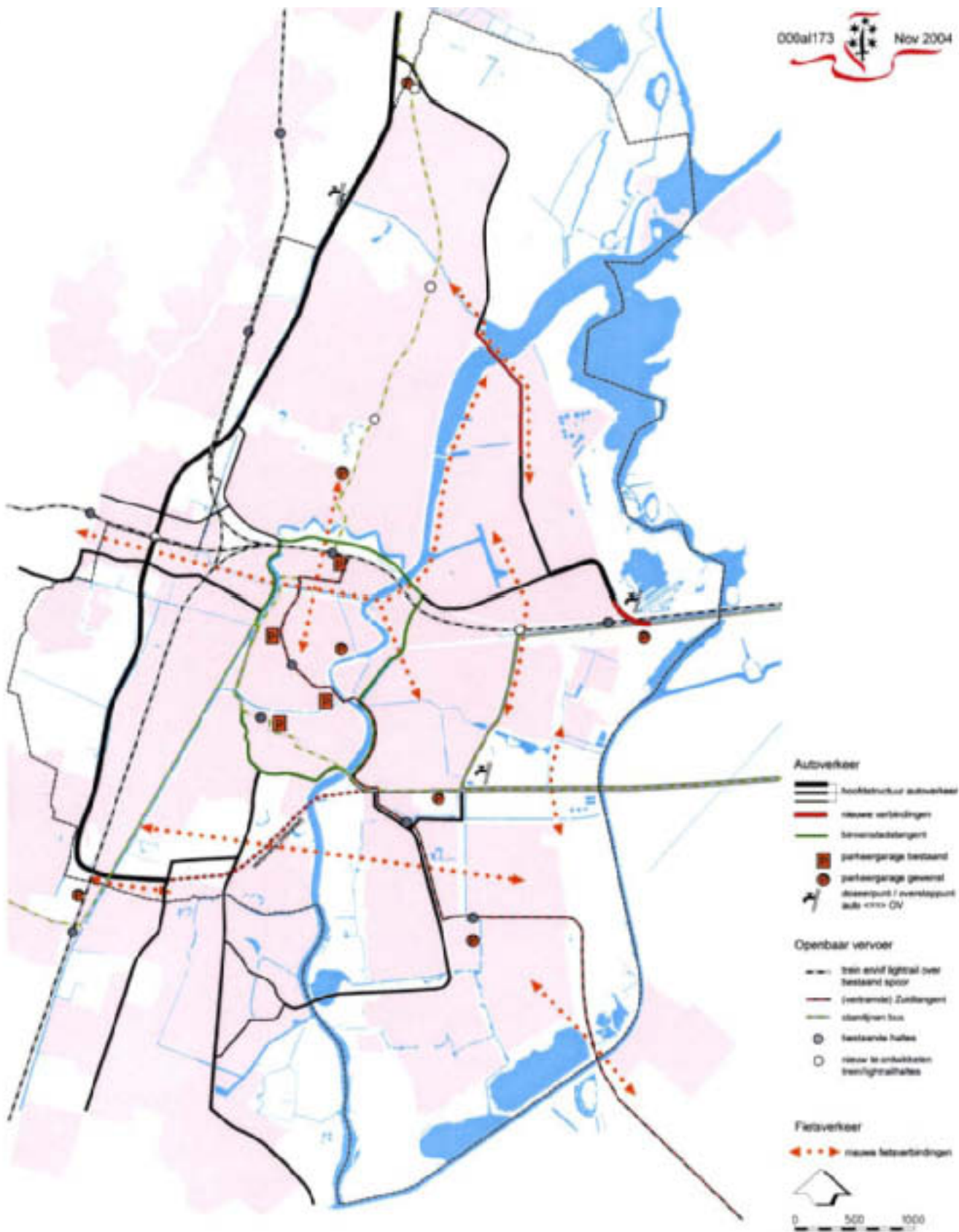
Om aan de doelstellingen voor bereikbaarheid en leefbaarheid nader inhoud te geven is een aantal reserveringen gewenst voor autoverkeer, openbaar vervoer en fietsverkeer:

#### Autoverkeer

Voor Schalkwijk is ter verbetering van de leefbaarheid minder (doorgaand) verkeer in wijken reeds een belangrijk uitgangspunt bij de herinrichtingsplannen. Om dit ook voor anderen delen van Haarlem te bereiken is de aanleg van drie nieuwe verbindingen wenselijk:

- Oudeweg in plaats van Amsterdamse vaart als entreeroute van de stad (nieuwe fly-over nodig tussen A200 en Camera Obscuraweg).

000a1173  Nov 2004



## 2.2 Verkeersnetwerk

- De aanleg van een Oostweg door de Waarderpolder vermindert in belangrijke mate de verkeersdruk in Haarlem-Noord en Oost. Vooral de Rijksstraatweg, Spaarndamseweg en Amsterdamsevaart worden daardoor ontlast. De Oostweg is een stedelijke weg die primair dient voor het naar de randen geleiden van het autoverkeer in Haarlem-Noord. De aanleg van een nieuwe oeververbinding over het Spaarne is daarbij noodzakelijk (Schoteroogbrug).
- Een directe verbinding van de Westelijke Randweg met de Schipholweg kan een belangrijke rol hebben om de doorstroming van het verkeer in Haarlem-Zuid te bevorderen en de verkeersdruk op de Kamperlaan drastisch te verlagen (zie deel 4).

Daarnaast zullen op strategische plekken op de drie belangrijkste in- en uitvalswegen in de spits doseerpunten in gebruik worden genomen. De automobilist heeft op deze plekken de keuze over te stappen op openbaar vervoer (aanleg kleine transferia). Tot slot zijn voor het autoverkeer op de kaart locaties aangeduid voor extra parkeergarages.

#### Openbaar vervoer

Om Haarlem in het netwerk van de Noordvleugel bereikbaar te houden is een opwaardering van het openbaar vervoer (OV) nodig. De hoofdtracés van het openbaar vervoer worden gevormd door de spoorrailverbindingen en de route van de Zuidtangent. De inzet van lightrain op de bestaande spoortrajecten en een vertramming van het Zuidtangenttraject kan een belangrijke meerwaarde opleveren voor ruimtelijke ontwikkelingspotenties van locaties. Andersom neemt de haalbaarheid van een lightrain en een vertramming van het Zuidtangenttraject toe naarmate er rond haltes voldoende vervoerspotentieel aanwezig is. Om deze reden is verdichting met woon- en werkfuncties en voorzieningen rond knooppunten van groot belang voor de ontwikkelingsmogelijkheden van nieuwe vormen van infrastructuur.

De aanleg van meer vrije infrastructuur voor OV wordt doorgevoerd om de doorstromingsnelheid van openbaar vervoer in de stad te vergroten. Ook de omgeving van station Haarlem Centraal moet om die reden aangepast worden. Ongeacht het eventuele vervolgotracé van de Zuidtangent blijft de Rijksstraatweg door zijn centrale ligging ook in de toekomst een belangrijk OV-traject (OV-bereikbaarheid van Haarlem-Noord en Velsen/IJmond).



Stamlijnen worden opgewaardeerd tot hoogwaardig openbaar vervoer (HOV-lijn), omdat alleen op deze wijze het OV aantrekkelijk kan blijven. HOV-haltes kunnen in sterke mate bepalend zijn voor de ontwikkeling van knooppunten (in Noord bijv. Delftplein, Jan Gijzenkade). Daarom zal de Rijksstraatweg op de structuurplankaart worden aangeduid als een verbinding voor hoogwaardig openbaar vervoer. De Rijksstraatweg is een bustraject waarop Haarlem op dit moment met de provincie werkt aan opwaardering tot HOV. Ook andere lijnen die mogelijk opgewaardeerd worden zijn op de kaart aangegeven.

#### Fietsverkeer

Evenals het gebruik van openbaar vervoer is het gebruik van de fiets een alternatief voor de auto, zij het op korte afstanden. De fiets is veelal van belang als voortransportmiddel voor het openbaar vervoer. Snelle fietsroutes naar treinstations en haltes HOV alsmede veilige fietsenstallingen zijn hiertoe benodigd. Het fietsgebruik in Haarlem is lager dan op grond van de stedelijke dichtheid verwacht kan worden. Haarlem is een compacte stad en er zijn daardoor veel bestemmingen op fietsafstand. Daarmee heeft Haarlem een hoge potentie voor fietsgebruik. Om het fietsgebruik te stimuleren is verbetering en uitbreiding van het fietsnetwerk gewenst. Inzet is meer vrij liggende fietsvoorzieningen en verbindingen realiseren of verbeteren tussen stadsdelen onderling en tussen stadsdelen en recreatiegebieden buiten Haarlem.

Het HVVP omvat de visie en uitvoering van verkeersbeleid voor de fiets. Het structuurplan is bedoeld voor het oplossen van ruimtelijke knelpunten, door op hoofdlijnen de benodigde ruimtelijke reserveringen vast te leggen. Daar waar het gaat om bestaande fietsverbindingen die een kwalitatieve verbetering behoeven is het HVVP en zijn uitwerkingsprogramma het geëigende instrument. Daarom zijn in het structuurplan alleen de belangrijkste gewenste doorgaande hoofdroutes en de ontbrekende schakels indicatief op de plankaart aangegeven, aangevuld met fietsroutebeleid uit oogpunt van recreatie (zie 2.3).

In het HVVP is het volledige fietsnetwerk als (sub)kaart opgenomen. Verdere uitvoering van beleid voor fietsers vindt plaats via uitwerkingen van het HVVP. (Extra) middelen wordt niet via het structuurplan vastgelegd.

## 2.3 RECREATIE, TOERISME EN CULTUUR

- De doelstelling voor recreatie is tweeledig: ontwikkeling van een (regionaal) netwerk van recreatieve routes voor langzaam verkeer over land en water en verhogen van de recreatieve waarde van groengebieden buiten de stad en parken en volkstuinen binnen de stad.
- Doelstelling voor de ontwikkeling van de toeristische en culturele sector is meer bezoekers naar de stad te trekken.

### Algemeen

In 1.2 is het belang van Haarlem en zijn omgeving voor toeristisch en recreatief bezoek aangegeven. De doelstelling is toerisme, recreatie en cultuur uit te laten groeien tot belangrijke ontwikkelingspijler van de stad. Kort gezegd wordt er ingezet op vergroten van het binnenstadsdomein, behoud van bestaande recreatieve voorzieningen in wijken en buurten en uitbreiden van de meer stedelijk recreatieve functies. Ook gaat het om beter benutten van het Spaarne en zijn oevers en versterken van recreatieve routes in de stad en naar de omgeving. Dit alles met als opzet het aantrekken en ‘vasthouden’ van bezoekers.

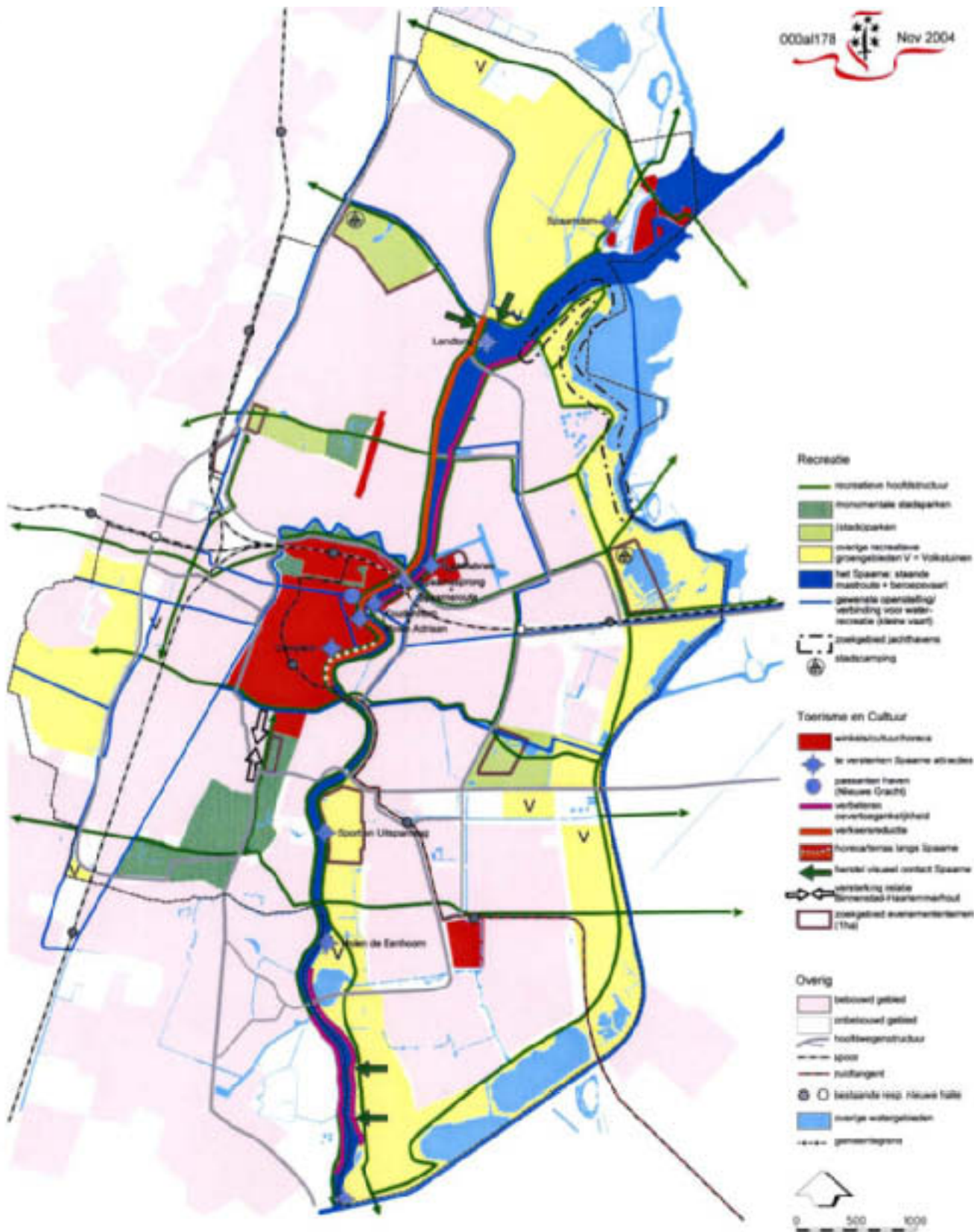
Haarlem wil toename van het aantal bezoekers uit economisch oogpunt (toename bestedingen) en sociaal oogpunt (toename levendigheid en stimuleren ontmoeting en openbaarheid). Daarom zijn van belang: goede evenementen (festivals, topsport, nautica, bloemencorso etc.), voldoende hotelaccommodaties, een schone en veilige binnenstad en een goede bewegwijzering in de stad.

Om die aspecten en de afstemming onderling te verbeteren is een aantal lijnen uitgezet, zoals versterking van de promotie- en marketingstructuur en organiseren van congressen en evenementen. Het aanzicht van de binnenstad verbetert door inspanningen van de Centrum Management Groep. Via een subsidieregeling worden ondernemers in de binnenstad gestimuleerd de reclame op de gevels naar de nieuwe richtlijnen te voegen. Voorts is sterker cultureel-toeristisch beleid gewenst rondom de meer dan duizend monumenten en is betere bereikbaarheid van (en parkeergelegenheid nabij) bestaande en nieuwe culturele voorzieningen van groot belang.

### Recreatie

Op basis van de Haarlemse Recreatienota en de doelstelling genoemd in 2.1 (stedelijk groen) en 2.4 (onderwijs en sport) staan op de kaart te versterken of te ontwikkelen herkenbare en aantrekkelijke, doorgaande recreatieve routes (fietsen, wandelen<sup>e</sup>). Het gaat om routes door de stad en naar buitengebieden (groene lijnen op de kaart). De recreatieve mogelijkheden in Haarlem zijn met name gekoppeld aan het groenblauwe netwerk.

De behoefte aan kwalitatief hoogwaardige recreatiemogelijkheden in Haarlem en aanliggende gebieden zal de komende decennia groeien: enerzijds door toename verstedelijking in de omgeving en daarmee de recreatiedruk, anderzijds door een verschuiving in de sportbeoefening van georganiseerde sport naar individuele en recreatieve sport ('outdoor'). Om die reden zijn de in 2.1 voorgestelde reserveringen voor groen (buitengebieden en stadsparken) en water ook reserveringen uit recreatiebelang. De gewenste openstelling en het geschikt maken van bestaande en nieuwe watergangen voor recreatief medegebruik (primair gaat het om routes voor - kleine - pleziervaart en kano's) staat met blauwe lijnen op de kaart. Evenwel zal gebruik en uitbreiding van watergangen uit oogpunt van waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief) niet altijd kunnen stroken met recreatiedoeleinden.



## 2.3 Recreatie Toerisme en Cultuur

Voor volkstuinten (tuinenparken) zal openstelling voor recreatief medegebruik veel sterker de nadruk gaan krijgen. Dit is deels al in contracten met de gemeente vastgelegd. Gezien de wachtlijsten is er behoefte aan uitbreiding van het areaal. Specifiek voor de waterrecreatie is een reservering aangegeven voor de vestiging van een jachthaven in het te ontwikkelen recreatiegebied Schoterroog. Deze reservering is ter vervanging en zo mogelijk uitbreiding van eventueel van elders uit de gemeente te verplaatsen jachthaven(s).



*Gebouw havenkantoor*

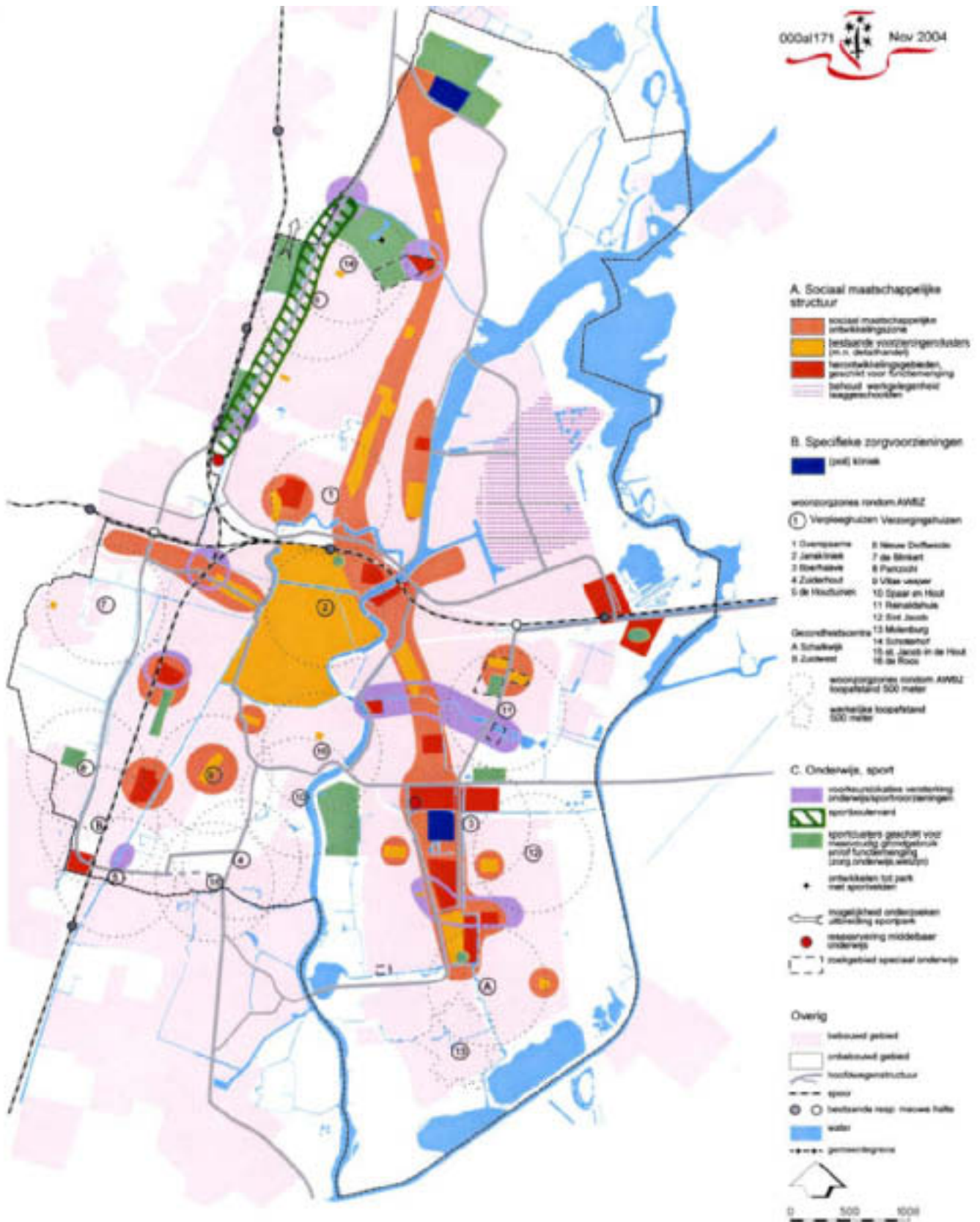


*Terrassen aan het water (centrum Leiden)*

### **Toerisme en cultuur**

De ruimtelijke bijdrage aan de doelstelling voor de ontwikkeling van de toeristische en culturele sector ligt samengevat in de volgende opgaven:

1. Versterken van bestaande stedelijke toeristisch-culturele voorzieningen door betere bereikbaarheid.
2. Uitbreiding van het aanbod culturele en toeristische voorzieningen voor Haarlemmers en bezoekers. Ruimte hiervoor kan gevonden worden door uitbreiding van het multifunctionele binnenstadsdomein richting de oostzijde van het Spaarne (Spaarnesprong) met publiekstrekkende functies. Het cultureel centrum Nieuwe Energie (vml. EBH-terrein) is hierbij een belangrijke ontwikkeling. Dit is een goed voorbeeld van hergebruik van afgeschreven gebouwen voor culturele functies en activiteiten: een initiatief dat voor meer gebouwen in Haarlem navolging kan krijgen. Ook Raaks, station Oostpoort (nieuwe stadion) en Spaarndamseweg zijn locaties die geschikt zijn voor nieuwe publiekstrekkende voorzieningen.
3. Meer locaties voor ateliers en oefenruimten.
4. Ruimtereservering voor een nieuw evenemententerrein (kansrijke locaties op de kaart aangegeven).
5. Reservering nieuwe centrale locatie voor de stadsbibliotheek (in dit structuurplan niet onderzocht).
6. Betere en meer overnachtingsmogelijkheden (hotels, stadscamping). Ruimte voor een (stads)-camping kan geboden worden bij de Veerplas, in combinatie met een evenemententerrein, bij de jeugdherberg in het Schoterbos of bij de Schouwbroekerplas ('Put van Vink'). Onderzoekswaardig is een idee om, behalve een kleine camping, bijv. trekkershutten of drijvende herberg toe te laten.
7. Voor de verdere ontwikkeling van watertoerisme is een duidelijke ruimtelijk-fysieke nautische kern, en daarmee samenhangend een duidelijker op het Spaarnewater gebaseerde signatuur van Haarlem, gewenst. Zo kan watertoerisme een bijdrage leveren aan het vergroten van het binnenstadsdomein en op een aanvullende wijze eigen publiek naar de stad brengen. Voorkeurslocatie: oostoever in Spaarnespronggebied.
8. Bij voorkeur vormt de vestiging een nieuw multifunctioneel gebouw voor het havenkantoor in combinatie met watergerichte (sport)voorzieningen onderdeel van de nautische kern.
9. Groen en water in de stad en in de omgeving kunnen toegankelijker gemaakt worden voor bewoners en bezoekers door het realiseren van aantrekkelijke recreatieve routes, waarbij met name het Spaarne en de oevers een belangrijke rol spelen.
10. Daarnaast is het verbeteren van de bereikbaarheid van en naar de kust per fiets (intergemeentelijke samenwerking) en per openbaar vervoer van groot belang.



## 2.4 Sociaal- maatschappelijke ontwikkeling

## 2.4 SOCIAAL-MAATSCHAPPELIJKE ONTWIKKELING

Deze paragraaf gaat in op wensen ter verbetering van het voorzieningenniveau in Haarlem op het gebied van gezondheidszorg, welzijn, onderwijs, kinderopvang en sport.

Doelstellingen:

- sociaal-maatschappelijke voorzieningen meer clusteren in nabijheid van elkaar, bij voorkeur bij bestaande winkel- of zorgconcentraties in of nabij wijken. Deze ontwikkeling vindt plaats in combinaties met woningbouw in hoge dichtheid en een autoluwe en multifunctionele inrichting (dubbel grondgebruik).
- Bij sociaal-maatschappelijke ontwikkeling de nadruk leggen op Haarlemse aandachtswijken en kwetsbare groepen en op behoud van verschillen in (historische) identiteit en bevolkingsopbouw in wijken.

### Clusteren van voorzieningen

Haarlem wil in de toekomst voorzieningen meer gaan clusteren en deze clusters voldoende verspreiden over de stadsdelen en wijken. Kansrijke locaties zijn plekken waar nu al veel mensen komen, zoals winkelcentra en OV-knooppunten, en die goed bereikbaar zijn of worden. Een herkenbare route voor langzaam verkeer door of langs dergelijke locaties is essentieel.

Door de ontwikkeling van sociaal-maatschappelijke voorzieningen op de bovenbedoelde locaties wordt ontmoeting bevorderd, zorg zo toegankelijk mogelijk gemaakt, onderwijs meer geïntegreerd in de samenleving en is er meer stimulans om van sport- en recreatievoorzieningen gebruik te maken. Bovendien leidt het meer groeperen in de directe woonomgeving van het aanbod van voorzieningen tot optimaal en multifunctioneel ruimtegebruik (diverse functies in een gebouw op één dag). Bijvoorbeeld schoolgebouwen, pleinen en gymzalen (ook buiten schooltijd) gebruiken voor kinderopvang, peuterspeelzalen, naschoolse opvang en speeltuin. Brede scholen zijn hier al een uitvloeisel van.



Maar ook wijkwelzijn, multifunctionele, flexibele ontmoetingsruimten voor ouderen, moedercentra voor (allochtone) vrouwen, wijkbibliotheek, cursusruimte, vergaderruimte, gezelligheidsclubjes, sport en recreatie zijn voorbeelden van verbreed gebruik. Dit worden 'sociale bedrijfsverzamelgebouwen' die door de tijd heen wisselende voorzieningen onderdak kunnen bieden.

Ander voorbeeld is gezondheidscentra (waaronder eerstelijnsfuncties) en dienstencentra combineren binnen één complex, met als aanvulling een kennis- en informatiepunt. Dergelijke sterke centra zijn van groot belang voor het creëren van wonen-welzijn-zorgmilieus.

Onder multifunctionaliteit valt ook (grote) sportaccommodaties geschikt maken voor meer functiemenging met onderwijs en welzijnsinstellingen en toegankelijker en aantrekkelijker maken.

Dit alles vraagt om integraal beleid: samenwerkingsrelaties tussen diverse partners binnen het sociale en fysieke domein en een flexibele inrichting van gebouwen.

### **Gezondheidszorg & welzijn**

Het gebruik van voorzieningen is het meest intensief op jonge leeftijd (onderwijs, sport, kinderopvang) en op oudere leeftijd (m.n. zorg). Op basis van leeftijdsindicatie is versterking van de volgende zorg- en welzijnsvoorzieningen de inzet:

- 0-4 jarigen: vooral kinderdagopvang en peuterwerk
- 6-12 jarigen: accent op buitenwereld – speelruimten - buitenschoolse opvang  
Op stadsniveau is ruimte nodig voor ca. 400-600 extra kindplaatsen voor kinderopvang in brede zin (peuterspeelzalen, kinderdagverblijven, na- en voorschoolse opvang)
- 12-24 jarigen: naast doen ook ‘hangen’ en (chaotisch) rommelen – ontmoeten – buitenschoolse opvang  
Per stadsdeel is één ruig terreintje (in Schalkwijk en Noord twee) nodig als ontmoetingsplek voor jongeren (zie § 2.7) en zijn in algemene zin multifunctionele, flexibele ontmoetingsruimten nodig voor jongeren.
- 25 jaar en ouder: vraaggericht aanbod vanuit de diverse sociaal-maatschappelijke accommodaties
- 75 jaar en ouder: zorgaccent.

### **Aandachtswijken**

In het OPH is aangegeven dat Haarlem vooral wil investeren in het woon- en leefklimaat in aandachtswijken: Slachthuisbuurt, Parkwijk, Schalkwijk (met uitzondering van Molenwijk), Delftwijk en Rozenprieel. Dit zijn wijken waar versterking van maatschappelijke participatie en afname van kwetsbaarheid nodig zijn. Voorstel is winkelconcentraties die in of nabij die wijken liggen te versterken met (meer) sociaal-maatschappelijke voorzieningen. Ook gebieden die herontwikkeld worden en in of nabij die wijken liggen zal een aantal voorzieningen moeten herbergen (functiemenging). Voldoende spreiding over de stad moet ervoor zorgen dat het voorzieningenniveau bereikbaar blijft, m.n. voor minder mobiele groepen als kinderen en ouderen.

### **Ruimtelijke vertaling**

De ruimtelijke vertaling van deze doelstellingen is uiteengezet in opgaven voor:

- de sociaal-maatschappelijke structuur (A),
- specifieke zorgvoorzieningen (B),
- sport en onderwijs (C).

### **Sociaal-maatschappelijke structuur (A)**

Op kaart 2.4 zijn de Haarlemse detailhandel- en voorzieningenconcentraties weergegeven (gele gebieden). Ook gebieden die voor (her)ontwikkeling in aanmerking komen zijn aangeduid (oranje). In noord vormt de Rijksweg de centrale as. Deze weg kent al een gemengd karakter met diverse voorzieningen. Concentraties die versterkt kunnen worden met sociaal-maatschappelijke voorzieningen zijn Polikliniek (Delftplein), Marsmanplein, Jan Gijzenkade, Soendaplein en Cronjé/Frans Halsplein.

In het centrale deel van Haarlem is het gebied ‘Spaarnesprong’ kansrijk voor nieuwe (stedelijke) sociaal maatschappelijke voorzieningen. In Haarlem Oost en Schalkwijk wordt de ontwikkeling van de zone voortgezet: Amsterdamstraat - middengebied Slachthuisbuurt - knooppunt Schipholweg - ziekenhuisterrein – stadsdeelhart Schalkwijk. Herinrichting van de Schipholwegzone (nieuwe

bebouwing, publieksfuncties, verbeterde inrichting) kan de barrièrewerking van deze grootschalige infrastructuur wegnemen.

Tezamen vormt dit een structuur die van noord naar zuid centraal door Haarlem heen als een goed bereikbare voorzieningzone versterkt kan worden (lichtoranje gekleurd). Op twee na (Parkwijk, Rozenprieel) raakt of doorkruist de voorzieningzone de aandachtswijken. Met als 'stamlijn' een herkenbare, doorgaande route voor langzaam verkeer kan de voorzieningzone een sterke en centrale as worden. Daarbij is verbetering van de openbare ruimte in deze gebieden essentieel uit oogpunt van leefbaarheid, levendigheid, onderscheid en identiteit.

Het is niet toereikend alleen het accent te leggen in deze centrale zone. Ook de ten westen en oosten van de zone gelegen winkel- of zorgconcentraties staan op de kaart (geel). De grotere concentraties hebben potentie om met sociaal-maatschappelijke functies te groeien. Dit is aangeduid met een oranje cirkelvlak eromheen.

Ook voor de meeste herontwikkelingsgebieden (oranje) buiten de voorzieningzone is uitgangspunt om deze te versterken met sociaal-maatschappelijke functies. Het gaat om:

<i>Noord</i>	<i>Oost</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Herontwikkeling Spaarndamseweg,</li> <li>- Kleverparkweg/herontwikkeling Deo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Van Zeggelen/Beatrixplein</li> </ul>
<i>Zuidwest</i>	<i>Schalkwijk</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zijlweg,</li> <li>- Herontwikkeling EKP,</li> <li>- Herontwikkeling Connexxionterrein,</li> <li>- (OV-concentratie) Tempeliersstraat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- wijkcentrum Floris van Adrichemlaan,</li> <li>- wijkcentrum Belgiëlaan en</li> <li>- wijkcentrum Meerwijk centrum.</li> </ul>

---

Binnen de beschreven gebieden is vooral aandacht voor vestiging of uitbreiding van functies op het gebied van gezondheidszorg en welzijn, bij voorkeur in gecombineerde vorm. Haarlem kent al een voorbeeld van een multifunctioneel gezondheidscentrum aan de J. van Zutphenstraat in Schalkwijk. Ook samenwerking van huisartsen in 'HOED-en' (huisartsen onder één dak) wordt binnen die zones gestimuleerd. Evenwel blijft ook bij die ontwikkeling een voorkeur bestaan om dat te verbreden met andere eerstelijnsvoorzieningen binnen hetzelfde gebouw (zoals fysiotherapeuten, wijkverpleegkundigen, consultatiebureau, verloskundigen, logopedisten, psychologen). Ook welzijnsinstellingen als nieuwe dienstencentra (zie begrippenlijst), extra jongerenvoorzieningen, en de ontwikkeling van culturele en religieuze centra kunnen hieraan gekoppeld worden.

---

### **Specifieke zorgvoorzieningen (B)**

#### Grootschalige medische voorzieningen

De bestaande reservering voor de ontwikkeling bij het Delftplein van een polikliniek (en later uitbreiding tot centraal regionaal ziekenhuis) is op de kaart aangegeven. In samenhang met die ontwikkeling zal op termijn het ziekenhuis in Schalkwijk tot poli worden omgebouwd. In het structuurplan wordt dit zo overgenomen. Beide voorzieningen zullen goed bereikbaar moeten zijn.

#### De ontwikkeling van wonen-welzijn-zorg milieus<sup>f</sup>

Overal in Nederland zijn ontwikkelingen gaande om zelfstandig wonen voor zorgbehoevende bewoners te versterken. Welzijn en zorg worden daarmee anders georganiseerd; minder in grote instellingen, meer in de wijken en aan huis. Vooral in de ouderenzorg en geestelijke gezondheidszorg gaan centrale zorgvoorzieningen steeds meer over naar extramuralisering: zorgbehoevenden krijgen zo veel mogelijk thuis of nabij huis zorg aangeboden. Als gevolg daarvan komen inwoners van zorginstellingen weer in de woonwijken wonen. Hierdoor is er sterk behoefte aan de bouw van nieuwe, aanpasbare woningen voor die doelgroep. Kansrijk zijn bouwlocaties in gebieden nabij AWBZ-locaties (verpleeghuizen en

verzorgingshuizen) of andere zorgvoorzieningen. Door die woningen daar te bouwen kunnen mensen gebruik blijven maken van de voorzieningen ('woonzorgzones'). De AWBZ-locaties of andere zorgvoorzieningen moeten wel op die extra (verzorgende) functie geoutilleerd worden.

---

Een voorbeeld is de nieuwe situatie in het centrum van Haarlem: de stichting Hervormde Diakonale Huizen heeft een ouderencomplex gebouwd naast de Janskliniek. Binnen het bereik van de Janskliniek valt ook het te herontwikkelen gebied Gonneststraat e.o.. Dat kan dus aanleiding zijn in dat gebied in voldoende mate aandacht te besteden aan de bouw van woningen op maat (aanpasbaar aan ouder worden).

---

De Haarlemse AWBZ-locaties zijn op de kaart aangeduid<sup>g</sup>. Op de kaart is zichtbaar dat in de Leidsebuurt, Oude Amsterdamsebuurt, Bomenbuurt en Vondelkwartier geen AWBZ-instellingen zijn. Ook in deze wijken mag verwacht worden dat er de komende 15 jaar vergrijzing toenemend speelt en daarmee de vraag naar (aanpasbare) ouderenwoningen. Haarlem Noord en Schalkwijk springen er qua te verwachten vergrijzingsgolf uit (bron: rapport Sterke Schakels). Om mensen de kans te geven zolang mogelijk in hun buurt te blijven wonen, is in deze wijken (extra) aandacht nodig voor extra zorgvoorzieningen, OV-bereikbaarheid en voldoende ouderenwoningen.

Samengevat: er zijn nieuwe woningen nodig voor ouderen en gehandicapten als gevolg van extramuralisering. Daarnaast zal mensen die nu nog thuis wonen de kans gegeven worden daar te blijven wonen - of op zijn minst in de eigen buurt te blijven – door voorwaarden te scheppen voor OV-bereikbaarheid, welzijns- en zorgvoorzieningen in de nabijheid te bouwen en voldoende bouw van woningen op maat (aanpasbaar aan ouder worden). Aandacht is nodig voor vraag naar verschillende niveaus in woonzorgkwaliteit. Grofweg is de indeling: volledig zelfstandig wonen, wonen gekoppeld aan (beperkt) welzijnsvoorzieningen en –services, wonen met een (intensieve) zorgtaak, wonen in een zorginstelling.

## **Sport en onderwijs (C)**

### Funciemenging en gebruikintensivering op sportclusters

Op kaart 2.4 zijn (stedelijke) sportaccommodaties groen ingekleurd. Deze zijn goed bereikbaar door langzaam en snel verkeer en kunnen uitgroeien tot grootschalige en brede multifunctionele voorzieningen. De ontwikkeling van het nieuwe stadion in de Oostpoort is een nieuwe multifunctionele ontwikkeling bij uitstek. Bestaande sportparken als Van der Aartsportpark, Noord Schalkwijkweg, zuidzijde Reinaldapark, Prins Bernhardlaan en Egelantier blijven sportparken, maar zijn geschikt voor intensivering van het gebruik door sportverenigingen en medegebruik door scholen. Daarbij past ook uitbreiding van de voor sport bedoelde gebouwen (kantine, kleedkamer, materialen e.d.) met functies voor welzijn (kinderdagverblijf) en/of onderwijs. Ook voor het ijsbaancomplex en Pim Mulier zijn dit richtlijnen.

### Ontwikkeling sportboulevard Westelijke Randweg

De sportconcentraties langs de Westelijke Randweg kunnen verder uitgroeien tot 'sportboulevard' van Haarlem. Deze zone loopt langs het Pim Mulier Sportpark tot en met het gebied ten zuiden van de kunstijsbaan. De 'sportboulevard' is indicatief op kaart 2.4 aangeduid met een groene arcering. Relatief veel sportgelieerde ontwikkelingen zijn hier in gang gezet: herindeling en toevoegen sportgelieerde kantoorfuncties Pim Mulier Sportpark, upgrading IJsbahn, centrale huisvesting CIOS/Nova, bouw sporthotel en realisering nieuw korfbalcentrum op het complex Kleverlaan.

Het parkeerterrein nabij het Kennemer Sport Centre biedt mogelijkheden voor verdichting met onder andere sport- en recreatieve functies en kantoren (bijvoorbeeld voor diverse sportbonden ter versterking van Haarlem bestuursstad). Uitgangspunt is intensief ruimtegebruik: bestaande en nieuwe

parkeerplaatsen moeten op eigen terrein gesitueerd worden, bij voorkeur geheel of gedeeltelijk verdiept. De parkeerfunctie mag, in verband met (grote) evenementen niet verloren gaan; bijvoorbeeld bij honkbalwedstrijden en -toernooien in het Pim Mulier sportpark, voetbalwedstrijden in het Haarlem Stadion of de ontmanteling van praalwagens na het bloemencorso.

Het groengebied Schoterbos/Noordersportpark kent in de huidige situatie een strikte scheiding tussen park en bos. Door herinrichting en een meer open structuur kan het sportgebied geleidelijk overlopen in het parkgebied, waardoor het meer één geheel wordt. Overigens wil dit niet zeggen dat sportvelden verspreid door het hele park mogelijk zijn.



Honkbalstadion Kinheim (Foto: Eric Nelissen)

#### Specifieke onderwijsontwikkelingen

Voor de Haarlemse onderwijsvoorzieningen is een Strategisch Huisvestingsplan Onderwijs opgesteld (2004). Op basis van de gegevens die nu bekend zijn is een aantal ruimtelijke wensen al aan te geven. In Haarlem Zuidwest is een demografische ‘verjongingstrend’ gaande en daarmee een toenemende druk op de onderwijsvoorzieningen in dit stadsdeel. Indien het Connexxionterrein wordt herontwikkeld is dit geschikt als locatie voor een nieuwe basisschool in Haarlem Zuidwest. Door toename van woonbebouwing in het Spaarnespronggebied cf. het masterplan spoorzone zal naar verwachting de druk op de scholen in het centrum van de stad toenemen. Voor onderwijsvoorzieningen in het centrum/spoorzone zal daarom ruimte nodig zijn om uit te breiden of te herstructureren.

Ook de nieuwbouw op het Deoterrein en het Ripperdaterrein zal de druk op bestaande scholen verhogen. In Noord kunnen knelpunten ontstaan in de huisvestingssituaties van scholen in Delftwijk, Vondelkwartier, Sinnevelt en Planetenwijk. Herontwikkeling van het huidige stadionterrein o.a. voor onderwijs kan soelaas bieden. Voor het overige zijn in Haarlem niet meer locaties nodig voor basisonderwijs, behalve in een aantal gevallen uitbreidingsruimte van bestaande locaties t.g.v. klassenverkleining. Een aantal voorkeurslocaties is gereserveerd voor extra vestigingen van *speciaal*

basisonderwijs per stadsdeel (m.u.v. centrumzuidwest omdat hier voldoende accommodatie is dankzij nieuwbouw van de Leeuwensleutel school). Het gaat om ca. 2.000 m<sup>2</sup> per school.

De ontwikkeling van het Hogeschoolcluster bij de Zijlweg is deels reeds afgerond en voor het overige vastgelegd in bestemmingsplannen (inclusief overbouw Zijlweg). In het structuurplan wordt dit zo overgenomen, inclusief de beoogde langzaam verkeerroute. De nieuwbouw van het Linnaeuscollege is gepland in de Noordstrook van Schalkwijk en de nieuwbouw van het Noordzeecollege bij het Badmintonpad. Deze locaties staan op de kaart.

#### Bereikbaarheid nieuwe onderwijs- en/of sportvoorzieningen (lange termijn)

Bestaande concentraties van onderwijs- en/of sportvoorzieningen moeten goed met langzaam verkeer te bereiken zijn. Dat maakt die locaties prettig en veilig bereikbaar voor scholieren en sporters. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij de Hogeschoolconcentratie (zie ook § 3.5.2). Mede vanuit dit vertrekpunt is het gewenste netwerk van langzaam verkeersroutes op kaart 2.3 ingetekend.

Op dit moment is er geen aanleiding nieuwe locaties specifiek te reserveren voor gebouwen voor indoorsport<sup>h</sup> of onderwijsvoorzieningen anders dan in de paragraaf hierboven genoemd of waar in plannen reeds is voorzien (Noordstrook Schalkwijk). Indien zich toch ruimtevragen voordoen in de planperiode, zijn kansrijke locaties voor ontwikkeling of versterking van onderwijs en (indoor)sport aangegeven (paarse zones op kaart 2.4): kruising Randweg met Noordersportpark, Jan Gijzen knooppunt, kruising Kleverlaan-Delflaan, Zijlweg, EKP-Westergracht, omgeving Coornhert Lyceum Randweg en Schalkwijk centrum. De keuze voor deze plekken is gebaseerd op de (potentieel) goede bereikbaarheid voor langzaam verkeer en snelverkeer.

De zone rondom de Zomervaart is ook aangegeven als zoekgebied voor nieuwe sport- en/of onderwijsfuncties, vanwege de centrale ligging in Haarlem oost. Het is niet de bedoeling dat nieuwe bebouwing hiervoor in het groen wordt gerealiseerd, maar in het bestaand bebouwd gebied in die zone wordt geïntegreerd. Juist omdat wens, locatie en omvang niet bekend zijn, is het als zoekgebied benoemd en a.h.w. een reservering voor de lange termijn.

## 2.5 WONEN, WERKEN EN ECONOMISCHE VOORZIENINGEN

- Doelstelling voor wonen is de mogelijkheden voor passende huisvesting van Haarlemse (en regionale) burgers te vergroten.
- Doelstelling voor werken en economische voorzieningen is toename van werkgelegenheid in de sectoren zakelijke dienstverlening, cultuur en toerisme. Juist voor deze sectoren is het van belang te voorzien in extra ruimte, terwijl de ruimte voor de overige sectoren behouden blijft.
- Derde doelstelling is een intensiever gebruik van de beschikbare ruimte te bereiken door meer te richten op functiemenging van wonen en werken.

### Wonen

Haarlem heeft veel wijken en panden met een gewilde identiteit. De woningvoorraad is gevarieerd en van relatief goede kwaliteit. Haarlem kent duidelijke woningmarktrelaties met Velsen, Haarlemmermeer en Amsterdam<sup>1</sup> en is een startplek voor Zuid Kennemerland. In alle segmenten is de druk op zowel de koop- als de huurmarkt hoog. Haarlem wil vraag en aanbod op de woningmarkt (ook regionaal) beter op elkaar afstemmen. Daartoe is Haarlem onlangs samen met de andere Zuid-Kennemerlandgemeenten en Haarlemmermeer een samenwerking aangegaan voor woningtoewijzing (huur). Haarlem streeft ook herstructurering na in de bestaande voorraad van het sociale bezit. Daarnaast wil Haarlem haar woonklimaat versterken door in het stedelijk gebied woningen bij te bouwen. Daarbij wordt zorgvuldig omgegaan met behoud en versterking van historisch interessante woonwijken en beschermde stadsgezichten (zie ook 2.6).

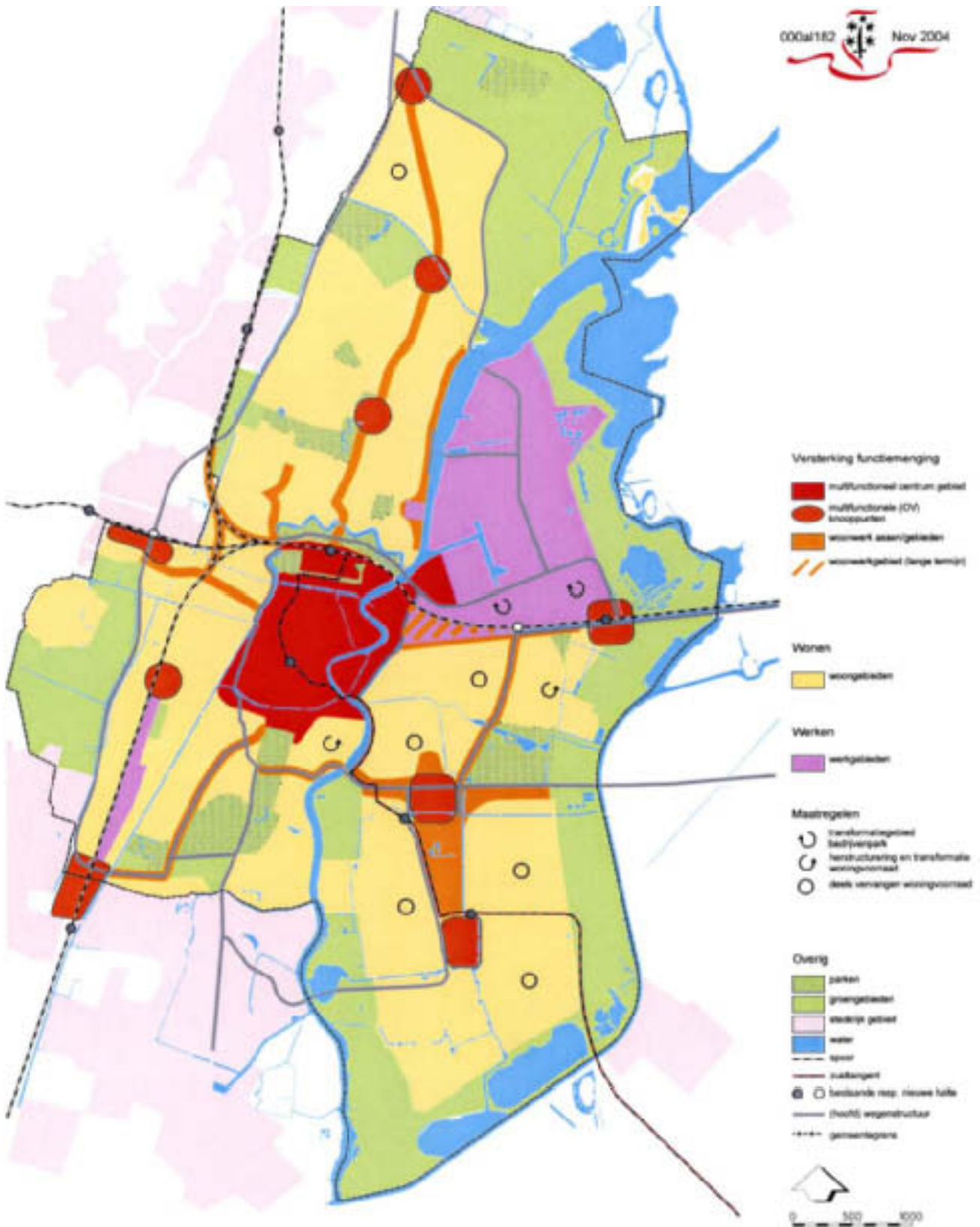
Er is een redelijk goed aanbod van goedkope woningen en de gemeente wil dat in stand houden om lagere inkomensgroepen een huis te kunnen bieden. Probleem is wel dat ook in dit segment de doorstroming beperkt is, deze voorraad dus feitelijk niet beschikbaar is en er daardoor nauwelijks starterswoningen zijn. Deze krappe woningmarkt maakt het bijvoorbeeld voor jongeren moeilijk om woonruimte te vinden, terwijl Haarlem in regionaal verband juist voor die doelgroep een rol heeft.

De kwaliteit van de woningvoorraad, ook in aandachtswijken, wordt verbeterd door herstel van de gevolgen van de palenpest, het opheffen van bouw- en woontechnische achterstand, het realiseren van veilige en energiezuinige woningen, bevorderen van ‘wonen boven winkels’ en het realiseren van een veilige en mooie woonomgeving. Differentiatie van de soms eenzijdige voorraad zal daarbij in bepaalde wijken een bijdrage leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid.

Door het kwantitatieve en kwalitatieve tekort aan woningen in de middeldure en dure prijsklasse weg te werken, wordt doorstroming in de verstopte woningmarkt bevorderd. Hierdoor komen bestaande betaalbare koop- en huurwoningen vrij voor de doelgroep en starters (regionale functie) op de koopmarkt. Voorts moet de woningvoorraad voldoende kans bieden aan specifieke doelgroepen, zoals ouderen en studenten, bij voorkeur nabij het centrum.

### Aandachtswijken

In het OPH is extra belangstelling vastgelegd voor investeren in het woon- en leefklimaat in aandachtswijken: Slachthuisbuurt, Parkwijk, Schalkwijk (met uitzondering van Molenwijk), Delftwijk en Rozenprieel. Het streven van Haarlem is over de stad verspreid een diversiteit van de woningvoorraad te hebben. Dit heeft een toegevoegde waarde, als diversiteit selectief wordt toegepast. In alle aandachtswijken grootschalige woningdifferentiatie realiseren, lost het probleem van de individuele Haarlemmer echter niet op. Dit vergroot eerder het isolement en de verzwakking van bestaande sociale verbanden. Verschillen tussen wijken zijn positief waar het gaat om het behouden van binnen een wijk levende gevoelens van solidariteit, saamhorigheid en de bestaande sociale verbanden.



## 2.5 Wonen, werken en economische voorzieningen

Voorop staat daarom verschillen tussen wijken te handhaven of sterker tot uiting te laten komen (buurtidentiteit). De opgave is een balans te scheppen tussen de gewenste mate van differentiatie binnen de stad en behoud van eigenheid in de buurten.

### **Woonboten**

In het structuurplan wordt om redenen van schaalniveau nauwelijks beleid opgenomen voor woonboten. Bestemmingsplannen voor gebieden waar woonboten liggen zullen zorgen voor een planologisch-juridische verankering van de woonschepen met een officiële ligplaats en woonvergunning. Eventueel kunnen door de ligplaatsen van enkele woonschepen anders te organiseren, betere doorzichten naar het water ontstaan en worden de oevers toegankelijker ten behoeve van openbaar recreatief medegebruik. Dit wil echter niet zeggen dat er actief uitgeplaatst gaat worden (zie ook § 3.3).

### **Thematische leefstijlen**

Individuele voorkeuren spelen een steeds grotere rol bij het keuzegedrag van mensen. Dat betekent onder andere dat woonvormen soms een heel eigen identiteit krijgen aan de hand van leefstijlen. Een thema of voorbeeld waar Haarlem in de toekomst ruimtelijk mogelijkheden voor kan zoeken is differentiatie in het woningaanbod voor ouderen (luke woonvormen voor ouderen met een hoog inkomen, woongroepen, aangepaste woonvormen voor dementerenden etc).

Andere, nog specifiekere voorbeelden zijn ecologische woonvormen en autovrije wijken. In het laatste geval gaat het om een woonwijk voor mensen die bewust afzien van het bezitten van een auto en milieuvriendelijk willen wonen. De onbenutte parkeerruimte levert ruimte voor meer woningen en/of meer groen. Om de opzet van een dergelijke wijk te laten slagen zal het terrein voldoende groot (minimaal 40 woningen) en goed per openbaar vervoer ontsloten moeten zijn.

Omdat Haarlem verschillende typen wijken kent, kan dat betekenen dat per wijk andere accenten gelegd worden om aan thematische leefstijlen ruimtelijk mee te werken. Van noord naar zuid is een aantal locaties mogelijk interessant om te onderzoeken: Delftplein, knooppunt Jan Gijzenkade (stadionterrein), Badmintonpad, delen van de Spoorzone, Peltenburgterrein, ten zuiden van EKP-Westergracht ('terrein 7e perceel autoboulevard'), verpleegsterflat EG-Ziekenhuis, omgeving Schipholweg, Connexion-terrein, Boterplein/Nadorstpleintje (Leidsevaart).

### **Vraag en aanbod**

Landelijke trends, zoals de verschuiving van de vraag van huurwoningen naar koopwoningen, traden in Haarlem de laatste jaren sterk op. Er is een groeiende vraag naar woningen door het goed gewaardeerde woonklimaat. Evenwel zijn er nauwelijks uitbreidingsmogelijkheden en heeft de nieuwbouwproductie een beperkte omvang. Het gevolg is een hoog absoluut prijspeil, vergeleken met de rest van Nederland. Een ander gevolg is dat er meer mensen jaarlijks uit Haarlem vertrekken dan er zich vestigen<sup>1</sup>.

Nieuwbouw wordt vooral gebruikt om de nog steeds verder dalende woningbezetting op te vangen. Het kwantitatieve tekort aan woningen in de middeldure en dure prijsklasse wordt tegengegaan door het bouwen van ruime en kwalitatief goede huizen. Vooral stedelijke woonvormen als appartementen (zowel dure huur als koop) en gezinswoningen met een beperkt grondoppervlak, maar groot volume, passen in de Haarlemse setting. Gemiddeld is er de laatste jaren meer budget beschikbaar bij (potentiële) kopers voor wonen en is er meer vraag naar kwaliteit bij zowel jongeren (tweeverdieners) als ouderen (vermogensopbouw en betere pensioenen). Ook is er een groeiemarkt voor wonen in centraal stedelijke milieus en blijkt de woonomgeving van groter belang bij de woningkeuze (Nota mensen, wensen, wonen (VROM, dec. 2000).

---

Op grond van een marktanalyse door Ecorys-Kolpron wordt de totale theoretische vraag naar nieuwbouw woningen in Haarlem geschat op 1.600 **per jaar**. Dit getal is een beredeneerde schatting. Het gaat dan om zowel huur- als koopwoningen, alle prijsklassen en zowel een- als meergezinswoningen<sup>k</sup>. Dit aantal is alleen de vraag vanuit de stad zelf, de vraag vanuit andere gemeenten is daarin niet opgenomen. Het gaat om mensen die in principe willen verhuizen. Zij hebben ook de middelen om naar de woning van hun keuze te verhuizen, op het moment dat die beschikbaar zou komen in de stad.

---

### Werken en economische voorzieningen

De aan het begin van § 2.5 genoemde doelstelling voor werken en economische voorzieningen is geënt op in de Toekomstvisie Haarlem genoemde speerpunten versterking zakelijke dienstverlening en versterking culturele en toeristische wervingskracht. Haarlem is van oudsher een bestuurscentrum en een grafische stad, maar ontwikkelt zich steeds verder tot een diensteneconomie met een hoge kennisintensiteit. Zakelijke dienstverlening trekt niet alleen hoogwaardige werkgelegenheid aan, maar geeft ook een impuls aan toeleverende bedrijven en genereert banen voor laagopgeleiden. Haarlem kiest voor het versterken van deze stuwende (zakelijke) dienstverlening en beschouwt het aantrekken van bedrijven op het gebied van communicatie-activiteiten, nieuwe media en ICT als belangrijke motor daarvan. Kansrijke ontwikkelingsplekken voor zakelijke dienstverlening zijn werkmilieus of gemengde milieus rondom OV-haltes, invalswegen, en mogelijk in de binnenstad. Ruimte voor *industriële* dienstverlening (zie begrippenlijst) wordt gezocht binnen een specifiek werkmilieu (Waarderpolder).

De gunstige ligging van Haarlem t.o.v. IJmond, Amsterdam en Schiphol en de aanwezigheid van een beroepsbevolking met een relatief hoog opleidingsniveau zijn aantrekkelijke vestigingsfactoren voor het bedrijfsleven. Door in te zetten op passende bedrijfshuisvesting en een goede kennisinfrastructuur voor ondernemers moet dat ondernemersklimaat verder worden versterkt. Voor het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid en het behouden van werkfuncties is een goede bereikbaarheid per auto, OV en fiets van werkgebieden in de stad en in de regio een belangrijke voorwaarde.

Kantoren op goed bereikbare knooppunten in de stad, herstructurering van het bedrijventerrein de Waarder-polder en bedrijfsruimte voor startende bedrijven in bedrijfsverzamelgebouwen moeten de fysieke voorwaarden scheppen voor dat ondernemersklimaat. Deze locaties moeten zowel bovengronds (per openbaar vervoer en per auto) als ondergronds goed worden ontsloten. Met betrekking tot dit laatste kan een voorhoedepositie op het gebied van breedbandcommunicatie, in de vorm van een fijnmazig glasvezelnetwerk, als voertuig dienen om juist deze bedrijven aan te trekken. Evenzo is voor Haarlem uit oogpunt van duurzaamheid (ruimtegebrek) en lastige bereikbaarheid stimuleren van telewerken opportuun.

De aanwezigheid van werkfuncties in de stad levert een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid en dynamiek in de stad. Om die reden is het belangrijk om werkfuncties in wijken te behouden, en waar mogelijk te versterken (functiemenging). Alleen als functiemenging (milieuhygiënisch of financieel) niet haalbaar is en binnenstedelijke werkgebieden tot woongebieden worden getransformeerd, is compensatie van bedrijfsruimte elders in de stad uitgangspunt. Ruimte voor groothandelsvestigingen wordt liefst gezocht in de woonomgeving, op binnenstedelijke werkgebieden.

Voor de Waarderpolder geldt een intensiveringsambitie met als norm 80 tot 100 werknemers per hectare. Die opgave staat op gespannen voet met het behoud van ruimte-extensieve of sterk milieubelastende bedrijven, zoals bepaalde industriële bedrijvigheid. In overleg met omliggende gemeenten wil Haarlem een overleg 'bedrijven en bedrijventerreinen' starten, waar voor dit soort bedrijven een oplossing wordt gezocht.

Behoud van werkgelegenheid in de overige sectoren is essentieel om een divers aanbod aan werkgelegenheid te garanderen, passend bij de gehele beroepsbevolking. Door het gebrek aan ruimte voor laagwaardige, ruimte-extensieve bedrijven wordt de werkgelegenheid voor laaggeschoolden veelal gezocht in de regio (Schiphol, Velsen, bollenstreek). Kanttekeningen liggen hierbij vanuit duurzaamheidsperspectief (toename mobiliteit). Concrete ruimtewens is daarom een deel van de Haarlemse werkgebieden bestemd te houden voor deze doelgroep (sectoren als industrie, productiebedrijven, groothandel en (grootschalige) detailhandel).

Voor detailhandel is de inzet de huidige middelgrote en grote winkelconcentraties in de stadsdelen tot stadsdeelcentra te versterken, waar menging van meerdere functies plaatsvindt. De detailhandelnota Haarlem (2002) gaat op deze aspecten specifieker op in. Die nota geeft ook het beleid aan voor grootschalige detailhandel, waarbij is aangegeven dat voor een aantal locaties in Haarlem een beperkte uitbreiding wordt toegestaan: Raaks, Delftplein, Peltenburg, Stadion, Stadsdeelhart Schalkwijk en Spaarneboog (Spaarndamseweg). De bestaande locatie Pijlsiaan kan niet verder uitbreiden.

### **Funcziemenging**

Ruimte voor zowel wonen, werken als voorzieningen kan gevonden worden door deze functies te mengen. Bedrijven behorend tot de milieucategorie met indicatieve afstanden tot 50 meter zijn in principe geschikt voor vestiging in de stad. Funcziemenging betekent een intensiever gebruik van de beschikbare ruimte. Door een hogere grondopbrengst kan, afhankelijk van de schaal waarop gemengd wordt, daarmee de aanleg van een ondergrondse parkeervoorziening betaalbaarder wordt (parkeren overdag door werknemers, 's avonds bewoners). Bestaande infrastructuur (wegen, openbaar vervoer en fietspaden) wordt intensiever benut. Funcziemenging levert een meerwaarde indien het bijdraagt aan het draagvlak van kleinschalige voorzieningen (bakker, sigarenboer, café, copyrette, etc.) en indien funcziemenging mogelijkheden creëert voor werken aan huis.

Funcziemenging is niet altijd een wondermiddel en kan ook leiden tot (wederzijdse) verdringing en een negatief investeringsklimaat. Angst voor klagende omwonenden blijkt soms bij ondernemers te leiden tot uitstel van (noodzakelijke) investeringen. Dit is nadelig voor de economische positie van de stad. De functie wonen vormt een sterke factor. De (juridische) bescherming van de functie wonen is zo sterk dat zelfs bij een geringe aanwezigheid al sprake kan zijn van verdringing. Omgekeerd, economische verdringing van de woonfunctie door werkfuncties komt ook nog steeds voor (m.n. kantoren, winkels, horeca). Wanneer wonen en werken niet goed samengaan zijn andere vormen van funcziemenging wellicht nog wel haalbaar: bedrijfsruimten met kantoorfuncties, werkfuncties met recreatie-, sport-, of onderwijsfuncties.

In 2.7 wordt ook ingegaan op funcziemenging, in relatie tot verbetering van leefbaarheid en levendigheid.

### **Kansrijke gebieden voor funcziemenging**

#### Centrum-stedelijk milieu (vergrote binnenstad, Spaarnesprong)

In het centrum-stedelijk milieu zijn er intensieve en extensieve delen. Om de verscheidenheid van de binnenstad recht te doen, moet met respect worden omgegaan met de rustige woongebiedjes in de binnenstad. Grote concentraties van werkgelegenheid worden zoveel mogelijk gesitueerd langs drukke verkeerswegen en bij knooppunten van openbaar vervoer. Aan zowel de oostkant als de westkant van het Spaarne zijn er goede mogelijkheden voor funcziemenging op gebouw- en bouwblok niveau. Combinaties van wonen en werken versterken hier het stedelijk klimaat. Met de oostkant van het Spaarne wordt het gebied tussen Houtmarkt en Schalkwijkerstraat bedoeld.

Bestaande en nieuwe knooppunten van openbaar vervoer: treinstations en haltes van de Zuidtangent

Op knooppunten van openbaar vervoer wordt een ‘stedelijk’ milieu beoogd en functiemenging versterkt dit beeld.

Stedelijke vooroorlogse ring

(Oude Amsterdamse buurt, Rozenprieel, Frans Halsbuurt, Indische buurt-Zuid, Transvaalbuurt, Slachthuisbuurt, Leidsebuurt en Zijlweg-oost)

In deze wijken is in de jaren '70 en '80 door stadsvernieuwing veel werkgelegenheid uit de buurten getrokken. Op deze plekken heeft passende functiemenging goede kans van slagen of kan bestaande functiemenging versterkt worden. Bijvoorbeeld door kleinschalige werkplaatsen ‘op elke straathoek’ (plinten) en op binnenterreinen toe te laten, of kleine kantoren en ateliers die zowel lokale voorzieningen zijn als broedplaatsen voor nieuwe bedrijven. Grotere bedrijfsruimten (alleen langs drukke verkeerswegen) kunnen geschikt gemaakt worden voor startende ondernemers.




---

*Voorbeeld van kleinschalige menging van functies*

Overige wijken

In de vooroorlogse wijken die niet in de ring rond de binnenstad vallen en in de naoorlogse wijken is de ‘Strategie van Twee Netwerken’ heel goed bruikbaar. In het algemeen is daar toename van werkfuncties (al dan niet door middel van functiemenging) mogelijk langs goed bereikbare, drukke, doorgaande routes, dus langs spoorlijnen en verkeerswegen. Hierdoor ontstaat een (geluids)buffer van werkfuncties voor het achterliggende woongebied. De belangrijkste voorbeelden zijn: de Spoorzone, de Schipholweg, het tracé van de Zuidtangent, de Rijksstraatweg, Europaweg en de Prins Bernardlaan.

Daar staat tegenover dat aan en bij (nieuw te realiseren) water juist meer woon- en recreatiefuncties moeten kunnen, bijvoorbeeld Schalkwijk en Delftwijk.

## 2.6 STEDELIJKE WAARDEN

### Doelstellingen:

- bij ruimtelijke ontwikkelingen integreren en zo mogelijk herstellen van historische elementen en structuren ten behoeve van de beleving van de stad.
- versterking van bestaande structuren, vergroting van beleving en herkenbaarheid.
- vergroten samenhang in het stedelijk patroon, integreren van zichtlijnen in ontwerpen voor gebieden.

### Historische elementen en structuren

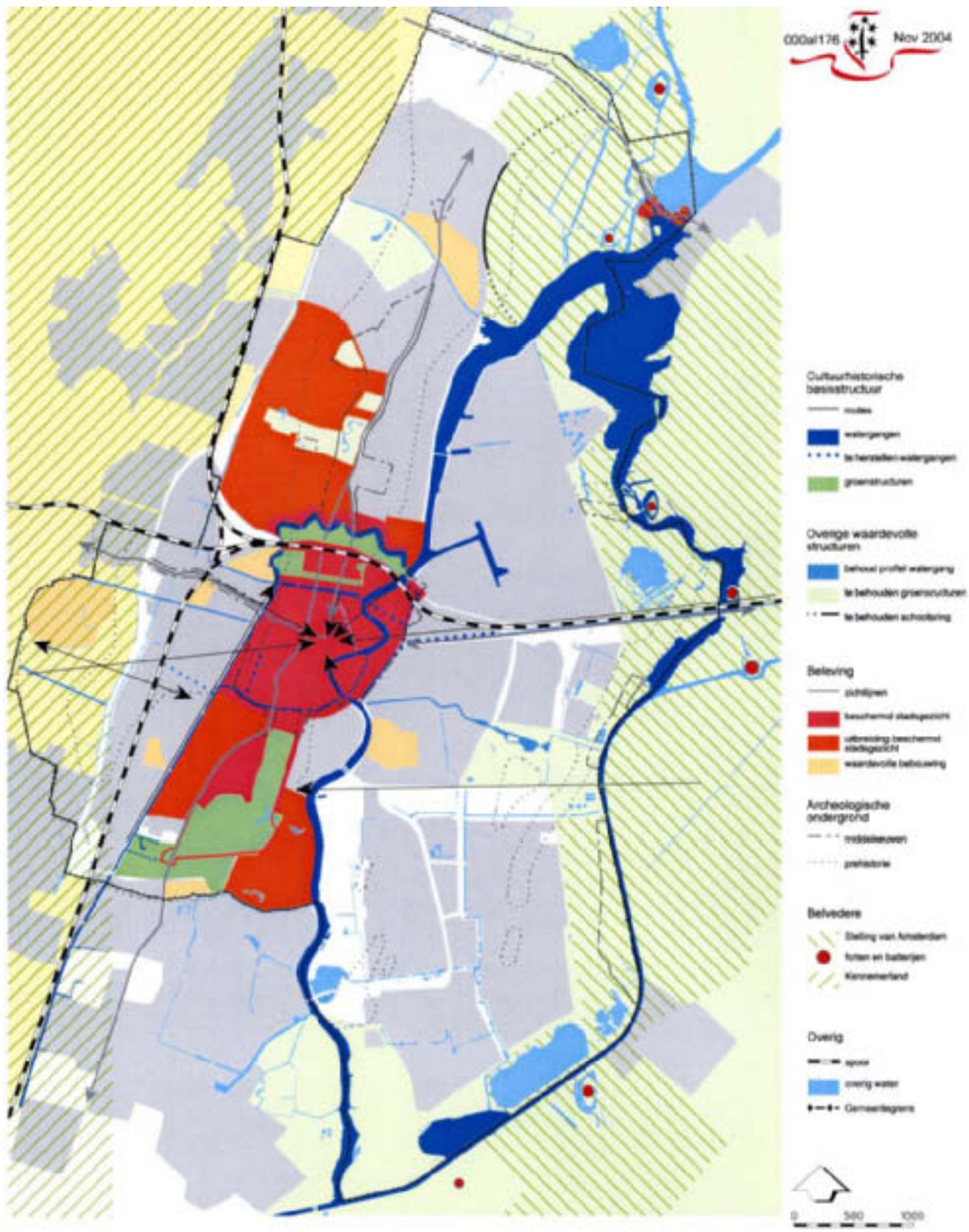
De lange ontstaansgeschiedenis van Haarlem heeft geresulteerd in een variatie van (stads)landschappen. Cultuurhistorische elementen en patronen dragen bij aan de diversiteit van de verschijningsvorm. De belangrijkste elementen zijn de binnenstad, het Spaarne, (land)wegen, de Bolwerken, diverse vaarten en singels, oude begraafplaatsen, dijken en (voormalige) landgoederen. Daarnaast kent Haarlem een waardevolle ondergrond die bij ruimtelijke ontwikkelingen aandacht behoeft. Archeologische vondsten verdienen, mits ruimtelijk inpasbaar, een plaats in het stedenbouwkundig programma van eisen van ontwikkelingsgebieden. Gebieden waar de kans aanwezig is sporen te vinden uit de prehistorie of middeleeuwen zijn op de kaart aangegeven <sup>1</sup>.

Het Spaarne is een der belangrijkste cultuurhistorische gegevens van Haarlem. Het Spaarne is met zijn oevers tevens de grootste en als zodanig samenhangende openbare ruimte in de stad. Een van de doelen van het Spaarneplan is - mede op basis van die cultuurhistorische gegevens - de openbare ruimte van het Spaarne vorm te geven en bij te dragen aan de versterking van de betekenis van het Spaarne voor de stad Haarlem. In het Binnen Spaarne is een oeveraanwijzing dat alleen historische schepen daar mogen liggen. Er wordt gewerkt aan een nautisch kwartier tussen molen de Adriaan en Figeo met aanlegplaatsen en voorzieningen voor toeristen (Masterplan Spoorzone).



*Voorbeeld van een kade ingericht als voetgangersdomein*

Versterking van de culturele en toeristische wervingskracht – het derde speerpunt uit de Toekomstvisie Haarlem - is met name afhankelijk van publiekstreckende functies in de stad. Ruimte hiervoor is te vinden aan en op het Spaarne, in de monumentale zone rondom het Spaarne, in parken en in Spaarndam.



2.6 Stedelijke waarden

Voor Spaarndam wordt bedoeld op het manifesteren van het fort bezuiden Spaarndam, als onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Momenteel zijn er geen actuele plannen voor het plan; de ambities zoals genoemd in het Spaarneplan zijn leidend. Ook wordt bedoeld op een versterking van de waterrecreatie in en naar het dorp.

Beleving en aantrekkingskracht van de stad worden bepaald door de functies die er zijn (of komen) en door omgevingsfactoren. Dit laatste, niet te onderschatten punt betreft bijvoorbeeld de inrichting en onderhoud van de openbare ruimte, herkenningpunten, zoals pleinen en monumentale gebouwen, zichtlijnen en (toevoer)routes door de stad.

Naast ruimtelijk beleid is ander beleid nodig om stedelijke waarden in de stad te waarborgen, zoals een afgewogen terrassenbeleid dat de historische kwaliteit van de stad ondersteunt. Ander punt is afstemming tussen beleid rondom herstructureringsgebieden en de toekomstige aanwijzing van beschermd stadsgezicht. Dit is van belang omdat de aanwijzing van eind 19<sup>de</sup>/begin 20<sup>ste</sup>-eeuwse arbeiderswijken tot monumentaal object invloed kan hebben op de marktpositie van kwetsbare wijken. Voorts kan intensivering van het ruimtegebruik niet uitsluitend op basis van functionele waarden worden ontwikkeld. Een ruimtelijke kwalitatieve afweging, waarin stedenbouw en cultuurhistorische waarden worden meegenomen, zal de stedelijke kwaliteit moeten waarborgen. Vooral in en nabij het centrum van Haarlem en de kern van Spaarndam moet in dit kader zorgvuldig gehandeld worden.

Het huidige Haarlem beschikt ook over een aantal nieuwe structuren, wegen, waterlopen en (stads)randen, voornamelijk afkomstig uit de naoorlogse periode. Kenmerkend van deze grote structuren is dat in gebruik en ruimtebeslag ze duidelijk aanwezig zijn, maar in kwaliteit (beleving, herkenbaarheid) achterblijven. Zeker als we ze vergelijken met de historische voorgangers. Voorbeelden zijn: Schipholweg, Oudeweg, Westelijke Randweg en de waterlopen Amerikavaart en Boerhaavevaart. Versterking van deze naoorlogse structuren betekent hier een kwalitatieve verbetering van de inrichting.

### **Cultuurhistorische basisstructuur, water, groen en autoverkeer en bebouwing**

Om aan de genoemde doelstelling voor stedelijke waarden nader inhoud te geven is behoud en herstel van de cultuurhistorische basisstructuur van Haarlem uitgangspunt. Voor versterking van de bestaande structuren en vergroting van beleving en herkenbaarheid is buiten de cultuurhistorische basisstructuur een aantal reserveringen nader uitgewerkt voor water, groen, autoverkeer en bebouwing. Voor nieuwe en nieuwere structuren is het beeld en de belevingswaarde van de historische voorbeelden een inspiratiebron voor een grotere inrichtingskwaliteit.

#### Cultuurhistorische basisstructuur

Onder de cultuurhistorische basisstructuur worden verstaan de watergangen, wegen en groengebieden waar Haarlem zijn huidige stedenbouwkundige hoofdstructuur aan ontleent:

- Spaarne, Raamgracht, Herensingel, Nieuwe Gracht, Leidsevaart,
- Zijlweg en Rijksweg,
- Het traject Kruisweg – Kruisstraat – Koningstraat - Gierstraat - Houtplein - Wagenweg.
- Haarlemmerhout en ‘rondje Bolwerken’ (Bolwerken – Kenaupark – Parklaan – Ripperdapark )
- Slaperdijk.

Door de Gedempte Oostersingelgracht en de Papentorenvest open te graven wordt de oude verdedigingsgordel van de stad grotendeels hersteld en daarmee de basisstructuur compleet gemaakt.

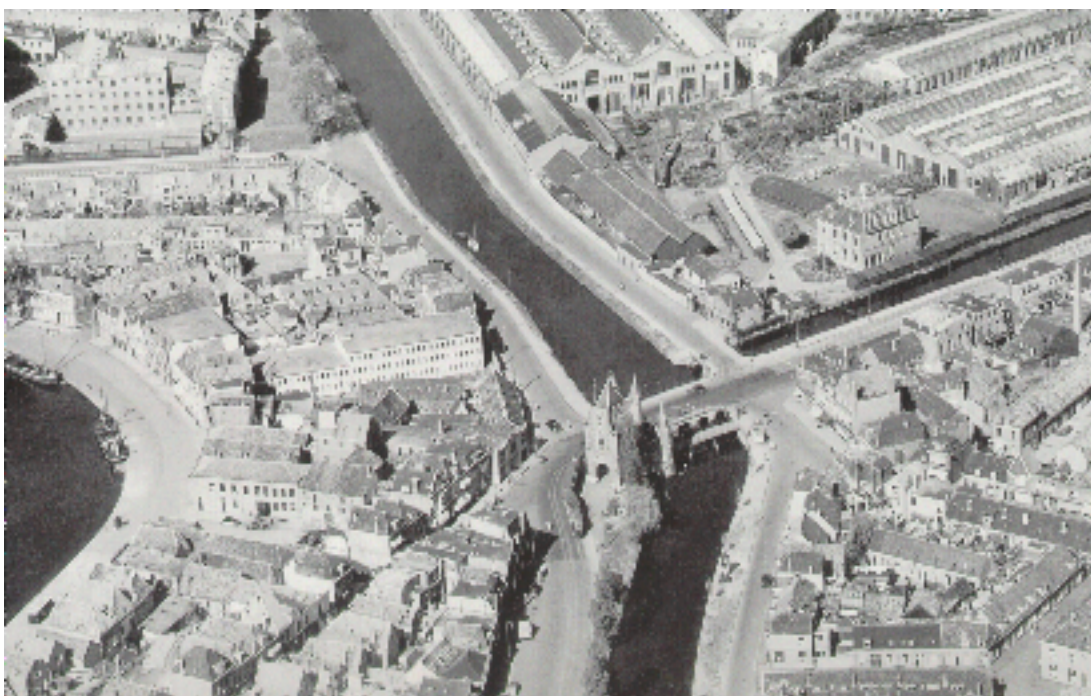


*Nieuwe Gracht onderdeel van de Haarlemse cultuurhistorische basisstructuur*

### Water

Behalve de watergangen die onderdeel uitmaken van de hierboven genoemde cultuurhistorische basisstructuur van Haarlem, verdient het aanbeveling het profiel ongemoeid te laten van de historische watergangen Brouwersvaart, Marcelisvaart, Garenkokersvaart en de Zomervaat.

Waar water in de loop van de tijd door demping is verdwenen bleef vaak het historisch ruimtelijk profiel goed bewaard. Het weer terugbrengen van water in dergelijke gevallen zou recht doen aan het bewaarde profiel. Door het opengraven van de Westergracht (ooit een insteekhaven van de Leidsevaart), Gedempte Raamgracht en Amsterdamsevaart heeft Haarlem een kans om historisch water terug te brengen in het straatbeeld.



*Door het opengraven van de Amsterdamsevaart, Oostersingel en Papentorenvest heeft Haarlem een kans om historisch water terug te brengen in het straatbeeld*

De nieuwere naoorlogse watergangen zouden in hun inrichting meer belevingswaarde en identiteit moeten krijgen. Hetzelfde geldt voor de nog te graven waterverbindingen (Integraal Waterplan Haarlem); de opgave hierbij beperkt zich niet tot een puur civieltechnische ingreep maar behelst de aanleg van een beeldverrijkend element in de stad.

### Groen

Behoud van de structuur van de schootskringen van de Stelling van Amsterdam (Unesco) is waardevol waar deze in het landschap nog zichtbaar zijn. In het Haarlemse landschap is deze structuur nog herkenbaar door de kromming van de Vondelweg en het open landschap van het Hekslootgebied, de Oude Spaarndammerpolder en de Poelpolder (schootsveld en inundatiegebied).

Daarnaast zijn het behouden waard de binnenduinrand, met daarbij inbegrepen het Westelijk Tuinbouwgebied, de Verdolven Landen en de (voormalige agrarische) veenweidegebieden aan de oostzijde van Haarlem met hun kenmerkende slotenpatroon.

In het stedelijk gebied zijn het Zaanenpark, het Schoterbos, het Florapark, het Wilhelminapark, het Frederikspark en de zone Schoterveenpolder – stadskweektuin - begraafplaats te behouden historische groenstructuren.

### Autoverkeer en straten

Het in het OPH beoogde doel “behoud en versterking van het gave historische karakter van de (binnen)stad”, verdraagt zich soms moeilijk met het intensiveren van het ruimtegebruik in de stad. Een kwalitatieve verbetering van de historische binnenstad trekt meer mensen, voorzieningen en bedrijven en intensiveert in die zin het ruimtegebruik. De druk op de openbare ruimte neemt toe, onder andere door het (auto)verkeer dat naar de binnenstad getrokken wordt. Het centrum meer autoluw maken door extra parkeergarages aan de rand van de binnenstad geeft bezoekers de ruimte om de historische binnenstad van Haarlem beter te beleven. Ook het voor Haarlemmers aantrekkelijker maken om op de fiets naar de stad te komen, maakt de (binnen)stad beter bereikbaar voor economisch noodzakelijk autoverkeer en bezoekers die ver van buiten Haarlem komen.

Buiten de historische binnenstad kent Haarlem een rijke traditie op gebied van vormgeving van lanen en stadsstraten. De straat is hier een ruimtelijke eenheid van weg, beplanting en bebouwing en behalve “weg” ook een woon en verblijfsgebied. Voorbeelden zijn de Dreef, Spanjaardlaan, Kleverparkweg, maar ook kleinere straten als Orionweg of Churchillaan. Door de tijd heen bleven dergelijke straten een geliefd milieu vormen voor de Haarlemmers en een duurzame vorm van stedenbouwkundige kwaliteit. Deze jonghistorische voorbeelden zijn nog steeds bepalend voor het karakter en aanzien van Haarlem. In uitwerking van de knooppunten en verandergebieden wil Haarlem deze vormgevingstraditie weer oppakken teneinde stadsdelen te creëren die blijvend geliefd en waardevol zijn.

### Bebouwing

Voor Haarlem bestaan voornemens het beschermd stadsgezicht uit te breiden richting Haarlem-Noord en richting Haarlem-Zuid en Zuidwest. De wettelijke bescherming van monumenten en beschermd stadsgezicht is een belangrijk instrument om de architectuur en stedenbouw binnen Haarlem op niveau te houden en zelfs te versterken. Daar waar beschermde objecten zijn gegroepeerd zullen zij elkaar versterken in gemeenschappelijke, karakteristieke uitstraling. Voor de op de kaart aangegeven plekken die zich buiten het beschermd stadsgezicht bevinden, is het uitgangspunt om de niet beschermde historische bebouwing te behouden.

Voor de beleving van de stad is het een kans om de in de Toekomstvisie beoogde contrasten in de stad aan te brengen door stedelijke knooppunten vorm te geven als ruimtelijk herkenbare eenheden die zich onderscheiden van hun omgeving. In de stedelijke omgeving kunnen nieuwe herkenningspunten komen die, met respect voor bestaande stedelijke waarden, bijdragen aan het eigen(tijds) karakter van de stad.

Op markante plekken in de stad, bijvoorbeeld in de as van een grote weg, op een belangrijk kruispunt, bij de entree van een wijk, langs een park of langs het water zorgt een opvallend accent (of rij van accenten) voor een oriëntatiepunt in de stad. Op deze manier kan hoogbouw een verrijking van de stad zijn. Uiteraard leveren de afwijkende hoogte en de bijzondere positie een vrij en boeiend uitzicht op voor de hoogbouwbezoekers.

Uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlem is duurzame stedenbouw: een samenstel van het behoud en herstel van historische structuren enerzijds en het stimuleren van eigentijdse ruimtelijke ontwikkelingen anderzijds.

Voor ontwikkelingsgebieden wordt nader uitgewerkt hoe met deze criteria wordt omgegaan. Daarbij wordt afgestemd op al aanwezige stedelijke structuren. Bij locaties waar veel vernieuwing mogelijk is, zal het makkelijker zijn de criteria te hanteren. In ontwikkelingsgebieden zal niet 'blindelings' gebouwd worden. Gekeken wordt hoe een gebied in elkaar zit, wat er reeds van waarde zit en versterkt kan worden. Alleen verouderde gebouwen, slecht ingedeelde plekken of functies die haaks staan op het nieuwe gebruik (bijv. als knooppunt) zullen veranderen.

### **Zichtlijnen**

Behoud of herstel van de op de kaart aangegeven zichtlijnen draagt bij aan de beleving van (met name) de historische binnenstad van Haarlem. In ieder geval gaat het om zichtlijnen op de Grote- of Sint Bavokerk (zie kaart 2.6). Indien herontwikkeling van de NS-werkplaats aan de orde is, is het herstellen van de zichtlijn vanaf de Amsterdamse-vaart richting de Grote Bavo een kans om de visuele samenhang van de stad te verbeteren. Het belangrijkste doel van zichtlijnen is oriëntatievergroting. Zichtlijnen en doorzichten zijn met name in het dichtbebouwde stedelijk gebied veelvuldig aanwezig. Het structuurplan beperkt zich tot enkele hoofdlijnen, zichtlijnen die over grote afstand van buiten de stad naar haar centrum leiden. In de verdere uitwerking van de deelgebieden komen overige zichtlijnen aan bod.

## 2.7 LEEFOMGEVING

Doelstelling: streven naar een hoogwaardige leefomgeving door aandacht te besteden aan, en waar mogelijk oplossingen aan te dragen voor ruimte voor ontmoeting, leefbaarheid en levendigheid.

### Ruimte voor ontmoeting

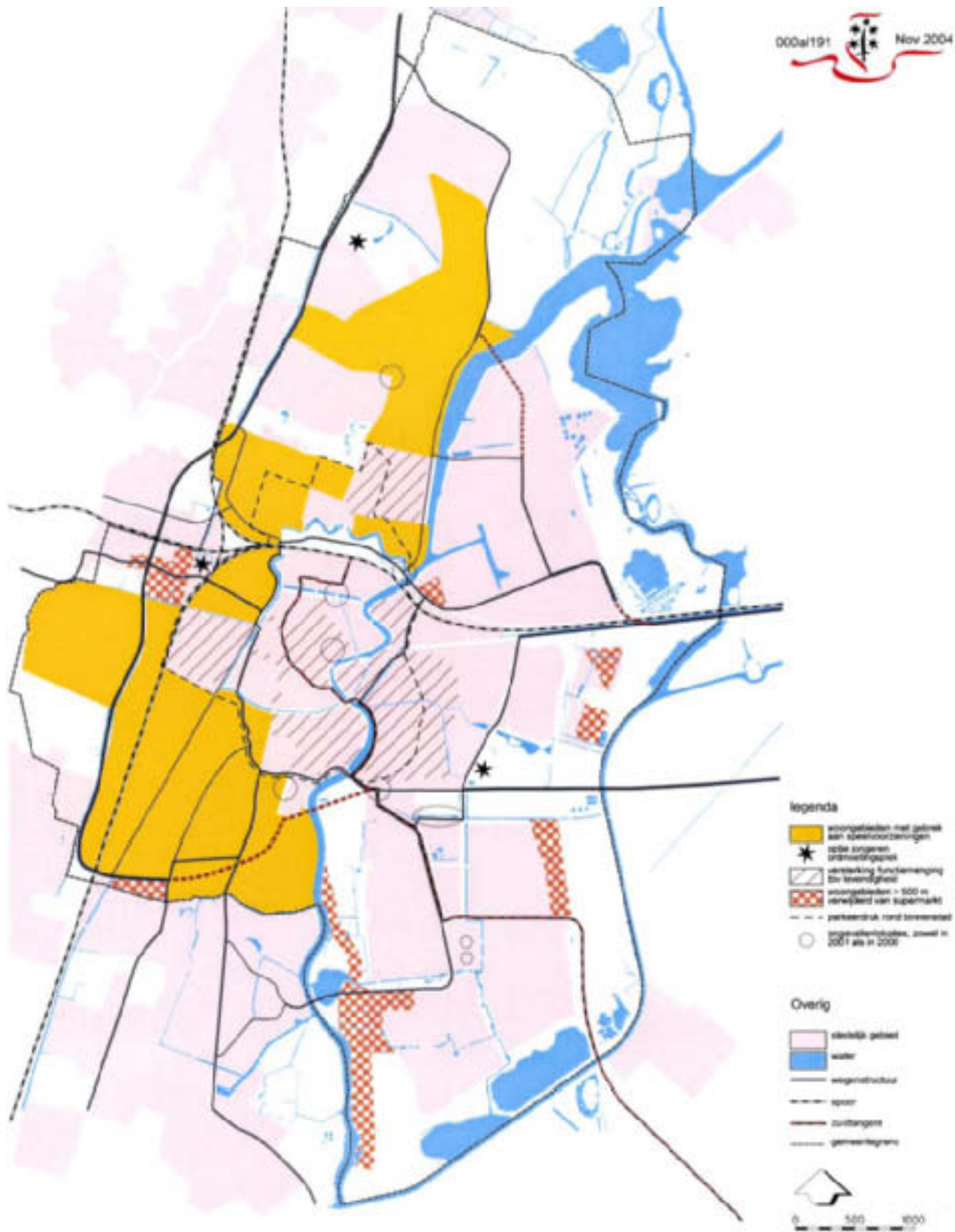
Ontmoetingsruimte in wijken en buurten is nodig om leefbaarheid en sociale betrokkenheid te verhogen. Voldoende openbare ruimte speelt in dit opzicht een belangrijke rol, maar ook de aanwezigheid van voorzieningen op het gebied van bijvoorbeeld sport en detailhandel. Door niet overal te verdichten blijft binnen de wijken naast wonen en werken ook ruimte voor ontmoeting en recreatie, zeker voor die Haarlemmers met een beperkte actieradius, zoals ouderen, jonge kinderen en hun ouders. Niet alleen de hoeveelheid, ook de kwaliteit en inrichting van de openbare ruimte is voor een goede leefomgeving van belang. Een toegankelijke en veilige inrichting van de openbare ruimte, nodigt uit om er te verblijven.

De aanwezigheid van detailhandelsvoorzieningen is in functioneel en sociaal opzicht belangrijk: bewoners uit een buurt of verschillende buurten komen elkaar daar tegen. In woonwijken is het met name voor oudere inwoners van belang dat detailhandelsvoorzieningen zich op redelijke loop- en of fietsafstand van de woning bevinden. Dit vraagt om een fijnmazig fietsnetwerk op wijkniveau.



*Nieuwe inrichting voor Meerwijk Centrum: voorbeeld van een gebied met diverse functies en ruimte voor ontmoeting*

De inrichting van de openbare ruimte is een belangrijk onderdeel voor een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving. Het realiseren van een hoge kwaliteit in *nieuw* ingerichte gebieden wordt bereikt door opname van de aanlegkosten daarvan in de exploitatiebegroting en continue reserveringen voor het op peil houden van die kwaliteit. Die inrichting omvat de elementen straatmeubilair, groenvoorzieningen, verhardingen, verlichting, bruggen, oevervoorzieningen.



## 2.7 Leefomgeving



*De inrichting van de openbare ruimte met duidelijke routes voor langzaam verkeer is een belangrijk onderdeel voor een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving.*

Voor *bestaande* openbare gebieden is voldoende beheerbudget een randvoorwaarde voor het bereiken van een standaard niveau. Voor bijzondere plekken, bijvoorbeeld de historische binnenstad, OV-knooppunten, belangrijke langzaam verkeersroutes of gebieden met een ontmoetingsfunctie, kan vervolgens naar een hoogwaardig niveau gestreefd worden.

In het algemeen dienen de inrichtingskwaliteit en het onderhoudsniveau op elkaar afgestemd te zijn. Daarom moet bij areaaluitbreiding of kwaliteitsverhoging van bestaand areaal een beheerkostentoets opgesteld worden, zodat de consequenties voor de onderhoudsbegroting duidelijk zijn. Het inlopen van het achterstallig onderhoud in de openbare ruimte zal een periode van vele jaren in beslag nemen. Voor de bruggen kan het bijvoorbeeld in vijf jaar, maar bij de verhardingen dient rekening te worden gehouden met een termijn van zo'n twintig jaar.

Op de kaart "Groene en blauwe netwerken" (2.1) is aangegeven in welke buurten toevoeging van openbaar groen wenselijk is, en in welke buurten het bestaande groen beter ingericht en gebruikt kan worden.

#### Veiligheid openbare ruimte

Een sociaal- en verkeersveilige inrichting van Haarlem is een essentiële voorwaarde voor een goed functionerende ruimte. Een veilig gevoel in woonomgeving en op straat is een vereiste voor een goede leefbare woonomgeving. Deze veiligheidsbeleving is mede afhankelijk van de wijze waarop wonen en andere functies gemengd zijn, gebouwen ontworpen zijn en buitenruimten ingericht zijn. Voorbeelden zijn situeren van voorzijden van gebouwen langs veel gebruikte fiets- en voetgangersroutes of bieden van veilige alternatieven voor routes die 's avonds verlaten zijn. Door een adequate vormgeving en inrichting van de gebouwde omgeving en daarop aansluitend beheer kan de kans op kleine of veelvoorkomende criminaliteit beperkt worden. Een aandachtspunt voor stedenbouwkundige ontwerpen is het hanteren van de richtlijnen uit handboeken van een Keurmerk Veilig Wonen<sup>m</sup>.

### Verkeersonveilige plekken

In 2002 zijn verkeersonveilige plekken in de stad geïnventariseerd. Sommige locaties kwamen ook voor in de inventarisatie voor 2001. De plekken waar zich in zowel in 2001 als in 2002 ongevallen hebben voorgedaan zijn ('blackspots'): Oude Groenmarkt tussen Warmoesstraat en Lange Veerstraat; Friese Varkensmarkt/ Prinsen Bolwerk –Prinsenbrug; Briandlaan, Stresemanlaan, Californiëbrug; Parklaan en Jansweg.

Ruimtelijke herontwikkeling van een gebied geeft de kans te werken aan een verkeersveiliger inrichting. Het verkeersveiliger maken van locaties in de stad zal gestalte krijgen in de nog uit te werken verkeersveiligheidsnota, waarin voorwaarden voor de ruimtelijke herontwikkeling worden genoemd. Ondanks bovengenoemde 'blackspots' in de stad kan overigens geconcludeerd worden dat zich in Haarlem een positieve ontwikkeling heeft afgespeeld op het gebied van verkeersveiligheid. Sinds 1998 neemt het totaal aantal verkeersongevallen namelijk af. Ook de zorg van burgers met betrekking tot verkeersonveiligheid neemt af<sup>n</sup>.

In Haarlem-noord is de Rijksstraatweg een belangrijke verkeersader door dit stadsdeel. De kruising Rijksstraatweg – Zaanenlaan - Zaanenstraat scoort hoog op de ongevallenlijst. Het voorgestane beleid om het verkeer in Haarlem-noord naar de randen te leiden, levert naar verwachting een bijdrage aan het verkeersveiliger maken van deze kruising. Ten noorden van de Vondelweg bevindt zich een groot sportcomplex (Van der Aartsportpark). Bij aanleg van de Oostweg, aansluitend op de Vondelweg, verdient het aanbeveling aandacht te besteden aan de gevolgen voor de verkeersveiligheid bij een eventuele toename van verkeersintensiteiten.

In de stad zijn verschillende wijken door grootschalige infrastructuur gescheiden van sportvelden, scholen of bijvoorbeeld het centrum van de stad. Om het centrum van de stad te bereiken, zijn de inwoners van de buurten ten westen van de brede Westelijke Randweg genoodzaakt om deze gelijkvloers over te steken. Het heeft de voorkeur dat het langzaam verkeer deze weg ongelijkvloers kruist<sup>o</sup>. Aan weerszijden van de Randweg bevinden zich scholen die relatief veel leerlingen aantrekken. Ter hoogte van de scholenconcentratie Inholland/Nova komt een langzaamverkeersroute die over de Randweg heen gaat. Op deze manier wordt ter plekke voor langzaam verkeer de barrièrewerking opgeheven.

Langzaam verkeer uit Schalkwijk passeert op de route richting het centrum een drukke verkeersader: de Schipholweg. Bij ruimtelijke ontwikkelingen langs de Schipholweg verdient het aanbeveling extra aandacht te besteden aan het vormgeven van veilige noordzuidgerichte langzaam verkeeroutes. Een eventuele ondertunneling van het Spaarne, tussen Haarlem–zuid en de Schipholweg, zou op de lange termijn een mogelijkheid bieden voor ongelijkvloerse kruisingen. Het ondertunnelen van het Spaarne heeft bovendien als gunstig neveneffect dat de Kamperlaan, onderdeel van de binnenstadstangent, ontlast wordt. De leefbaarheid in de buurten grenzend aan de Kamperlaan kan daardoor aanzienlijk verbeterd worden (zie ook deel 4).

### Voorzieningen voor kinderen en jongeren

Voor jongere kinderen is de aanwezigheid van speelvoorzieningen in de buurt belangrijk. Een groot aantal speelvoorzieningen wordt opgeknapt. Na deze inhaalslag zijn er in een aantal buurten nog te weinig speelplaatsen. Dat is het geval in het Garenkokerskwartier, Houtvaartkwartier, Leidsevaartbuurt Koninginnebuurt, Indische Buurten, De Hout, Patrimoniumbuurt, Kleverpark, Planetenwijk, Dietsveld, Vogelenbuurt en Ramplaankwartier. Bij bouw- of herstructureringsprojecten in deze buurten moet speelruimte worden toegevoegd. In een aantal wijken zijn weinig plekken met speeltoestellen aanwezig: Oosterduin, Ooster- en Zuiderhout, en Bos en Vaart. Aangezien in deze buurten wel genoeg openbare ruimte is om te spelen leidt dit niet tot een ruimteclaim.

Met name ten behoeve van jongeren is aandacht nodig voor een aantal ruige, open plekken verspreid over de stad (bij voorkeur 1 per stadsdeel) en voor jongeren-ontmoetingsplekken (bij voorkeur 2 per stadsdeel). Het Landje nabij de spoorwegdriehoek, het Schoterbos en het Reinaldapark bieden hiervoor mogelijk ruimte.

### Sportvoorzieningen

Het behouden van sportvelden in de wijken is één van de beleidsuitgangspunten voor het structuurplan. Wel worden sportvoorzieningen, waar nodig of wenselijk, doelmatiger of multifunctioneler ingericht. Het sportbeleid in de stad is er namelijk op gericht om meer multifunctionele sportaccommodaties te ontwikkelen, waar naast ruimte voor sport ook ruimte is voor onderwijs- en welzijnsactiviteiten. Sportvoorzieningen die hierbij een rol kunnen spelen zijn opgenomen op de structuurplankaart “Sociaal-maatschappelijke ontwikkeling” (2.4).



*Sportveld geïntegreerd in de wijk (voorbeeld Den Haag)*

### Detailhandelsvoorzieningen

Er zijn vrijwel geen gebieden in de stad waar een supermarkt op een afstand van meer dan 500 meter van een woongebied is gelegen<sup>p</sup>. Die afstand geldt voor dagelijkse boodschappen als aanvaardbaar. Gebieden waar de afstand iets wordt overschreden zijn: Thorbeckebuurt, oostelijke rand van de Zuiderpolder, westelijke deel van Molenwijk, Noord- en Zuidschalkwijkerweg, Oosterhout, Zijlweg West en Houtvaartkwartier. Een deel van deze wijken is dunbevolkt, zodat de levensvatbaarheid van een winkelcentrum daar te gering is. De toevoeging van een winkelcentrum aan de Westergracht bedient in de toekomst het Houtvaartkwartier. De centra in Parkwijk, Marsmanplein, Meerwijk-Centrum en Kleverpark hebben prioriteit bij vestiging van grotere supermarkten.

### **Levendigheid en leefbaarheid**

Monofunctionele werkgebieden kunnen bij gebrek aan sociale controle met name 's avonds en 's nachts kwetsbaar zijn voor bijvoorbeeld vandalisme. Monofunctionele woongebieden kunnen, wanneer volwassenen naar werk en kinderen naar school zijn, juist overdag weinig levendig zijn. Om de stad zowel 's avonds als overdag levendig en sociaal veilig te houden kan het mengen van functies een

middel zijn (zie ook § 2.5). Wel moet bedacht worden dat functiemenging van wonen en werken geen positieve bijdrage aan de leefbaarheid levert, indien er bijvoorbeeld sprake is van wederzijdse overlast (stank, geluid) of verdringing. De mate waarin functiemenging toegepast kan worden is daarom afhankelijk van het type gebied en de type functies.

De verkeersdruk die door functiemenging zal toenemen en het gebrek aan parkeervoorzieningen kan de leefbaarheid onder druk zetten. Dit is met name het geval in (vooroorlogse) gebieden waarbij de stedenbouwkundige opzet niet berekend is op toenemend autobezit. Een goede bereikbaarheid faciliteren per fiets in gebieden waar meer functiemenging wordt voorgestaan kan een mitigerende maatregel zijn. Tot slot is in algemene zin leefbaarheid ook gebaat bij afname van te hoge milieuhinder in (woon)gebieden. Het gemeentelijk Milieubeleidsplan (2003) geeft daarvoor doelstellingen en maatregelen aan.

### Functiemenging

In een centrumstedelijk milieu en bij stedelijke knooppunten leidt functiemenging tot een versterking van de “entourage” of wel de levendigheid van een stedelijk milieu. Op deze plekken in de stad mag het drukker zijn dan elders in de stad. In de binnenstad levert het wonen boven winkels een belangrijke bijdrage aan het bevorderen van veiligheid(sgevoel) doordat er met name 's avonds sprake is van een grotere sociale controle. Dit komt het leefklimaat in de binnenstad ten goede.

Met name in buurten rond de binnenstad (de Oude Amsterdamse buurt, Rozenprieel, Frans Halsbuurt de Leidsebuurt en het Garenkokerskwartier) en in de buurten Indischebuurt Zuid, Transvaalbuurt en Slachthuisbuurt, is door stadsvernieuwing veel bedrijvigheid verdwenen. Op deze plekken kan functiemenging met kleinschalige voorzieningen en passende bedrijvigheid (categorie 1 en 2) bijdragen aan de levendigheid. Bestaande panden krijgen een ander gebruik en bestaande parkeergelegenheid en verkeersruimte kan verspreid over de hele dag gebruikt worden (overdag werknemers, 's avonds bewoners). Functiemenging stelt hoge eisen aan de inrichting van de omgeving vanwege het intensieve gebruik en aantrekkelijkheid en representativiteit (imago van de wijk).

Bij elk concreet voorstel tot uitbreiding van functiemenging zal een visie op oplossingen voor het verkeer dat aangetrokken wordt onderdeel zijn van de planvorming (bijv. bij bestemmingsplannen of vergunningverlening).

## 2.8 MILIEU EN DUURZAAMHEID

### Milieubeperkingen

Op kaart 2.8 is indicatief aangegeven in welke mate milieuthema's van invloed (kunnen) zijn op gewenste stedelijke ontwikkelingen binnen Haarlem. Op 4 deelkaarten is de situatie anno 2004 aangegeven voor respectievelijk bodem, geluid, veiligheid & hinder en luchtverontreiniging. Ook wordt kort ingegaan op ondergrondse infrastructuur (geen kaart).

De milieukaart geeft een eerste indruk van de milieusituatie en is bedoeld als signalering voor gebieden waar nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden voorgesteld. Zodra deelgebieden verder worden uitgewerkt, zijn gedetailleerde milieukaarten per ontwikkellocatie nodig.

### Bodem

De deelkaart bodem geeft het gebied aan waar de grootste kans is op de aanwezigheid van bodemverontreiniging. In het gebied van de binnenstad zijn de achtergrondgehalten dermate hoog, dat de kans op de aanwezigheid van een ernstige bodemverontreiniging circa 50% is. Langs de Spaarneoevers, de Spaardamseweg en de Amsterdamsevaart is van oudsher bedrijvigheid geweest. Ook hier is de kans op de aanwezigheid van een ernstige bodemverontreiniging groot.

De leeflaag, de bovenste meter grond in het stedelijk gebied, kent milieuhygiënisch een variërende kwaliteit. Deze is matig tot slecht in het centrum en omliggende wijken die tot ca. 1940 zijn gebouwd, en redelijk schoon tot schoon in de gebieden die nadien in gebruik zijn genomen. Naast deze zogenaamde achtergrondkwaliteit bestaan ook nog allerlei specifiek verontreinigde locaties. Wettelijke regelgeving en de gemeentelijke nota Beleidsvernieuwing Bodem (Haarlem, 1999, momenteel in herziening) geeft nadere beleidslijnen aan omtrent bodemsaneringen en maatregelen.

### Geluid

Geluid heeft alleen betrekking op 'kwetsbare bestemmingen', zoals scholen, woningbouw, ziekenhuizen en verpleeghuizen (kantoren zijn geen 'kwetsbare bestemming'). De geluidsbronnen zijn op de kaart weergegeven en geven een beeld van de cumulatie van geluidsbronnen en individuele bronnen.

Wat opvalt is dat drievoudige geluidscumulatie optreedt in de Spoorzone en delen van de Westelijke Randweg die het spoor kruisen.

### Industrielawaai Waarderpolder

In de Waarderpolder zijn 3 zogenaamde categorie A inrichtingen (Betoncentrale, sloperij Treffers en Puinbreker Bottelier) bepalend voor de vastgestelde geluidscontour rond de Waarderpolder. Binnen die contour zijn alle bedrijven in de Waarderpolder samen bepalend voor de geluidssituatie van het bedrijventerrein. Bij vestiging worden bedrijven beoordeeld in hoeverre hun geluidsbijdrage past binnen deze geluidscontour.

### Geluidhinder verkeer belangrijke wegen en spoor

Kaart 2.8 omvat indicatief de gegevens betreffende geluidhinder van verkeer van belangrijke wegen en spoor. Voor het sporengedebied vanaf spoorwegdriehoek tot NS werkplaats is de situatie vergund voor gebruik als spooreplacement. De 50 dB(A) contour is op de kaart aangegeven.



---

### Kwetsbare bestemmingen bouwen binnen geluidscontouren

Als de geluidbelasting op een locatie binnen de bandbreedte van voorkeursgrenswaarde en maximaal toelaatbare waarde ligt <sup>q</sup> is het realiseren van geluidgevoelige functies aan restricties gebonden en onder voorwaarden mogelijk. Deze zogenaamde ‘hogere waarde’ wordt via een formele procedure door Gedeputeerde Staten vastgesteld <sup>r</sup>. Bij het plaatsen van woningen in geluidzones zijn maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied en bij de ontvanger mogelijk. Voorbeelden:

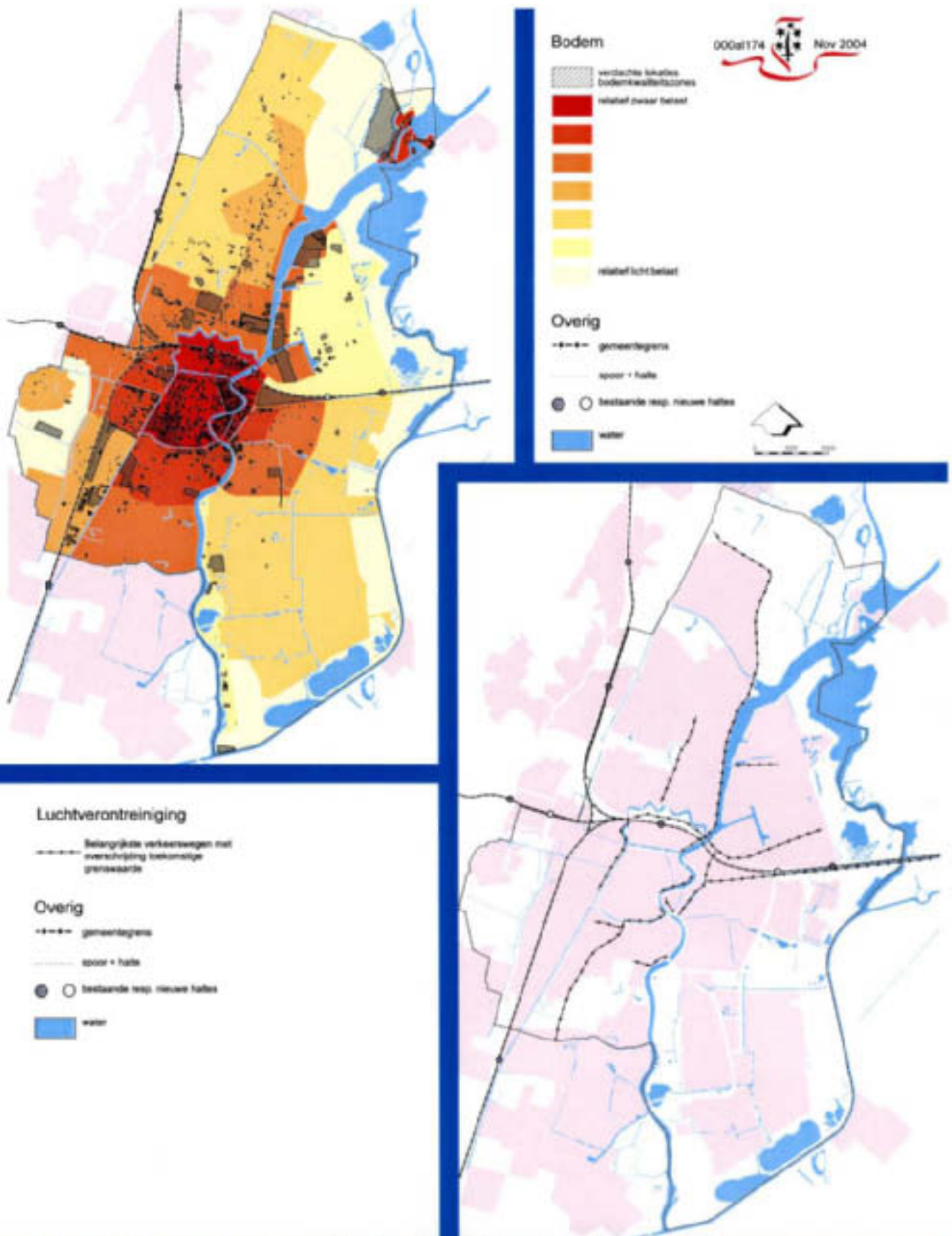
- bron: functieverandering van de weg; snelheidbeperkende maatregelen; aanbrengen geluidsreducerend asfalt (ZOAB) op de weg; laden en lossen in pandig laten plaatsvinden (in geval van bedrijvigheid nabij woningen);
- overdrachtsgebied: situering van kantoren als buffer voor woningbouw; vergroten afstand van de weg tot de gevel;
- ontvanger: plaatsen van ‘dove gevels’ aan de woningen; plaatsen van geluidswallen of geluidsschermen.

Bij wegverkeerslawaai kan meestal tot dicht op de weg worden gebouwd wanneer de geluidsbelasting niet boven de 70 dB(A) uitkomt (binnenstedelijk, vervangende nieuwbouw) of 65 dB(A) (binnenstedelijk, nieuwe situaties). Langs buitenstedelijke wegen is de grens 55 vdB(A). Boven de maximale ontheffingswaarde kan alleen gebouwd worden met ‘dove gevels’ of geluidsschermen. Bij railverkeerslawaai wordt de maximale ontheffingswaarde (70 dB(A)) op circa 25 meter uit het spoor bereikt. Binnen deze contour kan alleen onder voorwaarden worden gebouwd (bijv. toepassen van geluidsscherm).

---

### Veiligheid en hinder

- Op de deelkaart staan alle tankstations aangeduid. Nieuwe ontwikkelingen binnen 50 meter van een station zullen getoetst moeten worden op risico’s. Voor LPG stations (3 in Haarlem) geldt een veiligheidscontour van 80 – 120 meter rond het vulpunt.
- De in Haarlem aanwezige bedrijven met categorie 4 en hoger zijn op de kaart gezet <sup>s</sup>. Uit de legenda blijkt welke hindercontouren van toepassing zijn. De hinder kan bestaan uit geluid, geur en externe veiligheid <sup>t</sup> of combinaties daarvan. De meeste bedrijven liggen in de Waarderpolder; een elftal ligt erbuiten.
- Voor een tweetal bedrijven is een specifieke geurcontour van toepassing. Geur heeft alleen betrekking op “kwetsbare bestemmingen”, zoals scholen, woningbouw, ziekenhuizen (geen kantoren). Het bestuur van Haarlem kan uitspraken doen over de aanvaardbaarheid van een bepaalde hoeveelheid geurhinder voor de realisatie van dergelijke kwetsbare bestemmingen.
- Voor de gebieden rondom Schiphol is een contourenkaart vastgesteld <sup>u</sup> die aangeeft waar beperkingen voor bouwhoogten gelden (voor nieuwe situaties). Op de kaart zijn de contouren aangegeven. Ook onder het straalpad van de telecommunicatietoren aan de Oudeweg is een hoogtebeperking van toepassing (max. 80 m).
- Voor de gebieden rondom Schiphol is ook een contour vastgesteld die aangeeft waar beperkingen voor grote aaneengesloten wateroppervlakten gelden. Dit houdt in dat er (in nieuwe situaties) geen plassen groter dan 3 hectare gerealiseerd mogen worden in verband met de aantrekkende kracht die dit heeft op (trek)vogels en het gevaar dat die vogels kunnen opleveren voor het vliegverkeer.
- Nader onderzoek door een extern bureau <sup>v</sup> heeft uitgewezen dat er voor het vervoer van ammoniak over het spoor in het meest ongunstige geval geen overschrijding is te verwachten van de grenswaarden voor het plaatsgebonden- en het groepsrisico. Hierbij zijn diverse aannames gedaan, die bij verdere planontwikkeling opnieuw getoetst moeten worden. Op rijksniveau is nieuw en strenger beleid in voorbereiding voor het vervoer van ammoniak. De gemeente Haarlem wil, met name vanwege meer verdichting in de spoorzone, geen uitbreiding van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.



## 2.8 Milieu (indicatief, situatie 2004 )

## Luchtverontreiniging

De luchtkwaliteitskaart toont de wegen waar overschrijding van ‘grenswaarden’ het grootst is en waar luchtkwaliteit een belangrijk aandachtspunt vormt voor nieuwbouw van woningen. Het bouwen van woningen langs drukke wegen vergt een goede ruimtelijke inpassing en voldoende afstand vanaf de weg om blootstelling aan te hoge concentraties luchtverontreiniging te voorkomen. Ook aanvullende (verkeers)maatregelen kunnen noodzakelijk zijn. Overigens zal de situatie op een aantal wegen veranderen als gevolg van aanpassingen in de wegenstructuur conform het HVVP (zie ook 2.2) en maatregelen die Haarlem momenteel voorbereid in zijn Plan van Aanpak Luchtkwaliteit. Zo zal mogelijk overschrijding van de grenswaarden langs de Spaarndamseweg niet meer voorkomen of tenminste sterk worden teruggedrongen na ingebruikname van de Oostweg. In algemene zin kan door het fietsgebruik te bevorderen een alternatief geboden worden voor het (binnen)stedelijk autoverkeer en een positief effect hebben op de mate van luchtverontreiniging. Ook de toepassing van aardgas als voertuigbrandstof waarvoor Haarlem zich inzet (gemeentevervoertuigen, Openbaar Vervoer) en het verminderen van vrachtverkeer langs tezeer belaste locaties draagt bij aan een relevante verbetering van de luchtkwaliteit.

Voor verschillende wegen zijn in de Haarlemse rapportage Luchtkwaliteit 2004 overschrijdingen van de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (Fijn Stof) berekend. Aangegeven is waar overschrijding optrad van de grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> voor NO<sub>2</sub>, waaraan uiterlijk in 2010 overal voldaan moet worden. Op een aantal van deze wegen trad (ook) overschrijding op van de grenswaarde voor PM<sub>10</sub> (40 µg/m<sup>3</sup>), waaraan per 2005 overal voldaan moet worden. In besluitvorming die gevolgen voor de luchtkwaliteit kan hebben, moeten voor nieuwe situaties de grenswaarden in acht genomen worden. Haarlem zal in zijn Plan van Aanpak Luchtkwaliteit evalueren of volgens huidige inzichten inderdaad tijdig aan de grenswaarden zal worden voldaan en welke aanvullende lokale maatregelen noodzakelijk en redelijkerwijs mogelijk zijn om dat te bevorderen. Besluitvorming over het PvA Luchtkwaliteit zal eind 2005 plaatsvinden.

### Ondergrondse infrastructuur (niet op een kaart)

Ondergrondse kabels en leidingen dragen bij aan het economisch goed functioneren van de stad. Buiten primaire netwerken voor gas, water en elektriciteit neemt de ondergrondse infrastructuur waarover telecommunicatiediensten worden getransporteerd een steeds belangrijkere positie in. De gemeente heeft beperkt gegevens over de aard en ligging van deze ‘onzichtbare’ infrastructuur. Vrijwel alle infrastructuur netwerken worden geëxploiteerd door commerciële bedrijven. Bovendien zijn er de laatste jaren veel nieuwe telecommunicatie bedrijven bijgekomen, die in eigen beheer nieuwe netwerken in Haarlem hebben aangelegd. De liberalisering van de energie- en telecommunicatiemarkt ligt ten grondslag aan deze ontwikkeling. Het riolerings- en drainagenetwerk vormt hierop een uitzondering, deze worden door de gemeente zelf beheerd en onderhouden (wordt in het structuurplan verder niet op ingegaan). Langs hoofdkabel- en leidingstroken zijn veiligheids- en toetsingszones gereserveerd waarbinnen de bebouwing en de ruimtelijke inrichting van (toekomstige) ontwikkelingslocaties aan beperkingen zijn onderworpen. In dit kader wordt ook verwezen naar gegevens op de provinciale risicokaart.

### Duurzaamheid (niet op een kaart)

Nieuwe of te herontwikkelen gebieden zullen worden beoordeeld op uitgangspunten voor duurzame stedelijke ontwikkeling. De uitgangspunten zijn nader omschreven in de gemeentelijke nota Duurzame stedelijke ontwikkeling (2004). Hieronder staan de uitgangspunten verkort genoemd.

1. Het blauwgroene netwerk en verkeersnetwerk vormen het casco van een (ontwikkelings)gebied. Binnen of boven de mazen van het casco kan het stedelijk programma worden ingevuld.
2. Effectief omgaan met schaars beschikbare ruimte ligt in het benutten van kansen voor:
  - *meervoudig ruimtegebruik* (in compacte stedelijke gebieden op knooppunten en in het centrum). Voorbeelden: parkeren onder de grond of op het dak, indoorsportfuncties ondergronds,

multifunctioneel gebruik van bedrijfsgebouwen, kantoorfunctie gemengd met distributie, dag- en avondgebruik van een gebouw (bijv. overdag een school, 's avonds vergaderruimte). Intensiever gebruik komt ook de leefbaarheid in een gebied ten goede.

- *functiemenging*.

Voorbeelden van functiemenging zijn: het gebruik van kantoren langs wegen als geluidsbuffer voor achtergelegen woningen of wonen op het water. Alleen wanneer wettelijke milieunormen overschreden worden en functies strijdig met elkaar zijn, is dit uitgesloten. Bedrijven tot en met categorie 2 kunnen over het algemeen makkelijk met woonfuncties gecombineerd worden.

Functiemenging draagt daarnaast vaak bij aan verbetering van leefbaarheid (zie ook punt 8).

3. Meervoudig ruimtegebruik en functiemenging zijn vormen van compact stadsbeleid, wat bijdraagt om buitengebied te vrijwaren van ontwikkelingen. Verdere verdichting kent evenwel zijn limiet zodra leefbaarheid onder druk komt.
4. Voordat tot sloop wordt overgegaan wordt nagegaan welke delen van het plangebied zonder sloop een nieuwe doelmatige bestemming kunnen krijgen (hergebruik). Daarbij wordt ook gekeken naar mogelijke andere functies van een gebouw. Bij nieuwbouw wordt meer aanpasbaar en flexibel gebouwd, met aandacht voor toekomstig, ander gebruik. Hierdoor is het mogelijk een gebouw na enige tijd een andere functie te geven of voor een andere doelgroep in te richten (bijvoorbeeld kantoren zo bouwen dat ze eenvoudig om te zetten zijn in woonfuncties). Bij de bouw worden materialen gebruikt die zo veel mogelijk geschikt zijn voor hergebruik na eventuele sloop.
5. Uit het oogpunt van zorgvuldig omgaan met regen- en oppervlaktewater is afkoppeling, voldoende open water, een verbeterd gescheiden rioolsysteem en opslag en hergebruik van regenwater van daken richtsnoer. Hierbij is ook van toepassing de aanleg en het verbinden van (oude) waterlopen, infiltratie van hemelwater in de bodem en het verbeteren van de waterkwaliteit (mogelijkheden voor zuiveringsmoeras). Het Hoogheemraadschap van Rijnland hanteert de regel dat bij toename van verhard oppervlak ook het wateroppervlak toeneemt en wel met 15% daarvan. Dit kan op project-niveau gereduceerd worden indien sprake is van hemelwatervertragende afvoer (bijv. groendaken).
6. In ontwikkelgebieden zullen de mogelijkheden voor het opwekken van duurzame energie worden onderzocht. Daarbij kan het percentage duurzame energie worden verhoogd door de energievraag te verlagen, bijvoorbeeld door compact bouwen, ondergrondse opslag van warmte, en het optimaal gebruik maken van zoninstraling (door bijvoorbeeld zongerichte verkaveling). Daarnaast is ruimtereservering voor windmolens een afweging op structuurplanniveau.
7. Meer aandacht voor langzaam verkeer en openbaar vervoer wordt bereikt door: transferia aan de rand van de stad; concentraties van wonen en werkgebieden op loop- en fietsafstand van haltes OV; creëren autoarme of zelfs autovrije (woon)gebieden en minimale verplaatsingen (primair uitgaan van fijnmazige netwerken voor fiets en voetgangers en secundair autoverkeer); bij nieuwbouw meer aandacht voor een (in pandig) fietsenhok als onderdeel van het bouwplan.
8. Leefbaarheid wordt bevorderd door maatregelen als kantoren of aaneengesloten woningen met dove gevel als geluidsbuffer gebruiken voor achterliggend geluidsluw woongebied; beperken milieuhinderfactoren en verbeteren kwaliteit openbare ruimte.
9. Meer aandacht voor groen in de stad: gebruiksgroen als stadspark inrichten; natte en droge groene verbindingen. Duurzame ontwikkeling richt zich ook op het behoud en versterking van de ecologische, recreatieve en landschappelijke kwaliteiten in het buitengebied.
10. Meer aandacht voor gezond bouwen, bijv. ten aanzien van radongas. De gemiddelde radonconcentratie in nieuwbouwwoningen (afkomstig van bouwmaterialen) is sterk toegenomen. Evenwel komen woningen met radonconcentraties hoger dan de door de EU geadviseerde waarden in Nederland niet tot nauwelijks voor. Onlangs is door VROM de nota "Nuchter omgaan met risico's" gepubliceerd, hierin wordt o.a. uitgebreid ingegaan op beleidsmaatregelen m.b.t. het gas radon.

# DEEL 3 STRUCTUURPLAN

## 3.1 INLEIDING

Deel 1 van de toelichting heeft de beleidskaders gegeven. De plaatsbepaling van Haarlem als netwerkstad in de regio is aangeduid. Daarnaast zijn de uitgangspunten vanuit de Toekomstvisie Haarlem en het Ontwikkelingsprogramma Haarlem (OPH) benoemd, naast de 9 ruimtelijke afspraken. Daarmee is de hoofdkoers voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlem bepaald. In de laatste paragraaf van deel 1 is aangegeven wat belangrijke ruimtelijke consequenties zijn van de hoofdkoers. Belangrijk gegeven is bijvoorbeeld dat bijna alles wat Haarlem wil realiseren, binnen de bestaande stad opgelost moet worden.

Deze hoofdkoers is sturend geweest voor het in beeld brengen van de diverse ruimtelijke ontwikkelingswensen. Uit deel 2 van de toelichting blijkt wat de wensen per functie zijn.

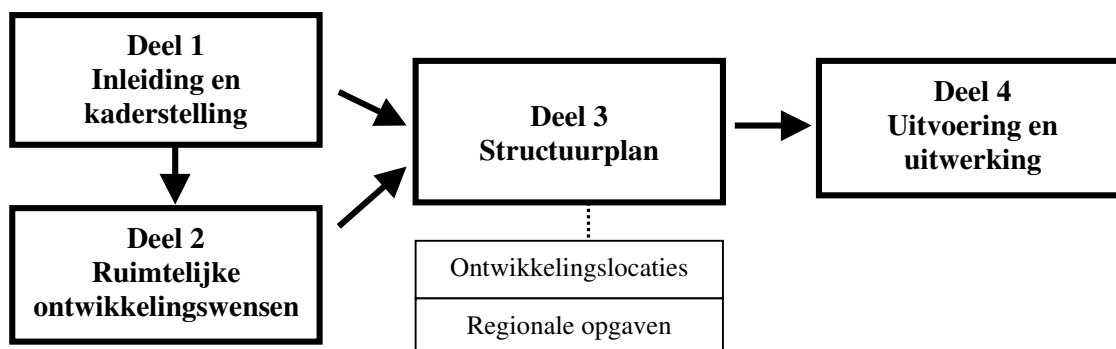
Deel 1 en 2 vormen samen de startpositie voor het structuurplan. In deel 3 staat onder de noemer duurzame stedelijke ontwikkeling de integratie van de beleidskaders en verschillende ruimtelijke ontwikkelingswensen centraal. In deel 3 wordt eerst een overweging van de diverse wensen geschetst. Hier blijkt in hoeverre er ruimtelijke conflicten zijn en er keuzes gemaakt moeten worden. Met andere woorden, wat kan waar gerealiseerd worden en wat valt niet te combineren?

Daarna volgt een toelichting op de plankaart in de paragraaf ‘beschrijving van het structuurplan’ (§ 3.4). De ‘beschrijving van het structuurplan’ bevat geen nieuwe keuzes maar is de resultante van het hele proces van kaderstelling, inventarisatie van wensen, afweging en de uiteindelijke keuzes.

Na de planbeschrijving volgt een verdiepingsslag (3.5). In een aantal gebieden zijn zoveel ontwikkelingen mogelijk of gewenst dat dit specifieke aandacht vraagt. Het gaat om verandergebieden en knooppunten. Het zijn in feite de belangrijkste gebieden in het structuurplan omdat daar de komende jaren de meeste dynamiek en ontwikkeling zal zijn. Voor die gebieden is **globaal** in beeld gebracht hoeveel ruimte er is (capaciteit), welke functies er gewenst zijn en wat het rendement is van die ontwikkeling. In die paragraaf wordt dat uitgelegd.

Tot slot wordt onder de noemer ‘Toekomstvisie op de regionale opgaven’ in paragraaf 3.6 uitgelicht voor welke functies Haarlem in regionaal verband afspraken wil maken om te kunnen ontwikkelen (functies waar in Haarlem niet of maar beperkt ruimte voor is).

Deel 4 van de toelichting geeft aan waar de gemeente prioriteiten geeft voor uitvoering van deelgebieden (kernprogramma) en worden voorbeelden genoemd van uit te werken thema's.



Figuur 3.1: Verhouding van de vier delen van de toelichting ten opzichte van elkaar

## 3.2 OVERWEGINGEN

In de inleiding van hoofdstuk 2 is kort toegelicht dat functies als lagen in de stad beschouwd kunnen worden. Groen en water krijgen als eerste aandacht. Het groen-blaue netwerk bepaalt voor een belangrijk deel de condities voor duurzame kwaliteit. Bereikbaarheid en infrastructuur zijn de tweede laag en vormen het fundament voor de stedelijke ontwikkeling. Met deze twee lagen is de ruimtelijke hoofdstructuur bepaald voor alle gebruiksfuncties en bebouwde functies. De versterking van al die lagen in de stad vindt plaats in relatie met ontwikkeling van een aantal algemene stedelijke thema's: stedelijke waarden (cultuurhistorie en stadsbeeld), leefomgeving, milieuaspecten en duurzaamheid.

Met dit in het achterhoofd kunnen per laag de volgende overwegingen gemaakt worden:

### Groen-blaue netwerk

Dit netwerk wordt gezien als de basislaag van de stad. De wensen zijn duidelijk. Voor het groene netwerk gaat het om verbetering van parken, buurtgroen, bomenstructuur en ecologische waarden. Er hoeft niet méér grootschalig groen in de stad (parken), maar een verbetering van inrichting en gebruiksmogelijkheden is de doelstelling. Een aantal groene of blauwe dwarsverbanden dat de stad inloopt is geschikt om natuurlijker inricht te worden (versterken ecologische waarde). De gewenste hoofd bomenstructuur in de stad is aangegeven.

Voor een aantal landelijke gebieden ligt het accent op ecologische waarden (soms met agrarisch medegebruik). De overige groene delen van het buitengebied hebben een recreatiefunctie. Ook speelt in de landelijke gebieden de zoektocht naar geschikte locaties voor verbetering van het lokaal watersysteem (berging).



Voor water is het bestaande netwerk en de ontbrekende verbindingen aangegeven. De wensen zijn gebaseerd op het Integraal Waterplan (IWP). Op waterkwaliteit gaat het structuurplan niet in.

Het is waardevol groene en blauwe netwerken onderling zo veel mogelijk te koppelen en hier weer langzaam verkeersroutes langs te leggen (utilitair en recreatief). Vooral waar groene en blauwe structuren aantrekkelijk worden aangelegd en drukke plekken of gebieden met veel voorzieningen kruisen, versterken ze de

belevingswaarde van die plekken en hebben een rol als ontmoetingsruimte. Nieuwe of bestaande waterstructuren zijn aantrekkelijk om langs (of indien mogelijk zelfs op) te wonen.

In het IWP is een globale uitwerking opgenomen van de financiële haalbaarheid van het toekomstige waternetwerk. In afstemming met het IWP is nader onderzoek nodig zijn naar de ruimtelijke haalbaarheid van alle ontwikkelingswensen. Dit kan bijvoorbeeld met een plan voor het gebruik van het bestaande (en nieuwe) Haarlemse oppervlaktewater en bijbehorende oevers. In de uitwerking van de waterstructuur kan de recreatieve benutting (als afgeleide functie) onderzocht worden. Ook zal nader onderzoek nodig zijn naar eventuele conflicten met andere functies, of tussen groen en water onderling (zie deel 4 van de toelichting).

### Verkeersnetwerk

De tweede laag vormt het verkeersnetwerk en heeft alles te maken met bereikbaarheid en infrastructuur. Deze laag vormt het fundament voor de stedelijke ontwikkeling. De verkeersstructuur per rail, per weg

en op kortere afstanden per fiets, is in sterk mate medebepalend voor de locatiekeuze voor ontwikkeling van economische en maatschappelijke voorzieningen. De hoofdlijnen van de gewenste verkeersmaatregelen zijn overeenkomstig het onlangs vastgestelde HVVP. De planhorizon van het structuurplan (2020) is verder weg dan het HVVP (2010). Desalniettemin hebben de belangrijkste keuzes in het HVVP effect op de hele structuurplantermijn. Locaties die goed per OV, auto en fiets bereikbaar zijn of gemaakt worden, zijn zeer kansrijk om te verdichten met een mix aan functies. In het structuurplan worden dit knooppunten genoemd (zie [bijlage 1](#)).

Een van de beleidslijnen uit het HVVP is hinderlijk autoverkeer uit verblijfsgebieden te weren en te bundelen op gebiedsontsluitingswegen. Deze maatregel geeft evenwel extra druk op woningen langs die gebiedsontsluitingswegen (vb. Vondelweg, Oudeweg). Passende maatregelen kunnen daarbij uitkomst bieden, bijvoorbeeld stiller asfalt, snelheidsbeperkingen of ‘dove’ gevels bij nieuwbouw. Het structuurplan geeft hier geen beleid voor aan, maar attendeert op de noodzaak leefbaarheid voor die woningen te garanderen op basis van wettelijke normeringen.

Opvallend item is de gewenste verbinding tussen Westelijke Randweg en Schipholweg. In het HVVP is deze directe verbinding als rekenmodel opgenomen. De verbinding is nog niet als project benoemd voor daadwerkelijke realisering. Deze verbinding kan verkeerskundig veel knelpunten wegnemen op stedelijk en regionaal niveau. Vanwege dat (theoretisch) belang is de wegverbinding, net als in het HVVP, in het structuurplan als optie opgenomen. Het rekenmodel toont aan dat de directe wegverbinding van de Westelijke Randweg met de Schipholweg van belang is om de doorstroming van het (regionaal) verkeer in Haarlem-Zuid te bevorderen en de verkeersdruk op de Kamperlaan drastisch te verlagen. Op grond van een uitwerking van het structuurplan in samenhang met het HVVP moeten wenselijkheid en haalbaarheid (maatschappelijk, financieel, tracé, dimensionering, boven/ondergronds, oplossing doorkruisen bestaande sportcomplexen e.d.) nader blijken. Ook de rol van deze verbinding in regionaal verband als lange termijnoplossing (project bereikbaarheid kust) zal hieruit moeten blijken.



Naast OV en autoverkeer vormt voor het structuurplan het fietsnetwerk een belangrijk stelsel dat verbetering behoeft. De ontbrekende schakels in het fietsnetwerk zijn bekend en aangegeven. Gecombineerd met de wensen vanuit recreatie en vanuit groen om de bereikbaarheid van groengebieden en buitengebieden te verbeteren, levert dit een compleet plaatje voor het gewenste fietsnetwerk. Voor het structuurplan is het alleen relevant de te verbeteren of te versterken routes aan te geven. Hierbij is ook in sterke mate een afstemming nodig met de ontwikkeling van de sociaal – maatschappelijke voorzieningszone (bereikbaarheid).

Het Spaarne behoudt een functie als vaarweg voor schepen. De doorvaart en de toe- en afvoer van materialen over het water kan leiden tot beperkingen (oponthoud) voor het landverkeer in de oost-westrichting. Dit conflict zal in het kader van het HVVP tot een oplossing moeten leiden (m.n. doorgang van de Zuidtangent).

Wat vanuit cultuurhistorie een kans is (het opengraven van de Westergracht, de Gedempte Raamgracht en de Gedempte Oude Gracht) levert verkeerstechnisch gezien bezwaren op. In het algemeen geldt dat rekening gehouden moet worden met de functie en het bijbehorende profiel van wegen. Resterende ruimte zou gebruikt kunnen worden voor water, maar dit kan ten koste gaan van parkeergelegenheid. In dat geval is compensatie van parkeergelegenheid een belangrijke voorwaarde. Specifiek voor de Gedempte Oude Gracht geldt dat een watergang fysiek niet verenigbaar is met het Zuidtangentracé.

### **Recreatie, toerisme en cultuur**

Zoekgebieden in Haarlem voor een evenemententerrein zijn Schoterbos, Reinaldapark en Veerpolder. Deze zoekwens staat evenwel haaks op landschappelijke en ecologische waarden in die gebieden. Ook de gebruikswaarde en mogelijkheden als openbaar stadspark komen erdoor onder druk te staan, omdat:

- deze gebieden veel te lijden hebben onder de druk van evenementen en zich groentechnisch (kwaliteit van bomen en grasmat) niet goed kunnen herstellen,
- een intensief te gebruiken evenemententerrein veel oppervlakte aan het beperkte areaal aan stadsparken onttrekt,
- intensief te gebruiken evenemententerreinen eigenlijk verhard moeten worden.

In het kader van het speerpunt culturele en toeristische wervingskracht wordt gezocht naar meer verblijfsaccommodatie voor toeristen. Een extra stadscamping past in die visie. Drie gebieden zijn in potentie geschikt: het buitengebied bij Veerpolder, het Schoterbos bij jeugdherberg en de oevers van de Schouwbroekerplas. De locatie bij de Veerpolder is problematisch in relatie tot ecologische waarden van grote delen van dat buitengebied. Het stadspark Schoterbos heeft te weinig ruimte voor een camping, tenzij deze voorziening ten koste gaat van de ruimte voor sportvelden. Voor alle drie de locaties geldt dat het in beperkte mate nog een stadscamping genoemd kan worden gezien de afstand tot het centrum.

In algemene zin zullen ontwikkelingen op gebied van recreatie, toerisme en cultuur mogelijkheden bieden om openbaar vervoer in stand te houden of zelfs te verbeteren.

### **Sociaal-maatschappelijke ontwikkeling & wonen, werken en economische voorzieningen**

Funciemenging betekent veelal het toevoegen van passende werkfuncties en (sociale) voorzieningen in overwegend woonwijken. Meer funciemenging in de veelal krap bemeten wijken rondom de binnenstad leidt tot toename van mobiliteit in deze gebieden. Dit staat op gespannen voet met de wens het (auto)verkeer in zulke wijken te beperken. Funciemenging heeft evenwel – vooral in de oude wijken rondom de binnenstad – een positief effect op de levendigheid, sociale veiligheid en gebruiksintensiteit van gebouwen.



*Oud industrieel erfgoed geschikt voor passende funciemenging*

In algemeen zin is vanuit economische belangen er veelal een claim voor faciliteren autoverkeer. Vanuit gedachten over verkeer zijn beperkingen aan die faciliteiten noodzakelijk.

Meer differentiëren in de soms eenzijdige woningvoorraad kan in bepaalde wijken een bijdrage leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid. Dit staat haaks op sociaal beleid waarin juist gekozen wordt voor behoud van verschillen tussen buurten.

Toevoegen van (een beperkt aantal) woningen is gewenst in de Zuiderpolder, ten zuiden van de stadionontwikkeling en bestaand woonwagencamp (n.a.v. ruimtelijke afspraken, zie [bijlage 2](#)). Dit past niet in het streekplan Noord-Holland Zuid en druist in tegen behoud van landschappelijke waarde van dit gebied. Daarom zal bij extra bebouwing in dit gebied uitgangspunt zijn dit te relateren aan kansen tot ontwikkeling voor (natte) natuurbouw.

Goed bereikbare (nieuwe) knooppunten zijn kansrijk om een transferiefunctie aan te koppelen in een ondergrondse parkeergarage: bijvoorbeeld in Schipholwegzone, Oostpoort en Delftplein.



*Combinatie van sport, water en recreatiedoeleinden in de stad (voorbeeld Waterpark, Antwerpen)*

Bestaande of te ontwikkelen concentraties van onderwijs- en/of sportvoorzieningen zijn aanleiding daar een (bij voorkeur groene) langzaam verkeer-route langs te ontwikkelen (en vice versa).

Bundeling van sociale voorzieningen biedt meer kans om openbaar vervoer naar deze voorzieningen in stand te houden, ondanks forse bezuinigingen.

### **Algemene stedelijke thema's: stedelijke waarden (cultuurhistorie en stadsbeeld), leefomgeving, milieuaspecten en duurzaamheid**

De gegevens van kaart 2.6 Stedelijke Waarden hebben betrekking op een groot deel van Haarlem. De kaart geeft aan in welke wijken meer 'zorgvuldigheid' nodig is bij ontwikkeling dan in wijken die geen specifiek (cultuurhistorisch) kenmerk hebben. De kaart leefomgeving toont aan waar het nodig is extra aandacht te besteden aan ruimte voor ontmoeting, leefbaarheid en levendigheid.

De kaart met milieu-invloeden zal in hoge mate van toepassing zijn in de gebieden waar veel nieuwe ontwikkelingen zullen worden voorgesteld, omdat (vooral voor woningbouw) er eerst saneringen plaats moeten vinden voordat er gebouwd kan worden. In het bijzonder bij stedelijke knooppunten is er kans op overschrijding van groepsrisiconormen vanwege bouwen in grote dichtheden en bouwvolumes. In Haarlem zijn verschillende plekken aan te wijzen waar nu sprake is van opeenhoping van geluidsbelasting, luchtverontreiniging en risico's op het gebied van externe veiligheid. Binnen geluid kan ook een cumulatieve optreden van wegverkeer, railverkeer, industrie. De milieuhinder voor mensen kan hoog zijn vanwege deze cumulatieve-effecten, alhoewel de grenswaarden voor de sectorale milieuonderdelen niet overschreden worden. De consequentie hiervan is dat de gemeente in deze

cumulatiegebieden een milieubelasting per thema ambieert die beneden de grenswaarden ligt, dan wel zoeken naar andere compenserende maatregelen ('Stad en Milieubenadering').

Bij uitwerking van de verandergebieden, knooppunten en consolidatiegebieden dient daarom extra aandacht besteed te worden aan cumulatieve milieueffecten. Cumulatie zal met name optreden in de Spoorzone, Waarderpolder en Spaarne Noord. Milieugericht ontwerpen en de inzet van mitigerende maatregelen, zoals geluidsscherm, isolatie, stil asfalt, zijn hierbij van groot belang.

### 3.3 KEUZES

Veel ontwikkelingswensen uit deel 2 zullen in Haarlem een plek kunnen vinden. Dat is omdat de gevraagde ruimte bescheiden is of omdat er geen of slechts beperkt sprake is van een ruimtelijk conflict. De in paragraaf 3.2 genoemde overwegingen in beschouwing nemend zijn voor een aantal functies keuzes nodig over wat wordt gerealiseerd en waar en wat er niet valt te combineren. De keuzes worden in deze paragraaf gemaakt.

#### **Consolidatiegebieden**

In paragraaf 1.1 en 1.5 is aangegeven dat in de diverse Haarlemse wijken (d.w.z. de gebieden buiten de verandergebieden en knooppunten) de voorstellen bescheiden zullen zijn en gericht op versterking van de wijken zelf. Voor het grootste deel wordt geconsolideerd omdat de opzet van de meeste wijken en verscheidenheid in voorkomende functies passend is bij die wijken. Eventuele detailwijzigingen worden geregeld in bestemmingsplannen. In dit structuurplan wordt volstaan met een beoordeling per wijk (of groep van wijken) waar versterking van bepaalde voorzieningen beoogd wordt. Bij de beschrijving van de kaart (paragraaf 3.4) is dit kort uitgewerkt. Vooral extra sociaal-maatschappelijke functies en verbeteringen van de leefomgeving zijn de noodzakelijkste ontwikkelingswensen.

#### **Meer functiemenging**

In deel 1 is ook aangegeven dat Haarlem stedelijke ontwikkeling wil enten op duurzaamheid, knooppunten beter gaat benutten en verdichten en daarmee meer 'contrastwerking' in de stad brengt. Ontwikkelingen wil Haarlem niet langer op basis van monofunctionaliteit inzetten: uitgangspunt is functiemenging. Aan de hand van de wenskaarten zijn de functies over de stad verdeeld.

Functiemenging heeft een positief effect op de levendigheid, sociale veiligheid en gebruiksintensiteit van gebouwen, vooral in de oude wijken rondom de binnenstad. Die voordelen pleiten er voor functiemenging toch als gewenst eindbeeld op te nemen voor die wijken. Dit weegt op tegen beperkte toename van verkeersdruk in die wijken verspreid over de dag. Voor parkeren is dubbel gebruik uitgangspunt (overdag werknemers, 's avonds bewoners).

#### **Werkgelegenheid**

Haarlem heeft gekozen voor zakelijke dienstverlening en stopt energie in de groei van die sectoren. Voor andere vormen van bedrijvigheid is uitgangspunt handhaven van de status quo of groei binnen de marges zoals is vastgelegd in onze ambities voor de Waarderpolder. Extensieve en/of relatief milieuhinderlijke bedrijven die aangeven te willen verhuizen, kunnen assistentie van de gemeente krijgen bij het zoeken naar een nieuwe plaats in de regio waar meer groeipotentie is. Voorshands zijn daarvoor de locaties voormalig terrein Afvalzorg en Westelijk Havengebied in beeld.

#### **Oudeweg en Schipholweg**

Langs de beide oostelijke invalswegen schept het structuurplan mogelijkheden voor kantoren (met oogpunt op goede bereikbaarheid), maar de typologie zal verschillend zijn. Voor de ontwikkelingen

langs de Oudeweg wordt aangesloten bij de gemaakte keuzen in het Masterplan Spoorzone (industriële dienstverlening). De Schipholweg biedt veel perspectief voor kleinere kantoorunits (zakelijke dienstverlening) in gemengde vorm met andere functies. De gemeente heeft in de omgeving Schipholweg meer grond in eigendom en zal hier scherper invloed uitoefenen op de ontwikkeling.

### **Verandergebied Jan Gijzenzone (knoop Rijksstraatweg, Schoterbos)**

In algemene zin wil de gemeente het gebied Schoterbos - Noordersportpark - kruispunt Rijksstraatweg/ Jan Gijzenkade intensiveren, enerzijds als knooppunt anderzijds als recreatiezone. De keuze voor de knoop is de ligging midden in Noord, op een natuurlijk kruispunt. De plek is goed bereikbaar en er zijn al diverse voorzieningen waar op voortgebouwd kan worden met extra voorzieningen en woningen. De tegenhanger van deze intensief bebouwde knoop is het Schoterbos. De recreatieve waarde van het Schoterbos geldt voor zowel de knoop als de bestaande wijken in Noord. Gestreefd wordt dan ook het park in de richting van de Rijksstraatweg te vergroten en te openen. Concreet: rondom de knoop wordt het park vergroot in noordoostelijke richting langs de Jan Gijzenkade en in de zuidoostelijke richting langs de Gerritszlaan. Het park verdient een opwaardering d.m.v. meer onderhoud, een betere inrichting, meer entrees en een groter openbaar groenareaal. Tezamen moet dit leiden tot een Schoterbos dat meer dan tot nu toe kan functioneren als een stadspark, een groene oase goed ingebed in een stedelijke omgeving. Er is een aantal opties om de sportvelden (en wellicht ook de schoolwerktuinen) anders te positioneren waardoor deze, zonder de strikte scheiding en zonder afbreuk te doen aan het functioneren als sportveld, meer te gast zijn in het park. Met het vertrek van het stadion en de oefenvelden verkleint de sportfunctie in dit gebied, maar de sportfunctie wil Haarlem groot genoeg houden om gezond te functioneren.

Naast het uitgangspunt het areaal van het park te laten toenemen in oostelijke richting, wil de gemeente de rust en stilte bevorderen door geluidwerende bebouwing toe te voegen langs de Westelijke Randweg. Bovendien verbetert met deze bebouwing de sociale veiligheid in het gebied aanzienlijk: het park wordt beslotener met meer toezicht op het park en een veiligere route langs de Delftlaan. In een latere fase zal onderzoek gedaan moeten worden naar de vorm, aard en opzet van de bebouwing. Met deze bebouwing wordt in het belang van de parkbezoekers de geluidsoverlast van de Westelijke Randweg in het park verminderd. Tussen de hoekwoningen van de Mr. Jan Gerritszlaan en de nieuwe bebouwing wordt een ruime groene wandelentree tot het park gereserveerd. Akoestisch wordt een zeer beperkte verhoging van geluidsoverlast op deze woningen verwacht (door weerkaatsing op de nieuwbouw).

Waarborging van een ecologische relatie met het buitengebied ligt vooral op de Jan Gijzenvaart en bijbehorende oevers (overeenkomstig de ecologische verbingszone zoals aangegeven in zowel het structuurplan als het provinciaal streekplan). Voor de bomen die moeten wijken zal worden voldaan aan een herplantplicht in het park, ook in verdichte vorm (bosschages) voor broedplaatsen voor vogels.

### **Meer buurtgroen**

In verdichte wijken wordt aanleg van meer buurtgroen beoogd. Dit kan tot gevolg hebben dat nieuwe woningbouw (ter vervanging van verouderde woningen) op minder oppervlak gebouwd moet worden. Oplossingen zijn gestapeld bouwen en parkeren onder gebouwen. Dit geldt bijvoorbeeld voor Leidsebuurt, Transvaalbuurt, Amsterdamsebuurt en Rozenprieel. Dit is op de plankaart aangegeven. Dat betekent een inspanningsverplichting in toekomstige gebieden voor herstructureringen om te zoeken naar meer ruimte voor buurtgroen in verdichte wijken. Lopende fuca-aanpak wordt hiermee niet belast om bestaande afspraken over realisatie niet te dwarsbomen.

## Volkstuincomplexen

De huidige volkstuinen blijven bestaan en staan op de plankaart aangeduid. Uitzondering vormen de tuinen langs de entree van de Schipholweg en de tuinen ten noorden van station Heemstede. Deze zijn apart aangeduid als te verplaatsen volkstuinen. Gezien de goede bereikbaarheid biedt de Schipholweg veel perspectief voor extra bebouwing met diverse functies. Om die reden is het gebied aangewezen als een van de verandergebieden in het structuurplan. Knelpunt bij de ontwikkeling van de Schipholweg is dat het volkstuinencomplex ligt op een plek met intensiveringskansen. De entree van de Schipholweg heeft zoveel potenties voor bebouwing dat handhaving van (het grootste deel) van de tuinen op die plek niet voorgestaan wordt. Een zelfde situatie speelt op het Haarlems grondgebied bij de stedelijke knoop station Heemstede.

De gemeente onderschrijft de functie die volkstuincomplexen hebben in de rol van recreatie dichtbij huis almede de groen-ecologische functie. Verplaatsing van de volkstuincomplexen leidt tot minder groen binnen de stadscontour; daar staat tegenover dat het buitengebied nagenoeg vrijgehouden kan worden van nieuwe (woning)bouw.

Verplaatsing van de betreffende volkstuincomplexen is pas aan de orde indien alternatieve locaties gevonden worden aan de rand van de bebouwde kom van Haarlem. Daarbij wordt zo veel mogelijk gelet op de woonplek van de tuinders. Voor alternatieve locaties gaan wij primair uit van uitbreiding of verdichting van andere, bestaande volkstuincomplexen in Haarlem. Eventueel zoeken we plek voor een nieuw uit te geven terrein.

Een optie voor nieuwvestiging van volkstuinen in het gebied Brouwersvaart is ook op de kaart opgenomen. Het Landschapsbeheersplan voor het Westelijk Tuinbouwgebied geeft aan dat in dit gebied volkstuinen mogelijk zijn. Bij de projecten voor het deelgebied Noord wordt dit genoemd. Evenwel worden in het structuurplan de beleidslijnen van het landschapsbeheersplan verruimd om ook volkstuinen van buiten het westelijk tuinbouwgebied naar het gebied rondom de Brouwersvaart te kunnen verplaatsen. De ontwikkeling van een stadsnatuurpark op deze plek kan goed gecombineerd worden met vormen van dagrecreatief grondgebruik, zoals doetuinen, schoolwerktuinen en volkstuinen. Gezien het ruimtegebrek betreft het structuurplan ook de zone direct ten zuiden van de Brouwersvaart hierbij. Mochten volkstuinen langs de zuidelijke rand van de Brouwersvaart geplaatst worden dan zullen dit tuinen zijn zonder bebouwing, om geen afbreuk te doen aan de openheid van dit gebied.

De aanduiding ‘te verplaatsen volkstuinen’ houdt ook in dat zolang er geen alternatieve locaties gevonden worden aan de rand van de bebouwde kom van Haarlem, een reservering is voor deze volkstuinen op de huidige locaties. Wij handhaven evenwel op de plankaart voor deze locaties de beoogde gebiedstypen, om duidelijk in beeld te houden wat de gewenste invulling wordt.

In het kader van een uitwerking van het structuurplan voor de volkstuinenlocaties langs de Schipholweg gaan wij onderzoeken op welke wijze wij de invulling van dit gebied langs Haarlems tweede invalsweg willen intensiveren (Het kader hiervoor is globaal beschreven in hoofdstuk 3.5.2). Wij zullen bij dat onderzoek betrekken of de volkstuinen gemengd kunnen worden met andere functies.

Gezien de grote populariteit van de volkstuinen wordt bij het (verplaatsings)onderzoek betrokken of - ten opzichte van de grootte van de huidige te verplaatsen complexen - de vervangende locaties met maximaal 10% extra uitgebreid kunnen worden ten behoeve van extra tuintjes. Dat is een streven en geen doel op zichzelf of toezegging dat dit gerealiseerd kan worden. Uitkomst van het onderzoek kan dus ook betekenen dat 1 op 1 gecompenseerd wordt en er geen ruimte voor uitbreiding gevonden kan worden in Haarlem.

### **Zicht op Spaarne / Woonboten**

In het verleden is in verschillende beleidsdocumenten (Spaarneplan, Recreatienota) al aangegeven dat de beleving van het Spaarne vanaf de oevers te wensen over laat. Daar waar dit het geval is, is op de structuurplankaart met behulp van pijlen indicatief aangegeven dat het herstel van het zicht op het Spaarne gewenst is. Hoe dit zicht hersteld kan worden kan per locatie verschillen. In het structuurplan wordt als mogelijkheid genoemd het anders situeren van woonschepen. Een andere situering mag uiteraard geen belemmering vormen voor de scheepvaart. Een andere mogelijkheid is het verplaatsen van woonschepen. In de praktijk zal moeten blijken of dit maatschappelijk en financieel haalbaar is.

Zoals aangegeven in § 2.5 worden legale woonschepenligplaatsen in bestemmingsplannen positief bestemd en willen deze mogelijkheden niet zeggen dat woonschepen actief verplaatst gaan worden. Ook maatregelen op de oevers kunnen voldoende zijn om het zicht op het Spaarne te herstellen. Te denken valt aan het verwijderen van te hoge erfafscheidingen of hoogopgaande beplanting die het zicht op het Spaarne belemmert. In bestemmingsplannen wordt geregeld hoe de oevers bij woonschepenligplaatsen gebruikt en ingericht mogen worden. Indien in strijd met de bestemmingsplanregels wordt gehandeld, zal door de gemeente handhavend worden opgetreden.

### **Windmolens**

In het kader van duurzame stedelijke ontwikkeling is o.m. gezocht waar en hoe Haarlem kan bijdragen aan milieuvriendelijke methoden voor opwekken van energie, i.c. windmolens. Haarlem kent een zone met windmolens langs de Noordkop van de Waarderpolder. Deze zone is aangegeven op de plankaart. Kleine windmolens kunnen geplaatst worden op de daken van de hogere gebouwen in de Waarderpolder. Uitbreiding van ruimte voor grote windmolens kan langs de Hekslootpolder in aansluiting op die bestaande zone in de Waarderpolder. In feite is dit de enige plek binnen Haarlem waar grote, extra windmolens zouden kunnen. Probleem is dat dit met de natuurfunctie (m.n. weidevogelgebied) en landschappelijke openheid van de Hekslootpolder niet goed te verenigen is. Ook conflicteert dit met de ligging binnen de schootskring van fort Spaarndam Zuid (Unesco monument). Om die redenen wordt afgezien van verder onderzoek naar de mogelijkheid voor windmolens aan de rand van de Hekslootpolder. Wel zullen in de bestaande zone met windmolens tussen de Waarderpolder en het Schoterrog nieuwe, grotere windmolens worden gebouwd met een grotere capaciteit

### **Opengraven grachten**

Vanuit cultuurhistorie is de wens aangegeven een aantal grachten weer open te graven. Dit sluit aan bij de plannen vanuit het IWP. Alleen worden opengraven van de Gedempte Oude Gracht en Nassaulaan vanuit het IWP onhaalbaar geacht en ideevorming voor heropening van de Westergracht en opengraven Gedempte Raamgracht zal pas spelen in de periode na 2020. Om die reden zullen deze grachten geen rol spelen op de plankaart van het structuurplan.

### **Nieuw evenemententerrein**

Het Schoterbos, Reinaldapark en Veerpolder zijn benoemd als zoeklocaties voor een definitief nieuw evenemententerrein. Het betreft nog geen aanwijzing. Tussen die drie op de structuurplankaart aangegeven zoekgebieden kan na vaststelling van het structuurplan een afweging gemaakt worden door het voeren van een locatieonderzoek. Bij de definitieve locatiekeuze voor een evenemententerrein zal de ecologische en landschappelijke waarde van het gebied worden betrokken.

### **(Stads)camping**

Binnen Haarlem zullen Veerpolder, Schoterbos en Schouwbroekerplas gehandhaafd blijven als optie voor een kleine (stads)camping (extensieve verblijfsrecreatie). Eventuele waarden voor fauna en flora van deze gebieden worden betrokken bij een nadere afweging tussen de drie locaties. Ook zal Haarlem zo nodig

in samenspraak met buurgemeenten zoeken naar kansrijkere locaties buiten de gemeentegreze(bijv. bij een van de forten van de Stelling van Amsterdam).

**Tot slot**

Voor alle overige gewenste ontwikkelingen zijn geen specifieke keuzen nodig op het niveau van het structuurplan. Op gedetailleerder niveau in uitwerkingen van het structuurplan of in bestemmingsplannen zal voor een aantal functies wel een nadere afweging en bijbehorende keuze nodig zijn.

Uit de volgende paragraaf blijkt op hoofdlijnen voor alle functies wat de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen zijn, zoals die op de structuurplankaart zijn aangegeven.

### 3.4 BESCHRIJVING VAN HET STRUCTUURPLAN

Deze paragraaf vormt een toelichting op de plankaart. De ‘beschrijving van het structuurplan’ bevat geen nieuwe keuzes maar is het resultaat van het hele proces van kaderstelling, inventarisatie en samenbrengen van wensen, afweging en de uiteindelijke keuzes. Op de kaart staan netwerken (water, groen en verkeer), gebiedstypen, reserveringen, zoekgebieden. Bij de netwerken en gebiedstypen zijn bovendien acties en activiteiten benoemd. De kaart vormt daarmee geen statisch eindbeeld maar is een activiteitenkaart. Het geeft aan waar ruimte voor dynamiek is en waar overwegend geconsolideerd wordt. Met andere woorden, ‘waar is ruimte voor wat’.

In deel 2 van de toelichting zijn ook diverse kaarten opgenomen. Daar waar deze ‘ontwikkelingswenskaarten’ uit hoofdstuk 2 strijdig zijn met de structuurplankaart, is de structuurplankaart bepalend.

#### 3.4.1 HOOFDKAART

##### NETWERKEN

###### Waternetwerk (blauw)

Op basis van het Integraal Waterplan Haarlem (IWP) is de hoofdstructuur van het waternetwerk aangeduid. Dit is onderscheiden in bestaande watergangen en de locaties waar nieuwe verbindingen gewenst zijn in de planperiode (blauwe bolletjes). Voor de onderbouwing en doelstelling van de aangegeven nieuwe verbindingen wordt verwezen naar het IWP. Waar mogelijk vindt openstelling plaats van het waternetwerk en de nieuwe verbindingen voor de (kleine) recreatievaart. Bij onverenigbaarheid tussen waterkwaliteitsdoelstellingen en recreatievaart op de (nieuwe) watergangen hebben de waterkwaliteitsdoelstellingen voorrang. Voor de (beroeps)-scheepvaart blijft het Spaarne een primaire route. Met blauwe pijlen is aangegeven waar verbeterde beleving van zicht op het Spaarne gewenst is.

###### Groene netwerk (subkaart)

Zie paragraaf 3.4.3.

###### Autoverkeer (grijs)

De hoofdstructuur voor autoverkeer is - op basis van het Haarlems Verkeer en Vervoerplan (HVVP) - in grijs aangegeven, inclusief beoogde wijzigingen in de hiërarchie (Oudeweg, Oostweg en Europaweg). In geblokt grijs is onderscheiden waar nieuwe verbindingen worden aangelegd (Oostweg en fly-over Oostpoort) en waar een verbinding wenselijk is (tussen Schipholweg en Westelijke Randweg). Van laatstgenoemde verbinding zal de haalbaarheid na vaststelling van het structuurplan nader onderzocht worden (maatschappelijk, financieel, ligging, boven/ondergronds e.d.). Tevens is op de kaart aangegeven waar nieuwe (ondergrondse) parkeergarages komen (letter P in een cirkel; bestaande parkeergarages zijn als P in een vierkant aangeduid).

###### Openbaar vervoer (geblokt)

Voor het netwerk voor hoogwaardig openbaar vervoer zijn spoor, zuidtangent (vrije baan) en stamlijnen bus de hoofdlijnen, als onderdeel van een regionaal netwerk. Deze drie onderdelen van het HOV zijn in verschillende kleuren aangegeven. De inzet is dat een systeem van lightrain gaat rijden op de bestaande sporen en dat een vertramming plaatsvindt van de Zuidtangent. Voor de routes naar Amsterdam en Leiden moet het spoor ook geschikt blijven voor zwaardere (intercity) treinstellen. Op het hoofdnetwerk voor OV zijn nieuwe halteplaatsen gepland (wit op de kaart) als onderdeel van een knooppontwikkeling (zie ook volgende bladzijde en 3.5).

**Langzaam  
verkeersnetwerk  
(grijs gestreepte  
lijnen)**

Voor het langzaam verkeersnetwerk (recreatief en utilitair) voor fietsers en voetgangers zijn aangegeven de belangrijkste gewenste doorgaande hoofdroutes en de ontbrekende schakels.

## GEBIEDSTYPEN

### Gemengd dynamische gebieden

Voor zeven gebiedstypen is multifunctionaliteit en/of functiemenging in sterke mate aan de orde:

**Multifunctionele  
knooppunten  
(rood)**

Het structuurplan geeft het ruimtelijk ontwikkelingsbeeld voor heel Haarlem, maar legt een accent op locaties die echt kunnen veranderen en intensiveren. Die locaties worden verandergebieden en knooppunten genoemd. Daar kunnen aanzienlijke hoeveelheden woningen en/of kantoren worden toegevoegd. Door die uitbreiding is er ook meer behoefte aan voorzieningen in die gebieden voor ontspanning, sport en recreatie en voor welzijn en zorg. De kenmerken van en programma's voor de verandergebieden en knooppunten zijn aangegeven in 3.5.

De knooppunten, m.u.v. Jan Gijzenknoop, hebben betekenis op stedelijk en regionaal niveau. Daarbij hebben de knooppunten langs de twee invalswegen, Oostpoort en Schipholweg, en in mindere mate ook het Delftplein, door hun ligging aan de rand van de stad veel potentie voor de realisatie van een (klein) transferium. Dat betekent dat door het creëren van overcapaciteit bij nieuwe (semi)ondergrondse parkeervoorzieningen Haarlem een uitgelezen kans heeft bezoekers van buiten hier te laten overstappen op de naastgelegen vormen van hoogwaardig openbaar vervoer (stamlijnen bus, Zuidtangent of stoptrein/klighthtrain) en zo de parkeerdruk op de binnenstad te verlagen. Elektronische bewegwijzering en een aantrekkelijk tarief moeten dit stimuleren.

**Centrum stedelijk  
gebied (oranje)**

Het centrum stedelijk gebied is bij uitstek multifunctioneel en omvat de Haarlemse binnenstad en aangrenzende gebieden waar gemiddeld een vergelijkbare intensiteit en mate van functiemenging wordt gestimuleerd. De aangrenzende gebieden zijn Nieuwstad, Spaarnespronggebied, Nieuwe Energie, Scheepmakersdijk, Burgwal en Houtplein. De bestemmingsplannen binnen het multifunctionele centrumgebied zullen aan moeten geven dat toename van overlast gevende binnenstadsactiviteiten (i.c. horeca) beperkt zullen blijven tot een beperkt aantal zones: binnenstad, Spaarnespronggebied en langs het Binnenspaarne (laatste met witte bolletjes op de kaart aangegeven).

Onderdeel van de 'vergroete binnenstad' is versterken van de relatie van de binnenstad met de Haarlemmerhout (groenrode pijl). Acties liggen in de opzet van duidelijke en aantrekkelijke langzaam verkeersverbindingen, een verzorgde openbare ruimte in het tussengebied en mogelijk meer 'trekkende' gebruiksfuncties grenzend aan het park (bijv. parkcafé, museum).

**Woonwerk-assen  
(lichtoranje)**

De randen langs de meeste wegen met een doorgaande functie en een aantal wegen met een centrale rol voor een buurt of stadsdeel worden gekenmerkt als geschikt voor ontwikkeling tot woonwerk-assen. Vaak is hier al een gemengd karakter. Dit kan groeien tot assen met een stedelijk karakter en een kenmerkend profiel. Op bestemmingsplanniveau zal dit in algemene zin moeten leiden tot een flexibele bestemming van de begane grondlaag, daargelaten plaatselijke uitzonderingssituaties (milieuhygiëne, monumenten etc.).

**Sociaal  
maatschappelijke  
ontwikkelingszone  
(bruin)**

De sociaal maatschappelijke ontwikkelingszone omvat gebieden die kansrijk zijn voor intensivering met allerlei (geclusterde) voorzieningen voor welzijn en zorg. De kansrijkheid is gebaseerd op nabijheid van bestaande publiekstrekkende functies (detailhandelconcentraties), goede bereikbaarheid en/of doorkruising van of grenzend aan een groot aantal aandachtswijken (zie

OPH en paragraaf 2.4). De sociaal maatschappelijke ontwikkelingszone kan een sterke, centrale en gemengde as door Haarlem worden. Deze ontwikkeling zal gepaard moeten gaan met de aanleg van een herkenbare, doorgaande route voor langzaam verkeer.

Ook de ten westen en oosten van de voorzieningzone gelegen (grotere) winkel- of zorgconcentraties en een aantal (her)ontwikkelingsgebieden hebben potentie om te groeien door toevoeging van sociaal-maatschappelijke functies. Deze versterking van die gebieden geeft aanleiding hier ook de mogelijkheden voor ontmoeting te bevorderen (bijv. aanpak pleinen, parken), vooral in of grenzend aan wijken waar in algemene zin leefbaarheid onder druk staat (wijken waar een gebrek is aan voorzieningen en ontmoetingsruimte).

**Funciemenging in  
woonwijken  
(bruine arcering)**

Op de kaart zijn onderscheiden de wijken - in de ring rondom de binnenstad - waar meer funciemenging beoogd wordt. Het gaat om het toevoegen van kleine voorzieningen en passende, kleinschalige vormen van werkgelegenheid. Belangrijkste doelstelling is een effectiever gebruik van de ruimte en

bevordering van leefbaarheid en levendigheid in die wijken.

**Funciemenging op  
lange termijn  
(exclusief wonen)  
(oranje gearceerd)**

Voor twee gebieden die werken (bedrijventerrein) als gebiedskenmerk hebben, is als eindbeeld funciemenging opgenomen. Het gebied aan de zuidkant van de Waarderpolder dat in gebruik is door de NS (revisiewerkplaats) en het gebied Minckelersweg. In het Masterplan Spoorzone is dit uitgewerkt. Het gebied Minckelersweg zal op de lange termijn ingevuld

worden als 'Haarlem Creatief': een gemengd gebied in een multifunctionele opzet. Voor beide gebieden geldt dat de op lange termijn beoogde funciemenging exclusief de woonfunctie blijft (zie ook § 3.5.2, onderdeel Spoorzone).

**Sportparken  
geschikt voor  
funciemenging  
(donkergroen)**

Op de kaart zijn tien bestaande sportvoorzieningen aangegeven waar multifunctionaliteit de inzet van beleid wordt (is). Daarmee wordt bedoeld dat dit sportparken blijven, maar deze locaties geschikt zijn voor intensivering van het gebruik door sportverenigingen en medegebruik door scholen.

Daarbij past ook intensivering van het gebruik van sportgebouwen en -terreinen voor welzijn (kinderdagverblijf) en/of onderwijs. Er zijn op stadsniveau geen uitbreidingen van sportvelden beoogd. Een verdere groei van de sportconcentraties langs de Westelijke Randweg tot 'sportboulevard' van Haarlem versterkt de identiteit van Haarlem sportstad. Deze zone loopt langs het Pim Mulier Sportpark tot en met het gebied ten zuiden van de kunstijsbaan. Relatief veel sportgelieerde ontwikkelingen zijn hier in gang gezet en er is ruimte om dit nog verder te versterken, bijv. het parkeerterrein nabij het Kennemer Sportcentre biedt ruimte voor aanzienlijke verdichting, met parkeren ondergronds of op het dak.

## Wonen

**Woongebieden  
(lichtbruin)**

Voor de woongebieden is handhaven van het woonmilieu het hoofdkenmerk, inclusief de bijbehorende wijk- en buurtgerichte voorzieningen. In een cijferfiguur is aangegeven in welke buurten in de planperiode acties of

maatregelen nodig zijn voor buurtverbetering, specifieke welzijnsvoorzieningen en/of verbeteringen van de leefomgeving: (1) ingrepen in de woningvoorraad (vervangen woon- of bouwtechnisch verouderde woningen); (2) herstructurering; (3) verbetering buurtgroen; (4) meer speelvoorzieningen; (5) meer

voorzieningen voor jongeren. Voor het derde punt, verbeteren buurtgroen, is in de aangegeven gebieden de doelstelling de gebruikswaarde te verhogen door herinrichting. In Vondelkwartier, Dietsveld, Indische buurt Noord, Transvaalbuurt, Burgwal, Amsterdamse buurten en Leidsebuurt is bovendien het doel ook *toevoegen* van (kleinschalig) buurtgroen.

Uitbreiding met een woonwijk wordt op één locatie geïntroduceerd (open bruine cirkels op de kaart): een luxe grondgebonden woonmilieu, extensief van opzet. Het gaat om het gebied aansluitend op de woonwijk Zuiderpolder, ten zuiden van de stadionontwikkeling en de bestaande woonwagenlocatie.

## Werken

### bedrijventerreinen (lichtpaars)

De Waarderpolder en het gebied Eysinkweg – Stephensonstraat – Grippensteinweg zijn specifieke werkgebieden. Met symbolen en arceringen is voor het Waarderpoldergebied aangegeven waar in de planperiode acties of maatregelen genomen worden. In het zuidelijk deel vindt - geënt op de goede bereikbaarheid per weg en de gewenste komst van een nieuw station ‘Amsterdamsevaart’ - transformatie naar een kantorenpark (zakencentrum) plaats, waarin veel ontwikkelruimte komt voor industriële en zakelijke dienstverlening. Het centrale en oostelijke deel van de Waarderpolder zal het karakter van bedrijven voor productie, reparatie, bouw e.d. behouden. De Noordkop zal geïntensiverend worden met bedrijfsfuncties. Voor de Waarderpolderzone langs het Spaarne zal meer gestuurd worden op de stedenbouwkundige verschijningsvorm van bedrijven aan de waterzijde. De beeldkwaliteit van de oeverstrook kan en moet veel beter worden met architectonisch goed verzorgde bedrijfspanden.

## Groen

De laatste twee gebiedstypen hebben een groen en niet of beperkt bebouwd karakter als hoofdkenmerk:

### Parken, begraafplaatsen, intensief dagrecreatiegebied en stedelijk groenfuncties (groen)

Parken, stadsnatuurparken, begraafplaatsen, dagrecreatiegebieden met een intensief gebruikskarakter en overige grote stedelijke groenfuncties zijn op de kaart aangegeven met een groene kleur. De buitengebieden zijn lichtgroen gekleurd. De Hekslootpolder en de Verenigde polders zijn beschermde weidevogelgebieden (Habitatrichtlijn) en met een speciaal symbool gekenmerkt. Groengebieden die versterkt en beschermd worden als ecologisch waardevol zijn apart aangeduid op een themakaart (zie 3.4.3).

Voor een aantal van de groene gebieden is meer dynamiek en gebruiksiteit de inzet: Het groengebied Schoterbos/Noordersportpark kent in de huidige situatie een strikte scheiding tussen park en bos. Door herinrichting en een meer open structuur kan het sportgebied geleidelijk overlopen in het parkgebied, waardoor het meer één geheel wordt. Overigens wil dit niet zeggen dat sportvelden verspreid door het hele park mogelijk zijn. Het Reinaldapark zal als gevolg van de intensivering in de Noordstrook meer gebruikt worden als stadspark.

### Landelijke gebied (lichtgroen en lichtgeel)

De binnenduinrand (lichtgeel) en de veenweidegebieden (lichtgroen) zijn als landelijke gebieden aangeduid. Voor het gebied Schoterog en delen van de Veerpolder is een aanzienlijke intensivering in het gebruik voor recreatie en buitensport de doelstelling. Een jachthaven, strandjes<sup>w</sup>, een horecavoorziening langs het water, manege (bestaand), langzaamverkeerroutes (o.a. langs de westoever van de Waarderpolder en vanaf de nieuwe Schoterogbrug), vissteigers, mogelijkheden voor evenementen, een stadscamping en enkele volkstuinten passen in dit beeld. De concrete uitwerking in een (nadere) zoning van het gebied Schoterog-Veerpolder houdt ook in ruimte voor natuurontwikkeling. Een ontwerp waarin sterker de Stelling van Amsterdam herkenbaar is, kan daarbij een leidraad zijn (bijv. moeraszones).

## RESERVERINGEN

### Op de kaart is een aantal locaties gereserveerd voor specifieke doeleinden.

#### Grootschalige detailhandel (G)

Voor grootschalige detailhandelsvestigingen zijn acht locaties gereserveerd (of deels al in gebruik): autoboulevard Pijlsaan, gebied Spaarneboog (woninginrichting), Oostpoort (Ikea), Oostpoort (stadion), stadshart Schalkwijk, Raaks, Delftplein en Peltenburg. Voor toekomstige ruimtevragen die niet passen in één van deze gebieden, wordt verwezen naar regionale terreinen (Beverwijk, Cruquius, Amsterdam).

#### Onderwijs (vóór 2010) (O)

Op de kaart zijn acht locaties gereserveerd voor nieuwvestiging van onderwijs. De locaties bij de Leidsevaart en één in de Jan Gijzenknoop zijn voor basisonderwijs beoogd. De locaties in verandergebied Schipholweg, op terrein Badmintonbad (en eventueel in knooppunt Overbouw Westelijke Randweg) zijn voor middelbaar onderwijs. De overige locaties zijn primair bedoeld voor speciaal basisonderwijs (deel oude stadionlocatie, Van Zeggelenplein/Beatrixplein, bij entree van Reinaldapark, Laan van Parijs (oude plek LOM-school Hildebrand)).

#### Volkstuinen bestaand en/of nieuw (V)

De huidige volkstuinen blijven bestaan en staan op de plankaart aangeduid. Uitzondering vormen de tuinen langs de entree van de Schipholweg en de tuinen ten noorden van station Heemstede. Deze zijn apart aangeduid als te verplaatsen volkstuinen. Verplaatsing van de betreffende volkstuincomplexen is pas aan de orde indien alternatieve locaties gevonden worden aan de rand van de bebouwde kom van Haarlem (daarbij wordt gelet op de woonplek van de tuinders). Een optie voor nieuwvestiging van volkstuinen in het gebied Brouwersvaart is ook op de kaart opgenomen. Gezien de grote populariteit van de volkstuinen wordt onderzocht of - ten opzichte van de grootte van de huidige te verplaatsen complexen - de vervangende locaties met maximaal 10% extra uitgebreid kunnen worden ten behoeve van extra tuintjes.

#### Te verplaatsen Volkstuinen (V)

De huidige volkstuinen blijven bestaan en staan op de plankaart aangeduid. Uitzondering vormen de tuinen langs de entree van de Schipholweg en de tuinen ten noorden van station Heemstede. Deze zijn apart aangeduid als te verplaatsen volkstuinen. Verplaatsing van de betreffende volkstuincomplexen is pas aan de orde indien alternatieve locaties gevonden worden aan de rand van de bebouwde kom van Haarlem (daarbij wordt gelet op de woonplek van de tuinders). Een optie voor nieuwvestiging van volkstuinen in het gebied Brouwersvaart is ook op de kaart opgenomen. Gezien de grote populariteit van de volkstuinen wordt onderzocht of - ten opzichte van de grootte van de huidige te verplaatsen complexen - de vervangende locaties met maximaal 10% extra uitgebreid kunnen worden ten behoeve van extra tuintjes.

#### Jachthaven (J)

Ter vervanging van jachthavens gelegen aan de noordzijde van de Spaarndamseweg is als nieuwe locatie een reservering opgenomen aan de noordzijde van het toekomstig recreatiegebied Schoterog.

#### Passantenhaven / aanlegsteiger (P)

Voor de (toenemende) zomerse recreatievaart is uitbreiding van ligplaatsen voor passanten nodig. Behalve steigers in het Binnenspaarne is gebruik hiervoor van het oostelijk deel van de Nieuwe Gracht kansrijk. Er is ruimte en het geeft meer stedelijk leven in dit deel van de binnenstad. Voorwaarde is vervanging van de (verouderde) Zandersbrug door een te openen brug. Ook de Industriehaven bij Droste heeft potenties.

#### Oever toegankelijkheid (groene bolletjeslijn)

Verbetering of realisatie van oevertoegankelijkheid (openbare oever toegankelijk voor wandelaars en fietsers) is aangegeven voor de gehele Spaarneoever aan de Waarderpolderzijde en de Spaarneoever vanaf de Schouwbroekerplas zuidwaarts.

#### Oever toegankelijkheid en watergerichte functies (paarse bolletjeslijn)

Het toegankelijk maken of het verbeteren van de toegankelijkheid van oevers, ten behoeve van een openbare, recreatieve route voor wandelaars en fietsers. Bij watergerichte functies wordt voor het Spaarnespronggebied gedacht aan het ontwikkelen van een "nautisch kwartier" (bijv. havenkantoor, waterverenigingen, horeca). Voor de oevers van het zuidelijk deel van het

Zuider Buitenspaarne wordt bij watergerichte functies gedacht aan watergebonden bedrijvigheid, bij voorkeur kleine jachtwerven. Ook zijn beperkt aan water gerelateerde recreatieve voorzieningen mogelijk, zoals een kleine jachthaven, waterverenigingen en bootverhuur. Bij watergerelateerde recreatieve voorzieningen is ondergeschikte horeca denkbaar.

## ZOEKGEBIEDEN

**Voor een aantal functies is ruimte gewenst, maar kan nog geen (exacte) locatie toegewezen worden (omdat er nog geen aanleiding voor is of omdat er nader onderzoek nodig is). De gebieden waar deze functies mogelijk een plek kunnen krijgen zijn echter wel gelimiteerd en als zoekgebieden op de kaart aangeduid:**

### **Waterberging (blauwe stippellijn)**

In het oostelijk en zuidelijk deel van Haarlem zijn deze gebieden aangegeven. Waterschappen en gemeenten dragen zorg voor het uitwerken van de regionale wateropgaven, in samenspraak met belanghebbenden. De zoeklocaties voor waterberging zijn conform het Integraal Waterplan Haarlem en betreffen locaties die waterhuishoudkundig voor waterberging in aanmerking kunnen komen (polderland). Het IWP vermeldt afwegingen hieromtrent.

### **Evenementen- terrein (bruine stippellijn)**

Voor de vervanging van het evenemententerrein aan de Boerhaavelaan zijn drie zoekgebieden op de kaart aangegeven: bij Noordersportpark, bij Veerplas, en westzijde Reinaldapark.

### **Windmolens (paarse stippellijn)**

Op de kaart is een zoekgebied aangegeven voor plaatsing of vervanging van windmolens (met een masthoogte tussen de 50 en 100 meter). Het gaat om de huidige strook waar windmolens staan langs de Waarderpolder, met een verlenging naar het zuiden. Kleine windmolens kunnen geplaatst worden op de daken van de hogere gebouwen in de Waarderpolder (staat niet op de kaart aangeduid).

### **Onderwijs en sport (na 2010) (grijze stippellijn)**

Om leerlingengroei en/of toenemende vraag van (indoor)sportfuncties in de stad op te vangen zijn voor onderwijs en/of sport gebieden aangeduid als zoekgebied voor de periode na 2010. De verwachting is dat in ieder geval tot 2010 er voldoende onderwijs- en (indoor)sportaccommodaties zijn, indien de eerder in deze paragraaf vermelde specifieke invullingen voor onderwijs en sport hebben plaatsgevonden. De keuze voor deze plekken is gebaseerd op de koppeling aan voor langzaam verkeer prettig en veilig bereikbare locaties. Bovendien zijn het plekken waar het langzaam verkeersnetwerk kruist met auto-infrastructuur (autobereikbaarheid waarborgen) en/of voorzieningenconcentraties. Tot slot wordt er recht gedaan aan de doelstelling voorzieningen meer te groeperen.

### **Stadscamping (rode driehoekjeslijn)**

Voor drie locaties is als optie de ontwikkeling van een (seizoensgebonden) stadscamping aangegeven: tussen noordzijde Veerplas en de Mooie Nel, bij de jeugdherberg in het Schoterbos en aan de noordzijde van de Schouwbroekerplas. Meer geschikte locaties voor een nieuwe (stads)camping liggen mogelijk bij buurgemeenten (bijv. bij een van de forten van de Stelling van Amsterdam).

**Wonen op water  
(W)**

Bestaande woonbootlocaties zijn niet op de plankaart aangegeven (zie § 2.5 en 3.3). Twee gebieden zijn zoeklocatie voor de ontwikkeling van ‘wonen-op-water’: de Schouwbroekerplas (voor nieuwe waterwoningen en voor elders uit de gemeente te verplaatsen woonboten) en de locatie van de jachthavens aan de Spaarndamseweg. Bij de uitwerking van deze locaties zullen voor- en nadelen breed afgewogen worden.

**Wonen-welzijn-  
zorgmilieus**

Er zijn nieuwe woningen nodig voor ouderen en gehandicapten als gevolg van extramuralisering. Daarnaast zal mensen die nu nog thuis wonen de kans gegeven worden daar te blijven wonen - of op zijn minst in de eigen buurt te blijven – door voorwaarden te scheppen voor OV-bereikbaarheid, welzijns- en zorgvoorzieningen in de nabijheid te bouwen en voldoende bouw van woningen op maat (aanpasbaar aan ouder worden). Aandacht is nodig voor vraag naar verschillende niveaus in woonzorgkwaliteit. Grofweg is de indeling: volledig zelfstandig wonen, wonen gekoppeld aan (beperkt) welzijnsvoorzieningen en –services, wonen met een (intensieve) zorgtaak, wonen in een zorginstelling. Vanwege de leesbaarheid zijn de wonen-welzijn-zorgmilieus niet op de structuurplankaart aangegeven en wordt verwezen naar kaart 2.4.

**OVERIG**

De gemeentegrens is op de plankaart aangegeven en vormt tevens de plangrens.  
De bebouwde gebieden buiten de gemeente Haarlem zijn indicatief op de plankaart gezet.

### 3.4.2 DETAILKAART (VERANDERGEBIEDEN)

Voor een drietal verandergebieden is een detailkaart opgenomen op schaal 1:10.000. De detailkaarten zijn indicatief. Het betreft de verandergebieden Jan Gijzen, Spaarne Noord en Schipholweg. Verandergebied Spoorzone is niet in een detailkaart uitgewerkt, daarvoor is het vastgestelde Masterplan Spoorzone maatgevend. In § 3.5 worden al deze gebieden uitgebreid toegelicht.

### 3.4.3 THEMAKAARTEN

#### THEMAKAART DYNAMIEK

Uitgaande van de beschreven uitgangspunten en ontwikkelingswensen zijn in het structuurplan verandergebieden aangewezen waar de komende jaren het zwaartepunt van de stedelijke ontwikkeling ligt. Voor drie van die gebieden is de detailkaart (zie 3.4.2) een uitvergroting.

Daarnaast is een achttal knooppunten gedefinieerd dat extra aandacht krijgt. In al deze gebieden zijn ontwikkelingen mogelijk omdat er ruimte is en omdat ze goed bereikbaar zijn of worden. In § 3.5 worden al deze gebieden uitgebreid toegelicht.

De verandergebieden en knooppunten staan aangegeven op de kaart 'dynamiek'. Op die kaart zijn ook de gebieden aangegeven waar vernieuwing van de woningvoorraad of herstructurering gaande is: Delftwijk, Waarderpolder, Haarlem oost (Zomerzone) en Schalkwijk. De kaart toont duidelijk dat de meeste dynamiek aan de oostzijde van het Spaarne te vinden is. De wijken die niet onder een verandergebied of knooppunt vallen zijn consolidatiegebieden, waar geen grootschalige veranderingen zijn gepland. In deze buurten gaat het vooral om wijkgerichte verbeteringen, zoals versterken van woonkwaliteit of buurtidentiteit. De acties en activiteiten voor die gebieden zijn samengevat in § 3.4.1.

#### THEMAKAART STEDELIJKE WAARDEN

Op een aparte themakaart is op hoofdlijnen aangegeven welke archeologische en cultuurhistorische waarden in en nabij Haarlem van (groot) belang zijn om te behouden of versterken. Deze themakaart is overeenkomstig de kaart in § 2.6 en daarbij horende beschrijving.

#### THEMAKAART GROENSTRUCTUUR

Op basis van gegevens uit § 2.1 zijn op hoofdlijnen aangegeven de hoofdzonering in duinen (binnenduinrand) en veenweidegebied en de gewenste ontwikkeling van de groenstructuur rondom, langs en door Haarlem. Dit is nader opgesplitst in ecologische ontwikkelingen, behoud van stedelijke groenstructuren (m.n. parken) en de ontwikkeling van doorlopende boomstructuren. De ecologische ontwikkeling onderscheidt zich in doorgaande structuren (Provinciale Ecologische Hoofdstructuur, PEHS) langs en door Haarlem en in te versterken relaties vanuit het buitengebied de stad in, bijvoorbeeld langs oevers van waterlopen.

## 3.5 ONTWIKKELINGSLOCATIES

### Verandergebieden en knooppunten

De verandergebieden en knooppunten (zie kader C op de volgende bladzijde) zijn de plekken die voor een groot deel ruimtelijk en functioneel kunnen veranderen op basis van beschikbaarheid van grond en (meestal goede) bereikbaarheid per OV en auto. Het merendeel van de in deel 1 en 2 van deze toelichting beschreven wensen zal hier gerealiseerd worden. Met andere woorden, in de verandergebieden en knooppunten liggen de kansen om de stad de kant op te krijgen die in de Toekomstvisie staat en zijn daarmee de zwaartepunten voor stedelijke ontwikkeling.

Daarbij heeft een deel van de gebieden veel potenties om sfeer en cachet te krijgen die nu deels ontbreekt. De verandergebieden en knooppunten gaan een belangrijke bijdrage leveren om als hinderlijk ervaren barrières te slechten en waar mogelijk om te vormen tot nieuwe aantrekkelijke stadsdelen of structuren. Dat heeft een positieve invloed op aangrenzende buurten en het beeld van de stad, ook in regionaal opzicht, wordt versterkt. De stedenbouwkundige invulling van deze ontwikkelgebieden is immers medebepalend voor het toekomstige beeld en imago.

### Oostzijde Haarlem dynamische zijde

In dit kader is ook een afweging nodig voor mogelijkheden binnen de verandergebieden en knooppunten voor hoogbouw, 'landmarks' of karakteristieke profielen van wegen. Feitelijk spelen de grootste veranderambities rondom of ten oosten van het Spaarne. De westkant heeft veel waarden die behouden dienen te blijven; de oostkant heeft de veranderpotenties, daar kan en moet de meeste energie in gestopt worden.

De keuze voor de verandergebieden is 'ingeleid' door de keuze voor de vijf ontwikkelingszones in het OPH (zie figuur 1.1 in deel 1). Voor het ruimtelijk ontwikkelingsbeeld voor de Spoorzone en vergrote binnenstad (i.c. Spaarnesprong) is reeds een Masterplan opgesteld. Voor de OPH zone Schalkwijk sluit het structuurplan aan bij het Uitvoeringsplan Schalkwijk 2000+. Alleen daar waar nieuwe inzichten op basis van het structuurplan betrekking hebben op het gebied Schalkwijk en deze niet passen in het programma Schalkwijk 2000+, kan een partiële aanpassing van 2000+ worden voor-gesteld. Dit kan bijvoorbeeld spelen ten aanzien van de versterking van de fysieke relatie met de rest van de stad (Schipholweg e.o.).

Voor de Jan Gijzenzone en Zomerzone (met sterke nadruk op het zuidelijk deel, de Schipholweg) wordt het structuurplan een van de richtinggevende instrumenten. Dit geldt ook voor het verandergebied Spaarne Noord dat voortkomt uit het coalitieprogramma 2002 – 2006. Dat programma vraagt voor het gebied Spaarne Noord aandacht voor: gevolgen nieuwe oeververbinding; inzet herstructurering en intensivering Waarderpolder; locaties hoogbouw; Spaarnezone als 'recreatieve as' (verleidelijk in inrichting en functies) en functiemenging in kader van leefbaarheid en levendigheid. De knooppunten zijn bepaald in relatie tot de ligging van haltes van bestaande of te ontwikkelen HOV-lijnen.

### Kwalitatieve verbeteringen

In 2.6 van de toelichting is een beschrijving gegeven van te koesteren Haarlemse stedelijke waarden. In 2.7 is aan de hand van thema's de situatie omtrent leefomgeving verdiept. In 2.8 zijn belangrijke milieufactoren (bodem, geluid, lucht, hinder) en duurzaamheid benoemd. Tezamen met wensen voor de ontwikkeling van het groen/blauwe netwerk geven deze gegevens sturing voor de rol die de verandergebieden en knooppunten hebben om ruimtelijke beleving in de stad te verbeteren.

## Kader C Wat zijn de Haarlemse ontwikkelings- en consolidatielocaties?

Uitgaande van de strategie voor duurzame stedelijke ontwikkeling (zie 1.4 en 2.8) wordt de ruimte in Haarlem voor nieuwe ontwikkelingen aan de hand van de volgende driedeling ingevuld:

### Verandergebieden: Jan Gijzenzone, Spaarne Noord, Spoorzone, Schipholweg

Deze gebieden kunnen aanmerkelijk versterkt worden door verandering en intensivering van het ruimtegebruik. Hier zullen verdichting, functiemenging en meervoudig grondgebruik veelvuldig een rol spelen. Ook zijn dit bij uitstek de gebieden waar stedelijke (of regionale) functies een plek kunnen krijgen. De verandergebieden zijn, m.u.v. de Spoorzone, op de plankaart in een detailkaart uitgewerkt en nader beschreven in paragraaf 3.5.

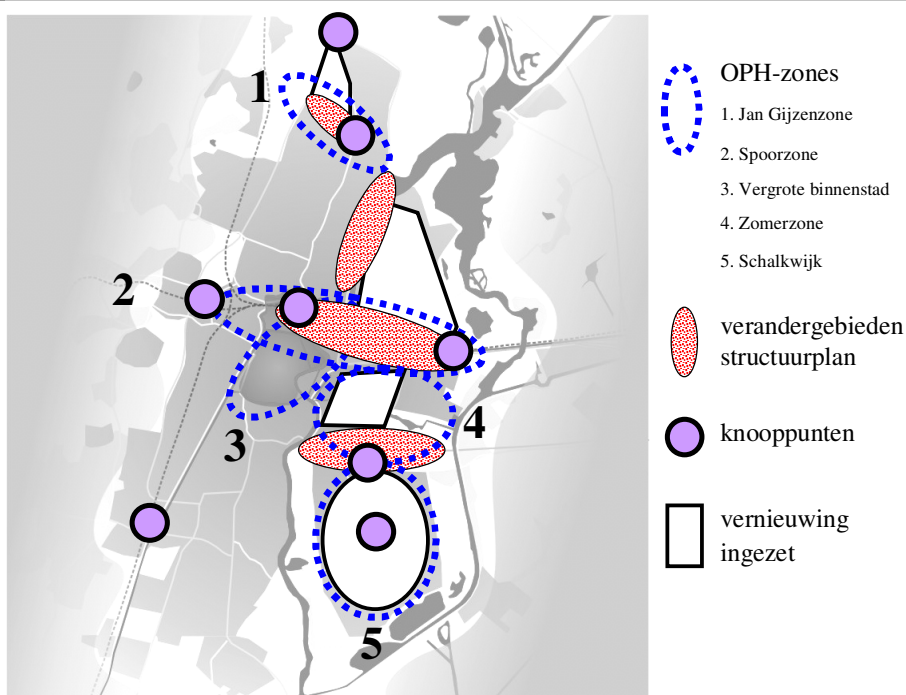
### Knooppunten: Delftplein, Jan Gijzen, Overbouwing Westelijke Randweg (Hogeschool), Haarlem CS, Oostpoort, Schipholweg, stadsdeelhart Schalkwijk, Heemstede-stationsomgeving

De knooppunten zijn bepaald in relatie tot de ligging van haltes van bestaande of te ontwikkelen HOV-lijnen en hebben mogelijkheden voor een verdichting met economische en/of maatschappelijke voorzieningen in combinatie met woningbouw. Vijf van de acht knooppunten vallen binnen de verandergebieden. Op alle knooppunten zijn functiemenging en meervoudig grondgebruik kansrijke middelen om tot verdichting te komen. Hoogbouw zal in een aantal gevallen daarbij uitkomst bieden of zelfs (stedenbouwkundig) wenselijk zijn. De knooppunten zijn op de kaart aangegeven en - voor zover ze niet binnen de spoorzone liggen – nader beschreven in paragraaf 3.5.

### ‘Consolidatiegebieden’ (karaktervast gebieden: Haarlemse wijken)

In de Haarlemse wijken buiten de verandergebieden en knooppunten (de ‘consolidatiegebieden’) worden vooral ambities van het speerpunt Duurzaam Goed Wonen waargemaakt en zal de nadruk liggen op versterking van de eigen buurtidentiteit. In die gebieden vindt geen toevoeging van substantieel programma plaats maar wordt ruimte gezocht voor de vestiging van nieuwe functies met vooral betekenis op wijk- of buurtniveau en soms op stadsdeelniveau (sociaal-maatschappelijke voorzieningen, kleinschalig buurtgroen etc.). Met cijferfiguren is op de plankaart aangegeven waar verbeteringen nodig zijn. Door het bescheiden programma vormen de consolidatiegebieden een contrast op de intensievere verandergebieden en knooppunten.

*figuur 3.2: schematisch aanduiding verandergebieden (rode ovalen), in relatie tot de 5 OPH-zones (blauwe ovalen, zie ook figuur 1.1 in deel 1). In paars staan de knooppunten aangeduid. Op de kaart staan ook de stadswijken waar vernieuwing reeds is ingezet (herstructurering, funderingsaanpak).*



Langs en door de verandergebieden en knooppunten komen nieuwe of verbeterde routes. En naast of in aanvulling op woningbouw worden er maatschappelijke, commerciële en/of recreatieve voorzieningen gesitueerd met een multifunctioneel karakter in een aangename verblijfsomgeving. In dat kader past het ook VPL-studies (Vervoersprestatie op Locatie, een actief sturend instrument over de inrichting en indeling van infrastructuur) op te nemen bij de uitwerking van de verandergebieden en knooppunten. Bij nagenoeg alle verandergebieden en knooppunten zal overeenkomstig het Integraal Waterplan Haarlem een nieuwe of aan te passen waterverbinding noodzakelijk zijn.

Aansprekende architectuur en herkenbaarheid (bijvoorbeeld een markant gebouw als ‘landmark’ of een karakteristiek profiel van een weg) maken dat men zich met de plek kan identificeren. In dat opzicht hebben verbeteringen in de stadsstructuur tevens grote invloed op de beleving van de diverse wijken en buurten.

### 3.5.1 METHODIEK BESCHRIJVING ONTWIKKELINGSLOCATIES

In 3.5.2 zal voor de verandergebieden en knooppunten gekomen worden tot een beschrijving van ‘de juiste functie op de juiste plek’. Daarbij worden uitgangspunten beschreven voor herstructurering van - soms negatief gewaardeerde - gebieden en plekken, zodat er een omslag plaats vindt naar een positieve ruimtelijke waardering. Ieder verandergebied of knooppunt heeft een bepaalde capaciteit om nieuwe functies te kunnen herbergen. Om aan te kunnen geven wat indicatief de capaciteit is van een gebied en de voorkeur in een programma van wonen, werken, voorzieningen en openbare ruimte (groen, water), zal per verandergebied en knooppunt een aantal van onderstaande items kort benoemd worden:

- motief voor verandering,
- kenschets van het gebied,
- ontwikkeling van netwerken (water, groen en verkeer),
- aanwezige stedelijke waarden,
- milieufactoren,
- gewenste beeldkwaliteit en openbare ruimte,
- gewenste stedelijke milieutypering,
- een beschrijving van de beoogde ruimtelijk-functionele ontwikkeling
- en tot slot een indicatie van de capaciteit van het verandergebied of knooppunt.

De items stedelijke milieutypering en capaciteitsbepaling worden hieronder nader toegelicht.

#### **Stedelijke milieutypering**

Voor elk gebied dat verandert is het wenselijk vooraf een stedelijke milieutypering vast te stellen. Die typering maakt duidelijk welke functies in dat stedelijk milieutype een plaats hebben (wonen, werken, recreëren) en in welke verhouding die functies voorkomen. Daarnaast geeft de stedelijke milieutypering een beeld van bijvoorbeeld de verhouding bebouwd / onbebouwd gebied, dichtheid, bouwhoogte en hoeveelheid openbare ruimte en bepaalt daarmee in hoeverre ambities gerealiseerd kunnen worden. Stedelijke verandering zal vooral plaatsvinden door omvorming van de verandergebieden en knooppunten in meer intensieve en stedelijke milieutypes.

Zo passen grote programma’s voor kantoren het best in stedelijke knooppunten, terwijl groen en water ambities de meeste ruimte krijgen in bestaande suburbane gebieden. Rond vervoersknooppunten kan veel bouwmassa gerealiseerd worden vanwege de goede bereikbaarheid (knoopwaarde) en veel gebruikers (plaatswaarde)<sup>x</sup>. Er zijn daardoor mogelijkheden voor intensieve bouw en/of hoger bouw en is daar een hoge Floor Space Index (FSI) mogelijk. De FSI drukt de verhouding uit van het bruto vloeroppervlak (BVO) ten opzichte van het grondoppervlak, zie [bijlage 3](#) voor een nadere toelichting.

Om een beeld te geven welke FSI's horen bij welke milieutypes is in die bijlage van een aantal Haarlemse buurten en concrete plannen een tabel weergegeven.

De volgende typen stedelijk milieu – in oplopende dichtheid - worden gehanteerd: hybride, stedelijk, binnenstedelijk / historische stadskern en stedelijke knooppunten (zie uitleg in [bijlage 3](#)). Typen als landelijk laagbouw en stedelijke laagbouw (suburbaan) zullen niet in de verandergebieden en knooppunten aan de orde zullen zijn, vanwege het te extensieve karakter ervan. Het 'extreme' milieutype metropolitaan, zoals die in Zuidas Amsterdam gerealiseerd wordt, past niet bij de schaal van Haarlem.

Het geschikte stedelijke milieutype voor een gebied wordt bepaald op grond van de gewenste ruimtelijke beleving, bijvoorbeeld aan de hand van de tabel die is opgenomen in [bijlage 3](#). Hiermee wordt duidelijk wat de gewenste bandbreedte is voor dichtheden, bouwhoogten en hoeveelheid openbare ruimte. Op basis van de in die tabel gehanteerde percentages voor water, groen, verharding, etc. en de wettelijke milieuzones wordt nagegaan hoeveelheid ruimte daadwerkelijk beschikbaar is voor bebouwing.

### **Methodiek voor de capaciteitsbepaling**

Voor het ruimtelijk profiel van de stad wordt een indeling gebruikt in de volgende hoogtecategorieën:

- Laagbouw tot 3 bouwlagen (van max. 3 m)
- (binnen)stedelijk 3-6 bouwlage
- middelhoogbouw 6-10 bouwlagen
- hoogbouw meer dan 10 lagen

Per verandergebied en knooppunt wordt het geschikte stedelijk milieutype bepaald alsmede de gewenste (gemiddelde) hoogte. Vervolgens wordt het mogelijke bouwprogramma indicatief berekend (hoeveel bebouwing kan in het gebied). Daarna vindt een afweging plaats naar hoeveelheid (verhouding) en soort functies. De mate van verdichting en het mogelijke programma hangt mede af van de geschiktheid van de plek in de stad en van de afstand tot verkeersknopen. Voor elk verandergebied geven berekeningen<sup>y</sup> uiteindelijk inzicht in het aantal woningen, kantoren en voorzieningen, dichtheden, aantal bouwlagen, verhouding verhard/ onverhard oppervlak en groen en water in het gebied. Dit wordt aangegeven in bandbreedtes om flexibiliteit te behouden.

De detailkaarten in 3.5.2 zijn indicatief. In de fase van gebiedsuitwerkingen zal de stedenbouwkundige typering vastgesteld worden. De programma's (aangegeven in bandbreedtes) zijn wel maatgevend voor de uitwerkingen. Indien bij uitwerking toch wijzigingen in intensiteit en verdeling van functies komen die de bandbreedtes te buiten gaan, of voor bijv. het schrappen van langzaam verkeersroutes of zichtlijnen, zal daarvoor in de uitwerkingsfase een nadere motivering gebracht moeten worden.

**Samenvattende tabel**

Indicatief kan op basis van het structuurplan voor de functies wonen, werken en voorzieningen het in onderstaande tabel weergegeven programma (in bandbreedtes) toegevoegd worden in de verandergebieden en knooppunten. De tabel is exclusief het programma van het Masterplan Spoorzone.

	<b>Wonen (aantallen)</b>	<b>Werken (b.v.o. kantoren)</b>	<b>Voorzieningen (b.v.o.)</b>
Jan Gijzenzone	250 tot 350	7.500 tot 15.000 m <sup>2</sup>	1.500 tot 2.500 m <sup>2</sup>
Spaarne Noord	550 tot 750	150.000 tot 180.000 m <sup>2</sup> voor <b>bedrijven</b> (en een beperkt aantal kantoren) Waarderpolderzijde	3000 tot 5000 m <sup>2</sup>
Schipholweg	1450 tot 2350	40.000 tot 140.000 m <sup>2</sup>	30.000 tot 50.000 m <sup>2</sup>
Delftplein	300 tot 390 (w.o. een substantieel deel woningbouw gericht op ouderen en aangepaste woonvormen)	-	70.000 m <sup>2</sup> (ziekenhuis)
Overbouwing Westelijke Randweg	100-180 (o.a. voor ouderen) en 200 studentenwoningen	13.000 m <sup>2</sup>	22.000 – 32.000 m <sup>2</sup> onderwijs en 2000 m <sup>2</sup> andere maatschappelijke voorzieningen
Stadsdeelhart Schalkwijk	750 – 900	24.000 m <sup>2</sup>	12 – 16.000 m <sup>2</sup> winkels (accent op grootschalig), en 15–20.000 m <sup>2</sup> overige voorzieningen
Station Heemstede-Aerdenhout (bocht W. Randweg)	200	10.000 m <sup>2</sup> kantoren, voorzieningen	
<b>TOTAAL</b>	<b>3600 – 5120 woningen</b>	<b>84.500 – 202.000 m<sup>2</sup> kantoren</b>	<b>153.500 – 196.500 m<sup>2</sup> div. voorzieningen</b>

### 3.5.2 BESCHRIJVING ONTWIKKELING VERANDERGEBIEDEN EN KNOOPPUNTEN

#### 1. Verandergebied Jan Gijzen

##### Motief

- Betere benutting als natuurlijk knooppunt in Noord en potentie voor HOV-halte;
- herinvulling stadionterrein;
- versterking als voorzieningencluster met identiteit;
- Schoterbos meer als stadspark van Noord ontwikkelen met diverse functies en betere toegankelijkheid

##### Kenschets

Stadsdeel Noord is een positief gewaardeerd woongebied. Evenwel treedt een zekere verschraling op door wegvallen van functies, waaronder kerken, ziekenhuis en stadion. Het gebied kent geen echte knooppunten en heeft weinig markante herkenningspunten. In de oriëntatie en herkenbaarheid van het gebied spelen enkele lange lijnen een belangrijke rol: Westelijke Randweg Rijksstraatweg en Jan Gijzenkade. Bij de zonebenadering is er in het OPH voor gekozen dat de omgeving Jan Gijzenvaart als herkenbare zone (her)ontwikkeld moet worden. Kansen om ter hoogte van de Rijksstraatweg een stedelijk knooppunt te ontwikkelen zijn beperkt. Als er HOV over de Rijksstraatweg zal rijden is dat vooralsnog een busverbinding. Belangrijke autoroutes komen er niet op uit. Potenties om tot een zeker herkenbaar knooppunt te komen zijn er wel: een park dat grenst aan een concentratie van voorzieningen.

##### Netwerken

Dit verandergebied wordt doorkruist door een van de belangrijkste Haarlemse groen-blauwe netwerken (water, ecologie, landschap en recreatieve routes). De herontwikkeling van dit gebied moet een versterking van deze waarden tot stand brengen. In het (auto)verkeersnetwerk zijn er geen veranderingen.



*Jan Gijzenvaart van belang voor water, ecologie, landschap, recreatieve routes en mooi wonen*

### Stedelijke waarden

Dit verandergebied ligt op de noordzuid liggende strandwal waar Haarlem op is ontstaan en deze ondergrond kan archeologische bewoningssporen bevatten. De Rijksstraatweg is onderdeel van de cultuurhistorische basisstructuur. De bebouwing ten noorden van het knooppunt Jan Gijzenkade is cultuurhistorisch waardevol (zonder beschermde status) en een aantal wijken in het zuidelijk en middendeel van Haarlem Noord zijn beoogd uitbreidingsgebied beschermd stadsgezicht. Het Schoterbos is aangeduid als waardevol groen (zonder beschermde status).

### Milieufactoren

Uit kaart 2.8 blijkt dat bij de planontwikkeling voor dit verandergebied in ieder geval rekening gehouden moet worden met:

- Hoogtebeperking Schiphol (west naar oost maximaal 75 m. – 85 m.)
- Geluidhinder Westelijke Randweg en Rijksstraatweg
- Invloed tankstation Planetenlaan

### Gewenste stedelijke milieutypering (zie ook bijlage 3)

Het verandergebied Jan Gijzen (Schoterbos - Noordersportpark - kruispunt Rijksstraatweg/ Jan Gijzenkade / Planetenlaan) zal intensiveren, enerzijds als knooppunt anderzijds als recreatiezone. Voor het gebied Rijksstraatweg - Jan Gijzenvaart - Planetenlaan wordt het milieutype (lokaal) **stedelijk knooppunt** nagestreefd. De keuze voor knooppuntontwikkeling is vanwege de ligging midden in Noord op een natuurlijk kruispunt. De plek is lokaal goed bereikbaar en er zijn al diverse voorzieningen waar op voortgebouwd kan worden met extra voorzieningen en woningen. Bij dit milieutype wordt optimaal gebruik gemaakt van dubbelgrondgebruik en meer functievermenging, met name aan weerszijden van de Planetenlaan. Dit krijgt vorm door bijv. verdichting van de hoekpunt bij de Dekamarkt en door toevoegen van functies op het stadionterrein en een deel van het sportveld in de zuidoosthoek.

### Beschrijving beoogde ruimtelijk-functionele ontwikkeling

Nieuwe bebouwing in het knooppunt zal in een markante, contrastrijke vorm gezocht worden. Ten zuiden van de uitbreiding van het park (zie hieronder) komt een bebouwingsscheg het park in, in hoogte oplopend, tot aan het knooppunt Rijksstraatweg-Planetenlaan. Het gebouw van de Dekamarkt kan hoger door er woonlagen op te plaatsen met op de punt mogelijk een hoogteaccent. In algemene zin ligt qua nieuwe functies het accent op wonen en sociaal-maatschappelijke voorzieningen en slechts zeer beperkt op kantoorfuncties (i.v.m. bereikbaarheid).

De tegenhanger van deze intensief bebouwde knoop is het Schoterbos-Noordersportpark. De recreatieve waarde van het Schoterbos geldt voor zowel de knoop als de bestaande wijken in Noord. Gestreefd wordt dan ook het park in de richting van de Rijksstraatweg te vergroten en te openen. Concreet: rondom de knoop wordt het park vergroot in noordoostelijke richting langs de Jan Gijzenkade en in de zuidoostelijke richting langs de Mr. J. Gerritszlaan. Het park verdient een opwaardering d.m.v. meer onderhoud, een betere inrichting, meer entrees en een groter openbaar groenareaal. Tezamen moet dit leiden tot een Schoterbos dat meer dan tot nu toe kan functioneren als een stadspark, een groene oase goed ingebed in een stedelijke omgeving. Het gebruik kan geïntensiveerd worden met een seizoensgebonden stadscamping (bij de jeugdherberg). Dit is als zoeklocatie op de plankaart opgenomen. Er is een aantal opties om de sportvelden (en wellicht ook de schoolwerktuinen) anders te positioneren waardoor deze, zonder de strikte scheiding en zonder afbreuk te doen aan het functioneren als sportveld, meer te gast zijn in het park. Met het vertrek van het stadion en de oefenvelden verkleint de sportfunctie in dit gebied, maar de sportfunctie wil Haarlem groot genoeg houden om gezond te functioneren.

Naast het uitgangspunt het areaal van het park te laten toenemen in oostelijke richting, wil de gemeente de rust en stilte bevorderen door geluidwerende bebouwing toe te voegen langs de Westelijke Randweg.

Bovendien verbetert met deze bebouwing de sociale veiligheid in het gebied aanzienlijk: het park wordt beslotener met meer toezicht op het park en een veiligere route langs de Delftlaan. In een latere fase zal onderzoek gedaan moeten worden naar de vorm, aard en opzet van de bebouwing. Met deze bebouwing wordt in het belang van de parkbezoekers de geluidsoverlast van de Westelijke Randweg in het park verminderd. Tussen de hoekwoningen van de Mr. Jan Gerritszlaan en de nieuwe bebouwing wordt een ruime groene wandelentree tot het park gereserveerd. Akoestisch wordt een zeer beperkte verhoging van geluidsoverlast op deze woningen verwacht (door weerkaatsing op de nieuwbouw).

De ontsluiting en verkeersafwikkeling van de nieuwe bebouwing langs de Westelijke Randweg vindt uitsluitend plaats aan de zijde van de Westelijke Randweg, via de bestaande parallelweg Delftlaan. Ondergronds (of inpandig) parkeren is uitgangspunt.

Waarborging van een ecologische relatie met het buitengebied ligt vooral op de Jan Gijzenvaart en bijbehorende oevers (overeenkomstig de ecologische verbindingzone zoals aangegeven in zowel het structuurplan als het provinciaal streekplan). Voor de bomen die moeten wijken zal worden voldaan aan een herplantplicht in het park, ook in verdichte vorm (bosschages) voor broedplaatsen voor vogels.



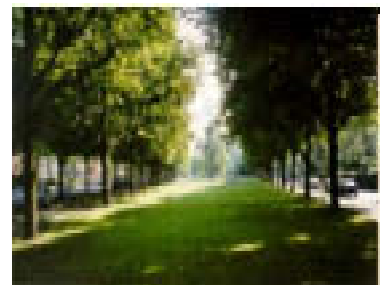
Tekening gebied (zie voor legenda-eenheden de structuurplankaart)

#### Indicatie van de capaciteit van het verandergebied

Uitgaande van de hiervoor aangegeven gewenste stedelijke milieutypering is voor het verandergebied Jan Gijzen berekend hoeveel extra bebouwing (capaciteit) toelaatbaar is. De dichtheden en b.v.o.'s die passen bij de gewenste stedelijke milieutypering zijn vertrekpunt voor de toekomstige uitwerking van dit verandergebied. Doel is de stedelijke sfeer te waarborgen zoals die in milieutypen is aangegeven per deelgebied. Tijdens de uitwerking is altijd afwijking naar onder en boven mogelijk, mits beargumenteerd. Op basis van dit vertrekpunt heeft de onderstaande functionele verdeling de voorkeur. Dit is aangegeven in bandbreedtes, d.w.z. als in de uitwerking gekozen wordt voor maximaliseren van het aantal woningen dan gaat dit af van de hoeveelheid kantoren en of voorzieningen.

Gezien de beperkte bereikbaarheid kan 5 à 10% van het programma een kantoorfunctie krijgen. Gebouwde sociaal-maatschappelijke voorzieningen (onderwijs, sport, welzijnsvoorzieningen) mogen

20-40% van het programma uitmaken. De overige 50 tot max. 75 % krijgt een woonfunctie (w.o. een substantieel deel woningbouw gericht op ouderen en aangepaste woonvormen). Omgerekend komt dat op toevoeging van 250 tot 350 woningen, tussen de 7.500 en 15.000 m<sup>2</sup> voor kantoren en een 1.500 tot 2.500 m<sup>2</sup> aan extra voorzieningen (boven op het reeds bestaande pakket aan voorzieningen zoals zwembad, bibliotheek en school). Door de verplaatsing van het stadion vermindert per saldo het aandeel recreatieve- en sportvoorzieningen.



*Indicatie van sfeerbeeld voor verandergebied Jan Gijzen (gekozen op stadsgesprek structuurplan, mei 2003).  
Deze beelden zijn niet maatgevend voor bovenbeschreven beschrijving*

## 2. Verandergebied Spaarne Noord

### Motief

- impulsen door een nieuwe oeververbinding;
- herstructurering en intensivering Waarderpolder;
- verbeteren beeldkwaliteit Spaarneranden van de Waarderpolder;
- kansrijk voor meer hoogbouw;
- algehele upgrading tot aantrekkelijk verblijfsgebied en identiteitbepaler van Noord: gemengd wonen, werken en recreëren.
- ontwikkeling van het Spaarne als recreatieve as (Spaarneplan) met stedelijke allure: aantrekkelijkheid in inrichting en functies (multifunctionaliteit).
- versterken verblijfsfunctie door vergroten van mogelijkheid tot (passieve) recreatie aan oever

### Kenschets

Het brede water van het Noorder Buiten Spaarne is een aantrekkelijk uitgangspunt voor een mooie stedelijke omgeving. Evenwel wordt dit deel van het Spaarne vaak beschouwd als aanzienlijke barrière. Aan beide zijden van het Spaarne is sprake van een rommelige inrichting, mede als gevolg van een industrieel verleden. De oevers zijn niet op elkaar betrokken. De Spaarndamseweg is een verkeersweg zonder noemenswaardige verblijfsfunctie. Het noordelijke deel is voorzien van een recreatieve oever en vrijliggende fietspaden. De rest is alleen een harde kade met parkeerfunctie voor auto's en sloopschepen. Aan de westkant overheerst de woonfunctie. De woningen zijn in redelijke staat en er is sprake van veel particulier bezit. Direct bij het Spaarne – aan de Spaarndamseweg – is een rafelige situatie met wat (industriële) bedrijvigheid en groothandel. Achterliggende woonbuurten zijn daardoor soms wat versnipperd. De bebouwing langs de Spaarndamseweg verkeert nog in een rommelige overgangssituatie die met aantrekkelijke nieuwbouw gaandeweg verbetert. Aan de oostkant ligt het industriegebied Waarderpolder met langs de oever verspreid diverse bedrijfsbebouwing, tamelijk veel groen en een enkele (bedrijfs)woning. De Waarderpolderkant heeft nog geenszins de uitstraling van een prachtig bedrijvenpark. De restauratie van de Figeehal als industrieel erfgoed vormt een eerste aanzet tot verbetering.

### Netwerken

In dit gebied is voor de optimalisering van het waternetwerk vanaf het Spaarne een nieuwe open waterverbinding nodig de Waarderpolder in (vanuit de Waarderhaven). De Spaarneoevers zijn van belang voor verbetering van het ecologisch netwerk (natuurwaarden meer de stad in halen en verbetering waterkwaliteit). Voorts moet de Spaarneoever van de Waarderpolder een belangrijke rol gaan spelen als langzaam verkeerroute tussen stad en Schoteroog. Voor autoverkeer heeft de komst van de oeververbinding (Schoteroogbrug) en de Oostweg (nieuwe tracé tussen Oudeweg en Schoteroogbrug) grote invloed. In de eerste plaats leidt dit tot kansen voor intensivering van de Noordkop van de Waarderpolder. In de tweede plaats leidt dit tot een drastische verkeersreductie op de Spaarndamseweg, zodat hier een verblijfsgebied kan ontstaan.

### Stedelijke waarden

De zuidpunt van dit verandergebied raakt de Patrimoniumbuurt, welke beoogd is voor aanwijzing als beschermd stadsgezicht.



*Noordkop van de Waarderpolder*

### Milieufactoren

Uit kaart 2.8 blijkt dat bij de planontwikkeling voor dit verandergebied in ieder geval rekening gehouden moet worden met:

- Hoogtebeperking Schiphol (zuid naar noord 100 m. – 140 m.)
  - Bodemvervuiling rondom Figebrug (Waarderbrug) en Ridsterrein
  - Invloed tankstation Spaarndamseweg
  - Geluidhinder Spaarndamseweg
  - Luchtverontreiniging Spaarndamseweg
- (laatste 2 milieufactoren zullen afnemen na realisering Oostweg / Schoteroogbrug)

### Gewenste beeldkwaliteit en openbare ruimte

Een ontwikkeling van de westzijde met stedelijke allure zal leiden tot een versterking van de beeldkwaliteit van het Spaarne. Een boulevard met stedelijke wanden (hogere gevel) met in een bepaald ritme een aantal architectonische accenten (hoger dan 10 lagen) is daarbij een gewenst beeld. De oriëntatie op het water zal daarbij aandacht krijgen. De bebouwingsintensiteit en hoogte mogen zuidelijk van de Waarderbrug ('het kanaal') toenemen. Dit deel uitdrukkelijk stedelijk inrichten/bebouwen met nadruk op verhardingen (oevers als kade). Noordelijk van de Waarderbrug (de 'rivier') inrichten/bebouwen met meer nadruk op aanwezigheid groen ('zachte oevers'). Langs de hele Spaarndamseweg kunnen de onderste bouwlagen als plint een constante factor worden die qua maatvoering verwijst naar de op verscheidene plaatsen aanwezige woningbouw uit het interbellum. Door de verkeersfunctie van de Spaarndamseweg te beperken, met parkeren onder of op (nieuwe) gebouwen, komt ruimte vrij voor het inrichten van een oeverstrook voor recreatie. De zijwegen naar het achterliggende woongebied kunnen (visueel) aansluiten op de nieuwe ontwikkelingen door toevoegen van middelhoogbouw die geleidelijk naar laagbouw verloopt. Het patroon van zijwegen en de inrichting daarvan is van belang om de omliggende buurt toegang te geven tot de Spaarnenoever.

Een intensivering van de oostoever zal plaats moeten vinden met een strenge selectie op beeldkwaliteit en de ontwikkeling van een groene openbare oeverstrook ten noorden van de Waarderbrug (aantrekkelijk en toegankelijk). Een belangrijke impuls om de barrièrewerking van het Spaarne te verminderen is de nieuwe oeververbinding. Echter niet zonder flankerende maatregelen. Een tunnel levert geen bijdrage als verbindend element in ruimtelijke zin. De Erasmusbrug in Rotterdam heeft geleerd dat een markante brug mede aanleiding kan geven om een geïsoleerd stadsdeel meer te betrekken bij de rest van de stad. Analoog daaraan zal een bijzonder vormgegeven brug over het Spaarne, waarover ook fietsers naar het recreatiegebied kunnen en waar vandaan een prachtig uitzicht naar Spaarndam, aanleiding geven tot een interessante, intensieve ontwikkeling van de Noordkop Waarderpolder. De nieuwe brug wordt een blikvanger over het Spaarne en een oriëntatiepunt in Haarlem Noord. Een vorm van slanke (stedelijke) hoogbouw zal de uitstraling van de Waarderpolder als bedrijvenpark verbeteren. Beide Spaarneoevers zijn kansrijk voor benutten van (natuurlijke) zichtlijnen vanuit de omgeving om op die plekken gebouwen met accenten te realiseren. Een voorbeeld is behoud van oriëntatie op de beeldbepalende Figeerhal.

### Gewenste stedelijke milieutypering (zie ook bijlage 3)

Voor beide oevers een **stedelijk** karakter, met aan de Spaarndamseweg een gemengd beeld en aan de Waarderpolderkant een bedrijfskarakter. De kop van de Waarderpolder krijgt in aansluiting op een nieuwe oeververbinding een sterk verdicht karakter. De jachthavens aan de kop van de Spaarndamseweg worden verplaatst naar omgeving Schoteroog). Op de huidige plek van de jachthavens kan een eigentijds **hybride** 'wonen op en aan het water' milieu ontwikkeld worden.

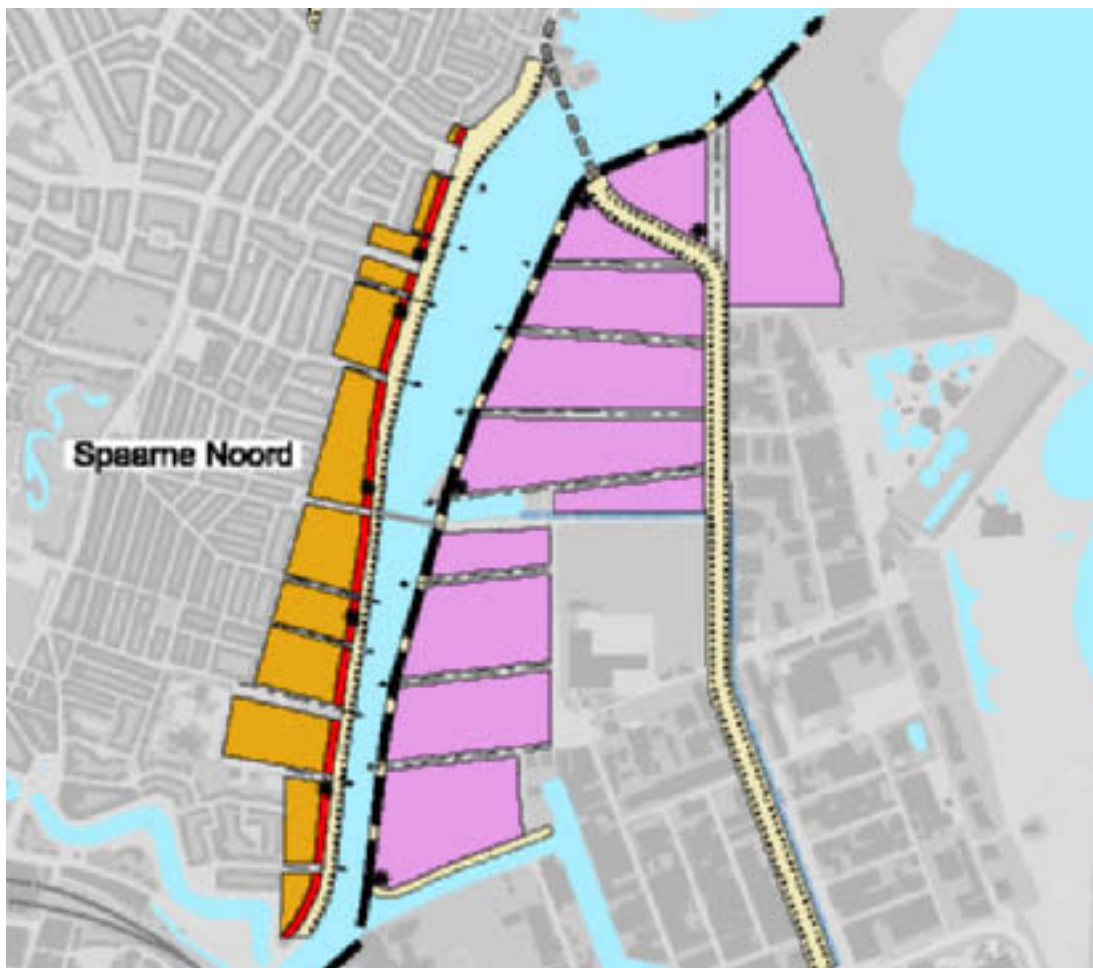
### Beschrijving beoogde ruimtelijk-functionele ontwikkeling

Op de westoever van het Spaarne vindt versterking van functiemenging plaats: de bebouwing wordt geïntensiveerd met de functies wonen, werken, groothandel en vrije tijdsvoorzieningen. De gemiddelde dichtheid zal een verdubbeling zijn t.o.v. het heden. Vooral het gebied Spaarneboog heeft hier een rol in. Op de 1<sup>e</sup> en eventueel 2<sup>e</sup> bouwlaag komen niet-woonfuncties en daarboven uitsluitend wonen. In eventuele nieuwbouw in de zijwegen wordt ruimte gereserveerd voor atelierwoningen. Omdat in Noord vrij weinig 'woonzorgzones' zijn, is vestiging van appartementen voor senioren in combinatie met nabij gelegen zorgvoorzieningen kansrijk. Dit heeft ook een positief effect op de mogelijkheid voor ouderen in achtergelegen woongebieden om van die voorzieningen gebruik te maken.

De Spaarneboulevard krijgt door de komst van de Schoteroogbrug meer ruimte voor recreatie en activiteiten, vertier op (max. drie) restaurant/cafeboten en minder ruimte voor de auto. De achterliggende woonwijken zijn zeer dicht bebouwd en slecht bedeed met verblijfsruimte. De Spaarneoever kan voor de bewoners uitkomst bieden, mits de oevers toegankelijker worden en meer betrokken bij

deze wijken. Door de afnemende verkeersdruk op de Spaarndamseweg ontstaat meer ruimte voor ander gebruik van de oever: als parkfunctie en ontmoetingsruimte voor de naastgelegen groenarme buurten. Ook drijvende publieksfuncties (hotelboot, kinderdagverblijf) passen in dit beeld.

De verplaatsing van een deel van de jachthavens van de Spaarndamseweg naar het gebied Schoteroog geeft ruimte voor de ontwikkeling van waterappartementen. Hiermee ontstaat in dit gebied een heel eigen identiteit (haven met boten en waterwoningen) die nieuw is voor Haarlem. Algehele intensivering van de westoever versterkt de kans tot behoud van OV door dit gebied. In het Structuurplan is het gemeentelijke voorkeursmodel opgenomen voor de ligging van de Schoteroogbrug en de herinrichting van het jachthavengebied. De uitwerking voor de brug en dat gebied kent een eigen ontwikkel- en inspraaktraject. In het in juni 2004 voor inspraak vrij gegeven Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor het nieuwe ontwikkelingsgebied ter hoogte van de huidige jachthavens zijn de hengelsport-, kanovereniging, de Haarlemsche Jachtclub en de scouting opnieuw ingepast, of (deels) te behouden in het gebied. Met de beide jachthavens bedrijven wordt gesproken over verplaatsing, evenals met de Reddingsbrigade en Tuin Totaal. Dit betekent dat er ruimte ontstaat voor woningbouw met bijbehorende ontsluitingen. Langs de nieuwe oever zullen tenminste voetgangers kunnen komen en verblijven, waardoor zij een deel van het water en jachthavengebeuren kunnen beleven. Er is geen ruimte voor horeca of andere functies die veel parkeergelegenheid vergen.



*Tekening gebied (zie voor legenda-eenheden de structuurplankaart)*

Op de oostoever van het Spaarne wordt bebouwing geïntensiveerd met werkfuncties (industrie en bedrijfsverzamel- gebouwen, zo mogelijk gemengd met kantoren) en eventueel publiekstreckende functies (leisure c.q. vrijetijdsbedrijven). De kop bij Figee wordt benut als markante plek aan het

Spaarne. Nieuwe ontwikkeling worden vergaand geselecteerd op watergeoriënteerde bebouwing (architectuur) en lage milieubelasting (i.v.m. ontwikkeling Spaarndamseweg). Het middendeel leent zich voor een loodsstructuur loodrecht op het Spaarne, liefst in meer lagen. Een voorbeeld van publiekstreckende functies is de ontwikkeling van een groot stedelijk jongerencentrum in of bij Figeo, compleet met skatevoorziening, als doorgetrokken uitloper van de culturele functie op het Nieuwe Energie terrein. De openbaar te maken kade langs de hele Waarderpolderoever nodigt uit tot rust en routes naar Schoteroog.

De route over Oostweg wordt extra aantrekkelijk gemaakt door deze te voorzien van een helder en herkenbaar profiel. Uitgangspunt bij de bouw van de Schoteroogbrug is dat middels zichtlijnen dit een belangrijk herkenningspunt in de toekomst zal zijn (vormgeving van belang). Het aan te brengen hoogteverschil nodigt uit een parkeerdek te realiseren aan de voet van de brug voor de daar nieuw te vestigen bedrijven (bebouwing verdichten en als oriëntatiepunt op einde van de Waarderweg).

#### Indicatie van de capaciteit van het verandergebied

Uitgaande van de hiervoor aangegeven gewenste stedelijke milieutypering is voor het verandergebied Spaarne Noord berekend hoeveel extra bebouwing (capaciteit) toelaatbaar is. De dichtheden en b.v.o.'s die passen bij de gewenste stedelijke milieutypering zijn vertrekpunt voor de toekomstige uitwerking van dit verandergebied. Doel is de stedelijke sfeer te waarborgen zoals die in milieutypen is aangegeven per deelgebied. Tijdens de uitwerking is altijd afwijking naar onder en boven mogelijk, mits beargumenteerd. Op basis van dit vertrekpunt heeft de onderstaande functionele verdeling de voorkeur. Dit is aangegeven in bandbreedtes, d.w.z. als in de uitwerking gekozen wordt voor maximaliseren van het aantal woningen dan gaat dit af van de hoeveelheid kantoren en of voorzieningen.

In dit verandergebied is een mix van vele functies uitgangspunt. Tenminste 50% van de westoever zal wonen worden (omdat bij een groot deel van de ontwikkelingen gestapelde bouw uitgangspunt is en vanaf de tweede/derde bouwlaag wonen de functie is). De eerste 2 bouwlagen kennen een mix van kantoren, bedrijven, wonen en voorzieningen. De Waarderpolderkant bestaat hoofdzakelijk uit bedrijven, kantoren op de bovenlagen en mogelijk enige leisurefuncties. Op de Noordkop bij de brug kunnen meer kantoren. Omgerekend komt het programma neer op een mogelijke toevoeging van 550 tot 750 woningen, tussen de 3.000 en 5.000 m<sup>2</sup> voorzieningen en tussen de 150.000 en 180.000 m<sup>2</sup> voor (intensive) bedrijven en – beperkt - kantoorroimte. Ontwikkelingen zullen over lange tijd gespreid zijn.



*Indicatie van sfeerbeeld voor verandergebied Spaarne Noord, zijde Spaarndamseweg (gekozen op stadsgesprek structuurplan, mei 2003). Deze beelden zijn niet maatgevend voor bovenbeschreven beschrijving.*

### 3. Verandergebied Schipholweg

#### Motief

- Ligging aan belangrijke verkeersader, tweede hoofdreeks van Haarlem (Zuidtangente en auto's vanaf A9-zuid).
- Centrale ligging binnen regio (Haarlemmermeer, Schiphol), goede bereikbaarheid, goede potenties qua economische ontwikkeling.
- Wijzigen van scheiding tussen Haarlem/Schalkwijk naar verbindende stadsboulevard.
- Veel ontwikkelruimte aanwezig.

#### Kenschets

De Schipholweg wordt als route voor autoverkeer (oost-west) en als barrière (noord-zuid) ervaren. Het is een redelijk groene entree van de stad vanuit het oosten, met een zichtlijn op de hoogbouw van de 'Mariastichting' als aankondiging van het naderen van de stad. Verder heeft de weg geen enkele verblijfsfunctie en nodigt daar ook geenszins toe uit. Het is een typische randzone, een harde grens tussen stadsdeel Oost en Schalkwijk. Daardoor ligt Schalkwijk geïsoleerd t.o.v. de rest van Haarlem. De aanzet tot het opheffen daarvan middels kantoren en hotel heeft dit nog onvoldoende veranderd. Langs beide zijden is het functioneel gebruik zeer divers: kantoor- en bedrijfspanden; vroeg naoorlogse portiek etageflats met voorlans brede groen- en wandelstrook; park, sportvelden, zwembad, tijdelijke (zorg)woonunits, evenemententerrein, benzinstation, rioolzuiverings-installatie en poldergebied.

#### Netwerken

Omdat er nog veel ontwikkelruimte is in dit verandergebied, kan de aanleg van een sterke groene en blauwe structuur hier optimaal uitgevoerd worden, als onderdeel van de openbare ruimte met veel wandelmogelijkheden voor wijkbewoners. In de ontwerpfasering van de gebiedsontwikkeling zal dit een leidend principe moeten zijn.

In de verkeersstructuur zijn er geen aanpassingen anders dan genoemd in het HVVP aan de orde, met uitzondering van meer aandacht voor kruising van de Schipholweg voor langzaam verkeer om de relatie tussen Haarlem Oost en Schalkwijk te verstevigen.

#### Stedelijke waarden

In het oostelijk deel van deze zone zijn grote kansen op sporen in de grond van archeologische waarde. Dit vereist in de fasering van bouwrijp maken inplannen van bodemonderzoek. Daarnaast is aandacht nodig in het (stedenbouwkundig) ontwerpproces voor dit gebied voor de lange zichtlijn tussen buitengebied en stad.

#### Milieufactoren

Uit kaart 2.8 blijkt dat bij de planontwikkeling voor dit verandergebied in ieder geval rekening gehouden moet worden met:

- Hoogtebeperking Schiphol (oost naar west 45 m. – 90 m.)
- Bodemvervuiling Reinaldapark
- Geluidhinder Schipholweg
- Geurcontour AWZI
- Invloed tweetal tankstations

### Gewenste beeldkwaliteit en openbare ruimte

De beeldvorming van de Schipholweg zal worden omgebouwd van een vrij karakterloze randweg tot een entree van de stad. Daarvoor is een omkering nodig van een buitenstedelijke naar een stedelijke sfeer en context. De Schipholweg kan de allure van een stadsboulevard krijgen en leent zich voor de ontwikkeling van een bebouwingsstrook met losse bouwblokken en eventueel op delen een gesloten bebouwingsstrook. De nieuwe bebouwing is ter weerszijden van de weg en gericht op de Schipholweg. De hoogte en architectuur wisselen (stedelijk profiel, gemiddeld 5 lagen hoog, met hogere accenten).

Voor deze weg is de inrichting en het verenigen van belangen voor verkeersafwikkeling, groen en verblijfsruimte de uitdaging. De categorisering zal moeten veranderen van snelweg in stadsweg met een eigen karakteristiek profiel. Een weliswaar drukke hoofdstraat, maar met brede middenberm, ventwegen, fietspaden en trottoirs erlangs, aansluitend op de bebouwing aan weerszijden. Inrichting en flankerende bebouwing langs de Schipholweg worden daarbij een visitekaartje van de stad. Beide zijden van de Schipholweg worden qua maat, schaal en uitstraling aan elkaar gerelateerd, maar tegelijkertijd gezicht geven aan de achterliggende wijken. Dat kan door een gestapelde bouwvorm langs de verkeersroute en lagere volumes naar de bestaande woonwijken toe. De hogere bebouwing heeft een geluidwerend effect op de achterliggende buurt. De inrichting van het Slachthuisterrein met een autoluw karakter zal dit gebied een eigen betekenis geven.

Een zichtlijn op een nieuwe, markante toren van de Mariastichting, zal het totale beeld versterken. De inrichting binnen het gebied met een autoluw en multifunctioneel stedelijk knooppunt zal het gebied een eigen betekenis geven. De parkfunctie van het Reinaldapark kan aanzienlijk versterken (meer openbare ontmoetingsruimte voor jongeren en ouderen), o.a. door een directe toegankelijkheid (duidelijke langzaam verkeersroute) vanuit de Noordstrook/Boerhaavewijk.



Tekening gebied (zie voor legenda-eenheden de structuurplankaart)

Gewenste stedelijke milieutypering (zie ook bijlage 3)

In deze zone worden drie milieutyperingen onderscheiden. De Schipholweg zelf krijgt een **gemengd stedelijk** karakter (allee) met vrij lineaire bebouwing, direct erlangs gelegen. De centrale zone tussen Europaweg tot rondom het kruispunt met de Amerikalaan / Pr. Bernhardlaan en tussen Slachthuisterrein en ziekenhuisterrein wordt als **stedelijk knooppunt** beschouwd (zone rondom halte zuidtangent). Hier zal optimaal gebruik gemaakt moeten worden van dubbelgrondgebruik en functiemenging. Overige buurten krijgen een **stedelijk** (woon)karakter.

Als lange doorkijk, in geval er sprake zou zijn van een directe wegverbinding (ondertunneling) tussen Schipholweg en Westelijke Randweg, is een hybride invulling van het sportpark Spaarne denkbaar. Overigens zullen er delen zijn waar niets verandert (bestaande kantoren, hotel, zwembad), delen waar (sterk) verdichting mogelijk is en delen waar sprake kan zijn van (vervangende) nieuwbouw.

Beschrijving beoogde ruimtelijk-functionele ontwikkeling

Belangrijk 'doel' van dit gebied is een bindende factor te worden tussen Oost en Schalkwijk. Om die reden is al vroegtijdig in de ontwikkeling van het hele gebied Schipholweg realisering van een raamwerk van verbindingen voor openbaar vervoer-, voetgangers- en fietsers relevant. Een nieuwe langzaam verkeersroute (over de Schipholweg tussen Schalkwijk Centrum en Amsterdamstraat) is daarbij een belangrijke drager. Gecombineerd met een 'overstapmachine' op de Zuidtangent richting binnenstad, kan dit gebied omgevormd worden tot een centrale stadszone en tevens een structuurversterking voor Schalkwijk en Slachthuisbuurt betekenen. Bijna overal is multifunctionaliteit (met – gedifferentieerde – woningbouw als vast onderdeel) leidraad.

Het centrale deel van dit verandergebied is van groot belang voor nieuwe werk- en publieksfuncties en wijk- of stadsdeelvoorzieningen. Het gaat bijvoorbeeld om maatschappelijke voorzieningen en detailhandel, te vestigen langs de langzaam verkeerroute. De langzaamverkeerroute fungeert daarmee als ontmoetingsas met voorzieningen als bindende factor. In het centrale deel dienen alle werkfuncties en voorzieningen hun parkeercapaciteit centraal (semi)ondergronds te realiseren. Door aan deze parkeergarage extra capaciteit toe te voegen, heeft Haarlem een uitgelezen kans bezoekers van buiten hier te laten overstappen op de naastgelegen Zuidtangent (transferium) en zo de parkeerdruk op de binnenstad te verlagen. Elektronische bewegwijzering en een aantrekkelijk tarief moeten dit stimuleren.

De bebouwing langs de Schipholweg krijgt publieksfuncties op de begane grond en boven woningen en/of kantoren. De gestapelde woningen kunnen wisselend de vorm van appartementen, gezinswoningen met daktuinen en penthouses hebben. Het terrein van het ziekenhuis (blijft polikliniek na verhuizing naar Delftplein) is zeer geschikt voor uitbreiding van zorgcomplexen, uitgaande van dubbel grondgebruik (parkeren). Het sportparkcomplex langs het Spaarne wordt heringericht en geïntensiveerd. Voor 023 Haarlem (de Noordstrook van Schalkwijk) is planvorming reeds in ontwikkeling. Uitgangspunt is evenwel dat de hierboven aangegeven beschrijving van de beoogde ruimtelijk-functionele ontwikkeling in sterke mate een kaderstellende rol speelt bij de uitwerking van het plan 023.

De ontwikkeling van het oostelijk deel van dit verandergebied kan in gang worden gezet mits een alternatieve locatie wordt gevonden voor de volkstuinten (zie ook § 3.3 en 3.4). Bij de uitwerking van de plannen voor de Schipholweg, voor zover deze gaan grenzen aan het terrein van de hockeyclub Saxenburg, zullen keuzes in functies, verkaveling en inrichting rekening moeten houden met het terrein van de hockeyclub om conflicten te voorkomen of minimaliseren.

### Indicatie van de capaciteit van het verandergebied

Uitgaande van de hiervoor aangegeven gewenste stedelijke milieutypering is voor het verandergebied Schipholweg berekend hoeveel extra bebouwing (capaciteit) toelaatbaar is. De dichtheden en b.v.o.'s die passen bij de gewenste stedelijke milieutypering zijn vertrekpunt voor de toekomstige uitwerking van dit verandergebied. Doel is de stedelijke sfeer te waarborgen zoals die in milieutypen is aangegeven per deelgebied. Tijdens de uitwerking is altijd afwijking naar onder en boven mogelijk, mits beargumenteerd. Op basis van dit vertrekpunt heeft de onderstaande functionele verdeling de voorkeur. Dit is aangegeven in bandbreedtes, d.w.z. als in de uitwerking gekozen wordt voor maximaliseren van het aantal woningen dan gaat dit af van de hoeveelheid kantoren en of voorzieningen.

In dit verandergebied is een mix van vele functies uitgangspunt. In de huidige situatie is dit ook reeds het kenmerk van dit gebied (600 woningen, 70.000 m<sup>2</sup> maatschappelijke voorzieningen en 50.000 m<sup>2</sup> kantoren zijn er reeds). Bij de ontwikkeling van het gebied zal van het totale programma tenminste 50% wonen worden (omdat bij een groot deel van de ontwikkelingen gestapelde bouw uitgangspunt is en vanaf de tweede/derde bouwlaag wonen de functie is). Dit kan gedifferentieerd worden per gebied. Bij voorkeur hebben de eerste twee bouwlagen een mix van kantoren en voorzieningen. Omgerekend komt dat op toevoeging van 1450 tot 2350 woningen, tussen de 30.000 en 50.000 m<sup>2</sup> voor voorzieningen en tussen de 40.000 en 140.000 m<sup>2</sup> voor kantoren (aantallen incl. vastgestelde programma 023 Haarlem).




---

*Indicatie van sfeerbeeld voor verandergebied Schipholweg e.o. (gekozen op stadsgesprek structuurplan, mei 2003).  
Deze beelden zijn niet maatgevend voor boven- en onderbeschreven beschrijving.*

#### 4. Verandergebied Spoorzone

##### Motief

- Zeer centrale ligging binnen regio; goede bereikbaarheid.
- Hoofdentree van de stad: via spoor en via weg richting binnenstad en richting noord.
- Aanwezigheid spoorlijn geeft mogelijkheid extra halte(s)/knooppunten.
- Zeer goede potenties qua economische ontwikkeling, in aansluiting op oostpoort met komst stadion
- Verplaatsing auto-as van Amsterdamsevaart naar Oudeweg.
- Kans om rommelige opbouw en gebrek aan samenhang tussen functies te verbeteren
- Historische kans tot vergroting binnenstad /oostzijde (binnen)stad betrekken (vergroting samenhang).
- Spaarne(oevers) accommoderen met o.a. een concentratie van nautische voorzieningen
- potenties Gonnetstraat e.o. benutten
- Hergebruik industrieel erfgoed, bijvoorbeeld voor toeristische of 'vrijtijds' functies: Nieuwe Energie, Drijfriemenfabriek, Koepel (op termijn beoogd)
- Potenties gebouwen Nieuwe Energieterrein bij binnenstad betrekken

Voor het verandergebied Spoorzone is in 2003 een Masterplan vastgesteld. De begrenzing is op de themakaart 'dynamiek' op de structuurplankaart aangegeven. De opstelling is afgestemd op de ontwikkeling van het structuurplan. Het leidt tot dublures in het structuurplan diep in te gaan op de Spoorzone. Verwezen wordt naar het Masterplan dat voor de diverse gebiedsdelen de gewenste ontwikkelingskoers schetst: Oostpoort, Oudeweg, Station Amsterdamsevaart, Werkplaats Nedtrain en Amsterdamsevaart, Haarlem Creatief & Drostegebied, Spaarne centrum, Gonnetstraat, Stationsomgeving, Bolwerken, westzijde en zuidzijde spoorwegdriehoek.

##### Funciemenging Spoorzone-Waarderpolder

Bij de ontwikkeling van het Structuurplan en de vaststelling van het Masterplan Spoorzone is gesproken over funciemenging in de Waarderpolder. Na onderzoek en besluitvorming in de gemeenteraad (28 jan. 2004) is het aantal locaties beperkt tot 2 gebieden die nader onderzocht dienden te worden: omgeving Minckelersweg en de rand van de Veerpolder. Randvoorwaarde bij het in 2005 afgeronde onderzoek (zie bronnenlijst) was dat de beoogde funciemenging bestaande bedrijvigheid niet mag belemmeren.

Het gebied aan de rand van de Veerpolder valt binnen het knooppunt Oostpoort en is in het structuurplan aangeduid als multifunctioneel knooppunt HOV (zie toelichting in § 3.4.1). De conclusie van het onderzoek is dat de woonfunctie milieutechnisch verantwoord is in delen van het onderzoeksgebied. Verder uitwerking vindt plaats binnen lopende projecten van het Masterplan.

Het gebied 'Minckelersweg' ligt ten oosten van Droste/Nieuwe Energie en de Thorbeckebuurt. In laatstgenoemde gebied vindt een sloop-nieuwbouwproject van woningen plaats. Volgens het Masterplan Spoorzone leent het gebied 'Minckelersweg' zich om op lange termijn omgevormd te worden tot een intensief gemengd stedelijk gebied met bedrijven, culturele bedrijven, hoogwaardige bedrijven in de grafische en andere creatieve sectoren. In het Masterplan is ook voorgesteld om de woonfunctie hier verder uit te breiden. Het onderzoeksgebied is beperkt tot het gebied ten westen van de Minckelersweg: het onbebouwde deel van het NUON terrein is verkend op zijn mogelijkheden om daar woningen toe te voegen. De milieutoets leert dat dit niet kan zonder de bestaande bedrijven beperkingen op te leggen. Voor de overige functies geldt dat deze wel ter plaatse passen, mits zij blijven binnen de zonering zoals deze nu ter plaatse van kracht is. Op de plankaart van het structuurplan staat daarom aangegeven dat funciemenging op de lange termijn (exclusief wonen) wenselijk is voor het gebied Minckelersweg.

## 5. Knooppunt Delftplein

### Motief

- Ligging aan belangrijke verkeersader komende vanuit het noorden op knooppunt van wegen.
- Centrale ligging tussen Zuid Kennemerland en de IJmond, goede bereikbaarheid.
- Ontwikkeling nieuw regioziekenhuis in 2 fasen.
- Ontwikkelruimte aanwezig.

### Kenschets

Waar voorheen nog enigermate sprake was van een landschappelijk ingepaste rotonde, kenmerkt het gebied zich nu als een verkeersknooppunt, de aansluiting van Rijksstraatweg, Vondelweg en Velslerbroek aan de Randweg en daarachter Santpoort, resp. IJmond en het duinengebied. Het gebied heeft de kenmerken van een grens- en restgebied terwijl het juist vrij centraal ligt in de noordelijke stadsregio. Potenties, mede door de vestiging van een nieuw regioziekenhuis, zijn alom aanwezig.

### Netwerken

Door dit gebied is een nieuwe watergang beoogd als verbinding tussen De Delft en het watersysteem van de Hekslootpolder.

Het gebied wordt met openbaar vervoer ontsloten door een toekomstige stamlijn HOV (snelle, regionale bus) vanaf het centraal station over de Rijksstraatweg naar IJmuiden.

### Stedelijke waarden

Dit knooppunt ligt op de noordzuid liggende strandwal waar Haarlem op is ontstaan en deze ondergrond kan archeologische bewoningssporen bevatten.

### Milieufactoren

Uit kaart 2.8 blijkt dat bij de planontwikkeling voor dit verandergebied in ieder geval rekening gehouden moet worden met:

- Hoogtebeperking Schiphol (maximaal 95 m.)
- Geluidhinder Westelijke Randweg, Rijksstraatweg en Vondelweg
- Luchtverontreiniging Vondelweg

### Gewenste stedelijke milieutypering (zie ook bijlage 3)

In het knooppunt Delftplein wordt de ontwikkeling van twee milieutypen voorgestaan. In het westelijk deel en middendeel wordt het milieutype **hybride** nagestreefd. Het oostelijk deel heeft meer een **stedelijk knooppunt** als kenmerk, vooral door de komst van de intensieve bebouwde en gebruikte ziekenhuisfunctie. Bij beide milieutypen zal optimaal gebruik gemaakt worden van dubbelgrondgebruik en enige functiemenging.

### Beschrijving beoogde ruimtelijk-functionele ontwikkeling

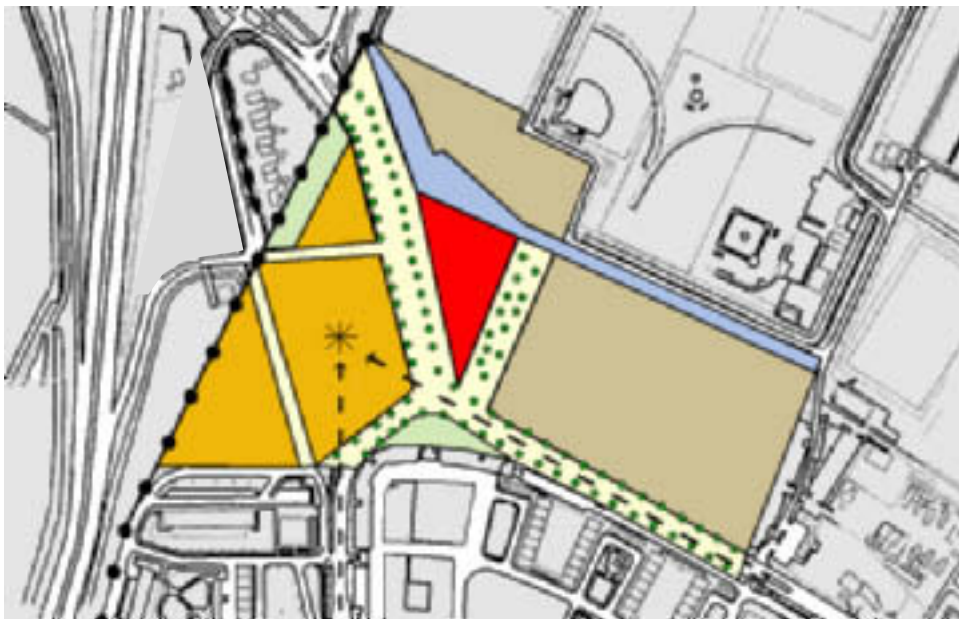
Het Delftplein vormt een van de toegangswegen van Haarlem: de poort van Noord. Vanaf de A208 splitst het verkeer zich over twee belangrijke wijkontsluitingswegen (Vondelweg en Rijksstraatweg) en op deze plek is het ziekenhuis in aanbouw als belangrijke nieuwe regionale voorziening. Door de ligging ten opzichte van de weginfrastructuur en de – toekomstige – aanwezigheid van een ziekenhuis ligt een verdere ontwikkeling van het Delftplein tot knooppunt voor de hand, inclusief een kleine transferiumfunctie. De goede bereikbaarheid en de ligging tussen de bebouwingskernen van Haarlem en Velsen maken dit knooppunt zowel om planologische als stedenbouwkundige redenen bij uitstek geschikt voor vestiging van uiteenlopende soorten van (zorg)instellingen met een regionale of zelfs

provinciale reikwijdte. In het westelijk deel is ruimte voor een nieuw of te verplaatsen verzorgings- of verpleeghuis in combinatie met een woonfunctie.

Het accent in dit knooppunt komt daarmee te liggen op maatschappelijke en zorgvoorzieningen ('gezondheidsknooppunt'). Er is nauwelijks aanleiding hier kantoorfuncties te ontwikkelen; dit is veel meer gewenst aan de oostkant van Haarlem en bij stations.

De bijzondere positie als noordelijke entree van de bebouwde kom van Haarlem leent zich voor een markante vorm van hoogbouw en een nieuw oriëntatiepunt en duidelijk van Noord. Het voorgestane stedelijk milieutype op dit knooppunt kenmerkt zich door hybride bebouwing: dit kent redelijke dichtheden van bebouwing, maar met een gering ruimtegebruik door geconcentreerde hoogbouw in een groene omgeving. Bij de bepaling van de precieze hoogte en omvang van de hoge bebouwing zal worden gelet op de gevolgen voor de directe omgeving. Ook wordt de mate van verdichting gerelateerd aan de capaciteit van de weginfrastructuur.

Het stedenbouwkundig beeld is een groepering rond een (groen) verkeersplein, met 1 à 2 hoogteaccenten, bijvoorbeeld op de snijlijn van de zichtlijn vanaf de Vondelweg en de Rijksweg. Daarbij is het van belang dat er ook een architectonische oriëntatie op de Westelijke Randweg komt, omdat dit een van de drie belangrijkste invalswegen is waar Haarlem zich presenteert. De gemeente Haarlem zal bij de ontwikkeling van het Delftplein afstemming zoeken met de gemeente Velsen, zowel over de bebouwingsvoorstellen als de inpassing van de ecologische structuur.



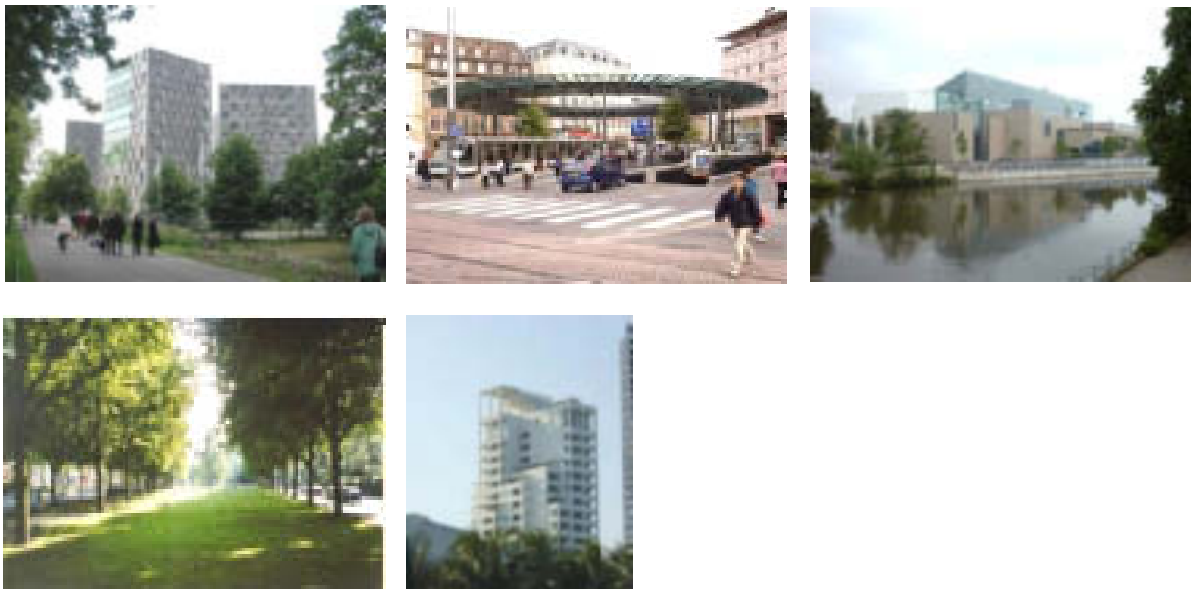
#### *Indicatie gebiedsinvulling knooppunt Delftplein*

*Zie voor legenda-eenheden de structuurplankaart. Voor het Delftplein bestaan nog geen uitwerkingsplannen. Bovenstaande tekening is indicatief bij de beschrijving van de beoogde ruimtelijk-functionele ontwikkeling. De aangegeven bebouwingsvlakken (m.u.v. ziekenhuis) zullen zo mogelijk een hybride karakter krijgen, d.w.z. redelijke dichtheden van bebouwing, maar met een beperkt ruimtegebruik door geconcentreerde hoogbouw in een groene omgeving (zie ook bijlage 3)*

### Indicatie van de capaciteit van het verandergebied

Uitgaande van de hiervoor aangegeven gewenste stedelijke milieutypering is voor het knooppunt Delftplein berekend hoeveel extra bebouwing (capaciteit) toelaatbaar is. De dichtheden en b.v.o.'s die passen bij de gewenste stedelijke milieutypering zijn vertrekpunt voor de toekomstige uitwerking van dit verandergebied. Doel is de stedelijke sfeer te waarborgen zoals die in milieutypen is aangegeven per deelgebied. Tijdens de uitwerking is altijd afwijking naar onder en boven mogelijk, mits beargumenteerd. Op basis van dit vertrekpunt heeft de onderstaande functionele verdeling de voorkeur. Dit is aangegeven in bandbreedtes, d.w.z. als in de uitwerking gekozen wordt voor maximaliseren van het aantal woningen dan gaat dit af van de hoeveelheid voorzieningen.

Het huidige ziekenhuisplan, inclusief de uitbreiding tot hoofdvestiging omvat 70.000 m<sup>2</sup> b.v.o. Dat is tussen de 54 en 59 % van het totale programma. De overige 41 tot max. 46 % krijgt een woonfunctie (w.o. een substantieel deel woningbouw gericht op ouderen en aangepaste woonvormen). Omgerekend komt dat neer op toevoeging van 300 tot 390 woningen.

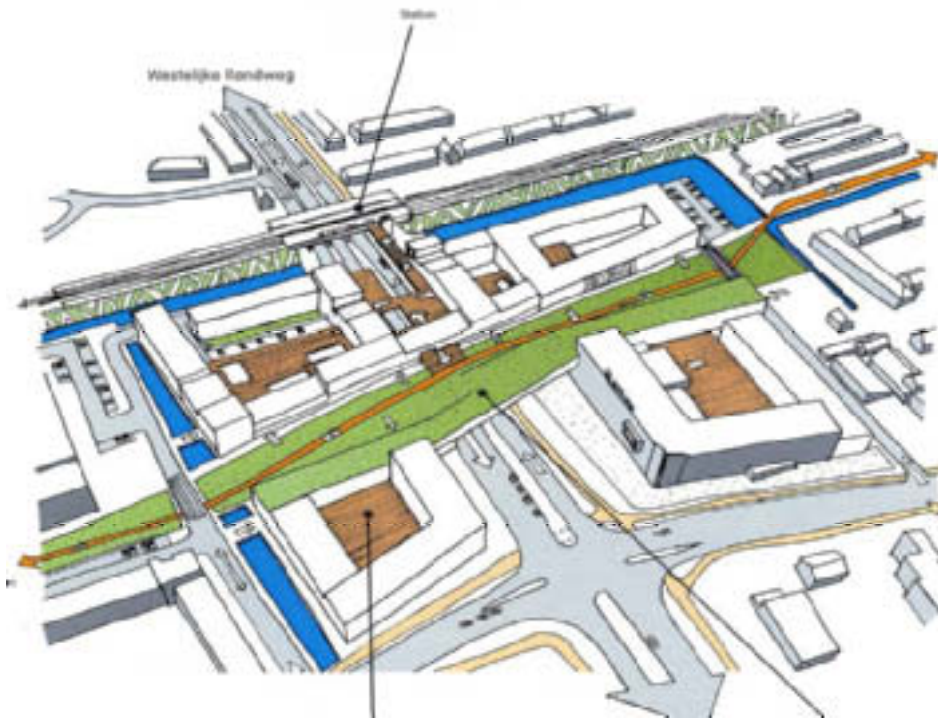



---

*Indicatie van sfeerbeeld voor knooppunt Delftplein (gekozen op stadsgesprek structuurplan, mei 2003).*

*Deze beelden zijn niet maatgevend voor bovenbeschreven beschrijving.*

## 6. Knooppunt Overbouwing Westelijke Randweg



*Impressies van de stedenbouwkundige uitwerking van het Knooppunt Overbouwing Westelijke Randweg,, met het campuspark als verbindend element tussen de verschillende onderwijsgebouwen*

### Kenschets

Haarlem wil de west/zuidwest-zijde van de stad beter ontsluiten via HOV (treinstation) en de locatie met de meeste potenties daarvoor benutten. Tot op heden is ingezet op zowel ontwikkeling van de locatie bij het voormalig EKP-centrum aan de Westergracht als de scholenconcentratie bij de Zijlweg. De inzichten qua vervoerswaarde en daarmee beperkte belangen van de NS betreffende de beoogde locatie bij het EKP voor een nieuw station, maken het onwenselijk deze locatie te handhaven als knooppunt. Het gebied zal worden verdicht met nieuwe functies passend binnen de huidige structuur van de omgeving en bereikbaarheid per auto, fiets en OV.

De ontwikkeling van het gebied bij de Hogeschool tot onderwijsknoop en bijbehorende overbouwing (Campuspark Haarlem) geven wel basis tot een haalbaarheidsstudie voor de ontwikkeling van een station. De Hogeschool en het NOVA-college staan nu nog te geïsoleerd ten opzichte van de stad en van elkaar, om sprake te laten zijn van een geïntegreerd onderwijscluster waar de stad zich mee kan identificeren. Completering van de nieuwbouw en realisering van de overbouwing van de Westelijke Randweg met (studenten)huizen, kantoren en voorzieningen in een intieme, stedelijke sfeer, nieuwe HOV-halte en markante architectuur, kan daar een eenheid van maken en verrijkt tegelijkertijd Haarlem met een herkenningspunt aan de westkant van de stad. Voor dit knooppunt is planvorming reeds in ontwikkeling. Bovengenoemde ingrepen vormen het beleidskader voor verdere besluitvorming over de ontwikkeling van dit gebied.

### Netwerken

Dit gebied heeft een rol als onderdeel van een oostwest langzaam verkeerroute door de stad. De provincie is voornemens het kruispunt met de Zijlweg veiliger te maken (ongelijkvloerse oversteek langzaam verkeer). Tezamen heffen deze ingrepen ter plaatse de barrièrewerking van de randweg op. Door dit gebied is een belangrijke nieuwe watergang beoogd als verbinding tussen de Houtvaart en de Delft. Ook heeft dit gebied een rol voor de versterking van de ecologische relatie tussen de binnen-duinrand en het Kenaupark/Bolwerkengebied (bijvoorbeeld langs spoor en (nieuwe) waterwegen).

### Stedelijke waarden

De Zijlweg is onderdeel van de cultuurhistorische basisstructuur van Haarlem.

### Milieufactoren

Uit kaart 2.8 blijkt dat bij de planontwikkeling voor dit verandergebied in ieder geval rekening gehouden moet worden met (geluid-)hinder Westelijke Randweg en spoor.

Indicatie bebouwingsprogramma: 13.000 m<sup>2</sup> kantoren, 100-180 woningen (o.a. voor ouderen), 200 studentenwoningen, 22.000 – 32.000 m<sup>2</sup> onderwijs en 2000 m<sup>2</sup> andere maatschappelijke voorzieningen. Bebouwing in 3 - 5 lagen. Redelijk hoge dichtheid (FSI 1,2).




---

*Indicatie van sfeerbeeld voor knooppunt Overbouw Westelijke Randweg (gekozen op stadsgesprek structuurplan, mei 2003). Deze beelden zijn niet maatgevend voor bovenbeschreven beschrijving.*

## 7. Knooppunt Schalkwijk centrum

Winkelcentrum Schalkwijk zal op basis van reeds opgestelde plannen veranderen in een stedelijk centrum (goed bereikbaar per HOV, auto en fiets, multifunctioneel, meervoudig grondgebruik, hoge dichtheid en een markante hoge toren). Er zijn op basis van het structuurplan geen wijzigingen voor de reeds ingezette ontwikkeling. Bestaande plannen laten een metamorfose zien van wat thans een winkelcentrum is tot het nieuwe centrum van Schalkwijk, goed verbonden met de omliggende wijken (o.a. hoogwaardig systeem van langzaam verkeersroutes). Het voorzieningenniveau (winkels, horeca, amusement / bioscoop, sport, maatschappelijk-cultureel) is primair gericht op stadsdeel Schalkwijk en complementair aan de voorzieningen in het stadscentrum. In het stadsdeelhart worden 750 – 900 woningen gerealiseerd, aanvullend 12 – 16.000 m<sup>2</sup> winkels (met accent op grootschalig), 24.000 m<sup>2</sup> kantoren en 15–20.000 m<sup>2</sup> overige voorzieningen. Parkeergelegenheid van in totaal 2700 parkeerplaatsen wordt voor een belangrijk deel ondergronds gerealiseerd.

## 8. Knooppunt station Heemstede-Aerdenhout (bocht Westelijke Randweg)

De invloed en het gebruik van station Heemstede-Aerdenhout is aanleiding voor intensivering van gebieden in de nabijheid van dit station. Heemstede doet dat en Haarlem wil dat ook op haar grondgebied in de bocht van de westelijke randweg. Binnen het knooppunt rondom station Heemstede zijn reeds diverse functies aanwezig die passen in dat beeld (w.o. onderwijs, woningen en kantoren) en deze worden gehandhaafd. De bocht in de Randweg biedt de mogelijkheid tot een manifeste zuidelijke entree van Haarlem met meer identiteit en mogelijkheden voor multifunctionele inrichting en meervoudig grondgebruik en meer open water. De plek biedt, gelet op de omgeving, ruimte voor indicatief 200 woningen en 10.000 m<sup>2</sup> kantoren en voorzieningen in een parkachtige setting (FSI=0,2). Bij de ontwikkeling van het gebied is een ontwerptaak weggelegd om een dichtheid te realiseren die een balans kent met de ecologische relatie binnenduinrand-binnenstedelijk groen (De Hout). Ook zal er voldoende zicht moeten komen op een adequate ontsluiting van dit gebied, e.e.a. in overleg met aangrenzende gemeenten. Deze ontwikkeling kan in gang worden gezet mits een alternatieve locatie wordt gevonden voor de volkstuinen (zie ook § 3.3 en 3.4).

### 3.5.3 FINANCIËLE HAALBAARHEID

Voor een globale berekening van de financiële haalbaarheid is een aparte rapportage beschikbaar. De programma's per verandergebied en knoop zoals voorgesteld in de paragraaf hiervoor zijn haalbaar, op basis van een aantal veronderstellingen. Zo zijn verplaatsingskosten niet meegerekend en zijn voor bijvoorbeeld sloopkosten van gebouwen en civieltechnische aanpassingen stelposten opgenomen. Bovendien kan bij wijziging in de economische situatie een andere fasering gewenst zijn of een herziening in de verhouding wonen/kantoren.

### 3.5.4 RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN BELEVING: 'HAARLEM IN VOGELVLUCHT'

Er is een nieuw gezichtspunt op Haarlem bijgekomen. Op de achterflap van de kaart is een eenvoudige 'Artist's Impression' opgenomen van wat genoemd kan worden het postuur van de stad (schets Haarlem in vogelvlucht). Waar mag, bekeken op stedelijk niveau, meer volume en hoogbouw komen uit oogpunt van beleving en identiteit van gebieden? De tekening is bedoeld als impressie om te verbeelden hoe de stad kan veranderen als het programma wordt gerealiseerd zoals beschreven in 3.5.2. Schipholwegzone, Spoorzone en Spaarne Noord zullen het beeld op die delen van de stad aanzienlijk veranderen en tóch zal Haarlem zichzelf blijven.

De geprojecteerde veranderingen zien er (op tekening) wat opgefrist uit met rode gevels voor het wonen en blauwe voor de kantoren. De tekening wijkt af van de werkelijkheid en is een verbeelding. Opvallende gebouwen nu en straks zijn groter (1,5x) weergegeven en hoger (2,5x) dan de werkelijkheid.

## 3.6 TOEKOMSTVISIE OP REGIONALE OPGAVEN

### Inleiding

In deel 1 van het structuurplan is aangegeven dat de Haarlemse positie in de regio en de afspraken die gemaakt zijn in bijvoorbeeld Noordvleugelverband (keuze voor netwerkstad, woningbouwopgave na 2010) als één van de beleidskaders voor het structuurplan worden beschouwd. Paragraaf 3.6 omvat een beknopte Haarlemse toekomstvisie op opgaven die in regionaal verband opgepakt moeten worden om te kunnen ontwikkelen. Het is een presentatie van Haarlemse wensen die onze stadsgrenzen overstijgen. Omdat Haarlem er voor kiest onderdeel te zijn van een stedelijk netwerk, wil zij een eigen visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de omringende regio als netwerk hebben, wat zelfs als opstap (voorzet) gezien kan worden voor een regionaal structuurplan.

Er zijn diverse instanties en overlegorganen met plannen in de Randstad, de Noordvleugel en de Westflank daarvan (onze regio) bezig: het rijk, vier provincies, vereniging Deltametropool, ROA, Noordvleugel-overleg, belangenorganisaties en de verschillende steden zelf. Allemaal hebben ze net wat andere of soms tegenstrijdige belangen. In deze paragraaf wil Haarlem in hoofdlijnen haar insteek laten zien. Op basis daarvan kan Haarlem de dialoog aangaan met de regio om tot een gezamenlijke visie op complementariteit te komen.

### Positie Haarlem in de Randstad

Het oude Rijksbeleid voor de ruimtelijke ordening (Vinex) staat model voor grote uitleglocaties met veel gezinswoningen in laagbouw in niet al te hoge dichtheden. Berekeningen wijzen uit dat dit programma tot 2040 ruimschoots in de behoefte voorziet. Tekorten zijn er vooral in de categorie stedelijk wonen en exclusief landelijk. Ook blijkt de bereikbaarheid, zowel met openbaar vervoer als over de weg, i.v.m. ontoereikende infrastructuur een toenemend probleem. Reden om in te zetten op meer stedelijke concentraties op goed bereikbare knooppunten in het stedelijk netwerk van de Randstad.

De versterking van de economie is een belangrijk punt in de opvolger van de Vinex-nota, de Nota Ruimte. Door hun goede bereikbaarheid worden knooppunten gezien als locaties met een groot economisch potentieel, e.e.a. afhankelijk van de vervoerssoorten die op het knooppunt samenkomen. Knooppunten waar hoogwaardige soorten vervoer bij elkaar komen, hebben een hogere waarde. Schiphol verbindt de Randstad met de wereld (mondiale connector). Amsterdam Zuidas en Rotterdam CS zijn (toekomstige) internationale connectoren. Zij bedienen met HSL-stations de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad. Amsterdam Centraal, Den Haag, Utrecht en Leiden zijn knopen op nationaal niveau. De laatste heeft een bijzondere positie doordat de stad ligt op het scharnierpunt van de Noord- en Zuidvleugel, een hoogwaardig kenniscentrum is en aantakt op belangrijke wegen en spoorlijnen. Hierdoor heeft Leiden een hogere knooppuntwaarde dan de overige middelgrote steden, waaronder Haarlem, die vooral betekenis hebben als regionale knoop.

De positie van Haarlem is opmerkelijk. Het is niet gelegen aan de belangrijkste verbindinglijnen (spoor en weg) en het belangrijkste achterland ligt buiten de Randstad (kop van Noord-Holland). Er is dus sprake van een beperkte verknoping met de Randstad en de rest van Nederland. Daarentegen ligt het vlak bij de mondiale connector Schiphol (per OV ca. 30 min en per weg 15 minuten, buiten de spits). Haarlem ligt vrijwel even dichtbij Schiphol als het toekomstige knooppunt van internationaal niveau de Zuidas. Met andere woorden, Haarlem ligt aan de rand van Nederlands belangrijkste knooppunten en internationaal economisch centrum. Een ligging die in de toekomst verder benut kan en moet worden.

In kwantitatieve zin bestaat het risico dat het woningaanbod in de Haarlemse regio meer gaan achterlopen bij werkgelegenheidsontwikkeling. In Almere is kans op het tegenovergestelde: het

werkgelegenheidsaanbod gaat achterlopen bij het woningaanbod. In die redenering is er steeds meer behoefte aan snelle, betrouwbare verbindingen tussen west- en oostflank. De verwachting is dat dit niet zal lukken voor 2020. Het is dus zaak dat er - zoals afgesproken in Noordvleugelverband - in de regio vooralsnog voldoende, en ook voldoende gedifferentieerd, gebouwd wordt.

Gelet op het voorgaande heeft Haarlem als regionaal centrum van betekenis, met ontwikkelingslocaties als Spoorzone en Schipholwegzone, optimale kansen om zowel qua werkgelegenheidsontwikkeling, als stedelijk wonen, op ontwikkelingen van nationale en internationale betekenis aan te haken.

### **Regionale woningdifferentiatie**

De woningbouwopgave voor Haarlem volgt uit de prognoses van de Nota Ruimte. In deze nota is aangegeven dat in de periode 2010-2030 de woningbouwopgave voor de Noordvleugel van de Randstad 139.000 woningen is. Deze opgave is door de Noordvleugelgemeenten verder uitgewerkt en verdeeld over de beschikbare ruimte (overigens gaat de Noordvleugel nog uit van een behoefte aan 150.000 woningen). Haarlem neemt hiervan 4000 woningen voor haar rekening en dit is ook in het streekplan Noord-Holland Zuid zo overgenomen. Het structuurplan wijkt ten aanzien van de binnenstedelijke bouwopgave af van het rijksbeleid: de Nota Ruimte is op dit punt minder ambitieus dan het structuurplan.

In de selectie van locaties streven de Noordvleugelgemeenten naar een evenwichtige ruimtelijke opbouw, met als doel een evenwichtige woon-werkbalans te ontwikkelen. Uitgangspunt is ongeveer de helft van de opgave binnenstedelijk te bouwen. De rest van de opgave wordt gebouwd op locaties in de Zuidwestflank en Almere. Door de ontwikkeling van de Bollenstreek kan de toenemende uiteenloop van woningbouw in de Oostflank en werkgelegenheid in de Zuidwestflank worden teruggedrongen. Daarnaast biedt de Bollenstreek kansen zich te ontwikkelen als luxe suburbaan woonmilieu met uiteraard verdichting rondom stations. Daarmee wordt de bollenstreek niet de zoveelste Vinexwijk maar draagt bij aan de netwerkgedachte van differentiatie in woonmilieus.

Bij de Noordvleugelafspraken heeft Haarlem een taakstelling op zich genomen om 4.000 woningen binnen de stad bij te bouwen in de periode na 2010. Haarlem heeft vooral behoefte aan extra middeldure en dure woningen en aan ouderen- en jongerenhuisvesting en wil dit - gezien het ruimtegebrek - vooral bouwen in een (hoog)stedelijke setting. Haarlem heeft nauwelijks ruimte voor het bouwen van woonmilieus in lage dichtheden. In feite zit de hele regio Zuid Kennemerland op slot qua uitbreidingsmogelijkheden. Alleen al om die reden is de ontwikkeling van een deel van de Bollenstreek met woningbouw noodzakelijk. Daarnaast versterkt verstedelijking van de Bollenstreek de centrumvoorziening van Haarlem en het gebruik van de sterke winkel-, toerisme- en cultuurvoorzieningen van de stad.

### **Regionale economie**

#### Regionale bedrijventerreinen

De vraag tot 2020 naar lokaal en regionaal bedrijventerrein in de regio Zuid-Kennemerland is in het streekplan Noord-Holland Zuid geschat op 133 ha. Verminderd met het beschikbare aanbod – vrijgekomen in het verdichtings- en revitaliseringsproces - in de Waarderpolder van 14 hectare is de planningsopgave 119 ha. Dit betekent dat met de selectieve toelating van bedrijvigheid de verdringingsdruk toeneemt op extensieve en milieuhinderlijke bedrijven (bijvoorbeeld categorie 4 en hoger). Uitplaatsing komt daardoor in beeld bij intensivering van dit beleid. Buurgemeenten in Zuid-Kennemerland kennen vergelijkbare problemen. Afgesproken is voor nieuwe kwesties vraag en aanbod en uitplaatsingkwesities eerst in regionaal verband van de regio te onderzoeken<sup>2</sup>. Met name (zware) industrie, bouw- en transport-bedrijven zullen moeten uitwijken naar regionale terreinen met toekomstperspectief voor die sectoren. Daarmee blijven deze bedrijven op regio- of Noordvleugelniveau behouden en wordt hen tevens ruimte geboden om te groeien (wat op bestaande locaties veelal niet meer

kan of onwenselijk is). Primair kijkt Haarlem daarvoor naar het Westelijk Havengebied en het voormalig terrein van Afvalzorg. Voor andere extensieve bedrijven (transport, logistiek opslag) is geen ruimtereservering in Zuid-Kennemerland. Het Streekplan verwijst naar Alkmaar, de Schipholvisie naar Almere. De in de Schipholvisie genoemde nieuw te ontwikkelen zone langs de A9/Westrandweg (nabij Lijnden), waartoe in het streekplan een mogelijkheid wordt opgenomen, betreft alleen Schipholgebonden (extensieve) bedrijvigheid. Door samenwerking kan de regio zich inzetten bij rijk en provincie voor een regionale oplossing: op bedrijventerreinen gereserveerd voor ‘Schipholgebonden logistiek en transport’ ook kansen bieden voor overige bedrijvigheid in die sector.

#### Kantorenontwikkeling

Inzetten op de kantorenmarkt (speerpunt zakelijke dienstverlening) betekent een forse intensiveringsopgave. Haarlem wil tot 2010 ten minste 130.000 m<sup>2</sup> kantoorruimte ontwikkelen. Het merendeels daarvan is al vastgelegd in bestemmingsplannen. In de periode 2010 – 2020 is de ambitie eenzelfde aantal m<sup>2</sup> bij te bouwen. Daarmee wil Haarlem haar strategische ligging ten opzichte van Schiphol en Amsterdam beter benutten en bijvoorbeeld een rol van betekenis spelen voor de opvang van niet Schipholgebonden ICT-bedrijven. Met name de entreeroutes (Oostpoort / Oudeweg en Schipholweg) gaan een belangrijke functie spelen in het creëren van voldoende voorraad. Voor de ontwikkeling van knooppunten is een faciliterend locatiebeleid noodzakelijk.

#### Regionaal winkelplan

Economisch heeft Haarlem een sterke relatie met het ROA. Vooral op het gebied van winkelen, recreatie en horeca is Haarlem van belang voor de inwoners van de ROA-gemeenten. Daarnaast heeft Haarlem een centrum functie voor de regio Zuid-Kennemerland en het noorden van de Bollenstreek.

#### **Bereikbaarheid**

Een goede onderlinge bereikbaarheid is voorwaarde voor de Noordvleugel als goed functionerende netwerkstad. Haarlem en Zuid-Kennemerland dienen een volwaardig onderdeel van het Noordvleugel HOV-systeem te zijn. Infrastructuur moet niet alleen gericht zijn op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, maar ook om bestaande kwaliteit/diversiteiten bereikbaar te kunnen houden. Haarlem wil zich inzetten om het spoor voor lightrain geschikt te maken en de Zuidtangente te vertrammen. Dit laatste is vooral van belang om Haarlem snel met Schiphol te kunnen verbinden, waarvandaan de hele Randstad goed bereikbaar zal zijn in relatie met HSL-zuid, later ook HSL-oost en een snelle verbinding met Almere.

De Zuidtangente is een sterk vervoerskundig concept, een snelle buslijn die in een ruime ring Haarlem met Amsterdam-Zuidoost – en later IJburg – verbindt. Stervormige verbindingen vanuit het centrum van Amsterdam zijn er genoeg, maar het ontbrak tot nu toe aan een tangentiële aansluiting tussen west en oost. De nieuwe ‘laagdrempelige’ en snelle HOV-verbinding is een wapen in de strijd tegen de in tal en last toenemende files in zuidelijk Noord-Holland. De Zuidtangente zou wel eens de stam kunnen zijn waarop het Regionet voor de noordelijke Randstad kan ontspruiten. Haarlem wil de Zuidtangente vertrammen en ziet versterkt reden daartoe als de vervoerswaarde (en vertakking) toeneemt door de verstedelijking van de Bollenstreek en (of) Haarlemmermeer. Vertrammen maakt het systeem nog aantrekkelijker en genereert daarmee economische, planologische en verkeerskundige voordelen voor de regio. De Zuidtangente is immers een geïntegreerd regionaal openbaarvervoersysteem en een belangrijke verbindende factor tussen de verschillende stedelijke knooppunten. Dit is één van de belangrijkste voorwaarden voor de ontwikkeling van de Randstedelijke netwerkstad. Bij de haltes van de Zuidtangente ontstaan mogelijkheden nieuwe stedelijke concentratiepunten.

Voor de Bollenstreek kan het spoor (de oude lijn) drager zijn voor de woningbouwontwikkeling, zeker in de beginfase. Het idee is een intensiever gebruik (bijv. een 10-minutendienst) van de oude lijn met

lightrain, later aangevuld met ontbrekende oost-westverbindingen. Daarmee worden woningbouw en werkgelegenheid van Schiphol en omgeving beter op elkaar afgestemd en wordt voldoende reizigersaanbod gecreëerd om de bestaande verbindingen tot regionale HOV lijnen op te krikken.

De knooppunten in Haarlem zijn locaties waar afstemming is tussen vervoer en ruimtegebruik. Het zijn halteplaatsen van hoogwaardig openbaar vervoer (sneltrain, lightrain en vertramde Zuidtangent) die ontwikkeld worden als concentratiepunten met diverse stedelijke functies in gemengde vorm. De knooppunten leveren door hun locatie en functie een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid en vitaliteit van de stad. Andersom creëert verdichting bij knooppunten een hogere vervoerswaarde, dus potentie voor haltes. De Zuidtangent en te ontwikkelen lightrain over bestaand spoor zijn de dragers voor de ontwikkeling van de concentratiepunten. Onderscheid is er in lokale knooppunten en stedelijke (regionale) vervoersknooppunten, zoals station Haarlem en station Haarlem Spaarnwoude. Deze hebben een transferfunctie en er komen diverse modaliteiten bijeen. Lokale knooppunten zijn van belang voor bereikbaarheid van stedelijke functies. Voorbeelden van te ontwikkelen lokale knooppunten: Schalkwijk Centrum en Amsterdamsevaart.

De aantakking van Haarlem op het nationale en regionale wegennet was tot voor kort redelijk slecht te noemen. De A9 met 2 x 2 rijstroken heeft te lijden onder veel congestie. Regionaal zijn de verbindingen met de kust en de regio zuidelijk van Haarlem verre van optimaal. De Westflank gaat een toenemende stroom recreatieverkeer richting kust zien. Dit niet in de laatste plaats omdat in de Noordvleugel de komende 20 jaar 150.000 woningen bijgebouwd, dat zijn 150.000 huishoudens en auto's die allemaal willen recreëren, wat een enorme toename van de druk op de (OV)bereikbaarheid van de kust betekent. Bereikbaarheid en ontsluiting krijgen nu nog veel te weinig aandacht.

Een eerste verbeteringen zijn de aanleg van N205 en N207, west en zuid van Hoofddorp en Nieuw – Venne. Een kortsluiting van deze wegen met duinrandweg in Zuid-Holland en zo mogelijk in de toekomst direct aan de A44, zal de regionale bereikbaarheid aanzienlijk verbeteren. Door de nieuwe verbinding A5 is de bereikbaarheid en ontsluiting van Haarlem verbeterd. Ook de beoogde nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Westelijke Randweg en Schipholweg kan in regionaal verband als lange termijnoplossing (project bereikbaarheid kust) een rol hebben (zie nadere uitleg in deel 4 van de toelichting). Tevens past de opstelling van bijv. een intergemeentelijk fietspadenstelsel voor de langere, interlokale verplaatsingen per fiets in de diverse maatregelen voor verbeterde regionale bereikbaarheid.

### **Groen en water**

Eén van de kernkwaliteiten van Haarlem is de ligging te midden van groen en water. Het inwonertal en daarmee de recreatieve druk op het resterende groengebied zijn de laatste decennia sterk gestegen. Maar Zuid Kennemerland heeft nog steeds een groen imago en is in trek als vestigingsplaats. Het is echter de vraag wanneer het keerpunt is bereikt en ook dit gebied “vol” is. De verstedelijkingsontwikkelingen hebben in het verleden veelal plaatsgevonden zonder veel aandacht te schenken aan de ecologische schakelfunctie, d.w.z. instandhouding van ecologische verbindingszones. De bescherming van bestaande natuurgebieden en verbetering van de onderlinge verbondenheid (ecologische verbindingszones) moeten leiden tot een beter evenwicht tussen natuur/landschapwaarden en verstedelijkingswensen. Een betere spreiding van de (toenemende) recreatiedruk in Kennemerland en integraal recreatiebeleid zijn nodig, waaronder afstemming van voorzieningen en aaneensluiten van paden.

Haarlem wil een substantieel groengebied tussen het stedelijk gebied van Haarlem en Amsterdam behouden. Juist door de intensiveringsopgave zijn mogelijkheden voor natuur en recreatie in de nabijheid van beide steden belangrijk. Het blauwgroene netwerk zoals voorgesteld in de verkenning Rijksbufferzone Haarlem-Amsterdam vormt een belangrijke drager voor een transformatie van agrarisch buffergebied naar een regionaal parkenstelsel met ruimte voor ecologie, recreatie en water(berging).

## DEEL 4 UITWERKING EN UITVOERING

Het structuurplan schetst de ruimtelijke hoofdlijnen voor alle gebruiksfuncties in Haarlem en geeft overzicht en aanleiding tot diverse uitwerkingen. Met het vastgestelde structuurplan wil de gemeente actief aan de slag met een aantal onderdelen. Deel 4 van de toelichting van het structuurplan geeft aan waar de gemeente prioriteiten geeft voor uitvoering van deelgebieden en worden voorbeelden genoemd van uit te werken thema's. Met deel 4 als vertrekpunt zal een op te stellen globaal uitvoeringsplan dit uitdiepen.

De prioriteitstelling houdt in dat een aantal onderdelen van het structuurplan in ieder geval op de kortere termijn wordt uitgewerkt (kernprogramma). Ruim voor 2010 zal bezien worden wat de volgende inhoud wordt van het kernprogramma. De vierjaarlijks beleidsprogramma's en ontwikkelingsprogramma's tonen de concrete afspraken en prioriteitstelling die de gemeenteraad hanteert. Bij die programma's worden ook de financiële relaties gelegd om uitvoering te dekken (kadernota's, begrotingen). Daarbij zijn bijvoorbeeld PPS constructies methoden om tot uitvoering te komen. Het leidt tot doublures en inflexibiliteit het structuurplan een eigen afwegingskader te geven voor financiële dekking<sup>II</sup>.

Bij de uitwerking en detaillering en de fysieke en financiële uitvoering zal de gemeente gebruik maken van expertise en visie van belangrijke partners en maatschappelijke instellingen.

### Uitvoering van het structuurplan Haarlem 2020

De gebruikswaarde van het structuurplan uit zich in twee karakters van het plan: ontwikkeling en toetsing.

#### Ontwikkeling

De ontwikkelingsrol is de specifieke rol van het structuurplan als instrument voor het initiëren en stimuleren van ontwikkelingen (actieve rol gemeente). Daarmee wordt stuwkracht aan het plan gekoppeld om te bevorderen dat voor een aantal gebieden de gewenste ontwikkelingen worden uitgevoerd (ruim) binnen de planperiode. Het ontwikkelingsdeel omvat een kernprogramma uitvoering (stedelijk niveau).

Het kernprogramma is samengesteld uit een deel van de in het structuurplan aangegeven verandergebieden en de knooppunten en enkele functies buiten die gebieden. Het kernprogramma toont aan waar de gemeente ruimtelijke ontwikkelingsprioriteiten legt op stedelijk niveau. Voor het kernprogramma kijkt de gemeente ca 5 jaar vooruit (periode tot en met 2010). In afstemming met andere structurerende plannen (HVVP, IWP, Spoorzone) zullen **in ieder geval dat de volgende gebieden onderdeel zijn van het kernprogramma:**

1. oostelijk deel verandergebied Spoorzone (oostelijke entreeroute Oudeweg, Oostpoort),
2. verandergebied Schipholweg e.o.,
3. Oostweg (incl. Schoteroogbrug),
4. Stadsdeelhart Schalkwijk,
5. Centraal Stationsgebied en
6. Overbouwing Westelijke Randweg (verdichtingslocatie, campuspark Haarlem).

Motief om deze gebieden in het kernprogramma op te nemen is dat deze van groot belang zijn voor de ontwikkeling van Haarlem als onderdeel van het stedelijk netwerk in de westflank van de Noordvleugel. Die gebieden hebben alles te maken met een goede bereikbaarheid of verbetering ervan en de kansen om te intensiveren met een veelheid aan functies. Definiëring van deze gebieden tot kernprogramma

---

<sup>II</sup> In 3.5.3 van de toelichting is kort ingegaan op een (apart beschikbare) globale berekening van de financiële haalbaarheid voor de verandergebieden en knopen.

kanaliseert de inzet voor de komende 6 jaren. Het laat evenwel de voortgang van reeds ingezette projecten met een lager schaalniveau ongemoeid; deze zijn hierbij dus niet bij in beschouwing genomen (bijv. Mariastichting, Ripperda, Deo, Pim Mulier).

Na vaststelling van het structuurplan zal de uitwerking van het kernprogramma actief ter hand worden genomen met de ontwikkeling van Masterplannen en Programma's van Eisen. Dan vindt o.a. onderzoek plaats naar exacte gebiedsbegrenzingsen, een nauwgezet beeld van de functiemix, te betrekken actoren en naar beschikbare middelen (w.o. subsidieonderzoek en subsidielobby).

Op de 'reservelijst' voor het kernprogramma staan Spaarndamseweg, knooppunt Delftplein en knooppunt station Heemstede. Deze gebieden wil Haarlem graag ontwikkelen (en voor onderdelen gebeurt dit ook al) maar komen op de tweede plaats bij onze inzet van middelen. Initiatieven van derden in die gebieden zal de gemeente blijven begeleiden.

Het is van belang de onderdelen van het kernprogramma financieel sluitend te maken. In het structuurplan is van de verandergebieden en de knooppunten indicatief de capaciteit aangegeven en welke functiemix er mogelijk is. Daarbij is in het structuurplan **globaal** het rendement van de ontwikkelingen in die gebieden in beeld gebracht (relatie tussen visie en geld).

### Toetsing

De toetsingsrol is de algemene rol van het structuurplan als instrument voor toetsing en kaderstelling. Die rol geldt bij de ontwikkeling van eigen beleidsvisies en bij initiatieven van buiten de gemeente. Het structuurplan is met andere woorden bedoeld om richting te geven bij het beoordelen, afstemmen en stimuleren van plannen, projecten en ontwikkelingen in Haarlem met een ruimtelijke component. De op de plankaart aangegeven acties of gebieden die niet in het kernprogramma voorkomen, zijn uiterst wenselijk maar daarin zijn we minder stellig in de daadwerkelijke realisatie. Ook zal hiervoor geen financiële haalbaarheid aangegeven worden. Hier gelden vooral de principes van 'toelatingsplanologie'. Dit vormt een leidraad voor gemeentelijke sectorale planvorming (voor bijv. groen, water, langzaam verkeer, jongerenvoorzieningen, functiemenging in woonwijken). Ook als er ontwikkelingen vanuit bedrijven of particulieren komen die passen in de aangegeven gebiedstyperingen werken we mee. Het structuurplan vormt een belangrijke basis voor de bij art 19 lid 1 vereiste ruimtelijke onderbouwing. Wel zal de voor ruimtelijke onderbouwing soms een verdere verdieping benodigd zijn, bijv. concrete functies en bouwmassa.

Eventueel kan een aantal acties uit het ambitiedeel 'gepromoveerd' worden tot onderdeel van het kernprogramma. Bijv. ontbrekende fietsverbinding die we perse willen aanleggen. Of waterverbindingen of een zorgcentrum of verbetering van de relatie tussen binnenstad en hout (willekeurige voorbeelden). Criterium moet in ieder geval zijn dat we het voor 2010 willen oppakken en het financieel gedekt is. Bij vaststelling van het structuurplan komen wij bij de raad met een voorstel over welke acties uit het ambitiedeel wij actief willen oppakken.

### **Uitwerking van thema's**

Het structuurplan geeft voor veel functies aan wat de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen zijn. Voor een aantal thema's ligt een nadere uitwerking voor de hand, zoals de hieronder genoemde 3. In het uitvoeringsplan komen aparte voorstellen over welke thema's uitwerking behoeven.

1. Het structuurplan toont gebieden die kansrijk zijn om nieuwe sociaal-maatschappelijke voorzieningen te vestigen of te clusteren. In de toelichting van het structuurplan wordt dit uitgelegd. De behoefte voor de komende 15 jaar is niet exact bekend. Om deze beter te kennen, is een onder-

zoek nodig naar de concrete ruimtebehoefte de komende 15 jaar voor sociaal-maatschappelijke voorzieningen. Hierbij zal in sterke mate afstemming met buurgemeenten een rol gaan spelen. De resultaten van nota's en lopende studies op dit gebied (strategisch huisvestingsplan onderwijs, sportnota, visie op zorgaspecten, w.o. 'sterke schakels', e.d.) zullen belangrijke input vormen.

2. Tweede uitwerkingsthema in bijv. een plan voor het vastleggen van huidige en toekomstige bestemmingen en functies van de 'blauwe openbare ruimte' (oppervlaktewater en bijbehorende oevers). Daarbij kan ook onderzocht worden waar (mogelijk) conflicterende kwesties spelen, zoals:
  - graven van nieuwe watergangen kan – m.n. op wijkniveau - ten koste van verkeersruimte, parkeerruimte en bestaand stedelijk groen en zijn gebruiksfuncties, zoals wandelen en spelen.
  - De waterkwaliteitsdoeleinden kunnen op gespannen voet staan met toegankelijk voor waterrecreatie (routes voor de kleine recreatievaart). Door extra water met elkaar te verbinden kunnen immers in potentie nieuwe aantrekkelijke routes ontstaan.
  - Uit oogpunt van waterhuishouding hebben natuurvriendelijke (ruige) oevers de voorkeur, vanwege positieve invloed op de ecologische waterkwaliteit. Daarentegen liggen in het verdichte stedelijke gebied strakkere, 'cultureel' onderhouden en ingerichte groene oevers vaak meer voor de hand, vanwege de hoge gebruiksdruk (uit het oogpunt van netheid en beheersbaarheid).
  - Het gebruik van een polder als tijdelijke waterberging voor een veilig en goed functionerend watersysteem zal afgewogen moeten worden met het belang van agrarische bedrijfsvoering, recreatie en natuurontwikkeling. Dit geldt m.n. voor de veenweidegebieden Verenigde Polders en Hekslootpolder.
  - N.a.v. de IWP-doelstelling voor 2015 is op het gebied van "veilige waterkeringen" specifiek aandacht nodig voor het ruimtebeslag bij toekomstige kadeverbeteringen. Rijnland zal na onderzoek in 2005/6 gebiedsspecifieke consequenties aan kunnen geven.
  
3. Derde thema is een nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Westelijke Randweg en Schipholweg. In het HVVP is deze directe verbinding als rekenmodel opgenomen. De verbinding is nog niet als project benoemd voor daadwerkelijke realisering. Het rekenmodel toont aan dat de directe wegverbinding van de Westelijke Randweg met de Schipholweg van belang is om de doorstroming van het verkeer in Haarlem-Zuid te bevorderen en de verkeers- en milieudruk op de Kamperlaan drastisch te verlagen. Ook geeft die verbinding kans op een historische kwaliteitsverbetering van de Haarlemmerhout (ontlasting Fonteinlaan en Dreef). Deze verbinding loopt over (of onder) het complex van de Kon. HFC en het te herinrichten sportcomplex aan de Noord Schalkwijkerweg. Vanwege dat theoretisch belang is de wegverbinding, net als in het HVVP, in het structuurplan als optie opgenomen. De feitelijke haalbaarheid is lastig op grond van financiën en ruimtegebrek. Een uitwerking van het structuurplan in samenhang met het HVVP zullen wenselijkheid en haalbaarheid (maatschappelijk, financieel, tracé, dimensionering, boven/ondergronds, oplossing doorkruisen bestaande sportcomplexen e.d.) moeten aantonen. Ook de rol van deze verbinding in regionaal verband als lange termijnoplossing (project bereikbaarheid kust) zal hieruit moeten blijken. Haarlem zal daarbij gaan onderzoeken of deze verbinding in een gezamenlijke inspanning van regiogemeenten en provincie haalbaar kan worden.

### **Handhaving**

In het Structuurplan is geen handhavingsparagraaf opgenomen. In dit verband wordt verwezen naar het handhavingsprogramma dat de gemeenteraad elk jaar vast stelt. In dit programma worden de uitgangspunten van het handhavingsbeleid en de bestuurlijke verantwoording omschreven. Vaste onderdelen zijn ook een risicoanalyse en een evaluatie van de handhavingsactiviteiten van het voorgaande jaar. Doordat het plan jaarlijks wordt opgesteld is het mogelijk om het beleid aan te scherpen op de maatschappelijke en bestuurlijke behoefte.



# **BIJLAGEN STRUCTUURPLAN HAARLEM 2020**

- 1 STEDELIJKE KNOOPPUNTEN
  - 2 TOEKOMSTVISIE HAARLEM EN NEGEN RUIMTELIJKE AFSPRAKEN
  - 3 METHODIEK PROGRAMMABEPALING
  - 4 BRONNEN
  - 5 BEGRIPPENLIJST
  - 6 MAATSCHAPPELIJKE HAALBAARHEID
- achterkaft: ARTIST'S IMPRESSION HAARLEM IN VOGELVLUCHT
- los bijgevoegd: KAART STRUCTUURPLAN HAARLEM 2020



## BIJLAGE 1 STEDELIJKE KNOOPPUNTEN

Knooppunten zijn plekken in de stad waar diverse vormen van vervoer bij elkaar komen en waar een breed en divers scala aan stedelijke functies een plek vindt, mede ter versterking van de economische ontwikkeling. Daarbij kan gedacht worden aan stedelijke functies zoals wonen, werken, voorzieningen en verblijfsrecreatie. Juist in de netwerkstadgedachte spelen stedelijke knooppunten een bijzondere rol. Knooppunten vormen brandpunten van verstedelijking en bieden een uitgelezen kans om een hoge mate van verdichting te bereiken. Stedelijke knooppunten hebben een belangrijke rol in de opvang van de stedelijke opgaven. Daarbij zal veel van de nieuwe en herstructureerende woningbouw op of rondom de knooppunten moeten gaan plaatsvinden. Dit beleid wordt door de provincie bevestigd in het streekplan Noord-Holland Zuid. Provinciale criteria voor stedelijke knooppunten zijn:

- Er moeten meerdere vormen van vervoer bij elkaar komen met hoge frequentie: een intercity- of sneltreinstation, zo mogelijk nabij een aansluiting op rijkswegen.
- Er zijn minimaal twee van de drie functies wonen, werken en voorzieningen aanwezig in hoge dichtheid en in gestapelde bouw of dat moet mogelijk zijn.
- Nabij de knooppunten worden de belangrijkste publiekstrekkingen en voorzieningen met de grootste bezoekersaantallen geconcentreerd.

### Selectie van knooppunten

Binnen Noord-Holland Zuid is een groot aantal internationale, nationale of regionale knooppunten te onderscheiden. Daarnaast zijn stedelijke gebieden te onderscheiden die met een geringe aanpassing aan de infrastructuur een stedelijk knooppunt kunnen worden. Tevens zijn er vervoersknopen die met een daaraan gekoppelde verstedelijkingsopgave kunnen uitgroeien tot stedelijk knooppunt. Bij een knooppunt is intensief grondgebruik en een mix van functies belangrijk. Daarbij moet de omgeving van de knooppunten zo worden ingericht dat deze aantrekkelijk is voor verschillende groepen (bewoners, werkenden, bezoekers) gedurende de dag en avond, door de week maar ook in het weekeinde. Optimaal ruimtegebruik staat centraal. Het gaat hierbij om het beter benutten van de ruimte, bebouwd en onbebouwd. Dit optimaliseren kan door de bestaande ruimte beter te benutten via stapeling, functiemenging en herbestemming, rekening houdend met milieucontouren. De straal van het gebied rondom een knooppunt is verschillend. Een (inter-)nationaal knooppunt omvat vaak een groot gebied.

(Inter-)nationale knooppunten zijn Amsterdam CS, Schiphol en Amsterdam Zuid/WTC (zuidas). Deze knooppunten worden bediend door internationale verbindingen en hebben internationale functies. Een nationaal knooppunt is de stationsomgeving Amsterdam-Bijlmer (Arenagebied, Amsterdamse Poort). Regionale stedelijke knooppunten volgens provinciale criteria zijn of kunnen worden stationsomgevingen van Hoofddorp, Haarlem, Beverwijk, Zaandam, Amsterdam-Sloterdijk, Amsterdam-Lelylaan, Amsterdam-Amstel, Duivendrecht en Hilversum. Bij een regionaal knooppunt gaat het om een straal van circa 700 meter rondom het station. Bij regionale knooppunten is sprake van de volgende ruimtelijke invulling (indicatief):

- FSI (Floor-Space-index: de fysieke dichtheid van de bebouwing):  $> 1$ .
- GSI (Grund-Space-index: het percentage bebouwd grondoppervlak):  $> 0,3$ .
- Meer dan 15% voorzieningen; circa 50% wonen.
- Concentratie van kantoorgelegenheid op deze knooppunten.
- Parkeerruimte is inpandig.

De criteria zijn richtinggevend. Per knooppunt wordt nader uitgewerkt hoe met deze criteria wordt omgegaan. Daarbij wordt rekening gehouden met de afstemming met de al aanwezige stedelijke structuren. Bij knooppunten waar veel vernieuwing mogelijk is, zal het makkelijker zijn de criteria te hanteren. Bij aangewezen knooppunten zal niet 'blindelings' gebouwd worden. Gekeken wordt hoe een gebied in elkaar zit, wat er reeds van waarde zit en versterkt kan worden. Alleen verouderde gebouwen, slecht ingedeelde plekken of functies die haaks staan op het gebruik als knooppunt zullen veranderen.

## **BIJLAGE 2 TOEKOMSTVISIE HAARLEM EN NEGEN RUIMTELIJKE AFSPRAKEN**

### **Toekomstvisie Haarlem 2000 2010**

In de visie wordt een schets gegeven van Haarlem anno 1999 met een beeld van de sterke en zwakke kanten van de stad. Voorts komt aan de orde in welke richting de stad perspectief kan vinden. Samenwerking met andere gemeenten (stedelijk netwerk) en partners in de wijde omtrek is daarbij het sleutelwoord. Haarlem moet vooral doen waar de stad goed in is. Dat leidt tot een keuze voor toerisme & cultuur, voor zakelijke dienstverlening en voor duurzaam goed wonen. In de Toekomstvisie worden op hoofdlijnen die keuzes uitgewerkt en wordt een schets gegeven van een aantal concrete consequenties.

Meer culturele en toeristische wervingskracht: het uitbouwen van de toeristische en culturele wervingskracht van Haarlem, gericht op de ontmoetingsfunctie van de toeristische en recreatieve bezoekers aan de stad en de omliggende natuur, met name de zee.

Zakelijke dienstverlening: het gericht versterken van stuwende (zakelijke) dienstverlening, gericht op het aantrekken van bedrijven op het gebied van communicatie-activiteiten, nieuwe media/IT en de daarmee verbonden gespecialiseerde onderwijsvoorzieningen (kennis en communicatie) en het organiseren van zakelijke evenementen en congressen.

Een duurzaam goed woonklimaat: het versterken van de wijken als aantrekkelijke en leefbare woon- en ontmoetingsplekken en van participatiemogelijkheden voor alle Haarlemmers.

Met die speerpunten kiest Haarlem voor een gerichte economische en sociale vitalisering, die ruimtelijk-fysiek duidelijk als contrast neerslaat: de binnenstad en de concentratiepunten als drukke plekken, de woonwijken als rustige zones. Die keuze heeft een aantal consequenties, kort samengevat in: mobiliteit mogelijk houden; bewust omgaan met de schaarse ruimte; de stad leefbaar en veilig houden; een stad voor alle Haarlemmers en samenwerking met partners.

### **Negen ruimtelijke afspraken**

De volgende uitgangspunten zijn kaderstellend voor de opstelling van het structuurplan (vastgesteld in de Raadsvergadering van 16 januari 2002):

1. Met het structuurplan legt Haarlem de ruimtelijke uitwerking van de 3 speerpunten uit de Toekomstvisie (1999) vast. Waar plek is om te intensiveren moeten ontwikkelingen worden gecombineerd door ze te stapelen (dubbel grondgebruik). Dubbel grondgebruik betekent bijvoorbeeld dat bij nieuwe woningen niet meer voor de deur geparkeerd wordt maar in een ondergrondse parkeergarage. Of de verplichting voor nieuwe bedrijven die veel ruimte in beslag nemen om boven op het bedrijf woningen of kantoren voor andere bedrijven te bouwen. Uitgangspunt voor het Structuurplan Haarlem is dat nieuwe ontwikkelingen zo veel mogelijk plaatsvinden binnen de bestaande bebouwing van de stad. Binnen de definitie van bestaande bebouwing vallen de concentratiepunten aan de rand van de stad (i.c. omgeving station Spaarnwoude en omgeving Delftplein, zie ook uitgangspunt 7).
2. Uitgangspunt voor het Structuurplan Haarlem is dat in de hierna genoemde buitengebieden toevoeging van stedelijke functies bespreekbaar is.
  - Schoterroog en Veerpolder (intensiveren van gebruik door toevoegen van vrijetijds- en recreatiefuncties en bijbehorende gebouwen);
  - Schouwbroekerplas ('Put van Vink'), (wonen op het water, zie ook uitgangspunt 8);

- Zuiderpolder (beperkt toevoegen van woningen, in aansluiting op de stadionontwikkeling, en daarmee het oostwaarts verleggen van de stedelijke contour van de Zuiderpolder).  
De noodzaak en haalbaarheid hiervoor zullen aan de hand van criteria per deel van het buitengebied aangetoond worden. De criteria daarvoor zijn onder andere: kwantificering van de behoefte aan die stedelijke functies, onderzoek naar alternatieve locaties in Haarlem en de regio, stedenbouwkundige en landschappelijke consequenties, toegevoegde waarde voor de Haarlemse sociale, economische of woonpositie, draagvlak bij andere overheden.
3. Uitgangspunt voor het Structuurplan Haarlem is uitbreiding van het aantal woningen en arbeidsplaatsen conform de Toekomstvisie en het OPH, met als randvoorwaarde dat de leefbaarheid van buurten niet wordt aangetast. De stad wordt dus wel drukker, maar kan door meer woningen en werkgelegenheid te bieden, voor extra ontplooiingsmogelijkheden zorgen. Er komt meer dynamiek die ook vooruitgang geeft. Er moet wel gezorgd worden dat er voldoende maatschappelijke voorzieningen zijn (onderwijs, gezondheidszorg, hulpverlening, etc). Het structuurplan is ook dienend aan handhaving en verbetering van de hoofdlijnen van de Haarlemse sociale structuur (zoals veiligheid, buurtidentiteit en openbare ruimte als ontmoetingsplek). Daarom is het een voorwaarde dat de leefbaarheid in Haarlem in ieder geval niet onder druk komt te staan. De leefbaarheidsaspecten zullen per locatie nader gekwantificeerd moeten worden in de fase van planontwikkeling van locaties. Evenwel zal een aantal voorzieningen die veel ruimte gebruiken, zoals grote sport- en speelcomplexen en een aantal groene delen in de stad, anders ingericht en benut worden of wellicht verplaatst worden. Voorzieningen als sport- en speelterreinen en een aantal groene delen die in de stad veel ruimte vragen, blijven behouden maar worden doelmatiger ingericht en geherstructureerd.
  4. Uitgangspunt voor het Structuurplan Haarlem is dat wonen en werken meer worden gemengd, daar waar dat (milieu)technisch mogelijk is. Menging van wonen en werken maakt zowel woongebieden als bedrijventerreinen levendiger. De Waarderpolder moet zijn rol als bedrijven- en industriegebied behouden, ook als bron van werkgelegenheid voor laaggeschoolden. Met die voorwaarde zullen in (ontwerp) structuurplanverband de mogelijkheden en onmogelijkheden van functieverruiming in de Waarderpolder nader in kaart worden gebracht. Vooralsnog geldt dat meer menging van wonen en werken in ieder geval van toepassing is voor het stedelijk gebied buiten de Waarderpolder.
  5. Uitgangspunt voor het Structuurplan Haarlem is dat lightrain (over bestaand spoor) alsmede de Zuidtangent de basis gaat vormen voor het openbaar vervoersnetwerk in en rond Haarlem. Er komen extra overstapplaatsen en er wordt geïnvesteerd in bebouwing rond lightrailhaltes (zie uitgangspunt 7). Fijnmazige OV-aantakkingen de wijken in zorgen voor de completering tot OV-stadsnetwerk. De fijnmazige OV-aantakkingen worden in HVVP-verband uitgewerkt. Belangrijk voor lightrain als hoogwaardige vorm van openbaar vervoer is dat veel mensen er gebruik van maken. De vraag naar hoogwaardig openbaar vervoer wordt o.a. gegenereerd door locaties nabij stations intensief te ontwikkelen. Daarom is het nodig dat er dichtbij haltes veel mensen wonen en werken en het goed toegankelijke en aantrekkelijke stations zijn.
  6. Uitgangspunt voor het Structuurplan Haarlem is dat aan de rand van de stad vorm wordt gegeven aan de aanleg van een of twee kleine transferia (in ieder geval bij station Spaarnwoude). Lightrain brengt bezoekers naar het centrum of de kust. Voorwaarde is dat het in punt 5 genoemde lightrainstelsel operatief wordt. Eventuele transferia zijn aanvullend op de ring van parkeergarages rond de binnenstad, niet ter vervanging ervan.
  7. Uitgangspunt voor het Structuurplan Haarlem is dat op alle concentratiepunten (met name haltes HOV) intensiveren en hoger bouwen toegepast wordt. Of dat een locatie is binnen de oude wallen van Haarlem of daarbuiten doet niet ter zake: de ter plaatse aanwezige omgevingsfactoren (bijv.

historische waarde, sociale structuur, visueel effect) zijn bepalend voor bouwvolume en bouwhoogte. De volgende locaties zijn in ieder geval benoemd als te ontwikkelen concentratiepunten:

- gebieden ter plaatse van of nabij alle (toekomstige) haltes van de Zuidtangent (Stadsdeelhart Schalkwijk, Noordstrook, Verwulft, centraal station, en indien het vervolgtracé loopt via de Rijksstraatweg: Soendaplein, Jan Gijzenkade en Delftplein);
  - gebieden ter plaatse van of nabij alle (toekomstige) haltes van lightrain over bestaand spoor (Station Spaarnwoude, t.h.v. de Prins Bernhardlaan, t.h.v. Droste, Spoorwegdriehoek, en Hogeschool); *N.B. keuzes hierover zijn vastgelegd in het Masterplan Spoorzone (vastgesteld 2003) en in het structuurplan overgenomen.*
  - Noordkop Waarderpolder (indien een oeververbinding wordt gerealiseerd).
8. Meer oppervlaktewater in Haarlem is noodzakelijk. Een andere waterhuishoudingsregime van het Rijk, het Hoogheemraadschap en het Waterschap vragen hier om. Bovendien draagt vergroting van het wateroppervlak bij aan een beter en schoner watersysteem. Haarlem bestaat op dit moment voor 7,8% uit water, dat zou volgens landelijke normen 10% moeten worden. Uitgangspunt voor het Structuurplan Haarlem is dat in de opgave voor vergroting van het waterareaal, naast het buitengebied ook het stedelijk gebied een rol zal moeten hebben. Daarvoor mogen straten en ander openbaar gebied, en in beperkte mate bestaande gebouwen en woningen, worden opgeofferd, indien zulks bijdraagt aan een beter en schoner watersysteem. De eventuele opoffering van woningen voor water kan gecompenseerd worden door het creëren van wonen op water in bijvoorbeeld de Schouwbroekerplas.
9. In de directe omgeving van Haarlem zijn veel grote groengebieden te vinden (duinen, spaarnwoude, groenprojecten Haarlemmermeer). De fiets/wandelroutes er naar toe zijn niet overal even aantrekkelijk. Door dat te verbeteren worden die groengebieden beter bereikbaar en is nieuw groen in de stad niet nodig. Uitgangspunt voor het Structuurplan Haarlem is dat de bestaande groengebieden in de stad gehandhaafd blijven en kwalitatief versterkt worden, en dat daarnaast wordt ingezet op goede verbindingen met de groene omgeving buiten de stad. Om een recreatieve kwaliteitsimpuls in de groengebieden rondom de stad te realiseren is een sterke regionale samenwerking nodig.

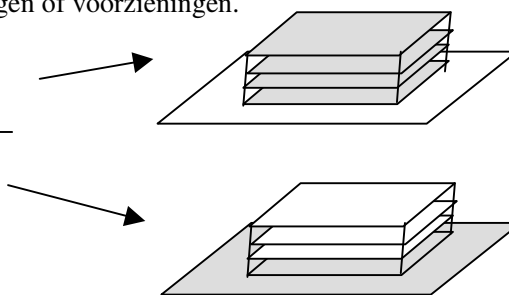
## BIJLAGE 3 METHODIEK PROGRAMMABEPALING

### Methode Spacemate

In het structuurplan wordt gebruik gemaakt van de relatief nieuwe methode *Spacemate* (ontwikkeld door bureau Parkstad en PERMETA architecten, Amsterdam, 2000). Bij deze methodiek ligt het accent niet op de *gebruiks*-intensiviteit (het aantal mensen dat van een bepaald gebied gebruik maakt) maar op de *bebouwings*intensiviteit van een gebied. Deze methode is zeer geschikt om tot programmatische invullingen te komen.

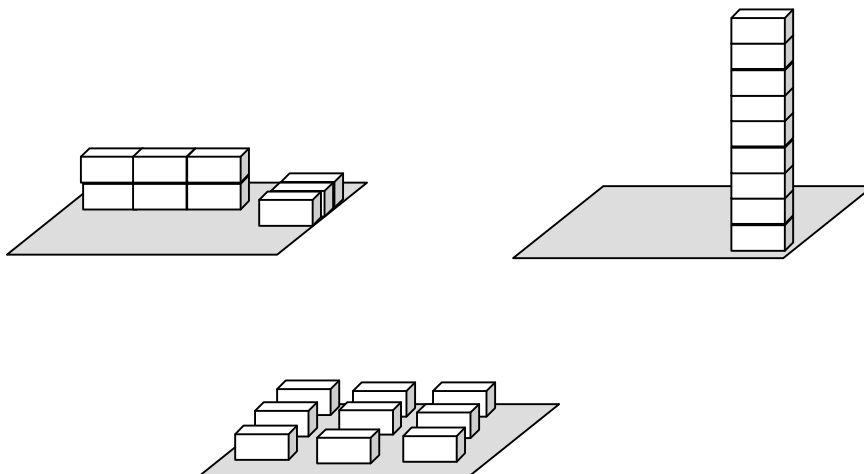
De methode maakt gebruik van de Floor Space Index (FSI) waarmee onafhankelijk van de programmatische invulling de fysieke dichtheid wordt weergegeven. Als aanvulling daarop worden ook het aantal bouwlagen en het bebouwingspercentage weergegeven.

De FSI vormt de hoofdparameter om intensiviteit aan te geven. De FSI geeft het bruto vloeroppervlak (BVO) ten opzichte van de totale grondoppervlak van het gebied weer (zie onderstaande illustratie). Het BVO staat voor het totaal aantal m<sup>2</sup> binnen het gebied wat in gebruik wordt genomen door verschillende functies als bijvoorbeeld kantoren, woningen of voorzieningen.

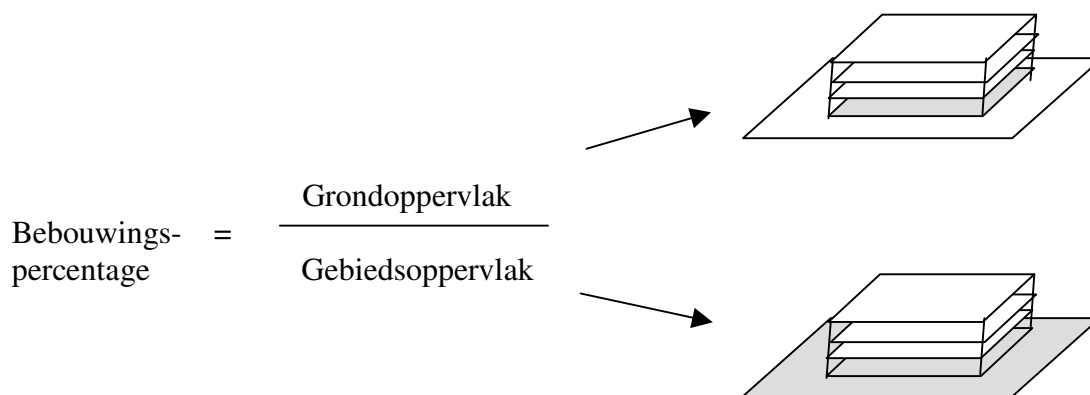
$$\text{FSI} = \frac{\text{Bruto vloeroppervlakte}}{\text{Gebiedsoppervlakte}}$$


Des te hoger de FSI, des te meer m<sup>2</sup> BVO in het gebied en des te intensiever het gebied bebouwd is. Een FSI van 1,0 betekent dat het totale gebiedsoppervlak gelijk staat aan het aantal m<sup>2</sup> BVO. Een FSI van 0,5 betekent dat de helft van het gebiedsoppervlak overeenkomt met het aantal m<sup>2</sup> BVO.

Een andere belangrijke factor is de mate waarin het BVO is gestapeld. Met andere woorden, hoeveel lagen telt de bebouwing? De illustratie hieronder laat zien dat een zelfde FSI zich op totaal verschillende manieren kan manifesteren:



Een FSI van 1,0 verdeeld over twee lagen neemt dus evenveel grondoppervlak in beslag als een FSI van 0,5 in combinatie met één laag. Om een duidelijke indicatie te geven hoeveel procent van het totaal oppervlak van een gebied bebouwd is, wordt een bebouwingspercentage (zie onder) gegeven. Wanneer dit percentage laag is en het FSI hoog, betekent dit over het algemeen dat het aantal lagen hoog is en het gebied dus hoogbouw bevat.



### Stedelijke Milieutyping

De verschillen in FSI en lagen vertalen zich dus uiteindelijk in verschillende stedelijke milieus. Om een beeld te geven welke FSI's horen bij welke milieutypes is van een aantal Haarlemse buurten en concrete plannen dit in een tabel weergegeven (hieronder). Daarbij maakt het soms veel uit of je de aangrenzende open ruimte (wegen, water, groen) bijv. tot het hart mee rekent (bruto) of niet (netto). Bij zowel de oudere als de nieuwere stedelijke laagbouwbuurten zit de FSI net boven 0,5. De laagbouwplannen met dubbelgrondgebruik komen uit op 1,00. De binnenstad en stedelijke plannen met gestapelde bouw gaan in de richting van 1,50.

Voor de veranderzones en stedelijke knooppunten zal gemiddeld een index van rond de 1,50 worden gehanteerd. Daarmee kan sprake zijn van een redelijke contrasten (toekomstvisie) die zich toch verhouden met de Haarlemse schaal. Ter vergelijking: het centrumplan Den Haag (Spuikwartier) heeft FSI 4,00.

*Referentie FSI's in eenheden van 100 m<sup>2</sup> (komt overeen met kleine woning)*

Gebied / plan	milieutype	Dichtheid E/ha	gem. aantal bouwlagen	FSI netto
Liewegje	Landelijk	6	2.0	0.06
Zuiderpolder	Laag stedelijk	50	3.6	0.55
Slachthuisbuurt	Stedelijk wonen	48	2.1	0.53
Schipweg-nrd 1990	Stedelijk	96	5.1	0.96
Hogeschool	Stedelijk, niet wonen	56	4.0	0.63
European	Stedelijk wonen	96	3.6	1.25
Overbouwing WRW	Stedelijk knooppunt	93	4.0	0.96
De Deo	Stedelijk wonen	100	4.0	1.00
Mariastichting	Stedelijk wonen	116	7.0	1.56
Schipholwegzone str pl	Stedelijk knooppunt	92	4.2	0.92
Binnenstad	Binnenstedelijk	135	4.0	2.22
Indische buurt	Laag stedelijk	58	3.0	0.68

In de volgende tabel wordt een algemeen overzicht van referentie stedelijke milieutypen gegeven:

Stedelijk milieutypen	Kenmerken	Dichtheden: eenheden (van 100 m <sup>2</sup> ) Per hectare	Uitgeefbaar gebied voor bebouwing	Uitgeefbaar gebied voor eigen open terrein	Openbare ruimte (verhard gebied pleinen en straten)	Openbare ruimte (onverhard gebied, openbaar groen en water)
Landelijke laagbouw	Twee-onder-een-kap, semi-agrarisch	- 25	15%	25% + agrarisch, natuur	10%	10%
Hybride	Landgoederen, torens, kastelen in park	- 25	<10%	< 10 %+ natuur, recreatie	<10 %	> 70%
Stedelijke laagbouw (suburbaan)	Laagb.wijken, Vinex, extensief bedrijfsterrein	25-50	25%	25%	25%	25%
Stedelijk	19 <sup>e</sup> eeuwse woonbuurt, flatwijk, Waarderpolder	50-75	25%	15%	25%	35%
Binnenstedelijk en historische stadskern	Hoge bebouwingsdichtheid, multifunctioneel	75-100	50%	15%	15%	20%
Stedelijke knooppunten	Hoge concentratie werkgelegenheid, grootschalig, hoog meerv. Grondgebr.	75-125	60%	5%	25%	10%
Patiowoningen, Kashba	Hoog bebouwings %, laagbouw of overbouwning	75-100	55%	25%	15%	5%
metropolitaan		>125	50%	-	30%	20%

In dit overzicht is de FSI direct vertaald naar eenheden (van 100m<sup>2</sup>) per hectare. Met andere woorden, 50 - 75 eenheden per ha betekent 5000 - 7500 m<sup>2</sup> BVO per 10000 m<sup>2</sup>, ofwel een FSI van 0,5 - 0,75. Verder zijn in het overzicht nog meer getallen aan de verschillende milieutypen toegevoegd. Deze getallen geven in grote lijnen een specifiek beeld van elk milieutype.

Deze referenties zijn goed bruikbaar bij toekomstige bouwprojecten. Zij geven niet alleen een indicatie van de beeldkwaliteit maar ook van het bouwprogramma in BVO door middel van na te streven FSI-waarden, aantallen bouwlagen en bebouwingspercentages. De uiteindelijke verdeling van het BVO in verschillende functies is, doordat het totaal aantal m<sup>2</sup> bekend is, nu makkelijker te bepalen. Daarbij kan bijvoorbeeld makkelijk worden geschakeerd in de gemiddelde grootte van het woningoppervlak.

Hieronder worden de drie belangrijkste stedelijke milieutypen (stedelijke knooppunt, hybride gebied en binnenstedelijke historische stadskern) uitgewerkt met een voorkeurslijst aan duurzame stedelijke maatregelen.

#### Stedelijk knooppunt (hoogbouw in hoge dichtheid bij een verkeersknooppunt)

Het milieutype stedelijk knooppunt kenmerkt zich door: een hoge dynamiek, een gemiddelde tot hoge dichtheid van bebouwing, compact bouwen, middel tot hoogbouw. De volgende duurzame aandachtspunten zijn van belang:

- Functiemenging en meervoudig ruimtegebruik. Daarbij behorende duurzame stedelijke maatregelen zijn b.v.: milieu ongevoelige functies en stedelijke voorzieningen in milieuhinderzones, parkeren ondergronds, multifunctioneel en flexibel gebruik van bedrijfsgebouwen.
- Verkeer en vervoer: het ontwikkelen van een goed OV-knooppunt met veel duurzame verkeersmaatregelen zoals: een fijnmazig netwerk langzaam verkeer, voldoende fietsvoorzieningen (fietsenstallingen), goed ontwikkeld busnet, creëren autoluwe wijken, transferia, overstap plekken van auto naar OV

- Energie: goede oriëntatie van functies zoals woningen, warmte uitwisseling tussen kantoren en woningen, warmte en koude opslag in de bodem, passieve en actieve zonne-energie op gebouwen.
- Afval en beheer buitenruimte: Inpandige of ondergronds verzamelcontainers hoge kwaliteit openbare ruimte en intensief beheer
- Water: Afkoppeling van regenwater van de daken hergebruik, daar waar ruimte is watereenheden conform IWP aanleggen maar met minimale maten
- Leefbaarheid: Bedrijven tot en met categorie 3 zijn toegelaten en kantoren als geluidsbufter gebruiken

#### Hybride (hoogbouw in lage dichtheid in een groen gebied)

Het stedelijk milieutype hybride kenmerkt zich door weliswaar redelijke dichtheden van bebouwing, maar met een gering ruimtegebruik door geconcentreerde hoogbouw in een groene omgeving.

Voorbeelden hiervoor zouden kunnen zijn: de bebouwing van een deel van het Schoterbos t.p.v. het huidige stadion en het Delftplein. In hybride gebieden zijn kansen voor:

- Wonen in het groen of op het water, functiemenging en meervoudig ruimtegebruik: parkeren ondergronds of inpandig en flexibel gebruik van de gebouwen
- Verkeer en vervoer: netwerk voor langzaam verkeer, redelijk bereikbaar met bus, autoarme leefomgeving.
- Water: Afkoppeling van regenwater van de daken hergebruik van regenwater, voldoende ruimte voor waterberging, waar mogelijk infiltratie.
- Energie: Woningen zo veel mogelijk op de zon oriënteren, warmte en koude opslag in de bodem, passieve en actieve zonne-energie op gebouwen
- Groen: ecologische, groene verbindingen langs het water.

#### Binnenstedelijke historische stadskern

Het milieutype binnenstedelijke historische stadskern kenmerkt zich door intensieve benutting van de ruimte, veel verharding, groen vooral in de vorm van privé-tuinen of bomen in de verharding, behoud en versterking binnenstedelijke kwaliteiten. Het gaat hierbij om de volgende duurzame aandachtspunten:

- Functiemenging en meervoudig ruimtegebruik: hoge mate van functiemenging, stedelijke voorzieningen, ondergronds parkeren bereikbaar vanaf de tangenten, multifunctioneel en flexibel gebruik van de gebouwen.
- Verkeer en vervoer: goed ontwikkeld OV netwerk door het centrum, fijnmazig netwerk langzaam verkeer
- Energie: compacte setting van woningen, kantoren en voorzieningen
- Leefbaarheid: wonen in de binnenstad is kiezen voor stedelijkheid, drukte. In dit milieu bevinden vele (boven-)woningen zich dan ook langs drukkere wegen en winkelstraten. Woningen boven winkels zijn overigens van groot belang voor de sociale controle.
- Leefomgeving een van de karakteristieken van een monumentale historische binnenstad is het grote contrast tussen de dagelijkse hectiek en de rust die heerst in hofjes en parken
- Flexibel gebruik van de openbare ruimte: verblijven, spelen, recreëren, parkeren.

## BIJLAGE 4: BRONNEN

1. Belvédère (OCW, 2000)
2. Berekeningen capaciteitsbepaling verandergebieden structuurplan (Haarlem, 2003)
3. Contourenschets sociale wijkvisie (VROM, dec. 2001)
4. De Kunst en de Baat (gem. Haarlem, 2001)
5. Detailhandelsnota Haarlem (Haarlem, 2002)
6. Een woonzorgzone in Schalkwijk (gem. Haarlem, O&S, 2002)
7. Functiemenging Spoorzone / Waarderpolder (gem. Haarlem, maart 2005)
8. Funderingsaanpak Haarlem, nu of nooit (2002)
9. Groenstructuurplan Haarlem (1991)
10. Haarlems Verkeer en Vervoerplan (Haarlem, febr. 2003)
11. Het sociaal ontwikkelingsprogramma van Parkstad (gem. Amsterdam, maart 2001)
12. Inrichtingsprogr. Ringvaart-West (deelproject Raamplan Haarlemmerméér Groen, sept. 1999)
13. Integraal Waterplan Haarlem (Haarlem, concept 2004)
14. Kanoroutes en voorzieningen in Haarlem (gem. Haarlem, okt. 1998)
15. Kantorennota Haarlem (gem. Haarlem, 1999)
16. Landschapsbeheerplan Westelijk Tuinbouwgebied Haarlem (Nieuwland, 2002)
17. Leefbaarheidsmonitor 2002 (gem. Haarlem O&S, 2002)
18. Maatschappelijke trends 2020 e.v. (gem. Haarlem, O&S, 2001)
19. Masterplan Spoorzone (gem. Haarlem, 2003)
20. Meer natuur in Haarlem (gem. Haarlem, 1997)
21. Mensen Wensen Wonen, wonen in de 21<sup>e</sup> eeuw (VROM, dec. 2000)
22. Milieubeleidsplan Haarlem 2003 – 2006 (gem. Haarlem, 2003)
23. Ontwikkelingsprogramma Haarlem 2000 – 2004 (1999) en 2005 - 2009 (concept 2004)
24. Parkeernota (concept, Haarlem, 2004)
25. Parkenvisie (werkdocument, N&L 1999)
26. Raamovereenkomst transformatie Haarlemse wijken (Haarlem, maart 2002)
27. Rapport Commissie Tielrooij, waterbeleid in de 21<sup>e</sup> eeuw (2001)
28. Recreatienota Haarlem (Haarlem, okt. 1997)
29. Nota Ruimte (VROM, 2004)
30. Raamplan Haarlemmerméér Groen (provincie Noord-Holland, april 2000)
31. Ruimte voor sport (gem. Haarlem, feb. 2002)
32. Spaarneplan (Haarlem, 1995)
33. Speelruimteplan (gem. Haarlem, N&L 2000)
34. Stadsdeelanalyse (diverse Haarlemse stadsdelen, sector MO, 2002)
35. Stelling van Amsterdam (div. artikelen)
36. Sterke Schakels, beleidskader wonen, welzijn, zorg (Haarlem, 2004)
37. Strategisch Huisvestingsplan Onderwijs Haarlem (Deloitte, 2004)
38. Streekplan Noord-Holland Zuid (2003)
39. Structuurplan binnenstad Haarlem (1990)
40. Supermarkten en het nieuwe locatiebeleid, STOGO onderzoek & advies, Utrecht, juni 2001
41. Toekomstvisie Haarlem (1999)
42. Uitvoeringsplan binnenstad (1996)
43. Uitvoeringsplan Schalkwijk 2000+ (1998)
44. Uitvoeringsprogramma Zomerzone (Haarlem, 2004)
45. Visienota wonen, welzijn en zorg in de westelijke tuinsteden (gemeente Amsterdam, 2000)
46. Waterrecreatie (Haarlem, 1997)
47. Welstand en monumentennota Haarlem (2004)
48. Wonen, zolang de voorraad strekt (gem. Haarlem 1998)

## BIJLAGE 5: BEGRIPPENLIJST

**Brede School:** is een basisschool die dankzij allerlei voorzieningen rondom de school er voort zorgt dat hun leerlingen tussen 08.00 en 17.00 uur worden opgevangen (zowel leren als recreëren en sport). In Haarlem lopen twee projecten: Deltwijkschool in Noord en een samenwerking tussen de Piramide en Trekvogels in Schalkwijk.

**B.V.O.:** Bruto Vloer Oppervlak. Dit is een maat voor de omvang van bijvoorbeeld kantoren of voorzieningen, uitgedrukt in vierkante meters.

**Deltametropool:** de Randstad is zich aan het ontwikkelen tot stedelijk netwerk Deltametropool. De vier grote steden zijn de primaire economische kernen en vormen de ‘binnenring’ van de Deltametropool. Op de ‘buitenring’ liggen kernen met een complementaire positie en rol ten opzichte van de grote steden. Haarlem is één van de grote kernen op de buitenring.

**Deltanet:** Het Deltanet is het samenhangende systeem van spoor-, water- en autowegen in de Deltametropool. Het verbeteren van de vervoersstromen en verlagen van de reistijden, verhoogt de synergie binnen de Deltametropool. Door verlaging van de reistijden is er voor werknemers keuze uit meer bedrijven om te werken, en andersom, hebben bedrijven keuze uit meer mensen. Dit bevordert de kans op de beste werknemer op de beste plek en de prestaties van de economie.

**Dienstencentrum:** een dienstencentrum (nieuwe stijl) biedt ouderen een ontmoetingsplek en herbergt veelal functies als bewegingsruimte, activiteiten- en cursusruimte, biljart - en kaartruimte, soos, expositiekamer, bibliotheek, kantine/ restaurant en keuken. Combinatie met aanbod van zorgdiensten heeft sterk de voorkeur ((para)medische voorzieningen, kapper, schoonheidsspecialiste).

**EHS:** Ecologische Hoofdstructuur

**Extramuralisering:** zorgbehoevenden krijgen zo veel mogelijk thuis of nabij huis zorg aangeboden

**Functiemenging:** is eigenlijk de ‘voorloper’ van meervoudig ruimtegebruik en beperkt zich meestal tot de menging van woon- en werkfuncties in stedelijk gebied met als doel diversiteit, levendigheid en duurzaamheid te brengen in de stad.

**Herstructurering:** grootschalige programmatische opwaardering van wijken met voornamelijk corporatiebezit, waarbij zowel de woningen als de woonomgeving worden aangepakt. Het doel is door sloop, renovatie, herpositionering en nieuwbouw het wijkimago te verbeteren en meer en betere voorzieningen in de wijken tot stand te brengen en de wijken en de woningvoorraad beter te laten voldoen aan de huidige leefbaarheids- en kwaliteitseisen van bewoners en beheerders.

**Hybride bebouwing:** Het stedelijk milieutype hybride kenmerkt zich door weliswaar redelijke dichtheden van bebouwing, maar met een gering ruimtegebruik door geconcentreerde hoogbouw in een groene omgeving (zie verder [bijlage 3](#)).

**Industriële dienstverlening:** bedrijven of kantoren met als kenmerk het leveren van diensten en ondersteuning aan bedrijven werkzaam in de industriële sector. Zie ook begripsomschrijving zakelijke dienstverlening.

**ISV:** investeringsbudget stedelijke vernieuwing.

**Knooppunten:** stedelijke locaties waar afstemming is tussen vervoer (halte) en ruimtegebruik. Halteplaatsen van hoogwaardig openbaar vervoer (trein, lightrain en Zuidtangent) worden ontwikkeld als concentratiepunten met diverse stedelijke functies in gemengde vorm. Beperkt hoogbouw is toegestaan.

**Leisure:** commerciële vermaaksactiviteiten (veelal ‘indoor’).

**Meervoudig ruimtegebruik:** bij meervoudig ruimtegebruik gaat het - in tegenstelling tot functiemening - om menging van alle mogelijke functies in ruimtelijke zin en in de tijd. De doelstellingen zijn breder dan de ‘compacte stad’. landschappelijk en ecologische doestellingen tellen even zwaar mee als stedelijke vitaliteit. Sturing op kwaliteit is daarmee belangrijker geworden dan sturen op functionaliteit (Rooilijn nr. 6, 2003). Meervoudig ruimtegebruik is een middel om de schaarse ruimte beter te benutten en om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren of te versterken. Meerdere malen benutten van de ruimte vindt plaats door:

- het intensiveren van het ruimtegebruik (de bestaande ruimte efficiënter benutten, waardoor ruimte vrijkomt voor andere functies);
- het verweven van functies (het combineren van verschillende functies in dezelfde ruimte);
- het benutten van de derde dimensie (het benutten van de ruimte boven en onder het maaiveld);
- het benutten van de vierde dimensie (flexibel gebruik van de ruimte in de tijd).

**OPH:** Ontwikkelingsprogramma Haarlem.

**PEHS:** Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

**Vertramming:** in het structuurplan wordt daarmee bedoeld op: het traject van de Zuidtangent omvormen van een (snelle) busverbinding in een openbaarvervoerssysteem dat op rails rijdt.

**Woningvoorraad (vernieuwing):** De kwaliteit van de woningvoorraad wordt verbeterd door herstel van de gevolgen van de palenpest, het opheffen van bouw- en woontechnische achterstand, het realiseren van veilige en energiezuinige woningen, bevorderen van ‘wonen boven winkels’ en het realiseren van een veilige en mooie woonomgeving.

**Zakelijke dienstverlening:** bedrijven of kantoren met als kenmerk het leveren van diensten en ondersteuning aan bedrijven werkzaam in de zakelijke sector (bijv. in het bank- en verzekeringswezen, accountants, administratie, ICT en beveiligingswezen). Haarlem kiest voor het versterken van stuwende zakelijke dienstverlening, gericht op het gebied van communicatieactiviteiten, nieuwe media/IT en daarmee verbonden gespecialiseerde onderwijsvoorzieningen (kennis en communicatie) en het organiseren van zakelijke evenementen en congressen.

**Zuidtangent:** De Zuidtangent is een sterk vervoerskundig concept, een snelle buslijn (‘vertramming’ mogelijk) die in een ruime ring Haarlem met Amsterdam-Zuidoost – en later IJburg – verbindt. Stervormige verbindingen vanuit het centrum van Amsterdam zijn er genoeg, maar het ontbrak tot nu toe aan een tangentiële aansluiting tussen west en oost. De nieuwe ‘laagdrempelige’ en snelle hov-verbinding is een wapen in de strijd tegen de in tal en last toenemende files in zuidelijk Noord-Holland. De Zuidtangent zou wel eens de stam kunnen zijn waarop het Regionet voor de noordelijke randstad op kan ontspruiten.

## **BIJLAGE 6      MAATSCHAPPELIJKE HAALBAARHEID**

### **6.1    PARTICIPATIE**

Voorafgaand aan de inspraakfase (zie 6.2) is bij de ontwikkeling van het structuurplan aan participatie vormgegeven door het organiseren van twee stadsgesprekken. De stadsgesprekken dienden ertoe om belangrijke thema's die tijdens het maken van het plan naar voren kamen te bespreken met geïnteresseerden en belanghebbenden. Daarnaast zijn klankbordgroepbijeenkomsten georganiseerd met vertegenwoordigers van een aantal maatschappelijke organisaties om onderwerpen uit te diepen. Ook heeft in het kader van het jaarlijks gemeentelijk omnibusonderzoek vraagstellend plaatsgevonden over ruimtelijke structuurplanthema's.

In de raadsvergadering van 19 september 2001 heeft de gemeenteraad bepaald dat er in het kader van participatie een stadsgesprek plaatsvindt waar drie thema's centraal staan: Wonen en werken, Verkeer en Postuur van de stad. Op 27 november 2001 heeft het (eerste) stadsgesprek plaatsgevonden. Mede op basis van de uitkomsten van dat stadsgesprek heeft de raad op 16 januari 2002 een negental uitgangspunten c.q. afspraken (zie bijlage 2) vastgesteld welke kaderstellend zijn geweest voor de opstelling van het (ontwerp) structuurplan.

Op 28 januari 2003 heeft de gemeenteraad bepaald een tweede stadsgesprek te organiseren om met belangstellenden te discussiëren over het structuurplan i.o.. Het eerste stadsgesprek was globaal en themagericht. Het tweede stadsgesprek vond plaats op 27 mei 2003 en was concreter, waarbij er met de stad gediscussieerd is over de ideeën voor intensivering en functionele ontwikkeling binnen de verandergebieden en (nieuwe) knooppunten.

### **6.2    INSPRAAK EN WETTELIJK VOOROVERLEG**

Op 28 januari 2004 heeft de gemeenteraad van Haarlem ingestemd met het voorontwerp Structuurplan Haarlem 2020 en vrij gegeven voor inspraak en wettelijk vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro). Op dat moment is de participatiefase afgerond en startte de inspraakfase. In die fase is de mogelijkheid geboden aan iedereen te reageren op het gehele plan of onderdelen daaruit. Voor het plan is veel belangstelling getoond. Er zijn 67 brieven ingediend die tezamen ca. 500 vragen omvatten. Vooral overheden en overheidsdiensten, corporaties en wijkraden hebben gereageerd en ca. 30 individuele belanghebbenden.

#### **Inspraak**

In het kader van de Inspraakverordening heeft het voorontwerp structuurplan van 20 februari tot en met 26 maart 2004 voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende de periode dat het voorontwerp structuurplan ter inzage lag, konden schriftelijk reacties worden indienen. Het plan kon worden ingezien bij de Publieksdienst, BWL-loket aan de Zijlsingel 1, de Stadsbibliotheek aan het Doelenplein 1 en de Expo Haarlem In Uitvoering in de Brinkmannpassage. De tekst en de kaart van het voorontwerp structuurplan stonden ook op de gemeentelijke internetsite [www.haarlem.nl](http://www.haarlem.nl), onder "Leven & Wonen". Op de 4 locaties in de stad lagen gratis folders klaar met daarop op posterformaat de structuurplankaart en op de achterzijde een samenvatting van het structuurplan. In de Expo en in het ABC Architectuurcentrum was een expositie ingericht met kaarten op panelen met informatie over het structuurplan. De inspraak op het voorontwerp structuurplan heeft geleid tot 29 inspraakreacties.

#### **Informatiebijeenkomst**

Op dinsdag 9 maart 2004 is over het voorontwerp structuurplan een informatiebijeenkomst georganiseerd van 20.00-22.30 uur in wijkcentrum Binnensteeds, Nieuwe Groenmarkt 20, te Haarlem.

Tijdens deze bijeenkomst is een presentatie gegeven en konden belangstellenden zich informeren over het voorontwerp structuurplan. Belangstellenden die wilden reageren op het plan is verzocht dit schriftelijk in te dienen. Op de locaties waar het plan ter inzage lag en op de informatiebijeenkomst van 9 maart waren formulieren beschikbaar voor een schriftelijke reactie. Op verzoek kon ook een mondelinge reactie worden ingediend, maar hiervan is geen gebruik gemaakt. Van de informatiebijeenkomst is geen verslag gemaakt.

### **Wettelijk vooroverleg**

Gelijktijdig met de inspraak is het wettelijk vooroverleg ex art. 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) gestart. De termijn om op het plan te reageren liep tot 16 april 2004. Het wettelijk vooroverleg over het voorontwerp structuurplan heeft geleid tot 38 reacties.

### **Nota van antwoord**

De reacties naar aanleiding van de inspraak en het wettelijk vooroverleg over het voorontwerp structuurplan Haarlem 2020 en de antwoorden op die reacties zijn gebundeld in een Nota van Antwoord (d.d. 17 augustus 2004). Tevens zijn in die nota enkele ambtshalve aanpassingen op het voorontwerp structuurplan opgenomen. Op 2 september 2005 is een speciale luisterzitting georganiseerd voorafgaand aan de vergadering van de Commissie Stedelijke Ontwikkeling om belangstellenden de gelegenheid te geven mondeling te reageren op de Nota van Antwoord. 15 belangstellenden hebben daar gebruik van gemaakt. De Gemeenteraad van Haarlem heeft in de vergadering van 13 oktober 2004 besloten tot aanpassing van het voorontwerp Structuurplan Haarlem 2020. Die aanpassing heeft plaatsgevonden overeenkomstig de Nota van Antwoord. Daarnaast zijn aangenomen raadsamendementen in het ontwerp structuurplan opgenomen betreffende het niet bebouwen van een strook aan de zuidzijde van het Reinaldapark en beperking van de bebouwingsgrens in ontwikkelingsgebied Oostpoort. Met dat besluit is de status van het structuurplan gewijzigd van voorontwerp naar ontwerp en is het structuurplan vier weken ter inzage gelegd.

## **6.3 ZIENSWIJZEN**

### **Ter inzage legging**

Het ontwerp structuurplan heeft met ingang van 30 november 2004 vier weken ter inzage gelegen, ex. artikel 8 lid 1 Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). De ter inzage legging is gepubliceerd in de staatscourant en de stadskrant. Het plan kon worden ingezien bij de Publieksdienst, BWL-loket aan de Zijlsingel 1, de Stadsbibliotheek aan het Doelenplein 1 en de Expo Haarlem in uitvoering in de Brinkmannpassage. De tekst en de kaart van het ontwerp structuurplan stonden ook op de gemeentelijke internetsite [www.haarlem.nl](http://www.haarlem.nl), onder "Leven & Wonen". Op de 4 locaties in de stad lagen gratis folders klaar met daarop op posterformaat de structuurplankaart en op de achterzijde een samenvatting van het structuurplan. In de Expo was een expositie ingericht met kaarten op panelen met informatie over het structuurplan. Gedurende de termijn van de ter inzage legging zijn schriftelijk 47 zienswijze over het ontwerp structuurplan naar voren gebracht. Vooral individuele belanghebbenden en enkele overheden en wijkraden hebben gereageerd.

### **Informatiebijeenkomst**

Op dinsdagavond 14 december 2004 is over het ontwerp structuurplan een informatiebijeenkomst georganiseerd van 20.00 – 22.00 uur in de Exporuimte van de gemeente Haarlem in de Brinkmannpassage. Tijdens deze bijeenkomst konden belangstellenden zich informeren over het ontwerp structuurplan en kon een ieder met de Haarlemse raadsfracties over het ontwerp structuurplan in gesprek gaan. Van de informatiebijeenkomst is geen verslag gemaakt.

### **Zienswijzennota**

De reacties naar aanleiding van de ter inzage legging van het ontwerp structuurplan Haarlem 2020 en de antwoorden op die reacties zijn gebundeld in een Zienswijzennota (d.d. 1 maart 2005). Tevens zijn in die nota enkele ambtshalve aanpassingen op het ontwerp structuurplan opgenomen. Een ieder die binnen de termijn van ter inzage legging schriftelijk een zienswijze naar voren heeft gebracht, is in de gelegenheid gesteld tot het geven van een mondeling toelichting aan raadsleden (21 maart 2005). Van die gelegenheid hebben 10 belangstellenden gebruik gemaakt.

## **6.4 VASTSTELLING**

De Gemeenteraad van Haarlem heeft in de vergadering van 20 april 2005 besloten tot vaststelling van het Structuurplan Haarlem 2020 (ex. artikel 7 lid 1 WRO). Daartoe is het ontwerp structuurplan aangepast overeenkomstig de Zienswijzennota. Bij de vaststelling is een raadsamendement aangenomen betreffende de bebouwingmogelijkheden op het talud nabij de Veerplas in ontwikkelingsgebied Oostpoort.

Na behandeling en vaststelling van het structuurplan in de gemeenteraad is dat bekend gemaakt in de Staatscourant en de Stadskrant (artikel 9 WRO). Tegelijk met de bekendmaking is van het structuurplan mededeling gedaan aan Gedeputeerde Staten en aan de inspecteur van de ruimtelijke ordening (artikel 9 WRO). Van het vaststellingsbesluit van het structuurplan door de gemeenteraad is geen goedkeuring nodig door Gedeputeerde Staten.

## NOTEN

- <sup>a</sup> Cijfers van het onderzoeksinstituut Nyfer bevestigen dit beeld (Atlas voor gemeenten 2003, Nyfer febr. 2003)
- <sup>b</sup> Het Deltanet is het samenhangende systeem van spoor-, water- en autowegen in de Deltametropool. Het verbeteren van de vervoersstromen en verlagen van de reistijden, verhoogt de synergie binnen de Deltametropool. Door verlaging van de reistijden is er voor werknemers keuze uit meer bedrijven om te werken, en andersom, hebben bedrijven keuze uit meer mensen. Dit bevordert de kans op de beste werknemer op de beste plek en de prestaties van de economie. Hier kan Haarlem een rol in spelen. Door aansluiting op het Deltanet bevordert Haarlem zijn kansen om zijn drie speerpunten uit de Toekomstvisie waar te maken: een duurzaam goed woonmilieu voor mensen die in Haarlem werken, maar ook bereikbaar voor mensen die elders in (westelijk) Nederland werken; goede bereikbaarheid van zakelijke dienstverlenings-faciliteiten; goede bereikbaarheid van toeristische en culturele voorzieningen voor bezoekers van buiten Haarlem.
- <sup>c</sup> Dat houdt o.a. in dat intensief ruimtegebruik in vergelijking met extensief ruimtegebruik aantrekkelijker wordt gemaakt. Dit kan bijv. door het beperken van het aantal uitbreidingsmogelijkheden, door fiscale stimulering als het verlagen van het OZB-gebruikersdeel voor intensieve locaties en het hanteren van flexibele grondprijzen (hoe intensiever het grondgebruik, hoe lager de grondprijs).
- <sup>d</sup> Vervoers Prestatie op Locatie (VPL) is een ontwerp instrument waarmee lokale overheden wijken ontwerpen op basis van langzaam verkeer. Autoverkeer is volgend. Hiermee kan energiegebruik en de lokale milieu-effecten van mobiliteit verminderd worden. Expertise is in Schalkwijk opgedaan.
- <sup>e</sup> Op ruiterroutes wordt in dit structuurplan niet ingegaan.
- <sup>f</sup> Een nadere toelichting op en beschrijving van de kenmerken van wonen-welzijn-zorg milieus staan in het rapport "Sterke schakels" (gem. Haarlem en Stipo consult, sept. 2003). Een nadere toelichting op en beschrijving van de kenmerken van het al langer bekende begrip woonzorgzones staan in het rapport "Een woonzorgzone in Schalkwijk" (gem. Haarlem, O&S, 2002).
- <sup>g</sup> Indicatief is ook het 'bereik' of de invloed van de AWBZ-locaties aangegeven als een cirkel van 500 meter (i.c. 10 minuten lopen). In werkelijkheid is de vorm amorf (stratenpatroon, ingang etc.). Ter illustratie is de amorfie vorm opgenomen bij verzorgingshuis Molenburg in Molenwijk.
- <sup>h</sup> In Haarlem zijn voldoende accommodaties voor indoorsport. Beleid voor die gebouwen is: modernisering, intensiever gebruik (functiemenging) en voor een gering deel afstoting. Geen specifieke ruimteclaims.
- <sup>i</sup> Haarlem is (net als Almere) een overlooplek van Amsterdam door relatief lagere koopprijzen en huren. Amsterdammers die een huis kopen in Haarlem komen vooral in de duurdere koopsector terecht.
- <sup>j</sup> Ter illustratie: Haarlem heeft over de periode 1996 tot 2000 met Amsterdam een positief migratiesaldo van jaarlijks gemiddeld 300 personen (er komen jaarlijks meer Amsterdammers in Haarlem wonen dan andersom). Met IJmond (Beverwijk, Heemskerk, Velsen), Zuid Kennemer-land en Haarlemmermeer is er jaarlijks gemiddeld een negatief saldo van respectievelijk 300, 170 en 150 personen (er vertrekken jaarlijks meer Haarlemmers naar de IJmond en de Haarlemmermeer dan andersom (bron: jaarstatistiek 2001, Haarlem O&S)).
- <sup>k</sup> Huizenkopers in profiel, NVB-Bouw, 2002 (RIGO, 2001)
- <sup>l</sup> Archeologische informatie is gebaseerd op: ca. 500 archeologische opgravingen en waarnemingen; geologische informatie (in samenwerking met het NITG, de vroegere Rijks Geologische Dienst); historische informatie (historisch kaartmateriaal van AvK, Provinciaal Archief Noord-Holland en het Algemeen Rijksarchief in Den Haag).
- <sup>m</sup> Bron: gemeente Haarlem, sector PD, Afdeling Veiligheid
- <sup>n</sup> Veiligheidsrapportage Haarlem (Haarlem, 2002).
- <sup>o</sup> Haarlems Verkeers- en Vervoerplan (Haarlem, 2003)
- <sup>p</sup> Detailhandelsnota (Haarlem, 2002)
- <sup>q</sup> De normering is als volgt: Wegverkeerslawaai: voorkeursgrenswaarde: 50 dB(A). Maximaal toelaatbare geluidbelasting: 70 dB(A). Woningbouw is niet toegestaan in gebieden waar deze grens wordt overschreden. Railverkeerslawaai: voorkeursgrenswaarde: 57 dB(A). Maximaal toelaatbare geluidbelasting: 70 dB(A). Industrielawaai: voorkeursgrenswaarde: 50 dB(A). Maximaal toelaatbare geluidbelasting: 55 dB(A).
- <sup>r</sup> Binnen een aantal jaar wordt, voorzover nu bekend, door het rijk voor de beoordeling van geluid een geheel nieuwe wetgeving geïntroduceerd (meer bevoegdheden bij de lagere overheden). Dit betekent dat voor probleemgebieden waarbij geluid een belangrijke rol speelt, het afwegingskader voor een groot gedeelte bij de gemeente komt te liggen. Voor het structuurplan kan dit tot heroverweging leiden voor de ontwikkeling van (geluidgevoelige) functies.
- <sup>s</sup> Bedrijven met de categorieën 1 en 2 zullen bij de ontwikkeling van bestemmingsplannen in beeld gebracht moeten worden. Bijna alle bedrijven veroorzaken een bepaalde geluidsbelasting. Bij het realiseren van woningbouw zal elk individueel bedrijf apart moeten worden getoetst. Dit heeft zowel te maken met de in of op het bedrijf aanwezige installaties, als met verkeersbewegingen van en naar het bedrijf.
- <sup>t</sup> Externe veiligheid heeft betrekking op kwetsbare en beperkt kwetsbare bestemmingen, zoals kantoren, ziekenhuizen, verzorgings- en bejaardentehuizen, scholen en woningbouw. Het Rijk stelt in de toekomst waarschijnlijk gelden ter beschikking om bedrijven te saneren die een onaanvaardbaar risico vormen.
- <sup>u</sup> Bron: streekplan Noord Holland zuid (2003)
- <sup>v</sup> Risicoanalyse spoor gemeente Haarlem (DHV, maart 2003) Onderzoek i.k.v. Masterplan Spoorzone Haarlem
- <sup>w</sup> onderzoek zal nog moeten plaatsvinden naar de effecten van de effluentlozingen van de AWZI op de voorgenomen recreatieve inrichting van de oevers van het Schoterrog.
- <sup>x</sup> Daartoe is een methode SPACEMATE gehanteerd. Deze wordt bepaald door: Floor Space Index (FSI): bruto vloeroppervlak (BVO) ten opzichte van het grondoppervlak; Grond Space Index (GSI): percentage bebouwd gebied; Open Space Ratio (OSR): hoeveelheid open ruimte per vierkante meter BVO; Aantal bouwlagen. Zie bijlage 3.
- <sup>y</sup> Bron: Berekeningen capaciteitsbepaling verandergebieden structuurplan (Haarlem, 2003)
- <sup>z</sup> In het regionaal portefeuillehoudersoverleg RO (juni 2002) is afgesproken gezamenlijk te studeren op de gebundelde vestiging van de bedrijven die elk der regiogemeenten zou willen uitplaatsen.