

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille E. Cassee
Auteur Dhr. JPR Braakman
Indiener Mevr. C. Hubers
Telefoon 0235113907
E-mail: jprbraakman@haarlem.nl
WZ-GM Reg.nr. 11/122549
Te kopiëren: Bijlage 1+2
B & W-vergadering van 6 maart 2012

Onderwerp

Vrijgave concept Ontwikkelingskader Lieven de Key

DOEL: Besluiten

Het doel van het Ontwikkelingskader is de gemeenteraad een basis te bieden voor een weloverwogen besluit over de toekomst van dit gebied dat tevens kan dienen als leidraad voor het bestemmingsplan Zijlweg en omgeving. Het concept ontwikkelingskader Lieven de Key wordt na goedkeuring van het college gedurende 6 weken in de inspraak gebracht. De uitkomsten van de inspraak en het (eventueel aangepaste) Ontwikkelingskader Lieven de Key worden ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad. Deze nota wordt ter informatie doorgestuurd naar de commissie Ontwikkeling.

B&W

Het college besluit:

1. Het concept Ontwikkelingskader Lieven de Key vrij te geven voor inspraak.
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
3. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit. In de stadskrant komt een mededeling over het besluit.
4. Het college zendt dit besluit ter informatie naar de commissie Ontwikkeling.

Collegebesluit

Onderwerp: Vrijgave concept Ontwikkelingskader Lieven de Key
Reg. Nummer: 11/122549

1. Inleiding

Het concept ontwikkelingskader, zie bijlage, gaat in op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van het voormalige schoolterrein van Lieven de Key. De aanleiding tot het opstellen van dit kader is tweeledig. Vanuit het project VMBO vernieuwt! is deze locatie een van de te verkopen locaties. Voor een verkoop is een stedenbouwkundig kader nodig opdat toekomstige ontwikkelaars weten wat de gemeente met deze unieke locatie voor ogen heeft. Daarnaast is voor het ontwerp bestemmingsplan Zijlweg e.o. ook een vastgesteld kader van deze locatie nodig. Het ontwikkelingskader biedt inzicht in de ontwikkelingmogelijkheden van dit gebied.

Het plangebied wordt begrensd door de Korte Verspronckweg aan de noordzijde. Aan de oost- en zuidzijde grenst het gebied aan twee spoordijken. Aan de westzijde vormt het water De Delft de plangrens. In het plangebied is veel bestaand groen, het is mogelijk een aanzienlijk deel van dit groen te behouden.

Het ontwikkelingskader houdt rekening met de vigerende beleidsdoelstellingen van de gemeenteraad uit het Structuurplan Haarlem 2020, het Masterplan Spoorzone en het Programma Spoorzone. In het Masterplan wordt het gebied aangewezen als een woningbouwlocatie. Door de raad is, voor het project VMBO, op 22 december 2004 besloten (RB 243/2004) dat de opbrengsten uit de te verlaten VMBO-locaties zullen worden aangewend voor de nieuwbouw van het VMBO (Badmintonpad en 023). In het ontwikkelingskader wordt de relatie gelegd met het gebied van de Spoorwegstraat.

2. Besluitpunten college

Het college besluit:

1. Het concept Ontwikkelingskader Lieven de Key vrij te geven voor inspraak;
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties;
3. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit. In de stadskrant komt een mededeling over het besluit;
4. Het college zendt dit besluit ter informatie naar de commissie Ontwikkeling.

3. Beoogd resultaat

Het doel van het Ontwikkelingskader is de gemeenteraad een basis te bieden voor een weloverwogen besluit over de toekomst van dit gebied, dat tevens kan dienen als leidraad voor het nieuwe bestemmingsplan ‘Zijlweg e.o.’.

Bovendien biedt het de toekomstige koper(s) een zekerheidsstelling van de mogelijkheden van het plangebied te geven. Dit is gunstig voor de verwachte opbrengst(en) en vergemakkelijkt het verkrijgen van financiering aanzienlijk. Een ontwikkelingskader geeft duidelijkere bebouwingsgrenzen aan dan een gebiedsvisie. Het kader is de basis voor het nieuwe bestemmingsplan.

De inhoud van het Ontwikkelingskader

Het gebied heeft een geïsoleerde ligging met weinig tot geen visueel contact met de omgeving. Om dit te verbeteren wordt de dichte groene begroeiing aan de randen van het gebied geopend en is in het ontwerp goed rekening gehouden met de bestaande bebouwing van Bloemendaal. Aan de westzijde van het gebied ligt namelijk een aantal villa's met de achtertuinen aan het water. Deze worden gespiegeld op achtertuinen van de nieuwbouw, zodat de bebouwingsstructuur wordt afgerond. Deze heeft een ‘open’ karakter, als een eiland. De uitstraling is een combinatie van stads en wijds.

Verkeer

Het gebied wordt ontsloten door gebruik te maken van de huidige ontsluiting aan de Korte Verspronckweg. Het gebied krijgt een autoluwe inrichting. Parkeren, inclusief het bezoekersparkeren, dient op eigen terrein te worden opgelost. Dit wordt (behalve op het eiland) in een halfverdiepte parkeergarage opgelost. Volledig verdiept parkeren mag ook. Het ontwikkelingskader maakt het mogelijk om een noord-zuid fietsverbinding te maken met de Spoorwegstraat. Deze verbinding kan aansluiten op de autoluwe woonstraat.

Water

De waterlopen langs de spoordijk worden verbeterd om de ecologische zone te beschermen. Vanwege de toevoeging van extra vierkante meters verharding dient er te worden gecompenseerd in de vorm van extra oppervlaktewater. Hiervoor wordt een extra watergang gemaakt, rondom een wooneiland.

Groen

Het plangebied wordt omsloten door een groene zone, deze loopt langs het talud van de spoorlijnen en het water De Delft. De groene zones zijn ecologisch waardevol. Op het terrein zijn 176 bomen geïnventariseerd, allen met een redelijke tot goede levensverwachting. Veel bomen zijn kapvergunningplichtig. Hoewel geen van de individuele bomen of boomstructuur als monumentaal of waardevol te boek staan dient bij de planontwikkeling te worden gekeken naar zoveel mogelijk behoud of verplanten van de bomen. Voor te kappen bomen zal een herplantplicht worden opgelegd.

Bij het maken van het ontwikkelingskader is heel zorgvuldig gekeken naar het behoud van de bomen. Uit de voorbeelduitwerking blijkt dat er binnen deze uitwerking een aanzienlijk aantal bomen kunnen worden behouden. Een deel kan blijven staan en voor een deel kan worden volstaan met een geringe verplaatsing. Voor een exacte boombalans dient een groenplan te worden gemaakt waarin het aantal en de plek van de te behouden, te verplaatsen en te verwijderen bomen dient te worden aangegeven. Een duidelijke bomenstructuur ontbreekt volledig, jarenlang

is in het gebied niets gedaan aan het groen. Het is het van belang een balans te vinden tussen bebouwing en openbare ruimte met inachtnaam van het huidige bomenbestand.

Duurzaamheid

Het toekomstige bouwplan dient te voldoen aan het door de gemeente vastgestelde beleid met betrekking tot duurzaam bouwen en klimaatneutraliteit.

Financiële beheersbaarheidparagraaf

Op basis van de voorbeelduitwerking zijn de te verwachten jaarlijkse beheerkosten ca. € 15.000,-. Het uitgangspunt is hierbij dat de hoeveelheid openbare ruimte in de toekomst beperkt is; het binnengebied tussen de woningen in en het 'eiland' worden private grond. De precieze jaarlijkse beheerkosten kunnen worden berekend op basis van de plannen zoals die uiteindelijk worden ontwikkeld. Daarin speelt met name de te kiezen oever (natuurlijke oever, beschoeiing of een damwand / kademuur) een grote rol.

Het plangebied is in de huidige situatie niet-openbaar. De openbare ruimte in de nieuwe inrichting, met de bijbehorende beheerkosten, zijn dan ook een areaaluitbreiding. Tegenover de toenemende beheerkosten staat in dit plan een toename van het aantal woningen, waarvan de jaarlijkse OZB-inkomsten de beheerkosten ruimschoots dekken. Met het vaststellen van dit ontwikkelingskader en bij toekomstige besluiten over de ontwikkeling van deze locatie zal in het jaar van realisatie de gemeentebegroting op OZB en onderhoudslasten worden aangepast.

Langs het huidige water van De Delft, ter hoogte van het nieuwe eiland, lopen kabels en leidingen. De kosten voor het eventueel verleggen van deze kabels dat zullen bij de nieuwe eigenaren en/of ontwikkelaar(s) worden gelegd.

Functioneel

In het gebied staat hoofdzakelijk in het teken van wonen; kleinschalig, hoogwaardig en ontspannen. De gemiddelde bouwhoogte is laag, 2-4 lagen, de verkaveling gaat uit van gesloten bouwblokken en grondgebonden woningen (waarvan circa acht op vrije kavels), ontsloten door lanen en singels. De dynamiek is betrekkelijk laag; er vindt weinig verandering plaats in de ruimtelijke structuur en het gebruik van de directe omgeving. Belangrijk daarbij aansluiting te zoeken op de omliggende woonwijken en het beter betrekken van de gebieden tegen de Spoorwegdriehoek bij de stad. Het ontwikkelingskader bestaat uit twee submilieu waarbij het water als scheidend element dient. Het milieu aan de westkant (eiland) gaat uit van het binnenduintrandmilieu en voor de oostkant van een stedelijke variant van het binnenduintrandmilieu; de stadswoningen.

Er wordt bij de woningbouw uitgegaan van een 30-70% verdeling tussen sociale woningbouw en vrije sector, conform het coalitieakkoord.

4. Argumenten

Het Ontwikkelingskader past in het vastgestelde beleid.

Het Masterplan Spoorzone (230/2003) heeft het gebied aangewezen als een woningbouwlocatie. De VMBO- locatie is door de school in 2011 verlaten en kan

worden verkocht (RB 243/2004). Vanwege de crisis is het tempo van verkoop vertraagd. Dit geeft de gelegenheid het bestemmingsplan eerst op orde te krijgen, waardoor kwaliteit van het gebied en de kans op een goede verkoop zal toenemen.

Het Stedenbouwkundig kader moet worden vrijgegeven voor inspraak

Met de verwerking van de inspraakreacties kan het plan worden vastgesteld. Hierna kan het bestemmingsplan Zijlweg e.o. in procedure worden gebracht.

Kosten voor het maken van het Ontwikkelingskader

De voorbereidingskosten en de te maken kosten worden gedekt uit de lopende exploitatie begroting. De kosten worden geraamd op €30.000,-.

Reeds gevoerde communicatie

De gemeente Bloemendaal, Prorail, NS Poort, Tuincentrum Primavera en de Haarlemse bomenwachters zijn in het traject geïnformeerd over de planvorming. Er zijn met de bovengenoemde belanghebbenden individuele gesprekken gevoerd.

Inspraak

Het concept ontwikkelingskader wordt gedurende 6 weken in de inspraak gebracht. Alle belanghebbenden waarmee overleg is gevoerd ontvangen een bericht dat de ontwerp visie ter inspraak ligt en een verwijzing naar de site waarop de visie terug te vinden is. Daarnaast vindt er berichtgeving plaats in de wijkkranten van de betrokken wijkraden, komt er een publicatie in het stadsblad en zal er in de inspraakperiode een informatie- en inspraakavond worden gehouden.

De uitkomsten van de inspraak zullen ter besluitvorming worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

5. Kanttekeningen

Voor de realisatie van het plan is de gemeente met NS Poort in overleg over de aankoop van een strook grond. Deze strook ligt langs de oostelijke spoordijk. De eventuele aankoop van deze grond zal conform de procedures die daarvoor zijn ter besluitvorming worden voorgelegd.

6. Uitvoering

Het concept ontwikkelingskader Lieven de Key wordt na goedkeuring van het college gedurende 6 weken in de inspraak gebracht. Alle belanghebbenden waarmee overleg is gevoerd ontvangen hier bericht over met een verwijzing naar de site waarop de visie terug te vinden is. Daarnaast vindt er berichtgeving plaats in de wijkkranten van de betrokken wijkraden, komt er een publicatie in de stadskrant en zal er tijdens de inspraakperiode een informatie- en inspraakavond worden gehouden.

De uitkomsten van de inspraak en het Ontwikkelingskader Lieven de Key worden ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad. Over de uitvoering van dat besluit zal gecommuniceerd worden met omwonenden, direct belanghebbenden en insprekers op het ontwikkelingskader.

De daadwerkelijke verkoop van de locatie zal apart ter goedkeuring worden voorgelegd aan het college. De verwachting is, afhankelijk van de marktontwikkelingen, dat dit in 2014 plaats vindt.

Globale planning

Na de vaststelling van het ontwikkelingskader kan het plangebied worden opgenomen in het bestemmingsplan Zijlweg e.o. In 2012 wordt hiermee gestart. Vaststelling nieuwe bestemmingsplan is gepland in 2013.

7. Bijlagen

Bij dit besluit is toegevoegd:

- Bijlage 1 Concept Ontwikkelingskader Lieven de Key d.d. januari 2012
- Bijlage 2 Verwachte opbrengsten **Vertrouwelijk**

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester



Haarlem

Lieven De Key

Ontwikkelingskader

Concept

Gemeente Haarlem
Afdeling Ruimtelijk Beleid
Januari 2012



Inhoudsopgave

Aanleiding en Locatie	
Masterplan Spoorzone	5
Situering	5
Plan van Aanpak	7
Geschiedenis	
De locatie	9
Lieven de Key	9
Randvoorwaarden en algemeen Programma van Eisen	
Bestaand beleid	11
~ Structuurplan Haarlem 2020	11
~ Masterplan Spoorzone	13
~ Bestemmingsplan Omgeving Korte Verspronckweg	15
~ Welstandsnota	15
Randvoorwaarden	17
~ Geluidsbelasting	17
~ Watercompensatie	17
Programma van Eisen Openbare ruimte	19
Boom Effect Analyse en Groentoets	21
SWOT uitgangspunten en analyse	
Conclusies SWOT-analyse	23
Dichtheid montages	25
Montages	27
Stedenbouwkundige visie	
Het concept	31
Ontwerp uitgangspunten en randvoorwaarden	
Randvoorwaarden/toetsingscriteria bij planontwikkeling	33
Privé en Openbare ruimte	35
Welstandscriteria	37
Stedenbouwkundig programma van eisen	39
Voorbeelduitwerking	41



Aanleiding en Locatie

Masterplan Spoorzone

De aanleiding van dit ontwikkelingskader (OK) is de verkoop van het terrein van de Lieven de Key school en de Gunningschool VSO. De eerste is reeds aan het Badmintonpad in nieuwbouw ondergebracht en de Gunningschool krijgt daar op termijn ook een nieuw gebouw. Op de locatie van de school wordt woningbouw mogelijk gemaakt conform de uitgangspunten van het Structuurplan Haarlem (2005). Een verkavelingsvoorstel voor de woningbouw op de Lieven de Key locatie is gedaan in het reeds vastgestelde Masterplan Spoorzone (2003). In dit Masterplan wordt uitgelegd dat de ligging van het spoorwegtraject van Haarlem en andere infrastructuur die rond het Spaarne en het station samenkomt, een scheidende werking hebben. Het spoor vormt fysiek en ruimtelijk de barrière tussen Haarlem-Noord en de rest van de stad. Het Masterplan Spoorzone biedt een kans om meer ruimtelijke samenhang in de stad te brengen en tegelijkertijd de goede bereikbaarheid te benutten én de scheidende werking van de infrastructuur te verminderen. Dit OK is een deel-uitwerking van het Masterplan Spoorzone.

Situering

Het terrein ligt tussen de Korte Verspronckweg, het water de Delft en twee spoorlijnen. De ligging is geïsoleerd en in de huidige situatie wordt de locatie alleen ontsloten via de Korte Verspronckweg.

Luchtfoto gebied

Ligging in Haarlem





Plan van Aanpak

De gemeente Haarlem heeft het voornemen om de grond van de huidige Lieven de Key school te verkopen. Medio 2011 wordt gestart met het maken van een nieuw bestemmingsplan. Hierin zal de gemeente juridisch planologisch woningbouw mogelijk maken.

De stedenbouwkundige uitgangspunten die in dit Ontwikkelingskader (OK) zijn beschreven zijn leidraad voor het nieuwe bestemmingsplan.

Bij de toekomstige planontwikkeling wordt het bouwplan aan het voorliggende OK en het nieuwe bestemmingsplan getoetst.

Dit OK zal ter besluitvorming aan de Burgemeester & Wethouders worden voorgelegd en vastgesteld. Het OK wordt ter informatie toegezonden aan de Commissie Ontwikkeling.



Luchtfoto gebied

Vogelvlucht gebied



Geschiedenis

De locatie

Met de komst van de spoorwegen in Haarlem is in de omgeving van de Lieven de Keylocatie tussen 1870 en 1925 flink gebouwd. Het terrein zelf is tot de jaren 70 vrijwel onbebouwd gebleven. Tussen 1971 en 1974 is er een schoolgebouw gerealiseerd. Deze school en het terrein dragen de naam van oud-stadsbouwmeester Lieven de Key.

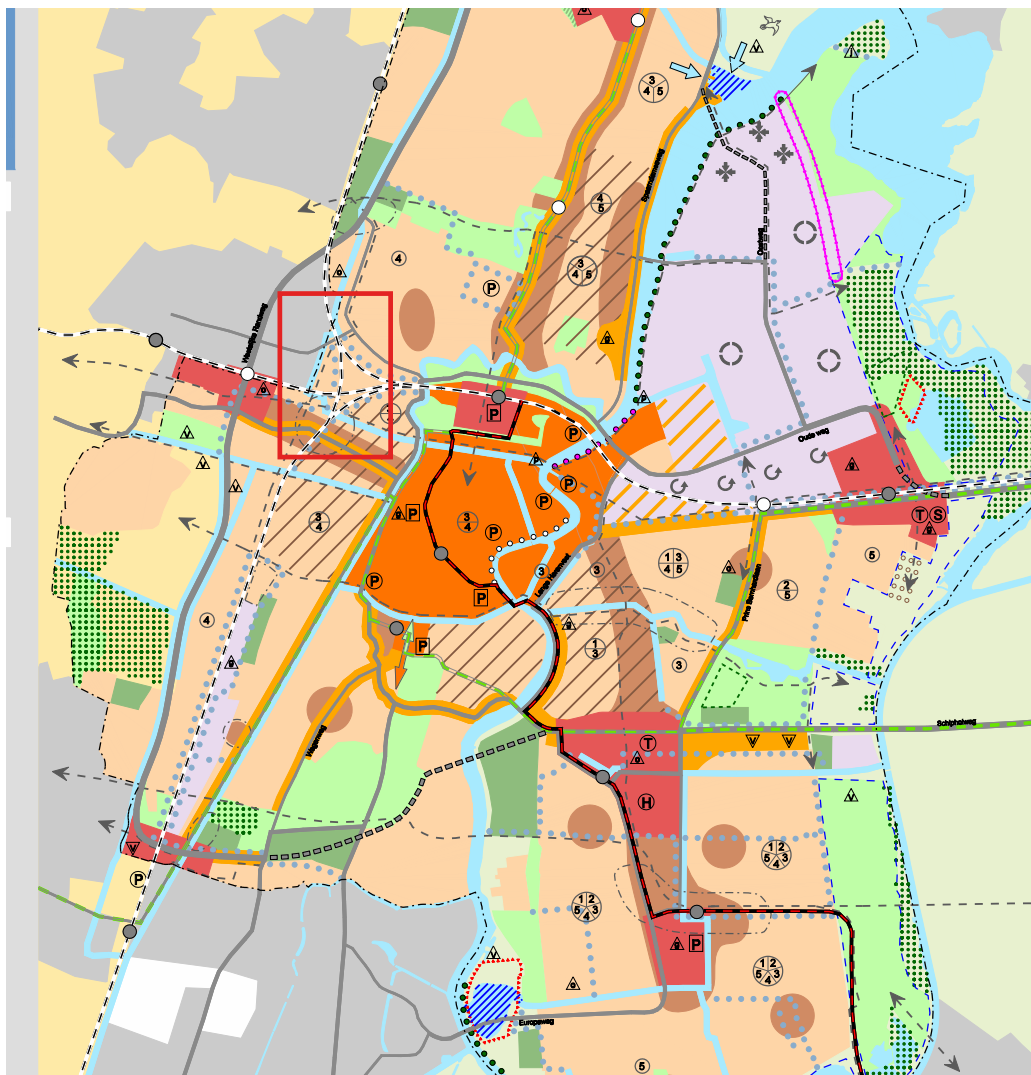
Lieven de Key

Lieven de Key is geboren te Gent in 1560 en overleden in Haarlem op 17 juli 1627. Hij werd in 1593 benoemd tot stadssteenhouwer van Haarlem. Lieven de Key was met Hendrick de Keyser één der belangrijkste Nederlandse bouwmeesters van de Hollandse Renaissance. De Key maakte nog veel gebruik van ornamentatie. Een mooi voorbeeld hiervan is de Vleeschhal in Haarlem. De hal zit vol renaissance decoraties zoals spitse obelisken en driehoekige of halfronde frontons als bekroning van de trapgevels. Hij bouwde ook buiten Haarlem en was onder meer verantwoordelijk voor het stadhuis van Leiden.



Historische groei

Bovenste twee foto's: Historisch beeldmateriaal
Onderste foto: Huidig schoolgebouw



Randvoorwaarden en algemeen Programma van Eisen

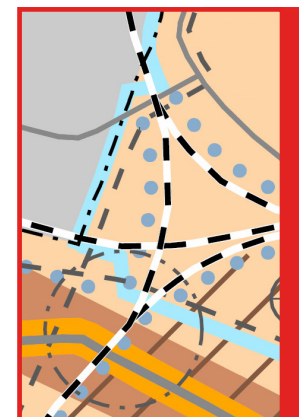
Bestaand beleid

Structuurplan Haarlem 2020

Het structuurplan is door de Gemeenteraad vastgesteld op 20 april 2005.

De locatie maakt deel uit van het verandergebied Spoorzone. De verandergebieden vormen al dan niet in combinatie met de knooppunten ontwikkelingslocaties. Verandergebieden kenmerken zich door verandering en intensivering van het ruimtegebruik. Voor de veranderlocatie Lieven de Key gelden in dit plan drie belangrijke uitgangspunten:

1. Creëer nieuwe waterverbindingen (blauwe stippellijnen).
2. Creëer een nieuwe fietsverbinding (gebroken lijn).
3. Maak er een woongebied van (lichtbruin).



Structuurplan Haarlem 2020

Uitsnede Structuurplan Haarlem 2020

Randvoorwaarden en algemeen Programma van Eisen

Bestaand beleid

Masterplan Spoorzone

De Lieven de Key locatie valt binnen het Masterplan Spoorzone dat is vastgesteld door de gemeenteraad in 2003. Voor dit gebied is het volgende opgenomen:

Woonmilieu

Voor het gebied geldt het binnenduinrandmilieu. In het westen staat dit hoofdzakelijk in het teken van wonen; kleinschalig, hoogwaardig en ontspannen. De gemiddelde bouwhoogte is laag, 2-4 lagen. De verkaveling gaat uit van gesloten bouwblokken en grondgebonden woningen, ontsloten door lanen en singels. De dynamiek is betrekkelijk laag; er vindt weinig verandering plaats in de ruimtelijke structuur en het gebruik van de directe omgeving. Belangrijk is het benutten van het binnenduinrandmilieu door aansluiting te zoeken met de woonwijken in Haarlem-West en het betrekken van de gebieden tegen de Spoorwegdriehoek bij de stad.

Verkaveling

Er kan gewerkt worden met een verkaveling die een natuurlijke aansluiting kent op het binnenduinrandmilieu. De verkaveling met singels is zo gekozen dat er varianten mogelijk zijn bij handhaving van de sporen tot en met een uitbreidingsmogelijkheid bij volledige opheffing van het spoor aan deze zijde.



De singels of lanen worden voorzien van de bebouwingswanden van compacte grondgebonden 3-laagse stadswoningen.

Vorm

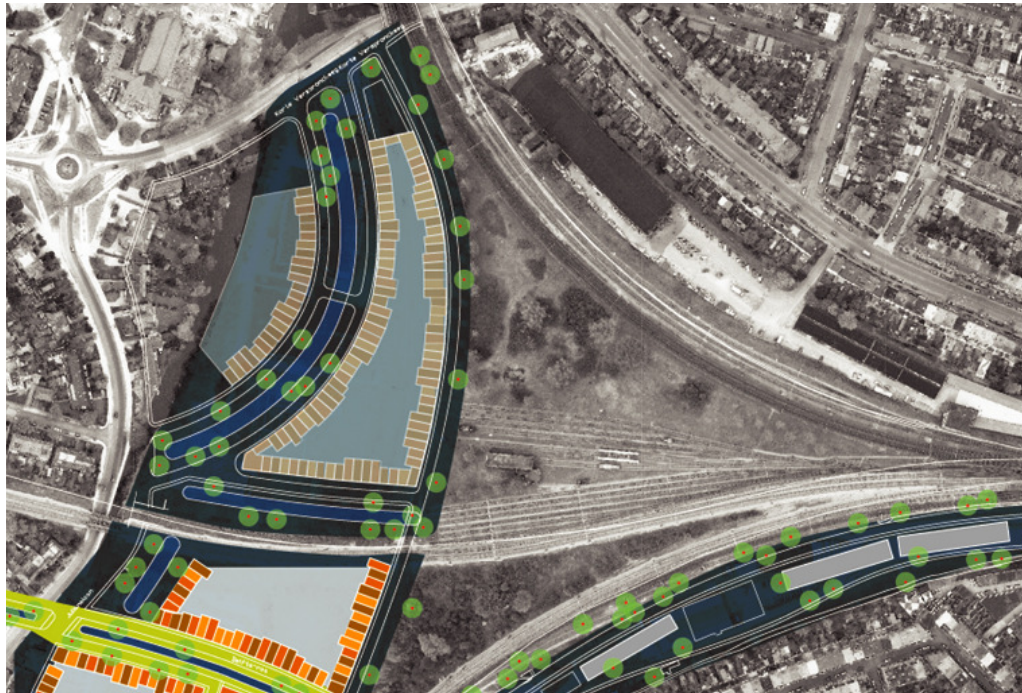
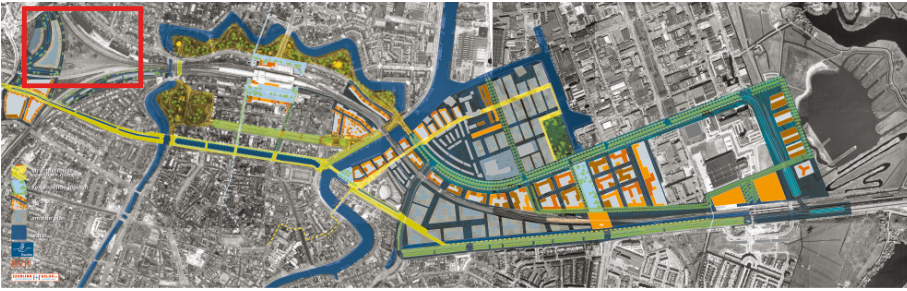
Het grondgebonden woonmilieu bestaat uit merendeels hoge, smalle en diepe, in hoogte variërende stadswoningen passend bij het binnenduinrandmilieu. De indicatie van de floor space index (FSI) is circa 1,2.

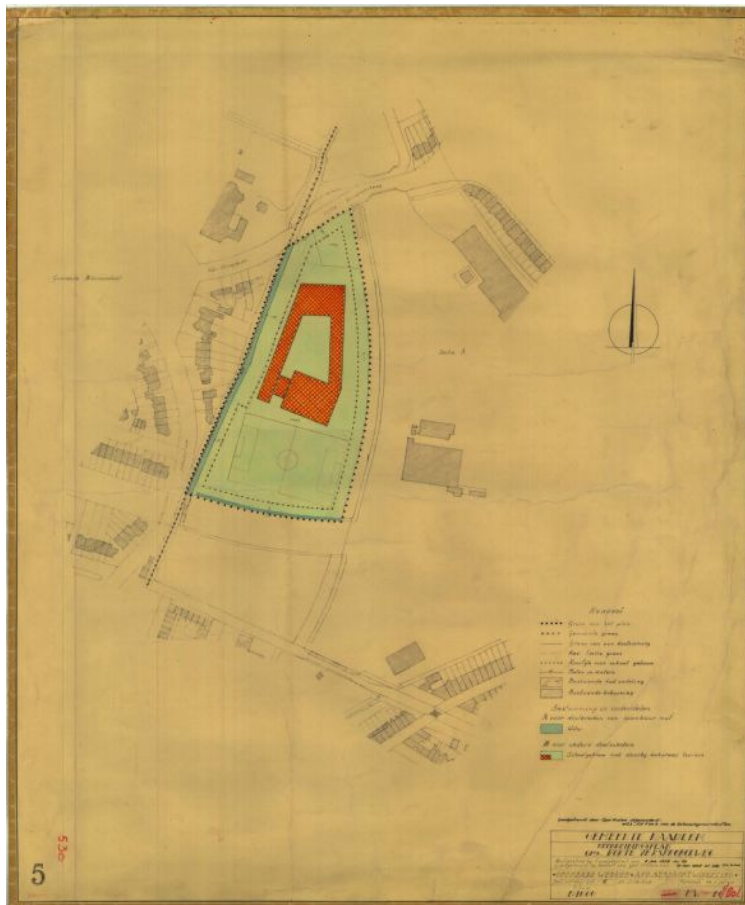
Milieu en duurzaamheid

Maatregelen en/of ontheffingen vanwege geluidhinder van de spoorweg en het rangeeremplacement moeten bij de verdere uitwerking worden meegenomen.

Uitsnede Masterplan Spoor-

Maquette Masterplan Spoorzone





**Randvoorwaarden
en algemeen
Programma van Eisen**

Bestaand beleid

**Bestemmingsplan Omgeving
Korte Verspronckweg**

Het vigerende bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad in 1958. De Lieven de Key locatie draagt hierin de bestemming van schoolgebouw met bijbehorend terrein.

Welstandsniveau

In de de welstandsnota, door de gemeenteraad vastgesteld in 2003 wordt het plangebied bestempeld als een gebied met welstandsniveau III. Dit houdt in dat de ontwikkeling regulier wordt getoetst op basis van het beleid dat gericht is op het stimuleren tot verbetering van de bestaande kwaliteit.

Welstandscriteria Algemeen

Plaatsing

De bebouwing dient op de weg te zijn georiënteerd.

Massa en vorm

Scharnierpunten worden geaccentueerd door hoogbouw. Aan- en uitbouwen alsmede bijgebouwen zijn ondergeschikt aan de hoofdmassa. Bijgebouwen staan achter de hoofdmassa.

Detailering, kleur en materiaal

Gevels dienen te worden opgetrokken in baksteen. Daken moeten worden gedekt met matte, keramische antraciet gekleurde pannen of leien. Detailering, kleur- en materiaalgebruik is afgestemd op de betreffende cluster of straat. Niet toegestaan is materiaal zoals volkernplaat. Kunststof heeft niet de voorkeur. Wanneer toch gekozen wordt voor dit materiaal dient dit afgestemd te worden op natuurlijk materiaalgebruik waaronder dieptewerking en profilering.

De bebouwing moet een representatief en eigentijds karakter hebben. Dit komt tot uiting in een goede afstemming van kleur- en materiaalgebruik en een zorgvuldige detailering.

Duurzaam Bouwen

Het bouwplan dient te voldoen aan het door de gemeente vastgestelde beleid met betrekking tot duurzaam bouwen en klimaatneutraliteit.

Bestemmingsplankaart
Omgeving Korte Verspronckweg



Randvoorwaarden en algemeen Programma van Eisen

Randvoorwaarden

Geluidsbelasting

De geluidsbelasting op het meest noordelijke puntje van het terrein bedraagt 63 dB op circa 50 meter afstand van het spoor. Naar het zuiden toe wordt het minder. De geluidsbelasting op de zuidelijke rand bedraagt 58 dB op 30 meter afstand van het spoor.

Met beide geluidsbelastingen zijn woningen realiseerbaar, waarbij het raadzaam is om de buitenruimten van de woningen, in ieder geval in het noordelijke puntje, aan de niet geluidbelaste zijde van de woningen te situeren. Voor de zuidelijke rand is dat niet perse noodzakelijk.

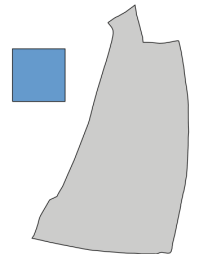
Wegverkeerslawaaai speelt nauwelijks een rol, omdat het gebied alleen langs een smal gedeelte aan de noordzijde direct aan een weg grenst.

Watercompensatie

Het oppervlak van de bestaande verharding (gebouwen en infrastructuur) moet worden vergeleken met de nieuw aan te leggen verharding. Als er meer dan 500 m² verharding wordt toegevoegd, moet dit toe te voegen oppervlak worden gecompenseerd met 15% van dit verhard oppervlak aan open water.

Het blauwe blokje symboliseert de hoeveelheid water die moet worden gerealiseerd bij maximale verharding

Opp. totale gebied: ca. 28000 m²
Opp. huidige verharding: ca. 6300 m²
Opp. watercompensatie bij maximale verharding: ca. 3250 m²



Randvoorwaarden en algemeen Programma van Eisen

Wonen

Het gebied van Lieve de Key is geschikt voor een hoogwaardig woonmilieu, zoals aangegeven in het masterplan Spoorzone. Het milieu aan de westkant (eiland) gaat uit van het binnenduinrandmilieu, villa's en geschakelde woningen. Voor de oostkant wordt een stedelijke variant van het binnenduinrandmilieu: stadswoningen en appartementen aangegeven.

Voor wat betreft het woningbouwprogramma is het volgende ons uitgangspunt: In dit project dient, conform het coalitieakkoord, 30% sociale woningbouw toegevoegd te worden.

Westkant:

Voorgesteld wordt om in dit gedeelte zowel grondgebonden vrijstaande woningen als maximaal vier geschakelde woningen te realiseren. Dit milieu leent zich goed voor dure koopwoningen voor gezinnen.

Oostkant:

In dit gedeelte kunnen stadswoningen voor gezinnen gerealiseerd worden alsmede appartementen voor senioren en een/tweepersoonshuishoudens. Het toevoegen van de sociale woningbouw in de huur- en koopsector kan in dit gedeelte plaats vinden. De woningvoorraad in de nabijgelegen wijken bestaat voornamelijk uit koopwoningen, waardoor een toevoeging van sociale woningbouw in dit gedeelte van de stad gewenst is. Mogelijk kan een nog nader te onderzoeken vraag vanuit bijzondere doelgroepen (woonvormen met zorg) op een natuurlijke manier worden opgenomen in de nieuwbouw. Een voorbeeld van invulling van dit gedeelte is het project Spaarneoog, waar ook dichtbij een spoorlijn een project op een innovatieve manier eengezinswoningen en appartementen in de sociale sector op een goede manier zijn ingepast. De overige woningen moeten in de middeldure en dure huur- en koopsector gerealiseerd worden.

Verder zou een mogelijke aanpak van collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO) in dit gedeelte een positieve aanvulling zijn en doet recht aan de herkenbaarheid van de woningen.



Randvoorwaarden en algemeen Programma van Eisen

Programma van Eisen Openbare ruimte

De hier weergegeven globale eisen maken deel uit van de bij verkoop op te stellen anterieure overeenkomst. Een actueel PvE maakt daar onderdeel van uit.

Openbare Ruimte

De buitenruimte in het plangebied zal worden ingericht met de nadruk op de functie van woongebied en verblijfsruimte. Er dient te worden gewerkt met standaard materialen om de aansluiting op de omgeving te versterken.

Afval

In het ontwerp dient rekening gehouden te worden met één of meer locaties voor ondergrondse containers. De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor aanschaf en plaatsing.

Straatmeubilair

Er worden geen paaltjes of andere antiparkeervoorzieningen opgenomen. Het straatmeubilair in het plangebied zal zich concentreren in het private, als verblijfsgebied in te richten, binnen-gebied tussen de woningen.

Openbare verlichting

De openbare verlichting in dit gebied wordt ontworpen met de nadruk op de verblijfs-functie. Dat houdt in dat bij het verlichtings-ontwerp extra aandacht wordt besteed aan openbare en sociale veiligheid.

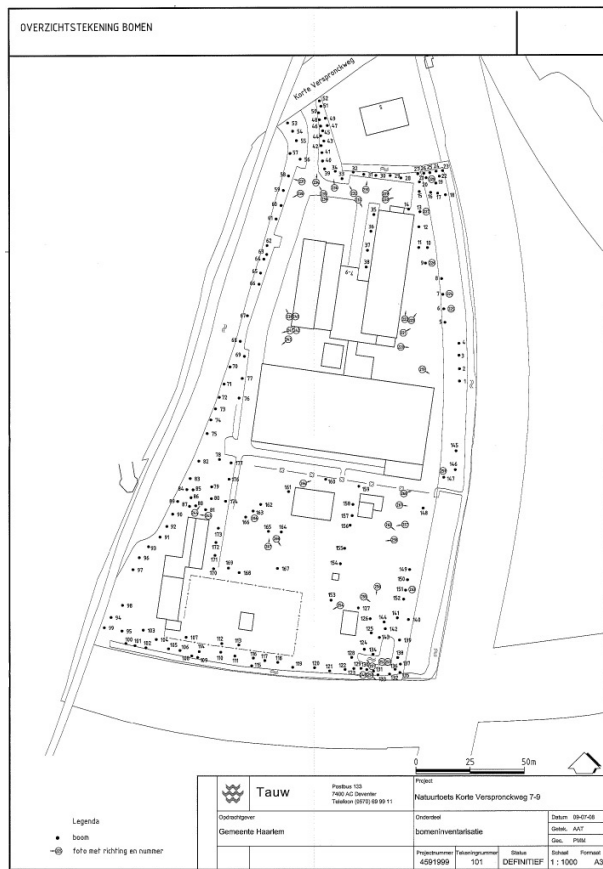
Verkeer en parkeren

Het Lieve de Key-gebied krijgt een autoluwe inrichting. Parkeren op eigen terrein, inclusief het bezoekersparkeren wordt behalve op het eiland in een (half)ondergrondse parkeergarage opgelost. Vanwege de te verwachten lage verkeersintensiteit en het ontbreken van parkeren op maaiveld hoeven slechts minimaal voorzieningen te worden getroffen voor autoverkeer. Het is niet nodig om parkeervakken aan te geven of een apart trottoir aan te leggen. Er dient wel een logische directe route te worden aangelegd naar de parkeergarage. De parkeernorm is 2,4 pp/woning.

In het plan dient een noord-zuid fietsverbinding mogelijk te worden gemaakt met een toekomstige doorsteek onder het spoor aan de zuidzijde. Deze verbinding kan als onderdeel van de woonstraat gerealiseerd worden; er hoeft geen vrijliggend fietspad te worden aangelegd.

Groen en Ecologie

Het openbare groen is woon en omgevingsgroen dat met name functie heeft als beeldgroen en gebruiksgroen: aankleding, ordening, oriëntatie, afscherming en recreatie. Langs de spoorlijn loopt een stedelijke ecologische hoofdstructuur, welke is aangegeven in het Haarlemse Structuurplan 2020. Dit betekent dat langs het spoor de gevarieerde groenstrook dient te worden behouden en waar mogelijk dient te worden versterkt. Er moet een minimum aan natuurwaarden in stand worden gehouden. Deze kunnen worden gecombineerd met het aan te leggen openbaar groen.



Randvoorwaarden en algemeen Programma van Eisen

Boom Effect Analyse en Groentoets

Op het terrein zijn 176 bomen geïnventariseerd, allen met een redelijke tot goede levensverwachting. Veel bomen zijn kapvergunningplichtig. Hoewel geen van de individuele bomen of boomstructuur als monumentaal of waardevol te boek staan dient bij de planontwikkeling te worden gekeken naar zoveel mogelijk behoud of herplant van de bomen. Hiervoor dient een actueel bomenonderzoek te worden gedaan. Naast het bebouwingsplan zal een inrichtingsplan voor de groenvoorzieningen (groenplan) gemaakt moeten worden dat onderdeel dient uit te maken van een aan te vragen kapvergunning. Voor het kappen van bomen zal in de vergunning een herplantplicht worden opgelegd. Deze dient zoveel als mogelijk binnen en in de directe omgeving van het plangebied te worden uitgevoerd.

Samenvatting Natuurtoets

Er is gekeken in welke mate de door de Flora- en Faunawet beschermde soorten planten en dieren door de beoogde activiteiten worden beïnvloed en of daarvoor een ontheffing noodzakelijk is.

In het gebied komen een aantal tabel 1 soorten voor, hiervoor geldt een vrijstellingsregeling. Uit de tabel 2 en 3 soorten komen in het gebied alleen broedvogels en vleermuizen voor. Vanwege de aanwezigheid van broedvogels mogen er alleen buiten het vogelbroedseizoen werkzaamheden plaatsvinden. Daarnaast moet er onderzoek worden gedaan naar de vaste verblijfplaats van de vogels. Tevens moet er onderzoek worden gedaan naar de daadwerkelijke aanwezigheid van de vleermuizen.

Afhankelijk van de uitkomst van de onderzoeken, is er een ontheffing nodig van de Flora- en Faunawet.

Bomeninventarisatiekaart

SWOT Uitgangspunten en Analyse



Strength
Aan de westzijde van het gebied loopt water

Strength
Aanwezig groen heeft ecologische waarde

Strength
In het aangrenzend gebied vindt hoogwaardig wonen plaats op de binnenduinrand

Weakness
Twee kanten van het terrein worden gedefinieerd door het spoor



Weakness
Eén punt van ontsluiting

Weakness
Tuincentrum niet inbegrepen bij de ontwikkeling

Weakness
Weinig relatie met de omgeving door onder andere infra-structurele barrières

Threat
Geluidsoverlast van het treinverkeer



Opportunity
Woonlocatie met binnenduinrandmilieu; aansluitend op omgeving

Opportunity
Het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving door toevoegen van water op de locatie.

Opportunity
Mogelijkheid voor het maken van een nieuwe toegangsweg voor langzaam verkeer

Threat
Behoud dichte bossage aan de rand; houdt isolement in stand

Conclusies SWOT-analyse

De SWOT-analyse is een model dat de sterktes (Strength), zwaktes (Weakness), kansen Opportunity) en bedreigingen (Threat) in kaart brengt. Op basis van deze analyse wordt vervolgens de strategie bepaald.

Naar aanleiding van de SWOT-analyse kan voor de locatie het volgende geconcludeerd worden:

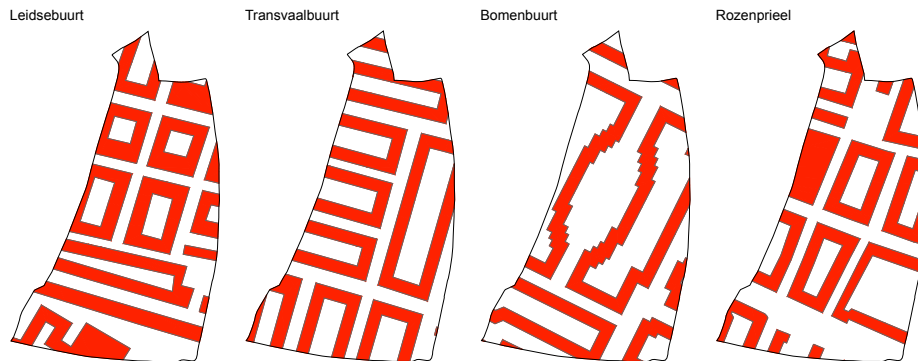
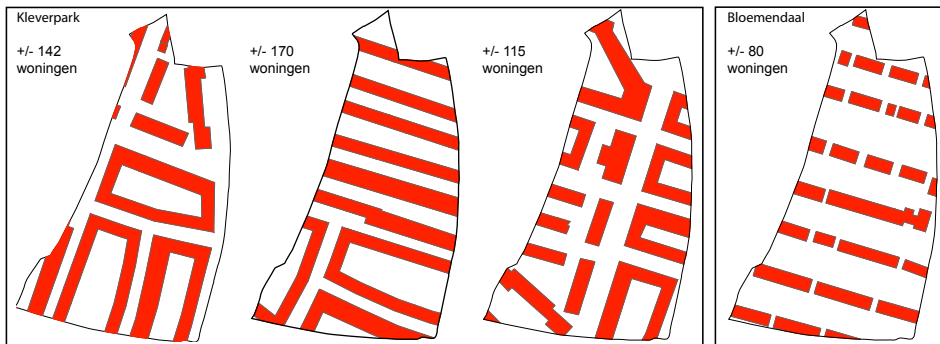
De huidige bebouwing verdwijnt waardoor er ruimte ontstaat voor nieuwe ontwikkelingen.

Er liggen verschillende kansen bij de ontwikkeling van de gewenste woningbouw op de locatie, zoals:

- Het oplossen van de geïsoleerde uitstraling van het gebied door zowel visueel als fysiek relaties te leggen met de omgeving.
- Het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving door toevoegen van water in het gebied.
- Daarnaast is het een kans om een woongebied te realiseren dat qua schaal, uitstaling en dichtheid vergelijkbaar is met de woongebieden in de directe omgeving.

De mate van ruimtelijke kwaliteit is mede afhankelijk van de programmatische vraag van het gebied. Deze mag niet ten kosten gaan van de grootte van die vraag.

Belangrijkste conclusies SWOT-analyse

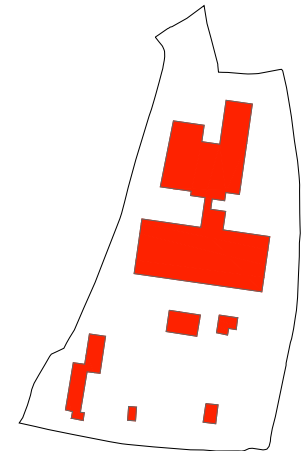


Analyse

Dichtheid montages

In het Masterplan Spoorzone wordt er voor de locatie gesteld dat de bebouwing van het binnenduinrand milieu uit 2 tot 4 lagen en compacte grondgebonden 3-laagse stadswoningen moet bestaan. De naastgelegen wijk in Bloemendaal en het Kleverpark hebben deze gewenste dichtheid en uitstraling en kunnen daarom als referentie projecten genomen worden. Door de morfologische ondergronden (bebouwd versus onbebouwd) van deze gebieden in de locatie te monteren kan er een idee van maat en schaal worden gevormd voor de gewenste typologie. Er wordt dan ook duidelijk wat het resterend publiek domein is en er is een goede schatting te maken van de mogelijke hoeveelheid woningen.

Daarnaast zijn ook de morfologische ondergronden (bebouwd-onbebouwd) van verschillende andere karakteristieke wijken in Haarlem op de locatie geprojecteerd. Op die manier wordt duidelijk aan welke inrichtingsstructuur gedacht kan worden.



Het gebied heeft een oppervlakte van ca. 28.000 m² en in de huidige situatie heeft de bebouwing een voetprint van 8.000 m².

Dichtheid montages

Huidige situatie; bebouwd - onbebouwd

Java eiland
Amsterdam

FSI 2.22
Lagen 6.3



Borneo sporenburg
Amsterdam

FSI 2.19
Lagen: 3.3



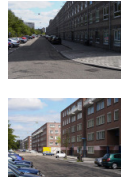
Berlage B
Amsterdam

FSI 1.57
Lagen 4.24



Venserpolder
Amsterdam

FSI 1.15
Lagen 4.38



Analyse

Montages

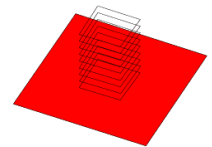
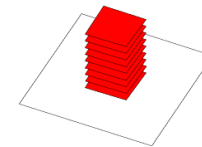
Het Masterplan Spoorzone stelt een FSI van circa 1.2 voor met een bebouwing van gemiddeld 3 bouwlagen.

FSI kan op de volgende manier worden berekend: totale bruto vloeroppervlak/opervlakte plangebied. Dit is ruimtelijk weergegeven in het onderstaande schema.

In de huidige situatie heeft het gebied een FSI van 0.5. Om te kijken wat de voorgestelde waarde van het Masterplan Spoorzone ruimtelijk betekent voor de locatie zijn er bestaande stedenbouwkundige plannen met verschillende FSI-waarden en met een wisselend aantal bouwlagen in de locatieplattegrond gemonteerd.

Lieven de Key
Haarlem
Huidige situatie

FSI 0.5
Lagen 1.75



'floor space index' (FSI) = totale bruto vloeroppervlak / plangebied

Montages

Huidige situatie
FSI

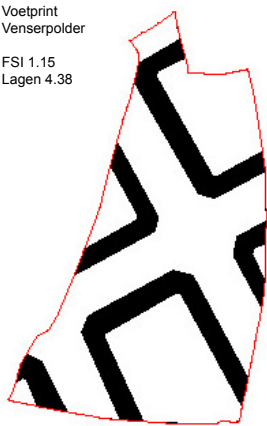
Venserpolder
Amsterdam

FSI 1.15
Lagen 4.38



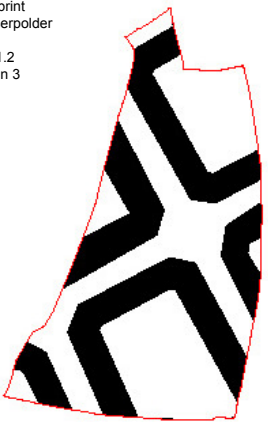
Voetprint
Venserpolder

FSI 1.15
Lagen 4.38

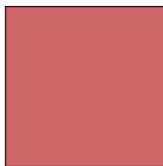
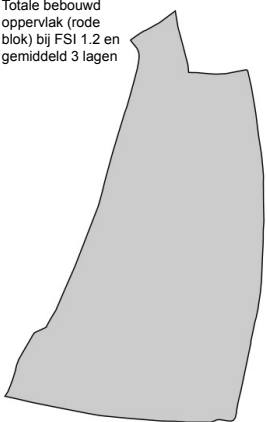


Voetprint
Venserpolder

FSI 1.2
Lagen 3



Totale bebouwd
oppervlak (rode
blok) bij FSI 1.2 en
gemiddeld 3 lagen



Analyse

Montages

Om de gewenste FSI-waarden van het Masterplan Spoorzone uit te kunnen voeren is op de kaarten op de linker pagina inzichtelijk gemaakt wat dat betekent voor het bebouwd oppervlak in het gebied.

Er is een vertaling gemaakt van de Venserpolder naar de locatie met de gewenste FSI en bouwlagen. Deze wijk ligt qua dichtheidswaarden het dichtst bij de gewenste waarden en heeft ook de gewenste typologie met privé-tuinen, genoeg openbaar gebied en een stedelijke leefomgeving.

De eerste twee beelden geven de huidige situatie van de Venserpolder weer, met links de luchtfoto en daarnaast de voetprint van de bebouwing. In de derde stap wordt de huidige voetprint vertaald in de vastgestelde waarden van FSI 1.2 en 3 bouwlagen.

Bij een toepassing van FSI 1.2 en 3 bouwlagen zullen er ongeveer 110 woningen gerealiseerd kunnen worden. Let wel: er blijft dan onvoldoende ruimte over voor parkeerplaatsen en watercompensatie. Daarnaast voldoet de typologie dan niet meer aan het binnenduinrandmilieu-type.

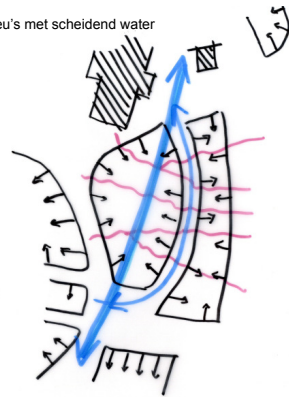
Hieruit kan geconcludeerd worden dat het aantal gewenste woningen zoals genoemd wordt in het Masterplan Spoorzone, zijnde 115-167 in combinatie met de gestelde FSI-waarde, bouwhoogten en gewenst woonmilieu niet haalbaar is.

Vertaling Venserpolder naar
gewenste FSI en aantal
bouwlagen op de locatie

Eilandenstructuur



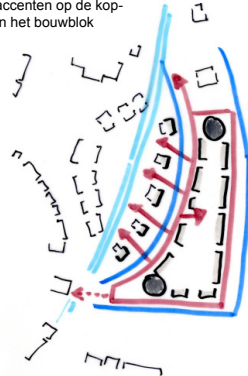
Submilieu's met scheidend water



Groen



Openbaar-Privé met bijvoorbeeld accenten op de koppen van het bouwblok



Stedenbouwkundige visie

Het Concept

Aansluiting op de omgeving

Omdat het gebied een geïsoleerde ligging heeft met weinig tot geen visueel contact met de omgeving, is het van belang bij het ontwerp de mogelijkheden die er zijn om dit te verminderen aan te grijpen. Dit is gedaan door de dichte groene begroeiing aan de randen van het gebied te openen en het ontwerp direct te koppelen aan de bestaande bebouwing van Bloemendaal. Aan de westzijde van het gebied ligt namelijk een aantal villa's met de achtertuinen aan het water. Deze kunnen aansluiten op achtertuinen van de nieuwbouw op het eiland, zodat de bebouwingsstructuur wordt afgerond volgens de uitgangspunten van het binnenduinrandmilieu.

Bouwblok

Om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de gewenste woontypologie en de omgeving is er gekozen voor een systeem van een (semi) openbare gesloten bouwblokstructuur. Er wordt daarbij gebruik gemaakt van het Kleverparkprincipe met elementen volgens het binnenduinrandmilieu. De voorgevels liggen aan het publiek domein. De uitstraling is een combinatie van stads en wijds. In samenhang met het eiland ontstaat op deze wijze een helder overgangsgedebied aansluitend op de aanliggende stedenbouwkundige structuren.

Geluid

Vanwege de ligging aan het spoor, is het van belang geluidsarme gevels aan de spoorzijde te realiseren. Daarnaast sluiten de nieuwe achtertuinen op het eiland aan op de bestaande achtertuinen. Er ontstaat daardoor een systeem van twee submilieu's waarbij het water als scheidend element dient.

Water

Vanwege de gewenste watercompensatie zal er water worden toegevoegd in het gebied. Dit wordt ingezet als natuurlijk scheidend element tussen de twee verschillende submilieus. Er wordt een fysieke barrière gecreëerd die leefkwaliteit toevoegt en de openbare ruimte vergroot en differentieert.

Groen

Omdat het plangebied een relatief klein oppervlak heeft en er een grote programmatische vraag ligt, blijft er vrij weinig ruimte over voor groen. Zeker nadat er is voldaan aan de watercompensatie. Om de woningen toch een binnenduinrandmilieu-sfeer toe te kennen en het bestaande groen zoveel mogelijk te behouden is ervoor gekozen om het groen aan de randen zo min mogelijk aan te tasten en ruimte voor privé-tuinen te creëren.

Verkeer en Parkeren

Gezien de beperkte openbare ruimte in het plangebied moet de verkeersruimte geminimaliseerd worden en het parkeren niet in de openbare ruimte plaatsvinden.

Accenten

Afhankelijk van de verkaveling kunnen op scharnierpunten accenten worden geplaatst om de structuur af te ronden en te versterken. Maar dat kan enkel wanneer de accenten niet meer dan twee bouwlagen hoger zijn dan de overige bebouwing en de architectuur niet afwijkt. Het gebied is te klein voor veel differentiatie.

Concepttekeningen

Ontwerp uitgangspunten en randvoorwaarden

Randvoorwaarden/ toetsingscriteria bij planontwikkeling

Structuur

- ~ De verkaveling gaat uit van twee verkavelingsvormen:
 - * het gesloten bouwblok met grondgebonden woningen en appartementen.
 - * losse bebouwing op het eiland: maximaal vier woningen geschakeld.
- ~ Het bouwblok is openbaar toegankelijk met een verdiepte parkeerkelder die uit het zicht ligt.
- ~ Aan de oostzijde liggen de voor gevels richting het spoor;
- ~ Aan de westkant liggen de achtertuinen richting het water.

Bebouwing

- ~ Minimum woningaantal 145.
- ~ Woningen zijn minimaal 10 meter diep.
- ~ De bouwhoogte voor de grondgebonden woningen is maximaal 2 lagen + kap.
- ~ De bouwhoogte voor accenten is maximaal 4 lagen + kap.

Parkeren

- ~ De parkeervoorziening dient ondergronds worden gerealiseerd tot maximaal 1,50m boven maaiveld inclusief de dek laag. Op het eiland parkeren op eigen terrein.
- ~ In het openbaar gebied komen geen parkeerplaatsen. Ook het bezoekersparkeren dient op eigen terrein plaats te vinden.

Water

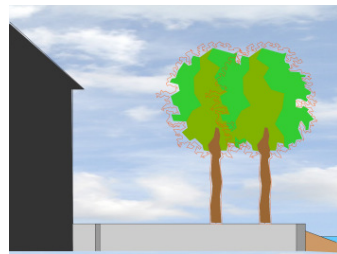
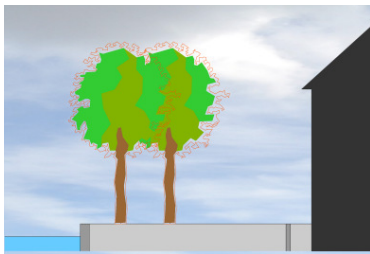
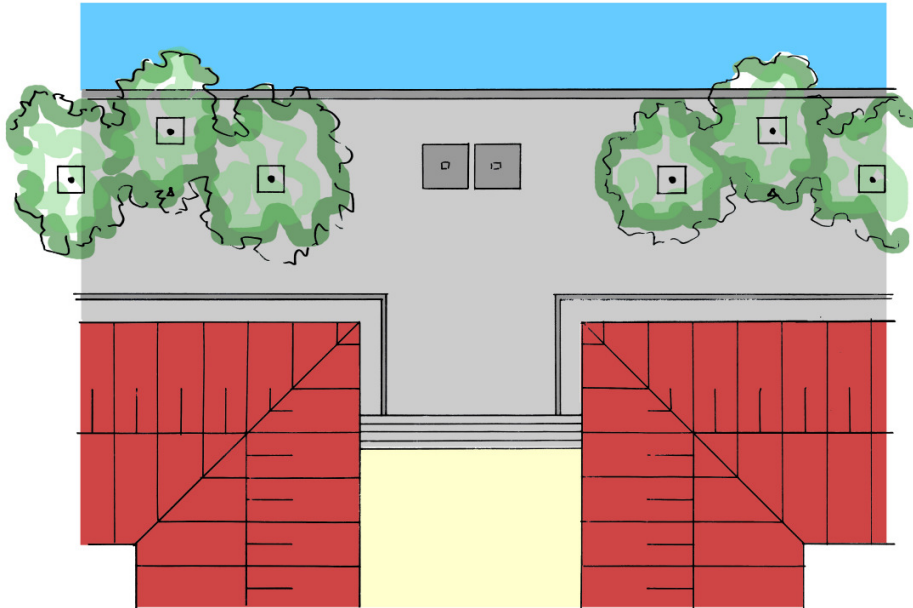
- ~ Watercompensatie als scheiding tussen de submilieus.

Bergingen

- ~ De bergingen dienen in de parkeerkelder te worden gerealiseerd, niet op het dek en niet in de openbare ruimte.

Tuinen

- ~ Op het dek van de parkeerkelder liggen de privétuinen en een gezamenlijke binnentuin.
- ~ Elke grondgebonden woning heeft een privétuin.
- ~ Tuinen zijn minimaal 6 meter diep en erfscheidingen worden mee ontworpen.



Ontwerp uitgangspunten en randvoorwaarden

Privé en openbare ruimte

Garagedek/Binnentuin

- ~ Het realiseren van twee verblijfsplekken van circa 300-400 m² met spelen en zitgelegenheid. De buitenruimten van de woningen hebben een minimale breedte van 5 meter.
- ~ Bomen in volle grond. Uitsparingen in garagedek.
- ~ Opgangen realiseren vanuit parkeergarage en koppelen aan de bouwvolumes.
- ~ De opgangen naar het openbaar toegankelijke dek hebben een breedte van minimaal 10 meter.

Ontsluiting

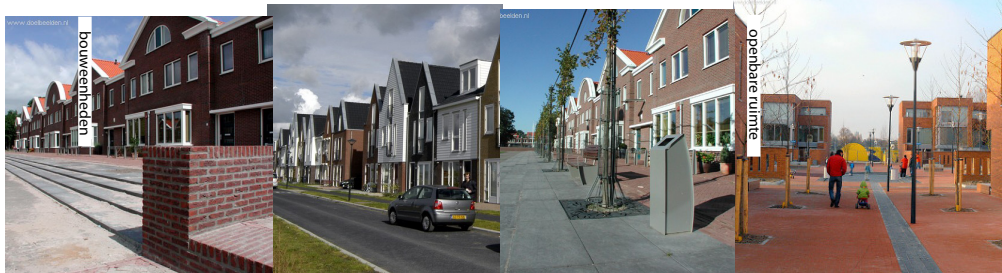
- ~ De ontsluitingsroute, met een minimale breedte van 10 meter, heeft overal hetzelfde profiel met aan de spoorlijnzijde een talud.
- ~ Geen voortuinen. Bij de zuidwesthoek van het plangebied kan een verblijfsgebied worden gerealiseerd. Hierbij kan worden gedacht aan water met een aanlegsteiger.
- ~ Het gebied krijgt een uniforme materialisering van gebakken klinkers en een kademuurtje langs de sloten. Er is geen formele scheiding tussen rij-

baan en trottoir.

Bomen

- ~ Compensatie van de te kappen bomen door het plaatsen van een dubbele alternerende bomenrij. Met een onderlinge afstand van 5 meter is een aanzienlijk deel van de te kappen bomen binnen het plangebied te compenseren. De bomenrijen worden onderbroken bij de opgangen en bruggen.

Ontwerp 1:200



Ontwerp uitgangspunten en randvoorwaarden

Welstandscriteria (Criteria ruimtelijke kwaliteit)

Bouweenheden

- ~ Alle bebouwing dient te worden voorzien van een kaplaag met een maximale dakhelling van 65%.
- ~ Er mag geen zelfde kapvorm worden gerealiseerd bij meer dan drie aaneengeschakelde woningen.
- ~ Alle woningen dienen herkenbaar te zijn; individualiteit staat centraal. Daarom is verticale geleiding uitgangspunt in de architectuur.
- ~ De gevelwanden van de bebouwing moeten worden vormgegeven met een donkere baksteen.

Binnentuin

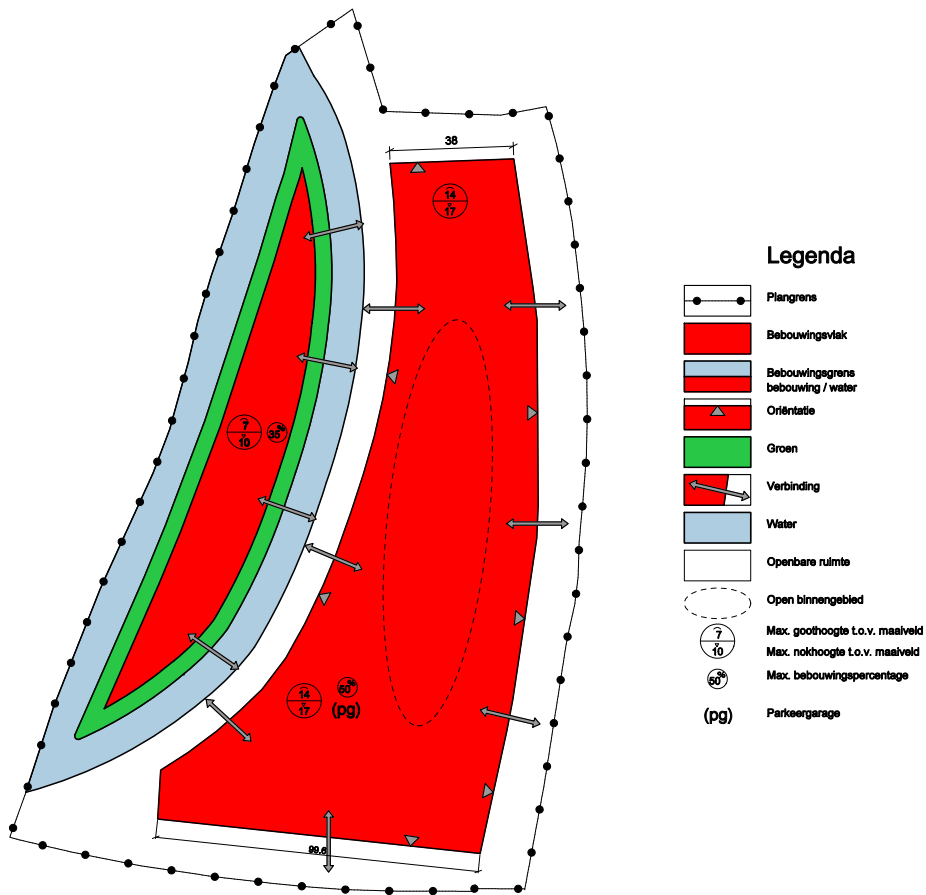
- ~ De gemeenschappelijke binnentuin moet een open groene uitstraling behouden. Dat wil zeggen; geen schuurtjes of andere losse bijgebouwen op het parkeerdek.
- ~ De erfafscheiding en toegangen dienen voor alle woningen op het parkeerdek gelijk te zijn.

Eiland

- ~ Op het eiland moet de buitenste tuinrand minimaal 5 meter onbebouwd blijven zodat er geen schuttingen en bijgebouwen aan het water komen te staan. Om het eiland geen kademuren maar een groen talud.
- ~ De privé-bruggen over het water krijgen een zelfde vormtaal met een minimale doorvaarthoogte van 1,50 meter. Duikers zijn uitgesloten.



Referenties bouwblok
Referenties binnentuin
Referenties gebiedvilla's



Stedenbouwkundig programma van eisen

Op basis van de uitgangspunten en randvoorwaarden is er een stedenbouwkundig programma van eisen (SpvE) opgesteld welke uitspraken doet over de grootte van het bebouingsvlak, bebouingspercentage, bouwhoogte, routes en oriëntatie.

Het Eiland

Het eiland heeft een bruto oppervlak van circa 4900 m². Gezien dit oppervlak is er met een bebouingspercentage van maximaal 35% een opzet te realiseren die het overgangsgebied tussen Bloemendaal en de overige nieuwbouw markeert volgens de principes van het binnenduinrandmilieu. De bebouwing heeft een maximale goothoogte van 7 meter en een maximale nokhoogte van 10 meter. Het eiland wordt ontsloten door middel van een aantal bruggen. De bebouwing kan zowel objectmatig (villa's) als gekoppeld tot maximaal vier woningen.

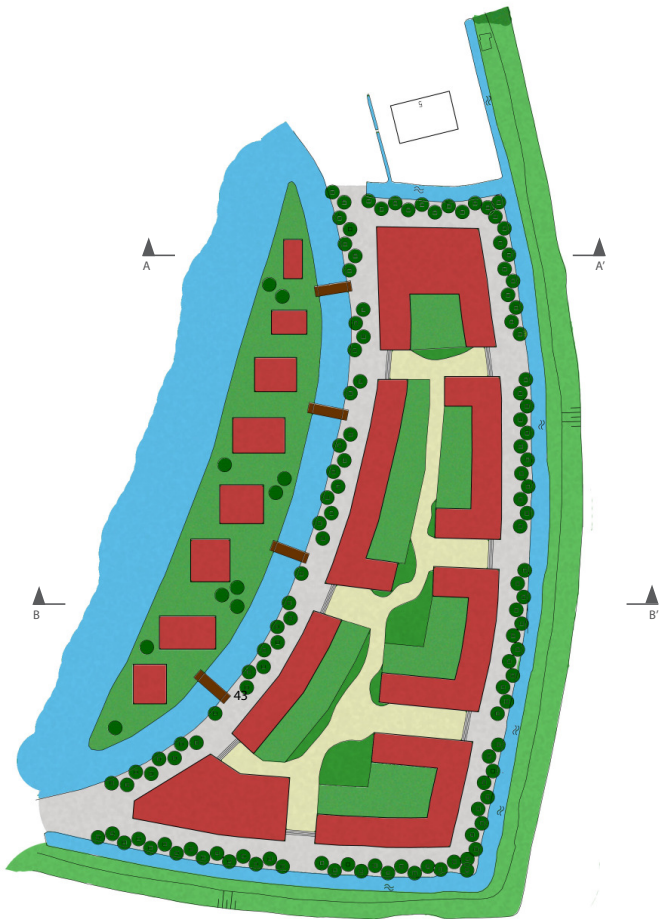
Het bouwblok

Door de minimaal benodigde openbare ruimte aan te geven door middel van doorsneden en profielen (zie blz 34 en 41) ontstaat een maximaal bouwoppervlak van circa 12250 m². Gezien de uitgangspunten mag dit bebouingsvlak voor maximaal 50% worden bebouwd met een (half)ondergrondse parkeergarage onder het geheel. De goothoogte van de bebouwing is maximaal 14 meter met een nokhoogte van maximaal 17 meter. Door voor het gehele bouwblok deze hoogte toe te staan wordt het ontwikkelen van accenten mogelijk. Gezien het beoogde karakter van de buurt mag maximaal 30% van het te bebouwen

deel bestemd worden voor deze accenten waarin complexmatige (woon)bebouwing is toegestaan. De overige bebouwing zijn grondgebonden woningen.

Voor de samenhang binnen het plangebied en in aansluiting op de omgeving wordt het binnengebied bereikbaar gemaakt door openingen in het bouwblok te realiseren. Hierdoor wordt het binnengebied openbaar toegankelijk en beleefbaar gemaakt.

De bebouwing is georiënteerd op de buitenzijde van het bouwblok. Incidenteel zijn hierop bijvoorbeeld bij de openingen afwijkingen toegestaan. De rooilijnen zijn niet hard maar wel de uiterste rooilijn. Verspringingen en terugliggen van de gevels door bijvoorbeeld erkers en balkons kunnen bijdragen aan verlevendiging van het beeld. De zuidwesthoek is niet vastgelegd vanuit de openbare ruimte en biedt de mogelijkheid een verblijfsgebied te realiseren. De ontsluiting van de parkeergarage dient de autoluwheid van het gebied te respecteren en ligt zo dicht mogelijk bij de Korte Verspronckweg. De entree van de parkeergarage ligt op maaiveld in het gevelvlak. De helling naar het parkeerniveau ligt binnen het bebouingsvlak.



Voorbeelduitwerking

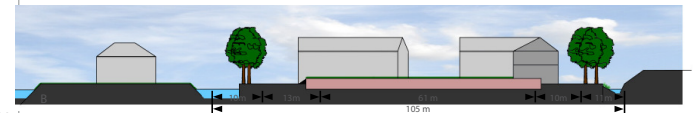
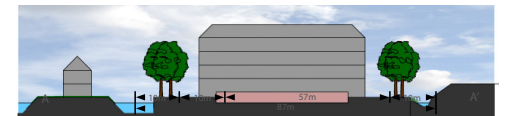
Stedenbouwkundige structuur

In deze voorbeelduitwerking zijn drie woningtypologiën weergegeven. De villa's, markeren de overgang naar Bloemendaal. Het gesloten bouwblok sluit aan op de spoorwegdriehoek en Kleverpark door middel van geschakelde eengezinswoningen en op de koppelen de appartementen. Gezamenlijk zorgen zij voor een herkenbare, rustige structuur.

De FSI van de voorbeelduitwerking is 1,13.

Samenhang

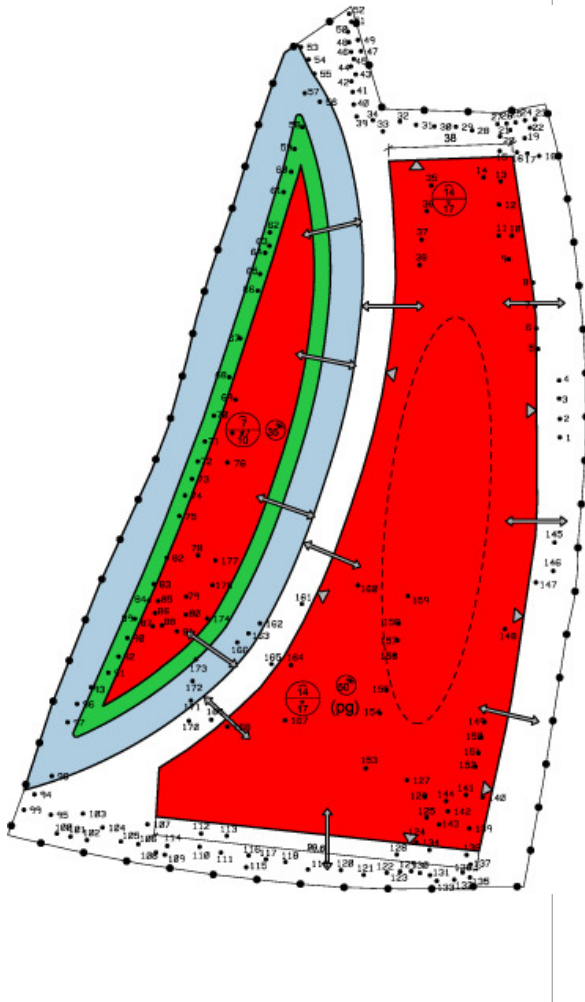
De samenhang wordt gewaarborgd door lange gebogen gevelwanden, bijna overal een gelijke bouwhoogte (2L+K), structurerend water, eenduidige architectuur, kop afwerkingen met iets hogere bebouwing (4L+K), eenvoudige inrichting van de openbare ruimte, geen voortuinen aan de openbare ruimte en een éénduidige verkeersstructuur.



Ontwerp 1:1500

Doorsnedes 1:1000

Voorbeelduitwerking



Privé-openbaar

In het binnengebied zijn zowel privé buitenruimte en een gezamenlijke binnentuin gecreëerd. Deze laatste is openbaar toegankelijk. Het bouwblok is plaatselijk opengebrouwen om het groene binnenterrein oock vanuit de publieke ruimte zichtbaar te maken en er loopt een openbaar toegankelijk pad doorheen. De villa's liggen los in de ruimte op een eiland. De overgang van privé naar openbaar is op natuurlijke wijze aangegeven door middel van een watergang. De percelen zijn twee aan twee via privé bruggen te bereiken. Het eiland wordt als privé-eigendom uitgegeven. De overige buitenruimte is openbaar.

Binnentuin en parkeren

Het parkeren ten behoeve van de villa's vindt plaats op eigen terrein en alle overige parkeerbehoefte zal ondergronds en uit het zicht worden gerealiseerd. Op het dek van de garage worden een binnentuin en de privétuinen aangelegd. De woningen liggen tegen de parkeergarage aan waardoor de garage uit het zicht ligt. Vanuit de woning is de parkeervoorziening te betreden en zijn de bergingen te bereiken, die ook in de garage liggen. In de openingen van het bouwblok liggen trappartijen tegen de parkeervoorziening om de binnentuin en het openbaar toegankelijke pad te kunnen bereiken.

Bomen

Uit de voorbeelduitwerking blijkt dat er binnen deze uitwerking een aanzienlijk aantal bomen kunnen worden behouden. Een deel kan blijven staan en voor een deel kan worden volstaan met een geringe verplaatsing.

Voor een exacte boombalans dient zoals reeds weergegeven in de randvoorwaarden een groenplan te worden gemaakt waarin het aantal en de plek van de te behouden, te verplaatsen en te verwijderen bomen dient te worden aangegeven. Daarnaast dient de herplant onderdeel uit te maken van het groenplan. Ook is er een aantal bomen niet kapvergunningplichtig.

Ter illustratie zijn hiernaast de huidige bomen in het SpvE geprojecteerd. Een duidelijke structuur ontbreekt. Voor het op te stellen stedenbouwkundig plan is het van belang een balans te vinden tussen bebouwing en openbare ruimte met inachtneming van het huidige bomenbestand door middel van een groenplan.

Vogelvlucht

