



Gemeente
Haarlem

Sonnebornterrein - Bloom

Stedenbouwkundig Programma van Eisen

december 2022

Afdeling Omgevingsbeleid

Colofon

Aan deze stedenbouwkundige visie hebben meegewerkt:

Evelien Zeelenberg/Sandra Buisman (procesmanager)

Hugo Rots (stedenbouwkundige)

Levi Vlessing (planoloog)

Karsten Glas (jurist)

Eelco de With (stedenbouwkundige)

Bij de totstandkoming is overleg gevoerd met de volgende partijen:

VAN AKEN Concepts, Architecture and Engineering B.V.

VORM

Klankbordgroep van omwonenden



Inhoudsopgave

- | | | |
|-----------|------------------------------------|----------------|
| 1. | Inleiding | blz. 5 |
| 2. | Bestaande situatie | blz. 5 |
| 3. | Stedenbouwkundige structuur | blz. 8 |
| 4. | Beleid en opgave | blz. 14 |
| 5. | Ruimtelijke spelregels | blz. 20 |

Bijlage 1. Overzicht alle spelregels

Bijlage 2. VO Stedenbouwkundig plan

Bijlage 3. Wind- en bezonningsonderzoeken



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Sonnebornterrein (Spaarndamseweg 466) is één van de ontwikkelprojecten binnen de Ontwikkelzone Spaarndamseweg eo. Deze ontwikkelzone is één van de acht door de gemeenteraad aangewezen ontwikkelzones van Haarlem waarbinnen het merendeel van de ambitie om 10.000 woningen in de periode tot 2025 te realiseren. Voor deze zone met een ambitie voor circa 650 woningen is een gebiedsvisie opgesteld en vastgesteld door de gemeenteraad (januari 2020).

Op 17 februari 2022 is in vervolg op de visie de startnotitie door de gemeenteraad vastgesteld. Hiermee is fase 2, de initiatiefase, van het planproces afgerond. In de startnotitie zijn vier ontwerpprincipes voor de locatie benoemd welke de basis zijn voor het op te stellen stedenbouwkundig plan. De vervolgstap is fase 3, de definitiefase. In de definitiefase wordt het kaderstellend product het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) opgesteld. In het SPvE worden de toetsingscriteria voor de locatie gedefinieerd bestaande uit randvoorwaarden, eisen en wensen. Het hier voorliggende document voorziet hierin.

1.2 Opgave

Voor deze locatie ligt er de opgave het gebied te ontwikkelen tot een hoogwaardig stedelijk milieu met meerdere woningtypologieën, een maatschappelijke voorziening en een openbaar groengebied met een hoge verblijfskwaliteit. Klimaatadaptatie, energietransitie en mobiliteitstransitie maken hier onderdeel van uit. De ontwikkeling draagt bij aan de woningbouwopgave voor de gemeente Haarlem en het realiseren van een openbare groene ruimte binnen deze versteende buurt.

1.3 Stedenbouwkundig programma van Eisen

Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) geeft de ruimtelijke en functionele kaders weer waaraan de nieuwe bebouwing en de openbare ruimte moet voldoen. Dit betreffen zowel kwantitatieve als kwalitatieve kaders met betrekking tot het programma, bouwvolume, openbare ruimte, bereikbaarheid, milieu- en duurzaamheids aspecten. Deze kaders zijn vastgelegd in randvoorwaarden, eisen en wensen en een spelregelkaart (zie hoofdstuk 5). Dit SPvE borgt daarmee de gemeentelijke ambities voor het Sonnebornterrein en dient als toetsings- en beoordelingsdocument voor het stedenbouwkundig plan van de ontwikkelende partij. Ook de afzonderlijke gebouwontwerpen en het ontwerp voor de openbare ruimte worden aan de hand van dit SPvE beoordeeld of het voldoet aan de opgestelde criteria. Het SPvE wordt door de Raad vastgesteld.



1.4 Stedenbouwkundig Plan

Het Stedenbouwkundig Plan (SP) bouwt verder op de randvoorwaarden, eisen en wensen uit het SPvE en vertaalt dit naar kaders voor het ontwerp van de gebouwen en voor het ontwerp van de openbare ruimte. Het SP biedt inzicht in de situering van bebouwing, volumes, afstanden, de samenhang tussen de bebouwde en onbebouwde ruimte en het functioneel programma. Het resultaat is een verkavelingsplan en een globaal ontwerp (schetsontwerp) voor de openbare ruimte. Het SP wordt opgesteld door de ontwikkelende partij VORM. De gemeente toetst of het SP voldoet aan de kaders van het SPvE.

1.5 Participatie

1.5.1 Inleiding

De ontwikkelaar VORM is in juni 2021 gestart met het betrekken van omwonenden bij het proces en inhoud. Aangezien er in dit deel van Haarlem-Noord, de Indische buurt-Zuid, geen wijkraad is, is er een klankbordgroep samengesteld om mee te denken. Deze klankbordgroep is een mix van bewoners die de buurt vertegenwoordigen; 'Buren van Sonneborn'.

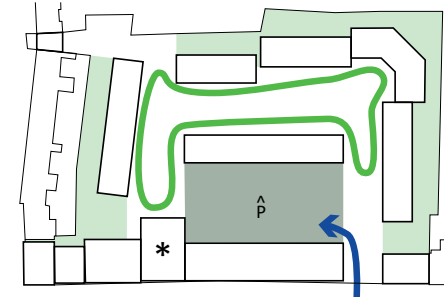


Het traject is door middel van uiteindelijk zeven overleggen met de gevormde klankbordgroep doorlopen en een informatieavond voor de belanghebbenden op 21 juni 2022. De gemeente is hierbij aanwezig geweest met uitzondering van de eerste twee overleggen. De participatie heeft betrekking gehad op het ontwerp SPvE en het concept SP. Het verslag van de participatie tot nu toe is opgenomen als bijlage 2

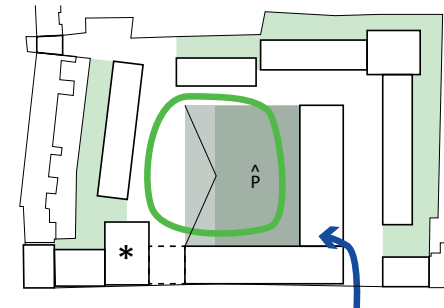
1.5.2 Inhoud en resultaat

In de verschillende bijeenkomsten met de klankbordgroep is zowel het proces als de inhoud van het ontwerp-SPvE en concept-SP besproken. Startend met studies op basis van de ontwerpprincipes uit de startnotitie en wensen vanuit de Klankbordgroep (beperkt bouwprogramma en veel groen) zijn deze in eerste instantie vertaald naar drie stedenbouwkundige modellen (zie hiernaast) en besproken met de klankbordgroep. Essentieel voor alle modellen is dat er geparkeerd wordt in een gebouwde parkeervoorziening op maaiveld waarbij op het dek een openbaar toegankelijk (dak)park wordt gerealiseerd (zie de schematische doorsnede hieronder) met zoveel mogelijk groen.

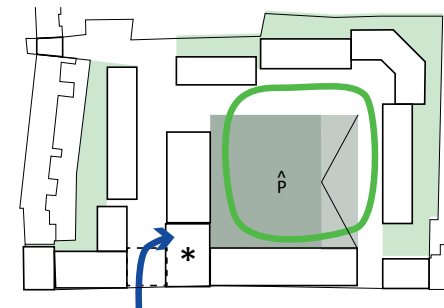
Model 1
Woonerf



Model 2a
Extravert
dakpark



Model 2b
Introvert
dakpark



Resultaat is de keuze geweest door te gaan met model 'extravert plein'. Hiervoor zijn vervolgens twee stedenbouwkundige varianten opgesteld en besproken met de klankbordgroep.

De belangrijkste verschillen zitten in:

- De positie van de toren;
- Doorgang naar Spaarndamseweg;
- In variant a1 is sprake van een brede trap aan de zuidzijde van het park (links op de afbeelding); in variant twee ligt de bebouwing direct aan het park.
- Variant 2 heeft een grotere parkeergarage en daarmee een groter openbaar park.



De hierop door de klankbordgroep gemaakte opmerkingen hebben ertoe geleid dat het ontwerp SPvE en concept SP op een aantal punten zijn aangepast en/of aangescherpt. Het gaat hierbij om:

- Specifieke aandacht voor groen; 3-30-300 en meedenken over ontwerp openbaar binnengebied als park; geen voortuinen aan park;
- Positie van de toren; deze is verder van de bestaande bebouwing geplaatst ivm privacy en bezonning;
- Het totaal autovrij maken van het middengebied mvv hulpdiensten.
- Aandacht in uitwerking SP voor verkeers- en sociale veiligheid.
- Het opnemen van de wens tot een achterom/ brandgangen;
- Betrokkenheid buurt bij inrichtingsplan openbare ruimte.

Op basis van gemaakte opmerkingen is een integrale afweging gemaakt welke heeft geleid tot één voorlopig concept stedenbouwkundig plan welke is gepresenteerd op de informatieavond van 21 juni 2022.

Dit voorlopig concept stedenbouwkundig plan:

- voldoet aan ontwerpprincipes zoals genoemd in startnotitie;
- kan in uitwerking voldoen aan opgenomen eisen ingediende moties;
- Voldoet/ kan in verdere uitwerking voldoen aan gestelde randvoorwaarden, eisen en wensen.

Op de informatieavond is de hier in het kort weergegeven planontwikkeling uitgebreid gepresenteerd. Het voorlopig concept stedenbouwkundig plan (zie hieronder) wordt op een aantal punten nog aangepast nav opmerkingen uit de informatieavond.

De belangrijkste punten hierbij zijn:

- De wijze waarop patiowoningen worden voorgesteld bij de doorgang naar de Obisstraat. Deze worden als te hoog en massaal gezien door omwonenden (schaduwwerking en privacy).
- Herenhuizen aan de noordzijde bij entree (auto)verkeer worden als te hoog gezien door omwonenden ivm schaduwwerking, privacy en functioneren zonnepanelen.



1.6 Inspraak

Het ontwerp-SPvE wordt door het college van burgemeester en wethouders vrijgegeven voor de inspraak gedurende een termijn van zes weken, zodat iedereen daarop kan reageren via een inspraakreactie.

Alle inspraakreacties worden beoordeeld en waar dit aanleiding geeft, zal het SPvE worden aangepast. Daarna wordt het SPvE vastgesteld door de Raad. Hiermee wordt de definitiefase van het planproces afgerond.

Ontwerpfase

In de ontwerpfase wordt het Stedenbouwkundig Plan (SP) opgesteld.

In de definitiefase is bij het opstellen van het SPvE is door de ontwikkelaar een concept SP opgesteld met een stedenbouwkundige visie op het plangebied. Op basis van dit concept en met inachtnaam van randvoorwaarden, eisen en wensen uit het SPvE wordt een Stedenbouwkundig Plan opgesteld. Dit SP is de basis voor verdere uitwerking van de gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte.

Vorbereidingsfase

De planning is dat na afsluiting van de ontwerpfase de ruimtelijke procedure voor het bestemmingsplan wordt opgestart en een ontwerp bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. Mede afhankelijk van de zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerpbestemmingsplan vinden mogelijk aanpassingen plaats. Het bestemmingsplan wordt vastgesteld door de Raad.



Fase	Product	Bevoegdheid	Planning
Initiatiefase	<ul style="list-style-type: none"> Startnotitie 	<ul style="list-style-type: none"> Raad 	Gereed
Definitiefase (kaders voor verder uitwerking)	<ul style="list-style-type: none"> Ontwerp-SPvE ter visie leggen Vaststellen SPvE 	<ul style="list-style-type: none"> BenW Raad 	Gereed Q4 2022
Ontwerpfase	<ul style="list-style-type: none"> Stedenbouwkundig plan (DO) Anterieure overeenkomst Inrichtingsplan 	<ul style="list-style-type: none"> BenW BenW BenW 	Q4 2022 Q4 2022 Q1 2023
Vorbereidingsfase	<ul style="list-style-type: none"> Ontwerpbestemmingsplan Bestemmingsplan Beeldkwaliteitsplan Omgevingsvergunning 	<ul style="list-style-type: none"> BenW Raad Raad BenW 	Q1 2023 Q2/Q3 2023 Q2/Q3 2023 Q3/Q4 2023
Realisatiefase	<ul style="list-style-type: none"> Uitvoering 		Q4 2023

2. Bestaande situatie

2.1 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt in de Indische buurt-Zuid, een buurt in Haarlem-Noord. De Indische buurt-zuid staat bekend als een gezellige volksbuurt die geliefd is als woonplek. De buurt kent authentieke woningen die het straatbeeld kenmerken. In de omgeving bevinden zich verschillende basisscholen, speelplekken en een winkelstraat (Cronjéstraat).

Het plangebied wordt aan de oostzijde begrensd door de Spaarndamseweg, een doorgaande weg voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer. Vanaf deze zijde is er zicht op het Spaarne en de Waarderpolder gelegen aan de overkant. Zowel aan de noordzijde als de zuidzijde en de westzijde wordt het plangebied begrensd door woonstraten met bestaande woningen. De achtertuinen van deze bestaande woningen grenzen, aan alle drie de zijden, aan het plangebied.



2.2 Historische beschrijving

Het voormalig Sonnebornterrein kent een gevarieerde geschiedenis. Zowel de ligging aan de westzijde van het Spaarne als ook de landschappelijke ondergrond hebben invloed gehad op de historische ontwikkelingen van dit gebied.

Tot in de 19e eeuw was de westzijde van het Spaarne een strandwal met agrarisch gebied. Vanaf de 19e eeuw ontwikkelde dit gebied tot een wijk met industriële bedrijvigheid, zoals fabrieken en scheepswerven. Er werden arbeiders- en middenstandsbuurtten gebouwd in de vorm van kleine of grootschalige seriematige woningbouw van één of twee lagen. De Spaarndamseweg, die aan het begin van deze eeuw nog een smalle route was, werd in de loop van de 20e eeuw steeds belangrijker en verbreed.

Op Spaarndamseweg 466 vestigde petrochemisch bedrijf Sonneborn Refined Products B.V. zich. Na tientallen jaren sloot het bedrijf zijn deuren in Haarlem. De panden van het bedrijf zijn gesloopt en de vrijgekomen grond wacht op nieuwe ontwikkelingen.

De verschillende cultuurhistorische karakteristieken van de gebieden ten westen en ten oosten van het Spaarne en de historische verkavelingspatronen zijn nog altijd zeer herkenbaar. Het stratenpatroon in de buurten aan de westzijde van het Spaarne volgt de richting van de historische, agrarische verkaveling en de strandwal. De belangrijkste oost-weststraten zijn opgespannen tussen de Rijksstraatweg en de Spaarndamseweg, de historische hoofdroutes. Ook het onderscheid tussen de oude industrie aan de westzijde van de rivier met daarachter de fijnmazige woonbuurten is nog steeds goed te zien (zie afbeelding).

2.3 Vigerende planologische situatie

Voor Spaarndamseweg nr. 466 gelden meerdere bestemmingsplannen:

- Reparatieplan C Haarlem 2020, vastgesteld op 22-04-2021
- Reparatieplan B Haarlem 2019, vastgesteld op 21-11-2019
- Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018, vastgesteld op 17-05-2018
- Beheersverordening Deli-terrein/ Spaarndamseweg, vastgesteld op 26-05-2016.

In deze beheersverordening geldt de bestemming bedrijvigheid. Dat betekent dat een herziening van het bestemmingsplan nodig is in een later stadium.

2.4 Eigendomssituatie

Projectontwikkelaar VORM is de eigenaar van het gehele plangebied.



3. Stedenbouwkundige structuur

3.1 Bebouwingsstructuur

Het voormalig Sonnebornterrein was een industrieel bedrijventerrein met verschillende panden. Deze voormalige industriële gebouwen zijn gesloopt. De bestaande situatie is een braakliggend terrein welke aan drie zijden strak wordt omsloten door de achterkanten (tuinen) van grondgebonden particuliere woningen in overwegend twee lagen met een kap of een dakopbouw en door de Spaarndamseweg waarvan het huidige profiel een strakke begrenzing is. Door deze ligging en oriëntatie heeft het gebied een zelfstandig karakter.

Aansluiten op de schaal van de bestaande bebouwing, de schil, is één van de in de startnotitie genoemde ontwerpprincipes.

3.2 Ruimtelijke structuur

Het plangebied is een open gebied in de stedelijke wand die op verschillende kavels langs het Spaarne loopt. Dit betekent dat rekening houdend met het genoemde onder de bebouwingsstructuur er hier de mogelijkheid ligt binnen de ontwerpprincipes openbare (groene) ruimte te creëren welke het karakter van deze buurt gaat bepalen. Deze openbare ruimte wordt met de ontsluitingen van het gebied waaronder de doorgang aan de Floresstraat bepalend voor de identiteit van het gebied.

De heldere structuur van de openbare ruimte en de menselijke maat in de profielen van huizen en straten vormen de kernkwaliteit van deze buurt. Helaas wordt deze kernkwaliteit weggedrukt door de dominantie van met name het autoparkeren waardoor de beleving van de kernkwaliteit wordt beperkt.

De ligging aan het Spaarne, met uitzicht over het Spaarne, geeft een extra ruimtelijke kwaliteit.

3.3 Functionele structuur

De stedelijke wand langs de Spaarndamseweg heeft een gemengd karakter. De bebouwing is een mix van voorzieningen in de plint, variërend van woonwinkels tot een supermarkt, met woningen in de verdiepingen daarboven. Dit wordt afgewisseld met enkele bedrijfspanden en enkele rijtjeswoningen of appartementengebouwen. Er zijn meerdere plekken langs de Spaarndamseweg waar transformatie plaats vindt naar een combinatie van stedelijk wonen en werken. Hierbij dient goede afstemming plaats te vinden waar welke functie het beste tot zijn recht komt.

De kade voor het Sonnebornterrein wordt gebruikt voor de aanleg van riviercruiseschepen, die hier in de zomermaanden komen en schepen voor de opvang van vluchtelingen.

De achterliggende buurt bestaat uit een woonwijk met voornamelijk grondgebonden woningen. Op verschillende plekken in de wijk zijn kleinschalige voorzieningen als een supermarkt, kerk of bedrijf. Naast wonen is met name het realiseren van groene openbare ruimte de belangrijkste opgave.

3.4 Erfgoed

Het plangebied ligt niet in het beschermd stadsgezicht en er zijn geen monumenten of orde 2 panden. De oorspronkelijke industriële bebouwing is gesloopt.

3.5 Verkeer en parkeren

Het terrein is afgesloten van verkeer en parkeren. Aan de oostzijde van het plangebied ligt de Spaarndamseweg, in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit benoemd

als een lange lijn langs het Spaarne met een recreatieve functie voor verblijf aan het water en maken van ommetjes. Daarnaast een drukke verkeersweg voor zowel doorgaand verkeer als bestemmingsverkeer.

Over de Spaarndamseweg rijdt één buslijn met een frequentie van één maal per uur. Dichtbij zijnde halte is de Zaanenstraat. Samen met de overige ontwikkelingen aan de Spaarndamseweg is te overwegen de frequentie van de buslijn te verhogen.

De straten rondom het plangebied worden gedomineerd door geparkeerde auto's, fietsparkeren en straatmeubilair. Het zogenoemde laadvermogen van de openbare ruimte wordt hier zwaar op de proef gesteld waarbij met name het (openbaar) groen een achterstand in te halen heeft. Binnen het plangebied kan hier voor de directe omgeving deels in worden voorzien door het realiseren van een openbare plek met een overwegend groen karakter en het oplossen van het parkeren op eigen terrein. Dit kan echter het basisprobleem 'de verstening' van de buurt niet alleen oplossen. Hiervoor zijn structureel financiële middelen noodzakelijk voor de bestaande openbare ruimte.

3.6 Ecologie, bomen en groen

De Indische buurt, waarin het plangebied gelegen is, is een buurt met weinig groen in de openbare ruimte. Een groot aantal woningen heeft een voor- en achtertuin. De bomenstructuur en in de openbare ruimte heeft zowel kwantitatief als kwalitatief een impuls nodig om de buurt leefbaar te houden. Binnen het plangebied wordt zoals eerder aangegeven openbare ruimte, gecreëerd met veel groen en bomen. Daarnaast wordt afgewogen op welke wijze natuurinclusief bouwen kan worden toegepast. Inrichting van de openbare ruimte wordt gedaan in overleg met de buurt en een landschapsarchitect. Daarnaast worden er aansluitend op de bestaande achtertuinen nieuwe private achtertuinen gerealiseerd.

3.7 Klimaatadaptatie en water

Klimaatbestendig ontwerpen is een integrale opgave die rekeningen houdt met water, hitte en droogte. De gebouwde omgeving kan sterk bijdragen aan de klimaatadaptieve stad. Bij elk plan zal bekeken worden hoe het een klimaatadaptieve omgeving oplevert.

Met betrekking tot water geldt vanuit het waterschap de regel dat 15% van toegevoegd verhard oppervlak moet worden gecompenseerd omdat het gebied meer dan 10 jaar onbebouwd is. Naast oplossingen in de openbare ruimte zal gezocht moeten worden naar waterbuffering op gebouwen, eventueel in combinatie met een financiële bijdrage aan de rekening courant (waterberging) van de Gemeente Haarlem, zodat daarmee elders wateroppervlak gerealiseerd kan worden.

3.8 Ondergrond

3.8.1 Bodemkwaliteit

Op het voormalig Sonnebornterrein werden met name ingrediënten voor Vaseline geproduceerd en opgeslagen. Als gevolg van deze activiteiten in het verleden is de bodem ernstig verontreinigd geraakt met aan olie gerelateerde stoffen en asbest.

Nadat het bedrijf is weggegaan heeft dit het achtergelaten terrein en delen van de openbare weg laten saneren. Hierbij is sterk verontreinigde grond tot een maximale diepte van plaatselijk 4 meter afgegraven. Ook is sterk verontreinigd grondwater onttrokken. Er zijn geen sterke verontreinigingen in de grond op het terrein achtergebleven. Het grondwater was na de sanering grotendeels schoon; op enkele plekken was het grondwater hooguit licht verontreinigd. Dit was geen aanleiding voor verdere maatregelen.

De sanering heeft daarmee het doel gehaald: de locatie is geschikt gemaakt voor het voorgenomen gebruik: wonen.

Het Evaluatierapport bodemsanering Sonneborn fase 1 bedrijfsterrein en

omliggende tuinen Spaarndamseweg 466 te Haarlem (door Grondslag BV, project 16546, gedateerd 15 april 2011) is beoordeeld. In een beschikking is met de resultaten van de sanering ingestemd. De saneringsdoelstelling is gehaald.

Ook het aan het Sonneborn-terrein grenzende deel van de openbare weg (stoep en deel rijweg) is gesaneerd waarbij alle sterk verontreinigde grond en grondwater is verwijderd. In de kade is olieverontreiniging achtergebleven. Hiervan gaan geen risico's uit voor het gebruik als infrastructuur.

Behalve ondiep zijn onder het voormalige bedrijfsterrein diepe grondwaterverontreinigingen aanwezig van benzeen en VOCl. Deze zijn gemeten op een diepte vanaf 10 meter beneden maaiveld tot enkele tientallen meters diepte. Conform het saneringsplan zijn deze verontreinigingen bewust niet gesaneerd. Sanering van de benzeenverontreiniging was niet spoedeisend. De bron van de VOCl-verontreiniging leidt op de saneringslocatie niet tot risico's voor de mens of het ecosysteem. De verontreinigingen kunnen nu, na afloop van de sanering, beschouwd worden als restverontreiniging. Actieve nazorg is voor deze verontreinigingen niet noodzakelijk. Wel moet rekening worden gehouden met deze restverontreiniging in het geval er op deze diepte leidingen worden aangelegd voor bijvoorbeeld bodemenergiesystemen.

Bij het indienen van een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen zal een actualiserend bodemonderzoek ingediend moeten worden, zodat vast kan worden gesteld dat de bodemkwaliteit niet is verslechterd sinds de sanering.

De huidige bodemkwaliteit is na de gedane sanering geschikt voor beoogd gebruik; ontwikkeling van woningen met tuin. Ook het realiseren van een wadi of ondergrondse parkeergarage zal geen probleem zijn doordat de verontreiniging 10 m diep is. Bij aanvraag van de omgevingsvergunning moet een actualiserend bodemonderzoek gedaan worden.

3.8.2 Kabels en leidingen

Op 09-12-21 is een KLIC melding gedaan. In deze KLIC meldingen is op meerdere plekken in/rondom het plangebied ondergrondse infrastructuur waar rekening mee gehouden moet worden, vooral langs de plangrenzen en aan de zuidzijde.

Er zijn meerdere parijen die belang hebben, conform wetgeving zal deze CLIC melding behandeld moeten worden bij de herontwikkeling van Spaarndamseweg nr. 466.

3.8.3 Archeologie

Spaarndamseweg nr. 466 valt op de Archeologische Beleidskaart Haarlem (ABH) in categorie 4 (geel); Gebied met middellage archeologische verwachting. Voor categorie 4 geldt: Bij plannen waarbij bodemversturende activiteiten plaatsvinden van meer dan 2500 m² en dieper dan 30 cm onder het maaiveld dient een archeologisch rapport te worden overlegd (systematiek voorwaarden aan vergunningen).

om de inpassing van de vele opgaven optimaal en slim te laten landen in de stad. Twaalf speerpunten en zes strategische keuzes vatten de essentie samen:

01 Mengen en verdichten;

1. Woningbouw concentreren in grootschalige gebiedsontwikkelingen.
2. Substantieel aantal arbeidsplaatsen toevoegen aan de Waarderpolder en bij de OV-knooppunten.
3. Beschermen bestaande wijken: mengen en karakter behouden.

02 Buurtgericht ontwikkelen;

4. Versterken tien-minuten netwerk en stadsstraten.
5. Sociale basis en ontmoetingsplaatsen in de buurt versterken.

03 Vergroenen en vernatten;

6. Ruimte creëren voor klimaatadaptatie ten koste van ruimte voor auto.
7. Boezemwaterstructuur versterken.

04 Bevorderen gezonde leefomgeving;

8. Meer kwaliteit in het buitengebied: onder andere opwaarderen natuurwaarde van boerenland.
9. Ecologische verbindingen tussen hotspots versterken.

05 Ruimte voor energietransitie;

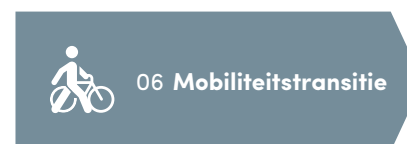
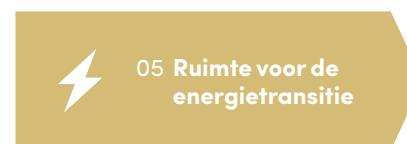
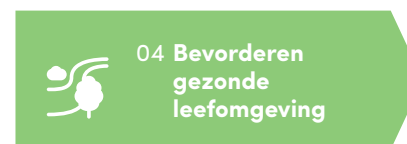
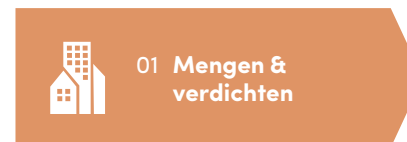
10. Ruimte reserveren en creëren voor energietransitie.

06 Mobiliteitstransitie;

11. Regionale fietsverbindingen verbeteren en verbinden met tien-minuten netwerk.
12. Knooppuntontwikkelingen in combinatie met verbeteren HOV bereikbaarheid.

Voor Spaarndamseweg 466 zijn speerpunten 1,3,4,5, 6 en 10 het meest relevant.

6 STRATEGISCHE KEUZES



14 SPEERPUNTEN

- 1 Woningbouw concentreren in grootschalige gebiedsontwikkelingen.
- 2 Substantieel aantal arbeidsplaatsen toevoegen aan de Waarderpolder en bij de OV-knooppunten.
- 3 Beschermen bestaande wijken: menging en cultuurhistorische waarden behouden.
- 4 De leefbaarheid van wijken en buurten te versterken met buurtgroen.
- 5 Versterken tien-minuten netwerk en stadsstraten.
- 6 Sociale basis en ontmoetingsplaatsen in de buurt versterken.
- 7 Ruimte creëren voor klimaatadaptatie ten koste van ruimte voor de auto.
- 8 Boezemwaterstructuur versterken.
- 9 Bij nieuwbouw het parkeren van auto's in principe ondergronds te realiseren, met inachtneming van reeds gemaakte afspraken.
- 10 Meer kwaliteit in het buitengebied: onder andere opwaarderen natuurwaarde van boerenland.
- 11 Ecologische verbindingen in en om de stad tussen hotspots versterken.
- 12 Ruimte reserveren en vrijmaken voor energietransitie.
- 13 Regionale fietsverbindingen verbeteren en verbinden met tien-minuten-netwerk.
- 14 Knooppuntontwikkelingen in combinatie met verbeteren HOV bereikbaarheid.

4.2 Spaarndamseweg Ontwikkelvisie.

Het plangebied ligt in de ontwikkelzone Spaarndamseweg eo. Voor de ontwikkeling van deze zone is de ontwikkelvisie Spaarndamseweg e.o. opgesteld. Deze ontwikkelvisie is in januari 2020 vastgesteld door de gemeenteraad. De visie is bedoeld om lopende en toekomstige ontwikkelingen op elkaar af te stemmen. Daarnaast geeft de visie richting aan nieuwe ontwikkelingen, waarborgt de samenhang in het gebied en stuurt ambities voor de langere termijn en biedt de basis voor het maken van stedenbouwkundige plannen en buitenruimte-ontwerpen.

Deelgebied Midden

De Sonnebornlocatie maakt deel uit van 'Deelgebied Midden'. De locatie wordt ontwikkeld met woningbouw in combinatie met (maatschappelijke) voorzieningen en groene verblijfsplekken.

Voor de Sonnebornlocatie gelden de algemene regels uit de visie en een aantal kavel specifieke bouwregels. Deze vormen mede de basis voor de spelregelkaart.

Algemene bouwregels

1. Bebouwing is in principe alzijdig georiënteerd. Dat wil zeggen dat er geen achterkanten van woningen of blinde gevels grenzen aan de openbare ruimte.
2. Plinten zijn van hoge kwaliteit. Plinten vormen de randen van de openbare ruimte en een goede plint is daarom een cruciaal onderdeel van een goede openbare ruimte. Een goede plint bevat voordeuren, leefvertrekken en commerciële en maatschappelijke voorzieningen, van waaruit ogen op de straat/openbare ruimte zijn gericht.
3. Nieuwe ontwikkelingen voegen kwalitatief hoogstaande buitenruimte toe in de vorm van openbaar toegankelijke, groene verblijfsplekken.
4. Er wordt gebouwd in de rooilijn, tenzij nadrukkelijk anders vermeld.
5. De overgangen van openbaar naar privé worden helder en kwalitatief hoogwaardig vormgegeven. Daarbij is het doel dat deze overgangszone (bijvoorbeeld geveltuin of Delftse stoep) uitnodigt tot actief gebruik.
6. Gebouwen hebben een duidelijke beëindiging in de hoogte. Met een duidelijke beëindiging in hoogte wordt bedoeld dat het bovenste deel van het gebouw duidelijk herkenbaar is vormgegeven en daarmee afwijkend is van de rest van de

gevel. Dit draagt bij aan de leesbaarheid van en oriëntatie op een gebouw.

7. De oude industriële kavels dienen architectonisch als eenheid herkenbaar te blijven, zodat recht gedaan wordt aan het industriële verleden.

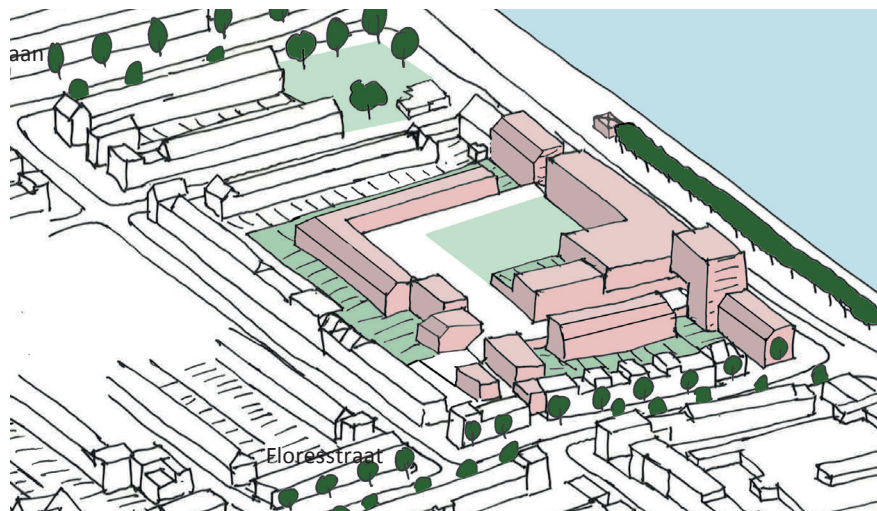
8. Daken worden benut voor duurzaamheidsdoelstellingen door middel van beplanting of installaties voor duurzame energieopwekking.

9. Woningen worden zoveel mogelijk gedifferentieerd in grootte en doelgroep. De gewenste differentiatie hangt af van de context en grootte van het specifieke project.

10. Parkeren van auto's en fietsen dient op eigen terrein uit het zicht en bij voorkeur ondergronds te worden opgelost. De Haarlemse parkeernormen zijn leidend.

Kavel specifieke bouwregels

1. Bebouwing langs het Spaarne heeft een stedelijke hoogte (minimaal 4 lagen, maximaal 6 lagen).
2. Middelhoog accent (tot 10 lagen) bij de Floresstraat.
3. De hoogte van bebouwing achter de Spaarndamseweg sluit aan op de omliggende bebouwing.



Impressie van het gebied in de ontwikkelvisie Spaarndamseweg.

4.3 Nota ruimtelijke kwaliteit 2012

De nota ruimtelijke kwaliteit vastgesteld door de gemeenteraad in 2012 is het toetsingskader voor de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) voor zowel bebouwing als openbare ruimte.

Gedurende de planvorming wordt de ARK nauw betrokken door deze regelmatig te informeren over de stand van zaken en de voortgang. Het SPvE voorziet in aanvullende en geactualiseerde criteria waarin de NRK niet (meer) voorziet. Het SPvE is in die zin ook het toetsingskader welke door de ARK wordt gehanteerd.

4.3.1 Visie, de gouden regels

De visie op de ruimtelijke kwaliteit richt zich op hoofdlijnen en op de samenhang tussen de bebouwde en onbebouwde ruimte. Hiervoor zijn tien gouden regels geformuleerd. Dit zijn geen oplossingen of ontwerpprincipes. Het gaat om de uitgangspunten van de manier waarop de stad omgaat met de kwaliteit van de ruimte en welke prioriteiten worden gelegd.

1. Kiezen voor toekomstbestendigheid
2. Synergie tussen toekomst-, gebruiks- en belevingswaarde staat centraal
3. De bestaande kwaliteit is het vertrekpunt
4. Gebouwen en buitenruimtes vormen samen de stad
5. De lange lijnen maken de stad herkenbaar
6. Beeldbepalende plekken bepalen de identiteit van de stad
7. Gedeelde weelde en gedeelde verantwoordelijkheid
8. De gebiedstypologie moet meegenomen worden in afwegingen
9. De gemeente volgt haar uitgezette koers
10. Durf te kiezen en doe dat vooraf

4.3.2 Consolidatie regie

Het Sonnebornterrein is gelegen in de Indische buurt in 'De geconsolideerde stad'. In de Beoordelingskaders Ruimtelijke Kwaliteit valt het gebied onder de consolidatieregie.

4.3.3 Gebiedstype

Het Sonnebornterrein valt onder het gebiedstype 'Eerste uitbreidingen buiten de vestinggracht (1870 - 1920)'; typologie is een orthogonaal stratenpatroon op vroeger poldersloten, gesloten bouwblokken, weinig openbare ruimte en pleinen zijn eigenlijk restruimtes.

4.3.4 Toetsingscriteria

Voor de relevante toetsingscriteria wordt verwezen naar de Nota Ruimtelijke Kwaliteit, deel 2, Beoordelingskaders Ruimtelijke Kwaliteit 2012 en de Nota Dak (2012).

4.4 Structuurvisie Openbare Ruimte 2017

Met de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) wil Haarlem de kwaliteit en de beleving van de openbare ruimte verbeteren. Hiervoor is het noodzakelijk prioriteiten te stellen en keuzes te maken. Er zal een afweging moeten worden gemaakt tussen alle claims op de openbare ruimte, zowel boven- als ondergronds. Om in 2040 tot een groene en bereikbare stad te komen, maakt Haarlem in de SOR 12 hoofdkeuzes. Deze geformuleerde keuzes zijn allemaal direct of zijdelings van belang voor het Sonnebornterrein. Met name als het gaat om het creëren van een goede verblijfskwaliteit, openbare ruimte en bereikbaarheid voor langzaam verkeer en OV, ruimte voor groen en klimaatadaptatie. Het plangebied is op de visiekaart aangeduid als 'stedelijk gebied' (zie ook Omgevingsvisie hs 5.1).

4.5 Handboek Inrichting Openbare Ruimte 2016

Het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR, 2016) beschrijft de keuzes voor de inrichting van straten, pleinen, plantsoenen en parken (de openbare ruimte) in Noord. Het HIOR is bedoeld als integrale handleiding voor inrichting en ontwerp, en heeft consequenties voor uitvoering, onderhoud en gebruik. Het HIOR bevat richtlijnen voor een uniform ontwerp van de openbare ruimte. Daarnaast kan regie worden gevoerd bij inrichtingsplannen ontworpen en

uitgevoerd door externen. Voor het Sonnebornterrein dient voor de inrichting van de openbare ruimte het HIOR als uitgangspunt te worden genomen. De inrichting van het centraal gelegen park is maatwerk.

4.6 Nota Hoogbouwprincipes 2018

De gemeente heeft in de Nota Hoogbouwprincipes (NHP, 2018) een aantal principes vastgelegd waaraan hoogbouwplannen binnen Haarlem moeten voldoen. We spreken vanaf 10 bouwlagen, en/of 30 meter hoogte, van hoogbouw.

In de ontwikkelvisie Spaarndamseweg is vastgelegd dat op het Sonnebornterrein een hoogteaccent tot 30 meter is toegestaan op of nabij de kruising Spaarndamseweg- Floresstraat. Dit hoogbouwaccent dient te voldoen aan de relevante criteria uit de Nota.

4.7 Economische visie Haarlem 2020

Met de Economische Visie Haarlem 2020 wilt Haarlem ook in de toekomst een woon-werkstad blijven. In de economische visie is de ambitie opgenomen om per extra inwoner minimaal 0,43 arbeidsplaats toe te voegen. De streefwaarde is 0,5 arbeidsplaats per inwoner. Voor het Sonnebornterrein wordt als eis 0,43 arbeidsplaats per woning opgenomen zoals weergegeven in de startnotitie.

4.8 Woonvisie 2021-2025

De doelstelling van de Woonvisie 2021-2025 is op hoofdlijnen om meer, betaalbaarder en energiezuiniger woningaanbod in de Haarlemse wijken te realiseren voor verschillende woningzoekenden samen met betrokken partners zodat de wijken vitaal en veerkrachtig blijven. Bijzondere aandachtspunten voor het Sonnebornterrein is de verscheidenheid aan woonvormen waaronder het beoogde Oranjehuis (Blijfhuis).

Het bouwplan bevat circa 150 woningen. Met betrekking tot de verdeling van

de segmenten is bepaald dat 50% in de sociale huur wordt gerealiseerd en voor de overige 50% een deel middelduur (zie motie 'Sonnebornterrein ook voor middeldure woningen' 17-02-2022 waarin de Raad het college opdraagt zich in te zetten om een zo hoog mogelijk percentage middeldure woningen te realiseren). De woningen in het Blijfhuis kunnen worden toegerekend aan het segment sociale huur.

4.9 Mobiliteitsbeleid 2021

Haarlem zet met het Mobiliteitsbeleid (2021) in op een mobiliteitstransitie. Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare stad zijn. Maar Haarlem groeit ook. Het bereikbaar houden van de groeiende stad vormt een grote uitdaging, in het mobiliteitsbeleid staat beschreven hoe Haarlem met deze uitdaging om gaat. Dit mobiliteitsbeleid is vastgesteld in september 2021.

In het mobiliteitsbeleid staat de mobiliteitstransitie centraal: een verschuiving naar meer lopen, fietsen en gebruik van OV en minder autogebruik. De principes hiervan zijn:

- Binnen de stad reizen we zoveel mogelijk te voet of met de fiets
- De reizen van en naar de stad doen we zoveel mogelijk met een steeds schoner OV
- We gebruiken de (elektrische) auto alleen als het niet anders kan
- Onze distributie organiseren we steeds schoner
- Door voorzieningen dichtbij huis beperken we de noodzaak tot lange(re) reisafstanden.

4.10 Beidsregels Parkeren en tweede wijziging

Dit beleid uit 2015, met de tweede wijziging uit 2019, biedt de mogelijkheid om een mobiliteitsplan op te stellen waarin wordt verkend of onderbouwd afgeweken kan worden van de Haarlemse parkeernormen. VORM is voornemens een mobiliteitsplan op te stellen.

4.11 Nota Bouwen en Parkeren (concept)

Een belangrijke pijler binnen het Mobiliteitsbeleid is de mobiliteitstransitie die door Haarlem wordt nagestreefd. De fiets- en autoparkeernorm kennen een directe relatie met deze ambitie. Door in een woningbouwontwikkeling meer, kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen beschikbaar te stellen, wordt het fietsgebruik gestimuleerd. De volgende beleidskeuzes zijn in de Nota uitgewerkt: Fietsparkeren goed geregeld: Haarlem hanteert fietsparkeernormen en kwaliteitseisen waar nieuw aan te leggen fietsparkeerplaatsen aan moeten voldoen.

Verlaagde autoparkeernormen: ten opzichte van de Beleidsregels Parkeernormen 2015 zijn de autoparkeerplaatsen die Haarlem hanteert verlaagd.

Toepassing van mobiliteitscorrecties: in het stappenplan op basis waarvan de fiets- en autoparkeernormen worden toegepast is een belangrijke rol weggelegd voor de inzet van mobiliteitsconcepten.

Bereikbaarheidsfonds: Haarlem introduceert in deze beleidsregel het bereikbaarheidsfonds.

De Nota Bouwen en Parkeren voorziet in de onderbouwing van de beleidskeuzes en de toe te passen normen voor fiets- en autoparkeren. In een opgesteld stappenplan kan per project op basis van de gestelde normen de parkeereis worden bepaald en opgelost.

4.12 Richtlijn Duurzaam Bouwen

In de Richtlijn duurzaam bouwen staan de duurzaamheidsuitgangspunten die voortkomen uit diverse beleidsstukken beschreven. Deze richtlijn verzameld en formuleert op concrete wijze wat de gemeente op gebied van duurzaamheid vraagt aan bouwende partijen. Deze vraag is ook van toepassing op deze ontwikkeling. Haarlem wil in 2040 aardgasvrij zijn, in 2040 circulair en in 2050 klimaatbestendig .

De richtlijn duurzaam bouwen kent vijf verschillende duurzaamheidsthema's;

1. Energie en warmte

Het algemene uitgangspunt is dat energieverbruik zo veel mogelijk wordt gereduceerd en dat de resterende vraag zo duurzaam mogelijk moet worden ingevuld.

2. Klimaatadaptatie

Klimaatbestendig ontwerpen is een integrale opgave die rekeningen houdt met water, hitte en droogte. De gebouwde omgeving kan sterk bijdragen aan de klimaatadaptieve stad.

3. Groen en Ecologie / Natuurinclusief bouwen

Haarlem zet in op het behouden en versterken van de kwantiteit en kwaliteit van natuur en groen in de stad. De ambitie is om bij elk project af te wegen hoe natuurinclusief bouwen mogelijk en relevant is.

4. Circulariteit

Haarlem wil stappen zetten in de richting van een circulaire economie. De doelstelling is dat Haarlem per 2040 circulair is.

5. Mobiliteit

Om de groeiende stad zowel bereikbaar als leefbaar te houden, wordt ingezet op een duurzame mobiliteitstransitie. Dat houdt in dat de stad zo wordt ingericht dat het meer vanzelfsprekend is om met te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te gaan.

4.13 Ecologisch beleidsplan

Het Ecologisch Beleidsplan (actualisatie 2019) heeft als doel het kwalitatief verbeteren en verhogen van de ecologische waarden en de richtlijnen uit het beleid verankeren in planprocessen en beheren onderhoudsprogramma's. Bij nieuwe relevante ruimtelijke ontwikkelingen wordt het ecologisch beleidsplan Haarlem betrokken. Vanuit het Bomenbeleidsplan en de Bomenverordening worden er eisen gesteld aan de eventuele kap, verplanting en herplanting van bomen.

Voor wat betreft het waterbeleid willen de gemeente Haarlem en Rijnland graag tot een reductie van afvalwater komen om een doelmatigheidswinst voor ontwerp en bouw van de nieuwe zuivering te behalen. Een reductie van afvalwater kan bereikt worden door het hemelwater af te koppelen van gemengde riolering en dit te lozen in de bodem of op oppervlaktewater. Wanneer er sprake is van een toename van het verhard oppervlak dan moet hiervoor compensatie plaatsvinden.

4.14 Groenbeleidsplan 2022

In het Groenbeleidsplan zijn op basis van de beschrijving van de huidige situatie verbeterpunten gedefinieerd. Het gaat hierbij om zowel de kwaliteit als kwantiteit van het groen;

- Herstel en ontwikkeling van een samenhangend netwerk aan groen- dragers met aandacht voor ecologie (en biodiversiteit);
- Meer aanbod van recreatief groen op loopafstand;
- Vergroening van versteende werken;
- Verbetering van groeiomstandigheden en hiermee groenkwaliteit.

4.15 Politiek – bestuur

4.15.1 Coalitieakkoord 2022-2026

‘De stad is in 2026 op alle fronten duurzamer geworden: economisch, in de energievoorziening, in het verwarmen van huizen en gebouwen en de wijze waarop we ons verplaatsen.’

De focus ligt de komende jaren op uitvoering met de in december 2021 door de gemeenteraad vastgestelde Omgevingsvisie als leidraad.

4.15.2 Startnotitie

Bij de vaststelling van de Startnotitie door de gemeenteraad zijn er twee moties aangenomen:

Motie: Sonneborn to be wild

Verzoekt het college in overleg met bewoners en de ontwikkelaar specifieke randvoorwaarden en eisen terug te laten komen in het stedenbouwkundig programma van eisen op een zodanige manier, dat er maximaal wordt ingezet op het ecologisch en functioneel vergroenen van het gebied (met aandacht voor natuurlijk spelen) waarbij rekening wordt gehouden met ontwerpprincipes uit de ontwikkelvisie Spaarndamseweg.

Motie: Sonnebornterrein ook voor middeldure woningen

Draagt het college op: zich in te zetten om een zo hoog mogelijk percentage middeldure woningen te realiseren in het project op het Sonnebornterrein.

In dit SPvE zijn ten aanzien van deze moties een aantal eisen opgenomen in hoofdstuk 5

5. Spelregels

5.1 Inleiding

De randvoorwaarden, eisen en wensen voor de ontwikkeling van het Sonnebornterrein (Spaarndamseweg 466) komen voort uit de ontwikkelvisie en het ruimtelijk concept en gebaseerd op landelijke wet- en regelgeving en gemeentelijk beleid. Ze geven de kaders waaraan het stedenbouwkundig plan – met bijbehorend mobiliteitsplan en beeldkwaliteitsplan voor de gebouwen en de openbare ruimte, moet voldoen.

5.1.1 Leeswijzer

Op allerlei vlakken zit er overlap in de te behandelen thema's en de kaders die hieraan in dit hoofdstuk worden meegegeven. Een onderwerp als duurzaamheid heeft bijvoorbeeld betrekking op de inrichting van de openbare ruimte, maar ook op de gebouwontwerpen en op mobiliteit. Daarom moet dit hoofdstuk altijd in zijn totaliteit doorgenomen worden, ook als de informatievraag betrekking heeft op één thema. Voor het toetsen van het Stedenbouwkundig Plan is de spelregelkaart met de criteria per thema het meest relevant. De overige aanvullende criteria zijn opgenomen in bijlage 1 en hebben hoofdzakelijk betrekking op de uitwerking van de bebouwing, inrichting openbare ruimte en civiele-techniek.

5.1.2 Randvoorwaarden, eisen en wensen

Binnen de spelregels voor de ontwikkeling van Spaarndamseweg nr. 466 wordt onderscheid gemaakt tussen randvoorwaarden, eisen en wensen:

Randvoorwaarden

Dit zijn wettelijke eisen, vaak landelijk opgelegd. De gemeente kan daar niet van afwijken. Deze randvoorwaarden moeten dus in de herontwikkeling worden meegenomen.

Eisen

Dit zijn harde normen waar aan moet worden voldaan. De gemeente legt deze eisen op.

Het onderscheid met een randvoorwaarde is, dat het een norm betreft die vanuit het project in principe wel beïnvloed kan worden. Afwijken van een eis kan alleen als er een gelijkwaardige oplossing voor gevonden wordt of dat het om goed onderbouwde redenen niet mogelijk blijkt te zijn om aan de eis te voldoen.

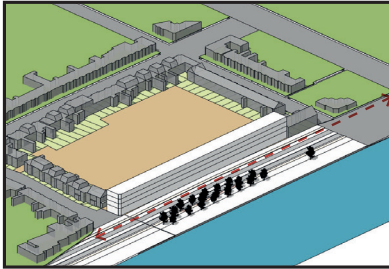
Wensen

Dit zijn zachte kaders. Het zijn zaken waarvan de gemeente graag wil dat de initiatiefnemer er aandacht voor heeft of meeneemt in zijn plan. Als de initiatiefnemer er niets mee doet, verlangt dat wel een uitleg

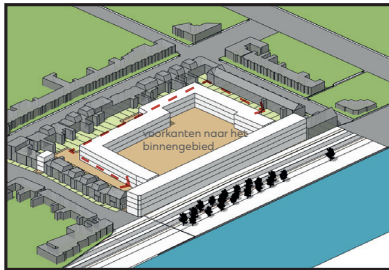
5.1.3 Beoordeling van de plannen

Het ambtelijk team beoordeelt het stedenbouwkundig plan (SP) met bijbehorend mobiliteitsplan (MP) dat door de ontwikkelende partij wordt opgesteld. Het ambtelijk team heeft hierbij de bevoegdheid om te beslissen of onderdelen van deze plannen wel of niet voldoen aan de betreffende randvoorwaarden, eisen en wensen. Dit geldt ook voor randvoorwaarden en eisen die niet gekwantificeerd zijn. Het is dus aan het ambtelijk team om te beoordelen of het SP en BKP (en vervolgens de gebouwontwerpen en het ontwerp openbare ruimte) voldoen aan kwalitatieve eisen.

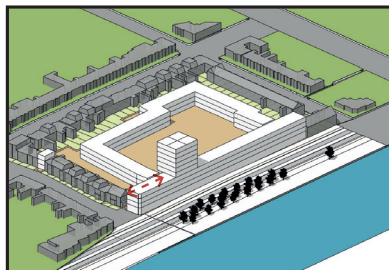
Mochten de ontwikkelende partijen om goed gemotiveerde redenen op onderdelen afwijken van de geformuleerde eisen en wensen, dan is het aan het ambtelijk team om te beoordelen in hoeverre dit mogelijk is en of er akkoord gegaan kan worden met de voorgedragen oplossing.



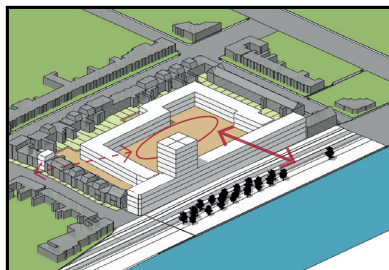
*Ontwerpprincipe 1:
Stedelijke wand langs het Spaarne*



*Ontwerpprincipe 2:
Aanhelen van achterkanten*



*Ontwerpprincipe 3:
Middelhoog accent markeert Floresstraat*



*Ontwerpprincipe 4:
Verblijfsgebied centraal in gebied*

5.2 Hoofdropzet

5.2.1 Ontwerpprincipes

Vanuit de ontwikkelvisie Spaarndamseweg volgen vier belangrijke ontwerpprincipes voor het gebied:

Ontwerpprincipe 1 betreft de stedelijke wand langs het Spaarne. Dit principe komt al uit de gebiedsvisie uit 2008 en gaat enerzijds over hoogte (4 tot 6 lagen) en anderzijds over het karakter van de bebouwing aan het Spaarne. Dit past in de transitie van de Spaarndamseweg van een industriële overslagsruimte naar een stedelijke boulevard.

Ontwerpprincipe 2 gaat over de omgang met de achterkanten. Oorspronkelijk zijn de woningen met de achterkant tegen de industrieën geplaatst. Als deze achterkanten grenzen aan de openbare ruimte, levert dat onoverzichtelijke en rommelige ruimtes op. Bij de ontwikkeling van de voormalige industriële kavels is het daarom van belang deze achterkanten goed aan te helen.

Principe 3 gaat over de plaatsing van een middelhoog bouwwerk. In de stedelijke wand uit het eerste principe komen middelhoge en hoge accenten. Deze accenten markeren belangrijke oost-westverbindingen in Haarlem Noord.

Principe 4 gaat over het toevoegen van openbare ruimte. In de ontwikkelvisie worden de kruisingen niet alleen gemarkeerd met een hoogteaccent, maar ook met extra openbare ruimte. Zeker op deze plek, naast de versteende Indische buurt is er veel behoefte aan een groene verblijfsruimte.

Deze vier principes zijn uitgewerkt in het concept voor het gebied.

5.2.2 Concept

Het voormalige Sonnebornterrein wordt een belangrijke ontmoetingsplek van de wijk waarbij **ontmoeten en bewegen** in een groene, stedelijke omgeving centraal staat. Daarom komt centraal in het gebied een grote en uitnodigende groene openbare ruimte.

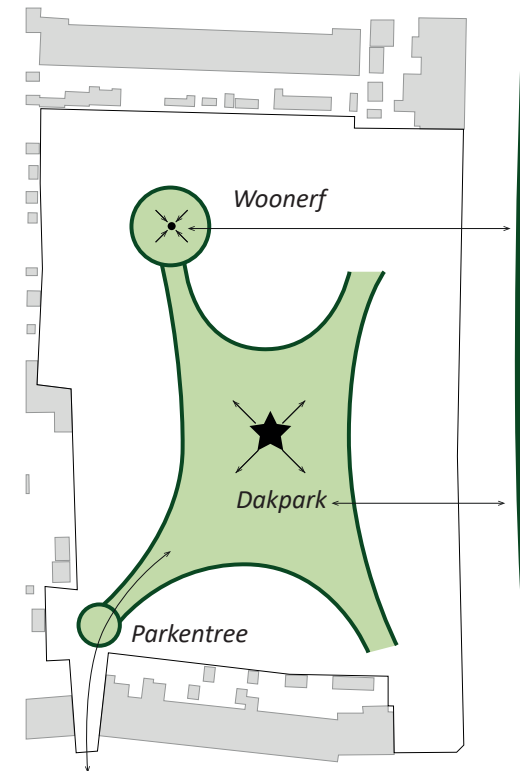
De bebouwing geeft vorm aan deze openbare ruimte en biedt plaats aan woningen en andere stedelijke functies. De hoofdruimte voelt ruimtelijker aan door de wanden bol vorm te geven en de hoeken vrij te houden. Zo'n vorm wordt in de stedenbouw convex genoemd. Door de ruime en open vormgeving worden buurtbewoners uit de versteende Indische buurt uitgenodigd gebruik te maken van de groene ruimte.

Als tegenhanger van de grote open ruimte is in het noordelijke deel van het gebied een intieme en beschutte groene ruimte gemaakt. Deze ruimte is kleiner en heeft holle wanden, in de stedenbouw concaaf genoemd, waardoor dit beschutte en intieme karakter goed tot zijn recht kan komen.

Het effect van holle (concafe) en bolle (convexe) wanden is goed te zien bij singels, pleinen en bij bijvoorbeeld de Melkbrug in het centrum van Haarlem (zie ook de foto's hieronder). Vanaf het westen gezien kijk je naar een bolle wand en lijkt de ruimte heel groot en open. Vanaf het oosten daarentegen kijk je naar een holle wand, waardoor de ruimte veel beslotener aanvoelt. *Het gaat hier om een voorbeeld van het ruimtelijke effect, niet om een voorbeeld van hoe de ruimte eruit komt te zien.*



Een goed voorbeeld van de ruimtelijke effecten van de concave en convexe vorm is te zien bij de Melkbrug in het centrum.



Concept met de uitnodigende ruimte met bolle wanden en de intieme ruimtes met holle wanden.

5.2.3 Dakpark

Omdat de Indische buurt weinig groen kent, is in het ontwerpproces gezocht naar een zo groot mogelijk parkoppervlak. Daarom is het park op het dak van de parkeeroplossing gelegd. Behalve optimalisatie van de oppervlakte, is ook gekeken naar de vorm van het park. Door te kiezen voor bolle wanden, zijn de hoeken niet of beperkt zichtbaar en wordt de ruimte nog groter ervaren. De inzet is om een boomrijk dakpark te realiseren.



Daktuin in Cuijk met veel bomen



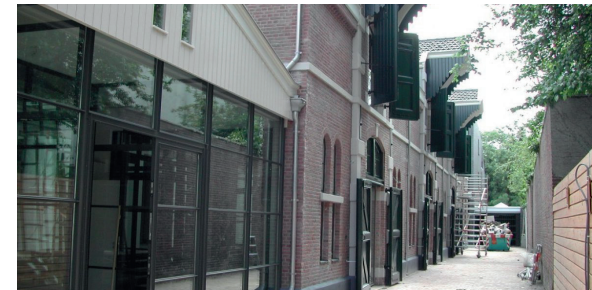
Dakpark Amsterdam Zuid met weinig bomen

5.2.4 Parkentree

De doorgang vanaf de Floresstraat was vroeger een achteringang naar het Sonnebornterrein. In de nieuwe ontwikkeling is dit de meest directe verbinding tussen het terrein en de Indische buurt. Hoe goed het dakpark onderdeel wordt van de buurt hangt af van de kwaliteit van deze verbindingroute. Daarom moet de huidige zuidwestelijke toegang tot het perceel, in het verlengde van de Delistraat, behouden blijven en worden vormgegeven als een volwaardige en aantrekkelijke parkentree.

5.2.5 Woonerf

Het woonerf krijgt een beschutte vorm door de holle wanden. Het woonerf vormt door het intieme en kleinschaliger karakter een contrast met het open en uitnodigende dakpark, en krijgt een intiemer karakter, gericht op het woonbuurtje zelf.



De deuren en ramen links maken de route aantrekkelijker, evenals zichtbaar groen.



Een pad met enkel schuttingen is een onaantrekkelijke route naar een park.



Straatje met intiem parkje en wadi.

5.3 Spelregelkaart

5.3.1 Inleiding

De spelregelkaart gaat niet uit van een verkaveling maar van bouwvlakken met een aantal spelregels waarbinnen bouwplanontwikkelingen kunnen plaatsvinden. De spelregels bieden flexibiliteit waardoor ruimte is voor aanpassingen.

Dit hoofdstuk bevat naast de spelregelkaart en ruimtelijke spelregels ook aanzichten en principeprofielen. De spelregels voor deze locatie zijn gekoppeld aan de gestelde randvoorwaarden, eisen en wensen (toetsingscriteria). Bijlage 1 bevat een complete opsomming van alle spelregels, ruimtelijk en niet-ruimtelijk. Het stedenbouwkundig plan dient te passen binnen de spelregels.

5.3.2 Bestemmingsplan

De spelregelkaart is de basis voor het nieuw op te stellen bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is de juridische vertaling en wordt door de Gemeenteraad vastgesteld. Deze planontwikkeling past niet in de hier vigerende beheersverordening Deli-terrein / Sonneborn (vastgesteld 26-05-2016).

5.3.3 De spelregels

De spelregels zijn hieronder uitgewerkt per thema. Naast de thematische spelregels gelden de volgende algemene spelregels:

- Er dient sprake te zijn van een goede ruimtelijke ordening waarbij sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
- Het uiterlijk en de plaatsing van een bouwwerk mag niet in strijd zijn met redelijke eisen van welstand.



5.4 Openbare ruimte

De openbare ruimte bestaat uit een grote uitnodigende ruimte, twee kleine intieme ruimtes en verbindingen tussen deze ruimtes onderling en met de Spaarndamseweg en de Floresstraat. De grote, uitnodigende ruimte heeft een convexe vorm en biedt een groene ruimte voor de hele Indische buurt. Deze ruimte wordt gecombineerd met parkeren in de vorm van een garage met een dakpark, zodat er veel extra ruimte voor het park ontstaat. De inrichting van deze ruimte zal in een participatietraject met de buurt verder worden uitgewerkt.

De ruimtes moeten goed bereikbaar en toegankelijk zijn voor kinderen, ouderen en invaliden, zodat het echte ontmoetingsplekken worden en iedereen kan genieten van de groene ruimtes.

Vanwege de vele wensen is het realiseren van wateroppervlak moeilijk. De openbare ruimte dient wel voldoende waterberging te faciliteren. Deze waterberging zal ook zichtbaar worden in de vormgeving.

Vanwege het belang van groen en bomen voor de openbare ruimte, is er een aparte themakaart gemaakt voor groen en ecologie.

5.4.1 Randvoorwaarden voor de openbare ruimte

- Er moet voldaan worden aan de waterbergings-eisen van zowel waterschap als de gemeente Haarlem.

5.4.2 Eisen aan de openbare ruimte







- De totale openbare ruimte krijgt een groene inrichting waarbij waterberging en beleving van het water worden geïntegreerd.
- De substraatdikte van het dakpark is minimaal 60 cm, voor de waterhuishouding.
- De openbare ruimte wordt dusdanig ingericht dat deze goed te handhaven en te beheren is.
- Speeltoestellen voor de doelgroep conform speelbeleid.
- Het plangebied is autovrij met uitzondering van de entree naar de parkeergarage.

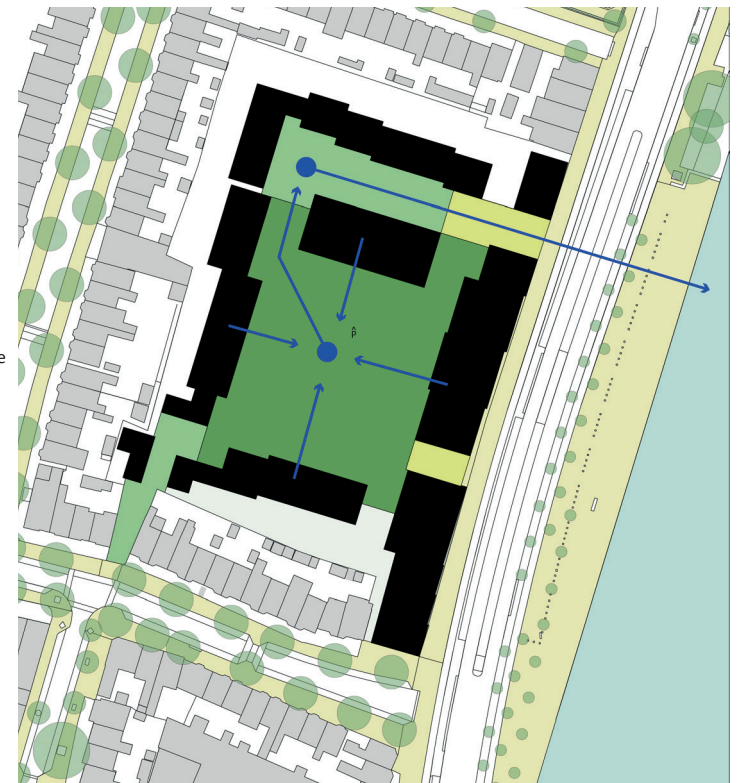
- De overgang openbaar – privé dient zorgvuldig ontworpen te worden zodat het de bewoners voldoende privacy biedt en tegelijkertijd bijdraagt aan de levendigheid en het groene karakter van de openbare ruimte.

5.4.3 Wensen voor de openbare ruimte

- In het middengebied wordt in overleg met de buurt een openbare verblijfsruimte gerealiseerd met een parkachtig karakter en speelvoorzieningen.
- Het dek moet in beheer zijn van de gemeente Haarlem.
- Het dek moet openbaar toegankelijk zijn.
- het dakpark is rolstoeltoegankelijk vanaf de Floresstraat en minimaal een andere entree.
- De identiteit van het gebied wordt bepaald binnen het ontwerp van de openbare ruimte in samenhang met de bebouwing (architectuur).
- (Onder)doorgangen dienen te passen binnen de aangegeven dwarsprofielen en zijn sociaal- en verkeersveilig.

Legenda

-  Dakpark
-  Parkzone maaiveld
-  entree
-  Wateropslag/infiltratie
-  Stroomrichting water
-  voetgangersruimte bestaand



5.5 Bebouwing

De hoofdbebouwing van het gebied bestaat uit een stedelijke wand langs het Spaarne met daarin een middelhoog accent als verwijzing naar de Floresstraat. Achter deze wand zijn de achterkanten van de bestaande woningen aangeheeld met nieuwe eengezinswoningen. Deze zijn op minimaal 16 meter van de bestaande achtergevels geplaatst, en waar mogelijk op 20 meter.

In de hoeken is gekozen voor patiowoningen. Door het lagere volume ontstaat er meer licht en ruimte in de hoeken. Daarnaast zorgen de woningen voor ogen op de doorgang naar de Floresstraat, zodat hier een sociaal veilige doorgang ontstaat. De lagere patiowoningen grenzend aan de doorgang staan op minder dan 16 meter van de oorspronkelijke bebouwing. In de uitwerking zullen de bouwvolumes en vormgeving verder uitgewerkt worden met oog op de privacy, bezonning en het gevoel van ruimte voor de bestaande woningen.

5.5.1 Randvoorwaarden voor de bebouwing

- De gevels aan de Spaarndamseweg zijn geluidsluw vormgegeven.
- Gebouwen en openbare buitenruimten moeten toegankelijk zijn voor personen met een handicap. Voor bouwwerken staan hiervoor eisen in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).

5.5.2 Eisen aan de bebouwing

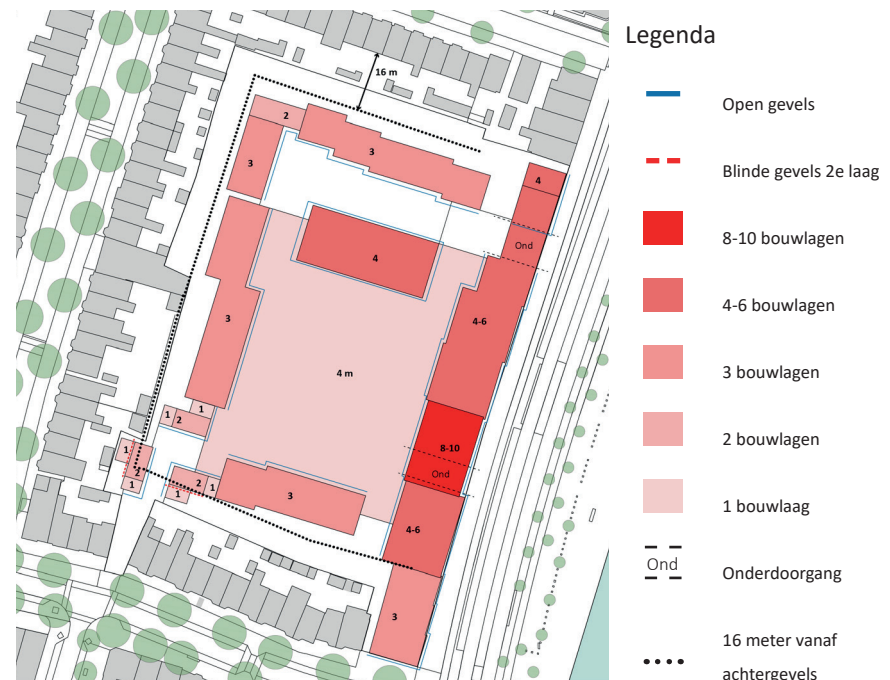
- Bebouwing langs Spaarndamseweg bestaat uit 4 tot 6 lagen.
- In die wand bevindt zich ook een middelhoog accent, tot maximaal 10 lagen, als verwijzing naar Floresstraat. Voor het middelhoge accent dient een hoogbouweffectrapportage (HER) opgesteld te worden.
- De bebouwing achter de stedelijke wand sluit aan op de bestaande omliggende bebouwing.
- De bezonnings situatie moet voldoen aan de lichte TNO-norm.
- Alle bebouwing heeft een samenhangende eigentijdse architectuurstijl, waardoor het gebied als historische eenheid herkenbaar blijft en het transformatieproces in de huidige tijd wordt gezet.
- De toren heeft een slanke uitstraling en is alzijdig ontworpen.

5.5.3 Wensen voor de bebouwing

- De 3-laagse bebouwing achter de stedelijke wand bevindt zich op minimaal

16 meter van de achtergevelrooilijn van de bestaande bebouwing.

- In geval de bebouwing achter de stedelijke wand op minder dan 20 meter van de bestaande achtergevels staat, ligt de achtergevel van de bovenste laag minimaal 1 meter terug.
- In de stedelijke wand en het gebouw in het midden van het plangebied is onderbouwd een overschreiding van de bouwhoogte toegestaan tot maximaal 10% om een hogere plint te realiseren en installaties te verbergen.
- Bebouwing versterkt de openbare ruimte en is daaraan ondergeschikt.
- De afscheidingen aan de (openbare) buitenruimte wordt mee-ontworpen.
- Hoeken van bouwblokken dienen 'overhoeks' te worden ontworpen met een uitstraling als twee voorkanten.
- Bebouwing bevat levendige functies (keuken, woonkamer, werkruimte, geen slaapkamer) aan de openbare ruimte zodat er geen lange blinde gevels ontstaan en daarmee sociaal onveilige plekken/routes.
- Er komen geen ramen aan de achterzijde van de patiowoningen.



5.6 Programma

Het programma bestaat uit een gedifferentieerd woningaanbod en voorzieningen. De stedelijke wand langs het Spaarne bevat maatschappelijke voorzieningen, werkgelegenheid en woningen. In de plint langs de Spaarndamseweg komen enkel voorzieningen; wonen op de begane grond is hier uitgesloten. Op de eerste verdieping zijn voorzieningen toegestaan, zodat voorzieningen ook aan het dakpark kunnen liggen. Een uitzondering op deze eisen vormt het deel ten noorden van de inrit. Hier is wonen wel toegestaan op de begane grond, zodat een beter aansluiting op de bestaande bebouwing kan worden gerealiseerd.

In de bebouwing aan de noordzijde van het dek wordt ruimte gelaten voor voorzieningen middels een gemengde bestemming. Daarnaast bevat dit blok ruimte voor middeldure woningen. De aanheling van de bestaande achterkanten gebeurt door eengezinswoningen. Een aantal grotendeels gelijkvloerse patiowoningen zorgt voor verdere diversificatie van het woonprogramma en zorgt voor zicht op de doorgang naar de Floresstraat.

Het totale woonprogramma bevat minimaal 50% sociale huurwoningen. Voor arbeidsplaatsen wordt gestreefd naar de norm van 0,43 arbeidsplaats per woning, conform de startnotitie. Dit is lager dan de norm uit de economische visie (0,43 arbeidsplaats per inwoner), maar gezien de ligging van het gebied in een woonomgeving, is 0,43 arbeidsplaats per woning realistischer.

5.6.1 Eisen aan het programma

- Minimaal 50% van de woningen vallen in de categorie sociale huur.
- Per woning worden er 0,43 arbeidsplaatsen gerealiseerd.
- Het woonprogramma en de grootte van de woningen voldoen aan de Haarlemse Woonvisie en uitvoeringsagenda 2021 - 2025.
- Elke grondgebonden woning heeft een privétuin/buitenruimte.
- In de plint aan de Spaarndamseweg bevinden zich voorzieningen.
- Het programma aan de Spaarndamseweg dient bij te dragen aan een levendige, sociaal veilige plint.
- Binnen de functie Wonen is werken aan huis toegestaan.



5.6.2 Wensen voor de bebouwing

- Optimalisatie van het aantal middeldure woningen.
- Functies grenzen aan zowel dakpark als Spaarndamseweg en vormen een goede overgang tussen dakpark en Spaarndamseweg. Zo dragen deze bij aan een levendig dakpark en levendigheid aan de Spaarndamseweg
- Trafo's en andere nutsvoorzieningen (waaronder eventuele WKO-installatie), worden in de gebouwen geplaatst en niet in de openbare ruimte.
- Deze technische ruimten zijn bereikbaar vanaf de openbare ruimte met een toegang op maaiveld. Technische ruimten worden niet ontsloten via langzaam verkeersroutes (voorkomen van overlast van onderhoudsvoertuigen op fiets- en wandelpaden).

5.7 Mobiliteit en ontsluiting

Het gebied is ontworpen voor de voetganger en is fiets- en autoluw. Fietsen wordt gestimuleerd door fietsenstallingen voor appartementen vlakbij de Spaarndamseweg en beter toegankelijk dan de auto te plaatsen.

Door te kiezen voor een parkeerdek ontstaat er fysieke en financiële ruimte om een dakpark van goede kwaliteit te realiseren. In de uitwerking zal gezocht worden naar het deels verdiepen van het parkeerdek, zodanig dat het dakpark niet te hoog komt te liggen. Het dakpark biedt ook flexibiliteit naar de toekomst: mocht het autogebruik in de toekomst afnemen, dan kan het dak verwijderd worden en kan een park in volle grond gerealiseerd worden.

Entrees van gebouwen en ramen zijn georiënteerd op de belangrijkste openbare ruimtes en met oog op de sociale veiligheid. Ook worden er delftse stoepen gerealiseerd op de randen van de gebouwen en de openbare ruimte. Die overgangszone zorgt ervoor dat er voldoende openheid en interactie ontstaat tussen bewoners en gebruikers van de openbare ruimte.

5.7.1 Randvoorwaarden voor mobiliteit en ontsluiting

- Veilige ontsluiting nood- en hulpdiensten, reiniging en onderhoud.
- Het hele gebied en alle bestemmingen zijn toegankelijk voor mensen met een beperking en wordt conform bouwbesluit en handboek toegankelijkheid gerealiseerd.

5.7.2 Eisen aan mobiliteit en ontsluiting

- Voldoende parkeerplaatsen voor fietsen en auto's.
- Ten minste 2% van de parkeervraag wordt gerealiseerd en gereserveerd voor mensen met een beperking. Bij deze parkeerplaatsen geldt een maximale loopafstand tussen hoofdentree of de lift naar de bestemming van 50 meter.

5.7.3 Wensen voor mobiliteit en ontsluiting

- Het gebied is ontworpen voor de voetganger en is fiets- en autoluw.
- De entree van het dakpark bij de Floresstraat is rolstoeltoegankelijk, evenals minimaal een andere entree.
- Er worden niet meer autoparkeerplaatsen gerealiseerd dan verplicht volgens Haarlemse parkeernormen.



- De fietsenstalling is beter, comfortabeler en sneller te bereiken dan de autoparkeerplaatsen.
- Openbare fietsparkeervoorzieningen zijn onderdeel van het inrichtingsplan openbare ruimte.
- Bewonersfietsparkeren is op eigen terrein uit zicht in een gebouwde voorziening.
- Autoparkeren bewoners en bezoekers op eigen terrein, uit het zicht in de gemeenschappelijke gebouwde parkeervoorziening. De ontsluiting van de parkeervoorziening is zo direct mogelijk op de Spaarndamseweg;
- De toegang tot het parkeerdek wordt geïntegreerd in het gebouwontwerp.
- Er komt een achterom voor de bestaande en nieuwe woningen. Zo worden fietsen en afvalbakken op straat of in de voortuin voorkomen.

5.8 Groen, ecologie en duurzaamheid

Het groen heeft twee verschillende karakteristieken: een droger dakpark en een nat lager parkje. Samen met de stedelijke wand en de achtertuinen ontstaan er vier verschillende habitats.

5.8.1 Randvoorwaarden

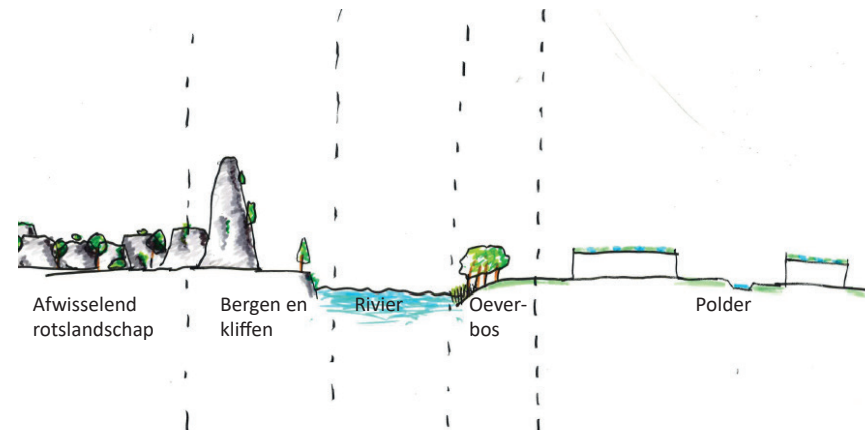
- Te allen tijde moet worden voldaan aan de zorgplicht als bedoeld in de Wet natuurbescherming. Om het effect op de Natura 2000-gebieden te beoordelen moet een AERIUS-berekening (stikstofdepositieberekening) worden uitgevoerd.
- Uitvoeren van een Quickscan ecologie en natuurtoets.

5.8.2 Eisen

- Bomen krijgen voldoende bovengrondse en ondergrondse groeiruimte.

5.8.3 Wensen

- Daken worden maximaal benut: ze bieden ruimte aan groen, duurzame energieopwekking, verblijfsgebied en/of waterberging.
- 15% van het geveloppervlak is (levend) groen te maken.
- De substraatdikte is 1 meter, zodat er voldoende groeiruimte is voor beplanting.
- Eventuele speelplekken worden gecombineerd met natuur en groen.
- Werk met het uitgangspunt aan de 3-30-300 vuistregel te voldoen, dat wil zeggen: vanuit elke woning zijn 3 bomen zien, 30 procent van het totale oppervlak van de wijk bestaat uit openbaar groen en in de nabijheid van 300 meter van een woning is een groen park of plantsoen toegankelijk.
- De stedelijke wand en het middelhoge accent bieden nestgelegenheden voor o.a. vleermuizen en gierzwaluwen.
- De overige bebouwing rond het dakpark heeft bruine daken, geschikt voor o.a. zandbijen en scholeksters. Deze bruine daken mogen aangevuld worden met groen dak.
- Bebouwing rond de wadi heeft groene daken.
- Achtertuinten bieden een potentieel leefgebied voor de egel. Hiervoor is het belangrijk dat er langs de grond een doorlopende groene structuur bestaat.
- In de groene ruimtes worden aansluitingen gecreëerd tussen de verschillende ecologische lagen (kruidlaag, struiklaag, boomlaag).



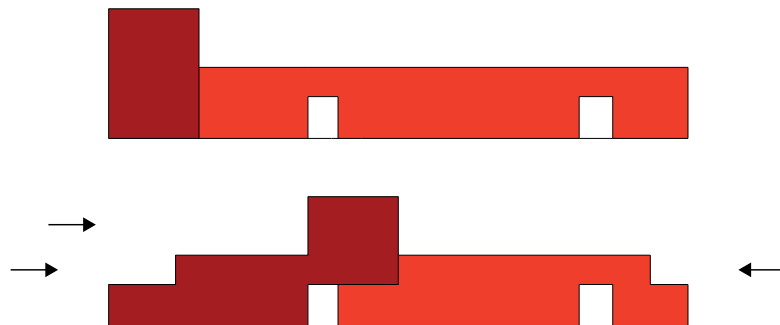
5.9 Aanzichten en profielen

5.9.1 Aanzicht Spaarndamseweg

Het aanzicht aan de Spaarndamseweg bestaat uit twee delen, namelijk de stedelijke wand (van vier tot zes lagen) en een middelhoog accent (tien lagen). Omwille van de bezonning en privacy van de direct aangrenzende woningen zijn de lagen hoger dan 10 meter iets teruggelegd. Het middelhoge accent is nog verder opgeschoven naar het noorden, zodat vanaf de balkons niet direct de bestaande tuinen ingekeken kan worden en zodat de toren een relatie krijgt met het dakpark.

Door de verschuivingen ontstaan twee soorten gevels, namelijk die van de stedelijke wand en die van het middelhoge accent. Door deze vormgeving behoudt het accent ook de relatie met de hoek van de Spaarndamseweg met de Floresstraat.

Torens in het noordelijke deel staan haaks op de Spaarndamseweg en hebben daardoor een smal aanzicht. In het geveldeel van het accent is het van belang de rankheid te benadrukken door te kiezen voor verticale geleiding.



5.9.2 Parkentree Floresstraat

De doorgang vanaf de Floresstraat was vroeger een achteringang naar het Sonnebornterrein. In de nieuwe ontwikkeling is dit de meest directe verbinding tussen het terrein en de Indische buurt. Of het dakpark onderdeel wordt van de buurt hangt voor een groot deel af van de kwaliteit van deze verbindingroute. Daarmee is deze route de parkentree van de buurt.

De makkelijkste oplossing is om van deze route een steeg te maken langs de achtertuinen van bestaande en nieuwe woningen. Dit leidt echter tot een beeld zoals de Rijpstraat (zie blz. 24) of de Lucas Meijerstraat (hieronder) en zorgt ervoor dat deze route onaantrekkelijk wordt voor de buurt.

Belangrijke elementen voor een goede parkentree op deze plek zijn:

1. Een goede maat- en schaalverhouding;
2. Zichtbaar groen;
3. Bebouwing aan de entree, met deuren en ramen die uitkomen op de entree en een overgangszone die de overgang tussen privé en openbaar verzacht;
4. Een goede vormgeving van de ruimte en de aangrenzende bebouwing, aansluitend op de trage snelheid (wandelen en fietsen).

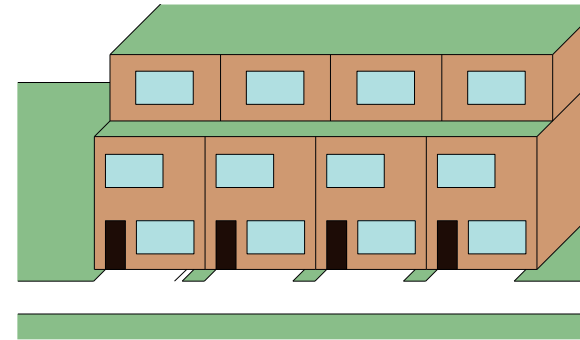


Het zuidelijke deel van de Lucas Meijerstraat (boven) is een onprettige route vanuit de Transvaalbuurt naar het Mandelapark. Dit komt door de achterkanten met weinig zicht vanuit de bebouwing, weinig details in de bebouwing en weinig zichtbaar groen. De parallel gelegen Gedempte Schalk Burgergracht (onder) voelt door de voorkanten, de details in de bebouwing, de tuintjes en meer zichtbaar groen als een veel aangenaamere route.





Bebouwing kent een margestrook van 0,75 meter als overgang tussen gebouw en openbare ruimte. Deze margestrook biedt ruimte om een bankje of plantenbakken neer te zetten. De strook wordt gemarkeerd met groen, zie ook de axonometrie hieronder:



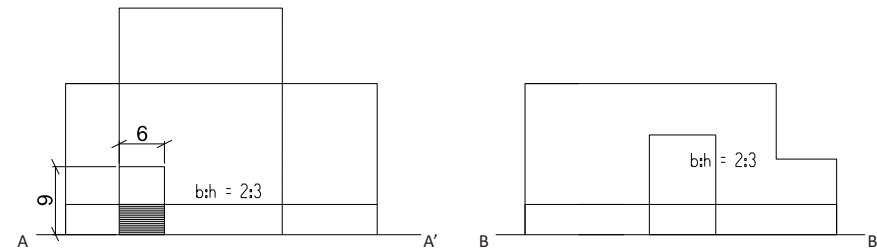
Door middel van groen wordt een Delftse stoep van 0,75 m gemarkeerd. Hierdoor ontstaat een subtiele overgangszone tussen straat en gebouw.

5.9.3 Profielen

Deze paragraaf bevat de principe-profielen, behoren bij het SPvE. De gegeven maten in de profielen zijn minimale maten.

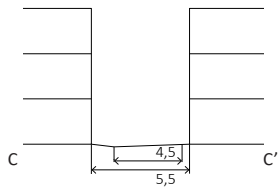
Voor de meeste profielen vormt het uitgangspunt een breedte/hoogte-verhouding van 2/3. Dit is passend binnen een stedelijk gebied en vormt een contrast met de openheid van het dakpark. Voor de entrees geldt dat de minimale breedte wordt gedicteerd door de bestaande situatie en verkeerstechnische eisen.

Bij de ingang onder de toren naar het dakpark is een minimale hoogte van 9 meter nodig om uitnodigend te blijven en voldoende opening te houden bij het oplopen van de trappen. Zie ook de doorsnede hiernaast.

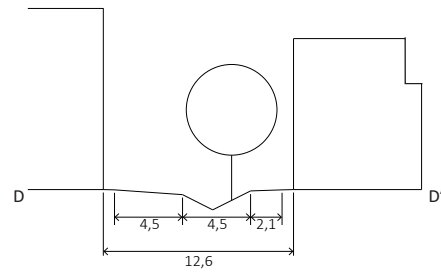


De doorgang onder de toren is minimaal 6 meter breed en 9 meter hoog. Door deze ruime afmetingen blijft het gebied uitnodigend vanaf de Spaarndamseweg.

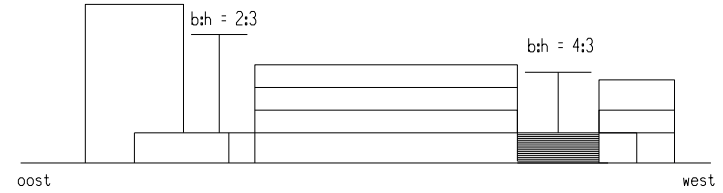
De auto-entree moet ruimte bieden aan twee-richtingenverkeer voor auto's, evenals 2 trottoirs aan beide zijden.



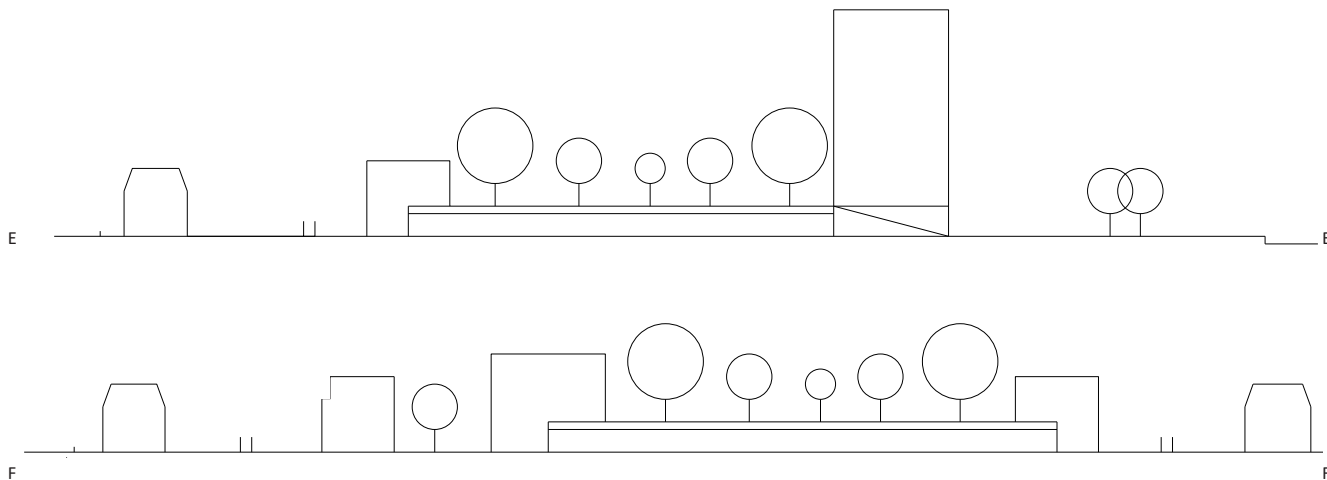
De doorgang vanaf de Floresstraat heeft een pad van minimaal 4,5 m en, waar mogelijk, aan beide zijden een schrikstrook van minimaal 0,5 meter. Deze kan ook worden ingericht als Delftse stoep.



Om een voldoende brede wadi te maken, is het minimale profiel van de noordelijke straat 12,6 m breed



De opening tussen de twee centrale groene gebieden is 2 keer zo ruim als de standaardverhouding van 2:3 in het gebied.



Het dek heeft een voldoende grote substraatlaag zodat bomen er gemakkelijk in groeien. Het profiel van het park is erg ruim, waardoor de openheid naar de buurt wordt benadrukt.

