



Gemeente
Haarlem

Stephensonstraat 38-46

Concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen

22 augustus 2019

Afdeling Omgevingsbeleid

Colofon

Aan dit Stedenbouwkundig programma van eisen hebben meegewerkt:

- Anne Pauline Huizinga (Gebiedsmanagement)
- Albert van der Stelt (Stedebouw)
- Roald van Splunter (Landschapsontwerp)
- Sander Bosma/Simon Blijenberg (Verkeersbeleid)
- Sandra Buisman (Procesmanagement)

Bij de totstandkoming is overleg gevoerd met de volgende partijen:

- Hoorne vastgoed
- Goudappel Coffeng
- Bono Traffics
- Rijnboutt

Inhoudsopgave

Colofon	2
Inleiding	3
Analyse	4
Ligging plangebied	4
Bebouwingsstructuur en bestemmingsplan	6
Openbaar groen en water	6
Verkeer en parkeren	6
Functionele structuur	6
Ontwikkelzone Zuid West	8
Sfeergebied Stedelijke gracht; wonen, werken en voorzieningen	9
Ruimtelijke Kwaliteit	10
Conclusie analyse	10
Visie op de locatie	11
Haarlems Planproces	12
Spelregels	14
Bouwveld	14
Rooilijn en oriëntatie	14
Bouw en goothoogtes	14
Parkeren en ontsluiting	14
Ten aanzien van parkeren is het uitgangspunt dat aan het Haarlemse parkeerbeleid en aan de parkeernorm moet worden voldaan. Parkeren moet in eerste instantie op eigen terrein en uit het zicht worden opgelost. Het beleid zegt dat met een mobiliteitsplan van de norm kan worden afgeweken.	14
Openbare Ruimte	14
Ruimtelijke kwaliteit	14
Programma	14
Geluid	14
Duurzaamheids Randvoorwaarden en Doeleinden	15
Energie	15
Klimaatadaptatie	15
Groen en ecologie	15
Circulair	15
Mobiliteit	16

Inleiding

In juli 2015 heeft de gemeente met VOF Remise (Hoorne Vastgoed) een anterieure overeenkomst gesloten inzake de herontwikkeling van het voormalige Remiseterrein. In deze overeenkomst is 30% sociale woningbouw afgesproken in de vorm van sociale koopwoningen. Een aantal sociale koopwoningen is reeds gerealiseerd boven de Vomar. Het resterende deel van de sociale koopwoningen in ‘blok 6’ moet nog gebouwd worden.

Hoorne Vastgoed heeft in april 2018 aangegeven in een brief aan het college en in een nieuwsbrief aan bewoners dat de stedenbouwkundige inpassing van blok 6 binnen het plangebied van De Remise ‘inboet op de reeds gerealiseerde ruimtelijke kwaliteit’. Hoorne Vastgoed heeft twee varianten voor een plan ingediend bij de gemeente. De variant met 5 bouwlagen bevat 75 sociale huurwoningen en 15 vrije sector woningen in de Stephensonstraat 38-46. De tweede variant, eveneens in 5 lagen bestond uit 53 sociale huurwoningen en 37 vrije sector woningen,

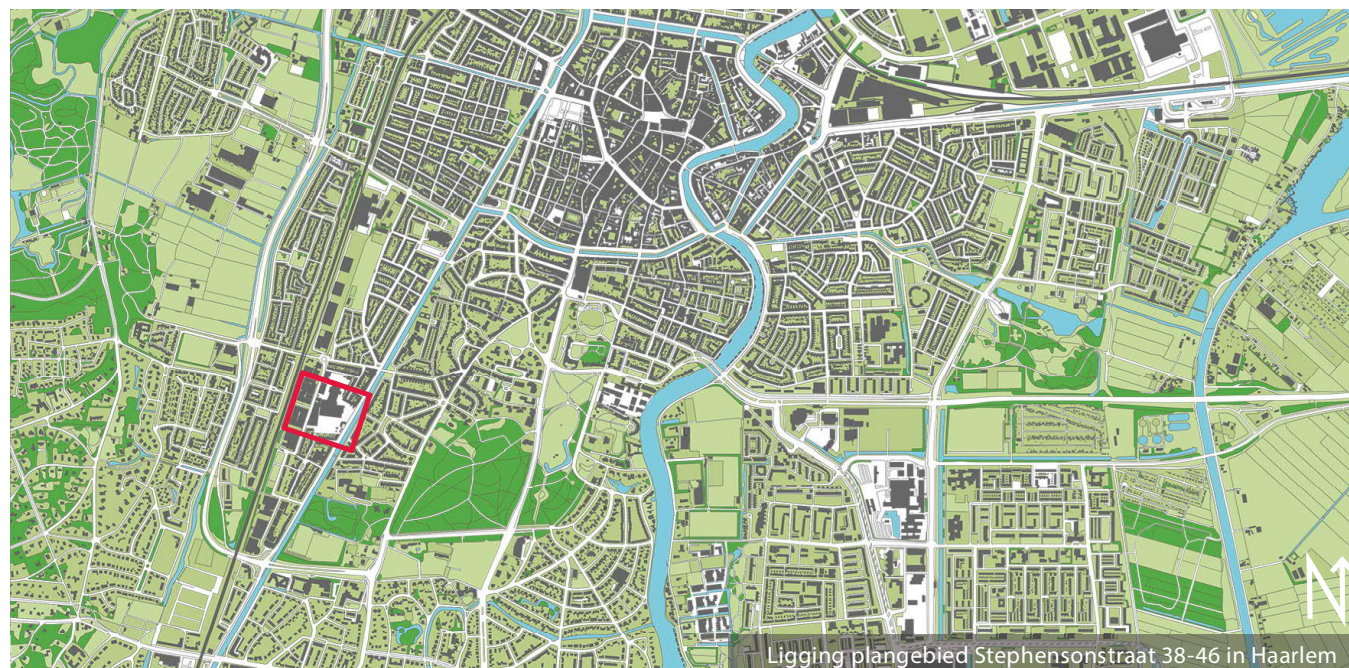
In de raadsvergadering van 14 juni waarin de motie ‘Remise in geschonden afspraken kun je niet wonen’ is aangenomen, heeft wethouder Roduner toegezegd met het resultaat van een quickscan van de Stephensonstraat terug te komen. Op 23 juli 2018 zijn twee nieuwe varianten ingediend. Een variant met 5 bouwlagen en 96 woningen en een variant met vier bouwlagen en 69 woningen. De gemeente heeft deze varianten door middel van een quickscan getoetst.

De uitkomsten van deze quickscan zijn dat:

1. de hoogte niet acceptabel is in variant 1, vanwege de impact op de omgeving (draagvlak bij de omwonenden). Variant 2 (4 bouwlagen) is qua hoogte wel acceptabel.
2. de ruimtelijke kwaliteit niet acceptabel is, dat wil zeggen de aansluiting bij de Remise qua bouwstijl en bouwvolume.
3. het niet realiseren van ‘blok 6’ beter aansluit bij de ontwikkelzone Zuid-West, waar is gekozen voor het ruimtelijk model ‘ontmoeten en verbinden’
4. het parkeren onvoldoende is omdat parkeren niet op eigen terrein wordt opgelost. Vooralsnog is niet aangetoond dat er voldoende ruimte in de omgeving is.
5. het programma met sociale huurwoningen beter bij de doelstellingen van de gemeente past dan de 30% sociale koopwoningen die nu zijn afgesproken.
6. het niet realiseren van ‘blok 6’ de mogelijkheid biedt een tweede ontsluiting te realiseren voor de parkeercoffer, welke in het projectgebied is opgenomen, waarmee tegemoet gekomen kan worden aan de wens van omwonenden

Omdat uit de quickscan blijkt dat er kansen liggen binnen de twee varianten van het plan van Hoorne, maar de uitwerking ervan niet acceptabel is, heeft de gemeente een alternatief voorstel ontwikkeld voor de Stephensonstraat. Omdat dit alternatief goed aansluit op de Remise, het toekomstbeeld van de Ontwikkelzone Zuid-West en eveneens leidt tot meer sociale huurwoningen langs de Stephensonstraat, wordt dit alternatief verder uitgewerkt naar een stedenbouwkundig programma van eisen.





Analyse

Ligging plangebied

Het plangebied ligt ten Zuid-Westen van de binnenstad van Haarlem en beslaat een oppervlakte van ruim 7300 m². Het gaat hier om Stephensonstraat 38 t/m 46. Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door de Stephensonstraat, aan de noordzijde door v.d. Bos Accu's, Stephensonstraat 10, aan de oost zijde grenst het plangebied aan de Haltestraat. De Haltestraat is een parkeerstraat en ontsluit de Bijwagenstraat en de Bolramerstraat. Twee recent gerealiseerde woonstraatjes, onderdeel van het nieuwbouwplan de Remise. Aan de zuidzijde grenst het plangebied aan het groene, in 2019 aangelegde Remiseplantsoen.





Bebouwingsstructuur en bestemmingsplan

De woningen in de directe omgeving van het Remiseterrein zijn overwegend grondgebonden en hebben een toegestane goothoogte variërend van vier tot negen meter. De woningen met een goothoogte van negen meter zijn voornamelijk langs de Leidsevaart gelegen. Vrijwel alle woningen zijn afgedekt met een kap. Het zijn typische arbeiders- woningen uit de periode 1900- 1930 met een achtertuin en soms ook met voortuinen. De woningdichtheid en de hiermee samenhangende bevolkingsdichtheid in de Leidsevaartbuurt is iets lager dan het Haarlemse gemiddelde. De bedrijfsgebouwen, die zijn geconcentreerd rond het westen van de Stephensonstraat en Grijpensteinweg, hebben een maximale toegestane bouwhoogte van 8 meter. Voor de bebouwing op de hoek van de Stephensonstraat en het Remiseplantsoen is een goothoogte van 11 meter opgenomen. De kerk aan het begin van de Stephensonstraat is overwegend 11 meter hoog met als piek het torentje dat 18 meter hoog is. Het hoogste punt van de Remiseontwikkeling is de woonbebouwing op de Vomar. Volgens het bestemmingsplan mag hier tot 14 meter hoog worden gebouwd. Het nog niet gebouwde blok 6 mag volgens het bestemmingsplan 15 meter hoog worden gebouwd.

Openbaar groen en water

Het gebied is een verdichte stedelijke, groenarme woonomgeving met een beperkt aantal voortuinen. Ondanks dat deze voortuinen en de straatbomen in sommige straten een redelijk groen straatbeeld opleveren, is er een tekort aan openbaar groen en aan ontmoetings- en speelruimte. Hoewel er belangrijke groenvoorzieningen relatief in de nabijheid van het plangebied te vinden zijn, is de bereikbaarheid door fysieke barrières, zoals de sporen, de Randweg en de Leidsevaart slecht te noemen.

De watergangen in de directe omgeving van het plangebied zijn de Leidsevaart en de spoorsloten die beiden een noord-zuid oriëntatie hebben. De Leidsevaart maakt onderdeel uit van het Rijnlandse boezemstelsel en heeft een belangrijke waterbergende functie. Daarnaast speelt de Leidsevaart een rol voor waterrecreatie (kleine recreatievaart en regionale kano- en schaatsroute).

Grenzend aan het plangebied is ten noorden van de Edisonstraat een matige open waterverbinding te vinden, die met duikers verbonden is met de Leidsevaart in het oosten en met de spoorlood in het westen.

Verkeer en parkeren

De Westelijke Randweg behoort tot één van de stroomwegen in het Haarlemse wegennet met een bovenregionale functie. De Leidsevaart, de Pijlsaan, de Westergracht en de de Ruyterweg zijn aangewezen als gebiedsontsluitingswegen. Alle overige wegen in de omgeving van het Remiseterrein zijn erftoegangswegen (30 km/u-regime) . Het zuidelijk deel van de Stephensonstraat, bij de Vomar, is ingericht als eenrichtingsverkeerstraat. De fietsverbinding naar de andere kant van de Leidsevaart is recentelijk verbeterd door de aanleg van een nieuwe fietsbrug ten zuidoosten van het plangebied. Langs de Leidsevaart zijn deels vrijliggende fietspaden aangelegd.

Er rijdt momenteel een aantal buslijnen langs de Leidsevaart met een goede afstand tussen de bushaltes.

In de omgeving wordt overwegend langs geparkeerd aan de openbare weg en (half) op de stoep. Veel van de erftoegangswegen hebben een smal wegprofiel waardoor de ruimte krap is. De supermarkt aan de Stephensonstraat beschikt over een eigen bovengronds parkeerdek. Bezoekers van de Vomar parkeren ook in de Stephensonstraat en in enkele zijwegen van de Stephensonstraat.

Functionele structuur

De omgeving van de Remise wordt, op de bedrijvigheid aan de Stephensonstraat na, vooral gedomineerd door woningen. De bedrijven vormen grofweg een langgestrekte cluster langs de oostelijke kant van de sporen, en loopt vanaf de Eysinkweg in het noorden via de Stephensonstraat tot aan de kruising Westelijke Randweg met de Leidsevaart. Alleen het maatschappelijke cluster met de Gereformeerde Pelgrimskerk en het kinderdagverblijf (ter hoogte van de rotonde bij de Pijlsaan) en het Einsteinplantsoen vormen korte onderbrekingen van de bedrijvenfunctie langs de strook. Het gaat hierbij met name om kleine tot middelgrote bedrijven met een industriële/ambachtelijke karakter en om groothandel. Verder zijn er langs de Pijlsaan en de Leidsevaart nog enkele bedrijven en enkele kleinschalige commerciële voorzieningen gevestigd. Aan de Stephensonstraat is de supermarkt Vomar gevestigd.

Het voormalig EKP-terrein aan de Westergracht (ten noordwesten van het plangebied) wordt in de komende jaren herontwikkeld tot een woonwijk met een buurtwinkelcentrum.





Legenda

Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

B Bedrijf

GD-1 Gemengd - 1

G Groen

M Maatschappelijk

V Verkeer

V-RV Verkeer - Railverkeer

WA Water

W Wonen

Funcieaanduidingen

(bw) bedrijfswoning

Bouwvlak

bouwvlak

Maatvoeringaanduidingen

maatvoeringsvlak

(A) maximum goothoogte (m)

(B) maximum bouwhoogte (m)

$\frac{B}{D\%}$ maximum bouwhoogte (m) , maximum bebouwingspercentage (%)

$\frac{A/B}{D\%}$ maximum goothoogte (m) , maximum bouwhoogte (m) , maximum bebouwingspercentage (%)

$\frac{r}{j}$ bouwhoogte (m)

$\frac{s}{j}$ goothoogte (m)

$\triangle A$ maximum bebouwd oppervlak (m²)

$\triangle A$ maximum hoogteligging vlak (m)

Topografie

topografische ondergrond

kadastrale ondergrond

samengestelde verbeelding bron: bestemmingsplannen Pijlslaan en Remise

Ontwikkelzone Zuid West

Uitgangspunten

De ontwikkelzone Zuid-West is een restzone die in de loop van de tijd gefaseerd is ingevuld met verschillende functies en bebouwing. Herinrichting en verandering van het gebruik van deze zone geeft de kans eigentijdse kwaliteit toe te voegen. Daarbij blijft de bestaande kwaliteit, diversiteit en identiteit van omliggende buurten behouden en wordt deze ook onderdeel van de zone.

Het ruimtelijk model dat in overleg met het meedenkteam tot stand is gekomen heet 'ontmoeten en verbinden'. Dit is gebaseerd op het concept van een brede, groene langzaamverkeersroute met waterpartijen in verschillende vormen die oud- en nieuw Zuid-West van elkaar scheidt. Deze route verbindt het gebied met station Heemstede en het Centrum van Haarlem. Daarnaast verbindt deze singelroute alle bijzondere plekken zoals parken, pleinen en voorzieningen binnen de ontwikkelzone. Het Remisepantsoen met in het verlengde daarvan het nog te realiseren Remiseplein is daarin een belangrijke Oost- west verbinding.

Het ruimtelijk model is de basis geweest voor de spelregelkaart van de ontwikkelzone Zuid-West. De ambities voor dit deelgebied zijn doorvertaald in het sfeergebied stedelijke gracht: wonen, werken en voorzieningen.

De ontwikkeling Stephensonstraat 38-46 is onderdeel van de ontwikkelzone Zuid-West. In de planvorming moet daarom rekening gehouden worden met het gewenste eindbeeld op de lange termijn.



Sfeergebied Stedelijke gracht; wonen, werken en voorzieningen

Water in de vorm van een grachtenprofiel bepaalt de sfeer

Aan de zuidzijde van wat we vooralsnog het 'Pijlslaanplein' noemen begint de stedelijke grachtensfeer. Deze sfeer wordt hoofdzakelijk bepaald door een watergang met een stedelijk karakter met een grachtenprofiel met harde kades en een brede, aantrekkelijke route voor langzaam verkeer.

Ruimte voor een levendig plein nabij de Vomar

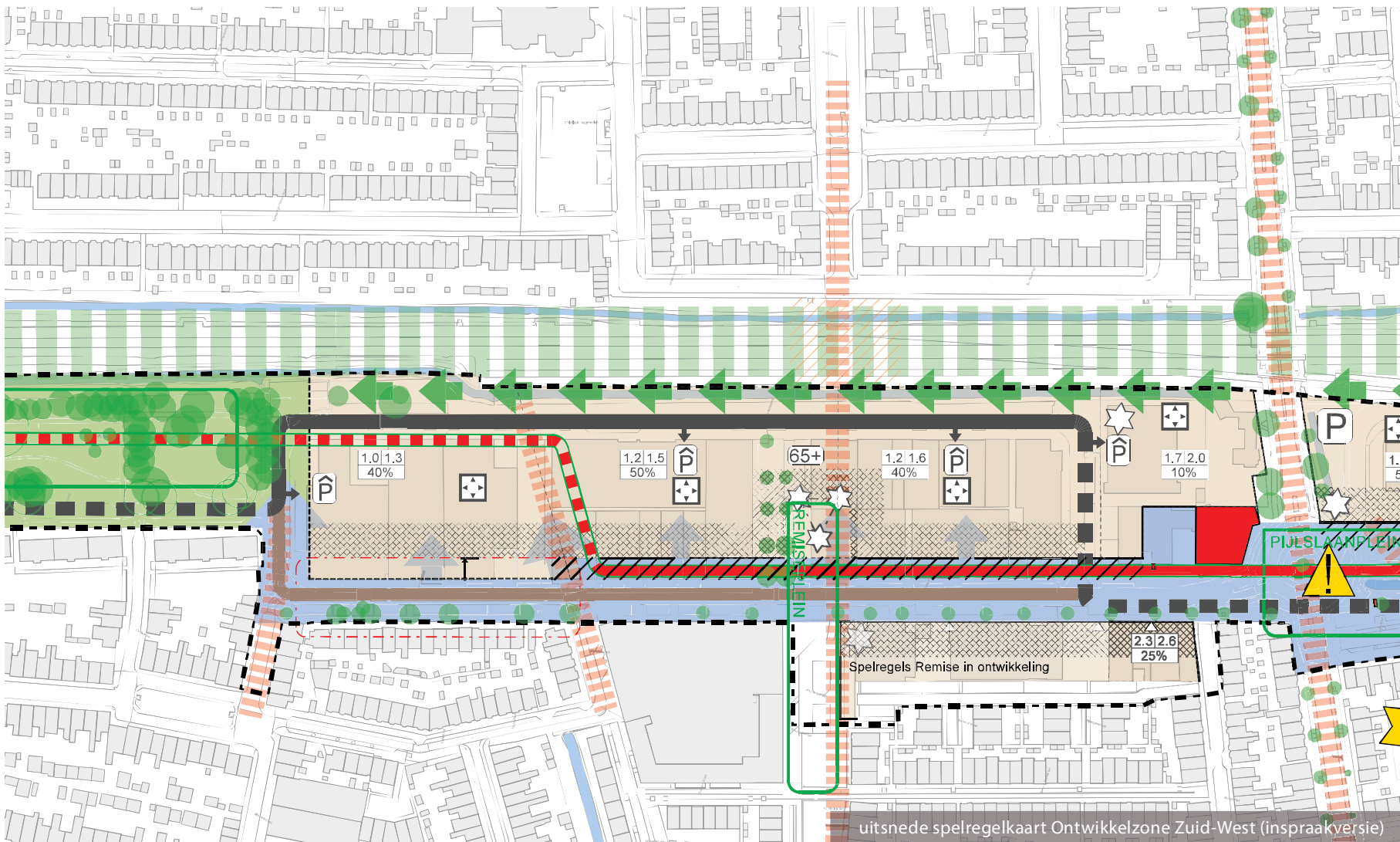
Ter hoogte van de Vomar ontstaat een aanleiding voor een plein in het verlengde van het Remiseplantsoen (voorlopig Remiseplein genoemd). Aan het plein is plek voor nieuwbouw met op de begane grond verschillende functies. Er wordt gewerkt, er is ruimte voor bijvoorbeeld een tandarts, een drogisterij etc. Terrassen zorgen voor sfeer. Boven de begane grond wordt gewoond zodat het plein levendig en veilig aanvoelt, ook in de avond. Dit plein, gekoppelt aan het Remiseplantsoen is de perfecte locatie om een verbinding te maken tussen bestaande en nieuwe wijk. Een ontmoetingsplek met betekenis en verblijfskwaliteit voor de hele buurt

Kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte ingericht voor voetgangers en fietsers

De fietser en de voetganger zijn de dominante gebruikers van het plein. De gracht is niet autoluw maar heeft de inrichting van een 30-km gebied en is nadrukkelijk ingericht voor voetgangers en fietsers waar de auto te gast is. Links en rechts is er ruimte voor winkels en bedrijven met daarboven woningen. De kwaliteit van deze openbare ruimte is cruciaal en vormt de ruggegraat van de ontwikkelzone Zuid-West.

Verschil in bebouwing tussen Remise zijde en de overkant

Er is een duidelijk verschil in architectuur tussen oost en westzijde van de Stephensonstraat. De oostzijde (Remise) is iets lager en sluit qua stijl aan bij het Remiseproject. De westkant heeft een heel eigen, duurzaam karakter dat zichtbaar klaar is voor de toekomst.



LEGENDA SPELREGELKAART ONTWIKKELZONE ZUID-WEST

ROUTES EN VERBINDINGEN

- verbindingen bestaand en nieuw
- wijkontsluiting
- wijkontsluiting (flexibele positionering)
- buurtontsluiting
- auto te gast
- ontsluiting (half)verdiepte parkeergarages dichtbij de wijkontsluiting (half)verdiepte parkeergarage
- kansen voor een mobilitatishub
- doorgaande langzaamverkeersroute
- doorgaande langzaamverkeersroute (route nog nader te bepalen)
- geplande fietsroute
- zoekgebied extra sportveld, sporthal en basisschool
- zoekgebied verbinding

GEBOUWEN

- te behouden bebouwing
- bebouwing met cultuurhistorische waarde
- bouwveld
- gefixeerde rooilijn
- flexibele rooilijn
- integraal verschuiven rooilijn
- afzidlge oriëntatie gebouwen
- oriëntatie gebouw
- voorzieningen in de plint
- kansrijke kantoorlocatie
- extra aandacht overgang bouwhoogtes
- minimale FSI, maximale FSI en minimum percentage onbebouwd (FSI excl. (half)verdiept parkeren)
- mogelijk hoogteaccent
- nader te bepalen hoogteaccent

RANDVOORWAARDEN

- waardevolle elementen
- monumentale boom
- waardevolle bomen met lange levensverwachting
- discussiestrook
- PWN hoofdtransportleiding
- hoofdtransport afvalwater
- ecologische waardevol gebied
- spoor, groene berm en wilgenbosje
- zichthoofzone
- kansrijke locatie woningen voor ouderen
- knooppunt verkeer

SFEERGEBIEDEN

- spoorprofiel, wonen en groen
- entreegebied winkels en wonen
- entreegebied wonen en werken
- singel, wonen en sport
- stedelijke gracht, wonen, werken en voorzieningen
- v[er, park, wonen en spelen
- leven in de stad (bijzondere plekken parken, pleinen, sport)
- Voorzetten bijbehorende sfeer

Ruimtelijke Kwaliteit

In de nota Ruimtelijke Kwaliteit (2012) wordt een integrale stadsbrede visie gegeven op ruimtelijke kwaliteit die voor ieder nieuw ruimtelijk plan de basis vormt. Met de visie wil Haarlem kernachtig uitdragen waar haar kracht en haar ambitie ligt. De relatie tussen duurzaamheid (toekomstbestendigheid) en de kwaliteit van de leefomgeving, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit is een belangrijk thema van de visie. Er zijn tien gouden regels geformuleerd die een prioriteit voor ruimtelijke ontwikkeling in Haarlem uitspreken.

Consolidatie regie

De Stephensonstraat 38-46 is een onderdeel van de Leidsevaartbuurt die in de Nota is gelegen in 'De geconsolideerde stad'. De consolidatieregie is gericht op het behoud van het onderscheidende karakter van de buurten en daarbinnen vrijheid voor individuele invullingen. Plannen en ontwikkelingen moeten zich voegen naar de stedelijke context; naar het stratenpatroon, het bouwbloktype en de bestaande massa en gevelopbouw. Er is vrijheid mogelijk in architectonische expressie en materialisering op pandniveau.

Gebiedstype

Het consolidatie regieniveau is onderverdeeld in verschillende gebiedstypen. Volgens de Nota Ruimtelijke Kwaliteit geldt langs de Stephensonstraat en ter plaatse van de Remise het gebiedstype 'Bedrijven/kantoorgebied'. In de 1e partiële herziening van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Remise uit december 2014 is ervoor gekozen het nieuwbouwplan 'De Remise' te toetsen aan de criteria 'Eerste uitbreidingen buiten de vestinggracht (1870-1920)'.

Het brede grachtenprofiel dat in de ontwikkelzone wordt voorgesteld is de grens tussen de karakteristieke bebouwing aan de oostzijde en de nieuwbouw aan de westzijde.

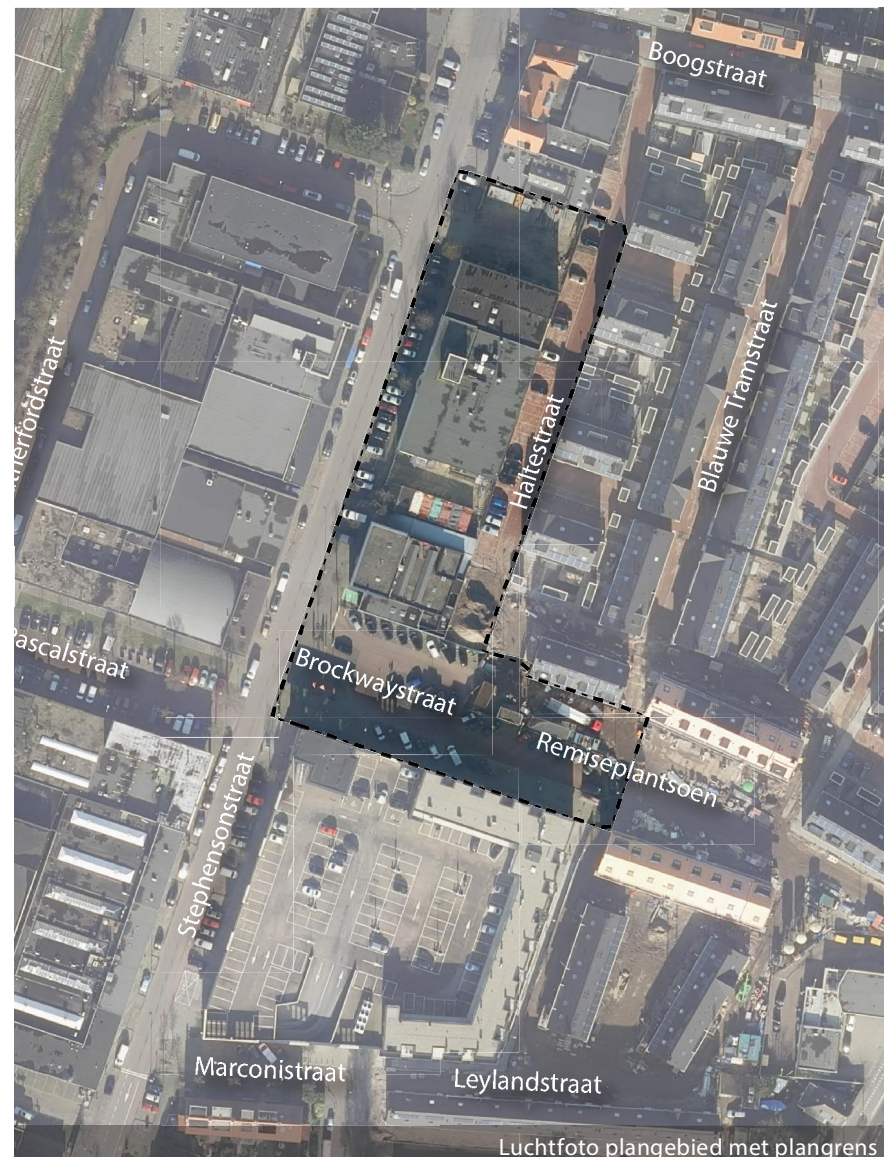
'De oostkant is iets lager en heeft duidelijk een ander karakter en bouwtypologie. De westkant heeft een heel eigen, duurzaam karakter dat zichtbaar klaar is voor de toekomst.'

Voor het bebouwen van de oostzijde is het vanzelfsprekend aan te sluiten bij de architectuurstijl van de Remise en ook daar te toetsen aan de criteria 'Eerste uitbreidingen buiten de vestinggracht (1870-1920)'.

Stephensonstraat 38-46 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. Bebouwing is aaneengesloten, gevelwanden direct in de rooilijn bestaande uit individuele panden of kleinere ensembles. Verticaliteit overheerst in gevelwand.

Nota Dak

Een speciaal onderdeel van de nota Ruimtelijke Kwaliteit is de nota Dak. Deze nota beoogt dubbelgebruik van de daken in de stad te stimuleren ter wille van de duurzaamheid, leefbaarheid en/of ruimtewinst. In te transformeren gebieden liggen kansen voor de toepassing van producten om zonne-energie op te wekken, afhankelijk van het type dak (plat of hellend) en de oriëntatie ervan.



Conclusie analyse

Op het moment dat het Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor de Remise is opgesteld was de ontwikkelzone Zuid-West als transformatielocatie nog niet in beeld. Op het moment van schrijven van voorliggend SPvE worden de inspraakreacties voor de visie verwerkt en staat vaststelling van de visie gepland voor eind 2019.

De transformatie van een bedrijventerrein naar een aantrekkelijk woon-werkgebied vraagt om een andere stedenbouwkundige benadering. In het stedenbouwkundig plan, dat met uitzondering van blok 6 geheel is gerealiseerd, was blok 6 ontworpen als rand van het Remiseplantsoen. Een stop op de fles bedoeld om het woongebied af te sluiten van het bedrijventerrein.

Het concept voor de ontwikkelzone gaat uit van een tegenovergestelde benadering. Het Remiseplantsoen biedt een uitgelezen kans om de Remise met de ontwikkelzone te verbinden. Een aaneengesloten openbare ruimte die overgaat van een plantsoen naar een plein met voorzieningen voor de buurt. Het bouwen van blok 6 past niet in deze gedachte.

Visie op de locatie

Geleidelijke overgang naar bebouwing Remise

De locatie Stephensonstraat 38-46 biedt ruimte voor ca. 8400m² BVO. Ongeveer 2000m² kan voor commerciële/maatschappelijke ruimte worden gebruikt.

Stedelijke functie en karakter rondom plein en aan de Stephensonstraat

De visie op dit deel van de ontwikkelzone is dat deze omgeving meer een stedelijke functie krijgt. De gewenste singel krijgt hier een stedelijk karakter door deze als een gracht uit te voeren met robuuste kades en een stevige boomstructuur. Het is belangrijk dat de Stephensonstraat een levendig karakter krijgt. Dit kan worden bereikt door voordeuren te maken en/of functies op de begane grond te realiseren. Op de begane grond van de nieuwbouw is ruimte voor bedrijven en voorzieningen. Dichter naar het plein toe zal dat zich meer ontwikkelen naar detailhandel met gezellige wijkfuncties rondom het plein. Haaks parkeren zoals in de huidige situatie wordt gedaan is niet passend in het toekomstige grachtenprofiel. langsparkerplekken voor bezoekers zijn mogelijk. De overige parkeerbehoefte moet worden opgelost in parkeervoorzieningen binnen de ontwikkelzone.

Minder parkeren en meer groen op het pleintje voor de Vomar

De Brockwaystraat, die nu wordt ingezet als parkeerterrein voor de Vomar krijgt een groenere uitstraling. Er blijft voorlopig plek voor 12 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld voor invaliden en voor het opladen van elektrische auto's. Het parkeren van de Vomar gaat hoofdzakelijk op het dak van de Vomar plaatsvinden. Langs de Stephensonstraat neemt het aantal parkeerplaatsen op maaiveld sterk af na de realisatie van de ontwikkelzone. Deze plekken worden onder de nieuwbouw ten westen van de Stephensonstraat gecompenseerd. De plek in het verlengde van het Remiseplantsoen krijgt, doordat er minder geparkeerd wordt, meer de uitstraling van een plein. De nieuwbouw Stephensonstraat 38-46 gaat dat gevoel versterken omdat de functies in de nieuwbouw de hoek om gaan. Dat hier op het plein wat gaat gebeuren wordt ook zichtbaar in de architectuur. De hoekbebouwing wordt hoger en vormt een hoekaccent.



Geleidelijke overgang naar bebouwing Remise

De formele zijde van het gebouw richt zich op de Stephensonstraat. Maar het gebouw oriënteert zich ook naar de Haltestraat. De Haltestraat is één van de parkeervoorzieningen die mee-ontworpen zijn in het Remiseplan. Naast dat er geparkeerd wordt aan deze straat wordt er ook aan gewoond. De Bolramerstraat en de Bijwagenstraat zijn korte woonstraatjes haaks op de Haltestraat. De nieuwe bebouwing heeft invloed op de bezonning en de privacy van deze woningen. Om de overgang acceptabel te maken bouwt het volume geleidelijk af. Van drie lagen met kap aan de Stephensonstraat naar twee lagen en een kap in het Remiseplan. Deze schaalsprong is beperkt en wordt aan de randen van een wijk vaker toegepast, zo ook aan de Leidsevaart zijde.

Uit een globale bezonningsanalyse blijkt dat het accent op de hoek van de Brockwaystraat en de Stephensonstraat door de beperkte afmeting van het accent, door de ruime afstand van meer dan 30 meter tot de woningen van het Remiseproject een acceptabele invloed heeft op de bezonning van de woningen in de directe omgeving. Bij het stedenbouwkundig plan zal dit door middel van een bezonningsstudie worden aangetoond.

Bijzondere poortwoningen aan het plein

Tussen het hoekaccent en de bestaande woningen aan het Remiseplantsoen is ruimte voor een bijzonder woningtype. Deze ondiepe stadswoningen zorgen ervoor dat het pleintje een wand krijgt. Het is mogelijk om de ruimte op de begane grond een commerciële of maatschappelijke functie te geven. Een deel van de begane grond wordt gebruikt om een onderdoorgang te maken naar de Haltestraat. Op die manier ontstaat een extra ontsluiting van het parkeerhof en neemt de verkeersdruk/overlast op de Boogstraat af. De groene, open verbinding tussen het Remiseplantsoen en de nieuwbouw in de ontwikkelzone is een kwaliteit op zich. Een verbinding waar ruimte ontstaat voor ontmoeting.



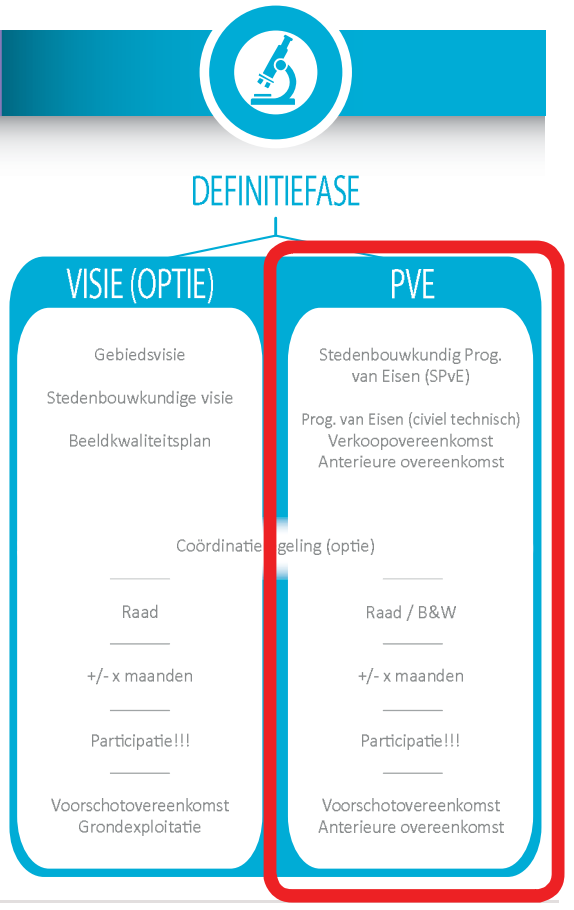
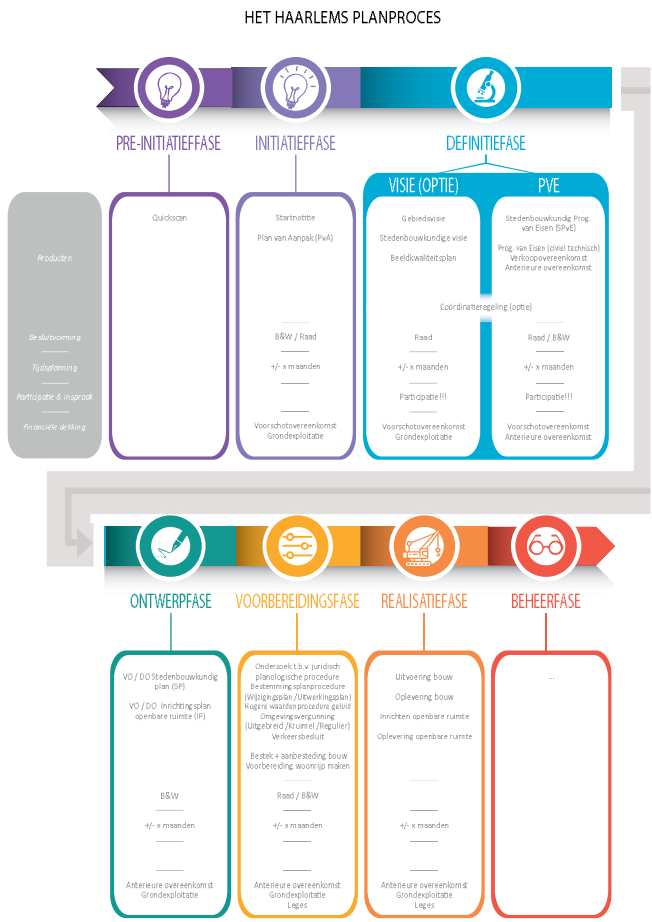
Haarlems Planproces

De getoonde impressies zijn gemaakt om aan te tonen dat het geplande blok 6 niet langer wenselijk is. De zoneontwikkeling en de kans om een verbinding te maken tussen de zone en de bestaande wijk in de vorm van een ontmoetingsplein is aanleiding geweest om het bouwen van blok 6 te heroverwegen. Tevens is het de wens van Hoorne om blok 6 niet te bouwen. Hoorne is van mening dat blok 6 inboet op de reeds gerealiseerde ruimtelijke kwaliteit. Ook speelt het verlies van het zicht op de Vomar een belangrijke rol.

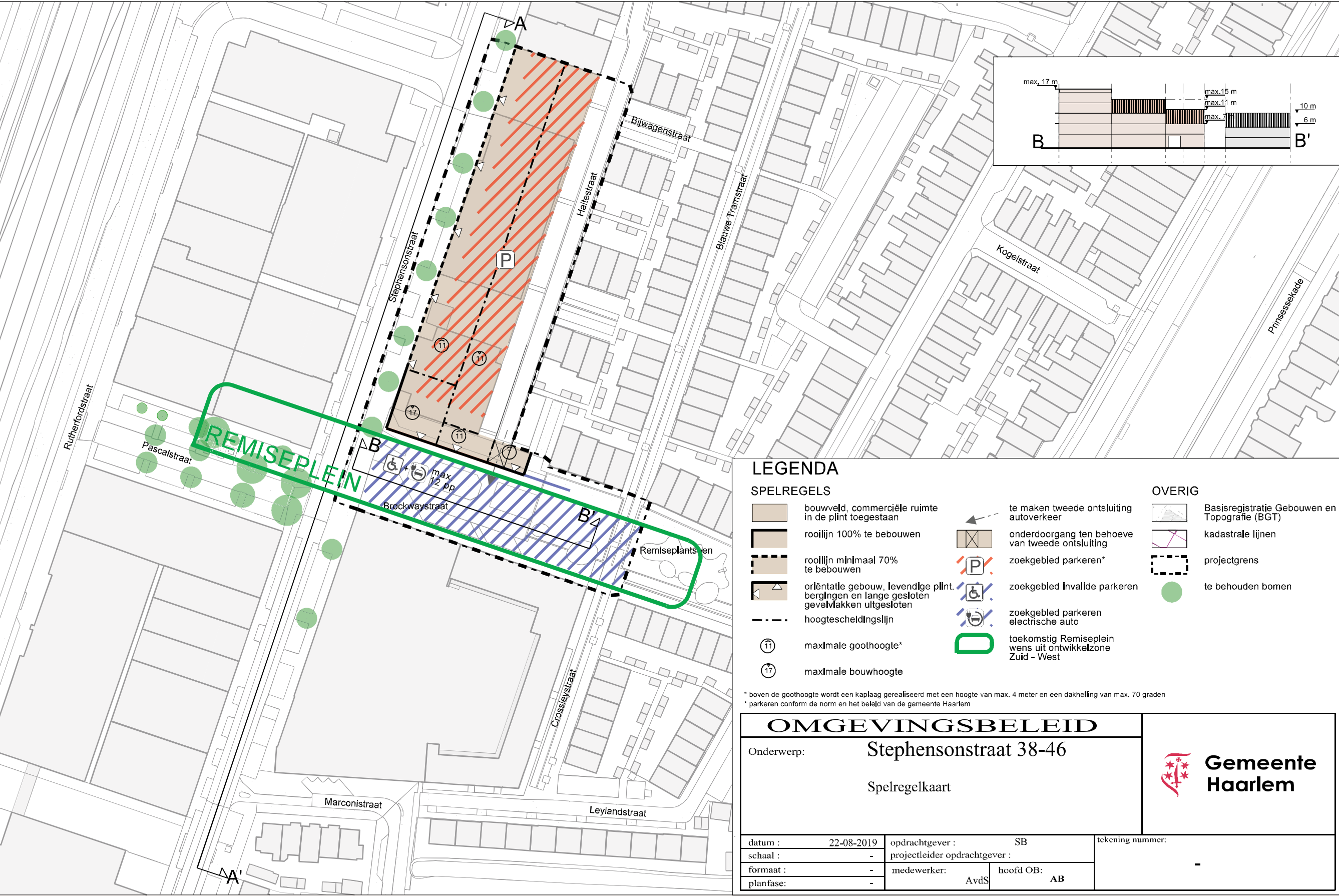
De impressies vormen de basis voor de opgestelde spelregelkaart. Duidelijk moet zijn dat de impressies niet het nieuwbouwplan weergeven.

Het nieuwbouwplan wordt gemaakt in het vervolgproces en zal getoetst worden aan dit SPvE.

Als dat wordt goedgekeurd zal er een bestemmingsplan worden opgesteld waardoor de ontwikkeling juridisch status krijgt.



STEPHENSONSTRAAT 38-46



LEGENDA

SPELREGELS

- bouwveld, commerciële ruimte in de plint toegestaan
- rooilijn 100% te bebouwen
- rooilijn minimaal 70% te bebouwen
- oriëntatie gebouw, levendige plint, bergingen en lange gesloten gevels uitgesloten
- hoogtescheidingslijn
- maximale goothoogte*
- maximale bouwhoogte

- te maken tweede ontsluiting autoverkeer
- onderdoorgang ten behoeve van tweede ontsluiting
- zoekgebied parkeren*
- zoekgebied invalide parkeren
- zoekgebied parkeren elektrische auto
- toekomstig Remiseplein wens uit ontwikkelzone Zuid - West

OVERIG

- Basisregistratie Gebouwen en Topografie (BGT)
- kadastrale lijnen
- projectgrens
- te behouden bomen

* boven de goothoogte wordt een kaplaag gerealiseerd met een hoogte van max. 4 meter en een dakhelling van max. 70 graden
* parkeren conform de norm en het beleid van de gemeente Haarlem

OMGEVINGSBELEID				 Gemeente Haarlem
Onderwerp:		Stephensonstraat 38-46		
		Spelregelkaart		
datum :	22-08-2019	opdrachtgever : SB		tekening nummer: -
schaal :	-	projectleider opdrachtgever :		
formaat :	-	medewerker:	hoofd OB: AB	
planfase:	-	AvdS		

Spelregels

Bouwveld

Het bouwveld is het gedeelte binnen de projectgrens waar daadwerkelijk gebouwd mag worden.

- Binnen het gehele bouwveld is een commerciële functie/ ruimte op de begane grond toegestaan

Rooilijn en oriëntatie

De rooilijn is de bouwgrens. Als deze grens is aangegeven moet op die grens worden gebouwd. Als de lijn niet is aangegeven is de bouwgrens meer flexibel. De grens van het bouwveld is de uiterste bouwgrens.

- Waar op de spelregelkaart ‘rooilijn 100% te bebouwen’ is aangegeven moet de rooilijn volledig bebouwd worden. Op die manier ontstaat een ‘voorkant’ naar de Brockwaystraat .
- Waar op de spelregelkaart een rooilijn 70% te bebouwen is aangegeven mag in totaal 30% van de gevelwand open blijven. De gevelwand mag ook volledig bebouwd worden.
- De stephensonstraat en de Brockwaystraat krijgen een levendige uitstraling.
- Voorzieningen en/of entrees op de begane grond zijn er aan de Stephensonstraat en de Brockwaystraat.
- Gesloten gevelvlakken zoals bij trappenhuisen, utilitaire ruimtes, bergingen etc aan de Stephensonstraat en de Brockwaystraat dragen niet bij aan de levendigheid en zijn niet toegestaan.
- De Haltestraat zijde is minder formeel maar is door de stedenbouwkundige opzet zeer zichtbaar en vraagt om een zorgvuldige uitwerking. De Haltestraat is geen achterkant.
- Benodigde erfafscheidingen meenemen als onderdeel van het ontwerp

Bouw en goothoogtes

Om duidelijkheid te geven ten aanzien van de hoogtes zijn goot- en bouwhoogteaanduidingen op de spelregelkaart opgenomen.

- Waar op de spelregelkaart een bouwhoogte is aangegeven mag niet hoger worden gebouwd dan de aangegeven hoogte.
- Als op de spelregelkaart een goothoogte is aangegeven mag boven de goothoogte een kaplaag gerealiseerd worden met een hoogte van max. 4 meter boven de goothoogte en een dakhelling van max. 70 graden. Een setback kan worden overwogen mits wordt onderbouwd dat een setback aansluit bij de typologie van de Remisebebouwing en past in het lengteprofiel van de Stephensonstraat.
- De hoogtescheidingslijnen zijn op de spelregelkaart opgenomen om aan te geven tot waar de aangegeven hoogte geldt.
- Volgens de nota dak, een bijlage van de nota ruimtelijke kwaliteit, valt de locatie binnen het gebied waar utilitaire installaties geïntegreerd moeten worden in het daklandschap en in ieder geval niet zichtbaar mogen zijn vanaf straatniveau. Bij het toekennen van de hoogtes in de spelregelkaart is hier rekening mee gehouden.

Parkeren en ontsluiting

Ten aanzien van parkeren is het uitgangspunt dat aan het Haarlemse parkeerbeleid en aan de parkeernorm moet worden voldaan. Parkeren en ontsluiting moet in principe ondergronds, op eigen terrein en uit het zicht worden opgelost. Het beleid zegt dat met een mobiliteitsplan van de norm kan worden afgeweken.

- Parkeren in principe ondergronds, dit wordt binnen de gehele projectgrens mogelijk gemaakt.
- Half verdiept en bovengronds parkeren mag binnen het zoekgebied parkeren. Het parkeren mag niet zichtbaar zijn. Zorg voor een sociaalveilig ontwerp.
- Op de huidige parkeerplaats voor de Vomar, op de Brockwaystraat is plek voor maximaal 12 parkeerplaatsen voor invalideparkeren en/of elektrische voertuigen. Het eindbeeld, na voltooiing van het aangrenzende deelgebied uit de

ontwikkelzone, is een parkeervrij Remiseplein.

- De Brockwaystraat is via een onderdoorgang toegankelijk voor autoverkeer. De onderdoorgang heeft voldoende hoogte en is verkeers- en sociaal veilig.
- Een eventueel mobiliteitsplan houdt rekening met de ambities van de ontwikkelzone Zuid-West. De parkeeroplossing van dit project mag niet leiden tot een extra parkeerbelasting in de zone.

Openbare Ruimte

- Herinrichting van de openbare ruimte binnen de projectgrens is onderdeel van het project.
- Voor de openbare ruimte wordt een ontwerp gemaakt waarbij de openbare ruimte moet aansluiten op het Remiseplantsoen en een doorkijk geeft naar aansluiting bij de zoneontwikkeling. Het doel is dat het Remiseplein voor de verbinding zorgt tussen de Remise en de zoneontwikkeling.
- vanuit de gemeente is er bij de beoordeling van de plannen speciale aandacht voor vergroening/bomen, verblijfskwaliteit (met name voor voetgangers en fietsers), hoogwaardige inrichting en klimaatadaptatie .
- Het ontwerp van de openbare ruimte volgt uit een nog op te stellen visie over het gehele Remiseplein (bijzonder plein conform de spelregelkaart van de ontwikkelzone Zuid-West). Fasering van de verschillende deelgebieden is daarin een belangrijk aandachtspunt.
- Indien extra nutsvoorzieningen noodzakelijk zijn dienen deze geïntegreerd te worden in de bebouwing.
- Indien nodig ruimte reserveren voor ondergrondse containers.
- Opslagruimte voor bedrijfsafval inpandig / uit zicht van openbare ruimte oplossen.
- Het eindbeeld, na voltooiing van het aangrenzende deelgebied uit de ontwikkelzone, is een autovrij Remiseplein.

Ruimtelijke kwaliteit

- Wat betreft de architectuur sluit deze aan bij het Remiseproject en voegt zich in het lengteprofiel van de Stephensonstraat.
- Ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit wordt getoetst aan de eerste herziening SPvE Remise. Volgens dit document moet getoetst worden aan de het gebiedstype ‘Eerste uitbreidingen buiten de vestinggracht (1870 - 1920)’.

Programma

- De begane grond mag worden ingezet voor commerciële en maatschappelijke voorzieningen.
- 80 % van het aantal woningen moet worden verhuurd in het sociale segment.
- De woningen moeten voldoen aan de kaders voor nieuwbouw, zoals opgenomen in de “Nota Kaders en instrumenten sociale huur en middensegment” (vastgesteld dec. 2018)*.

Geluid

- Indien de geluidsnormen worden overschreden hanteert de gemeente Haarlem een hogere waarden beleid. Het project dient hieraan te voldoen. De ‘Beleidsregels Hogere Waarden Wet Geluidhinder’ zijn te vinden via gemeentebestuur.haarlem.nl.

** Gezien de voorgeschiedenis en de daaruit voortvloeiende afspraken over een programmering van 80 % sociale huur is de 40-40-20 eis voor nieuwbouw bij dit project niet van toepassing.*

Duurzaamheids Randvoorwaarden en Doeleinden

Hieronder volgt een samenvatting van de richtlijn Duurzaam bouwen. De richtlijn ‘Duurzaam Bouwen’ is een samengesteld document van het huidige duurzaamheidsbeleid en vertaalt het Haarlemse duurzaamheidsbeleid naar specifieke uitgangspunten op het projectniveau. De uitgangspunten worden onderverdeeld in vijf verschillende duurzaamheidsthema’s: energie en warmte, klimaatadaptatie, groen en Ecologie, circulariteit, mobiliteit. De uitgangspunten zijn door de wet of door gemeentelijk beleid verankerd (eisen). Deze worden hieronder als ‘randvoorwaarden’ benoemd. De uitgangspunten die een beleidsambitie inhouden (wensen) worden als ‘doeleinden’ benoemd.

Energie

Randvoorwaarden

- BENG: Voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, geldt dat alle aanvragen van omgevingsvergunningen per 1 jan 2020 moeten voldoen aan de eisen voor bijna energieneutrale gebouwen (BENG). Deze vervangt de energieprestatiecoëfficiënt (EPC).
- Aardgas vrij bouwen: Aardgasvrij bouwen wordt reeds als voorwaarde gesteld. Gemeente heeft de ‘routekaart naar aardgasvrij 2040’ vastgesteld. Het Rijk heeft per 1 juli 2018 de gaswet gewijzigd waardoor nieuwe gebouwen in principe geen gasaansluiting meer krijgen.

Doeleinde

- Warmtevoorziening via bodemwarmte: Om te voorzien in de benodigde warmtevraag wordt bij voorkeur gebruik gemaakt van een bodemwarmtevoorziening. Deze is efficiënt in gebruik van ruimte en elektriciteit en geniet daarom de voorkeur boven andere gasvrije warmteoplossingen. Indien in de omgeving al een warmtenet aanwezig is waar op kan worden aangesloten heeft dit de eerste voorkeur. Wanneer dit niet mogelijk is, wordt dit gemotiveerd. Bodemwarmtevoorzieningen moeten passen binnen eventueel aanwezige (lokale) bodemenergieplannen. Indien een bodemwarmtevoorziening niet mogelijk is kan gebruik worden gemaakt van een andere vorm van omgevingswarmte.

Klimaatadaptatie

Randvoorwaarden

- Watertoets en watercompensatie: Het watersysteem wordt robuust ingericht met waterbergings- en afvoermogelijkheden conform de watertoets. Een ontwikkeling mag niet leiden tot verslechtering van de waterhuishouding of een versnelde toename van de af en aanvoer van water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden op naastgelegen percelen / gebieden en er wordt rekening gehouden met de gewenste stroombaan van het hemelwater. De watertoets is een wettelijke verplichting bij planvorming en moet uitwijzen of/hoeveel gecompenseerd dient te worden. (Richtlijn : 100% van het verlies wateroppervlak en 15% van de toename van verhard oppervlak.) De watertoets is geen toets achteraf, maar een proces waarmee de waterbeheerder vroegtijdig wordt betrokken bij het ontwerp.

Doeleinde

- Toekomstbestendig watersysteem: Haarlem moet zich voorbereiden op wateroverlast. Het extra hemelwater wordt zoveel bovengronds geborgen en afgevoerd naar open water. Bij nieuwbouw geven we als eis mee dat er een toekomstbestendig watersysteem wordt aangelegd met waterbergingscapaciteit. Dat houdt concreet in dat de ontwikkeling minimaal 70 mm water per m2 moet kunnen bergen op eigen terrein gedurende in een etmaal.

Groen en ecologie

Randvoorwaarde

- Natuurtoets en compensatiemaatregelen ecologie: Bij elke ruimtelijke ontwikkeling moet deze met een natuurtoets beoordeeld worden op ecologische effecten. Een quickscan ecologie maakt standaard deel uit van de uit te voeren onderzoeken. Deze quickscan kan als basis dienen voor een mitigatie- of compensatieplan in het kader van een ontheffingsaanvraag. Het ontwerp houdt rekening met uitkomsten van de quickscan en wordt hierop aangepast en past, als behoud niet mogelijk is, compenserende maatregelen toe. De compenserende maatregelen worden genomen voor de aangetroffen (beschermde) soorten.

Doeleinde

- Natuurinclusief bouwen: Om een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier te maken, moet de natuur een volwaardige plaats krijgen bij het ontwerpen van nieuwbouw en (openbare) ruimte hier omheen. Behoud en aansluiten op de bestaande ecologische waarden is uitgangspunt. Indien behoud niet mogelijk is, dienen in het bouwproject compensatiemaatregelen te worden getroffen. Daarnaast liggen er grote kansen voorbevordering van natuur binnen bouwprojecten. De aandacht voor biodiversiteit kan vertaald worden in natuurinclusief bouwen, zoals groene daken en gevels, voorzieningen voor insecten, nestgelegenheid, vleermuisverblijven en vogelvides. Het zijn kleine investeringen bij de bouw, maar van levensbelang voor soorten in de stad.

Circulair

Randvoorwaarde

- Voor nieuwbouw dienen de waardes gehanteerd te worden conform bouwbesluit 2018. De MilieuPrestatie Gebouwen (MPG)4 geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. De MPG is bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning verplicht.

Doeleinde

- verbeterde Milieu Prestatie Gebouwen: Het beoogde maximum van MPG 1,0 is in de meeste gevallen eenvoudig te behalen, blijkt uit onderzoeken.5 Het verhogen van de ambitie ten aanzien van de MPG is een concrete maatregel die bijdraagt bij aan deze doelstelling. Dat betekent dat waar mogelijk een lagere MPGnorm wordt voorgeschreven (hoe lager de norm, hoe beter de prestatie), te weten: 0,8
- Registratie materialen: Bestaande stad is de grondstoffenmijn van de toekomst. De gemeente geeft zelf het goede voorbeeld door circulair in te kopen en door in ontwikkelzones te experimenteren met circulaire economie. Het opstellen van een materialenpaspoort en de registratie daarvan in het Madaster 7, of vergelijkbaar registratiesysteem, draagt daar aan bij. Het betreft een relatief makkelijk uitvoerbare maatregel (Quick-win) omdat het in de ontwerpfase wordt toegepast en geen uitvoeringskosten betreft.
- Afvalinzameling integreren in ontwerp: Bij nieuwbouw wordt vaak onvoldoende rekening gehouden met de integratie van voorzieningen voor de (gescheiden) inzameling van afval en grondstofstromen. De voorzieningen voor (gescheiden) inzameling van afval dienen bij de oplevering van nieuwbouwlocaties al op orde moeten zijn, zodat geen noodoplossingen worden ingezet. Daarom dienen voorzieningen zoals ondergrondse en in pandige containers in een vroege fase van het ontwerp geïntegreerd te worden.
- Toekomstbestendig ontwerpen: Gebouwen worden zo efficiënt mogelijk ontworpen qua kosten, materiaal en ruimte. Dat is op zich een duurzaam uitgangspunt. Het risico is echter dat daardoor het ontwerp weinig flexibiliteit biedt voor functionele verandering op termijn. Een te lage verdiepingshoogte bij een woning kan het ongeschikt maken voor de transformatie naar een bedrijfsfunctie, waardoor juist weer hoge kosten en materiaalverspilling

ontstaat bij een herbestemming of woningaanpassing. Gevraagd wordt om daar rekening mee te houden in het ontwerp. Denk aan een hoge plint (minimaal 4m.), extra dragend vermogen, flexibel indeelbare plattegronden, overdimensioneren draagstructuur etc. De woonvisie vraagt aandacht voor flexibiliteit en duurzaamheid.

Mobiliteit

Randvoorwaarde

- Stimuleren fietsers en voetgangers: Voor iedere nieuwe woning schrijft het Bouwbesluit 2012 voor om een eigen berging voor het stallen van fietsen en scootmobielen met een minimale oppervlakte te realiseren. Op grond van de gelijkwaardigheidsbepaling mag er op een andere manier aan worden voldaan dan is aangegeven. De “Beleidsregel bergingen nieuwe woongebouwen Haarlem 2018” geeft voorwaarden aan. Tevens wordt er bij woongebouwen rekening gehouden met levensloopbestendigheid (d.m.v. stalling voor scootmobielen).”

Doeleinden

- Stimuleren fiets en voetgangers door de openbare ruimte: Mobiliteit begint al bij de deur van de woning. Belangrijke uitgangspunten voor het ontwerpen zijn dat de voetganger en de fietser een prominentere rol krijgen binnen de stad. De fiets wordt zelfs het belangrijkste vervoermiddel binnen de stad (denk aan comfort, routes, parkeren). Het aantal autoritten moet gereduceerd worden en het is de bedoeling dat er minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte komen. Ook bij (ver)bouwprojecten moet dit principe leidend zijn. Bijvoorbeeld met een aantrekkelijke looproute naar de dichtstbijzijnde HOV-halte of NS-station, autoparkeren op afstand en voldoende en comfortabele fietsenbergingen of -stallingen die gemakkelijker bereikbaar zijn dan de parkeerplaatsen voor auto's.
- Duurzaam mobiliteitsplan :Haarlem zet in op een mobiliteitstransitie. Binnen de ‘beleidsregels parkeernormen’ is het mogelijk om gebruik te maken van een mobiliteitsplan. Het uitwerken van een locatie specifiek mobiliteitsplan is een goede methode om bij te dragen aan de duurzame mobiliteitstransitie én te voorzien in voldoende ruimte voor parkeren. Het mobiliteitsplan wordt opgesteld door de initiatiefnemer en kan elementen bevatten over bijvoorbeeld deelauto's, goede fietsontsluiting i.c.m. nabijheid en OV etc.
- Fietsparkeren in ontwerp :De fiets speelt een belangrijke rol in de gewenste duurzame mobiliteitstransitie. Fietsparkeren is daarom een van de speerpunten van het college. In het ontwerp moet er aandacht zijn voor het fietsparkeren voor bewoners, maar ook voor bezoekers. Slimme locaties, goed bereikbaar en zeer comfortabel waardoor gebruikers verleid worden de fiets te verkiezen boven de auto. Het fietsparkeren neemt minder ruimte in dan autoparkeren, maar het ruimtebeslag is niet nihil. Bovendien komen er steeds meer soorten fietsen (bakfietsen, elektrische fietsen). Een goede integratie van (voldoende) fietsparkeren in het ontwerp moet als doel hebben de ruimtelijke kwaliteit vergroten én om het gebruik van de fiets te stimuleren.
- Smart Mobility in ontwikkelzones: De coalitie streeft er naar tot 2025 10.000 woningen te realiseren, grotendeels in ontwikkelzones. Dit worden duurzame toekomstwijken, waarbij op het gebied van mobiliteitsconcepten geëxperimenteerd wordt en met zo efficiënt mogelijke ruimtebehoefte wordt gebouwd. Binnen een experiment is veel mogelijk, maar we moeten voorkomen dat het leidt tot overlast van omliggende wijken. Initiatiefnemers worden uitgedaagd om te komen met een passend experiment voor een mobiliteitsconcept, waarbij ze ook oog hebben voor de bestaande omgeving.
- Laadpunten auto: Als onderdeel van de energietransitie wordt elektrisch rijden gestimuleerd door het vergroten van de laadinfrastructuur (laadvoorzieningen). Bouwontwikkelingen moeten voldoende laadvoorzieningen realiseren. Het CROW heeft hiervoor een richtlijn opgesteld, dit kan als basis gebruikt worden

