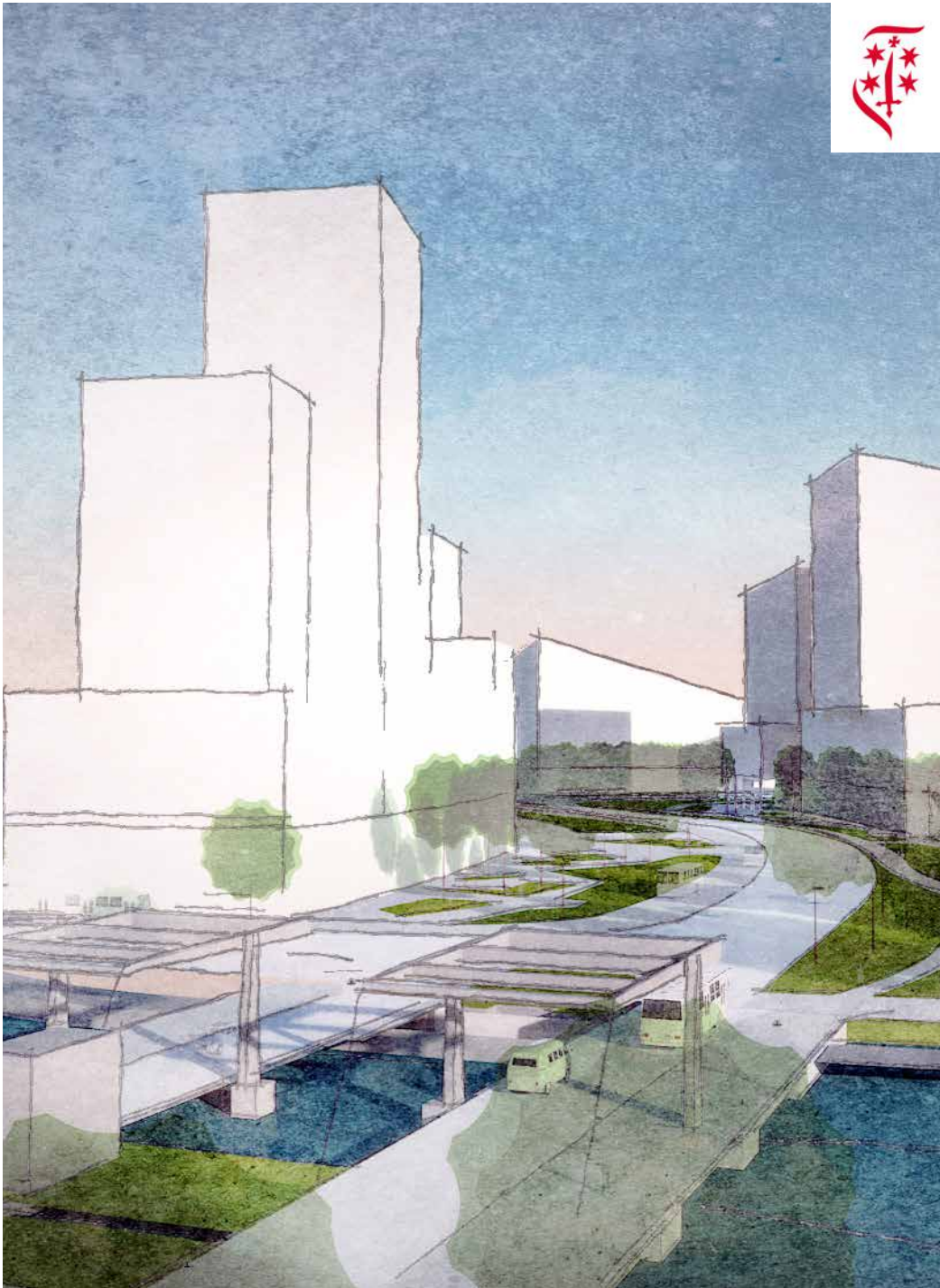




**Gemeente
Haarlem**



Concept -SPVE
Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid

januari 2021

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	3	Openbare ruimte	34
INLEIDING	6	- Ambitie	34
Opgave	7	- Identiteit en placemaking	34
Doel en resultaat	7	- Verblijfskwaliteit	35
Plangebied	7	- Mobiliteit	35
Wijze van benaderen	7	- Klimaatadaptatie	38
VISIE	9	- Flora en fauna	39
Focus van de visie	10	- Bodem en ondergrond	39
SITUATIE EN ANALYSE	12	Programma	41
Knelpunten	13	- Gebiedsconcept	41
Ontstaansgeschiedenis	14	- Interactiemilieu	41
Huidige opzet, uitstraling en analyse	15	- Eisen niet-woonprogramma	41
BELEID EN OPGAVEN	20	- Woonprogramma	42
Opgaven in één oogopslag	21	Duurzaamheid	42
Structuurvisie Openbare Ruimte	22	Omgeving en gezondheid	44
Nota Ruimtelijke Kwaliteit	23	- Parkeren	44
Nota Hoogbouwprincipes	24	- Geluid	45
Woonvisie Haarlem 2021-2025	24	- Luchtkwaliteit en stikstofdepositie	45
Structuurplan Haarlem 2020	24	- Externe veiligheid, explosieven en magneetvelden	46
Ontwikkelvisie Europaweg	25	- Afvalinzameling	46
Economische Visie Haarlem	25	- Bezonnig en windhinder	47
Programma Groei van Haarlem 2040	26	Spelregelkaart	48
Duurzaamheid	26	BEELDKWALITEIT	49
Startnotities ontwikkelprojecten	27	Toetsingskader, ambitie en samenhang	50
Gebiedsverkenning Haarlem Nieuw-Zuid	27	Basisprincipes	50
RUIMTELIJK KADER	29	- Deelproject: Schipholweg 1	55
Stedenbouw	30	- Deelproject: Schonenvaert	58
- Hoogbouwcluster en stadslandschap	30	- Deelproject: Schipholpoort	60
- Typologie	31	BIJLAGEN	62
- Rooilijnen	31	- I: Historische ontwikkeling	63
- Hoogte	31	- II: Zichtbaarheid	64
- Overgang bestaande buurten	33	- III: Ambitiweb openbare ruimte, nulmeting + ambitie	65
- Sportpark en groene zoom	33	- IV: Uitsneden spelregelkaart per locatie	66
- Dag en nacht	34	- V: Maatwerkafspraken wonen ontwikkellocaties	69

SAMENVATTING

Kader voor een integrale ontwikkeling

Het gebied waar Schipholweg en Europaweg elkaar kruisen, wordt een hoogstedelijk stukje Haarlem. Hier komen openbaar vervoer, wonen, werken en nieuwe voorzieningen, zoals winkels en horeca, bij elkaar. Dat betekent een grote kwaliteitsverbetering voor de stad op deze plek. Dit Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) vormt een concreet toetsingskader voor de ontwikkeling van de nieuwbouw aan de Toekanweg 7, Schipholpoort 40-100, Schipholweg 1 en de J.J. Hamelinkstraat. Het SPVE gaat over duurzaamheid, mobiliteit, economie, woningbouw én openbare ruimte. Ook is een beeldkwaliteitsparagraaf toegevoegd waar de architectonische ontwerpen voor de gebouwen aan getoetst worden. Daarnaast worden globale eisen gesteld aan plekken in het gebied waar nu geen concrete initiatieven voorzien zijn maar in de toekomst mogelijk wel. Onze missie: Op Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid is altijd wat te beleven!

Acht sleutelbegrippen als belangrijkste ontwikkelprincipes

De gebiedsontwikkeling wordt getoetst aan en gekenmerkt door acht sleutelbegrippen die in samenhang bijdragen aan het realiseren van een betekenisvolle plek:

- Binnen het gebied wordt gekozen voor robuuste ontwerp oplossingen
- Het gebied heeft op straatniveau een charmante uitstraling
- Openbare binnen- en buitenruimtes in het gebied zijn royaal
- Het gebied is urbaan, er is altijd wat te beleven
- Markante gebouwen dragen bij aan een herkenbare gebiedsidentiteit

- De architectuur verbindt de gebouwen in het gebied met elkaar en met de omgeving
- Een stimulerend gebied daagt uit tot en biedt ruimte aan initiatief en ontwikkeling
- In het gebied wordt intelligent omgegaan met grondstoffen en natuur

Visie op het gebied

De bedoeling is een nieuw stationsgebied (OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid) te creëren rondom de nieuwe mobiliteitshub die voorzien is langs de Schipholweg. Hier komen bussen en in de toekomst mogelijk een tram of lightrail. Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid wordt een entree naar zowel de binnenstad als de omliggende wijken. Er komt hoge, robuuste nieuwbouw met zowel woningen als bedrijvigheid. Zo worden de ruimte in de stad én het openbaar vervoer optimaal benut. De openbare ruimte in het gebied krijgt een prettige inrichting voor wandelaars en er komen openbaar toegankelijke functies in de onderste lagen van de nieuwbouw. Dit draagt bij aan een hoogstedelijk woon- en werkklimaat. De projecten binnen het gebied worden in samenhang ontwikkeld maar ieder volgens een eigen planning. Hoogbouwclusters in een stedelijk landschap Met hoge bebouwing onderscheidt Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid zich van de oude stad en van de omliggende wijken. Vanaf verschillende plekken binnen en buiten de stad is de nieuwbouw zichtbaar en vanuit alle windrichtingen ontstaat een helder en herkenbaar silhouet van Haarlem Nieuw-Zuid als stedelijk knooppunt. Drie hoogteaccenten markeren de lange lijnen van het Spaarne, de Europaweg en de Schipholweg. Met maximaal 76 meter is de nieuwbouw niet hoger dan de Sint-Bavokerk aan de Grote Markt. De plinten vormen

het visitekaartje van de gebouwen op straatniveau en moeten zo veel mogelijk openbaar toegankelijk zijn. Bebouwing in een 'middenschaal' van 4 tot 6 bouwlagen vormt de overgang naar de achterliggende wijken. Ambities voor een groene, stedelijke openbare ruimte Ruimere voetpaden, meer verblijfsplekken en vergroening van de openbare ruimte dragen bij aan een prettig woon- en werkmilieu. We verbeteren de oversteekbaarheid van de Europaweg en Schipholweg en er ontstaan nieuwe, prettige routes voor voetgangers, hardlopers en fietsers. Ook de zichtbaarheid en uitstraling van het sportpark langs de Schipholweg wordt beter en de entree tot het groene gebied langs de Noord Schalkwijkerweg wordt flink verbreed en parkachtig ingericht. Een diversiteit aan planten en bomen voorkomen hittestress en brengen geur en kleur in het gebied. Er wordt rekening gehouden met drie eerder vastgestelde mogelijke locaties voor de mobiliteitshub.

Dynamische woon- en werkomgeving

De nieuwbouw krijgt circa 1.600 woningen in verschillende segmenten. Op de onderste bouwlagen is een menging van commerciële functies en (maatschappelijke) voorzieningen voorzien. Dat is niet alleen belangrijk voor de levendigheid in het gebied maar ook voor behoud van werkgelegenheid en een optimale benutting van de locatie vlak bij de nieuwe mobiliteitshub. De niet-woonfuncties moeten bijdragen aan de levendigheid in het gebied en zo veel mogelijk openbaar toegankelijk zijn. Functies die bijdragen aan de werkgelegenheid en/of mobiliteitstransitie hebben een voorkeur. Daarnaast wordt gedacht aan kleine winkels en horeca. Maar ook aan voorzieningen en dienstverlening die een relatie hebben met sport en gezondheid; zoals bijvoor-

beeld een sportschool, wijk-huiskamer, fysiotherapeut en drogist. Parkeren gebeurt op eigen terrein en uit het zicht.

Keuzes maken

De (mobiliteits)transitie van de Schipholweg (meer ruimte voor groen, wandelaars en fietsers) is noodzakelijk voor het vestigen van niet-woonfuncties langs de Schipholweg en de gewenste groei van de werkgelegenheid. De haalbaarheid van deze transitie is afhankelijk van het proces voor de mobiliteitshub en verkeerskundige keuzes. Gezocht wordt naar manieren om de dominantie van het autoverkeer op de Schipholweg te verminderen en de barrière voor langzaam verkeer te slechten. Dit is een opgave die op stedelijke en regionale schaal doorwerkt.

Unieke identiteit

De ontwikkeling van OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid staat niet op zichzelf. Ook twee andere OV-knooppunten in Haarlem zijn in ontwikkeling: station Haarlem en station Spaarnwoude/Oostpoort. De drie knooppunten zijn elk een entreegebied voor de stad met een eigen sfeer en bijpassend programma. Iedere knoop is belangrijk en aantrekkelijk voor een andere groep van reizigers, bewoners en bedrijven. De bedoeling is dat de drie ontwikkelingen elkaar versterken en niet met elkaar concurreren. Bij Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid ziet de gemeente kansen voor het toevoegen van kennisintensieve werkgelegenheid, niet alleen regionaal maar ook (inter)nationaal georiënteerd. Met het Spaarne Gasthuis en hotel Van der Valk in de directe omgeving ligt zorggerelateerde of toeristisch-zakelijke dienstverlening voor de hand. In het participatietra-

ject gaven omwonenden aan dat er tevens behoefte is aan buurtgerelateerde, kleinschalige voorzieningen. In het concept SPVE worden kwalitatieve eisen aan de niet-woonfuncties gesteld. In de periode tot aan het vaststellen van het definitieve SPVE ontwikkelt de gemeente een gebiedsconcept samen met stakeholders zoals de ontwikkelaars. Dit moet antwoord geven op de vraag op welke gebiedsidentiteit en leefmilieu we gaan inzetten, welk type voorzieningen en werkgelegenheid hier passen en welke voorwaarden we stellen aan de omgeving.

INLEIDING

INLEIDING

Opgave

Op de kop van de Schipholweg tussen Spaarne en Europaweg komen enkele belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen bij elkaar: drie grote nieuwbouwprojecten in combinatie met de realisatie van een groot overstapstation voor het hoogwaardig openbaar vervoer. Dit vraagt om een integrale kijk op de locatie, met nauwe samenhang tussen de verschillende projecten.

Het gaat hierbij om:

- het bepalen van de identiteit van het gebied
- de overgang naar de bestaande structuur zoals achterliggende buurten
- de samenhang met andere lopende stedelijke projecten zoals de transformatie van de Europaweg in een stadsstraat.

Doel en resultaat

Met de ontwikkeling van Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid willen we een hoogstedelijk stuk Haarlem creëren, met een uitgebalanceerd woon-werkprogramma. Een hoogstedelijk milieu, waar het prettig wonen en werken is. Met een goed ingerichte openbare ruimte en uitstekend bereikbaar. Momenteel telt het plangebied drie concrete nieuwbouwprojecten en de realisatie van een mobiliteitshub voor bus en later tram/lichtrail. In de aangrenzende gebieden binnen het plangebied spelen op dit moment geen ontwikkelinitiatieven. We nemen deze gebieden wel mee in dit programma zodat ook deze locaties een kader hebben, als in een later stadium een ontwikkelbehoefte ontstaat.

Dit Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) biedt een kader voor deze ontwikkelingen. Op stedenbouwkundige, landschappelijke, programmatisch en

ruimtelijke gebied. Het SPVE is tot stand gekomen op basis van tussentijds overleg tussen betrokken partijen. In dit SPVE zijn de ambities voor het programma vastgelegd en is het ruimtelijk ontwerp in regelgeving afgekaderd. Het SPVE biedt tevens een toetsingskader voor welstand en architectuur.

Plangebied

Het plangebied wordt aan de westkant begrensd door het Spaarne, aan de noordkant door de J.J. Hamelinkstraat en de noordzijde van de Schipholweg. De oostkant omvat het terrein van het Van der Valkhotel. Aan de zuidkant liggen de kantoorgebouwen op de hoek van de Europaweg/Schipholweg (Schipholpoort) en

tevens het noordelijk deel van het sportpark tot aan de Noord-Schalkwijkerweg. Het SPVE stelt concrete eisen aan de drie concrete projecten binnen het plangebied en meer globale eisen aan locaties binnen het plangebied waar op dit moment geen concrete ontwikkeling is voorzien.

Wijze van benaderen

De ambitie voor de plannen zijn hoog. In het volgende hoofdstuk zetten we de visie op het plangebied uiteen. Er ligt een unieke mogelijkheid voor de stad Haarlem om een dynamische hoogstedelijke leefomgeving toe te voegen aan het rijke palet van diverse Haarlemse leefmilieus. Hiervoor is het van belang dat vanaf het begin



ligging van het plangebied met zwartomlijnd de drie belangrijkste ontwikkellocaties en zoeklocaties voor een HOV-station

zowel de gemeente als initiatiefnemers en alle betrokken partijen door dezelfde bril kijken naar de locatie.

Er zijn acht sleutelbegrippen bepaald, die een leidraad zijn bij het hele proces. Gesprekken over ambitie, kwaliteit en initiatief vinden plaats aan de hand van deze sleutelbegrippen:

robuust

stoer/krasbestendig/sterk

-> ontwerpkeuzes en -oplossingen zijn degelijk en duidelijk en houdbaar in de tijd

charmant

beminnelijk/mooi/karakter/bijzonder

-> gebouwen en ruimten zijn aantrekkelijk en verleidelijk

royaal

uitnodigend/toegankelijk/transparant

-> plekken zijn mensgericht en gericht op ontmoeting en verblijf, 24/7

urbaan

hoogstedelijk/bruisend/gebalanceerd/dynamisch/bereikbaar

-> gebouwen, functies en openbare ruimte vullen elkaar naadloos aan en maken gebruik van nieuwe mobiliteit rond de mobiliteitshub. Er is altijd wat te beleven.

markant

baken/begeleidend/herkenbaar

-> gebouwen versterken lange lijnen en zorgen voor herkenbare stads- en wijkentree

verbindend

toegesneden/contextgevoelig/oprecht/samenhangend

-> gebouwen vertellen samen het verhaal van de plek en gaan harmonieus over in de bestaande stad

stimulerend

potentieverhogend/motor/meerwaarde/anticiperend

-> het geheel speelt in op toekomstige groei en kansen en biedt ruimte voor doorontwikkeling.

intelligent

zuiver/flexibel/herbruikbaar/bestendig/zelfvoorzienend/gezond

-> gebouwen en openbare ruimte maken de stad leefbaarder met een minimale ecologische voetafdruk

VISIE

VISIE

Focus van de visie

Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid wordt een aantrekkelijke stads- en wijkentree. Met een eigen identiteit, dynamisch en stedelijk. Goed bereikbaar door de realisatie van een mobiliteitshub. En harmonisch met samenhangende bebouwing in combinatie met een mooi ingerichte openbare ruimte, met veel ruimte voor voetgangers en fietsers.

Het gebied krijgt zowel hoogbouw als laagbouw. De hoogbouw geeft een herkenbare stedelijke uitstraling aan Schalkwijk aan het Spaarne. Het geeft daarnaast de gewenste verdichting en zorgt voor herkenbare punten in de stad langs en bij bekende routes in de stad. Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid biedt straks een unieke leefomgeving voor bewoners, werkenden, sportbezoekers, OV-reizigers en passanten.

Voor Haarlem is de ontwikkeling van een hoogstedelijk leefmilieu belangrijk: we voegen nieuwe woningen toe voor nieuwe doelgroepen. Het gebied krijgt een brede mix aan voorzieningen, wat goed is voor de stuwende economie en het geeft identiteit aan de plek. Om een hoogstedelijk leefmilieu te bereiken, zijn voor de locatie drie factoren van groot belang:

- het terugdringen van de dominantie van de auto
- het creëren van ruimte voor voetgangers en fietsers
- het realiseren van een mobiliteitshub

Fietsers en voetgangers krijgen meer ruimte. De inrichting van de openbare ruimte is gericht op verblijven en ontmoeten en zal groener en klimaatbestendiger zijn. In de plint is meer ruimte voor winkels, horeca en kantoren, waardoor een levendige omgeving kan ontstaan.

De recente bebouwing langs de Schipholweg krijgt een logisch vervolg in het plangebied waardoor meer samenhang ontstaat langs deze lange lijn. Vanaf de stadsstraat Europaweg is het prettig lopen en fietsen van en naar Schalkwijk. De barrière van de Schipholweg wordt minder zodat Schalkwijk beter verbonden wordt aan Haarlem-Oost en de oude stad.

De nieuwe mobiliteitshub is uniek in zijn soort en levert een nieuw, eigentijds herkenningspunt op in de stad. De komst van de mobiliteitshub is de belangrijkste aanleiding voor een integrale ontwikkeling van het gebied.

Stadsentree

Vanwege de ligging aan de N205 vormt Haarlem Nieuw-Zuid de zuidelijke stadsentree, naast de noordelijke stadsentree, de Oostpoort aan de N200. Deze zuidelijke entree is een van de belangrijkste visitekaartjes van de stad. We creëren een nieuw stukje stad met een eigen uitstraling en schaal. Voorwaarde is wel dat de verschillende projecten in samenhang worden ontwikkeld, binnen een eigen planning. De gemeente en ontwikkelaars werken daarom gezamenlijk aan een gebiedsconcept, dat de basis is voor de verdere ontwikkelingen en programmering.



een hoogstedelijk stuk Haarlem: mogelijk eindbeeld van Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (exclusief mobiliteitshub)

VISIE

Wijkentree

Op stadsdeelniveau vormt Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid vanuit de oude stad de wijkentree van Schalkwijk. Op deze plek begint de Europaweg als stadsstraat richting Schalkwijk Midden. Het ligt voor de hand om belangrijke kenmerken van de toekomstige stadsstraat over te nemen in het plangebied als geheel. Concreet betekent dit meer verblijfsruimte voor fietsers en voetgangers, het doortrekken van een aantrekkelijke plint met diverse functies. Verder is een zekere continuïteit van de gebouwde omgeving (grootte, ligging, architectuur) van belang. De wijkentree begint aan het Spaarne waar Schalkwijk zich toont aan de stad.

Knooppunt

Het gebied krijgt een mobiliteitshub. Deze plek leent zich daar goed voor vanwege de ligging in de stad. En vanwege de knoopwaarde: daar waar in het buslijnen-netwerk meerdere OV-lijnen elkaar kruisen. De mobiliteitshub is meer dan een verzameling bushaltes: rond de hub komen o.a. fietsparkeerplekken, comfortabele wachtruimten en een commercieel programma. De mobiliteitshub geeft samen met de ontwikkelingen ruimtelijke kwaliteit aan het Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Een belangrijke voorwaarde voor het creëren van een hoogstedelijke leefomgeving. Zonder de mobiliteitshub valt een groot deel van de potentie weg en zouden de bouwontwikkelingen een ander karakter krijgen.

Brandpunt

Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid biedt nieuwe werkplekken en stedelijke voorzieningen naast de andere stedelijke brandpunten Stationsplein en Oostpoort. Het ruimtelijk programma van het nieuwe knooppunt

is afgestemd op de andere twee brandpunten en is aanvullend van aard, niet concurrerend. De ligging van Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid aan het Spaarne en aan Sportpark Nol Houtkamp biedt de kans om het gebied een geheel eigen identiteit te geven. Een hoogstedelijk leefmilieu met nadruk op gezondheid en sport.

Stedelijk wonen

Met een programma van minimaal 1600 woningen in verschillende segmenten leveren de huidige en toekomstige projecten binnen het plangebied een grote bijdrage aan de groei van de stad en de ambitie van het gemeentebestuur om in het jaar 2025 10.000 woningen toe te voegen binnen het Haarlems stadsgebied.

Ringfunctie en openbare ruimte

Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid ligt aan de belangrijkste hoofdinvalsweg van de stad voor autoverkeer. Als onderdeel van de toekomstige Haarlemse Ring blijft de plek een belangrijke verkeersfunctie voor de auto behouden. Dat neemt niet weg dat de openbare ruimte voor voetgangers en fietsers moet verbeteren. We zorgen dat het autoverkeer kan blijven doorstromen, maar gebruiken de vrijgekomen ruimte om de verblijfskwaliteit te verbeteren. Met meer ruimte voor het langzame verkeer. Hierdoor schudt de Schipholweg het anonieme 'snelwegkarakter' van zich af.

Gezondheid

Het verdichten van de stad in combinatie met het veranderende klimaat, stelt ons voor uitdagingen. In de zomers kan er sprake zijn van hittestress. Nieuwe vormen van watermanagement en het energievraagstuk nemen daarom in deze visie een belangrijke plek in. We kijken

waar we kunnen vergroenen, water op kunnen vangen, en verduurzamen. Deze ambitie gaat goed samen met de wens om sport en gezondheid veel aandacht te geven.

SITUATIE EN ANALYSE

BESTAANDE SITUATIE

Knelpunten

Het plangebied kent de volgende knelpunten:

- het ontbreekt aan een duidelijke identiteit
- de entree tot Schalkwijk is matig en valt alleen af te lezen aan de infrastructuur
- stadsdeel Schalkwijk toont zich noch aan het Spaarne, noch aan de Schipholweg
- bebouwing binnen het plangebied is niet georiënteerd op de belangrijkste openbare ruimten
- een levendige plint ontbreekt, evenals entrepunten tot de gebouwen
- de architectuur is gedateerd en heeft weinig uitstraling
- de lange lijnen Schipholweg en Europaweg zijn nauwelijks aangezet en worden matig begeleid
- het fijnmazige voetgangers- en fietsnetwerk wordt onderbroken door de Schipholweg
- het autoverkeer is in de huidige situatie dominant
- de enorme profielen van Schipholweg en Europaweg worden slecht begeleid waardoor de ruimte nauwelijks wordt afgebakend
- het sportpark is onderbenut, slecht toegankelijk en heeft een matige uitstraling
- het huidige (H)OV-knooppunt functioneert matig vanwege o.a. de lange overstaproutes en het ontbreken van reizigerscomfort

symptomatisch: dichte plint met ontbrekende entrees



slechte toegankelijkheid van het sportpark en matige uitstraling

het gebied is nu vooral verkeersruimte voor auto's en mist daarvoor identiteit als stads- en wijkentree



bebouwing heeft gedateerde uitstraling en bakt ruimte maar matig af

BESTAANDE SITUATIE

Ontstaansgeschiedenis

Tot begin 20e eeuw maakte het plangebied deel uit van het open veenweidelandschap tussen de ommuurde Haarlemse binnenstad en het Haarlemmermeer. De enige weg langs het gebied was de Zuidschalkwijkerweg die de lintbebouwing langs het Spaarne verbond met de oude stad. Aan de noordkant van het plangebied bevonden zich de landerijen van buitenplaats Oosterspaarn.

Met het ontmantelen van de stadspoorten en -muren halverwege de 19e eeuw begon Haarlem zich uit te breiden buiten de voormalige vestingwerken. Vanaf de

jaren '20 van de twintigste eeuw werd in stappen de Slachthuisbuurt ontwikkeld tot aan de Tweede Wereldoorlog. In die tijd werden de eerste plannen gemaakt voor een Oost-Westverbinding langs de zuidkant van de Slachthuisbuurt.

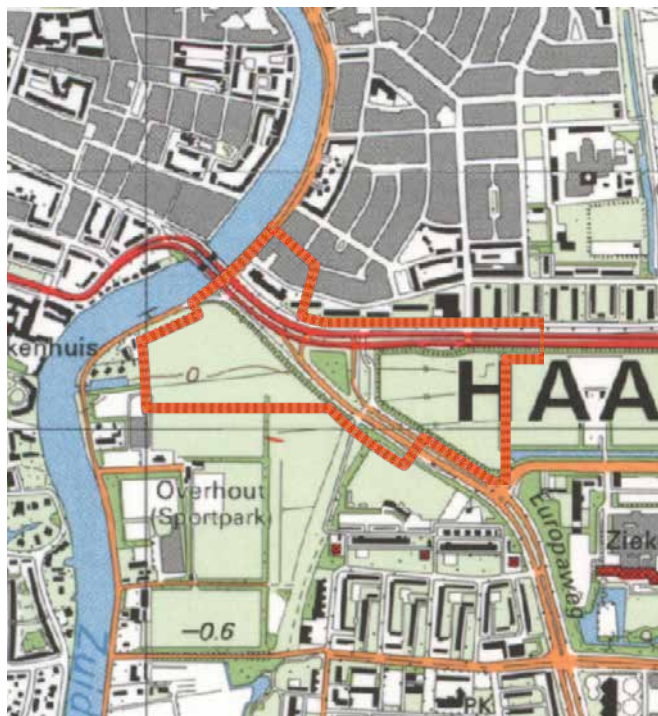
In 1936 werd de eerste Buitenrustbrug geopend waarmee het gebied voor het eerst met de westkant van het Spaarne werd verbonden. In 1954 volgde de opening van de Schipholweg, die in het decennium erna werd verbreed waarbij het aantal rijstroken verdubbelde en een tweede Buitenrustbrug werd aangelegd. Ondertussen volgde de aanleg van de Slachthuisbuurt tot aan de

nieuwe stadsrand door het ontwikkelen van portiekflats in strookopstelling langs de Schipholweg.

Met de aanleg van Schalkwijk in de jaren '60 en de aantakking van de Schipholweg op het Rijkswegennet, kreeg de Schipholweg steeds meer de uitstraling van drukke autonome verkeersontsluitingsweg. Schalkwijk werd op afstand van de weg ontwikkeld, waarbij de Europaweg een nieuwe aftakking vormde naar de aan te leggen wijk. Op de kop van de Schipholweg aan het Spaarne ontstond de Bruynzeeltoren als afbakening van de stad langs het Spaarne. Aan de zuidkant ontstond in fasen sportpark Nol Houtkamp.



situatie ca. 1960



situatie ca. 1990



situatie 2019

BESTAANDE SITUATIE

In de jaren '70 en '80 volgden verschillende bouwfasen van Schalkwijk zoals de aanleg van de Kruidenbuurt, zonder dat Schalkwijk via de Schipholweg aan de stad werd gehecht. Dat gebeurde pas later, vanaf de jaren '90 met de ontwikkeling van de kantoorpanden Schipholpoort, het Rijkswaterstaatgebouw en het Van der Valkhotel. Vanaf begin van de 21e eeuw ligt de focus van ontwikkeling op de avenuevorming van de Schipholweg waarbij de portiekflats uit de jaren '50 plaats hebben gemaakt voor gesloten bouwblokken van 5-8 lagen langs de weg. Deze gebouwen hebben hun oriëntatie op de Schipholweg gekregen, in tegenstelling tot de bebouwing uit de jaren '90.

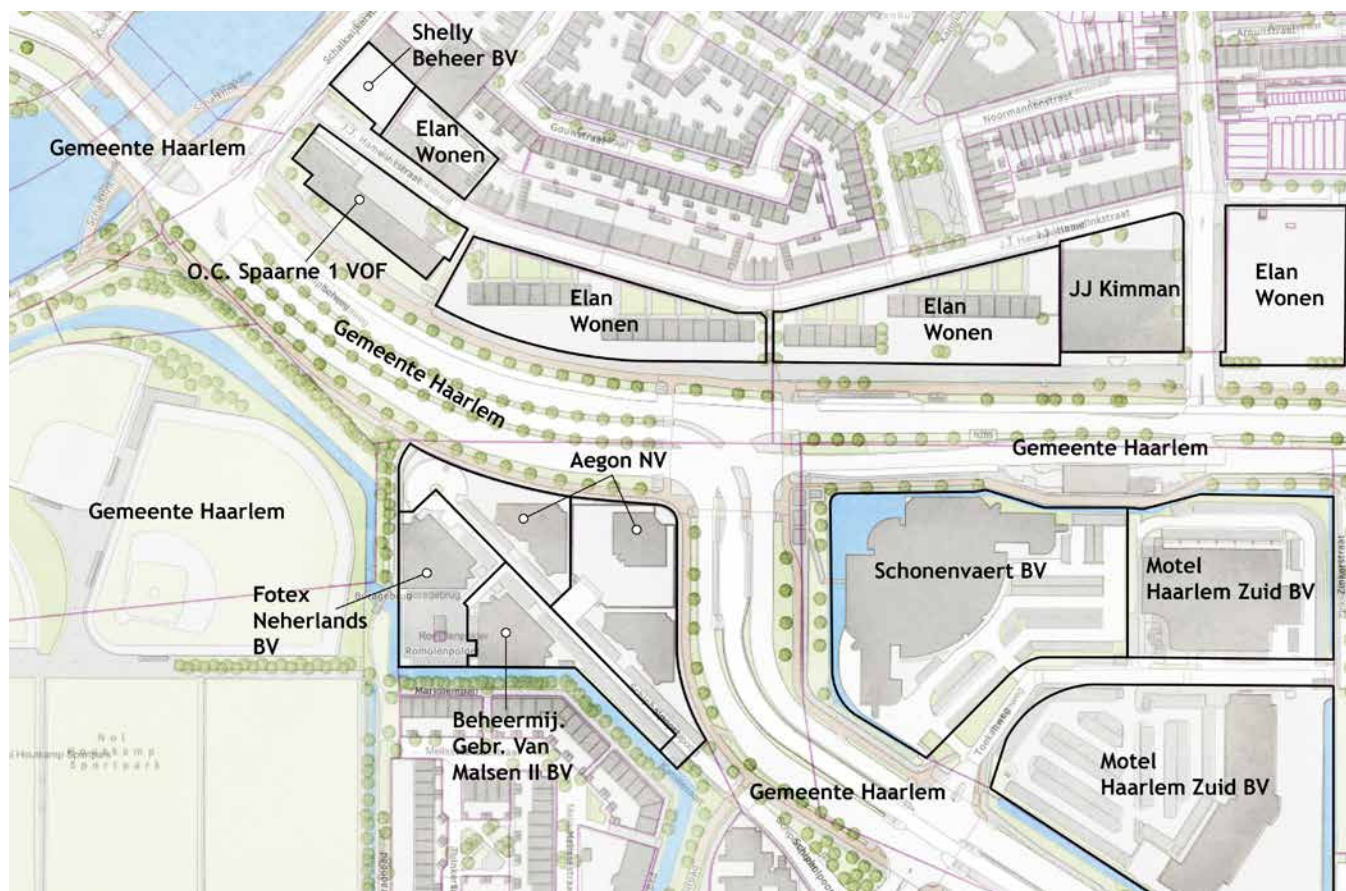
Huidige opzet en uitstraling

Het plangebied vormt de grens tussen de symmetrische, uniforme vooroorlogse en functionele naoorlogse stad. In recente uitbreidingen langs de Schipholweg is gekozen voor aansluiting op de vooroorlogse gesloten bouwblokken. Het deel direct aansluitend op de Slachthuisbuurt heeft grondgebonden woningen en het deel langs de Schipholweg heeft portiekflats. Aan de zuidzijde van de Schipholweg komen daarnaast galerijflats voor, voorzien van een dubbele gevel die de galerij afdekt. Ook de galerijflats zijn geen losse eenheden, maar maken deel uit van een bouwblok.

De Schipholweg is tussen Spaarne en Europaweg uitsluitend een verkeerscorridor in een uitgesproken kwaliteitsarme stedelijke gebied zonder noemenswaardig stedelijk leven. Rond de Europaweg bevindt zich losse kantoor- en hotelbebouwing uit de jaren '90 die alleen globaal de ruimte afbakt maar in oriëntatie op en in daadwerkelijke begeleiding van belangrijke plekken

maar matig functioneert. Er is geen directe toegang vanaf de Schipholweg tot deze gebouwen. Hetzelfde geldt voor de te slopen portiekflats aan de Noordkant van de Schipholweg en de Bruynzeeltoren met onderbouw aan Schipholweg 1. Hierdoor maakt de plek een anonieme indruk met een infrastructurele uitstraling. Geen prettige omgeving voor voetgangers en fietsers.

Het sportpark Nol Houtkamp heeft een open uitstraling, maar is niet toegankelijk vanaf de Schipholweg door de loop van een watergang. Daarnaast is de Schipholweg lastig over te steken. Hierdoor is de doorstroming van het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) in noord-zuidrichting niet goed.



eigendomssituatie 2021

BESTAANDE SITUATIE

Het gevolg is dat Schalkwijk slecht verbonden is met Haarlem-Oost en de oude stad, ondanks de nabijheid ervan. Dat levert een isolement op van het stadsdeel, terwijl het beleid er juist op is gericht om Schalkwijk beter te integreren in de stad. Er ligt een duidelijke opgave om Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid uit de anonimiteit te halen en als stads- en wijkentree een eigen identiteit te geven. Het terugdringen van het infrastructurele karakter van de weg, het creëren van meer kwaliteit in de openbare ruimte voor langzaam verkeer en het toevoegen van een relevant stedelijk programma zijn hiervoor vereisten.

Lange lijnen: Spaarne

Het Spaarne is een van belangrijkste lange (water-) lijnen door de stad. Aan het Spaarne toont Haarlem zich telkens van een andere zijde: de openheid en industriële kant van het Noorder Buiten Spaarne staat in schril contrast tot de historische kleine schaal en het geborgen karakter van het Spaarne in de Haarlemse binnenstad. Een relatie tussen het gebouwde deel van Schalkwijk en het Spaarne ontbreekt. In het plangebied is het Spaarne relatief breed met een profiel van gevel tot gevel van ca. 105 meter.

Lange lijnen: Schipholweg

Als lange lijn is de Schipholweg met name van belang als onderdeel van de zuidelijke stadsentree. Door de entreefunctie kan een weg een hoge belevingswaarde hebben. Deze is op een aantal plekken, zoals in het plangebied, alleen nog niet tot zijn recht gekomen. Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid neemt daarom een bijzondere plek in aan de Schipholweg. De mobiliteits-hub voegt een belangrijke verblijfsfunctie toe aan de

plek. In de huidige situatie is de rol van langzaam verkeer onderbelicht en vormt de weg meer een barrière dan dat het de verschillende stadsdelen verbindt. In de huidige situatie heeft de Schipholweg een profiel tussen de 65 en 85 meter. Op de plek van het sportpark strekt het zicht zich voorbij de bommenrij uit tot over de sportvelden.

Lange lijnen: Europaweg

De Europaweg vormt binnen Haarlem een belangrijke lange lijn omdat de weg het hart van Schalkwijk verbindt met de oude stad. De ambitie is om van de weg een stadsstraat te maken. Dit houdt in dat het profiel betere verhoudingen krijgt door nieuwe bebouwing

langs de weg met een levendige plint en een duidelijke samenhang in de bebouwing. Het wegprofiel zelf wordt aangepast zodat meer ruimte ontstaat voor fietsers en voetgangers. Ter hoogte van de kop van de Europaweg grenzend aan de Schipholweg is sprake van een bijzonder breed profiel tussen de 70 en 75 meter, huidige open plekken als parkeerplaatsen daargelaten. Met het realiseren van een stadsstraat maken we het profiel in de toekomst smaller tot minder dan 60 meter binnen het plangebied. We plaatsen de rooilijn naar voren, waardoor een duidelijke afbakening van de ruimte ontstaat. Zichtlijnen, begeleiding en hoeken
De drie lange lijnen Spaarne, Schipholweg en Europaweg zijn kenmerkend voor het gebied en de

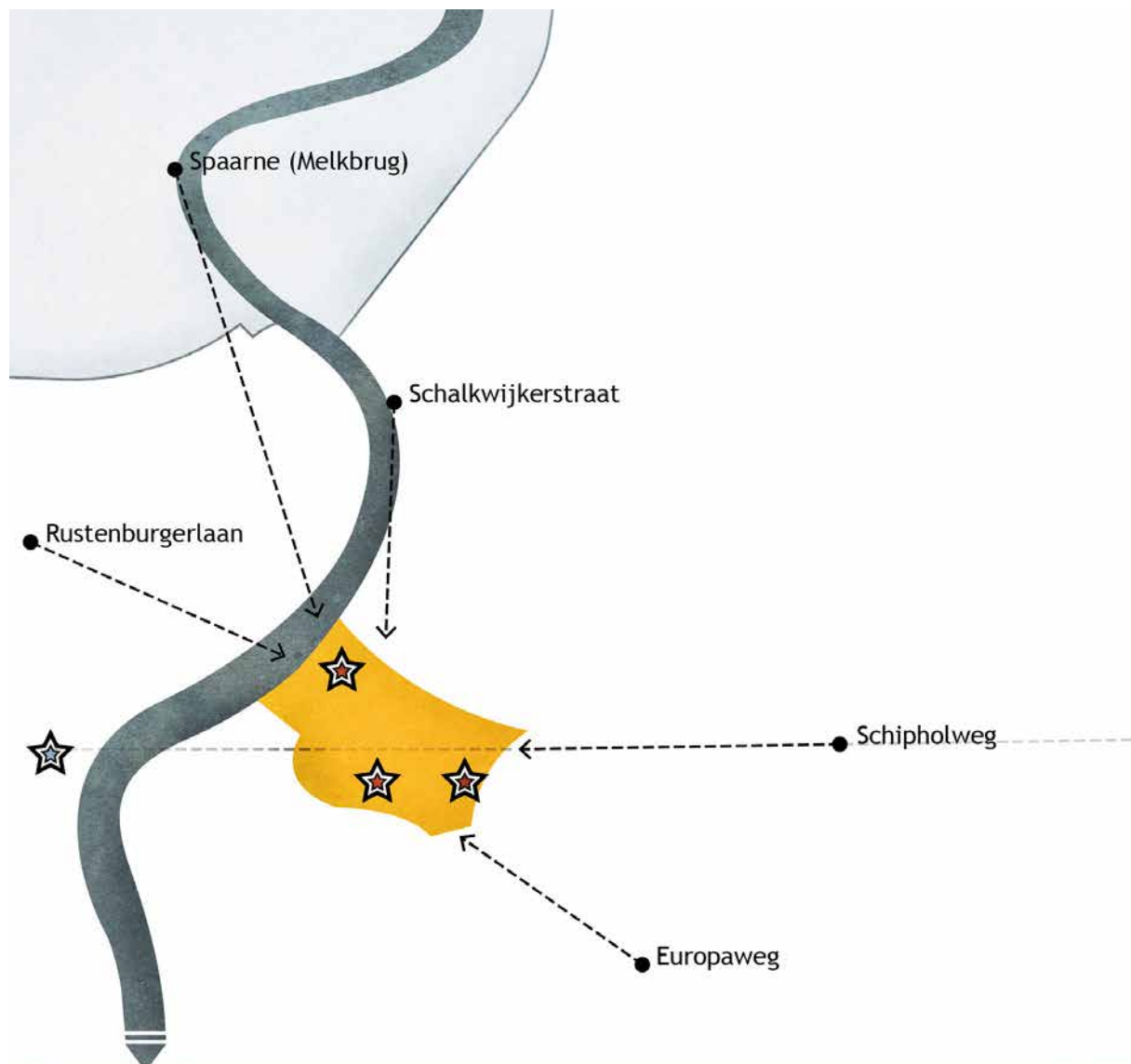


profielbreedten bestaande situatie

BESTAANDE SITUATIE

stad. Deze geven richting aan de reis door de stad. Vanwege hun lange loop en grote breedte, zijn bijzondere plekken aan te wijzen die een herkenbaar punt vormen. Zichtlijnen spelen een rol in het lezen van de stad over langere afstanden. Duidelijk gemarkeerde hoeken zijn belangrijke herkenningspunten: een belangrijke zijweg, een kruising of de aankondiging van een plein.

De belangrijkste zichtlijnen in het gebied zijn de zichtlijnen vanuit de binnenstad naar het zuiden over het Spaarne, de zichtlijn vanaf de Buitenrustbruggen richting Grote Kerk, de inkomende zichtlijn vanaf de A9/N205 via de Schipholweg richting Spaarne en de Europaweg vanaf Schalkwijk Centrum. De zichtlijnen vanaf de Schipholweg en Europaweg zijn in de huidige situatie slechts marginaal aanwezig. De Mariatoren/Hoge Hout speelt een rol bij binnenkomst in de stad over de N205, maar valt grotendeels weg als baken bij het kruisen van de Amerikaweg. De Europaweg kent nagenoeg geen duidelijke herkenningspunten. Het verdient aanbeveling om zichtlijnen aan te zetten langs lange lijnen en daarin bijzondere hoeken mee te nemen. De stad wordt zo beter 'leesbaar' en krijgt daarmee meer betekenis bij het reizen van en naar Knooppunt Nieuw-Zuid.



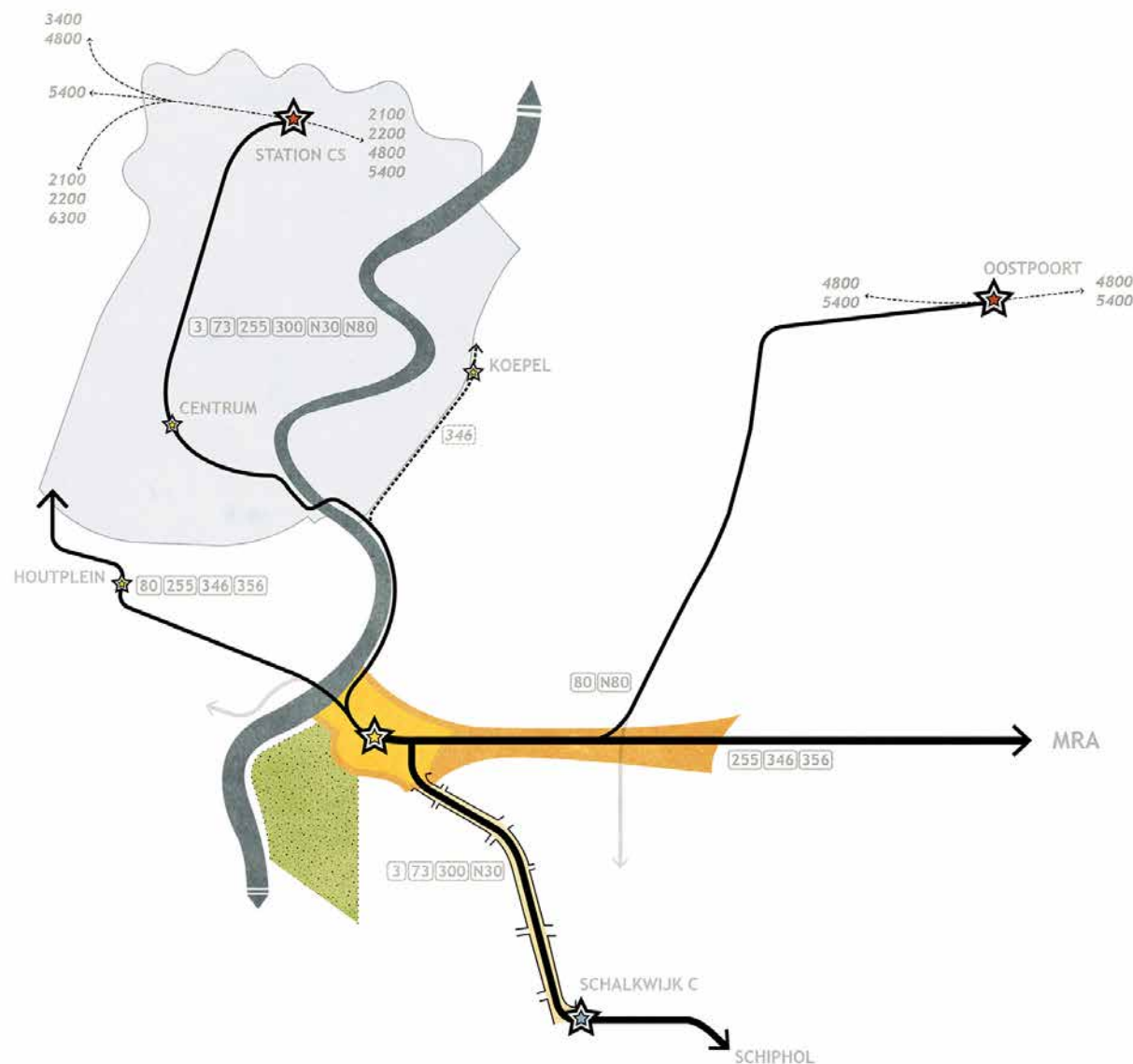
zichtlijnen vanuit lange lijnen en de stad

BESTAANDE SITUATIE

Bereikbaarheid (H)OV

Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid ligt centraal in het stedelijk openbaar vervoersnetwerk en vormt een knooppunt in het regionaal (H)OV-netwerk. Vanuit het knooppunt zijn de twee overige stedelijke brandpunten bereikbaar: Oostpoort en Station Haarlem. Ook ten opzichte van de stedelijke knooppunten Schalkwijk Centrum en Houtplein/Tempelierstraat ligt Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid centraal. In de toekomst zullen diverse regionale buslijnen vanaf Station Haarlem het knooppunt aandoen. Voorts is het van belang dat twee nachtbuslijnen het knooppunt aandoen waardoor het gebied niet alleen overdag maar ook 's nachts een functie heeft in het regionale (H)OV-netwerk.

De huidige situatie is niet goed toegerust op een hub-functie omdat een goede overstap ontbreekt, het knooppunt geen uitstraling heeft en faciliterende functies, zoals fietsparkeren en wachtgelegenheid, ontbreken.

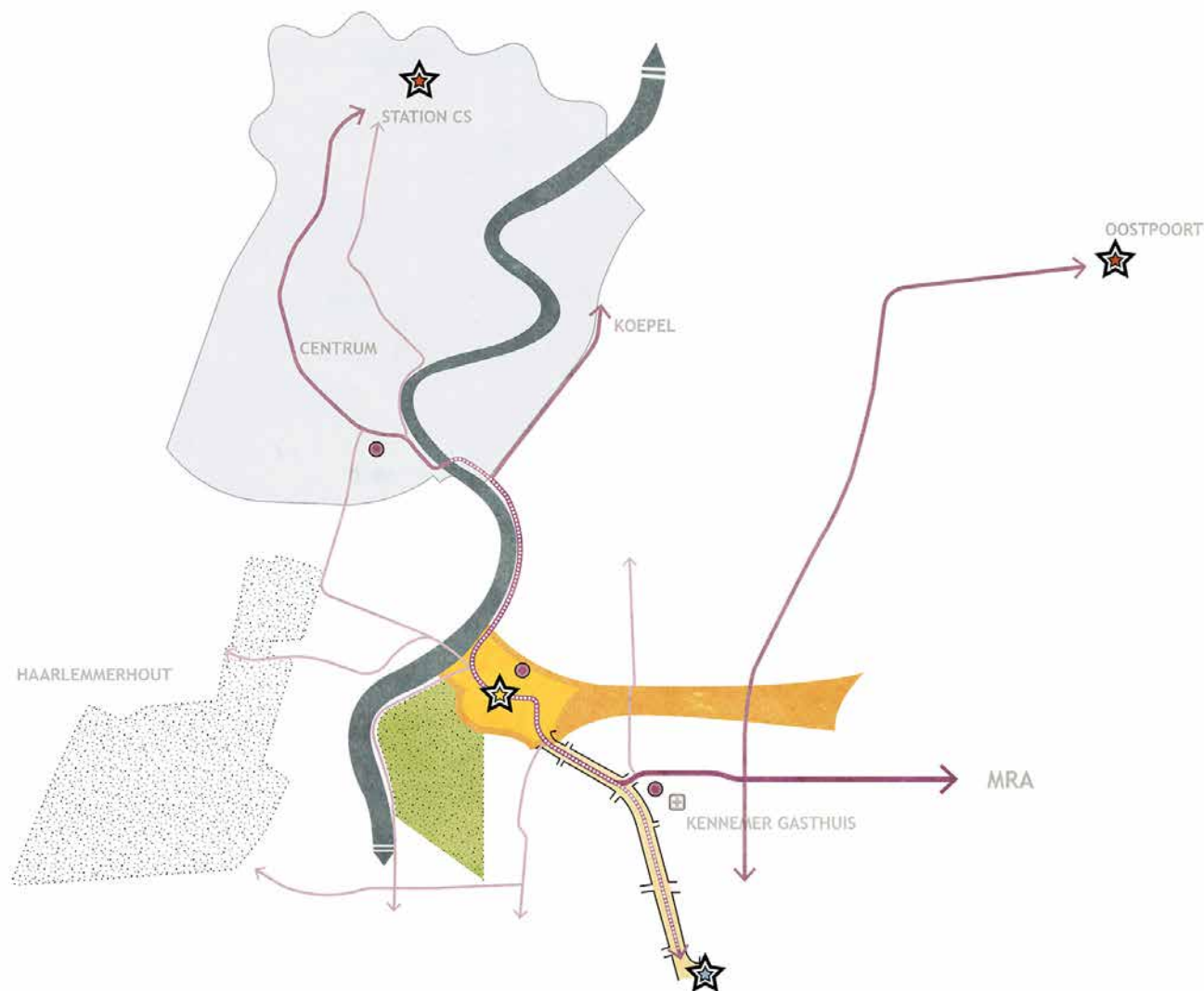


BESTAANDE SITUATIE

Bereikbaarheid voetgangers en fietsers

Het plangebied heeft voetgangers in de bestaande toestand weinig te bieden. In de huidige situatie ligt de focus bijna uitsluitend op het autoverkeer. Er zijn geen verblijfsplekken, noch publieke functies. Ook de overstekbaarheid laat te wensen over. Lange wachttijden en een meerdere keren oversteken over vele rijbanen stimuleren het gebruik van de ruimte door voetgangers en fietsers niet. Als onderdeel van de route vanuit het centrum via de Schalkwijkerstraat naar de Europaweg is hier op grond van de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) meer verblijfskwaliteit gewenst.

Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid is op het fietsnetwerk aangesloten via een regionale (snel-)fietsroute die het ziekenhuis via het knooppunt verbindt met de binnenstad. Opvallend is dat de Schipholweg ten oosten van de Europaweg geen rol speelt in het fietsnetwerk, terwijl aan de westelijke kant juist verschillende fietsroutes met elkaar verbonden zijn. Op de onderdoorgang bij de Buitenrustbruggen na, vormt de Schipholweg een flinke barrière voor fietsers die van Schalkwijk naar Haarlem-Oost of het centrum willen gaan.



BELEID EN OPGAVEN

BELEID EN OPGAVEN

Opgaven en beleidsdoelen in één oogopslag

De doelstellingen van de gemeente voor het gebied.

Kort samengevat gelden de volgende opgaven:

- de groei van de stad leidt tot een betere stad
- het realiseren van voldoende sociale huurwoningen
- stedelijke kwaliteit creëren door meer focus op de openbare ruimte voor voetgangers en fietsers
- de Europaweg herprofilen tot stadsstraat met meer verblijfskwaliteit
- meer en betere routes voor voetgangers en fietsers
- meer ruimte voor vergroening, nieuwe energie, klimaatadaptatie en de circulaire economie
- de gewenste duurzame mobiliteitstransitie tot stand brengen
- ontwikkelingen worden integraal opgepakt op basis van gebiedsontwikkeling
- een gebiedsidentiteit toekennen op basis van onder meer stedelijke verdichting van wonen, nieuwe werkplekken en publieke voorzieningen
- markante plekken versterken met hoogbouw zoals kruisingen, assen van grote wegen, wijk- en stad-sentrees en HOV-knooppunten
- een herkenbare wijkentree voor Schalkwijk vormgeven
- een goed ingepaste stedelijke mobiliteitshub met faciliterende voorzieningen realiseren
- de doorstroombaan van de Schipholweg voor het autoverkeer behouden als onderdeel van de Haarlemse hoofdwegenstructuur

moderne mobiliteitshub faciliteert de duurzame mobiliteitstransitie



meer focus op voetgangers en fietsers



hoogbouwcluster zorgt voor een markante plek in de stad



De Europaweg verandert in een lommerrijke stadsstraat

BELEID EN OPGAVEN

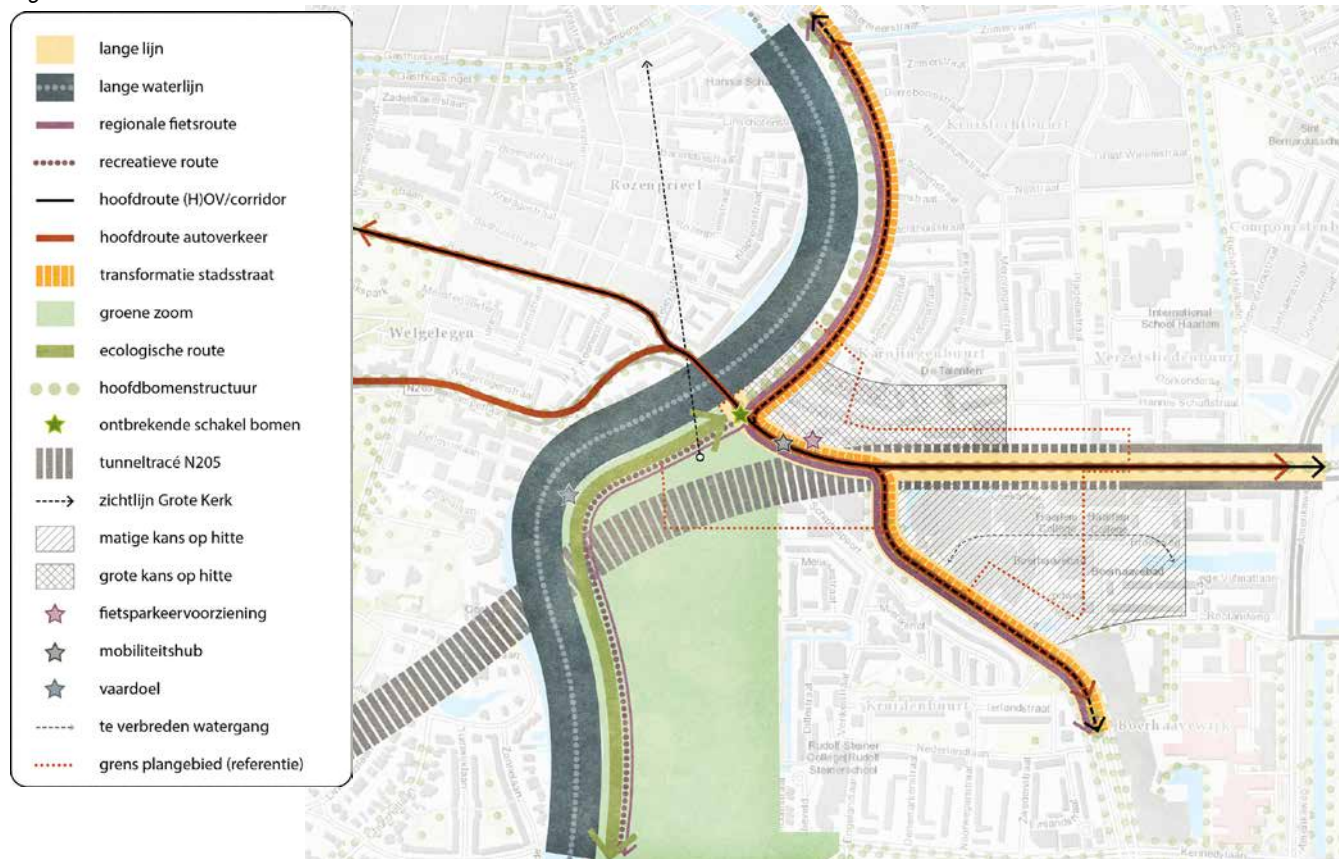
Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR)

In de SOR heeft de gemeenteraad de ontwikkelingsrichting van de openbare ruimte vastgelegd. Het is belangrijk dat er in de stad meer ruimte komt voor groen en water en voor fietsers en voetgangers.

De belangrijkste punten uit de SOR voor Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid zijn:

- het voetgangersvriendelijk inrichten van OV-knooppunten
- een inrichting van stadsstraten gericht op voetgangers met brede trottoirs, fietsparkeren en bankjes
- de continuïteit van profielen van lange lijnen
- behouden van zicht op oriëntatiepunten en zichtassen
- het versterken van de hoofdbomenstructuur
- het vergroenen en aantrekkelijker maken van recreatieve routes
- laten aansluiten van groene structuren voor ecologie
- ongelijkvloers kruising regiofietsroute/RegioRing (reeds gerealiseerd)
- ontvlechten recreatieve fietsroute langs het Spaarne
- realisatie HOV-knooppunt Schipholweg
- profiel van 2x2 rijstroken Schipholweg
- aanleg van de Kennemertunnel als onderdeel van de RegioRing

legenda SOR



SOR-doelen binnen Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid

BELEID EN OPGAVEN

Nota Ruimtelijke Kwaliteit (NRK)

De NRK vorm een handvest voor ruimtelijke ontwikkelingen in de stad. In de nota staat omschreven aan welke ruimtelijke kwaliteiten plannen moeten voldoen. Van belang zijn de aanwezigheid van 'Lange Lijnen' door de stad binnen het plangebied, te weten: het Spaarne, de Europaweg en de Schipholweg. Lange lijnen geven de stad continuïteit en zorgen dat plekken herkenbaar zijn.

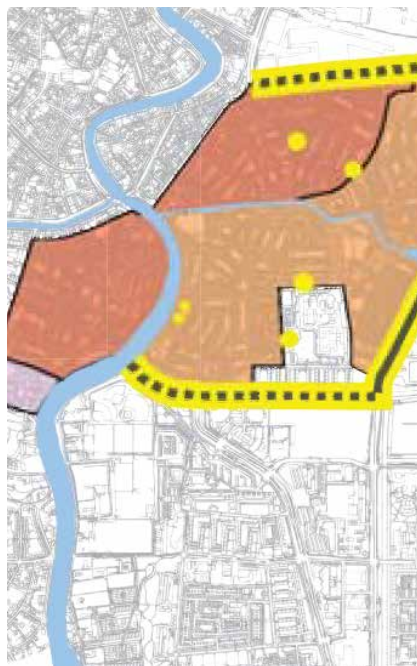
In de NRK staan voor de hele stad gebiedstyperingen, met daarbij de wijze waarop regie wordt gevoerd bij ruimtelijke ontwikkelingen. Ten noorden van de Schipholweg valt het gebied binnen het type 'gebieden 1920-1960' met als kenmerk een ontworpen, hiërarchisch stratenpatroon waarin stedenbouw, architectuur en openbare ruimte nauw samenhangen. Symmetrische pleinen, gespiegelde straatwanden, wooncomplexen, pleinen en poorten hebben naar één ontwerp gebouwde gevelwanden waarin horizontaliteit overheerst. Overgang privé-openbaar is geleidelijk door erkers, voortuinen met (gemetselde) erfafscheidingen. Ambachtelijk materiaalgebruik, veel siermetselwerk. Binnen het gebiedstype is de consolidatieregie van toepassing. De consolidatieregie is gericht op behoud van het onderscheidende karakter van de buurten en daarbinnen vrijheid voor individuele invullingen.

Het overige deel van het plangebied buiten het sportpark valt binnen de gebiedstypen 'strokenbouw 1960-1975' en 'divers'. De gebiedstypen vallen onder een transformatieregie. De transformatieregie is bedoeld voor de (relatief jongere) stadsdelen waar de stedelijke structuur een veranderingsproces doormaakt, zoals Schalkwijk en de Waarderpolder. De ruimtelijke dyna-

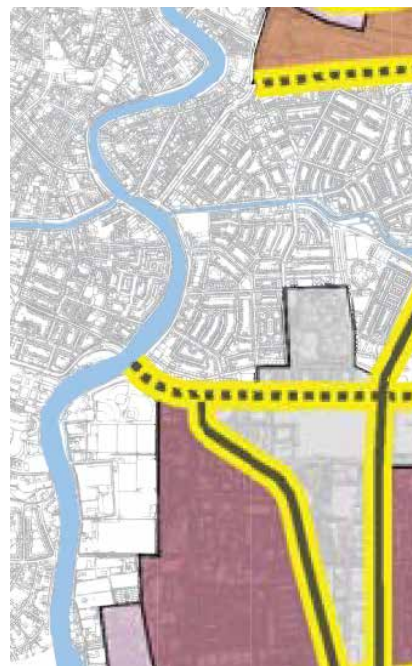
miek is hoog. De gemeente stuurt hier met gebiedsvissies, waarin de bestaande en de nieuwe kwaliteiten van bebouwing en de openbare ruimte in samenhang met de bredere context, worden verbeeld en toetsbaar gemaakt. De lange lijnen vormen in deze stadsdelen een specifieke stedenbouwkundige ontwerpogave.

Het sportpark, het Spaarne, de Europaweg en Schipholweg vallen binnen een bijzondere regie. Voor lange lijnen geldt dat de overgang van bebouwing naar openbare ruimte van groot belang is, omdat de lange lijnen en bijzondere plekken en pleinen veel bezocht worden. Er zijn veel ogen op gericht. De beoordeling van bouwwerken is vanwege die zichtbaarheid gericht op de dak-

contour van de gevelwand als geheel, het beeld van de gevelwand en de wijze waarop de overgangen tussen bebouwing en het openbaar gebied worden vormgegeven. Voor de openbare ruimte van de lange lijnen betekent bijzondere regie dat ontwikkelingen van een klein stukje van de lijn altijd in het grotere geheel wordt bekeken. Het sportpark wordt gezien als onderdeel van het landschappelijk groen.



gebieden binnen consolidatieregie



gebieden binnen transformatieregie



gebieden binnen bijzondere regie

BELEID EN OPGAVEN

Nota Hoogbouwprincipes (NHP)

De gemeente heeft vanwege de marktbehoefte om steeds hoger te bouwen binnen de stad een aantal principes vastgelegd waaraan hoogbouwplannen binnen Haarlem moeten voldoen. Zowel de Schipholweg als de Europaweg zijn zones waarin hoogbouw structurerend kan werken.

Voor Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid zijn van belang:

- kansen om door hoogbouw de samenhang in de structuur te versterken
- door hoogbouw op specifieke plekken de leesbaarheid van de plek te verbeteren
- het geven van nieuwe identiteit door hoogbouw
- het creëren en versterken van hoogbouwclusters
- geen onevenredige aantasting van het zicht vanuit het beschermd stadsgezicht
- Zowel de Schipholweg als de Europaweg worden specifiek genoemd als zones waarin hoogbouw structurerend kan werken.

In het algemeen geldt voor hoogbouw dat het markante plekken in de stad moet versterken zoals:

- in de as van een grote weg
- op een belangrijk kruispunt
- bij de entree van de stad of een wijk
- aan belangrijke openbare ruimte
- bij een HOV-knooppunt

Een ander belangrijk gegeven is dat voor ieder hoogbouwplan een aparte Hoogbouw Effect Rapportage (HER) moet worden opgesteld. De rapportage gaat nader in op cultuurhistorische aspecten en op aspecten van meer technische aard, zoals windhinder en bezonning.

De NHP doet een aantal handreikingen op het niveau van het gebouw

- een levendige plint met publieksfuncties
- geen losse vrijstaande torens
- opbouw in de vorm plint-onderbouw-boven

Woonvisie Haarlem 2021-2025

De Haarlemse woonvisie (vast te stellen in maart 2021) kent de volgende hoofddoelstellingen:

- Beschikbaarheid: het meer en sneller toevoegen van betaalbare woningen toevoegen
- Betaalbaar wonen: naast voldoende aanbod van betaalbare woningen, streven we naar woonlasten voor huurders en kopers in balans met hun inkomen
- Bijzondere doelgroepen: Haarlem wil graag een toegankelijke, diverse en inclusieve stad zijn die een thuis biedt aan een breed scala van doelgroepen
- Duurzaam en toekomstbestendig: Voor de bestaande bouw hebben we de uitdaging in te zetten op energietransitie en klimaat adaptief. We willen voor nieuwe woningen meer doen dan wettelijk verplicht
- Vitale en veerkrachtige wijken: De woningbouw-opgave in Haarlem zal uitsluitend worden gerealiseerd in bestaand stedelijk gebied. We willen een ongedeelde stad zijn, een stad die een thuis biedt aan alle Haarlemmers met vitale en veerkrachtige wijken. Waar achterstanden in wijken zichtbaar zijn, willen we zorgen voor verbetering
- Samenwerking: De opgaven waar we voor staan, kunnen we alleen met onze partners tot stand brengen. We werken goed en intensief samen met de corporaties en huurdersorganisaties in de stad en willen de samenwerking met zorgaanbieders en ontwikkelaars op het gebied van bouwen en wonen

verder versterken

De nota “Kaders en Instrumenten sociale huur en middensegment” beschrijft de spelregels voor (nieuwbouw) ontwikkelingen vanaf 30 woningen. Voor projecten binnen dit SPVE geldt dat er maatwerkafspraken zijn gemaakt waardoor op sommige punten wordt afgeweken van bovengenoemde nota. Uitgangspunt bij het opstellen van de maatwerkafspraken was om zoveel als mogelijk de spelregels benaderen. Bij wijzigingen in of aanvullingen van het woningbouwprogramma worden de reguliere spelregels gehanteerd. In bijlage V zijn per project afspraken hierover opgenomen.

Structuurplan Haarlem 2020

Het Structuurplan stamt uit 2005 en is daarmee op sommige onderdelen ingehaald door de actualiteit. Momenteel bereidt de gemeente als opvolger van het structuurplan een omgevingsvisie voor, voor het gehele grondgebied van de stad. Tot de omgevingsvisie vastgesteld wordt, blijft het structuurplan van kracht.

Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid vormt in het structuurplan onderdeel van ‘Verandergebied Schipholweg’, waarvan onderdelen nog relevant zijn en een gedeelte al is uitgevoerd. Voor het gebied is de transformatie voorzien van een karakterloze randweg naar een entree van de stad. De Schipholweg wordt als stadsboulevard omgevormd tot bindende factor tussen Schalkwijk en Haarlem-Oost. In dit verandergebied is een mix van vele functies uitgangspunt. Het gebied wordt beschouwd als stedelijk knooppunt met gebruikmaking van dubbel grondgebruik en functiemenging. Ook een hybride invulling van het sportpark is denkbaar. Lang-

BELEID EN OPGAVEN

zaam verkeerroutes fungeren als ontmoetingsas met voorzieningen als bindende factor. De bebouwing langs de Schipholweg krijgt publieksfuncties op de begane grond en boven woningen en/of kantoren.

Ontwikkelvisie Europaweg

In 2020 is de Ontwikkelvisie Europaweg vastgesteld. Belangrijkste ontwikkeling in deze zone is herprofilering van dit deel van de Europaweg. De Europaweg is de verbindende factor tussen de herontwikkelingsprojecten aan de oostkant van de weg en deze gebiedstransformatie. De herprofilering van de Europaweg draagt bij aan de gewenste en noodzakelijke duurzame mobiliteitstransitie, en is één van de sleutelprojecten vanuit de Structuurvisie Openbare Ruimte.

Bij de kruising van de Europaweg en de Schipholweg komt Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, voorheen 'Knooppunt Buitenrust' genoemd. Op deze plek nabij de Buitenrustbruggen komen verschillende belangrijke openbaar vervoerslijnen bij elkaar. Daarnaast moet het op deze plek aan de Schipholweg duidelijk zijn dat hier de stadsstraat Europaweg begint en op die manier de toegangspoort tot Schalkwijk vormt.

Op het knooppunt komen veel buslijnen samen. Dit is aanleiding om van dit compacte busstation een bijzondere plek te maken. Om de toegankelijkheid voor fietsers en gecombineerd gebruik van langzaam verkeer en openbaar vervoer te stimuleren wordt er gestreefd naar het uitbreiden van fietsenstallingen rond de bushaltes voor de regionale bussen.

Bebouwing kop Europaweg

De bebouwing rond de kop van de Europaweg is verdeeld over twee locaties. Op de locatie aan de Toekanweg sluit de bebouwing aan op de oostkant van de Europaweg en de zuidkant van de Schipholweg (De Entree West en Oost). De bebouwing aan de Schipholweg daarentegen leent zich meer voor een afwijkende gebouwsamenstelling. Deze locatie wordt voor knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid de toegangspoort tot Schalkwijk. De locatie moet passen bij de Europaweg en de Schipholweg maar ook bij de groene zoom en de achterliggende wijk.

Om de route naar Schalkwijk te begeleiden wordt de bebouwing voor wat betreft de onderste lagen naar achter gelegd, daarboven is wel een overbouwing mogelijk. Daardoor is de blik gericht op de Europaweg. De specifieke ligging van de locatie en de nabijheid

van vele openbaar vervoershaltes voor stadbussen en regionale bussen is aanleiding om voor de locatie Schipholpoort uit te gaan van een sterke concentratie en hogere bebouwing.

Economische Visie Haarlem

De inhoud van de Economische visie Haarlem is gericht op de lange termijn en geeft uitgangspunten op vijf uitvoeringslijnen: ruimte, talent, innovatie, ondernemerschap en profilering. Als hoofdvisie geldt: Haarlem is dé creatieve stad van toegepaste innovatie. De proeftuin om innovatie te testen, op te schalen en te vermarkten. Bedrijven, kennis- en onderwijsinstellingen en overheden werken samen aan innovatieve oplossingen voor maatschappelijke opgaven. Samen vormen deze partijen een krachtig ecosysteem, versterken de economie



bebouwingshoogte, rooilijnen en accenten



functionele opzet als gemengd gebied



primaire en secundaire fietsroutes

en werkgelegenheid en dragen bij aan een duurzame, inclusieve vitale stad.

De gemeente versterkt de economische structuur door gerichte acquisitie. Bij het aantrekken van nieuwe werkgelegenheid zet de gemeente in op kennisintensieve (stuwende) bedrijven in de kansrijke sectoren.

Programma Groei van Haarlem 2040

Een evenwichtige groei is belangrijk voor het goed functioneren van de stad nu en in de toekomst. Voorzieningen, zoals winkels, scholen en sportvelden moeten meegroeien met het aantal inwoners en de verhouding wonen-werken moet op gelijk niveau blijven. De groei is een kans om de stad te verbeteren en duurzamer te maken. De woningbouwopgave en de gewenste duurzame mobiliteitstransitie kunnen elkaar versterken.

Kort samengevat:

- de groei van Haarlem moet bijdragen aan de totstandkoming van de gewenste duurzame mobiliteitstransitie
- de groei van Haarlem moet hand in hand gaan met een meegroeïend voorzieningenniveau en werkgelegenheid
- de groei van Haarlem betekent het realiseren van 10.000 woningen, waarvan een substantieel aantal in sociale huur
- de groei van Haarlem moet samengaan met behoud en versterking van stedelijke kwaliteit. De groei is een kans om de stad te verbeteren en duurzamer te maken

Duurzaamheid

Haarlem zet vaart achter de ontwikkelingen om de stad

toekomstbestendig te maken. De verduurzamingsopgave pakt de gemeente samen met haar partners in de stad op. In de richtlijn 'Duurzaam bouwen' van de gemeente is de Haarlemse duurzaamheidsambitie vertaald naar concrete uitgangspunten, onderverdeeld in 5 verschillende thema's:

- mobiliteit
- klimaatadaptatie
- circulariteit
- energie en warmte
- groen en ecologie

Mobiliteit

Uitstoot van CO₂ en stikstof moet aan banden worden gelegd volgens het klimaatakkoord en het 'Programma Aanpak Stikstof' (PAS). Het klimaatakkoord streeft naar het stimuleren van elektrisch personenvervoer, verduurzaming van de logistiek en een reductie van 8 miljard minder zakelijke (auto)kilometers in 2030. Er is een transitie nodig naar duurzame mobiliteit. De stad wordt zo ingericht dat de fiets, het OV of te voet een vanzelfsprekende keuze is. Het gebruik van het (elektrisch) openbaar vervoer wordt gestimuleerd.

Klimaatadaptatie

De gevolgen van klimaatverandering komen sneller en zijn heviger dan verwacht. Als we niets doen dan zijn overstromingen en gebrek aan zoet water het gevolg. Hittestress beïnvloedt onze gezondheid en arbeidsproductiviteit. Extreem weer kan de uitval van vitale en kwetsbare functies veroorzaken. Bijvoorbeeld als wegen bij heftige buien vaak onder water komen te staan of als gebouwen niet meer bereikbaar zijn. Door onze gebouwde omgeving klimaatbestendig en water-ro-

buust in te richten, zijn we voorbereid op de verandering van het klimaat. De nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS) en het Deltaprogramma (waaronder het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie) zetten de koers uit voor een klimaatbestendig Nederland.

Haarlem neemt zo veel mogelijk maatregelen om de stad weerbaar te maken tegen een veranderend klimaat. De ambitie is om in 2050 klimaatbestendig te zijn. Een gezonde en toekomstbestendige stad is een stad met minder stenen en veel groen en water. Dat draagt bij aan een schonere lucht, brengt verkoeling en helpt om de overlast van extreem weer (regen, hitte) op te vangen. Bovendien dragen groen en water positief bij aan de ruimtelijke kwaliteit en versterken de natuur, ecologie en biodiversiteit van de stad. Ook gebouwen kunnen bijdragen aan een klimaatadaptieve stad, bijvoorbeeld door groene (of blauwe) daken en gevels. Door natuurinclusief bouwen worden kansen voor het verbeteren van ecologische kwaliteit benut. Een toekomstbestendig watersysteem is voorbereid op wateroverlast en -tekort.

Circulariteit

Haarlem wil in 2040 circulair zijn. Dit betekent dat zowel bedrijven als bewoners en gemeente de principes van de circulaire economie toepassen: ze maken gebruik van hernieuwbare energiebronnen, produceren alleen grondstoffen die opnieuw te gebruiken zijn en kunnen allemaal een bijdrage leveren aan de circulaire keten.

Energie en warmte

Haarlem wil in 2040 van het aardgas af. Dat betekent ten eerste dat we ons energieverbruik moeten beperken. Het doel voor energiebesparing is 30 tot 50%. De reste-

BELEID EN OPGAVEN

rende warmtevraag zal uit duurzame bronnen komen. Opwekking van elektriciteit moet 100% duurzaam zijn in 2030. We moeten op zoek naar nieuwe manieren om onze gebouwen te verwarmen en te koelen, te koken en water te verwarmen.

Groen en ecologie

Met een gezonde leefomgeving wordt bedoeld dat de gezondheid van toekomstige bewoners en gebruikers zoveel mogelijk wordt gestimuleerd door de manier waarop de gebouwen en de omgeving zijn ontwikkeld. Denk daarbij aan fysieke factoren, zoals materiaalkeuze, maar ook aan gedragsbeïnvloeding, waarbij bewegen centraal staat. Door groen en water dragen de ontwikkelingen bij aan de ruimtelijke kwaliteit en de natuur, ecologie en biodiversiteit van het gebied. Door natuurinclusief bouwen worden kansen voor het verbeteren van ecologische kwaliteit benut.

Startnoties ontwikkelprojecten

Voor de drie grote ontwikkelprojecten in het plangebied

zijn de afgelopen tijd startnotities vastgesteld waarin randvoorwaarden zijn vastgelegd voor verdere ontwikkeling. Hiermee wordt globaal een aanzet gegeven voor het opstellen van nadere regels die in een SPVE, stedenbouwkundig plan en uiteindelijk in een omgevingsplan worden vastgelegd.

Gebiedsverkenning Haarlem Nieuw-Zuid

In het kader van de voorbereidingen van de realisatie van een mobiliteitshub aan de Schipholweg, is een gebiedsverkenning gemaakt waarin op basis van ontwerpend onderzoek gekeken is naar ruimtelijke kansen en consequenties binnen het plangebied. Hierbij ligt de focus op de relatie tussen mobiliteit, programma, bebouwing, openbare ruimte en betekenis van de plek.

Voor deze ontwikkeling wordt een globaal eindbeeld geschetst, als stip op de horizon. Kijkend naar de locatie en stedelijke structuur, lopende plannen en ruimtelijke

potentie bevat dit eindbeeld in ieder geval de volgende elementen:

1. het karakter van een aantrekkelijk stedelijk (park-) plein met behoud van de stroomfunctie voor de auto
2. aan het plein bevindt zich alzijdige, royale hoogbouw met een aantrekkelijke plintinvulling
3. de mobiliteitshub vormt een direct onderdeel van het plein en onderscheidt zich door een stijlvolle vormgeving
4. voetgangers en fietsers bewegen zich makkelijk en veilig tussen Schalkwijk, Haarlem-Oost, Haarlem-West en de binnenstad
5. het sportpark wordt een groen recreatiepark, wordt geïntensiveerd en speelt een rol in het toevoegen van stedelijke functies en klimaatadaptatie

Stedenbouwkundige aandachtspunten voor een succesvol OV- knooppunt:



Huidige situatie Schonenvaert



huidige situatie Schipholweg 1



huidige situatie Schipholpoort

BELEID EN OPGAVEN

1. de realisatie van het OV-knooppunt, de aangrenzende ontwikkelprojecten en de aanleg van een hoogwaardige openbare ruimte wordt integraal aangepakt
2. een variant van het OV-knooppunt met ongelijkvloerse elementen levert meer stedelijke potentie op
3. de openbare ruimte is het domein van voetganger en fietser
4. het dubbelgebruik van functies in gebouwen en de openbare ruimte wordt bevorderd
5. het creëren van werkfuncties en publiek toegankelijke openbare functies in de aangrenzende gebouwen is essentieel en wordt gestimuleerd
6. de rand van het sportpark wordt functioneel en kwalitatief betrokken bij de verdere
7. planvorming
8. de ontwikkeling is klimaatadaptief
9. het groene karakter van de oostoever van het Spaarne langs de Zuid-Schalkwijkerweg blijft behouden. Dit is ook een kwaliteit van de plek de mobiliteitshub maakt onderdeel uit van een hoogwaardige pleinruimte en is een visitekaartje voor het OV

RUIMTELIJK KADER

RUIMTELIJK KADER

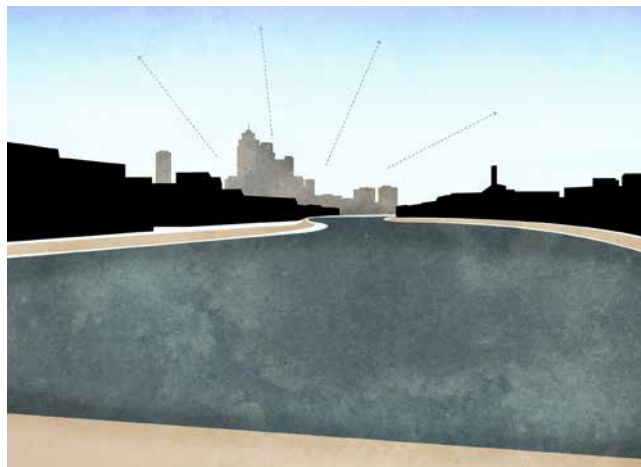
STEDENBOUW

Hoogbouwcluster en stadslandschap

In de Ontwikkelvisie Europaweg krijgt het gebied een impuls door een hoogbouwcluster. Hoogbouw als fysieke manifestatie van de moderne stad en als tegenhanger van de kleinschalige oude stad. Niet om deze teniet te doen, maar om het Haarlemse stadslandschap te verrijken, aan te vullen en de groei van het Haarlem van de 21e eeuw zichtbaar te maken. Schalkwijk neemt bij de groei van de stad uitdrukkelijk het voortouw en bouwt daarmee voort op eigen schaal en eigen dynamiek. Hiermee onderscheidt dit stadsdeel zich van de oude stad. In Schalkwijk is de blik gericht op de toekomst. Hier wordt de nieuwe stad gevierd en daar hoort een nieuw gezicht bij. Een gezicht dat vorm krijgt rond Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid en zich door het stadsdeel een weg baant via Schipholweg en Europaweg naar het Spaarne. Vanaf het Spaarne ontstaat zicht op de nieuwe stad. Door de slingerende loop, is dit zicht nooit constant maar dynamisch, net als Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid zelf.

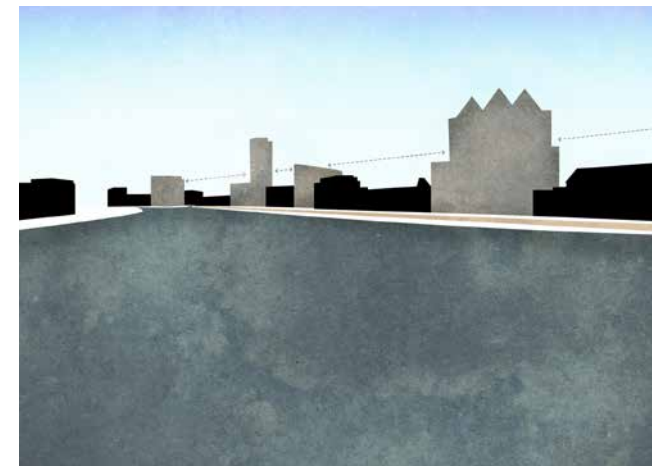
Door een cluster van hoogbouw vorm te geven haaks op het Spaarne ontstaan op plekken langs de stadsriever nieuwe zichtlijnen. Deze zijn deels waarneembaar vanuit het beschermd stadsgezicht (meer in het bijzonder vanaf de Melkbrug en directe omgeving). Het hoogbouwcluster staat op voldoende afstand (ca. 1 km) om zichtbaar te zijn vanuit het beschermd stadsgezicht maar is niet overheersend. Het neemt de plek in van de zichtbare skyline vanuit de binnenstad dat tot recent werd gevormd door de Bruynzeeltoren en Koningstein. Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid kondigt zich subtiel

aan en wordt met het naderen van de Buitenrustbruggen gestaag zichtbaarder. Hierin onderscheidt dit deel van het Spaarne zich van het Noorder Buiten Spaarne, waar losse hoogbouw vooral de lange lijn van het Spaarne ritmisch begeleidt als onderdeel van een langgerekt waterfront. Haarlem Nieuw-Zuid benadrukt juist de Oost-West-as van de Schipholweg en is daarmee een duidelijk stedelijk hoogtepunt aan het eind van de oude stad. Hoogteaccenten aan het Spaarne hebben overigens een lange traditie. Denk aan gebouwen als de Spaarnekerk, Koningstein en het Droste-complex. De situatie is enigszins vergelijkbaar met de hoogbouw rond het Amsterdamse Amstelstation die goed zichtbaar is vanaf de Amstel (in de afbeelding vanaf de Blauwbrug). Ook hier werkt de hoogbouw niet verstorend, maar kondigt het de nieuwe stad subtiel aan.



Amstelzicht (voorbeeld, Amsterdam): hoogbouwcluster als aankondiging vanuit de oude naar de nieuwe stad

Noorder Buiten Spaarne: losse hoogbouw als begeleidend ritme



Spaarnezicht (vergelijkend, Haarlem): hoogbouwcluster als aankondiging vanuit de oude naar de nieuwe stad

RUIMTELIJK KADER

Typologie

In de omgeving van het plangebied komen zowel gesloten bouwblokken voor als lossere bebouwing. Gesloten bouwblokken bestaan uit grondgebonden woningen, portiekflats en galerijflats. De oostzijde krijgt gesloten bouwblokken met een helder onderscheid tussen privéruimte en publieke ruimte. De ontwikkellocatie Schonenvaert krijgt stedelijke bouwblokken.

Aan de noordkant is te weinig fysieke ruimte om een volledig bouwblok toe te voegen. Daarom kiezen we hier voor de afronding van het deels bestaande bouwblok aan de Hamelinkstraat door strookbebouwing met daarop meerdere hoogbouwaccenten. De onderbouw zorgt voor continuïteit; de torens voegen een extra markering toe aan het Spaarne. De tweede lijn sluit met lagere appartementengebouwen als onderdeel van een groter bouwblok aan op de achterliggende buurt.

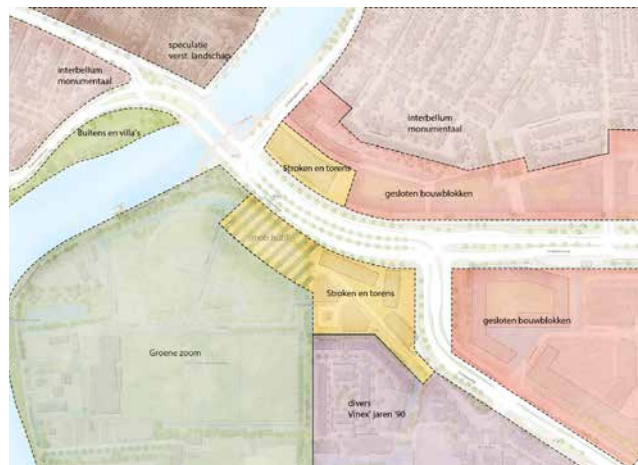
Ten westen van de Europaweg aan de zuidkant van de Schipholweg komt het gestrooide karakter van de bebouwing deels terug in de vorm van losse stroken in wisselende rooilijn en daarop hoge bovenbouwen. Hiermee ontstaat voldoende diversiteit in bebouwing. Zo komt ook de verdichting op deze plek tot zijn recht en wordt aansluiting gezocht bij de diffusere opzet van de bebouwing aan de zuid- en westkant van de Europaweg.

Rooilijnen

In het plangebied gaan we op twee manieren om met rooilijnen: aan de noord- en oostzijde vormen rooilijnen strakke lijnen evenwijdig aan de ruimte waarlangs deze lopen. Zij vormen daarmee een voortzetting van

bestaande rooilijnen in het verlengde van het gebied en zorgen daarmee voor continuïteit en samenhang met de bestaande (recente) bebouwing.

Aan de zuidwestzijde is sprake van een lossere rooilijn met meer variatie en doorzichten tussen de verschillende volumes. Hier wordt aangesloten op de speelsere begeleiding van de westkant van de Europaweg. Dit staat in contrast met de strakke doorlopende rooilijn aan de noord- en oostkant. Dit is gedaan omdat vanaf zuidwest een overgang ontstaat naar de achtergelegen groene zoom en deze niet doorloopt naar een achtergelegen buurt. Door op plintniveau de rooilijn op de hoek van de Schipholweg en Europaweg terug te laten springen, blijft de kop van de Europaweg zichtbaar vanaf het Spaarne. Zo zijn de verschillende stedelijke ruimten in één oogopslag zichtbaar. De bebouwing boven de plint hoeft niet terug te springen en mag overkragen boven de openbare ruimte.



typologieën: aanvullend en aansluitend

Hoogte

Hoogbouw is duidelijk, onderscheidend en positief aanwezig in het gebied. Het geeft Schalkwijk een herkenbare, hoogstedelijke uitstraling aan het Spaarne.

Er valt onderscheid aan te brengen in hoogte van plinten, onderbouwen en bovenbouwen (torens).

Plinten: De plint vormt het gezicht van het gebouw vanaf korte afstand. De plint is zichtbaar voor passanten en bezoekers en bepaalt voor een belangrijk deel de uitstraling van het gebouw. Plinten in het plangebied zijn daarom altijd aantrekkelijk en zo levendig mogelijk. De plint gaat bij voorkeur een innige relatie aan met de openbare ruimte met terrassen, toegangen en de uitstraling in het algemeen. Plinten langs de Europaweg, de Schipholweg en het Spaarne zijn in alle gevallen royaal met twee hoge verdiepingen.



rooilijnen: voortzetting van verschillende karakteristieken

RUIMTELIJK KADER

Onderbouw: De onderbouw vormt een samenhangende voortzetting met de recente bebouwing langs de Schipholweg en de toekomstige bebouwing langs de Europaweg. De onderbouw is hier de middenschaal tussen laagbouw en hoogbouw met een hoogte tussen de 5 en 8 lagen inclusief plint. Een lagere onderbouw is vanwege het gebrek aan stedenbouwkundige begeleiding op de middenschaal in de bestaande (zeer) grote ruimten niet wenselijk. Een hogere onderbouw verstoort het geheel en gaat te nadrukkelijk de concurrentie aan met echte hoogbouw.

Bovenbouw: De bovenbouwen vormen de kronen van het gebied op een hoger schaalniveau. Daar waar plinten en onderbouwen zich voornamelijk richten op de locatie zelf, vormen de torens van de hoogbouw de toekomstige bakens op het hogere schaalniveau van de stad. Er is plek voor twee manifeste torens die het maximum van 20 tot 24 bouwlagen halen en daarmee de hoogste zuilen van de plek vormen. De hoogte is exclusief benodigde installaties. Deze gebouwen zijn ongeveer net zo hoog als de aan de westkant gelegen Mariatoren en blijven binnen het maximum voor de stad van 76 meter (hoogte van de Grote Kerk). Op grond van het Luchthavenindelingsbesluit bevinden zich twee maximale hoogtelijnen van 70 en 80 meter binnen het plangebied. Deze hoogte past bij hoogbouw in andere Nederlandse middelgrote steden en bedraagt grofweg de helft van de hoogte of minder dan de hoogste gebouwen in grote steden als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag (resp. 150m, 165-250m en 146m). In de categorie middelhoogbouw (45-65 meter) is plek voor 3 torens. Een aantal stedenbouwkundige accenten tot 45

meter maakt het geheel compleet, zorgt voor voldoende diversiteit en voor een geleidelijke overgang naar delen met een lagere hoogte.

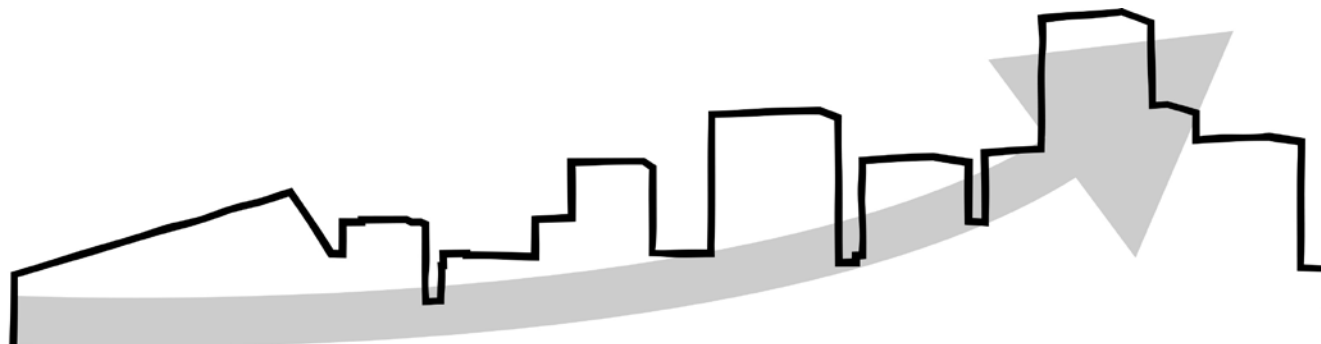
Voor bovenstaande hoogbouw stelt het gemeentelijk beleid dat een Hoogbouw Effect Rapportage (HER) moet worden opgesteld. Hierin spelen onder meer technische aspecten als bezonning en windhinder een rol. Een HER komt bij voorkeur tot stand in onderlinge samenwerking tussen de ontwikkelende partijen om maximaal inzicht te krijgen in de omgevingseffecten. De HER wordt gekoppeld aan de te voeren planologische procedure, zoals het bestemmingsplan en maakt hiervan onderdeel uit.

Compositie: Vanaf verschillende plekken binnen en buiten de stad ontstaat zicht op het toekomstige ensemble. Het componeren hiervan luistert nauw en gebeurt in samenhang en aan de hand van belangrijke zichtlijnen. Een compositie waarbij een opgaande lijn wordt opgezocht langs de Schipholweg is het

uitgangspunt. Komend vanaf de stadsrand neemt de stedelijkheid in westelijke richting toe. Tevens ontstaat zowel vanuit zuidelijk als noordelijke richting een helder en herkenbaar silhouet van Haarlem Nieuw-Zuid als stedelijk knooppunt. Aan het Spaarne ontstaat een abrupte overgang naar de lage bebouwing aan de overzijde van het water. Hier manifesteert Schalkwijk



royale plinten geven het gebied een aantrekkelijke uitstraling en zorgen voor stedelijke dynamiek op maaiveld



oplopende compositie van hoogbouw richting Spaarne (gezien vanuit het Noorden)

RUIMTELIJK KADER

zich zichtbaar aan het Spaarne als bijzonder stadsdeel van Haarlem. Overigens is het nuttig om in de toekomst de westkant van het Spaarne nader vorm te geven. Enerzijds om de wel heel scherpe schaa sprong beter op te vangen en anderzijds om de ruimtelijke kwaliteit van de locatie te verhogen als aanlandplek vanuit het knooppunt in de oude stad.

Clusters

De projecten vallen binnen het plangebied in drie clusters uiteen, die drie verschillende lange lijnen markeren: het Spaarne, de Schipholweg en de Europaweg. Binnen de clusters wordt voor de samenhang en de begeleiding van de genoemde lange lijnen gezocht naar samenhang in de architectuur.

Overgang naar bestaande buurten

De overgangen naar de bestaande laagbouwbuurten (Slachthuisbuurt in het Noorden; Kruidenbuurt in het Zuiden) verloopt via een tussenschaal. Als overgang naar de Slachthuisbuurt geldt dat de bebouwing in principe uit maximaal vier tot vijf lagen bestaat. Hiermee blijft de hoogte ondergeschikt aan de vijf laagse bouwplannen op de hoek met de Schalkwijkerstraat en het Spaarne. Het Spaarne geldt in de stedenbouwkundige hiërarchie als een hoofdruimte met eerstelijnebebouwing die in de regel hoger is dan tweedelijnebebouwing (bijvoorbeeld een zijstraat). Het is dus logisch dat er aan het Spaarne hoger gebouwd kan worden dan in een zijstraat. Als referentie naar de bestaande buurten vormt de bovenste bouwlaag een bijzondere bouwlaag in de vorm van een kapverdieping of een setback.

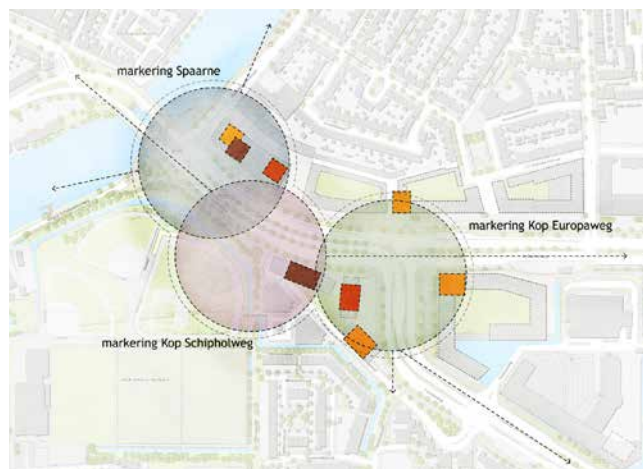
Een eventuele gedeeltelijke zesde laag is stedenbouw-

kundig gezien niet wenselijk voor deze locatie, maar kan vanuit volkshuisvestelijke en financiële overwegingen (meer woningen) wel wenselijk zijn.

Als overgang naar de Kruidenbuurt zijn een twee- of drietal losse gebouwen mogelijk van maximaal vijf bouwlagen. Voorwaarde voor toepassing van deze maximale hoogte is een minimale afstand tot bestaande hoofdgebouwen in de Kruidenbuurt van 20 meter. Binnen de minimale afstand is bebouwing mogelijk tot maximaal vier bouwlagen.

Overgangen naar het binnenterrein van Van der Valk en het voormalige terrein van Rijkswaterstaat hebben een maximale hoogte die gemiddeld ondergeschikt is aan de hoogte van de bebouwing langs de Europaweg en Schipholweg. Het gaat hier om bebouwing van maximaal vier tot acht bouwlagen.

De overgang naar het sportpark kenmerkt zich door ruime doorzichten van park naar Schipholweg en



clusters van torens als markering van lange lijnen

andersom. Hier loopt de bebouwing in het geval van het realiseren van een mobiliteitshub op deze plek, af tot maximaal vijf bouwlagen aan de nieuwe rand van het sportpark. Eventuele bebouwing gaat een directe relatie aan met de groene omgeving.

Sportpark en entree groene zoom

Het sportpark wordt geïntensiveerd, openbaarder en er komen nieuwe entrees richting Schipholweg en Spaarne. Mogelijk ontstaat hier een bebouwde mobiliteitshub die deels kan worden gecombineerd met sportfuncties. Bij een keuze voor een bebouwde mobiliteitshub op deze plek is aandacht voor de overgang naar de achtergelegen sportfuncties en groene doorzichten vanaf de Schalkwijkerstraat en in het verlengde van het nieuwe pleintje aan de Hamelinkstraat.

We maken de entree van de Groene Zoom flink breder, tot circa 45 meter en het krijgt het karakter van het begin van een oeverpark. Het sportpark wordt hier



stedenbouwkundige accenten en bijzondere hoeken

RUIMTELIJK KADER

onderdeel van. Wandelpaden trekken we door naar het sportpark om de toegankelijkheid, zichtbaarheid en aantrekkelijkheid in het algemeen te vergroten. Het sportpark en de hoogbouw brengen een gunstige luchtcirculatie op gang waarbij verkoelende lucht het gebied in trekt en via nieuwe doorgangen de versterkte Slachthuisbuurt in wordt geleid.

Dag en nacht

Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid is een van de weinige plekken in Haarlem waar 24 uur per dag beweging is. Met de komst van de mobiliteitshub wordt dit karakter verder versterkt. Het gebied is straks overdag, 's avonds en in de nacht een prettige plek. Van 08.00 uur tot 24.00 in hoge intensiteit en daartussen in lage intensiteit. Bij voorkeur stemmen we de programmering en de plek van bijzondere functies zoals fietsparkeergarages en wachruimten hierop af. Deze plekken, de gebouwen en de functies zullen aantrekkelijk en verlicht zijn, wat prettig is voor de bezoekers en reizigers. Bij het ontwerp van de openbare ruimte kijken we nadrukkelijk naar alle momenten van de dag. Het ontwerp heeft een dag- en nachtschets. In de projectbeschrijving staat hoe de bebouwing reageert op licht en wat wordt gedaan om de ruimtelijke beleving in de donkere uren te versterken.

OPENBARE RUIMTE

Ambitie

De ambitie van het ontwikkelen van een succesvolle openbare ruimte worden samengevat in een ambitie-web met zes thema's:

- identiteit/placemaking
- verblijfskwaliteit
- mobiliteit
- klimaatadaptatie
- flora en fauna
- bodem en ondergrond

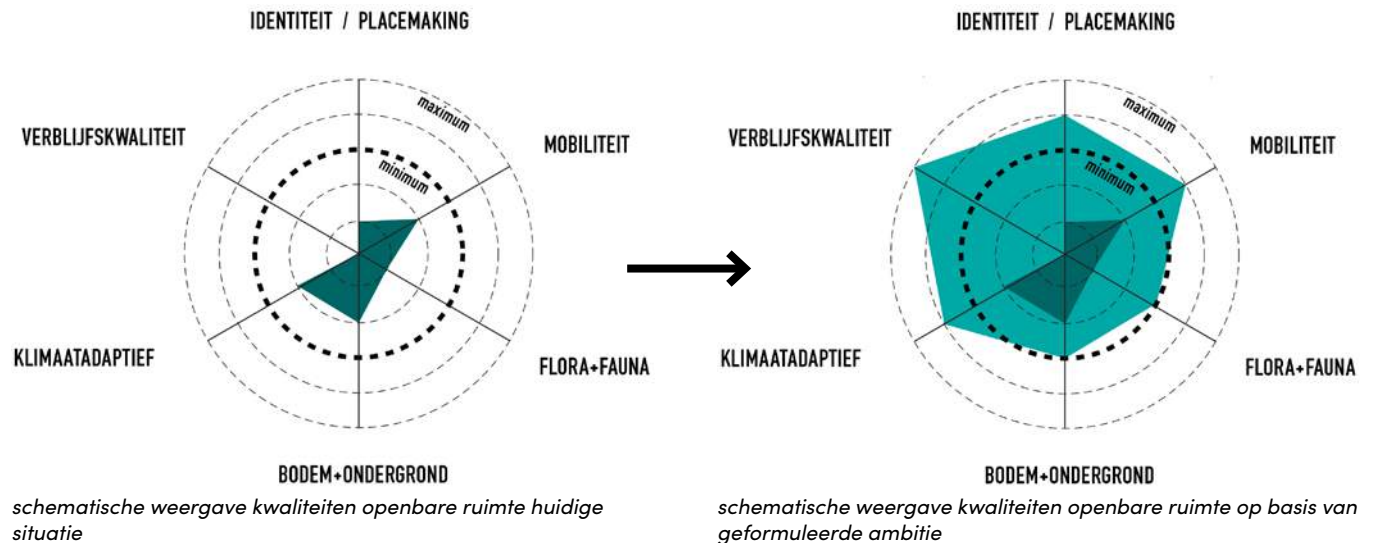
Voor deze thema's is een nulmeting gedaan en zijn de startpunten vastgelegd. Per thema bepalen we de ambitie. Het model streeft geen exacte wetenschap na, maar geeft indicatief en verhoudingsgewijs aan hoe hoog de onderlinge ambities per thema is.

Identiteit / placemaking

De openbare ruimte kenmerkt zich als een groene stedelijke ruimte doorsneden door een netwerk van wandelroutes met een semi-informeel karakter. Het geheel bestaat uit een tweetal gekoppelde pleinen gericht op het Spaarne en de Europaweg. De groene pleinruimten stimuleren ontmoeten, gezondheid en verbinden. Daarnaast wordt onderscheid gemaakt tussen primaire en secundaire netwerken voor langzaam verkeer: primaire routes langs lange lijnen en een dwaalmilieu in de tweede lijn.

Spaarneplein

Het 'Spaarneplein' (ter hoogte van Schipholweg 1) wordt ingericht als verhard plein met veel groenvakken en bomen. Het is onderdeel van de dynamische stadsentree. De functies en het verblijf zijn meer op de wijk gericht met ruimte voor terrassen en uitbundige



RUIMTELIJK KADER

publieksfuncties in de plint en de aangrenzende ruimte. De ruimte is gericht op dynamiek tussen 08.00 uur en 00.00 uur. De mobiliteitshub maakt onderdeel uit van dit plein en is medebepalend voor de identiteit van de plek.

Europaplein

Het 'Europaplein' krijgt de functie en uitstraling van een eigentijds buurtplein en markeert het begin van de Europaweg. Het wordt een groen boomrijk plein met verhardingsvakken. We verbeteren de oversteekbaarheid van de Europaweg. Daarbij is het uitgangspunt dat voetgangers en fietsers voorrang hebben op het autoverkeer, dat zichtbaar ondergeschikt is aan het langzaam verkeer. Plintfuncties (zoals winkels, horeca en maatschappelijke voorzieningen) worden van harte uitgenodigd om gebruik te maken van de aangrenzende publieke buitenruimte. De uitstraling van de huidige grote, open ruimte, wordt door de aanplant van veel bomen en divers groen veel beschut en lommerrijker. Hoogteverschillen passen binnen deze landschappelijke inrichting en geven de plek een intieme sfeer.

Hoofdroutes voetgangers en fietsers

Nieuwe routes voor voetgangers ontstaan in het plan-gebied. De hoofdroutes lopen via de lange lijnen Schipholweg, Europaweg en langs het Spaarne. Er komen royaal brede wandelroutes in het groen die de pleinen verbinden met het aansluitende gebied. Nieuwe bomen en zeer divers groen zorgen voor voldoende schaduw en worden zo geplaatst dat zichtlijnen worden versterkt. De plinten staan direct aan de pleinruimte zodat plintfuncties zich vanuit de gebouwen naar de buitenlucht kunnen uitbreiden. We koppelen wandelroutes aan open watergangen en wadi's, die aantrekkelijk zijn vormgegeven en toegankelijk worden gemaakt.

CONCEPT SPVE KNOOPPUNT HAARLEM NIEUW-ZUID

Secundaire routes voetgangers

Naast de hoofdruimte gekoppeld aan de lange lijnen, ontstaat ter contrast een dwaalmilieu in de tweede lijn (smalle voetpaden, wandelpaden etc.) Het dwaalmilieu kenmerkt zich door rust, intimiteit en kleinschaligheid. Het dwaalmilieu wordt nog groener en informeler aangezet en draagt bij aan een fijnmazige vertakking van het voetgangersnetwerk. Speelplekken en zitplekken liggen bij de plintfuncties. Het dwaalmilieu is bij uitstek geschikt voor een blokje om, lezen en muziek luisteren en een picknick in het groen.

Verblijfskwaliteit

De buitenruimte biedt maximaal ruimte om te ontmoeten en te verblijven én stimuleert de gezondheid. Door de diversiteit van de functies wordt het gebied levendig; dat draagt bij aan de verblijfskwaliteit. Het autoverkeer blijft aanwezig, maar is niet langer de dominante factor in het gebied. Voetgangers en fietsers krijgen de ruimte.



klimaatadaptieve buitenruimte als onderdeel van

De oversteekbaarheid van de Schipholweg wordt verbeterd en de barrièrewerking van de weg wordt minder. De weg en de mobiliteitshub worden integraal onderdeel van het plein dat zich uitstrekt over de volledige breedte van het profiel van gevel tot gevel. Het uitloopgebied van het sportpark leent zich voor sportactiviteiten in de openbare ruimte, zoals hardlopen of wandelen.

Mobiliteit

Het gebied is op basis van de principes van de SOR ingericht voor de voetganger, fietser en het OV. De openbare ruimte kent geen auto-dominantie meer en er wordt vol ingezet op een duurzame mobiliteitstransitie. De ingebruikname van een moderne mobiliteitshub speelt hierin een essentiële rol. Op grond van de SOR zijn voetgangers en fietsers de gewenste hoofdrolspelers in de openbare ruimte. De ambitie is om loop- en fietsroutes in en door het gebied te verbeteren en bewegen te stimuleren.



groen en lommerrijk dwaalmilieu in de tweede lijn

RUIMTELIJK KADER

Voetgangers

De ambitie zet maximaal in op het versterken van het fijnmazige voetgangersnetwerk en het creëren van nieuwe looproutes door het gebied. Naast een centrale rol voor de hoofdvoetgangersroutes langs lange lijnen, wordt waar mogelijk via het dwaalmilieu aansluiting nagestreefd met aansluitende voetgangersdomeinen in naastgelegen buurten. Er ontstaat aansluiting met de groene corridor via het aanliggende terrein van het Kennemer Gasthuis. Aanlandplekken van voetgangersroutes aan de noordkant van de Schipholweg zijn de toekomstige pleintjes richting Hamelinkstraat en Graafschapstraat. Via de Hamelinkstraat ontstaat een kleinschalige doorbraak naar de achtergelegen Slachthuisbuurt. Er ligt een kans om na de beëindiging van het tankstation een oversteek te maken richting Merovingenstraat. Daarmee wordt deze informele route ingebed in het geheel van fijnmazige voetgangersroutes in het noordwestelijk deel van Schalkwijk.



gewenste verbindingen voetgangers

Fietzers

Het fietsverkeer neemt een belangrijke plek in binnen het plangebied. We verbeteren de bereikbaarheid voor fietsers, verhogen de fietsbeleving en faciliteren een soepele overstap tussen fiets en HOV. Fietsparkeerplekken hebben logische uitgangen en sluiten aan op fietsroutes. De oversteekbaarheid van de Schipholweg wordt verbeterd en via de Hamelinkstraat ontstaat een informele fietsroute naar de Slachthuisbuurt. Binnen en rond het zoekgebied van de mobiliteitshub komen extra fietsstalingsplekken. Uitgangspunt is dat de hoofdfietsroutes direct aan de lange lijnen Spaarne, Schipholweg en Europaweg gekoppeld blijven. Hierdoor neemt de ruimtelijke beleving toe en vindt een constante aanvoer van bezoekers en passanten plaats wat voor dynamiek op de plek zorgt.

Mobiliteitshub

Het realiseren van een mobiliteitshub is een complexe



gewenste verbindingen fietsverkeer

opgave. Voor de hub wordt een eigen programma van eisen opgesteld. Dat neemt niet weg dat de gebiedsopgave als geheel moet worden bekeken. Daarom staan in dit SPVE de ambities op het gebied van ruimtelijke kwaliteit verwoord. Die vormen de basis voor de vormgeving van de hub en het eisenprogramma dat daarbij hoort.

Voor de mobiliteitshub zijn drie mogelijke locaties voorzien tussen het Spaarne en Europaweg:

1. aan de noordkant van het sportpark.
2. in het midden van het wegprofiel van de Schipholweg
3. aan de noordkant van de Schipholweg

Voor alle locaties geldt dat voor de inpassing en vormgeving van de hub zeer hoge ruimtelijke kwaliteitseisen gelden. De hub is van enorm belang voor het regionale (H)OV, geeft identiteit aan de plek en wordt daarmee een herkenbaar punt in de stad. Dat uit zich in onder meer in de architectuur, goed aansluitend op de openbare ruimte en een royale beleving voor gebruikers ervan. Het is nadrukkelijk niet het uitgangspunt dat de mobiliteitshub alleen vanuit infrastructureel oogpunt waarde toevoegt aan Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. De (her-) introductie van tram of lightrail vormt een wenkend perspectief en daarom nemen we de inpassing hiervan op langere termijn mee als ontwerpuit-

	manoeuvreer- & opstelruimte bussen (4000 m ²)
	wachruimten reizigers (1200 m ²)
	voorzieningen buschauffeurs (300 m ²)
	voorzieningen & winkels (500 m ²)
	fietsenstalling (3750 m ²)
	parkeren, taxi, laden en lossen & deelmobiliteit (1300 m ²)

indicatie maten en programma mobiliteitshub

RUIMTELIJK KADER

gangspunt

Los van het OV levert de hub een meerwaarde op het gebied van soepelere verbindingen van routes voor het langzaam verkeer langs en over de Schipholweg.

De hub wordt hiermee als verbindende factor zowel onderdeel van Haarlem-Oost als van Haarlem Nieuw-Zuid. Ook de zichtrelatie met het Spaarne nemen we vanaf het begin mee in het ontwerp.

De mobiliteitshub kan op verschillende manieren vorm krijgen. Er zijn drie varianten.

Locatie A

De noordvariant sluit aan op de openbare ruimte vóór Schipholweg 1. Hier ligt een kans om de hub direct te koppelen aan een autovrije ruimte met toegang tot de plint van de nieuwbouw op de plek. In deze variant ligt het voor de hand dat een deel van het ondersteunende programma voor de mobiliteitshub een plek krijgt in de nieuwbouw. De pleinruimte tussen gebouw en hub krijgt daarmee betekenis als transferruimte tussen plintfuncties en het HOV-opstappunt. Aandachtspunten in deze variant zijn de bereikbaarheid van de zuidkant van de Schipholweg voor voetgangers, de leefbaarheid rond de plinten van Schipholweg 1 en de routing vanaf de hoofdfietsroute naar de fietsparkeergarage. Ongelijkvloerse verkeersoplossingen worden direct meeontworpen en maken herkenbaar onderdeel uit van de vormtaal en uitstraling van de hub zelf.

Locatie B

Deze variant behelst een feitelijke middenligging van de hub in het bestaande profiel. Hier is het van belang om

de hub niet als eiland tussen rijwegen te beschouwen maar te zoeken naar manieren om aan weerszijden van de Schipholweg aanlandplekken te maken van en naar de hub die de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte verhogen. Ongelijkvloerse verkeersoplossingen worden direct meeontworpen en maken herkenbaar onderdeel uit van de vormtaal en uitstraling van de hub zelf. De looproutes van de functies naar de aanlandplekken zijn logisch en versterken het karakter van het knooppunt als dynamische plek in de stad.

Locatie C

In deze variant houden we rekening met een inpandige mobiliteitshub aan de noordkant van de sportvelden. De lengte van de mobiliteitshub maakt het lastiger om open doorzichten te waarborgen vanaf de Schipholweg richting de sportvelden. Door openingen in het gebouw te creëren, bijvoorbeeld via een ruime passage met lichtstraat kan toch een tastbare relatie ontstaan



zoekgebied mobiliteitshub met daarin de drie varianten

vanaf de Schipholweg met het achterliggende sportpark. Uitgangspunt is dat bij een keuze voor deze locatie vanaf het begin de relatie met de sportvelden vanaf de Schipholweg wordt meeontworpen. Ongelijkvloerse verkeersoplossingen worden direct meeontworpen en maken herkenbaar onderdeel uit van de vormtaal en uitstraling van de hub zelf.

Wijze van ontwerpen

De totstandkoming van de mobiliteitshub geschiedt op basis van ontwerpend onderzoek. Dat houdt in dat voor iedere verkeerskundige oplossing een ruimtelijke schets gemaakt wordt die de impact op de omgeving weergeeft. Andersom dient een ruimtelijke schets te worden voorzien van de verkeerskundige haalbaarheid. Technische oplossingen en stedenbouwkundige inpassing gaan hier hand in hand.

Autoverkeer



sfeerbeeld van een mogelijke mobiliteitshub aan de Schipholweg

RUIMTELIJK KADER

Als hoofduitvalsweg van Haarlem richting A9, blijft de Schipholweg in de toekomst een belangrijke rol innen in het stedelijk en regionaal autoverkeersnetwerk. Dat betekent dat een zekere borging van de doorstroming van het autoverkeer op deze plek een randvoorwaarde is voor verdere ontwikkeling van het gebied. Het is echter van wezenlijk belang dat het autoverkeer een minder dominante rol krijgt op deze plek. De maximumsnelheid is nu 50 km/uur, maar in de praktijk wordt er harder gereden. Een andere inrichting kan ervoor zorgen dat er fysiek niet harder kan worden gereden. Er wordt daarom kritisch gekeken naar de breedte van het autoprofiel. Waar mogelijk versmallen we dit profiel door slimme maatregelen binnen en buiten het plangebied. Dat kan door het bundelen van rijwegen, het aantal afslagen te beperken of het profiel van de rijwegen al verder naar het oosten te versmallen in plaats van ten westen van het Spaarne. Ook met het oog op de luchtkwaliteit in het gebied kunnen deze oplossin-

gen bijdragen aan een gezondere leefomgeving. Een andere punt van onderzoek is het herdefiniëren van de mate van gewenste doorstroming. Als we accepteren dat de reistijd van het autoverkeer gemiddeld toeneemt met één minuut, biedt dat vele mogelijkheden om de openbare ruimte anders in te richten. Zodanig dat fietsers en voetgangers meer ruimte krijgen, de verblijfskwaliteit verbetert en er meer aandacht is voor klimaatadaptatie. Een onderzoeksrichting die binnen deze acceptatie past, is het toepassen van ander materiaal van de rijweg waardoor de rijnsnelheid gaat naar maximaal 50 km/u. Daardoor is minder ruimte nodig voor het autoverkeer.

Klimaatadaptatie

Het gebied is klimaatrobuust ingericht met een degelijk waterbergend vermogen. Het waterbergend vermogen kan door een drietal methodes worden bepaald:

- lokale infiltratie door het toepassen van waterpas-

serende verharding en waterbufferende groenvlakken zoals wadi's

- lokale opslag van water door watergangen zoals sloten en dakoppervlak
- seizoensberging; het overtollige water wordt in natte periodes opgeslagen om deze in droge periodes te gebruiken

Het gebied krijgt een gescheiden stelsel. Regenwater en vuilwater (riolering) wordt dus gescheiden. Het regenwater wordt lokaal afgevoerd en geïnfiltreerd. Een sterke overmaat aan water wordt naar het oppervlaktewater van het Spaarne afgevoerd. In het gebied komen veel bomen bij om water vast te houden en om in warme periodes droogte te voorkomen. Om hittestress in de toekomst te voorkomen, leggen we extra groenvlakken aan. De extra bomen zorgen ook voor verkoeling door schaduw.



waterberging als onderdeel van groen-blauwe stadsverfraaiing



kansen voor koele luchtcirculatie vanaf een getransformeerd sportpark en via nieuwbouw de bestaande buurten in



uitgebalanceerde beplantingstypen stimuleren ecologische waarde

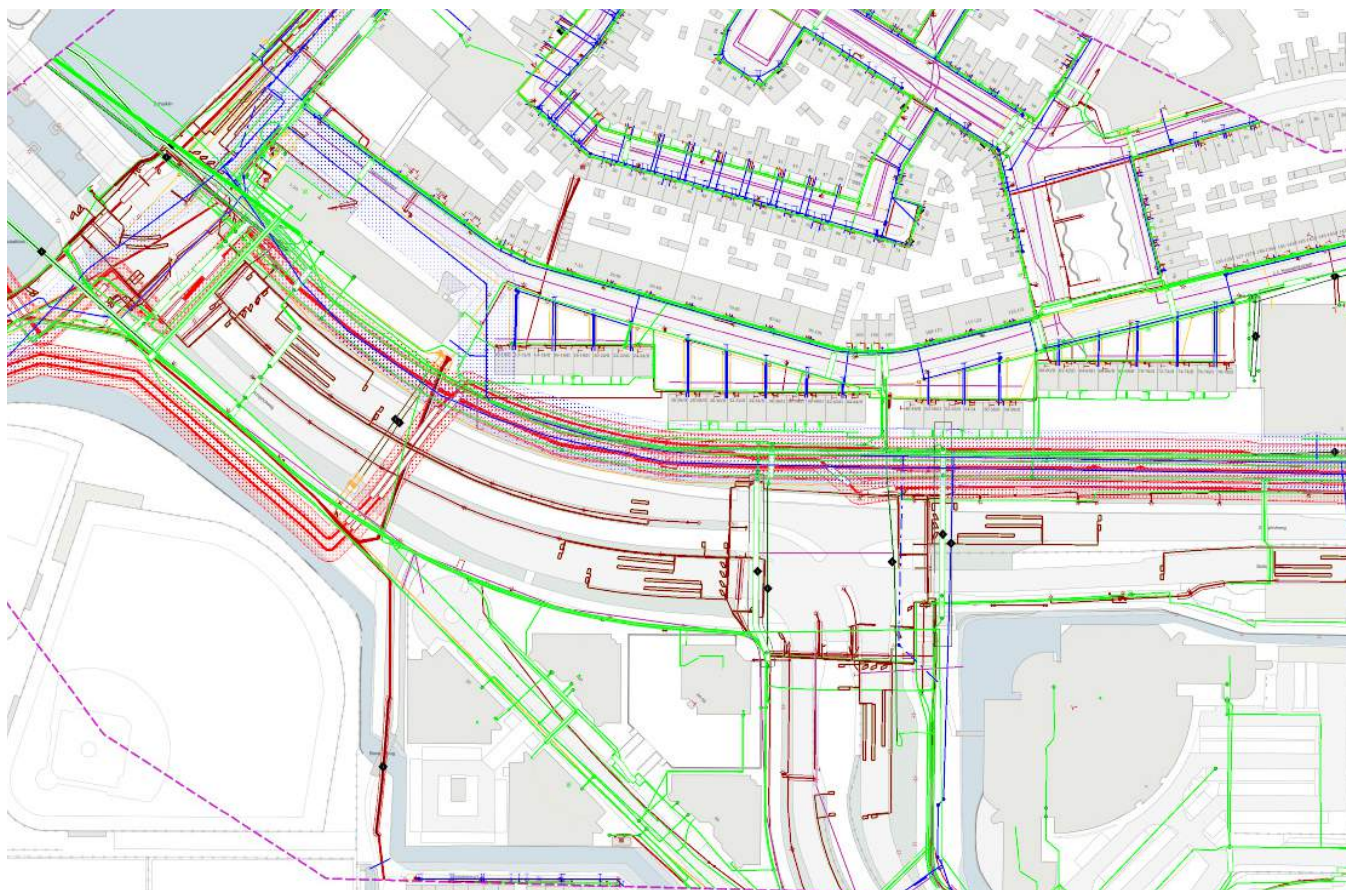
RUIMTELIJK KADER

Flora en fauna

Een grote hoeveelheid aan kwalitatief divers groen brengt geur en kleur in het natuurinclusieve gebied. Meer groen leidt tot meer biodiversiteit. De natuurwaarde wordt verhoogd van laag naar middel en hoog. Het aantal plant- en boomsoorten wordt uitgebreid. Dit kunnen ook de water- en oeverplanten zijn. Bij nieuw te planten bomen kiezen we voor een grotere maat dan de minimale eis van de gemeente. Dit om bij aanplant een volwassen eindbeeld van de bomen te krijgen. Uiteraard gaan biodiversiteit en verblijfskwaliteit voor een groot deel hand in hand. Bij een eventueel belangenconflict wordt langs de Schipholweg en Europaweg voorrang gegeven aan het belang van de verblijfskwaliteit.

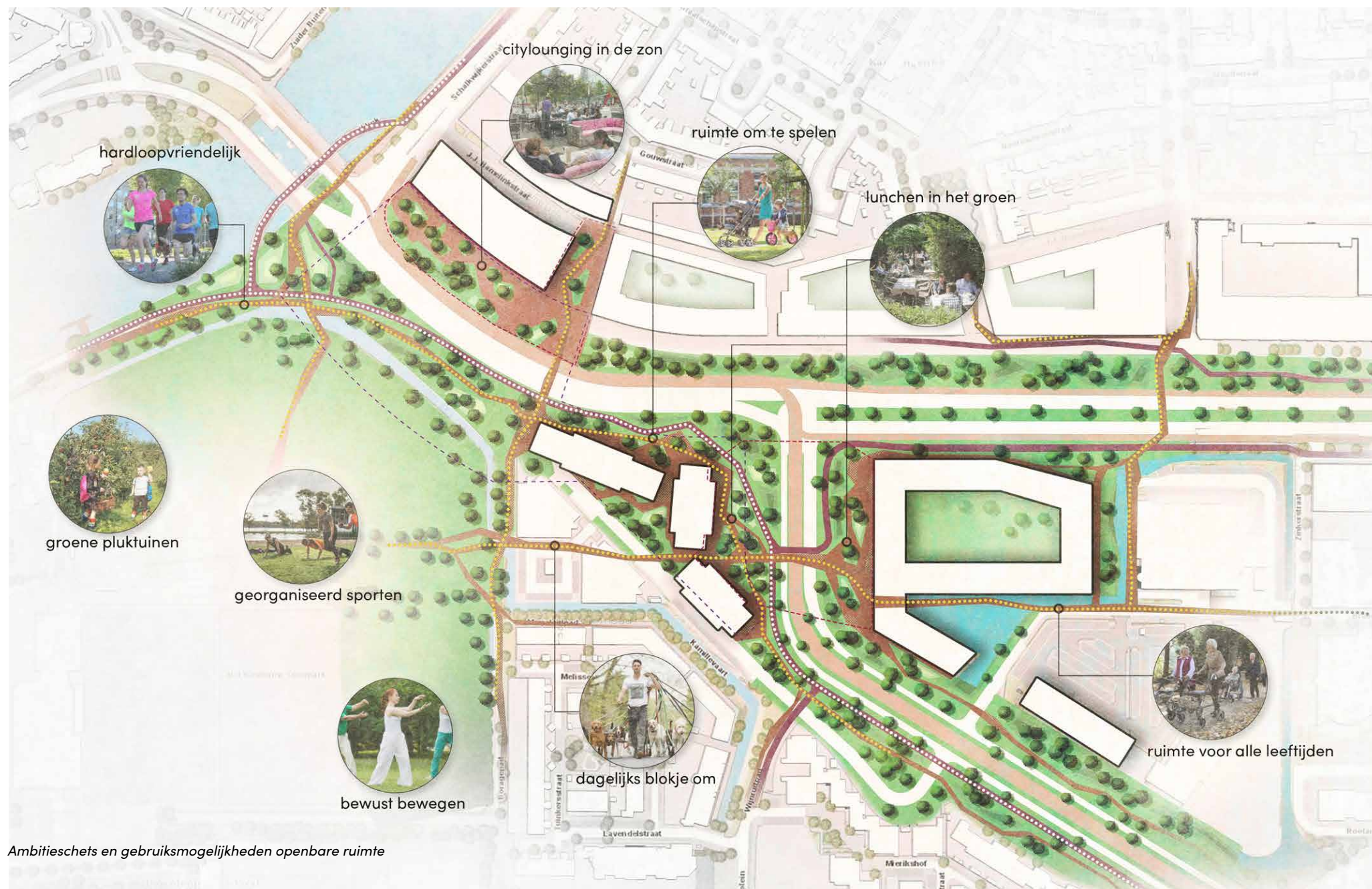
Bodem en ondergrond

De bodem wordt slim en effectief ingericht, waardoor ruimte ontstaat voor het ondergrondse netwerk voor de energietransitie. Ondergronds moet extra plek gemaakt worden voor klimaatadaptatie en infrastructuur voor de energietransitie. De ondergrondse ruimte is schaars. Daarom kiezen we in dit gebied voor innovatieve ruimtebesparende oplossingen, bijvoorbeeld door leidingen compact bij elkaar of op elkaar aan te leggen. In dit gebied loopt een aantal hoofdtransportleidingen van onder meer de Amsterdamse watervoorziening waarvan de huidige ligging als randvoorwaarde geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen, gezien de kostbare verplaatsing ervan. Het wordt technisch mogelijk gemaakt om bomen in nabijheid van kabels en leidingen te planten voor een maximaal resultaat voor klimaatadaptieve inrichting, verblijfskwaliteit, flora en fauna en identiteit.



relevante kabels en leidingen in het plangebied

RUIMTELIJK KADER



Ambitieschets en gebruiksmogelijkheden openbare ruimte

RUIMTELIJK KADER

PROGRAMMA

Interactiemilieu

De Metropoolregio Amsterdam ziet een sterke groei in sectoren als ICT en Financiële Diensten. In Haarlem zijn voornamelijk Zorg en Detailhandel de grote sectoren. Zakelijke dienstverlening vormt eveneens een belangrijke economische pijler voor Haarlem en het aantal ZZP'ers in Haarlem (16%) vormt een stevige basis en onderscheidende kwaliteit van de stad.

Waar in het verleden de vestigingsplaatsfactoren voor A-locatie-kantoorgebieden zich kenmerkten door een dominante werkfunctie, heeft de laatste jaren een verandering plaatsgevonden waarbij kennisintensieve bedrijven en innovatieve bedrijven vooral gebaat zijn bij veel interactie; zogenaamde interactiemilieus. Dit zijn gemengde hoogstedelijke gebieden waar wonen, werken en stedelijke voorzieningen gemixt zijn en waar de verblijfswaarde (o.a. pleinen en parken) zeer hoog is. Dit soort interactiemilieus valt of staat bij een zeer goede kwalitatief van de openbare ruimte, waar het prettig verblijven is, waar rondom voorzieningen in plinten zitten en waar het ook 's avonds na 7 uur nog druk is op straat. Voor OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid betekent dit, dat als de wens en ambitie is om te groeien in stuwende werkgelegenheid, het gebied aan de ruimtelijke voorwaarden van een interactiemilieu moet voldoen.

Het gebied zal daarom moeten transformeren van een op de auto gericht gebied, naar een gebied voor voetgangers en fietsers. Met ruimte om te verblijven, leven op straat en een mix aan allerhande functies en

voorzieningen. Dat betekent kortweg dat de kans om stuwende werkgelegenheid aan te trekken groter wordt als de auto-dominantie wordt afgeschaald.

Gebiedsconcept

Met alleen een gebiedsverandering is deze omgeving zijn we er nog niet. Er is behoefte aan een duidelijke programmatische laag, die energie geeft, die positiviteit uitstraalt en waar trots aan kan worden ontleend. Met een programmatisch geladen gebiedsconcept kan Schalkwijk vanuit met eigen kwaliteiten werken aan zijn Knooppuntwaarde.

Als overkoepelend thema ligt het, op basis van de kwaliteiten en positie van het plangebied, voor de hand om gezondheid en sport centraal te stellen. Sport vanwege de nabijheid van het sportpark en de recreatief-sportieve aantrekkelijkheid van de groene zoom. Gezondheid vanwege de potentie die het Kennemer Gasthuis biedt in de innovatieve (werkplekken) en verzorgende sfeer (welzijn). Dit gebiedsconcept wordt verder uitgewerkt.

Eisen ten aanzien van niet-woonprogramma

De wijze waarop een ontwikkeling bijdraagt aan de algehele levendigheid in het gebied en een toekomstig gebiedsconcept versterkt, is uiteindelijk belangrijker dan de hoeveelheid vierkante meters aan niet-woonfuncties die hiermee gemoeid gaat. In dit SPVE legt de gemeente daarom de volgende eisen neer voor wat betreft het programma:

1. Elk project draagt aantoonbaar bij aan de levendigheid in het gebied, zowel op straatniveau, vanuit

het gebouwconcept en verbinding met het toekomstig gebiedsconcept. Vanuit visie, doelgroep-specificatie en programmatische vertaling naar woonconcept, plintconcept(en) en wijze van inrichting/gebruik openbare ruimte.

2. Minimaal 2 plintlagen van het gebouw zijn gereserveerd voor niet-woon-functies. Functies zijn zoveel mogelijk openbaar en toegankelijk voor de gehele omgeving. De begane grond is in ieder geval geprogrammeerd; de andere laag/lagen mogen ook op andere verdiepingenlagen zijn gesitueerd.
3. Programmatische exploitatieconcepten in de openbare ruimte kunnen (deels) meetellen/meewegen bij het plintareaal. Kan eventueel ook in de vorm van financiële/exploitatiebijdrage voor programma dat (deels) buiten de contour van het vastgoedgebouw valt.
4. Programmatische invulling richt zich zowel op lokale/verzorgende functies als ook op bovenregionale aantrekkingskracht, bij voorkeur in samenhang met het gebiedsconcept. Nieuwe stuwende werkgelegenheid wordt in het bijzonder op prijs gesteld (kennisintensief, hoog opgeleid, aansluitend bij gebiedsconcept). Ontwikkelaars geven vooraf inzicht in de (verwachte) bijdrage aan werkfuncties/arbeidsplaatsen, zowel in aantal als in kwalitatieve duiding.
5. Indien vanuit de locatiekwaliteit of zaken van technische aard geen kwalitatief goede plintinvulling van de begane grond mogelijk is, zorgt de ontwik-

RUIMTELIJK KADER

kelaar voor een passende compensatie en doet hiertoe een concreet voorstel. Compensatie voor de plintinvulling kan geschieden door exploitatie van andere plintlagen.

Het niet-woonprogramma wordt getoetst aan de volgende criteria, die voor vaststelling van het definitieve SPVE nader worden uitgewerkt:

- bijdrage aan levendigheid in het gebied en op straatniveau
 - mate van (openbare) toegankelijkheid
 - aantal arbeidsplaatsen
 - bijdragen aan mobiliteitstransitie en relatie met mobiliteitshub
6. De gebouwontwikkeling maakt duidelijk op welke wijze een relatie bestaat met het OV-knooppunt. Ontwikkelaars dragen actief bij aan de mobiliteitstransitie binnen het plangebied door aan te sluiten bij de thema's sport en gezondheid (actieve, gezonde leefstijl) en promotie van voetgangersbewegingen, fietsen, OV-gebruik en deelmobiliteit. De routes/verbindingen met het OV-knooppunt worden meegenomen in het gebouwontwerp en visie/plan voor de openbare ruimte. Programmatische koppelingen vanuit (plint)voorzieningen worden op prijs gesteld (bv. fietsconcepten, horeca/wachtruimte, mobiliteitshub).
7. Vóór vaststelling van het SPVE stelt de gemeente nadere eisen vast ter bepaling van eventueel passende compensatie indien niet tegemoet kan worden gekomen aan de gewenste programmatische invulling. Dat geldt ook voor het wegen van

argumenten voor het afzien van deze invulling.

8. vóór vaststelling van het SPVE stelt de gemeente vast in hoeverre de ambitie voor het creëren van een interactiemilieu, dat is gericht op ontmoetingen, door het terugdringen van de dominantie van het autoverkeer, haalbaar is.
9. Ontwikkelaars en gemeente werken gezamenlijk aan het opstellen van een gebiedsconcept en betrekken diverse stakeholders daarbij. In de tussentijdse periode werken ontwikkelende partijen toe naar een mate van flexibiliteit van de invulling van de bebouwing als het om niet-woonfuncties gaat. Zij maken aannemelijk dat de wijze waarop wordt omgegaan met deze flexibiliteit in het ontwerpproces, positief bijdraagt aan het versterken van de gebiedsidentiteit in de toekomst.

Woonprogramma

De functie wonen is sterk vertegenwoordigd in zowel de omgeving als de plannen in en rondom het OV-knooppunt. Dat past bij de ambities in de Haarlemse ontwikkelzones om te voldoen aan een grote woningvraag voor Haarlemmers (10.000 extra woningen tot en met 2025). De inzet in de omgeving van het knooppunt is het bouwen van gecombineerde concepten van onderscheidende nieuwe woonmilieus met economische en maatschappelijke functies. De wisselwerking is dat een hoogwaardig woonprogramma met gemengde plinten bijdraagt aan de kwaliteit van de omgeving en aan de aantrekkelijkheid voor vestiging van bedrijven. De voorgestelde plannen hebben daarbij allen een eigen woonaccent dat van toegevoegde waarde is voor Haarlem

en voor deze locatie. Woonwerkwoningen behoren ook tot de mogelijkheden. Er wordt gericht op doelgroepen met een laag autobezit, die willen profiteren van de aanwezigheid van het knooppunt: zoals studenten, starters en stellen, zorgpersoneel en leraren. Aanpassbaar/toekomstbestendig bouwen is nodig zodat de woningen op termijn ook voor ouderen geschikt zijn. Dit is een groeiende doelgroep vanuit Schalkwijk en Oost (doorstroming bevorderen). Niet iedereen kan zelfstandig wonen. De gemeente stuurt erop aan dat bij nieuwbouwplannen diverse vormen van begeleid wonen tot stand komen, ook bij deze gebiedsontwikkeling

DUURZAAMHEID

Algemeen

Hieronder volgen de ambities en eisen die horen bij de Haarlemse duurzaamheidsambities, onderverdeeld in de thema's mobiliteit, klimaatadaptatie, circulariteit, energie & warmte en groen & ecologie

Mobiliteit

Bij knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid wordt gewoond en gewerkt naast een moderne mobiliteitshub met snelle busverbindingen naar Amsterdam en Schiphol. Haarlemmers, toeristen en werknemers kiezen voor de bus. De hoeveelheid asfalt in de omgeving van de drie projecten mag niet toenemen en neemt bij voorkeur af. Zo blijft de stad bereikbaar en het gebied leefbaar. Er komen goede fietsverbindingen door het gebied en voldoende, makkelijk bereikbare fietsparkeerplekken voor de gebruikers van de omliggende gebouwen en de mobiliteitshub. Een mobiliteitsplan stimuleert bewoners en werknemers om af te zien van het gebruik en bezit

RUIMTELIJK KADER

van een eigen auto.

Klimaatadaptatie

Overtollig hemelwater mag niet worden afgevoerd via het gemengd riool maar moet worden afgekoppeld.

Overtollig hemelwater van de Schipholweg (of de daar- aan liggende gebouwen en particuliere terreinen) mag niet worden afgewenteld op de Romolenpolder. Er moet voldaan worden aan de volgende uitgangspunten, die zijn overgenomen uit het adviesrapport klimaatbesten- dige nieuwbouw (maart 2020) van de MRA.

Wateroverlast:

- de neerslag van een hevige bui (1/100 jaar, 70 mm in een uur) op privaat terrein wordt op dit terrein opgevangen en vertraagd afgevoerd
- de berging wordt de eerste 24 uur daarna niet ge- leegd en is in maximaal 60 uur weer beschikbaar
- in het gebied is natuurlijke afwatering zoveel moge- lijk aanwezig
- bij een waterdiepte van 20 cm op rijbaan door extreme regen en/of overstromingen mag er geen schade optreden aan gebouwen en elektrische installaties in de openbare ruimte en blijven hoofd- wegen begaanbaar
- de ontwikkeling gebeurt zo veel mogelijk waterneu- traal en leidt niet tot extra aanvoer/afvoer van wa- ter. Hemelwater wordt zoveel mogelijk vastgehou- den en waar mogelijk hergebruikt op eigen terrein

Droogte:

- de inrichting is afgestemd op de verwachte grond- waterstanden en de zoetwaterbeschikbaarheid tijdens droogte

- maatregelen die schade door bodemdaling tegen- gaan en kostenefficiënt zijn over de levensduur van 60 jaar worden in het ontwerp opgenomen
- vitale en kwetsbare functies moeten bestand zijn tegen langdurige droogte

Hitte:

- tijdens de hoogste zonnestand in de zomer is er ten- minste 30% schaduw voor belangrijke langzaam- verkeersroutes en verblijfsplekken in de openbare ruimte in het gebied
- tenminste 50% van alle daken worden warmtewe- rend of verkoelend ingericht/gebouwd om op- warming van het stedelijk gebied te verminderen; daken bedekt met zonnepanelen zijn uitgezonderd van de berekening en moeten zoveel als mogelijk groen toevoegen
- vitaal en kwetsbare functies moeten bestand zijn tegen hitte (denk bijvoorbeeld aan de energie- en warmtevoorzieningen van de gebouwen)
- slaapvertrekken worden tijdens hitte niet te warm en koeling leidt niet tot ongewenste opwarming van de verblijfsruimtes in de directe omgeving

Circulariteit

Het gebied is flexibel in gebruik en voorbereid op ver- anderende behoefte van haar gebruikers als het gaat om bijvoorbeeld wonen, werken, zorg en mobiliteit. In de gebouwen gebruikte materialen worden geregis- treerd (bijvoorbeeld in een materialenpaspoort) en de openbare ruimte wordt gerealiseerd conform de aanpak duurzaam GWW. Voor de te slopen gebou- wen verlangt de gemeente een circulair sloopplan. Het scheiden van afval en grondstoffen moet makkelijk zijn voor de toekomstige bewoners.

Energie en warmte

Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid voldoet aan de BENG-eisen, is mogelijk energieneutraal of zelfs energiepositief. Dat betekent dat per dag meer ener- gie wordt geproduceerd dan gebruikt. De gebouwen worden ontworpen om zo min mogelijk energie te ver- bruiken, met behoud van comfort voor de gebruikers. De resterende warmtevraag zal uit duurzame bronnen komen. Opwekking van elektriciteit moet 100% duur- zaam zijn.

Er wordt geen aardgas gebruikt om gebouwen te ver- warmen, te koken en water te verwarmen. De kansen voor aansluiting op het Haarlems Warmtenet moet voor elk van de drie gebouwen worden onderzocht.

Groen en ecologie

Aspecten met betrekking op groen en ecologie zijn op- genomen in het gedeelte over de openbare ruimte.

Duurzaamheidsstrategie per project

De projecten binnen het knooppunt Haarlem Nieuw- Zuid voeren ieder een eigen duurzaamheidsstrategie waarmee voldaan wordt aan bovengenoemde eisen. Het ontwerp voor de openbare ruimte is erop gericht zo veel mogelijk de verblijfskwaliteit te verbeteren en pret- tige en groene routes te maken voor fietsers en voet- gangers. De drie gebouwontwikkelingen onderscheiden zich met bijvoorbeeld onderstaande unieke ambities:

Spaarnepoort

Spaarnepoort komt met haar unieke startersconcept tegemoet aan de grote behoefte aan woningen in de starterscategorie. Jonge Haarlemmers en mensen die

RUIMTELIJK KADER

in Haarlem werken in beroepen als leerkracht, zorgmedewerker of politieagent, kunnen hier een huis vinden. Dit heeft een duurzame impact op de Haarlemse samenleving. De ambitie van de ontwikkelaar is om een BREEAM Excellent certificaat te behalen. Circulaire sloop, modulaire bouw en zoveel mogelijk gebruik van circulaire materialen dragen bij aan een duurzamer Haarlem.

Schonenvaert

Op de kavel van Schonenvaert ligt een grote waterpartij. Deze wordt met een nieuw aan te leggen open watergang verbonden met de boezem. De planten, struiken en kleine bomen in de tuin en op de groene daken stimuleren biodiversiteit. Er worden planten gekozen waar insecten en vogels graag in huizen. Mogelijk plaatsen we bijenkorven of insectenkasten. Aan de gevels van het gebouw komen voorzieningen voor vleermuisverblijven. Het gebouw wordt flexibel in te delen. Hierdoor is gegarandeerd dat in de toekomst verschillende functies en alternatieve indelingen mogelijk zijn.

Schipholweg 1

De gebouwen worden ontworpen om op een duurzame manier de beleving en het welzijn van de gebouwgebruikers te verbeteren. Daarvoor dienen specifieke thema's uit de WELL systematiek, een certificeringssysteem specifiek gericht op gezondheid en welzijn, als inspiratie. De ontwerpers richten zich met name op duurzaamheidsprestaties op het gebied van water, materiaalgebruik en samenleving. Het gebouw aan de J.J. Hamelinkstraat wordt uitgevoerd in hout. Dit wordt het

eerste circulaire houten gebouw in Haarlem. Zo krijgt het project een circulaire en duurzame identiteit.

OMGEVING EN GEZONDHEID

Parkeren

In het gemeentelijk parkeerbeleid wordt uitgegaan van generieke normen voor 4 type woningen (sociale huur, goedkoop, middel en duur), waarbij de bijbehorende parkeernorm afhankelijk is van de ligging (centrum – schil centrum – rest bebouwde kom – buiten gebied). Dit beleid is het vertrekpunt, maar is vrijwel nooit 1 op 1 toepasbaar op een ontwikkeling. Daarom is het mogelijk om de parkeerbehoefte op basis van maatwerk vast te stellen. Afwijken van de norm is daarom onderbouwd toegestaan.

De parkeerbehoefte voor bewoners is gebaseerd op recent onderzoek (uit 2018) naar autobezit naar woningwaarde en oppervlakte in Haarlem. Dit onderzoek is uitgevoerd voor heel Haarlem en bevat een gemiddelde voor zowel gereguleerd als ongereguleerd gebied. Het projectgebied bevindt zich in de schil van het centrum, in een ongereguleerde wijk van Haarlem, waarbij bekend is dat het autobezit in ongereguleerd gebied hoger is dan in gereguleerd gebied. Echter, vanwege de nabijheid van het gereguleerd gebied en het feit dat de ontwikkelplots zelf ook gereguleerd worden, ligt de keuze voor de hand om toch de waarden uit de tabel toe te passen.

Omdat er onvoldoende betrouwbare data is voor de kleinste en grootste woningen in het onderzoek naar

Types in Haarlemse normen	types in ontwikkeling	pnorm	bezoek	bewoners
sociaal	sociale huurwoning 20-30m2	0,5	0,2	0,3
sociaal / goedkoop	sociale huurwoning 30-50m2	0,6	0,2	0,4
goedkoop	sociale huurwoning 50 - 60m2	0,7	0,2	0,5
middel	middendure woning 50-75m2	0,8	0,2	0,6
middel	middendure woning 75-100m2	1,1	0,2	0,9
duur	dure woning 75-100m2	1,15	0,2	0,95
duur	dure woning 100-150m2	1,35	0,2	1,15

geldende parkeernormen in het plangebied

RUIMTELIJK KADER

woningwaarde en oppervlakte is ervoor gekozen om voor de kleinste wooncategorie aan te sluiten bij de CROW-norm van 0,5. Die waarde is gebaseerd op landelijke en betrouwbare data. Dit resulteert in de volgende vertaling naar woningtype voor de ontwikkelingen in het plangebied in bijgaande tabel.

Effect Mobiliteitshub en deelmobiliteit

Een korting op de parkeernorm vanwege de nabijheid van HOV maakt geen onderdeel uit van het vigerende beleid.

Onderzoek in Haarlem toont aan dat het autobezit nabij HOV-haltes in Schalkwijk 12,22% lager ligt dan in de rest van Schalkwijk. In grote steden (Rotterdam, Amsterdam, Utrecht) wordt al langer gewerkt met dergelijke kortingen. Het lagere autobezit rondom HOV-haltes zit al verdisconteerd in het onderzoek naar woningwaarde en oppervlakte. Daarin zien we dat de kleinere woningen veelal gelegen zijn rondom HOV-haltes in Schalkwijk. Nog een keer een volledige reductie op basis van het onderzoek doorvoeren zou resulteren in een te lage parkeernorm, met parkeeroverlast tot gevolg. Gezien de ligging ten opzichte van de toekomstige mobiliteitshub is wel lagere parkeerbehoefte te verwachten waarbij de reductie maximaal 5% is.

Over deelmobiliteitsconcepten bestaat nog veel onzekerheid. Het risico is te groot om volledige parkeerbehoeftes hierdoor te vervangen. Het huidige beleid van Haarlem is realistisch en gebaseerd op enkele pilots in de stad, dus 1 deelauto op 30 woningen en die vervangt 5 plekken, maar neemt zelf 1 plek in, dus per saldo een korting van 4 parkeerplaatsen per deelauto.

Bezoekersparkeren

De Haarlemse en CROW-norm gaat vaak uit van 0,3 parkeerplaats per woning in ongereguleerd gebied. Uit onderzoek blijkt dat in de grote steden in gereguleerd gebied de parkeerbehoefte voor bezoekers vaak lager ligt. Gezien de relatief nabije ligging van de binnenstad en de ambitie om een hoogstedelijke leefomgeving te creëren, is een bezoekersnorm van 0,2 voorstelbaar. Dit is het gemiddelde tussen de binnenstad met regulering (0,1 parkeerplaats per woning) en de overige stad (CROW) en sluit aan bij landelijke voorbeelden van middelgrote steden zoals Delft en Eindhoven. Daarnaast is het in lijn met de SOR om actieve mobiliteit te stimuleren en de auto op een lagere plek te zetten. Hieraan gekoppeld dient gereguleerd parkeren binnen het ontwikkelgebied te worden ingevoerd. Dat wil zeggen: binnen de ontwikkelgebieden zijn geen vrij te gebruiken parkeerplaatsen in openbaar gebied.

Parkeernormen voor niet-woonfuncties

Het is nog niet duidelijk welke voorzieningen precies komen in de plinten van de toekomstige gebouwen. Daarom wordt vastgehouden aan de generieke norm van 2,5 parkeerplaats per 100m² BVO voor de commerciële ruimtes. Voor functies waarvan nu al wel bekend is wat het gaat worden sluiten we aan bij de landelijke CROW-normen. Bijvoorbeeld voor een restaurantfunctie gaan wij uit van de parkeernormen bij een restaurant (CROW) met een parkeernorm van 8 parkeerplaatsen per 100m² BVO. Als laatste zijn er nog de kantoorfuncties waarbij we uitgegaan van 1 parkeerplaats per 100m² BVO. Mogelijk kunnen we dit nog optimaliseren als de functies bekend zijn.

De gemeente Haarlem heeft sinds 2009 een hogere waardebeleid. In het beleid worden drie essentiële componenten genoemd:

- de aanwezigheid van een geluidluwe gevel. Aan deze gevel bedraagt de geluidbelasting niet meer dan 48 dB (wegverkeerslawaaï) of 55 dB (railverkeerslawaaï) dan wel 50 dB(A) (industrielawaai)
- vanaf 53 dB wegverkeerslawaaï moet er tenminste 1 slaapkamer aan de geluidluwe zijde zijn gesitueerd
- de buitenruimte moet aan de geluidluwe zijde worden gesitueerd

Deze eisen worden vanaf het begin van het ontwerpproces meegenomen. Er wordt zichtbaar gemaakt op welke manier de eisen zijn vertaald in het ontwerp. Een van de manieren om een buitenruimte vorm te geven binnen de eisen is door toepassing van een, al dan niet afgesloten, loggia. Voor relatief kleine overschrijdingen van de geluidbelasting is een gesloten borstwering/balkonafscherming een goede oplossing. Daarnaast wordt vrijwel altijd absorptiemateriaal aangebracht aan de binnenzijde van de loggia c.q. het balkon om geluidreflecties te vermijden. Bij appartementen met een galerijontsluiting aan de wegzijde kan een afgeschermd galerij een oplossing bieden.

Afwijken van het geluidbeleid is mogelijk nadat is aangegeven waarom niet kan worden voldaan, en tot en met 60 dB gecumuleerd, inclusief aftrek artikel 110g Wet geluidhinder. Vanaf 61 dB (gecumuleerd, inclusief aftrek) zijn geen afwijkingen mogelijk.

Luchtkwaliteit en stikstofdepositie

Voor wat betreft de luchtkwaliteit moet worden voldaan

RUIMTELIJK KADER

aan de NSL-grenswaarden of NIBM. Op grond hiervan worden kinderdagverblijven, scholen e.d. in de eerste-lijnsbebouwing langs de Schipholweg en Europaweg uitgesloten. Een milieueffectrapportage is op basis van de aeriusverkenning in 2020/2021 naar verwachting niet nodig. Voor een SPVE is de mer-beoordeling overigens nog niet relevant; om tijdig voorbereid te zijn is het verstandig wel al vroeg een inschatting van stikstofdepositie te maken, met name voor de gebruiksfase.

Externe Veiligheid en explosieven

In dit gebied is alleen wegtransport van LPG via Schipholweg/Europaweg een relevante risicobron (BeVT). Er dient in de vervolgfase rekening te worden gehouden met risico lpg-transporten en het onderzoek daarnaar.

Bureau REASeuro heeft aan de hand van een historisch vooronderzoek (RO-160069 versie 1.0 19 juli 2016) beoordeeld welke delen van de gemeente Haarlem verdacht zijn op mogelijk achtergebleven niet-gesprongen explosieven (NGE) uit de Tweede Wereldoorlog. Uit dit onderzoek blijkt dat de Kruidenwijk en omgeving, gelegen ten zuiden van het plangebied, is aangeduid als een risicogebied (zie afbeelding), maar dat het plangebied zelf geen NGE-Risicogebied betreft. Niet-gesprongen explosieven vormen daarmee geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

Magneetvelden

Het effect op de gezondheid door Extreem Laag Frequentie-elektromagnetische velden (ELF-EMV) moet meegewogen worden bij het bepalen van de locatie van

transformatorhuisjes. Vanuit ruimtelijk oogpunt is het vereist om een transformatorhuisje inpandig te realiseren. Voorkomen moet worden dat kinderen tot 15 jaar langdurig blootgesteld worden aan magneetvelden die gemiddeld over een jaar sterker zijn dan 0,4 microtesla. Met langdurige blootstelling wordt bedoeld een verblijftijd die past bij woningen, scholen, crèches en kinderopvangplaatsen. De aanleiding hiervoor is dat in wetenschappelijk onderzoek aanwijzingen zijn gevonden dat er rond bovengrondse hoogspanningslijnen mogelijk een verhoogde kans op kinderleukemie is als de blootstelling over langere tijd gemiddeld boven de 0,4 microtesla uitkomt.

Het is niet eenvoudig om blootstelling aan ELF-EMV te verlagen. Omdat het vrijwel onmogelijk is om magnetische velden af te schermen, is afstand aanhouden de enige maatregel om de blootstelling aan magnetische velden te verlagen. Uit voorzorg moet daarom een veilige afstand aangehouden worden tot nieuw te realiseren transformatorhuisjes. In de praktijk blijkt vaak dat de 0,4 microtesla contour bij transformatorhuisjes ligt op 1,4 tot 4 meter afstand daarvandaan. Meestal is het magneetveld aan één kant van het trafohuis hoger dan aan de andere drie kanten. Dat is de zijde waar de elektriciteit met de lage spanning van 230 volt de transformator verlaat. In nieuwbouwsituaties moet de trafo dus zo gesitueerd worden dat de zijde met de hogere magnetische straling aan de buitengevel ligt of in ieder geval niet grenst aan een verblijfsruimte.

Afvalinzameling

PM: check volgt bij Spaarnelanden

In de openbare ruimte worden de grondstoffen centraal

ingezameld.

Dit gebeurt in een 5-tal stromen: restafval, papier, glas, PMD (plastic, metaal en drinkkartons) en GFT [groente-, fruit- en tuinafval]. Dit geldt voor zowel particulieren als voor bedrijfsafval.

Particulier afval

- particulier wordt aangesloten op ondergrondse containers. Het aantal ondergrondse containers is afhankelijk van het aantal huishoudens.
- Locatievoorwaarden Spaarnelanden op hoofdlijnen:
- loopafstand vanaf entree naar container, maximaal 75m
- containers zijn bereikbaar voor inzamelwagen vanaf openbare weg
- bij voorkeur geen drukke wegen oversteken voor bereiken container

Het inrichten van aanbiedplaatsen voor particulier afval gebeurt volgens SOR-richtlijnen om de ruimtelijke impact van deze containers te beperken:

- containers zijn niet zichtbaar vanaf 'lange lijnen' Schipholweg / Europaweg.
- containers zijn minimaal zichtbaar vanaf straatzijde
- containers worden centraal geclusterd (milieustraat) in lijn- of blokopstelling
- clustering vindt plaats met overig meubilair
- groenstroken blijven vrij van containers

Bedrijfsafval:

- de berging en opstelruimte voor rolcontainers dient inpandig te worden opgelost voor behoud van ruimtelijke kwaliteit in de openbare ruimte

RUIMTELIJK KADER

- de aanbiedplaatsen in de openbare ruimte niet in zicht vanaf Schipholweg en Europaweg; bedrijfsafval wordt aangeboden in verrijdbare containers
- wanneer men rekening houdt met bovenstaande voorwaarden en de ruimtelijke impact van de deze containers beperkt houdt, zijn de Hamelinkstraat, Schipholpoort en Toekanweg geschikte zoekgebieden voor de aanbiedplaatsen

beslismodel fungeert voor wanneer een windonderzoek nodig is. Op basis hiervan ontstaat een beoordeling van het windklimaat in de categorieën slecht, matig en goed voor verschillende situaties en activiteiten (doorlopen, slenteren en langdurig zitten).

Bezonnig en windhinder

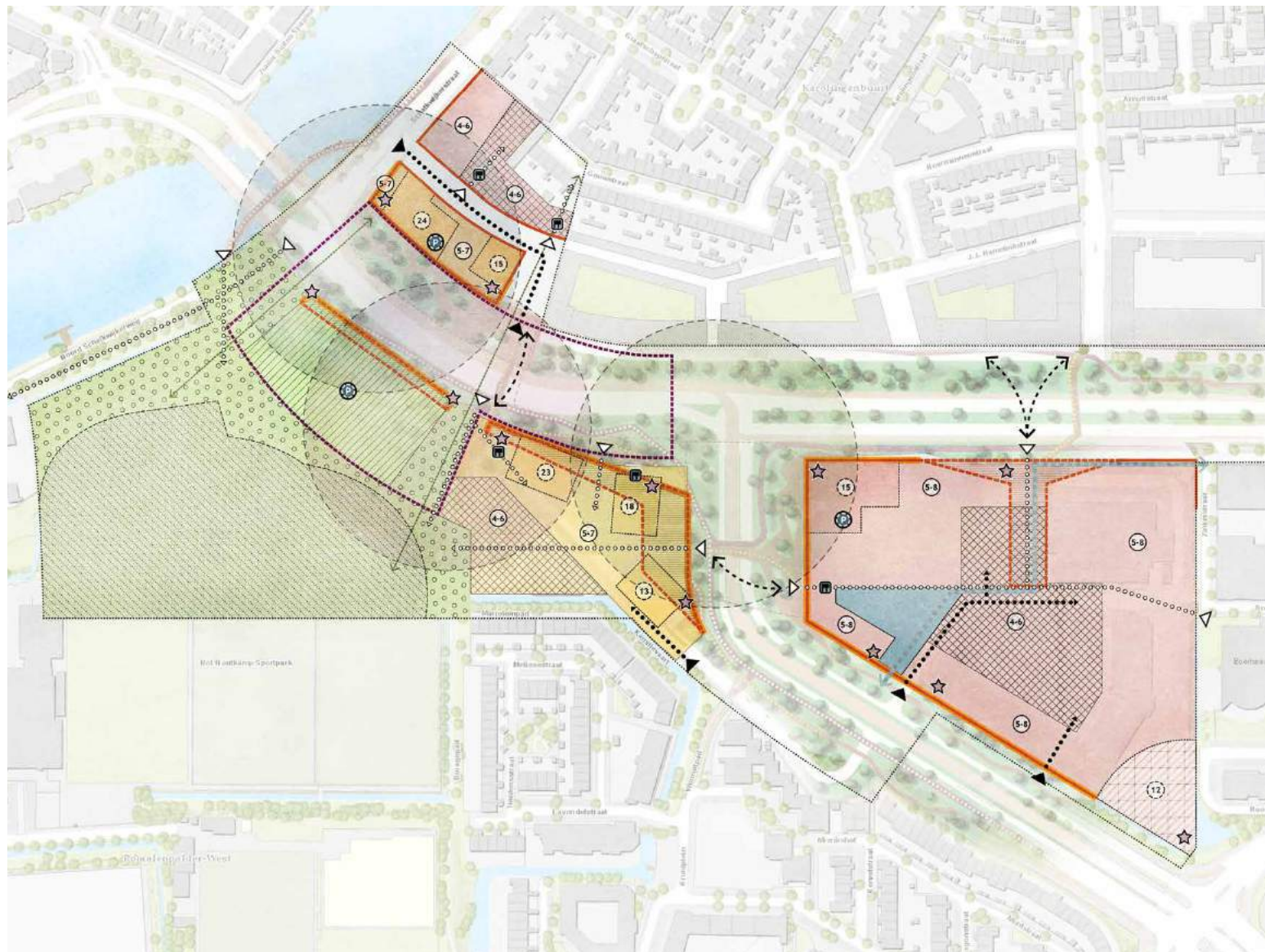
Het creëren van een hoogbouwcluster in de bestaande stad brengt een verandering in bezonnig met zich mee. Het heeft ook gevolgen voor het windklimaat op de locatie.

Voor wat betreft het beoordelen van voldoende zon op de gevel, maakt de gemeente gebruik van de zogenaamde lichte TNO-norm binnen het plangebied. Deze norm gaat uit van tenminste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam. De norm geldt niet alleen voor effecten van nieuwbouw op bestaande bouw, maar ook voor de nieuwbouw zelf.

Voor een beoordeling van het windklimaat, dient een windonderzoek te worden uitgevoerd. Uitgangspunt is dat de ontwikkelingen een goed windklimaat opleveren op plekken in de openbare ruimte die als belangrijke verblijfsplekken worden aangemerkt. Hetzelfde geldt voor de verblijfsfunctie van de mobiliteitshub. Hierbij refereert de gemeente aan de NEN-8100-norm die als

RUIMTELIJK KADER

legenda spelregelkaart



- stedelijk bouwblok
- meerdere stroken met enkele toren
- strook met meerdere torens
- hoogteaccent
- zoekgebied hoogteaccent
- tweede lijn
- ruimtereservering zuidvariant mobiliteitshub
- vergrote entree groene zoom
- optimalisatie sportpark
- watercompensatie
- zoekgebied mobiliteitshub
- rooilijn
- variabele rooilijn
- royale dubbele plint
- max. aantal lagen / bandbreedte incl. plint
- bijzondere hoek
- indicatieve looproute / oversteek
- ontsluiting autoparkeren
- nieuwe waterloop
- mogelijke HUB-fietsenstalling
- onderdoorgang
- doorzicht groene zoom
- hoogbouwclusters

spelregelkaart SPVE Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid

BEELDKWALITEIT

BEELDKWALITEIT

Toetsingskader

Deze beeldkwaliteitsparagraaf heeft als doel de kwaliteit en sfeer van de architectuur en inrichting van de openbare ruimte vast te leggen als toetsingskader. Het kader moet samenhang borgen en biedt tegelijkertijd flexibiliteit in de uitwerking. Een toekomstige supervisor van het gebied kan de paragraaf gebruiken als uitgangspunt voor de beeldkwaliteit. De paragraaf biedt een leidraad voor de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit. Als zodanig vervangt deze paragraaf binnen het plangebied de toetsingscriteria van de Nota Ruimtelijke Kwaliteit.

Ambitie

Als ambitie voor de beeldkwaliteit geldt dat de architectuur het hoogstedelijk karakter van de plek versterkt. De architectuur bepaalt in grote mate het aanzicht van de plek. Het geheel bepaalt in belangrijke mate de ruimtelijke beleving. Concreet heeft bebouwing in het gebied een royale uitstraling die uitnodigt tot een bezoek en het verblijven in de aansluitende openbare ruimte. Gebouwen zijn markant en karakteristiek voor de plek. Het geheel straalt harmonie uit, maar is nooit saai. Er is sprake van een gebalanceerd geheel met aansprekende diversiteit zonder schreeuwerig te zijn. De diversiteit vormt de belichaming van het samengestelde karakter van Schalkwijk; de harmonie staat voor de potentie en kracht van het stadsdeel. Op het niveau van de stad vormt het geheel een aantrekkelijk beeld aan de stadshorizon. Langs het Spaarne en vanuit de binnenstad is de hoogbouw van verre te zien. Een herkenbaar punt, dat de oriëntatie op de stad versterkt.

Basisprincipes

Alzijdigheid

Het gebouw is van alle zijden even aantrekkelijk en daarmee alzijdig op verschillende niveaus. De onderbouw, de hoogbouw en de zogenaamde vijfde gevel: het dakvlak. Alzijdigheid betekent niet dat alle zijden van het gebouw precies gelijk hoeven te zijn: gevels voegen zich naar de plek en geven herkenbaarheid aan

de plek. Voor de onderbouw is dat onderscheid groter dan voor de bovenbouw. De onderbouw is vast ingebed in de aangrenzende stedelijke ruimte, terwijl de bovenbouw een belangrijke rol speelt in het stadslandschap. Voor de bovenbouw geldt dan ook dat alle zijden van de gevel een sterke onderlinge samenhang hebben.



Buitenruimte en gebouwen zijn elkaars verlengde: de architectuur geeft de plek herkenbaarheid en identiteit

BEELDKWALITEIT

Plinten

Gebouwen gaan nadrukkelijk een innige relatie aan met de aangrenzende stedelijke ruimte eromheen. De plint is het visitekaartje van een gebouw en nodigt uit tot een bezoek. Langs het Spaarne, de Schipholweg en Europaweg is sprake van royale plinten. Een bijzonder onderdeel van de plint vormen de entrees tot de functies en de entrees tot bovengelegen woningen.

- de plint vormt een waarneembare verbijzondering van de onderbouw
- een royale plint bestaat uit twee lagen en is minimaal 7 meter hoog
- iedere laag in de royale plint is minimaal 3,5 meter hoog
- overige plinten bestaan uit minimaal één laag van 3,5 meter
- royale plinten worden minimaal 5 meter de hoek omgezet
- plinten zijn open en uitnodigend met in de basis een uitstraling van minimaal 70% transparantie, waarbij gebouwen wel stevig op deze plinten kunnen staan
- entrees tot de woonfuncties vormen een onderscheidend onderdeel van de plint
- entrees tot overige plintfuncties gaan op in het geheel van de plint
- toegangen tot technische ruimten worden meentworpen als onderdeel van de plint

Gevelopbouw

Gevels zijn helder opgebouwd. De overgang tussen onderbouw en bovenbouw is altijd waarneembaar, wordt op subtiel wijze vormgegeven. Daar waar de relatie tussen gevel en openbare ruimte het sterkst is, is sprake van een rijkere en fijnere detaillering.

- gevels beschikken over voldoende tektoniek en plasticiteit voor een waarneembare dieptewerking
- de onderste 5 tot 8 lagen zijn fijner en rijker gedetailleerd dan de lagen daarboven
- gevels kennen geen grote blinde vlakken; iedere gevel is representatief
- gevels zijn helder en evenwichtig opgebouwd
- gevelvlakken worden altijd zichtbaar beëindigd in de architectuur
- geluidwerende maatregelen maken integraal deel uit van de architectuur
- het onderscheid in onderbouw en bovenbouw is te zien door bijvoorbeeld een andere materiaalkeuze en vensterindeling

Gevelbeëindiging bovenbouw



onderscheid onder-/bovenbouw door materiaal, rand, inspringen

De verschillende bovenbouwen vormen herkenbare punten in de stad op lange zichtlijnen en als onderdeel van het stedelijk silhouet in het algemeen. Een waarneembare gevelbeëindiging vormt de verticale bekro-

Royale plinten worden de hoek om gezet



ondanks transparantie in de plint staat gebouw duidelijk op de grond

BEELDKWALITEIT

ning (bovenkant van een toren) van hoogbouwensemble.

- de gevelbeëindiging geeft blijk van het zorgvuldig afzomen van het plafond van het ensemble. Hoogte

tektoniek in de gevel



subtiel onderscheid door terugspringen, toepassen van doorlopend balkon en andere vormgeving raampartijen

en vormgeving zijn zorgvuldig op elkaar afgestemd.

- de beëindiging vindt plaats door een afwijkende vensterindeling, een andere omgang met buitenruimtes, het terugspringen van geveldelen en/of het toepassen van een overstek
- aanvullend kan de beëindiging worden aangezet door een variatie in kleur, het gebruikmaken van sierbanden, het toepassen van extra verticaliteit in de gevel en/of extra transparantie in de bovenste verdiepingen
- de gevelbeëindiging kan subtiel vorm krijgen als voortzetting van de hoofdmassa, wat ook geldt voor eventuele technische en duurzaamheidsvoorzieningen boven de hoofdmassa, maar is altijd duidelijk waarneembaar als onderdeel van het stedelijk silhouet

Materiaal & kleurgebruik

We gebruiken duurzame bouwprincipes om zo bij te



de bovenbouw beschikt altijd over een helder waarneembare beëindiging

dragen aan de beleidsdoelstellingen die Haarlem stelt aan duurzaamheid. De toepassing, uitstraling en het kleurgebruik van gevelmateriaal sluit in hoofdzaak aan op het gebruikte materiaal in de omgeving. Dit om de continuïteit te versterken van de lange lijnen Schipholweg en Europaweg.

- materialen ondersteunen de massa en stevigheid van het gebouwen
- het toe te passen of het verwerken van materiaal in de onderbouw beschikt over een grote mate van tactiliteit
- het hoofdmateriaal van de gevels lang Schipholweg en Europaweg is steenachtig, bij voorkeur baksteen of gebakken keramisch materiaal
- in ondergeschikte mate zijn natuursteen en hoogwaardig beton (bijv. gepolijst beton) toegestaan
- in de tweede lijn is de toepassing van warmer materiaal in de vorm van hout denkbaar
- groene gevels of gevels waarvan onderdelen uit zichtbaar groen bestaan zijn altijd toegestaan
- het kleurgebruik bestaat uit warme aardetinten variërend van lichte beigetinten tot roodbruine tinten overeenkomstig bijgevoegde kleurenwaaier
- reflectie wordt beperkt door materiaalgebruik, verbreking van de volumes en kleurgebruik, bijvoorbeeld door terughoudend te zijn met witte elementen

Buitenruimte en galerijen

Ruim opgezette, goed georiënteerde buitenruimtes van woningen dragen bij aan de kwaliteit van de woning en

BEELDKWALITEIT

aan de verblijfskwaliteit op straat. Bij lagere verdiepingen is er contact met de straat, hogere verdiepingen hebben uitzicht op de omgeving. Buitenruimtes als balkons en loggia's maken onderdeel uit van de architectuur van de gebouwen. Binnenhoven en dakterrassen hebben een groene uitstraling. Groene daken worden overal gestimuleerd. Buitenruimten en galerijen zijn onderdeel van de architectuur en zorgen voor interactie met de straat

- buitenruimten maken deel uit van de gevelopbouw en zijn nooit 'los aan de gevel geplakt'
- buitenruimten (balkons) kunnen geheel rond de gevel lopen, op een vaste afstand van elkaar bijdragen aan het ritme van de gevel, of zichtbaar zijn op het dak van de onderbouw
- rondom doorlopende buitenruimten steken maximaal 1,5 meter uit de gevel
- losse buitenruimten steken maximaal 0,60 meter uit de gevel aan pleinen en brede profielen. In tussenstraten maximaal 0,40 meter. Aan aan binnenterreinen gelegen buitenruimten worden geen maximale maten verbonden.
- losse galerijen zijn als onderdeel van de gevel onacceptabel en worden in geval van toepassing achter een volwaardige gevel geplaatst
- de onderkanten van buitenruimten passen binnen het architectuurconcept van het gebouw
- mogelijke technische voorzieningen in gevels maken onderdeel uit van de architectuur

Nachtbeeld

We creëren een aantrekkelijke stedelijke plek die tot middernacht bruist en in de nachtelijke uren nog steeds aangenaam is. De bebouwing is zodanig dat ook vanaf

de schemer de plek herkenbaar is en veilig aanvoelt. Ieder ontwerp beschikt vanaf minimaal de VO-fase over een impressie van het nachtbeeld. Galerijen worden zodanig aangelicht dat vanuit de openbare ruimte geen lichtbronnen zichtbaar zijn. Bijzondere hoeken zijn ook in de avonden herkenbaar; dit kan door bijzondere aanlichting, het spelen met schaduwwerking door omgevingslicht of door het accentueren van hoeken door middel van grote raampartijen. Plinten vormen ook na sluitingstijd aantrekkelijke vensters voor fietsers en voetgangers en versterken de functie van de locatie als verblijfsplek, onderdoorgangen en ruimte-overkragingen beschikken over aantrekkelijke indirecte verlichting.



groene elementen in gevels en als onderdeel van de buitenruimten worden uitdrukkelijk toegestaan

kleurenwaaier: warme aardetinten



galerijen zijn onderdeel van de architectuur



aanlichting zorgt ook na zonsondergang voor herkenbaarheid van de plek

BEELDKWALITEIT

Openbare ruimte en mobiliteitshub

De openbare ruimte vormt zowel in gebruik als aantrekkelijkheid het logische verlengde van de aangrenzende gebouwen. De openbare ruimte nodigt uit tot verblijf en versterkt de functies gelegen in de plinten van de bebouwing. De mobiliteitshub heeft een uitnodigende uitstraling en markeert zichtbaar de plek in het regionale HOV-netwerk. Hub en openbare ruimte zijn optimaal met elkaar verweven. De volgende ambities gelden voor de uitwerking van de openbare ruimte en de ontwikkeling van de mobiliteitshub.

- de openbare ruimte richt zich op voetganger en fietser en is voor deze gebruikers ruim opgezet
- de openbare ruimte wordt vormgegeven als groene stedelijke ruimte
- klimaatmaatregelen versterken de uitstraling van de openbare ruimte en zijn integraal meeontworpen
- ieder gebouw beschikt over een ruime 'uitloop' als openbare voortzetting van de plint
- de delen van Schipholweg en Europaweg binnen het plangebied worden aangemerkt als bijzondere plekken en hebben een eigen thema dat de plek duidt en mag afwijken van de inrichting van de overige gedeelten van de genoemde wegen
- de mobiliteitshub heeft geen infrastructurele uitstraling
- de vormgeving van de mobiliteitshub geeft als markant eigentijds architectonisch element extra identiteit aan de plek in de stad
- de mobiliteitshub heeft een luxe en hoogwaardige uitstraling; bezoekers zijn hier meer dan welkom
- transparantie is een belangrijk thema in de architectuur van de mobiliteitshub

- een zichtbaar duurzaamheidsthema als onderdeel van de architectuur is gewenst, bijvoorbeeld in de vorm van het toepassen van natuurlijke materialen en groene daken
- de mobiliteitshub is méér dan een busstation alleen en wordt bij voorkeur gecombineerd met aanvullende verblijfsfuncties
- de mobiliteitshub is 24 uur per dag aantrekkelijk, sociaal veilig; aandacht voor verlichting in de avond- en nachturen

hub: combinatie met andere functies en ook na de schemer aantrekkelijk als onderdeel van de openbare ruimte



openbare ruimte en mobiliteitshub maken deel uit van het voetgangerdomein

BEELDKWALITEIT

Schipholweg 1

De locatie geldt als baken langs het Spaarne en gaat nadrukkelijk de relatie aan met Spaarne, Schipholweg, de tegenovergelegen toegang tot de groene zoom en aan de toekomstige mobiliteitshub. De ambitie is om het voorterrein van de locatie in te richten als verblijfsplein met stedelijk groen. Vanuit het cluster Spaarne-Schipholweg-Groene zoom ligt het voor de hand dat het gebouw een gedeeltelijke groene uitstraling krijgt; als onderscheidend element in de architectuur.

De hoogbouw langs de Schipholweg wordt vormgegeven als een beleidende strook van 5-7 lagen met daarboven accenten waarbij in totaal maximaal 24 lagen hoog wordt gebouwd. Aan de achterzijde in de tweede lijn komt bebouwing van 4-6 lagen, aflopend vanaf het Spaarne als overgang naar de achtergelegen laagbouwbuurt.

Extra aandacht binnen de projectlocatie is er voor een betere routing voor het langzaam verkeer naar de Slachthuisbuurt. Nieuwe zijstraten zijn geen blinde stegen, maar hebben de uitstraling en geveloriëntatie van volwaardige straten. Het pleintje naar de J.J. Hamelinkstraat vormt de verbinding tussen de hoogstedelijke HUB en de achtergelegen wijk. Het pleintje zelf wordt onderdeel van de grotere verblijfsruimte aan de Schipholweg. De hoek van het pleintje met de Schipholweg is als oriëntatiepunt belangrijk vanwege verschillende zichtlijnen en krijgt daarom een bijzondere vormgeving. Datzelfde geldt voor de hoek Spaarne/Schipholweg.

Aanvullende regels voor de eerstelijnsbebouwing langs de Schipholweg

- de onderbouw en plint begeleiden verschillende stedelijke ruimtes als vanzelfsprekend
- de bovenbouw maakt een statig gebaar naar de Spaarne-zijde en biedt ruimte aan een openbare terrasruimte met uitzicht over het Spaarne
- balkons maken deel uit van het hoofdvolume door ofwel integratie in de gevel ofwel het vormen van doorlopende ringen om de gevelvlakken
- aandacht voor het zorgvuldig omzetten van de plint naar het pleintje aan de Hamelinkstraat
- arcades van minimaal twee lagen zijn toegestaan aan de Schipholweg
- aan de zijde van de Hamelinkstraat mag de hoofdmaterialisering afwijken om deels samen te smelten met de hoofdmaterialisering van de tweedelijnsbebouwing
- toegangen tot parkeren en logistieke entrees zijn gesitueerd aan de Hamelinkstraat
- toegangen tot parkeren en logistieke entrees zijn geen donkere gaten maar volledig onderdeel van de architectuur van de plint
- de bovenbouwen staan speels op de onderbouw; dat kan door terugspringen of deels voortzetten van de gevel ten opzichte van de onderbouw
- bovenbouwen mogen ten opzichte van elkaar gedraaid worden
- samengestelde vormen van bovenbouwen zijn toegestaan mits deze het silhouet versterken
- de bovenbouw heeft een slanke uitstraling
- Aanvullende regels voor de tweedelijnsbebouwing aan de Hamelinkstraat:

- het bouwvolume sluit soepel aan op het vergunde woongebouw op de hoek van de Hamelinkstraat en het Spaarne
- gevels beschikken over een zichtbare (woon-)plint

omgezetten plint markeer bijzondere hoek



onderscheid door deel terugspringen en groen dakterras

- van één laag
- de achtergevel wordt vanwege de zichtbaarheid vanuit de Slachthuisbuurt en vanaf het Spaarne behandeld als voorgevel
- het toepassen van duurzame en warme gevelmaterialen zoals hout en gevelgroen zijn toegestaan als hoofdmateriaal van de gevel bij gebouwen van een kleinere schaal.
- het volume heeft een samengestelde uitstraling, kent verschillende hoogten en maakt gebruik van terugspringingen
- onderdoorgangen tellen ten minstens een vrije ruimte van 5,5 meter
- bij het maken van extra zijstraten en doorsteken naar de achterliggende buurt wordt de representatieve gevel inclusief vensters de hoek om gezet

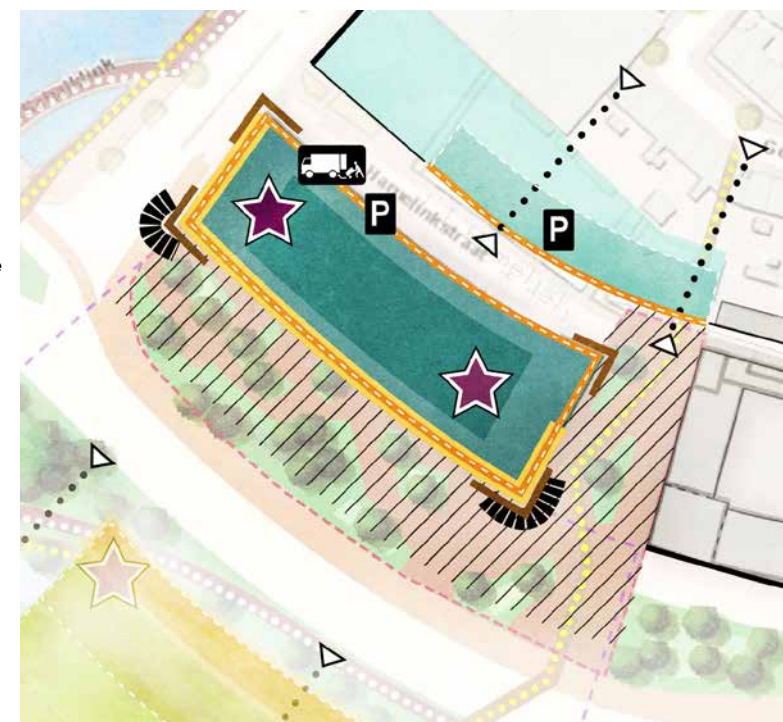
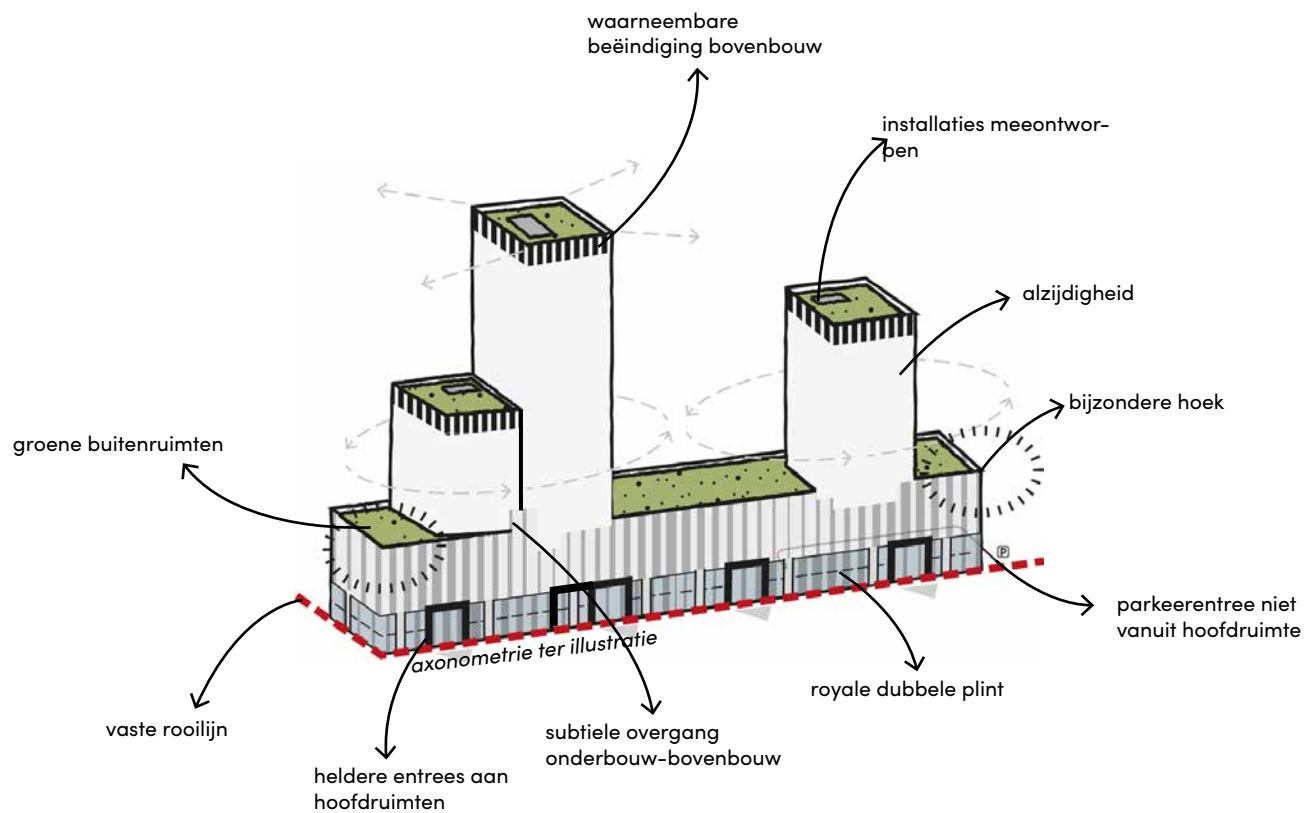
aandacht voor schaa sprong aansluitende context (geprojecteerde nieuwbouw Elan)



aantrekkelijke woonplint sluit aan op de opembare ruimte



toepassing van warm materiaal zoals hout



BEELDKWALITEIT

Schonenvaert

Locatie Schonenvaert vormt de beëindiging van de doorlopende zuidelijk wand van Schipholweg in westelijke richting. Een alzijdig aantrekkelijk stedelijk blok met een hoge sculpturale waarde. Het gebouw kondigt zowel het begin van de Europaweg aan als de opmaat naar de hogere delen van het hoogbouwcluster richting Spaarne. Het ontwerp vertegenwoordigt het stedelijk blok en sluit aan op de bestaande nieuwbouw langs de Schipholweg. Bijzonder aan het stadsblok met verschillende hoogten zijn de zichtbaarheid van de binnenzijde en de prominente aanwezigheid van het dakvlak als vijfde gevel.

- het gebouw wordt als krachtige sculptuur als een alzijdig geheel ontworpen
- een prominent vormgegeven hoek aan de Schipholweg/Europaweg
- vanwege de relatie met het aangrenzende openbaar gebied gelden uitsluitend de regels die worden toegepast op onderbouwen voor het gehele gebouw
- het gebouw bestaat per zijde (binnen- en buitenzijde) uit één hoofdmateriaal met variatie op detailniveau
- het daklandschap is als vijfde gevel onderdeel van de architectuur en heeft een grotendeels groene uitstraling
- onderdoorgangen zijn minimaal twee lagen hoog, kennen een doorlopende plint en hebben een lichte uitstraling
- er wordt voor de gelaagdheid zichtbaar onderscheid gemaakt in de uitstraling tussen binnen- en buitenzijde van het blok
- de gevels van de binnenzijde worden behandeld als

voorgevels

- dichte plinten zijn niet toegestaan
- verdiepte parkeervoorzieningen komen maximaal 1,20 meter boven maaiveld uit ter hoogte van de buitengevel
- het is niet toegestaan het aangrenzende maaiveld te verhogen om parkeervoorzieningen aan het oog te onttrekken langs de Schipholweg en Europaweg
- elk naar de openbare ruimte toe gericht gevelvlak heeft een entree tot ofwel de plint en/of de woonfunctie
- installaties op het dak zijn ofwel niet zichtbaar vanuit de openbare ruimte of zijn integraal in de architectuur meeontworpen en versterken de uitstraling van het dakvlak
- parkeervoorzieningen worden ontsloten vanaf de Toekanweg
- entrees van parkeervoorzieningen worden prominent vormgegeven met dezelfde uitstraling van hoofdentrees tot de woonfunctie



daklandschap heeft een groene uitstraling

- fietsenstallingen in de plint zijn alleen toegestaan in combinatie met een andere functie die pal aan de straatkant wordt geplaatst
- aandacht voor de verlichting van het zichtbare deel van fietsenstallingen in het gebouw
- de architectuur van het stadsblok sluit aan bij de tegenovergelegen ontwikkeling van de Schipholpoort; tezamen vormen zij de wanden van de entree van de Europaweg

zichtbaar daklandschap en contrast in het binnenterrein



heldere sculptuur met expressie op detailniveau

groene uitstraling dakvlak

onderscheidbare binnenschil

alzijdigheid

installaties meeontworpen

parkeerentree niet vanuit hoofdruimte

bijzondere hoek, accent op de hoek

vaste rooilijn

axonometrie ter illustratie

royale dubbele plint

heldere entrees aan hoofdruimten

ruime onderdoorgang

-  verkeersruimte
-  verkeersruimte met verblijfsfunctie
-  bouwlocatie
-  royale plint
-  rooilijn(zone)
-  hoogteaccent op niveau HUB (oriëntatie)
-  prominente hoek
-  doorgang
-  inpandig parkeren uit zicht



BEELDKWALITEIT

Schipholpoort

Locatie Schipholpoort heeft een sterke relatie met zowel de Europaweg, Schipholweg en de groene zoom. Vanuit Schalkwijk kondigt de bebouwing het hoogbouwcluster aan en markeert het het begin van de Europaweg. De relatie met het achtergelegen sportpark wordt in de toekomst bij een betere openstelling prominenter. Ook vangt de bebouwing het zicht vanaf de Schipholweg deels op en begeleidt het de pleinruimte die ontstaat langs Europaweg en Schipholweg.

Als uitgangspunt geldt een opzet in gestrooide vorm met open tussenruimten die de relatie leggen met de tweede lijn en richting Spaarne steeds ruimer worden. Door de wisselende rooilijnen ontstaan er pockets die de kwaliteit van het hoofdverblijfsgebied verrijken. Kleinere stadspleintjes met een menselijke maat.

- serie van drie losse stroken met tussenliggende doorwaadbare ruimte naar de tweede lijn
- iedere strook bestaat uit een onderbouw met een niet-samengestelde bovenbouw
- de ruimte tussen de bouwstroken neemt in breedte toe van minimaal 6 meter rond de Europaweg naar gemiddeld minimaal 12 meter tegenover het pleintje aan de Hamelinkstraat en minimaal gemiddeld 25 meter richting groene zoom en Spaarne
- bovenbouw mag maximaal 1,5 meter overhangen ten opzichte van de onderbouw; onderbouw mag maximaal 1,5 meter overhangen t.o.v. de plint (exclusief private buitenruimten)
- de bouwstroken (onderbouw) hebben een maximale individuele gevallengte van 75 meter

- onder- en bovenbouw zijn nadrukkelijk familie van elkaar per strook
- de twee oostelijke gebouwen zijn nadere familie van elkaar en onderscheiden zich van het gebouw aan de westzijde; dit gebouw gaat in de uitstraling nadrukkelijker een relatie aan met de nabijheid het sportpark
- een groene uitstraling van het westelijke gebouw wordt toegejuicht
- de architectuur van de twee oostelijke stroken past bij de tegenovergelegen ontwikkeling van Schonenvaert; tezamen vormen zij de wanden van de entree van de Europaweg
- de achterzijde van de stroken worden behandeld als voorkanten en begeleiden een informele secundaire looproute
- onderdoorgangen zijn minimaal twee lagen hoog, kennen een doorlopende plint en hebben een lichte uitstraling
- parkeren wordt uit het zicht opgelost. Het is niet



groenaccenten in de gevel geven relatie met sportpark aan

toegestaan hiertoe het aangrenzende maaiveld te verhogen langs de Schipholwegzijde en Europawegzijde

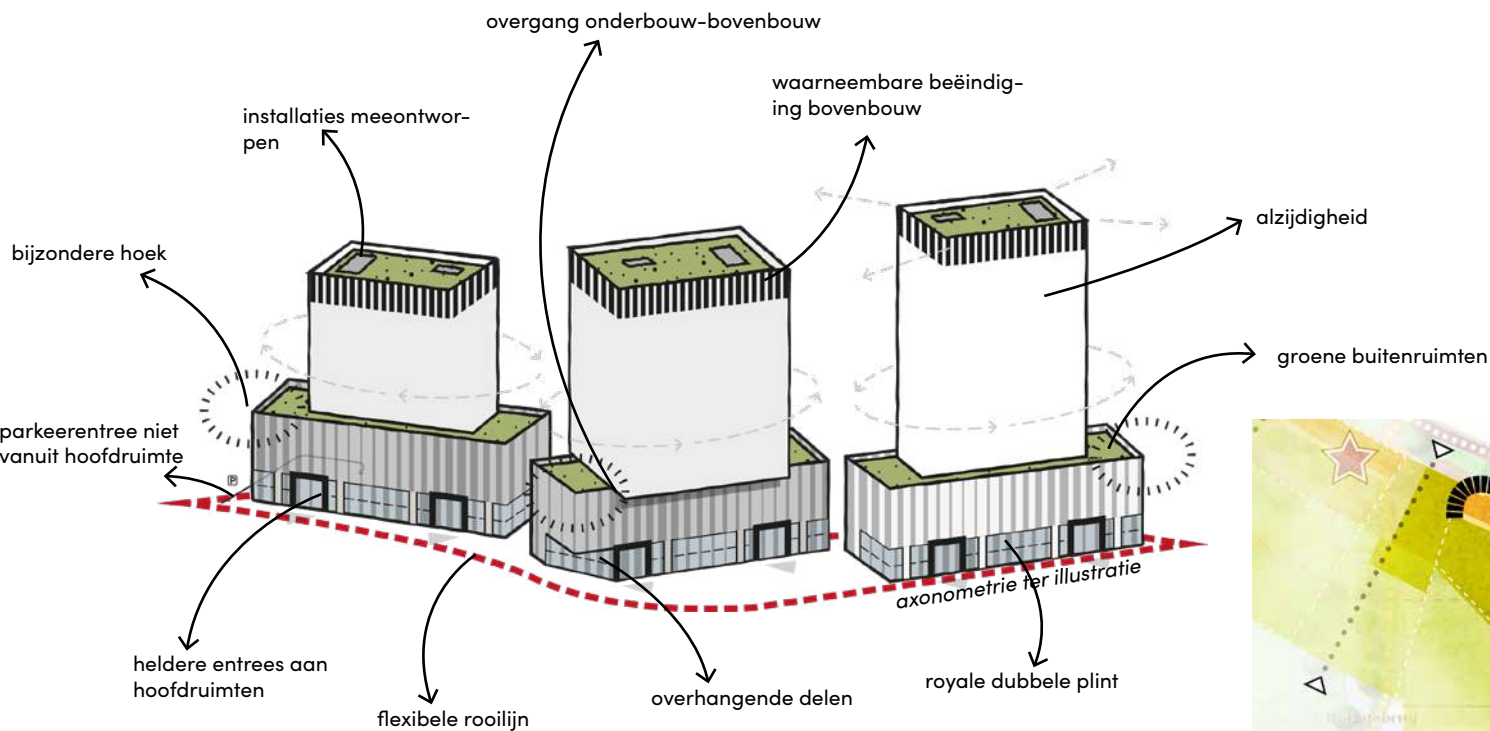
- parkeervoorzieningen worden ontsloten via de

aangenaam stadspleintje door wisselende rooilijn



ensemble als familie, onderbouwen zorgen voor begeleiding

Schipholpoort en hebben geen negatieve invloed op de ruimtelijke beleving van de Europaweg



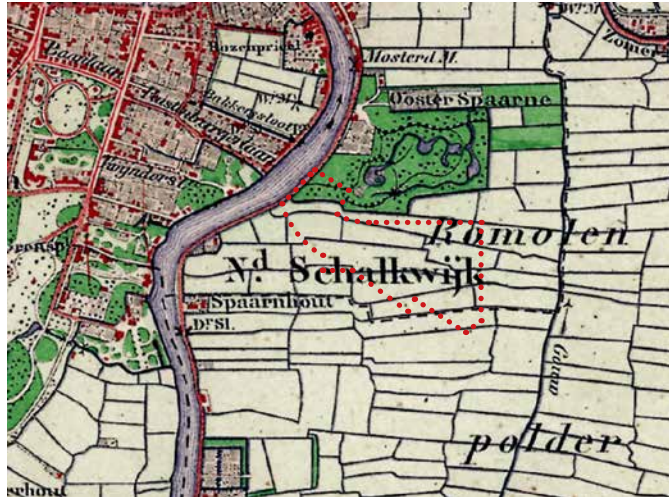
- verkeersruimte
- verkeersruimte met verblijfsfunctie
- bouwlocatie
- royale plint
- rooilijnzone
- hoogteaccent op stadsniveau (baken)
- hoogteaccent op wijkniveau (oriëntatie)
- doorgang



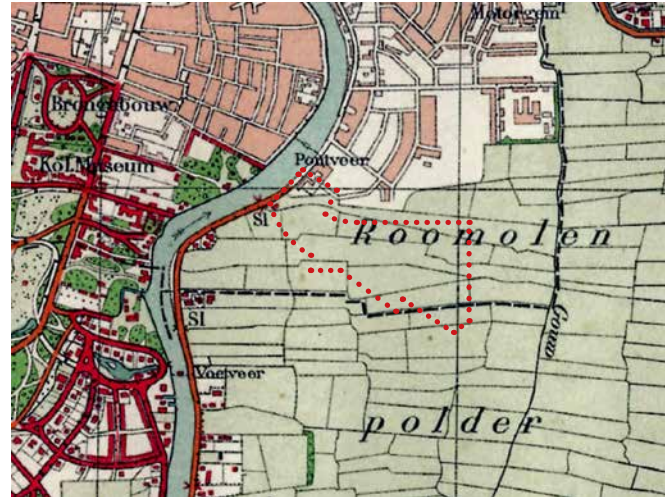
BIJLAGEN

BIJLAGE I: HISTORISCHE ONTWIKKELING IN KAARTBEELDEN

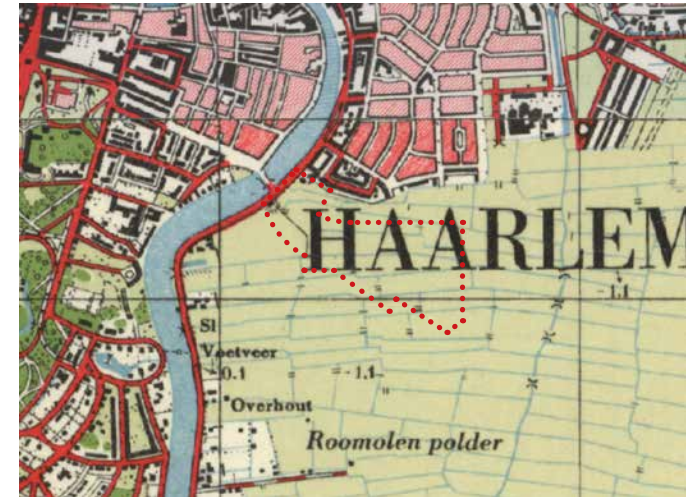
ca. 1875



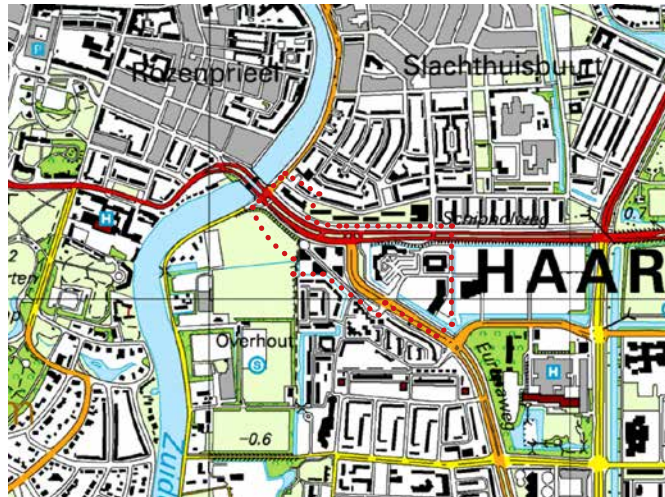
1930



1955



1965



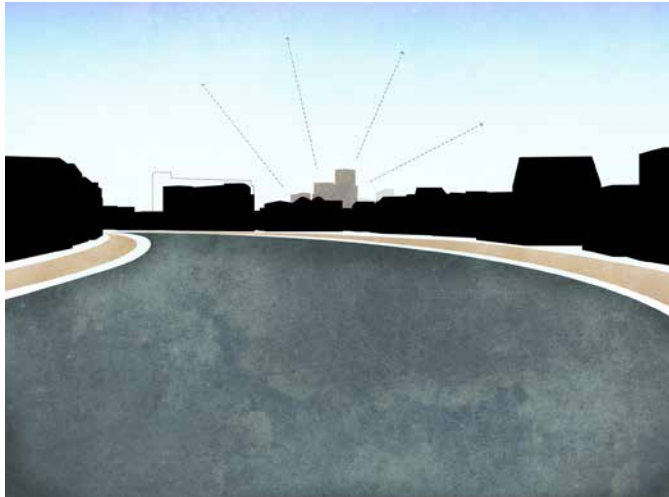
2000



2020

BIJLAGE II: ZICHTBAARHEID

zicht vanaf Melkbrug (Spaarne)



zicht vanuit Schalkwijkerstraat



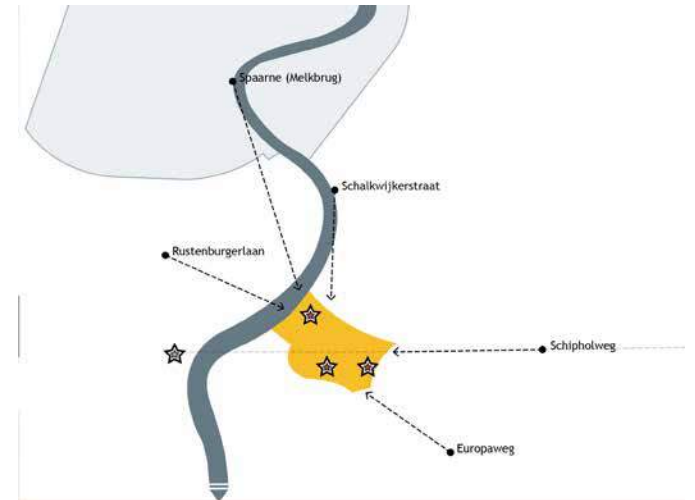
zicht vanuit Rustenburgerlaan



zicht vanuit Europaweg



zicht vanuit Schipholweg

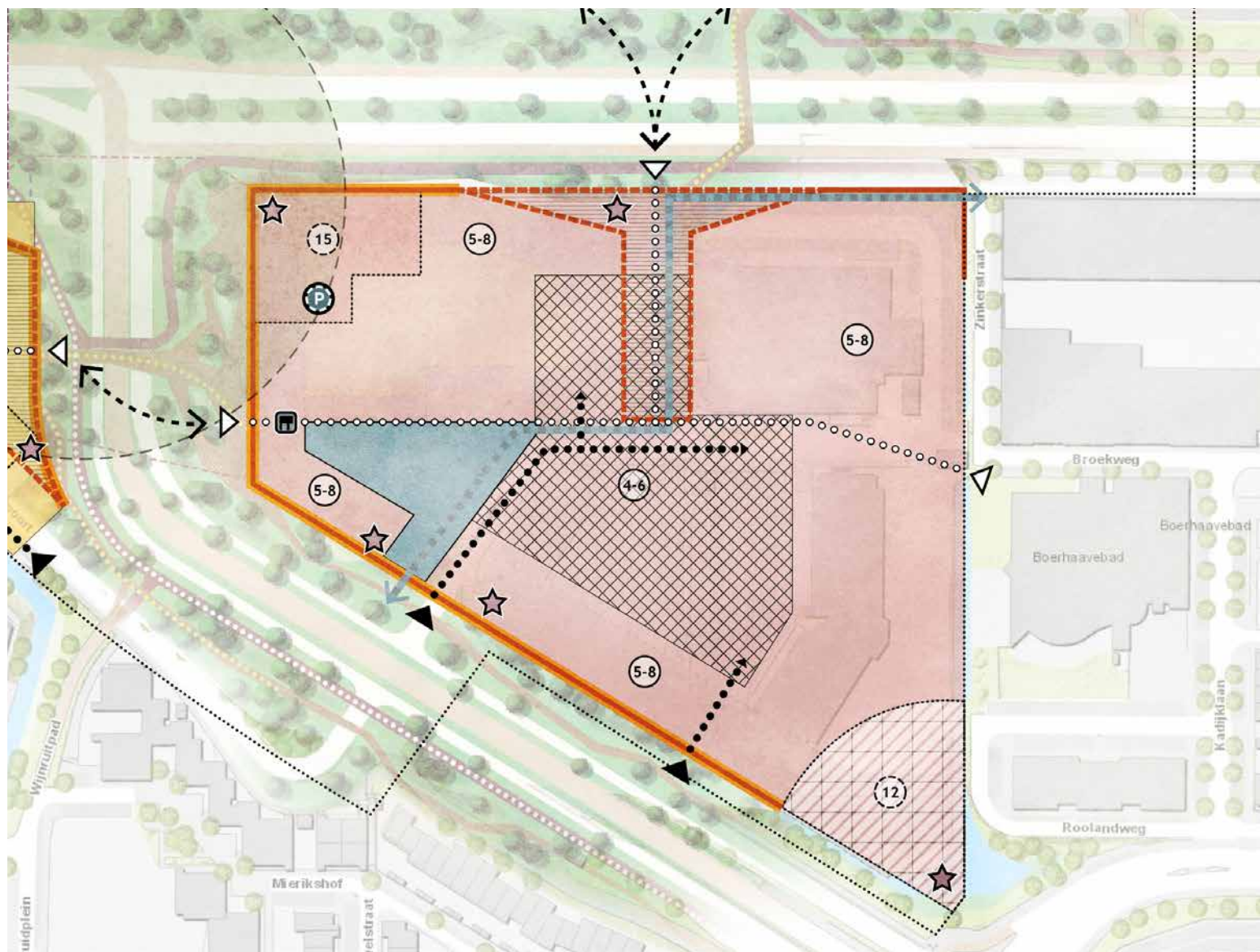


belangrijkste zichtlijnen

CONCEPT SPVE KNOOPPUNT HAARLEM NIEUW-ZUID

65

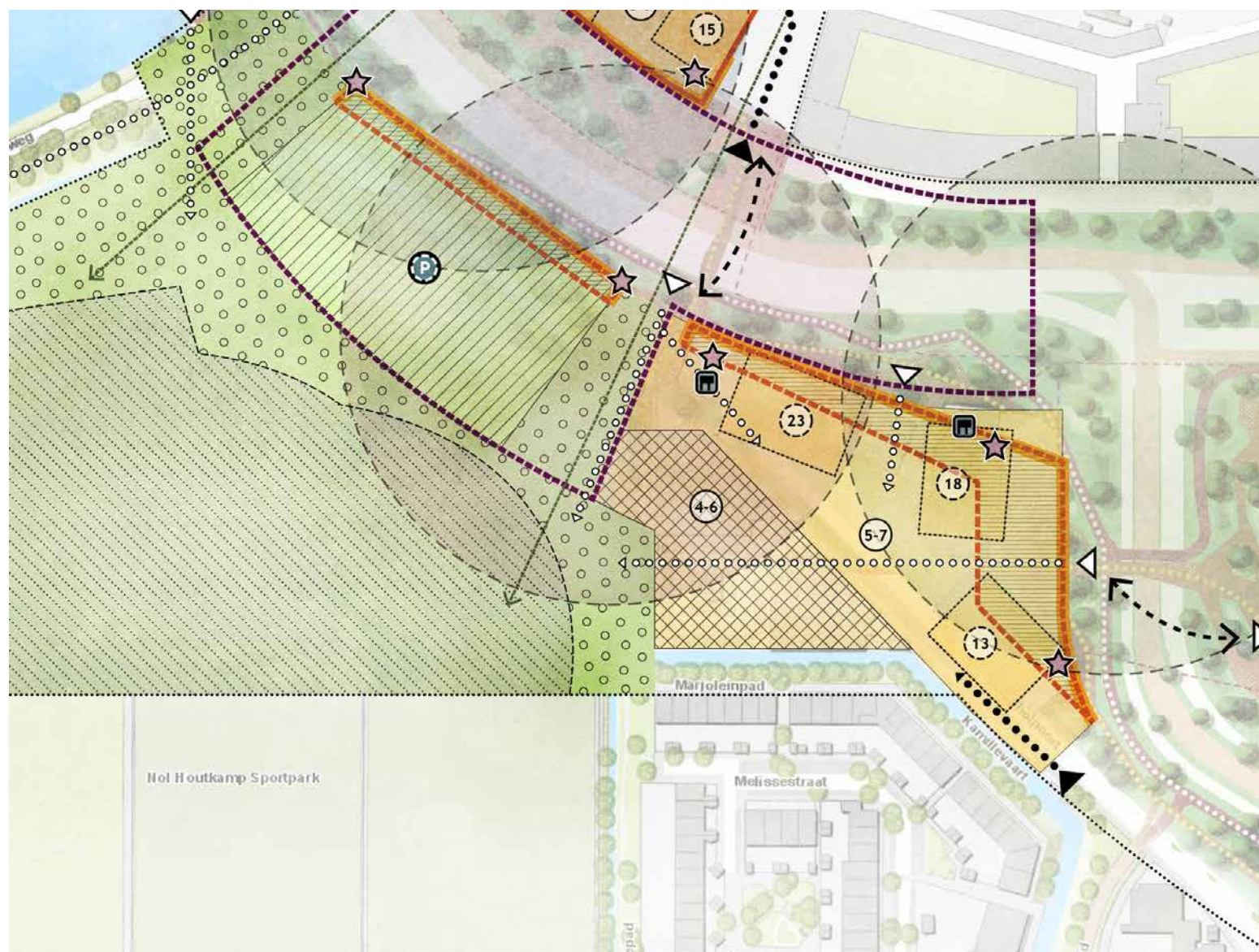
BIJLAGE IV: UITSNEDE SPELREGELKAART SCHONENVAERT



	stedelijk bouwblok
	meerdere stroken met enkele toren
	strook met meerdere torens
	hoogteaccent
	zoekgebied hoogteaccent
	tweede lijn
	ruimtereservering zuidvariant mobiliteitshub
	vergroete entree groene zoom
	optimalisatie sportpark
	watercompensatie
	zoekgebied mobiliteitshub
	rooilijn
	variabele rooilijn
	royale dubbele plint
	max. aantal lagen / bandbreedte incl. plint
	bijzondere hoek
	indicatieve looproute / oversteeek
	ontsluiting autoparkeren
	nieuwe waterloop
	mogelijke HUB-fietsenstalling
	onderdoorgang
	doorzicht groene zoom
	hoogbouwclusters

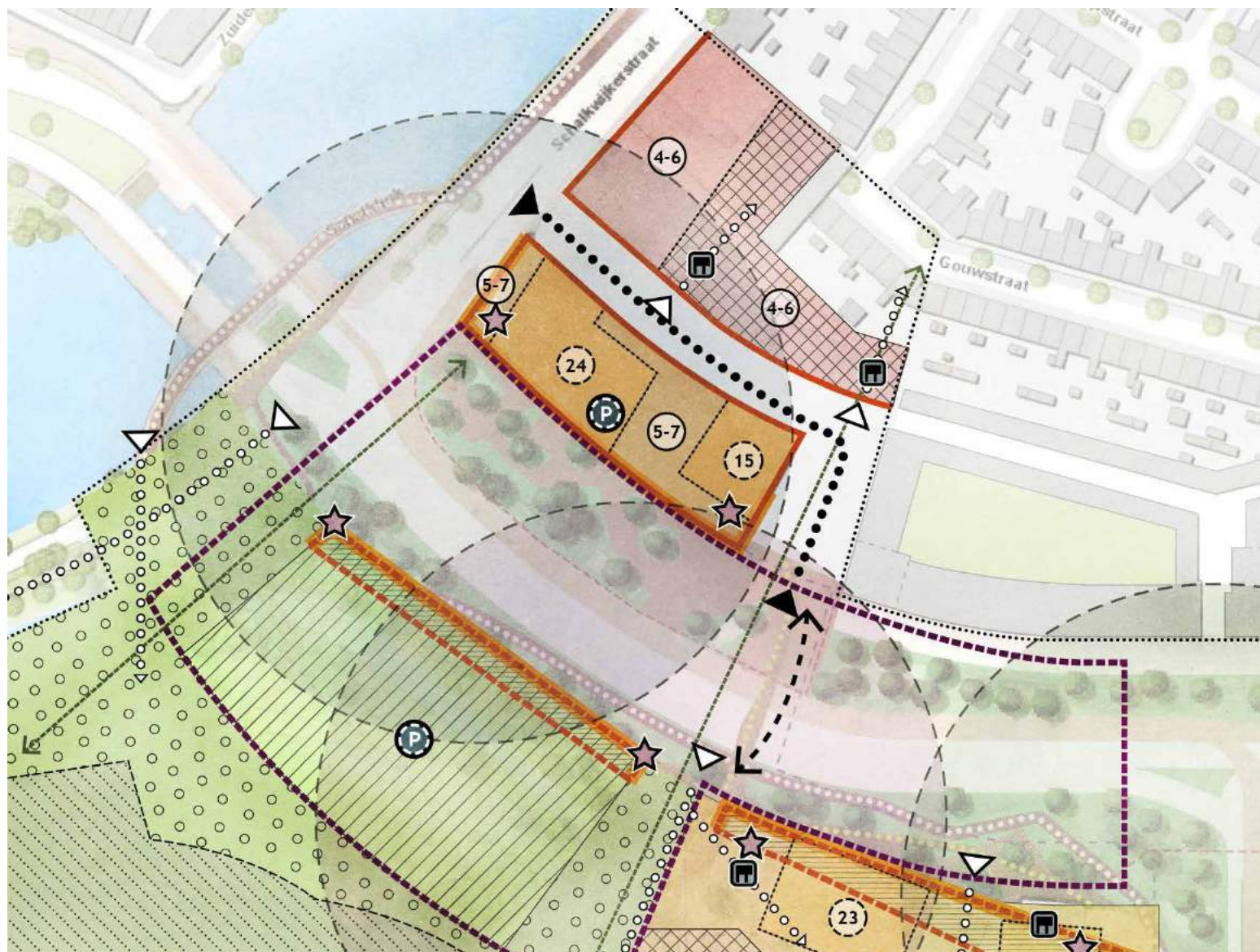
Schenkenvaert

BIJLAGE IV: UITSNEDE SPELREGELKAART SCHIPHOLPOORT



Schipholpoort

BIJLAGE IV: UITSNEDE SPELREGELKAART SCHIPHOLWEG 1 E.O.



Schipholweg 1

	stedelijk bouwblok
	meerdere stroken met enkele toren
	strook met meerdere torens
	hoogteaccent
	zoekgebied hoogteaccent
	tweede lijn
	ruimtereservering zuidvariant mobiliteitshub
	vergroete entree groene zoom
	optimalisatie sportpark
	watercompensatie
	zoekgebied mobiliteitshub
	rooilijn
	variabele rooilijn
	royale dubbele plint
	max. aantal lagen / bandbreedte incl. plint
	bijzondere hoek
	indicatieve looproute / overstek
	ontsluiting autoparkeren
	nieuwe waterloop
	mogelijke HUB-fietsenstalling
	onderdoorgang
	doorzicht groene zoom
	hoogbouwclusters

BIJLAGE V: MAATWERKAFSPRAKEN WONEN ONTWIKKELLOCATIES

Schonenvaert

Er komen totaal circa 730 1appartementen (huur) waarvan 40% sociale huur, 40% midden en 20% overig. De oppervlaktes variëren tussen circa 24 m2 en 70 m2. Er worden 15 woningen beschikbaar gemaakt voor begeleid wonen of zorg wonen (zie Startnotitie toekanweg 7). De woningen worden voorzien van een hoog service niveau. Dit is terug te zien in de relatief hoge servicekosten. De appartementen zijn met name geschikt voor 1- en 2-persoonshuishoudens van circa 20 tot 35 jaar. Het project richt zich op een jonge stedelijke doelgroep zoals studenten en young urban professionals. Er komen gemeenschappelijke voorzieningen, zoals een lounge, werkruimte, fitness, dakterras, wasserette en ruimtes die te gebruiken zijn voor etentjes en feesten.

Schipholpoort

Er komen totaal circa 630 appartementen (allemaal huur) waarvan 60% sociale huur en 40% midden duur. De oppervlaktes variëren tussen circa 24 m2 en 65 m2. De appartementen zijn met name geschikt voor 1- en 2-persoonshuishoudens van circa 20 tot 35 jaar. De doelgroep bestaat onder meer uit groepen die in de huidige woningmarkt moeilijk een eerste woning kunnen bemachtigen, maar wel van groot belang zijn voor de arbeidsmarkt in Haarlem. Het gaat dan bijvoorbeeld om beginnende leerkrachten, politieagenten en technische vaklieden. Er wordt gedacht aan specifieke voorzieningen voor de doelgroep, zoals een gemeenschappelijke werkplaats, dakterras, rooftop gardening, fitnessruimte, hobbyruimtes en woonkamer.

Schipholweg 1

Er komen totaal circa 260 appartementen waarvan circa 30% sociale huur en circa 40% midden duur (huur of koop) en 30% overig. De oppervlaktes zijn overeenkomstig de Nota Kaders en Instrumenten Sociale huur en Middensegment. De ontwikkeling is gericht op het vergroten van de diversiteit in de wijk en biedt dan ook voor verschillende doelgroepen mogelijkheden. Eén van de doelen is om in de nieuwbouw een bijzondere gemeenschap van bewoners en gebruikers te vormen. Gemeenschappelijke voorzieningen voor bewoners, werkenden en omwonenden dragen bij aan dat doel.