

Haarlem Stephensonstraat 38

Stedenbouwkundig Ontwerp
28.07.2022

Rijnboutt



Rinbott

Inleiding	05
Programma	06
Ruimtelijke aspecten	12
Bewegende stad	22
Duurzaamheid	24
Gezondheid	26
Participatie	27



Inleiding

Op 26 maart 2020 heeft de gemeente Haarlem het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) vastgesteld voor de Stephensonstraat 38-46. In dit SPvE zijn de spelregels omschreven die richting geven aan de verdere uitwerking van het plan op deze locatie.

Met dit Stedenbouwkundige Omtwerp (SO) zijn de uitgangspunten en kaders van deze ontwikkeling verder uitgewerkt. Daarmee is zoveel als mogelijk aansluiting gezocht met de uitgangspunten uit het SPvE. Op enkele onderdelen zijn er door voortschrijdende inzichten wijzigingen doorgevoerd, welke in dit SO verder worden gemotiveerd en toegelicht.

Hoorne Vastgoed heeft de afgelopen periode stappen gezet in de uitwerking naar een Voorlopig Ontwerp. Hierover heeft overleg plaatsgevonden met de afdeling Stedenbouw en West 8 (opsteller van het Masterplan voor de ontwikkelzone Zuid-West).

Ook zal het plan worden getoetst bij de Advies Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) in augustus 2022. Met de gemeente wordt na het zomerreces van 2022 een Anterieure overeenkomst gesloten voor de ontwikkeling van deze locatie. Ondertussen is het nieuwe bestemmingsplan in de maak en wordt naar verwachting het ontwerpbestemmingsplan eind 2022 gepubliceerd.

Programma

Programma

Het plan voorziet in de nieuwbouw van 96 appartementen. Van dit woonprogramma worden 68 appartementen gerealiseerd in de sociale sector en hebben een oppervlakte van circa 50m² GBO. De overige 28 appartementen zijn bedoeld voor de vrije sector en variëren in oppervlak tussen de 42m² en 75m² GBO.

Op de begane grond van de nieuwbouw worden verschillende commerciële functies gerealiseerd. Exacte invulling moet nog plaatsvinden, maar in het bestemmingplan komt ruimte voor kleinschalige daghoreca aan het Remiseplantsoen (circa 150m² BVO) en aan de Stephensonstraat circa 1.500m² BVO bedrijfsruimte en in pandige collectieve fietsenberging. Onder het nieuw te bouwen complex zal een ondergrondse parkeergarage worden gerealiseerd. Deze parkeergarage zal een capaciteit hebben van circa 92 parkeerplaatsen. De entree van deze parkeergarage wordt aan de Stephensonstraatzijde gerealiseerd in de nieuwbouw.

Rooilijn en orientatie

De gevels aan de Stephensonstraat en Brockwaystraat worden levendig. Toegang tot commerciële ruimtes en een viertal entrees naar de bovengelegen woningen worden aan de Stephensonstraat gesitueerd. Aan de Brockwaystraat (op de hoek van de Stephensonstraat) komt een horecaruimte voor kleinschalige daghoreca met terrasfunctie op de Brockwaystraat. Fietsbergingen zijn gesitueerd aan de achterzijde van de percelen, waardoor deze geen geveloppervlak innemen aan de Stephensonstraat en de Brockwaystraat. Wel zijn deze intern gekoppeld aan de entree lobby's van de woongebouwen, om zo het gebruik van fietsen te vergemakkelijken en bevorderen. De bebouwing presenteert zich groen en open richting de Haltestraat. De begane grondlaag, grenzend aan de parkeerplaatsen, wordt voorzien van groen tegen de blinde gevel.

Bouw en goothoogtes

De bouwhoogte van het hoekaccent Stephensonstraat - Brockwaystraat, gebouwdeel 3, bedraagt 17m. Het sociale middendeel, gebouwdeel 2, heeft een hoogte van 14m met een goothoogte van 11m. Het vrije sector eindblokje, gebouwdeel 1, heeft een bouwhoogte 14,5m.

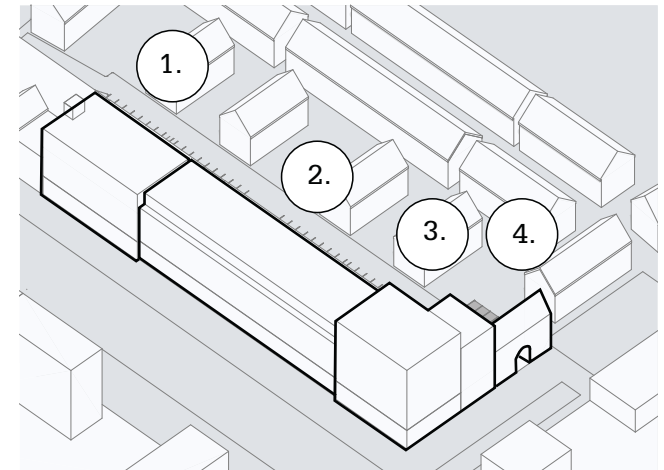
Afwijkingen ten opzichte van het SPvE

In maart 2021 is een VO van het plan besproken met de gemeente Haarlem en de ARK. Hierin zijn reeds enkele afwijkingen op het SPvE vastgelegd. Voortschrijdend inzicht voegt hier nog een aantal afwijkingen aan toe, welke hieronder zullen worden omschreven.

De gevel van het gebouwdeel 2, met sociaal woonprogramma ligt aan de Stephensonstraat iets terug van de rooilijn om de stedenbouwkundige opbouw van de drie gebouwdelen goed vorm te kunnen geven. Deze setback is ten opzichte van het SPvE met 55cm vergroot, waardoor het gehele gebouwdeel met 55cm richting de Haltestraat is geschoven. In het gebouwdeel 1 bouwdeel aan de Stephensonstraat-zijde, afwijkend van het SPVE, wordt geen setback gerealiseerd, zoals in maart 2021 akkoord bevonden, dit ten gunste van de leesbaarheid van de stedenbouwkundige opbouw van de vier gebouwdelen.

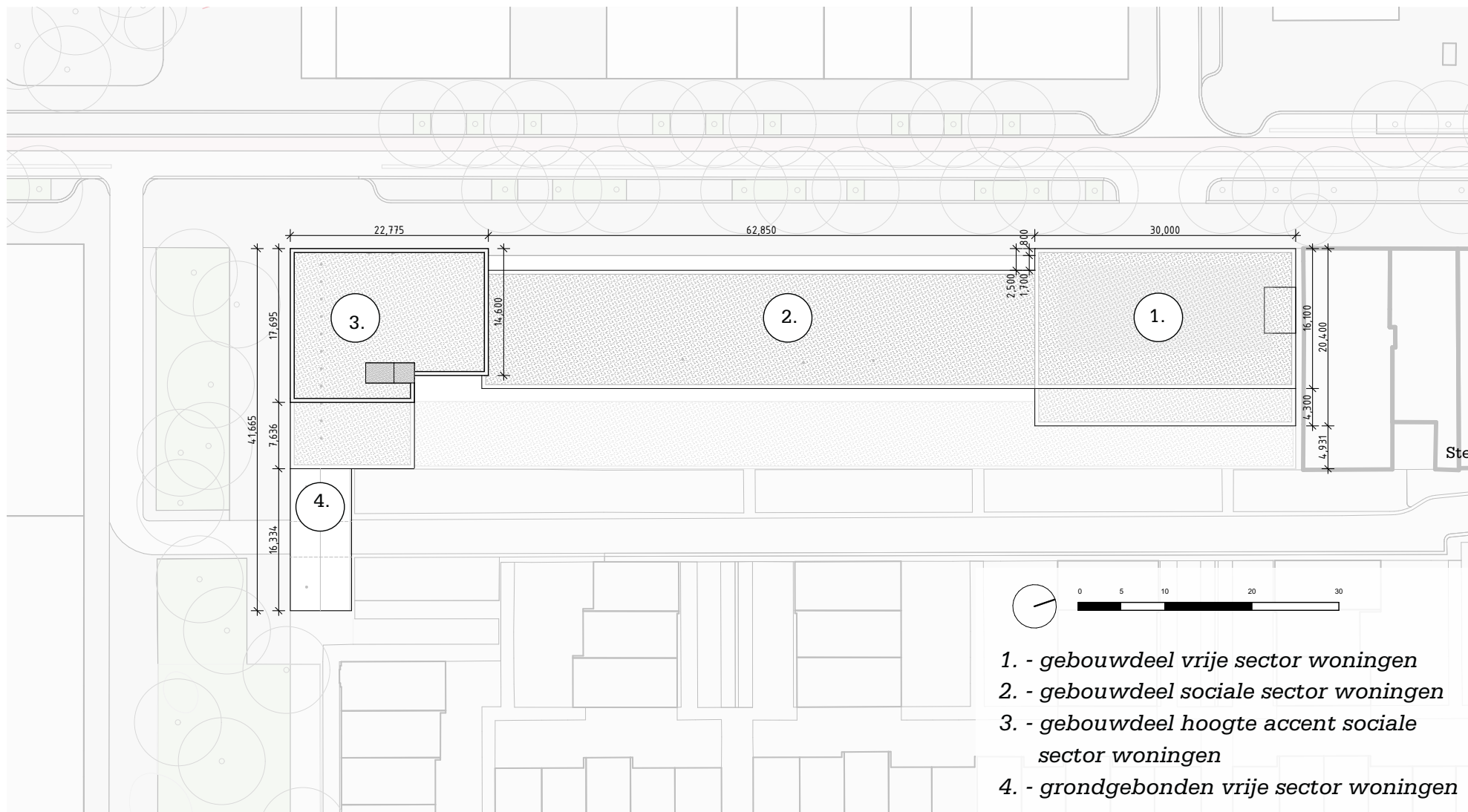
Gebouwdeel 1, met vrije sector woonprogramma, is iets vergroot, waardoor de achtergevel 1m is opgeschoven richting Haltestraat. Daar staat tegenover dat de buitenruimtes aan de achtergevel op de tweede verdieping zijn beperkt tot franse balkons van 60cm diep, waarbij bewoners gebruik kunnen maken van een collectief dakterras op het dak van het volume aan Stephensonstraat zijde.

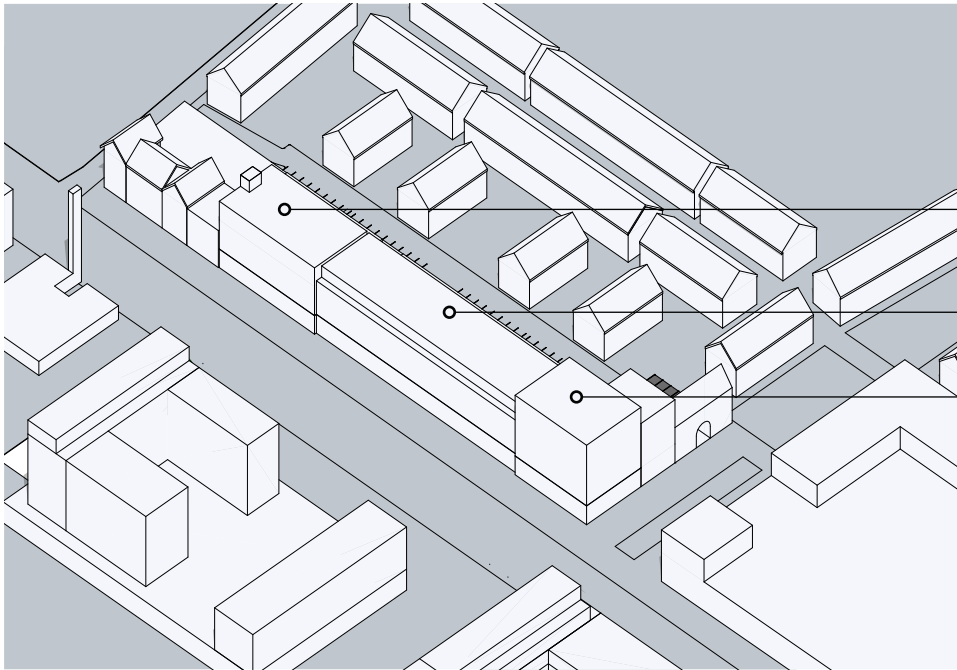
De dakranden van de drie daken op eerste verdieping, derde verdieping en het dak zijn iets verhoogd om te voorkomen dat gebruikers van de buitenruimtes zicht hebben op de achtergelegen tuinen van omwonenden. Deze verhoogde dakranden passen binnen de eerder genoemde bouwhoogten en binnen het SPVE.



1. - *gebouwdeel vrije sector woningen*
2. - *gebouwdeel sociale sector woningen*
3. - *gebouwdeel hoogte accent sociale sector woningen*
4. - *grondgebonden vrije sector woningen*

Ontwerp

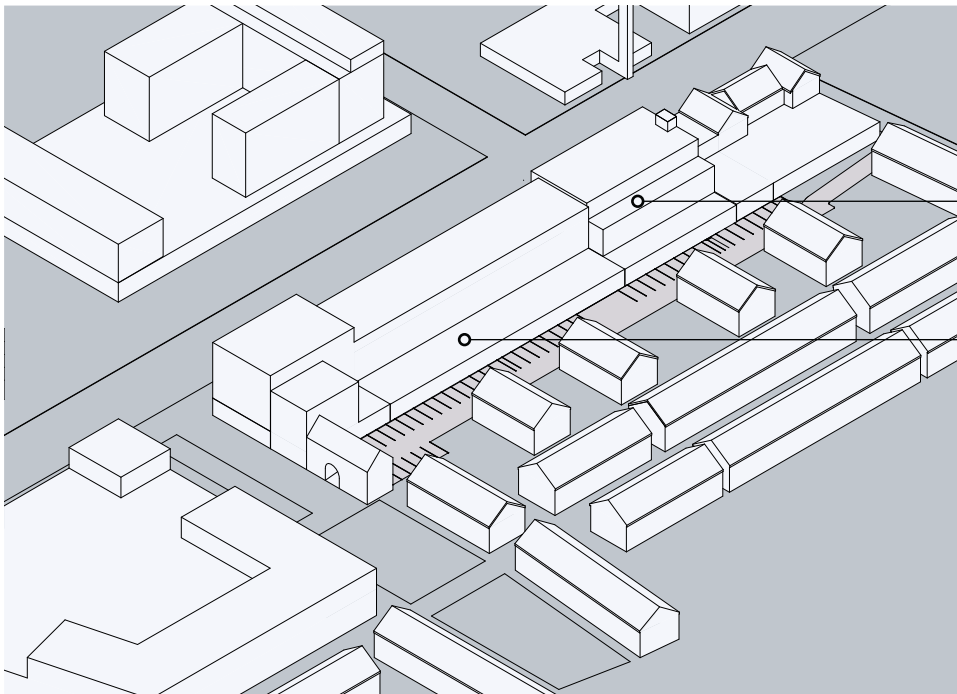




14,5m dakrand

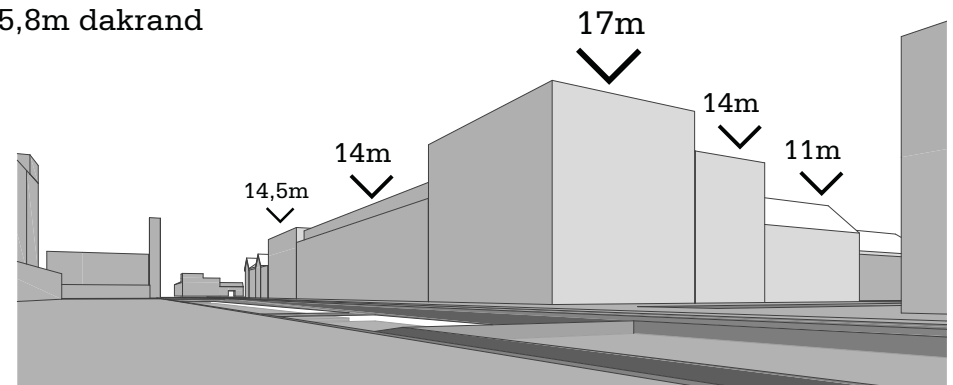
14m dakrand

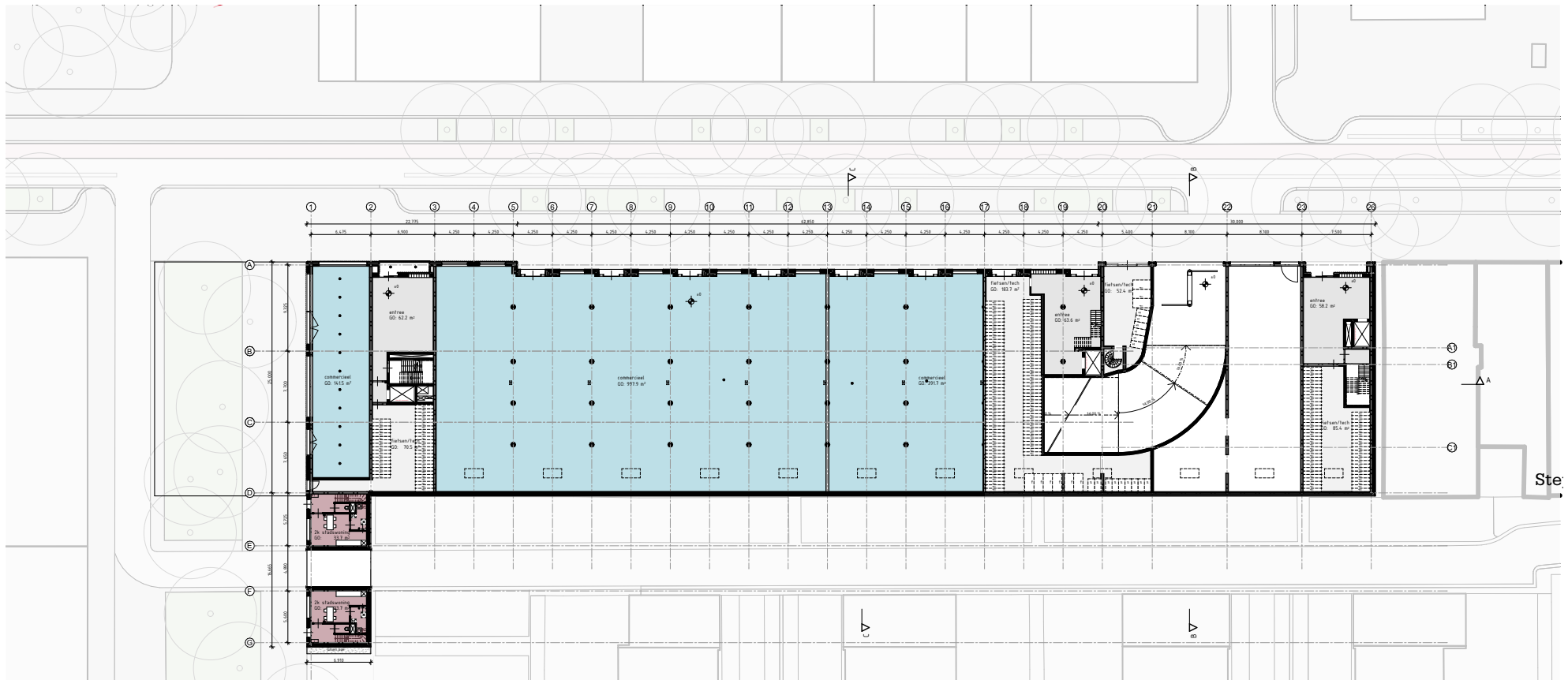
17m dakrand



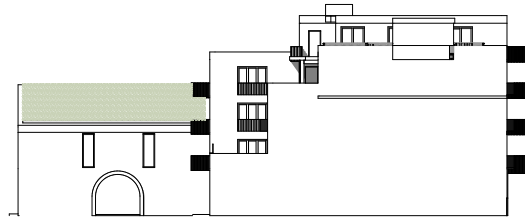
11,2m dakrand

5,8m dakrand





gevel 1



gevel 4



gevel 2



gevel 3



Ruimtelijke aspecten

Waterveiligheid

Het watersysteem wordt robuust ingericht met waterbergings- en afvoermogelijkheden conform de watertoets.

Om voorbereid te zijn op wateroverlast in de toekomst zal regenwater zoveel als mogelijk tijdelijk worden geborgen en later afgevoerd.

Er zal op de daken van deze ontwikkeling een toekomstbestendig waterbergingsysteem worden gerealiseerd waar water tijdens piekbuien een etmaal kan worden opgevangen alvorens af te laten vloeien. Dit houdt in dat er minimaal 70mm water per m² wordt geborgen in retentiekragen op de daken, gecombineerd met intensieve en extensieve groene daken. De exacte invulling en positionering van deze onderdelen moet nog plaatsvinden.



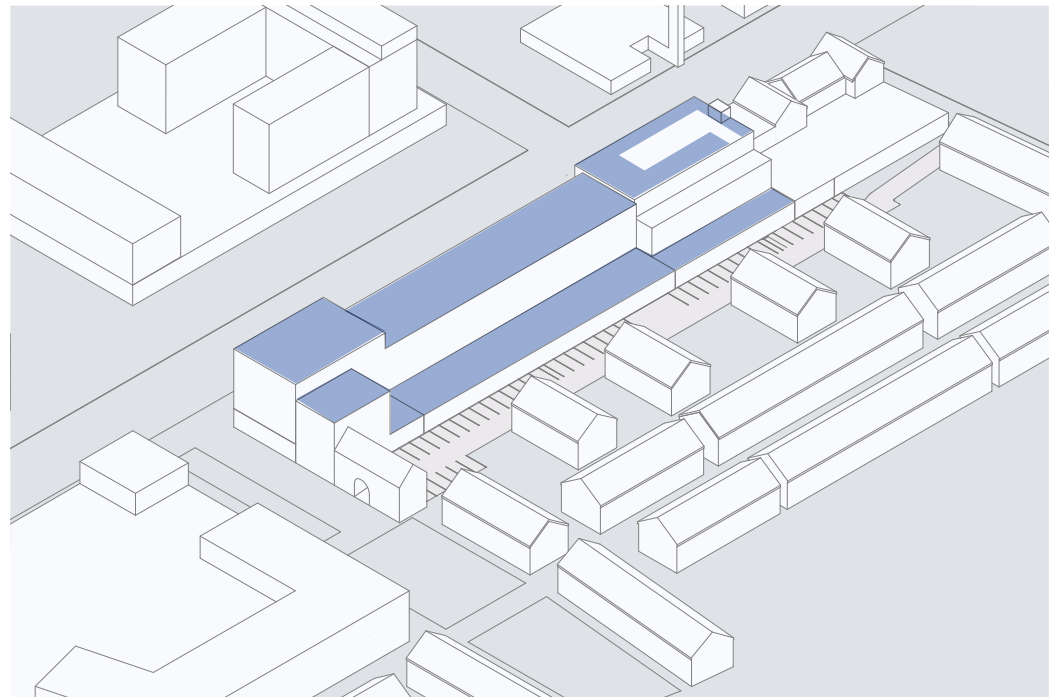
beperken
hittestress



piekbuien



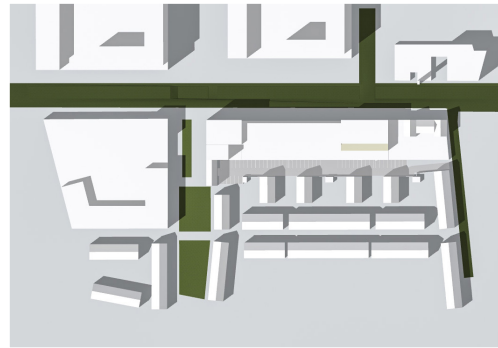
waterretentie



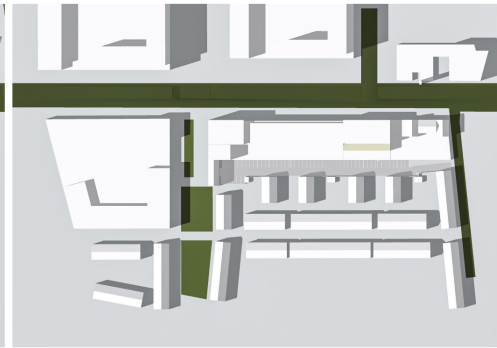
Bezonning

21 maart / september

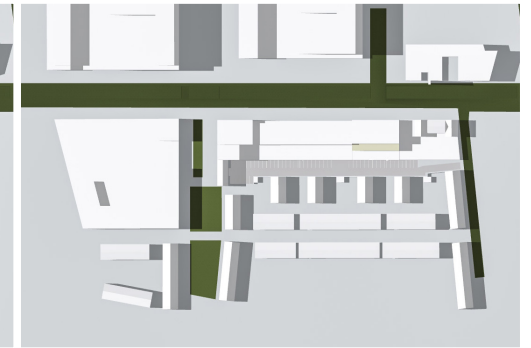
De afwijkingen in het plan ten opzichte van het SPVE hebben een minimale uitwerking op de omgeving in de vorm van schaduwval. De momenten in het jaar dat het verdiepen van gebouwdeel 1 voor extra schaduwval op nabij gelegen gebouwen zorgt zijn minimaal, en betreffen schaduwval op schuttingen en het openbaar gebied.



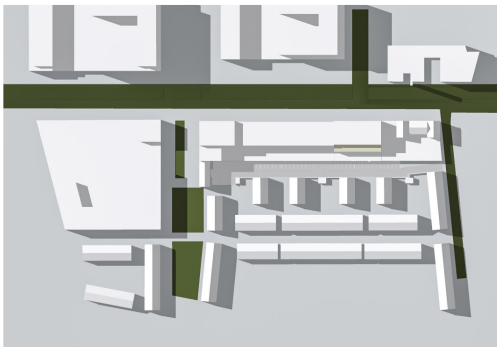
12.00



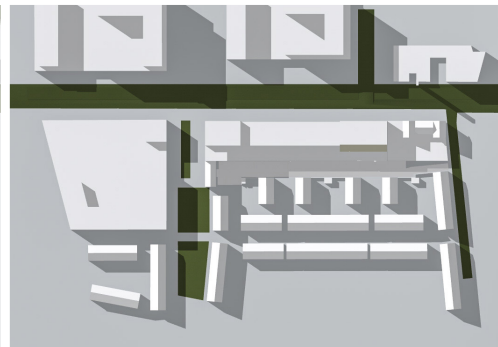
13.00



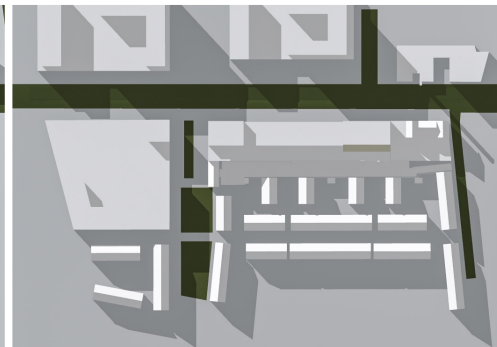
14.00



15.00



16.00

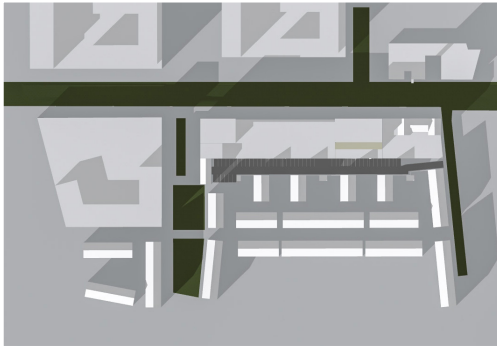


17.00

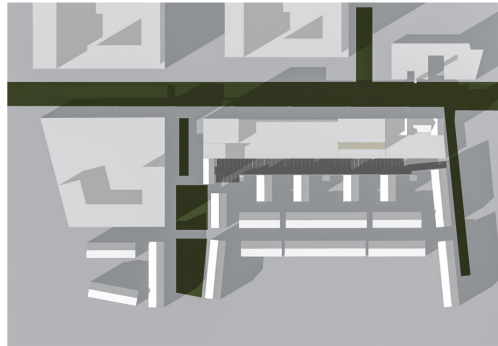


18.00

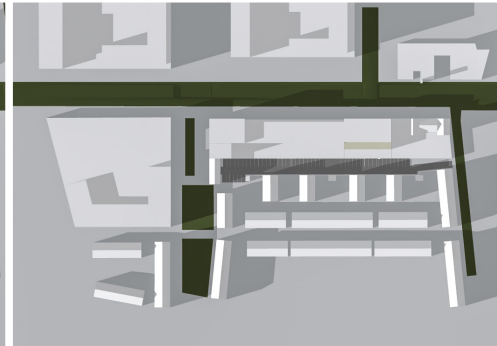
21 december



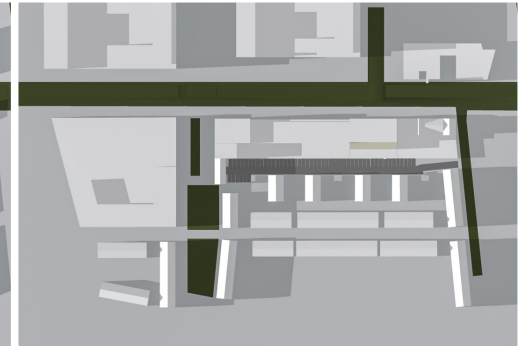
11.00



12.00



13.00



14.00



15.00

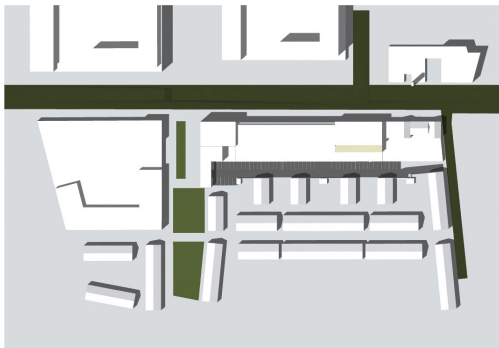


16.00

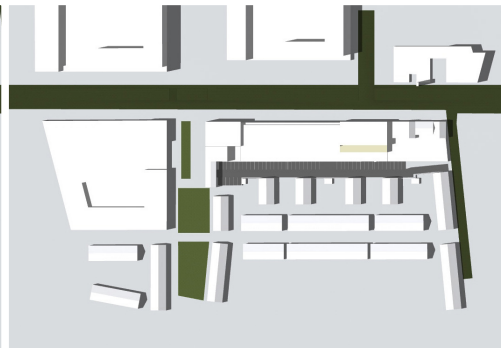


17.00

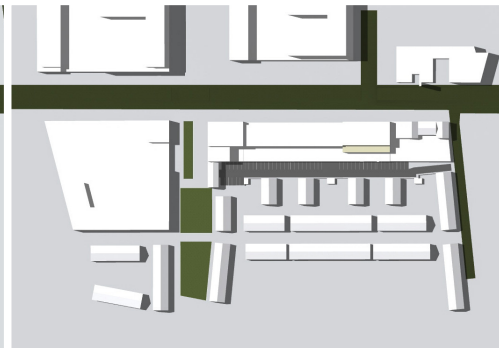
21 juni



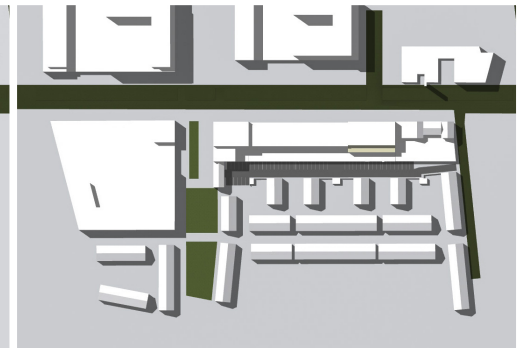
12.00



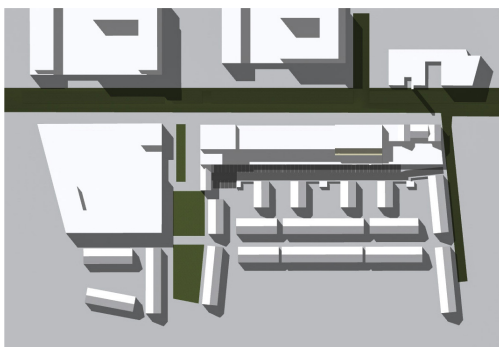
13.00



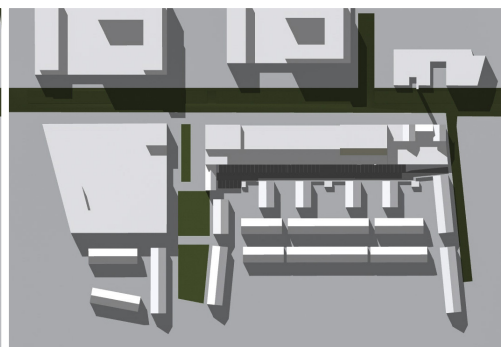
14.00



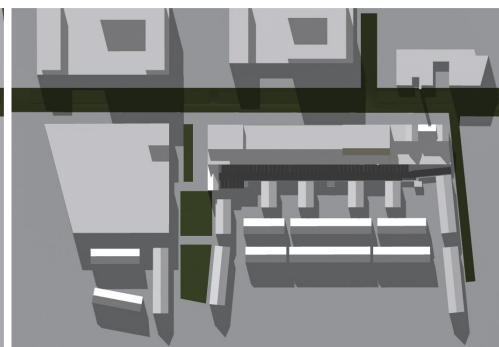
15.00



16.00



17.00

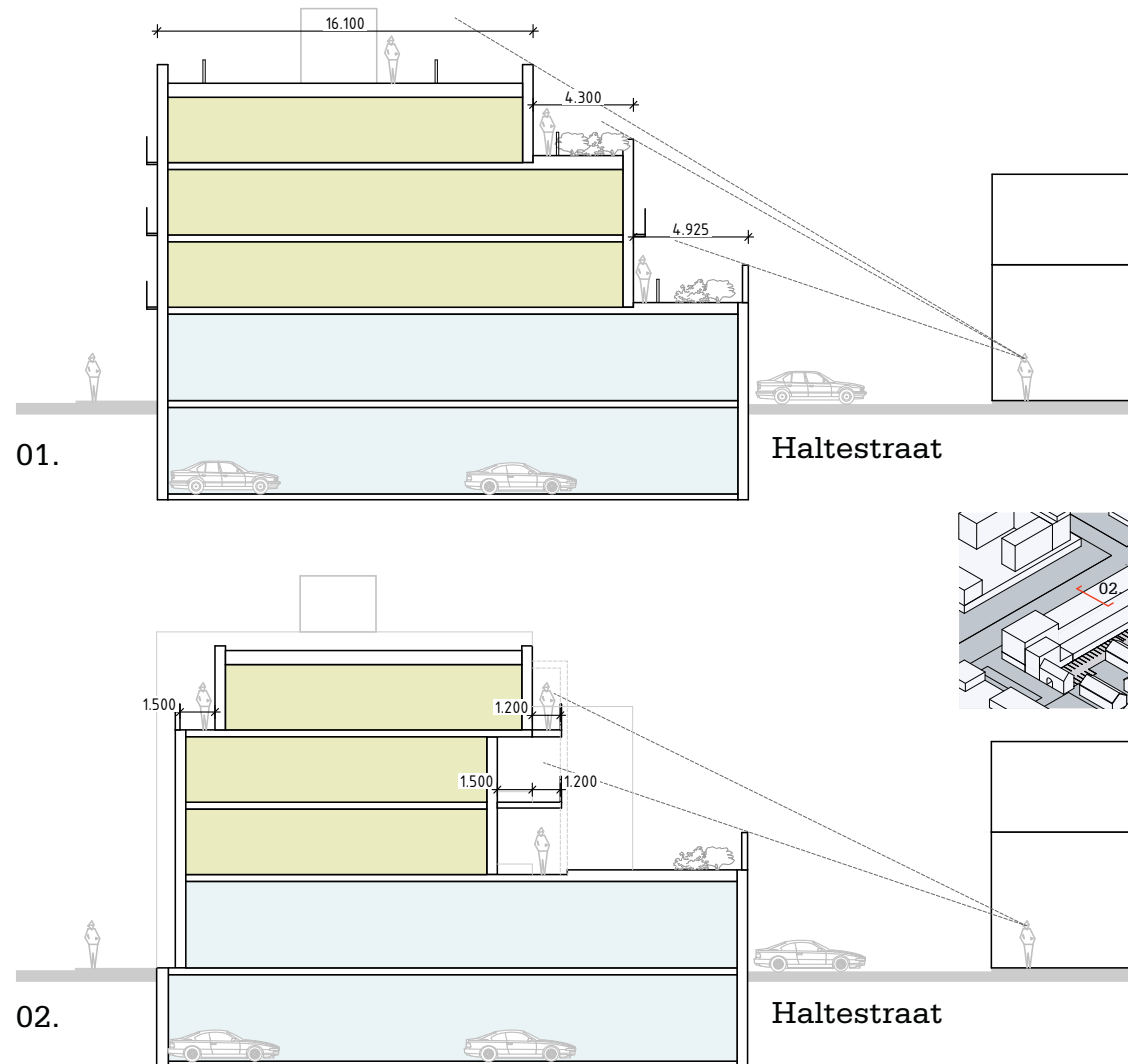


18.00

Privacy

De privacy van omwonenden, met name de bewoners achter de Haltestraat, is zorgvuldig afgewogen in deze ontwikkeling. In 2021 is de stedenbouwkundige opzet met de omwonenden besproken. Uit het gesprek kwam naar voren dat er zorgen zijn over de privacy t.g.v. de buitenruimtes. Om die reden is de privacy van omwonenden, met name de bewoners achter de Haltestraat, zorgvuldig afgewogen in deze ontwikkeling.

Aan de achterzijde van het bouwdeel 2 komen leefgalerijen voorzien van groen om een prettig aanzicht te vormen, en de dakopstand van de commerciële plint wordt iets verhoogd om buitenruimtes op dat niveau uit het zicht te krijgen. Aan de achterzijde van het bouwdeel 1 zullen uitsluitend franse balkons van 60cm diep worden gerealiseerd, in plaats van de volwaardige balkons in het VO in 2021. Hier zullen uitsluitend buitenruimtes worden gerealiseerd op de dakvlakken, terugliggend ten opzichte



van de dakranden, waarbij de dakranden worden verhoogd. De vrije sector woningen in bouwdeel 1, kleiner dan 40m² VG kunnen gebruik maken van het collectieve dakterras op het hoofdvolume.

Dit collectieve dakterras wordt aan de Stephensonstraat-zijde gepositioneerd, om de de privacy van bewoners aan Haltestraat-zijde te respecteren.



Beeldkwaliteit

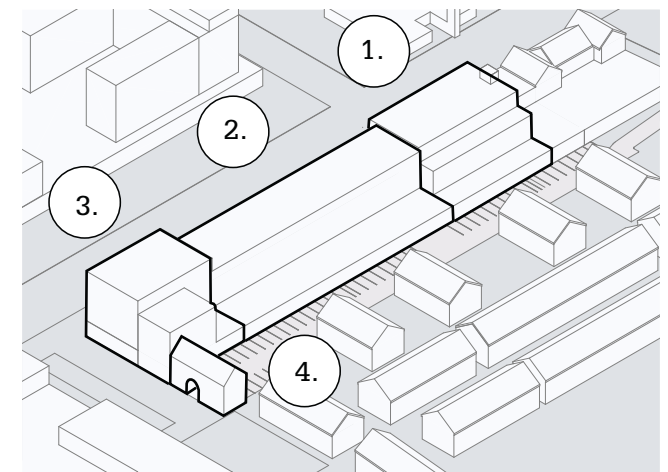
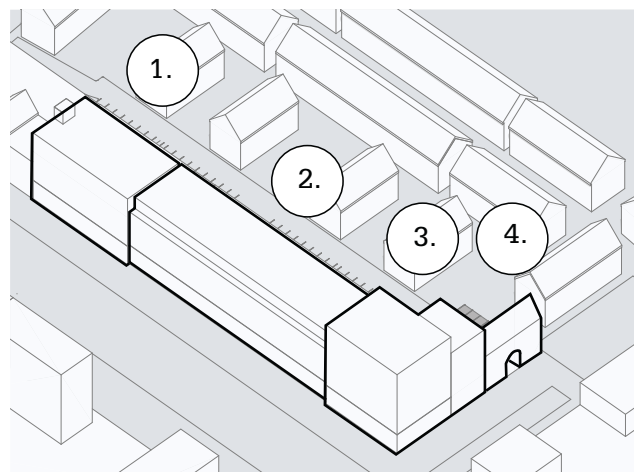


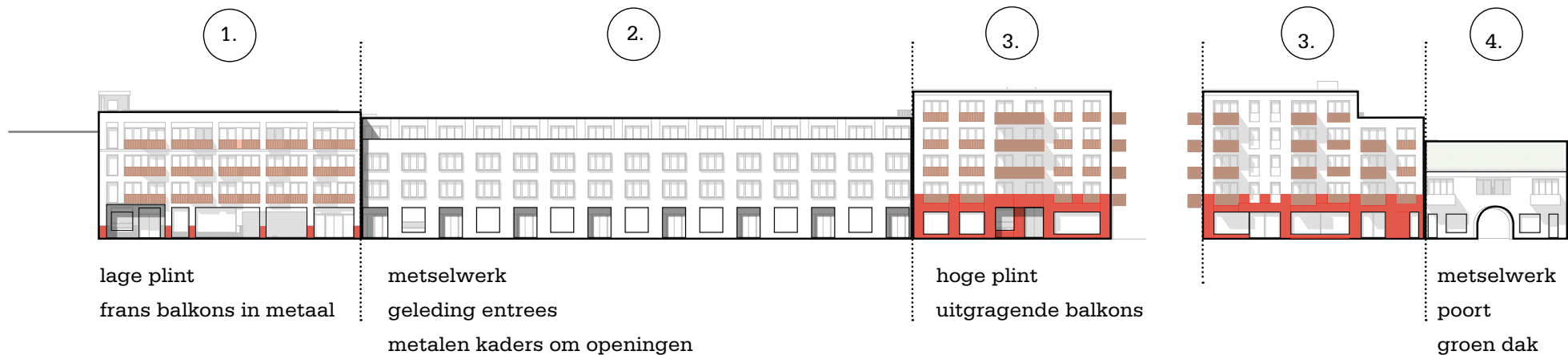
Geleding

Het plan is opgebouwd uit een ensemble van vier gebouwdelen: een staartblok: tpv Stephensonstraat 38 (1.) ; een middendeel (2.) ; een kopblok op de hoek Remiseplein-Stephensonstraat (3.) ; en een overgang naar de grondgebonden woningen aan het Remiseplein (4.). Om de geleding van de 3 gebouwdelen aan de Stephensonstraat leesbaar en krachtig te krijgen is gebouwdeel 2 met 55cm uit de rooilijn teruggezet. Gebouwdeel 4 vormt een intermediair tussen de 3 gebouwdelen naar de grondgebonden woningen aan het Remiseplantsoen. Het volume zal

uit eenzelfde baksteen worden vormgegeven, maar worden voorzien van een hellende langskap voorzien van sedum. Gezien de sprong in rooilijn van de belendingen naar gebouwdeel 4, zal

aandacht moeten worden besteed aan de kopgevel van het dit deel zoals ook aan aansluiting op tuin van naastgelegen bebouwing.





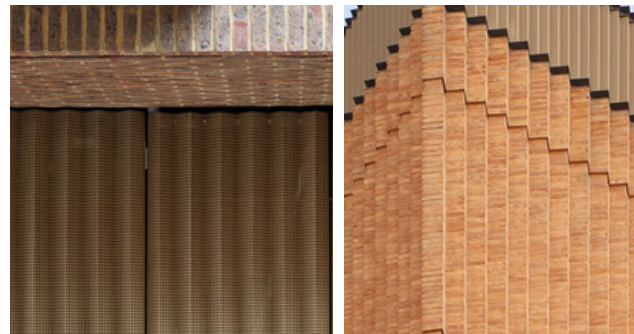
Plinten

De vormgeving van de plinten verschilt per gebouwdeel en versterkt daarmee de differentiatie van gebouwdelen. Het materiaal en kleurgebruik echter, zijn een constante en verschillen niet per gebouwdeel. Entrees van woningen en commerciële ruimten worden gemarkeerd door een setback of een luifel.

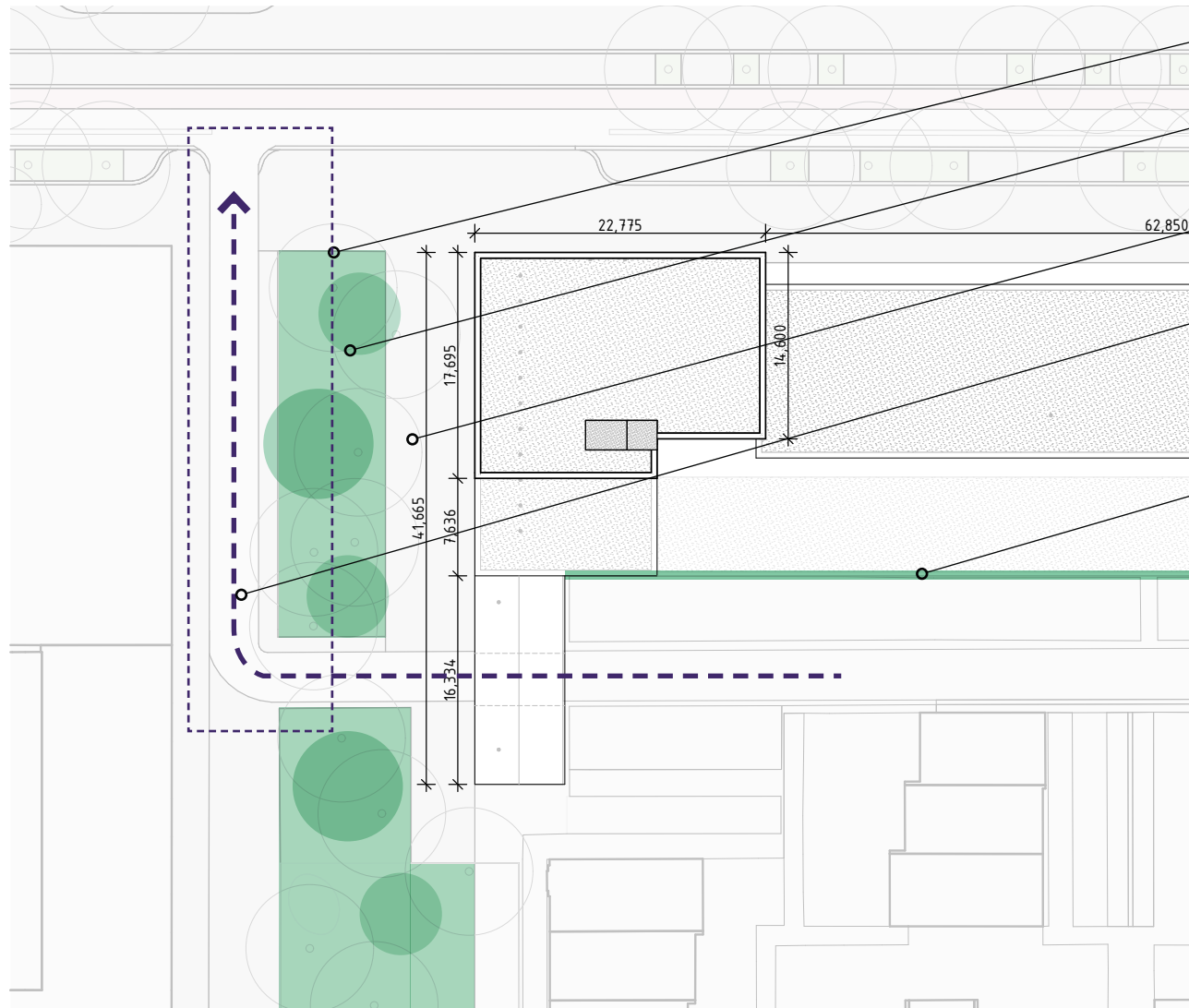
De markering van het metselwerk in de plinten vindt plaats doormiddel van een wijziging in metselwerkverband. De stenen worden onder 45graden geplaatst, waardoor een zig-zag patroon ontstaat.

Balustrades en (frans)balkons

De zig-zag thematiek die ontstaat in de bewerking van het metselwerk in de plinten wordt doorgezet in de geperforeerd metalen balustrades, die een translucent scherm vormen waarmee buitenruimtes worden opgenomen in de gevel architectuur.



Openbare ruimte



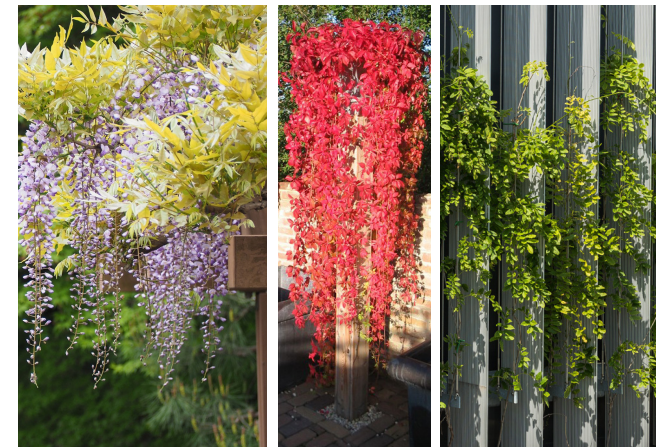
Zoekgebied 12 ijdelijke
parkeerplaatsen voor invalideparkeren
en elektrische auto's

Plantsoen:
lage beplanting met inheemse
kleine bomen

Ruimte voor kleinschalig horeca
terras

Uitrit bewoners Haltestraat

wand tpv parkeren Haltestraat
vergroenen middels hangplanten
en klimplanten





Plantvakken bij verhogen
afzomen met zitmogelijkheden



Voldoende diversiteit en dichtheid



Aansluiten op Remiseplantsoen

Bewegende Stad

Mobiliteit

De locatie van het project Stephensonstraat 38-46 sluit optimaal aan op de infrastructuurnetwerken voor fiets en auto in Haarlem. Ook toegang tot het (lokaal) openbaar vervoer via de buslijn Heemstede-Haarlem ligt op loopafstand. Bewoners hebben daardoor de keuze uit diverse vormen van mobiliteit. Het ontwerp van de openbare ruimte draagt bij tot het stimuleren van het gebruik van lopen en fietsen. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de noodzakelijk duurzame mobiliteitstransitie (minder auto, en meer gebruik van duurzame vervoerwijzen). Dit wordt ondersteund door het faciliteren van deelauto's en eventuele andere vormen van deelmobiliteit.

Bereikbaarheid

De locatie ligt aan de fietslaan, een belangrijke drager van het fietsroutenetwerk van Haarlem gekoppeld aan station Heemstede

Aerdenhout en het centrum van Haarlem, voor verplaatsingen binnen de stad kan de fiets dan ook worden beschouwd als de primaire vervoerwijze. Voor verplaatsingen buiten de stad zijn openbaar vervoer en de (deel-) auto de aangewezen vervoerwijzen. Door de nabijheid van de regionale hoofdinfrastructuur (Westelijke Randweg N208) via de Pijlslaan wordt de stedelijke infrastructuur minimaal belast.

Parkeren

Voor het parkeren van fietsen wordt in zowel naar kwantiteit als naar kwaliteit ruim voldoende fietsparkeermogelijkheden ingepast. De gemeentelijke Beleidsregel fietsenbergingen bij nieuwe woongebouwen is hierbij uitgangspunt. De fietsparkeervoorziening wordt goed toegankelijk, daardoor wordt het voor bewoners gemakkelijker de fiets te nemen dan de auto voor een verplaatsing. Dit stimuleert het fietsgebruik. Bij het ontwerp van de parkeermogelijkheden

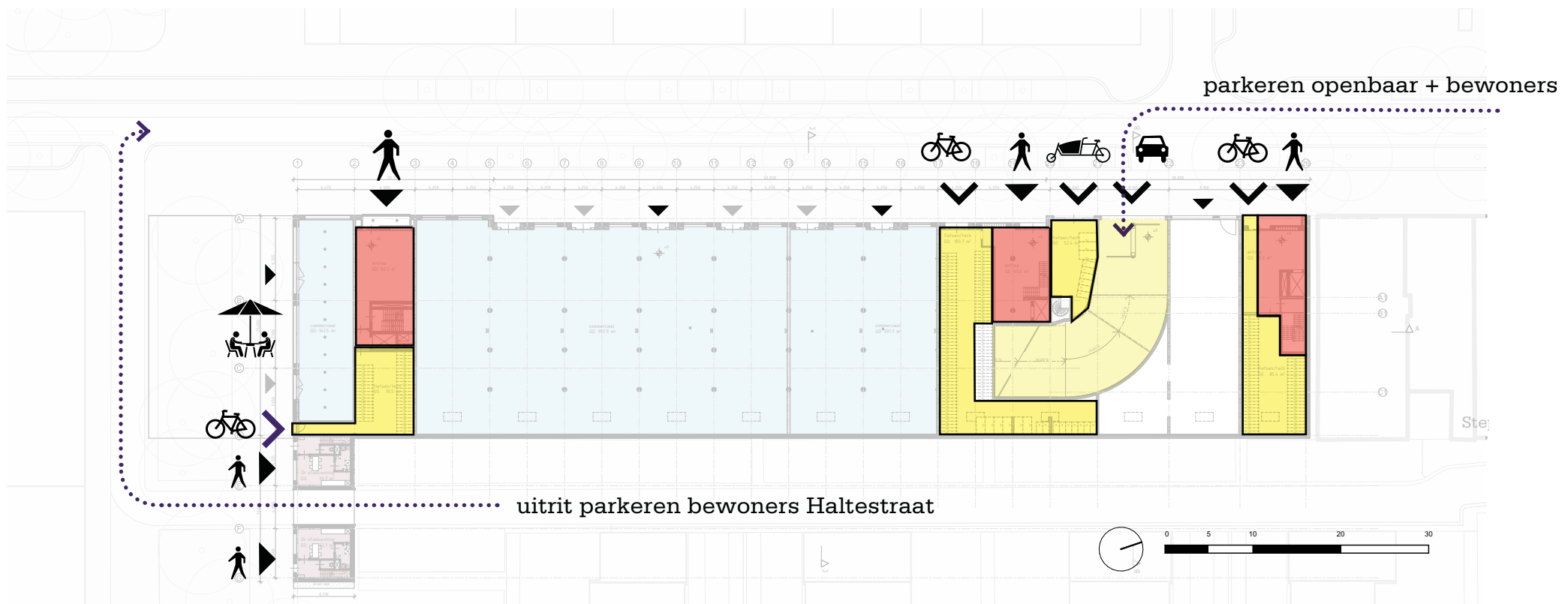
wordt rekening gehouden met de grote variëteit in typen fietsen.

Recent onderzoek van het Kennisinstituut Mobiliteit van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft aangetoond dat in de stedelijke omgeving het autobezit stabiliseert en zelfs afneemt. Voor de berekening van de parkeerbehoefte van Stephensonstraat 38-46 wordt daarom uitgegaan van voor de locatie passende parkeerkengetallen. Onder het gebouw wordt een parkeergarage gerealiseerd. Voor de bewoners van de vrije sectorwoningen is voorzien in parkeercapaciteit in deze parkeergarage. Overige bewoners en bezoekers zijn aangewezen op openbare parkeervoorzieningen, die vooralsnog voldoende beschikbaar zijn als straatparkeren in het gebied. Wanneer parkeerregulering in het gebied wordt ingevoerd kunnen deze parkeerders (tegen betaling van het geldende tarief) gebruik maken van de betaalde parkeervoorzieningen.

Uitvoering

De ontwikkeling vindt plaats in een dichtbebouwde omgeving. Derhalve is het van belang om bij de verdere uitwerking aandacht te hebben voor de

bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en communicatie tijdens de uitvoering. Hiervoor zal in overleg met de gemeente, hulpdiensten en omgeving een plan worden opgesteld om dit te borgen.



Duurzaamheid

De aspecten waar de focus vanuit het ontwerp en projectteam liggen zijn ecologie en biodiversiteit, klimaatadaptatie en sociale integratie. De beschreven aspecten zijn voornamelijk kwalitatief van aard en zijn moeilijk meetbaar maar niet minder belangrijk. Voor de verschillende stakeholders in de ontwikkeling zoals ontwikkelaar, gemeente en woningbouwvereniging zijn deze aspecten van essentieel belang in het welslagen van de ontwikkeling.

De nieuwbouw aan de Stephensonstraat 38-46 zal gerealiseerd worden conform de meeste recente duurzaamheidseisen. De onlangs ingevoerde landelijke BENG-eisen zijn dan ook van toepassing.

Het gebruik van fossiele energiebronnen wordt zoveel mogelijk beperkt door de vraag zoveel mogelijk te beperken en door lokale bronnen in te zetten om energie te oogsten. Het complex wordt gasloos en zal worden verwarmt en gekoeld middels bodemenergie.

Eventuele traforuimtes en oplaadpunten voor auto's en fietsen worden in de nieuwbouw opgelost en gerealiseerd.

Het project voegt een gezonde balans van woningtypologieën toe aan dit deel van de stad en de horecafunctie aan het Remiseplein brengt de ambitie om mensen samen te brengen en te laten verblijven. Door het realiseren van een hoge plint in de commerciële ruimten borgen wij mogelijkheden met betrekking tot flexibiliteit in toekomst. Ook de puien van deze commerciële ruimten komen niet tot aan de vloer, waardoor flexibel gebruik in de toekomst ook vanuit het gevelbeeld niet ondenkbaar is. Ook in de woningen wordt een zekere mate van toekomstige flexibiliteit gewaarborgd, niet iedere woningscheidende wand is constructief waardoor kleine woningen in de toekomst eventueel vergroot en samengevoegd zouden kunnen worden.

De biodiversiteit wordt gestimuleerd en er is gezocht naar de juiste oplossingen om tot een klimaatadaptieve ontwikkeling te komen door een aantal maatregelen in dit plan toe te passen.

De daken van het plan zullen zoveel als mogelijk worden voorzien van groen in diverse vormen. De hoger gelegen daken worden voorzien van extensief groen, met daaronder kratten t.b.v. waterretentie om 70mm 24uur te kunnen bergen. De daken op de eerste verdieping zullen worden voorzien van intensief groen, waarbij bloemen en kruiden kunnen bloeien, om zo een natuurinclusieve ontwikkeling te bevorderen en hittestress te beperken. In de gevels zullen enkele voorzieningen worden meegenomen voor het nesten van insecten en vogels.

Bij het ontwerp van de openbare ruimte aan het Remiseplein zal groen inpassing worden meegenomen, om zo in het openbare gebied hittestress tegen te gaan en natuurinclusiviteit en biodiversiteit te bevorderen.



beperken
hittestress



bevorderen
biodiversiteit



piekbuien



waterretentie

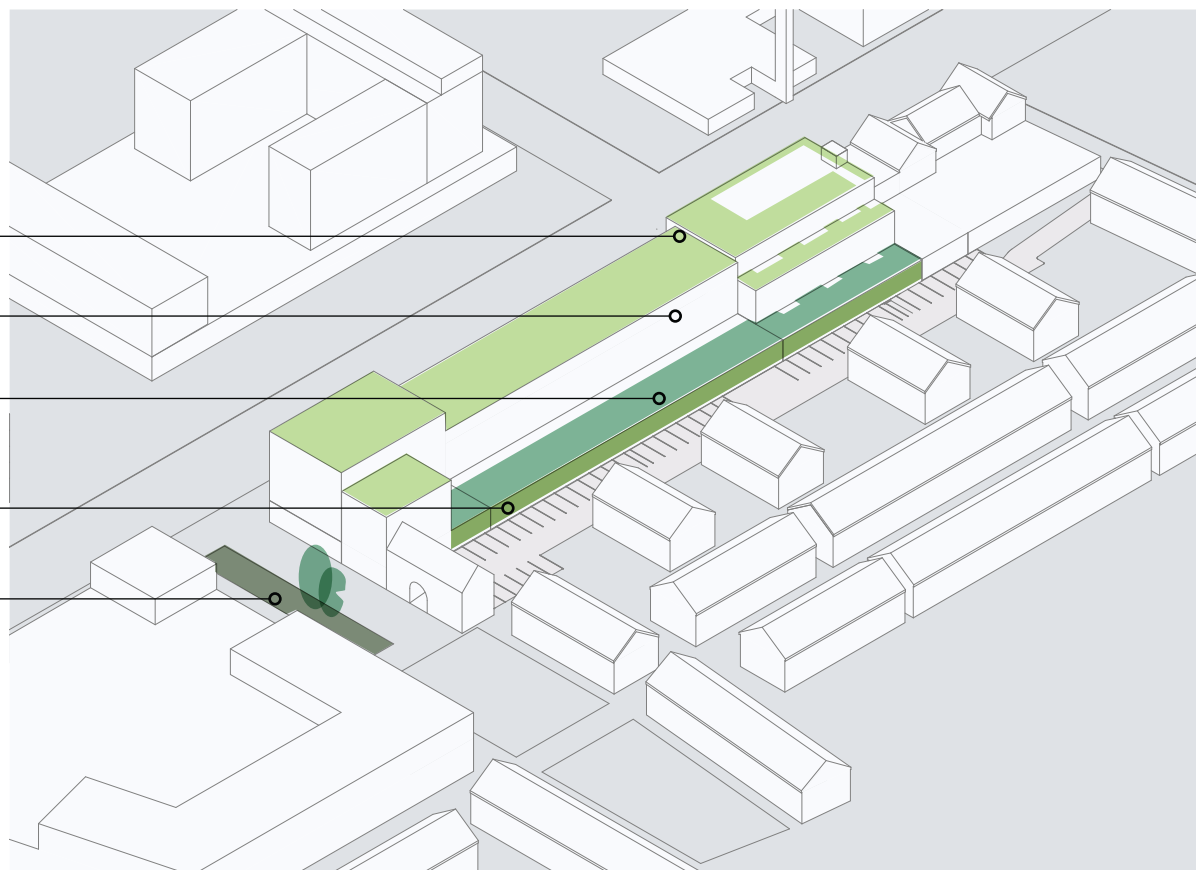
extensief groendak
en waterretentie

gevel voorzieningen
nesten

intensief groendak
en waterretentie

wand vergroenen

groen
plein inrichting



Gezondheid

Binnen het woongenot staat gezondheid centraal, een woning is een plek waar mensen op een gezonde wijze kunnen vertoeven. Geluid, Lucht en Trillingen kunnen hinder vormen en daarmee negatief invloed uitoefenen op het woongenot. Tijdens de voorfase van dit project, zijn deze invloeden onderzocht middels milieuonderzoeken. Tijdens het opstellen van het bestemmingsplan zijn de uitkomsten van de onderzoeken gewogen en zijn de nodige overwegingen getroffen om het woongenot aanvaardbaar te houden.

Weg en spoorweggeluid

Een aspect binnen gezondheid is de impact van omgevingsgeluid op het woongenot. Denk hierbij aan geluid dat ontstaat door voorbij passerende auto's of treinen op de spoorwegen en de toevoeging van horeca aan het plangebied.

Weg en spoorweggeluid

In de directe omgeving van het project bevinden zich de volgende wegen: de Leisevaart, Pijlsaan, Stephensonstraat en de Westelijke Randweg N208. Naast deze wegen bevindt zich ook de spoorwegbeving Haarlem – Leiden in Noordwestelijke richting van het project. Zowel de spoorweg als het wegverkeer van de Stephensonstraat hebben geluidsimpact op de locatie. De cumulatieve geluidbelasting blijft onder de maximale ontheffingswaarde. Met een verhoogde karakteristieke geluidswering van de toe te passen gevels kan het vereiste minimale binnenklimaat uit het Bouwbesluit worden gerealiseerd.

Bedrijvengeluid

In de plint van het gebouw is ruimte gereserveerd voor de toevoeging van commerciële ruimte. Deels zal de plint ingevuld worden met horeca waarbij de hoofdactiviteit gericht is op het verstrekken van maaltijden en hoogstens sprake van achtergrondmuziek.

Achtergrondmuziek is rustige muziek, wat sfeer verhogend werkt, en niet bedoeld is om specifiek naar te luisteren. Daarentegen zal er geen sprake zijn van versterkt muziekgeluid dat als overlastgevend bestempeld kan worden. De bedrijvigheid in de plint beperkt zich daarmee tot type inrichtingen waarmee een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden geborgd. Dit is inclusief de bestaande verfgroothandel binnen het plangebied. Vanuit bedrijvigheid in de omgeving van het plan is ook geen sprake van milieuhinder. Daarnaast wordt de plint bouwkundig gescheiden van de appartementen waarmee een goed binnenklimaat kan worden gerealiseerd.

Lucht

Uit luchtkwaliteitsonderzoek is gebleken dat de luchtkwaliteit voldoet aan de maatgevende waarden. Op basis daarvan kan gesteld worden dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat voor het aspect luchtkwaliteit.

Trillingen spoor

In de nabijheid van het project ligt een belangrijke spoorlijn, die Haarlem met Leiden verbindt. Op circa 110 meter kunnen treinen op hoge snelheid passeren met trillingen als mogelijk gevolg. De dichterbij gelegen twee sporen zijn doodlopend en passeren derhalve geen treinen op hoge snelheid. Op basis van trillingenonderzoek is geconcludeerd dat te verwachten trillingen ten gevolge van voorbij treinverkeer beneden de streefwaarde zullen blijven. De aanwezigheid van de spoorlijn zal het woon- en leefklimaat niet negatief beïnvloeden.

Toegankelijkheid

In eerste instantie wordt het project aangesloten op de bestaande wegen en paden om het plangebied. Dat houdt in dat de locatie toegankelijk is via de, Stephensonstraat (voorzijde) met de auto, op de fiets en te voet. Auto's

kunnen daarbij geparkeerd worden aan de achterzijde, in het zogenaamde parkeerhof gelokaliseerd aan de haltestraat.

Uitvoering

De ontwikkeling vindt plaats in een dichtbebouwde omgeving. Derhalve is het van belang om bij de verdere uitwerking aandacht te hebben voor de bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en communicatie tijdens de uitvoering. Hiervoor zal in overleg met de gemeente, hulpdiensten en omgeving een plan worden opgesteld om dit te borgen.

Toegankelijkheid hulpdiensten

De locatie is gelegen aan de Stephensonweg, welke een doorgaande weg is en voldoende ruimte biedt voor hulpdiensten. Tevens zouden hulpdiensten ook aan de achterzijde van het pand komen wanneer men de Haltestraat gebruikt.

Participatie

In oktober 2019 is het Stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE) door het college vrijgegeven voor de inspraak. Inspraak was mogelijk van 18 oktober – 28 november 2019. In die periode kon iedereen een reactie geven (zienswijzen indienen). Op 5 november was er een inloopavond waarbij de gemeente en Hoorne Vastgoed aanwezig waren om het SPvE en de procedure toe te lichten en vragen te beantwoorden. De zienswijzen zijn verwerkt in het SPvE waarna het begin 2021 is vastgesteld.

Op basis van de ruimtelijke uitgangspunten in dit SPvE is een voorlopig ontwerp (VO) gemaakt. In deze fase (2021) zijn de wijkraad en de bewoners geraadpleegd en geïnformeerd. Dit VO dient als basis voor het nieuwe bestemmingsplan.

Ook het bestemmingsplan wordt vrijgegeven voor inspraak. Ten behoeve van het bestemmingsplan wordt na de zomer een informatieavond georganiseerd waarbij Hoorne Vastgoed samen met de gemeente de procedure toelicht en vragen beantwoordt. Naast de informatieavonden wordt de buurt via een nieuwsbrief en de website geïnformeerd.

Rijnboutt Amsterdam

Moermanskkade 317
1013 BC, Amsterdam

T +31 (0)20 530 48 10
info@rijnboutt.nl
rijnboutt.nl

 @rijnboutt

HOORNE Vastgoed

Loet 2
1911 BR, Uitgeest

T +31 (0)251 66 22 80
info@hoornevastgoed.nl
hoornevastgoed.nl

