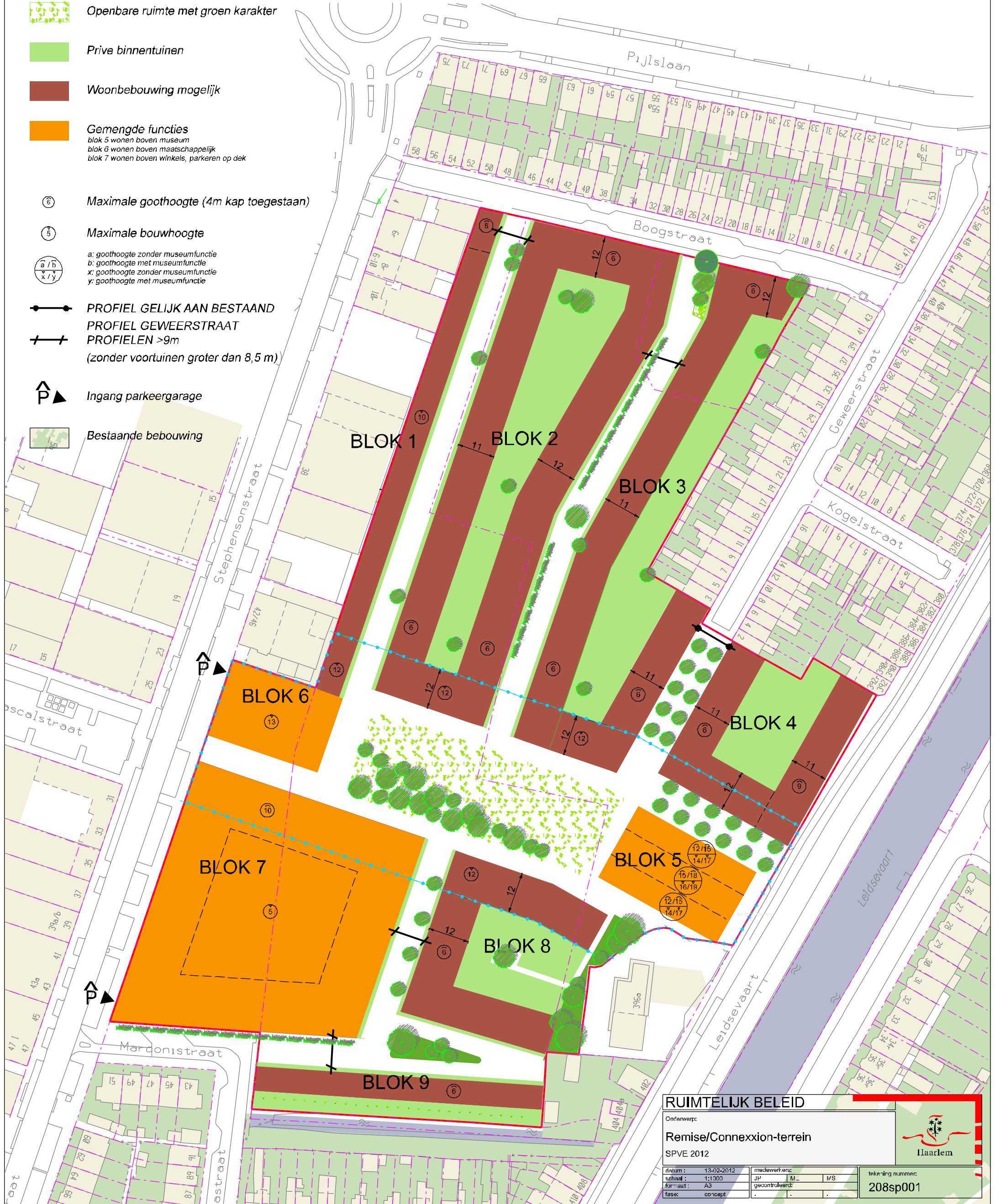


PLANKAART REMISE/CONNEXION TERREIN

behorende bij SPVE de Remise 2012

Legenda

- Plangrens
- - - Ondergrondse parkeergarage mogelijk
inclusief 2 gebouwen t.b.v. ingang
- Openbare ruimte met groen karakter
- Prive binnentuinen
- Woonbebouwing mogelijk
- Gemengde functies
blok 5 wonen boven museum
blok 6 wonen boven maatschappelijk
blok 7 wonen boven winkels, parkeren op dek
- Maximale goothoogte (4m kap toegestaan)
- Maximale bouwhoogte
- a: goothoogte zonder museumfunctie
b: goothoogte met museumfunctie
- x: goothoogte zonder museumfunctie
y: goothoogte met museumfunctie
- PROFIEL GELIJK AAN BESTAAND
PROFIEL GEWEERSTRAAT
PROFIELEN >9m
(zonder voortuinen groter dan 8,5 m)
- Ingang parkeergarage
- Bestaande bebouwing



RUIMTELIJK BELEID

Onderwerp:
Remise/Connexion-terrein
SPVE 2012

datum: 13-02-2012
schaal: 1:1000
formaat: A3
fase: concept

medewerkers:
JP M MS
gecontroleerd:

tekening nummer:
208sp001





Haarlem

Reageren
antwoord@haarlem.nl

Meer informatie
www.haarlem.nl

Vragen
023 - 511 51 15

Gemeente Haarlem • Stadszaken • Ruimtelijk Beleid

SPvE De Remise 2012

Stedenbouwkundig programma van eisen



STEDENBOUWKUNDIG PROGRAMMA VAN EISEN

DE REMISE

2012

Foto voorkant: **L.J.P.Albers, 1957**

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	4
1.1 Doel van het Stedenbouwkundig programma van eisen voor de Remise (SPvE De Remise)	4
1.2 Waarom een Stedenbouwkundig programma van eisen voor de Remise?	4
2. Organisatie & werkwijze	5
2.1 Organisatiestructuur	5
2.2 Proces	5
2.3 Procedure	6
3. Kenmerken Connexxionterrein en haar omgeving	7
3.1 Plangrenzen	7
3.2 De geschiedenis van de remise in vogelvlucht	7
3.3 Stedelijke ontwikkeling Leidsebuurt en omgeving	8
3.4 Functionele kenmerken van het Connexxionterrein en omgeving	9
3.5 Kenmerken bebouwing op het Connexxionterrein en in de omgeving	9
3.6 Kenmerken openbaar groen in de omgeving van het Connexxionterrein	9
3.7 Kenmerken verkeer, openbaar vervoer en parkeren in de omgeving van het Connexxionterrein	10
3.8 Kenmerken water	10
4. Ruimtelijke en programmatische kwaliteit in woonwijk De Remise	11
4.1 Inleiding	11
4.2 De Remise: naar een toekomstbestendig nieuwe woonwijk	11
4.3 Dichtheid en bouwhoogte	11
4.4 Beeldkwaliteit en verkaveling	12
4.5 Infrastructuur en parkeren	12
4.6 Openbare ruimte, groen, spelen en water	13
4.7 Energie en Duurzaamheid	14
4.8 Programma (functies)	15
4.8.1 Wonen	15
4.8.2 Maatschappelijke voorzieningen	16
4.8.3 Bedrijvigheid	16
4.8.4 Commerciële voorzieningen	17
4.9 Overige omgevingsaspecten	17
4.9.1 Bodem	17
4.9.2 Geluid	17
4.9.3 Luchtkwaliteit	17
4.9.4 Externe veiligheid	18
4.9.5 Water	18
4.9.6 Flora en Fauna	18
4.9.7 Sociale veiligheid	18
5 Planning en uitvoerbaarheid	19
5.1 Planning	19
5.2 Participatie/maatschappelijke uitvoerbaarheid	19
5.3 Financiële uitvoerbaarheid	19
BIJLAGE 1 Overzicht randvoorwaarden SPvE De Remise 2012	20
BIJLAGE 2 Overzicht aanpassingen SPvE 2012 ten opzichte van FSPvE 2007	23
BIJLAGE 3 Relevante beleidsuitgangspunten voor De Remise	26
BIJLAGE 4 Toetsingskader Ruimtelijke Kwaliteit	29
BIJLAGE 5 Begrippenlijst	33
BIJLAGE 6 Planning	34

De onderzoeken zijn opgenomen in een aparte onderzoekenbundel

1. Inleiding



Ligging van het gebied in Haarlem	Luchtfoto van het voormalige Connexxionterrein
-----------------------------------	--

1.1 Doel van het Stedenbouwkundig programma van eisen voor de Remise (SPvE De Remise)

Doel van dit SpvE De Remise 2012 is de ambitie en kaders voor de herontwikkeling van het Connexxionterrein tot de toekomstbestendige woonwijk De Remise vast te leggen. In juni 2007 heeft de gemeenteraad voor dit gebied het “Functioneel Stedenbouwkundig Programma van Eisen Connexxionterrein” (FSPvE Connexxionterrein) vastgesteld. Door wijzigingen in de omvang van het plangebied en wijzigingen in de functies, zoals het schrappen van de woonwagens, moest het FSPvE uit 2007 worden aangepast en geactualiseerd. Na vaststelling door de gemeenteraad dient dit SPvE De Remise als ruimtelijke onderbouwing en bindend toetsingskader voor de vergunningverlening voor deze nieuwe woonwijk.

1.2 Waarom een Stedenbouwkundig programma van eisen voor de Remise?

Een aantal jaren geleden heeft het Connexxionterrein haar functie als remise verloren door de verplaatsing van het vervoersbedrijf Connexxion naar de Waarderpolder. Hierdoor is het terrein van circa drie hectare beschikbaar gekomen, wat voor de gemeente aanleiding is geweest om te gaan onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor het gebied. Het resultaat van dat onderzoek was het hierboven reeds genoemde FSPvE Connexxionterrein uit 2007, waarin de herontwikkeling van dit terrein tot voornamelijk woonwijk is uitgewerkt.

Bij de verkoop van de gronden is het FSPvE uit 2007 door vervoersbedrijf Connexxion opgenomen in de stukken. De gronden zijn in december 2007 gekocht door De Remise-Haarlem BV (zusterbedrijf van Vomar Voordeelmarkt). Preferent De Remise Haarlem B.V. (100% dochter van stichting Pre-Wonen) is er later als tweede grondpartij bijgekomen. Samen vormen deze partijen de Vof De Remise Haarlem. Het architectenbureau Krier-Kohl heeft in opdracht van Vof De Remise Haarlem een stedenbouwkundig ontwerp gemaakt voor het Connexxionterrein: het ‘Masterplan Haarlemsche Remise’ (februari 2008). Dit Masterplan van de ontwikkelaar week sterk af van het in 2007 door de gemeenteraad vastgestelde programma van eisen voor het Connexxionterrein. In nauw overleg tussen ontwikkelaar, gemeente en werkgroep Connexxionterrein is er vervolgens voor gekozen om in projectgroepverband te komen tot een aanpassing/actualisatie van het eerdere FSPvE

Connexxionterrein. Einddoel is een breed gedragen kwaliteitsvisie en toetsingskader met randvoorwaarden voor de ontwikkeling van het Connexxionterrein, welke vervolgens moet leiden tot een toekomstbestendige nieuwe woonwijk in Haarlem “ De Remise” .

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt kort ingegaan op het totstandkomingsproces van dit SPvE De Remise. Een beschrijving van het gebied en haar omgeving is opgenomen in hoofdstuk 3. In dat hoofdstuk komt ook de geschiedenis van dit gebied aan de orde. In hoofdstuk 4 wordt het programma voor de nieuwe wijk en de ruimtelijke kwaliteiten en randvoorwaarden beschreven. In hoofdstuk 5 tot slot wordt ingegaan op de participatie en de maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid van dit project. Een overzicht van alle randvoorwaarden per deelonderwerp is opgenomen in bijlage 1. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de aanpassingen en wijzigingen van het SPvE 2012 ten opzichte van FSPvE 2007. Verdere bijlagen bij dit SPvE zijn: relevante beleidsstukken, toetsingskader Ruimtelijke Kwaliteit, een begrippenlijst en de planning van dit project.

Er is voor gekozen de vele onderliggende onderzoeksrapporten in een aparte onderzoekenbundel op te nemen. De papieren versie van deze onderzoekenbundel wordt (in het kader van duurzaamheid en besparing) niet breed verspreid, maar is voor iedereen digitaal raadpleegbaar op onder meer de website van de gemeente www.haarlem.nl bij het Bestuurlijk informatiesysteem (BIS) en bij “mijn wijk-west” onder het kopje Remise.

Het betreffen de volgende onderzoeken:

1. Duurzaamheidsprofiel plan De Remise (16 februari 2011)
2. Historisch onderzoek Leidsevaart 396 (bodemonderzoek) (8 maart 2011)
3. Archeologisch onderzoek (mei 2008)
4. Akoestisch onderzoek De Remise (13 mei 2011)
5. Natuurtoets VOF De Remise te Haarlem (28 februari 2011) en aanvullend onderzoek vleermuizen/gierzwaluwen/huismus (september 2011)
6. Watertoets Remise Haarlem (28 maart 2011)
7. Quickscan externe veiligheid Haarlem, De Remise (14 maart 2011)
8. Verschillende verkeerskundige onderzoeken en analyses incl de parkeerbalans (maart 2011; oktober 2011) + een samenvatting verkeerseffecten met kaartmateriaal (25 januari 2012)
9. Luchtkwaliteitonderzoek De Remise Haarlem (8 april 2011)
10. Meetrapport oppervlak Vomar (12 september 2011)

2. Organisatie & werkwijze

2.1 Organisatiestructuur

Voor dit project is de projectgroep Remise samengesteld, bestaande uit Vof De Remise, de werkgroep Connexxionterrein¹ en de gemeente. Van de zijde van de gemeente is voor de begeleiding van dit project een projectmanager en een projectsecretaris aangewezen. Inhoudelijk is de gemeente vertegenwoordigd door een stedenbouwer, planoloog en jurist. Ad hoc schuiven andere disciplines aan, al naar gelang het onderwerp.

Tevens is een stuurgroep Remise ingesteld waarin naast de bestuurlijk - en ambtelijk opdrachtgever (van de zijde van de gemeente), de ontwikkelende partijen en de stadsarchitect zitting hebben.

2.2 Proces

Na de verkoop van het terrein heeft in de zomer van 2008 een startbijeenkomst plaatsgevonden, waarbij de organisatiestructuur conform het amendement 2007-7/28 is vastgesteld. Najaar 2008 en voorjaar 2009 is voortvarend gewerkt aan het uitwerken van het FSPvE 2007 in randvoorwaarden en het opstellen van een nieuw Masterplan. Er hebben drie ontwerp-atelieravonden plaatsgevonden onder

¹ Conform amendement 2007-7/28 neemt de “Werkgroep Connexxionterrein” actief deel aan dit project. De werkgroep bestaat uit een (vaste) vertegenwoordiging van buurtbewoners namens de wijkraden Zuid-West en Bosch&Vaart. Deze participatie is tevens conform het coalitieprogramma.

leiding van het stedenbouwkundig/architectenbureau Krier en Kohl, waarbij de gemeente (ambtelijk), de leden van de werkgroep Connexionterrein en een afvaardiging van het NZH-museum van gedachten gewisseld hebben. De Stadsbouwmeester heeft een deel van deze bijeenkomsten als toehoorder bijgewoond. Concepten van het nieuwe Masterplan zijn twee keer voorbesproken in de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK). Het nieuwe plan bleek echter financieel niet haalbaar.

Vervolgens heeft de Vof de Remise in het derde kwartaal 2010 een aangepast plan opgesteld. In de periode november 2010 t/m maart 2011 is dit nieuwe plan in de projectgroep en stuurgroep besproken en aangepast, met als resultaat het ontwerp-SPvE De Remise 2011. Voorafgaande aan behandeling in het college is het ontwerp-SPvE De Remise 2011 op 21 april 2011 gepresenteerd in een Raadsmarkt. Vervolgens is het plan na akkoord van het college gepubliceerd in de Stadskrant en op de website van de gemeente en heeft (o.a. digitaal) ter inzage gelegen vanaf 2 juni 2011 - 15 juli 2011. Op verzoek van enkele raadsfracties is het ontwerpplan op 16 juni 2011 geagendeerd en besproken in de commissie Ontwikkeling.

Op 6 juli 2011 is er in de wijk een informatieavond georganiseerd over het ontwerp-SPvE. Er zijn 17 reacties ontvangen (per mail en per post). Deze zijn verwerkt in de Nota van Beantwoording die bij dit SPvE De Remise is gevoegd. Een aantal reacties heeft geleid tot nader onderzoek en wederom tot aanpassingen in het plan.

2.3 Procedure

Het Connexionterrein ligt binnen het in oktober 2003 door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan Pijlsiaan e.o. Het terrein heeft in het bestemmingsplan de bestemming Bedrijfsdoeleinden (B). Om de herontwikkeling van het terrein naar een woonwijk mogelijk te maken is het opstellen van een nieuw juridisch-planologisch kader noodzakelijk.

Tot voor kort was een nieuw bestemmingsplan vereist om zo'n project te kunnen verwezenlijken. Met de komst van nieuwe wetgeving is dit niet meer vereist en is het mogelijk om een meer flexibele projectplanologie toe te passen en tevens een versnelling van het traject te bereiken, zonder dat belanghebbenden ingeperkt worden in hun rechten. Bij de totstandkoming van het SPvE De Remise zijn alle vereiste (milieu)onderzoeken verricht en is er een actief participatie- en inspraaktraject doorlopen. Uit de verrichte milieuonderzoeken blijkt dat het plan geen nadelige milieu-effecten heeft. Een afzonderlijke milieu-effectrapportage (MER-procedure) is derhalve niet noodzakelijk. Aan de raad wordt verzocht bij de vaststelling van het SPvE De Remise 2012 - gelet op de uitkomsten van de onderzoeken - te besluiten dat er geen afzonderlijk MER-rapport wordt opgesteld.

Nadat het college akkoord is met de verwerking van de ingekomen reacties en de aanpassingen in het SPvE, wordt het plan voorgelegd aan de commissie Ontwikkeling. De indieners van reacties worden uitgenodigd om in die vergadering hun reacties, indien gewenst, mondeling toe te lichten. Daarna wordt het SPvE De Remise ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad².

Vervolgprocedure

Vergunningaanvragen worden altijd getoetst aan het vigerende bestemmingsplan (in dit geval dus nog aan het bestemmingsplan Pijlsiaan e.o.). De vergunningaanvragen voor de nieuwe wijk de Remise passen uiteraard niet binnen dat bestemmingsplan. Op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan afgeweken worden van het bestemmingsplan, maar dan moet de gemeenteraad daarvoor een verklaring van geen bedenkingen afgeven. Deze procedure kost veel tijd, zeker omdat de plannen in het gebied gefaseerd zullen worden uitgevoerd en de noodzakelijke vergunningen daarvoor eveneens gefaseerd aangevraagd zullen worden. Elke keer opnieuw, dus bij elke vergunningaanvraag, zal met een aparte procedure aan de gemeenteraad een verklaring van geen bedenkingen moeten worden gevraagd.

² Tegen de raadsvaststelling van een stedenbouwkundig programma van eisen is geen beroep mogelijk. Het plan wordt aangemerkt als een beleidsregel waaraan bij vergunningverlening wordt getoetst; beroep is wel mogelijk bij de vergunningverlening waarbij onderhavig SPvE De Remise 2012 dient als ruimtelijke onderbouwing.

Om dit project niet onnodig te vertragen wordt aan de gemeenteraad gevraagd bij de vaststelling van het SPvE de Remise 2012 te besluiten dat alle aanvragen om een omgevingsvergunning die passen binnen de randvoorwaarden van het SPvE De Remise 2012 aangewezen worden als categorieën van gevallen waarvoor geen verklaring van geen bedenkingen nodig is.

Voor dit project wordt een anterieure overeenkomst afgesloten met de ontwikkelaar waarin onder meer alle gemeentelijke kosten met betrekking tot dit project en de afwenteling van eventuele planschade is vastgelegd. Gelet op deze anterieure overeenkomst wordt aan de raad verzocht bij de vaststelling te besluiten dat er geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

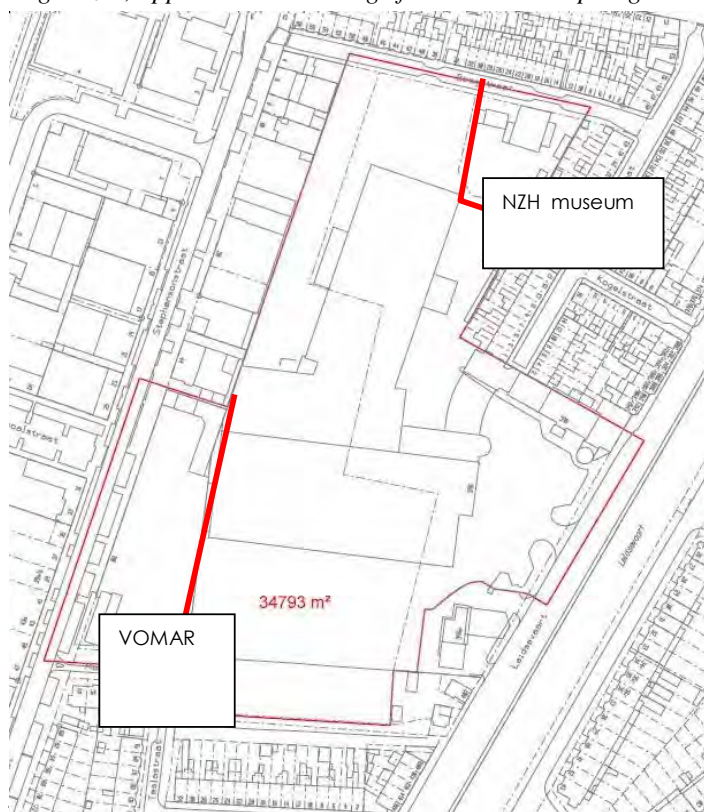
Het vastgestelde SPvE De Remise 2012 voldoet aan de eisen die aan een goede ruimtelijke onderbouwing voor de vergunningverlening³ worden gesteld en dient als dwingend toetsingskader.

3. Kenmerken Connexionterrein en haar omgeving

3.1 Plangrenzen

Het plangebied met een oppervlakte van circa 3,5 ha ligt ingeklemd tussen de bedrijventerrein aan de Stephensonstraat in het westen, een woonwijk in het zuiden (Marconistraat/Teslastraat/Edisonsstraat), een woonwijk in het noorden (Boogstraat/Geweerstraat/Kogelstraat) en de Leidsevaart in het oosten. Het gebied is ten opzichte van het FSPvE uit 2007 uitgebreid met het terrein van het NZH-museum en het Vomar-terrein.

Plangrenzen, oppervlakte en huidige functies van het plangebied Remise



3.2 De geschiedenis van de Remise in Haarlem

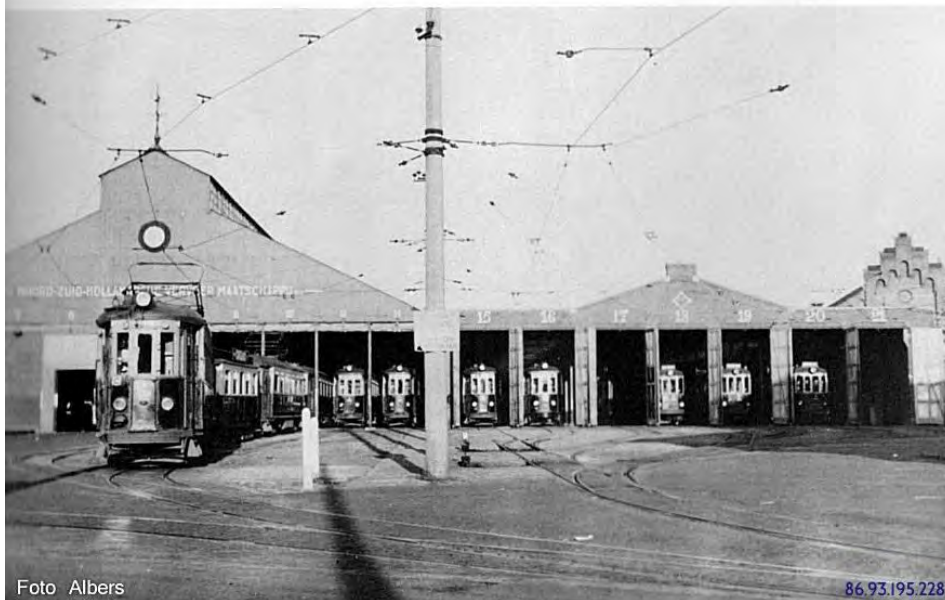
In 1899 bouwt de Eerste Nederlandse Electriche Tram Maatschappij (ENET) een remise aan de Leidschevaart in Haarlem voor de exploitatie van de spoorlijn Haarlem-Zandvoort. De spoorlijn krijgt

³ Bij de actualisering van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. (start 2012/2013) wordt het SPvE De Remise 2012 ingebed in het nieuwe bestemmingsplan.

hiermee een route langs de Leidsevaart. De Electricische Spoorweg Maatschappij (ESM) realiseert in 1904 op hetzelfde terrein een remise voor de te openen tramlijn van Haarlem naar Amsterdam. Niet lang daarna neemt ESM de exploitatie van beide lijnen over, waardoor er één lijn van Zandvoort naar Amsterdam ontstaat.

De Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij (NZH) neemt in 1924 de ESM over. De naam NZH doet haar intrede aan de Leidsevaart. De nieuwe kantoor van de NZH wordt in 1931 dwars op de Leidsevaart gebouwd. Vervolgens exploiteert de NZH vanaf 1932 behalve trams ook buslijnen, die na de tweede wereldoorlog steeds meer terrein winnen. Op 31 augustus 1957 rijdt de laatste tram (de Boedapester) zijn laatste rit tussen Zandvoort en Amsterdam. De oude ESM (tram)remise wordt in 1959 gesloopt om in 1960 plaats te maken voor het nieuwe NZH-hoofdkantoor met een nieuwe buswerkplaats. Dit hoofdkantoor wordt in de jaren tachtig voorzien van twee extra verdiepingen.

De tramremise aan de Leidsevaart



De NZH gaat in 1999, samen met drie andere vervoersmaatschappijen, over in Connexion. Wanneer begin eenentwintigste eeuw wordt besloten om het Connexionterrein te verlaten voor een terrein in de Waarderpolder, dreigt een geschiedenis van ruim 100 jaar openbaar vervoer te verdwijnen van de Leidsevaart. Als herinnering aan deze oude tijden wordt in dit SPvE De Remise herhuisvesting van het NZH Vervoersmuseum mogelijk gemaakt op een prominente plek aan de Leidsevaart.

3.3 Stedelijke ontwikkeling Leidsebuurt en omgeving

Het gebied tussen de Leidsevaart en Houtvaart was in de jaren twintig van de vorige eeuw nog grotendeels weiland, doorsneden door een laaggelegen spoorbaan en een trambaan, die met een hoog viaduct over de spoorbaan van de Leidsevaart richting Aerdenhout voerde. Door grenswijzigingen in 1927 is het gebied ten zuiden van de Pijlslaan bij de gemeente Haarlem gaan horen.

Systematische woonbebouwing van vóór 1920 was reeds aanwezig bij de hoek Pijlslaan – Leidsevaart (Geweerstraat, Kogelstraat, Boogstraat), ten zuiden van de tramremise van de Elektrisch Spoorweg Maatschappij (ter hoogte van de Edisonstraat) en ten zuiden van St. Bavobasiliek (Schreveliusstraat, Lourens Costerstraat, Adriaan de Jongestraat, Karel van Manderstraat, Ampzingstraat). Ook langs de Leidsevaart verscheen aan het eind van de negentiende eeuw al enige woningbouw. De bebouwing vormt gesloten, langwerpige bouwblokken die zich voegen in de schegvormige ruimte tussen de Leidsevaart en het spoor.

Het gebied ondergaat eind jaren vijftig van de vorige eeuw een ingrijpende wijziging nadat de trambaan werd opgeheven, het tramviaduct werd afgebroken, de spoorbaan vanaf de Pijlslaan naar het station Heemstede werd verhoogd en de Westelijke Randweg werd aangelegd. Dit heeft vanaf 1960 geleid tot de systematische vestiging van middelgrote bedrijven in de omgeving; eerst aan de Stephenson- en Rutherfordstraat, later aan de Grijpensteinweg. Het Connexxionterrein is dan helemaal omringd door bebouwing, met uitzondering van de zijde aan de Leidsevaart.

3.4 Functionele kenmerken van het Connexxionterrein en omgeving

De omgeving van het Connexxionterrein wordt, op de bedrijvigheid aan de Stephensonstraat na, vooral gedomineerd door wonen, al dan niet met een aan huis verbonden beroep.

De bedrijven vormen grofweg een langgerekte cluster langs de oostelijke kant van de sporen (ten westen van het plangebied), en loopt vanaf de Eysinkweg in het noorden via de Stephensonstraat tot aan de kruising Westelijke Randweg met de Leidsevaart. Alleen de maatschappelijke cluster met de Gereformeerde Pelgrimskerk en het kinderdagverblijf (ter hoogte van de rotonde bij de Pijlslaan) en het Einsteinplantsoen vormen korte onderbrekingen van de bedrijvenfunctie langs de strook. Het gaat hierbij met name om kleine tot middelgrote bedrijven met een industriële/ambachtelijke karakter en om groothandel. Verder zijn er langs de Pijlslaan en de Leidsevaart nog enkele bedrijven en enkele kleinschalige commerciële voorzieningen gevestigd. Aan de Stephensonstraat is de Vomar-supermarkt gevestigd.

Het voormalig EKP-terrein aan de Westergracht (ten noordwesten van het plangebied) wordt in de komende jaren herontwikkeld tot een woonwijk met een buurtwinkelcentrum met de mogelijkheid voor maximaal twee nieuwe supermarkten. Hiermee is de maximale ruimte voor supermarkten in de omgeving benut op basis van het distributie planologisch onderzoek (DPO) dat is uitgevoerd ten behoeve van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. (vastgesteld in 2003).

3.5 Kenmerken bebouwing op het Connexxionterrein en in de omgeving

De woningen in de directe omgeving van het Connexxionterrein zijn overwegend grondgebonden en hebben een toegestane goothoogte variërend van vier tot negen meter. De woningen met een goothoogte van negen meter zijn voornamelijk langs de Leidsevaart gelegen. Vrijwel alle woningen zijn afgedekt met een kap. Het zijn qua omvang (kleinschalig) en stijl typische arbeiderswoningen van een bepaalde bouwperiode met een achtertuin en soms ook met voortuinen. Regelmatig is meer dan 50% van de achtertuin bebouwd. De woningdichtheid en de hiermee samenhangende bevolkingsdichtheid in de Leidsevaartbuurt is iets lager dan het Haarlemse gemiddelde.

De bedrijfsgebouwen, die zijn geconcentreerd rond het westen van de Stephensonstraat en Grijpensteinweg, hebben een maximaal toegestane goothoogte van 8 meter. Verschillende bedrijfsgebouwen én de Vomar aan de oostzijde van de Stephensonstraat hebben een volgens het bestemmingsplan toegestane goothoogte van respectievelijk 11 meter en 12 meter. De kerk aan het begin van de Stephensonstraat is overwegend 11 meter hoog met als piek het torentje dat 18 meter hoog is. Het hoogste punt op het connexxionterrein is het voormalige Connexxiongebouw, centraal op het Connexxionterrein met een volgens het bestemmingsplan maximaal toegestane goothoogte van 19 meter. De maximaal toegestane bouwhoogte ligt volgens het bestemmingsplan op het Connexxionterrein maximaal 1 meter boven deze goothoogte.

3.6 Kenmerken openbaar groen in de omgeving van het Connexxionterrein

Het gebied wordt getypeerd als een verdichte stedelijke, groenarme woonomgeving met een beperkt aantal voortuinen (Groenstructuurplan; 1991). Ondanks dat deze voortuinen en de straatbomen in sommige straten een redelijk groen straatbeeld opleveren is er een tekort aan openbaar groen en aan ontmoetings- en speelruimte. Hoewel er belangrijke groenvoorzieningen relatief in de nabijheid van

het plangebied te vinden zijn⁴, is de bereikbaarheid door fysieke barrières, zoals de sporen, de Randweg en de Leidsevaart slecht te noemen.

3.7 Kenmerken verkeer, openbaar vervoer en parkeren in de omgeving van het Connexionterrein

Autoverkeer⁵

De Westelijke Randweg behoort tot één van de stroomwegen in het Haarlemse weggennet met een bovenregionale functie. De Leidsevaart is aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg type A. De Pijlslaan, de Westergracht en de Ruyterweg zijn aangewezen als gebiedsontsluitingsweg B. Dat wil zeggen dat alle overige wegen in de omgeving van het Connexionterrein erftoegangswegen (30 km/u-regime) zijn. Het zuidelijk deel van de Stephensonstraat, bij de Vomar, is ingericht als eenrichtingsverkeerstraat.

Langzaam verkeer

De fietsverbinding naar de andere kant van de Leidsevaart is recentelijk verbeterd door de aanleg van een nieuwe fietsbrug ten zuidoosten van het plangebied. Langs de Leidsevaart zijn deels vrijliggende fietspaden aangelegd.

Openbaar vervoer

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

Parkeren

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

3.8 Kenmerken water

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

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

⁴ O.a. het Westelijk Tuinbouwgebied, Van Leeuwenhoekpark en Vogeltjesbos met aansluitend de Haarlemmerhout.

⁵ Het weggennet is in Haarlem gecategoriseerd om binnen de stad grote stadsleefgebieden te creëren. Dit zijn gebieden waarin geen gebiedsvreemd autoverkeer wordt toegelaten (HVVP; 2003). Onderscheid wordt gemaakt tussen gebiedsontsluitingsweg 70 km/h, gebiedsontsluitingsweg type A, gebiedsontsluitingsweg type B en erftoegangswegen. Een stadsleefgebied bestaat uit een aantal verblijfsgebieden waar maximaal 30km/h gereden mag worden. Het autoverkeer dat de stadsleefgebieden in of uit wil, wordt via ontsluitingswegen type B zo direct mogelijk naar de randen van het gebied geleid. Op de buiten de stadsleefgebieden gelegen wegen van type A wordt het wijkvreemde en doorgaande verkeer afgewikkeld.

4. Ruimtelijke en programmatische kwaliteit in woonwijk De Remise

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van het gewenste eindbeeld van de nieuwe woonwijk “De Remise”. Diverse stukken⁶ vormen tezamen de basis voor de beschrijving van de ruimtelijke - en programmatische kwaliteit.

Per deelonderwerp zijn in dit hoofdstuk de randvoorwaarden uitgewerkt waaraan de uiteindelijke vergunningaanvragen later, dus bij de vergunningverlening, zullen worden getoetst. Een overzicht van alle randvoorwaarden per deelonderwerp is opgenomen in bijlage 1 bij dit SPvE De Remise 2012.

4.2 De Remise: naar een toekomstbestendig nieuwe woonwijk

De Remise is een overwegend autovrije woonwijk, waar wonen maar ook andere functies een plek hebben. Naast ongeveer 220 woningen komt er onder meer een supermarkt en een gezondheidscentrum. Ook is horeca toegestaan. De woonwijk krijgt hiermee een wat gemengd karakter. De woonwijk krijgt een plein als hart van de buurt. Dit plein wordt deels groen ingericht. Aan het plein is onder andere ook de supermarkt gevestigd. Daarnaast is er een nieuwe icoon in Haarlem bijgekomen, namelijk het Remisegebouw met daarin onder meer het NZH-museum⁷. Dit gebouw krijgt een prominente plek aan de Leidsevaart. Het Remisegebouw is hiermee het gezicht van de nieuwe woonwijk.

Er wordt in de Remise voldoende ruimte gegeven aan kwalitatief hoogwaardig openbaar groen verspreid over het gebied, dat tezamen met de voor- en geveltuinen ervoor zorgt dat de wijk een aangename en groene uitstraling heeft. Ook de binnentuinen leveren daar uiteraard een belangrijke bijdrage aan. Het is een gebied waar men prettig woont en prettig verblijft.

Voor de Remise is hoog ingezet op het gebied van ruimtelijke en programmatische kwaliteit, waar duurzaamheid een integraal onderdeel van uitmaakt. Naast de aantrekkelijke woningen is de openbare ruimte zorgvuldig ingericht en zijn de voorzieningen op loopafstand te bereiken.

4.3 Dichtheid en bouwhoogte

De bebouwingsdichtheid van de wijk is hoger dan die van de omgeving. Stedenbouwkundig is dit acceptabel vanwege onder meer de kwaliteit van het stedenbouwkundige plan.

Langs de randen van het gebied krijgt de nieuwbouw op veel plaatsen een goothoogte van maximaal 6 meter, welke aansluit bij de bebouwingmogelijkheden in de omliggende bestaande woonstraten. Zo mogen de huizen aan de Boogstraat volgens het bestemmingsplan een goothoogte hebben van maximaal 6 meter en de huizen aan de Geweerstraat een goothoogte van maximaal 7 meter. Ook bij de huizen aan de Edisonstraat en de Marconistraat is op basis van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. een goothoogte van maximaal 6 meter toegestaan. Boven deze goothoogte is op basis van het bestemmingsplan Pijlslaan een kap toegestaan tot maximaal 4 meter boven goothoogte.

⁶ Het FSPvE 2007 met de aanpassingen/actualisering, de stedenbouwkundige plannen (Krier&Kohl), het actueel gemeentelijk beleid en het Coalitieakkoord 2010-2014 (bijlage 3), de milieu- en omgevingsaspecten en de bestaande situatie zoals verwoord in Hoofdstuk 3 van dit SPvE de Remise 2012 .

⁷Uitgangspunt is dat het NZH-museum ondergebracht wordt in het nieuwe Museumgebouw aan de Leidsevaart. De maximale bouwhoogte is hierop afgestemd. Op het moment dat de aanvraag om omgevingsvergunning (bouwaanvraag) voor het remisegebouw met museum wordt ingediend moet er een haalbaarheidsstudie liggen, waaruit blijkt dat het gebruik als bovenwijkse voorziening, zoals het NZH museum, voor zeker 10 jaar is gegarandeerd. Kan die garantie op dat moment onvoldoende aannemelijk worden gemaakt, dan is alleen een gebouw mogelijk zonder museum en met een maximale bouwhoogte van 15 meter (het grondvlak blijft gelijk).

De nieuwe woningen worden in principe afgedekt met een kap, waarmee een bouwhoogte ontstaat van circa 10 meter (goothoogte 6 meter). In het geval van een gewenst architectonische verbijzondering of bij het breken van bouwblokken kan worden afgezien van een kap. Meer naar het centrum van de wijk (rond het plein) en langs de Stephensonstraat is hogere bebouwing mogelijk. Het Remisegebouw aan de Leidsevaart vormt een hoogteaccent in het gebied.⁸

4.4 Beeldkwaliteit en verkaveling

De Remise is een gevarieerde, kleinschalige wijk. Voor de gewenste beeldkwaliteit van De Remise is een toetsingskader Ruimtelijke Kwaliteit samengesteld. Dit toetsingskader is opgenomen in bijlage 4, behorende bij dit SPvE De Remise 2012.

De wijk is opgebouwd uit veelal gesloten bouwblokken en solitaire bouwvolumes. Samen vormen zij de wanden van smalle straten en de wanden van het centrale buurtplein. De bouwblokken worden schegvormig, zoals in omliggende buurten. De bebouwing langs de straten bestaat voornamelijk uit grondgebonden woningen. De woningen en de inrichting geven de straten een informeel woonkarakter. Mede vanwege de voor- en geveltuinen en de intieme sfeer van de smalle straten verloopt de grens tussen privé en openbaar zeer geleidelijk. Op bijzondere plekken komen in totaal drie gebouwen met een grotere schaal. In elk van de gebouwen zit onder in een bijzondere functie, zoals bijvoorbeeld een supermarkt, een museum, of een GOED. De gebouwen zijn duidelijk te zien als een object. Deze bijzondere gebouwen hebben elk een opvallende uitstraling naar de openbare ruimte. Zij liggen aan het plein en versterken met hun aanwezigheid het formelere karakter van deze nieuwe plek in de buurt.

Het stratenpatroon is zo gekozen dat er waar mogelijk aangesloten is op bestaande straten. In het gebied komen geen doodlopende straten. De bouwblokken hebben voldoende diepte voor eventuele functieveranderingen in de toekomst.

Langs alle gevels zijn inpandig buitenruimtes mogelijk, deze steken niet voorbij de rooilijn, met uitzondering van buitenruimtes die bijdragen aan de vormgeving van het gebouw en bij gebouwen rond het plein. Buitenruimtes mogen hier vanaf een hoogte van 6 meter maximaal 1 meter buiten het volume steken. Het ontwerp van de balkons mag geen afbreuk doen aan de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit.

De rooilijn van het Remisegebouw aan de Leidsevaart ligt terug ten opzichte van de bestaande rooilijn aan de rest van de Leidsevaart. Hiermee wordt aangesloten bij de situering van ander iconische gebouwen die zijn gelegen aan de Leidsevaart zoals de Volksuniversiteit Haarlem, de St. Bavokerk en de nieuwe schouwburg.

4.5 Infrastructuur en parkeren

De woonwijk De Remise wordt, zoals al eerder is aangegeven, een hoofdzakelijk autovrij en aangenaam woongebied met ruimte voor de fietser en voetganger. De nieuwe wijk is vanuit alle richtingen ontsloten voor langzaam verkeer.

Op de parkeerplaatsen bij het museumgebouw en die in het verlengde deel van de Geweerstraat na, vindt al het parkeren plaats in de grote nieuwe parkeergarage die onder de GOED, de Vomar en het plein wordt gerealiseerd. De toegang van deze parkeergarage komt aan de Stephensonstraat. Tevens komen er, net als nu het geval is, weer parkeerplaatsen op de nieuwe Vomar, mede ten behoeve van bezoekers van de Vomar en de nieuwe speciaalzaken en van de wijk. Extra aandacht moet worden besteed aan de ontmoeting tussen het openbare parkeerdek en de achterzijde van de appartementen die boven de Vomar zijn gesitueerd. Voor bezoekers van o.m. de Vomar blijft het daarnaast, net als nu het geval is, mogelijk om in de Stephensonstraat en in enkele zijstraten van de Stephensonstraat te parkeren. De oppervlakte van de Vomar neemt niet toe; extra supermarkt-parkeerplaatsen zijn derhalve niet nodig. De bevoorrading van de Vomar loopt net als nu via de Stephensonstraat en de expeditie vindt inpandig plaats.

⁸ De maximaal toegestane goot- en bouwhoogtes en de verschillende functies zijn opgenomen op de plankaart die bij dit SPvE De Remise 2012 behoort. De kaart dient mede als toetsingskader bij de vergunningverlening.

Het aantal vereiste parkeerplaatsen in het gebied wordt berekend conform de parkeernorm die geldt ten tijde van het indienen van de vergunningaanvragen. Het parkeren voor alle nieuwe functies in de wijk wordt opgelost binnen het plangebied (zie ook de parkeerbalans in de onderzoekenbundel). Per woning wordt gekoppeld een parkeerplaats verkocht.

De huidige doodlopende Geweerstraat wordt geopend voor eenrichtingsverkeer (Leidsevaart - Kogelstraat – Geweerstraat - Leidsevaart. Voetgangers en fietsers kunnen gebruik maken van deze nieuwe route en tevens volgt hieruit een logische verkeersafwikkeling van de Kogel- en Geweerstraat. Nu moeten bewoners uit deze straten hun auto's nog keren in deze smalle straten om de wijk te kunnen verlaten (of achteruit rijden).

Alle nieuwe wegen in het gebied zullen worden ingericht als woonstraat met een inrichting conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig (CROW, Deel I uit 1997, Deel II uit 2000). Er is een duidelijk onderscheid tussen verblijven in het gebied en verplaatsen.

Bij de verdere uitwerking wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de locaties van de ondergrondse afvalcontainers en met de rijcurve (zodat onder meer hulpdiensten overal kunnen komen en de vuilniswagens de afvalcontainers kunnen bereiken). In het Programma van eisen Openbare Ruimte wordt dit verder uitgewerkt (zie ook 4.6).

Omdat de woningen een berging krijgen is het niet noodzakelijk fietsparkeervoorzieningen op straat aan te leggen. Bij de supermarkt, winkels, museum en GOED komen fietsparkeervoorzieningen conform de CROW-norm.

4.6 Openbare ruimte, groen, spelen en water

Om een aantrekkelijke woonomgeving te creëren wordt in het gebied ruim 7250 m² particulier groen ten behoeve van de gevel- en binnentuinen aangelegd. Verder wordt ruim 1300 m² openbaar groen aangelegd, onder andere op een deel van het centrale plein en achter het benzinstation. Daarbij komen er bomen in de straten. Waar je ook staat in de wijk, je hebt altijd zicht op essentieel groen (bijvoorbeeld bomen en geveltuinen). Omgerekend komt er per woning circa 40m² groen. Het groen op het parkeerdek van de Vomar is niet meegenomen in deze berekening. Bestaande (duurzame) bomen worden zoveel mogelijk gehandhaafd. Ze worden tijdens de bouw beschermd tegen beschadiging (kruin, de stam, wortels en de omringende grond). Indien handhaven niet mogelijk is worden de bomen herplant. Circa 900 m² van het gebied wordt ingericht als speelvoorziening, al dan niet in combinatie met de groenvoorzieningen. Verder biedt de autovrije inrichting van het gebied veel speelmogelijkheden.

De waterhuishouding in het gebied wordt verbeterd, aangezien de huidige verharding deels wordt vervangen door tuinen en groen. Alle verharde oppervlakken worden afgekoppeld. Uitgangspunt is de aanleg van een gescheiden rioolsysteem.

De maatvoering van het plein komt overeen met de grootte van de Botermarkt. De horeca aan het plein kan gebruik maken van het plein ten behoeve van terrassen.

In het Programma van eisen Openbare Ruimte worden hiervoor nadere eisen opgenomen.⁹ De volgende zaken komen als randvoorwaarde in ieder geval terug in het Programma van eisen Openbare Ruimte De Remise.

⁹ Evenals bij het opstellen van een bestemmingsplan worden ook in dit SpvE De Remise geen bepalingen opgenomen die betrekking hebben op de feitelijke inrichting van straten, de exacte locaties voor afvalinzameling, de plekken voor groen etc. Het plan laat de functies toe, maar zegt niet hoe en waar die uiteindelijk feitelijk worden uitgevoerd. Dat aspect wordt uitgewerkt in het programma van eisen openbare ruimte (PvE). Er is inmiddels een voorontwerp PvE Openbare ruimte voor dit gebied opgesteld.

- *Maatvoering/profielen van de wegen*
 - straat met voor- of geveltuin : profiel minimaal 9,0 meter (voor- of geveltuinen maximaal 1 meter);
 - straat zonder voor- of geveltuin : profiel minimaal 8,5 meter
- *Bezoekersparkeren*
 - bezoekers van de Vomar, winkels en GOED parkeren op de Vomar of in zijstraten bedrijventerrein (zoals nu ook al gebeurt);
 - overige bezoekers: op de Vomar en in zijstraten van het bedrijventerrein. Het parkeerdek van de Vomar ligt circa 200 meter van alle nieuwbouw en is daarmee beloopbaar;
 - bezoekersparkeren museum: 10 openbare parkeerplaatsen op straat;
 - fietsparkeren volgens Crow-norm.
- *Eenrichtingsverkeer Stephensonstraat*

Grens van de plek waar nu eenrichtingsverkeer begint wordt teruggelegd tot hoek Marconistraat-Stephensonstraat om de verkeersveiligheid bij de Vomar te verbeteren.
- *Speelvoorzieningen*

Nadere ideeën worden uitgewerkt in nauwe samenwerking met de werkgroep Connexxionterrein.
- *Afvalinzameling*

Per 30-60 huishoudens komt één ondergrondse afvalcontainer (ruimtereservering 2x2 meter; afstand tot gevel minimaal 3 meter).
- *Bochtstralen/rijcurve*
 - de straten (bochten) in het plangebied voldoen aan de eisen die gesteld worden aan bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten (o.a. toegankelijk voor brandweerwagens);
 - de straten voldoen aan de eisen die gesteld worden aan de bereikbaarheid van de vuilniswagens. Deze moeten een doorgaande route kunnen rijden (dus zonder te keren) naar de ondergrondse afvalcontainers.
 - de woningen in het hele gebied zijn bereikbaar voor incidentele zaken zoals verhuishwagens en dergelijke.

4.7 Energie en Duurzaamheid

In het SpvE de Remise wordt op de volgende punten aandacht besteed aan duurzaamheid:

- ontwikkelaar en gemeente hebben meegedaan aan de testfase GPR stedenbouw. Dit is een systeem dat de duurzaamheid van een stedenbouwkundig plan test;
- in het op dit moment geheel verharde terrein van de Remise wordt een plein deels groen aangelegd en komen er op veel plekken privé-tuinen en geveltuinen. Hiermee wordt het aandeel onverhard oppervlak aanzienlijk uitgebreid;
- 100% van het regenwater wordt afgekoppeld indien dit technisch mogelijk is. In ieder geval is sprake van een gescheiden systeem.

Ten behoeve van het project heeft zoals gezegd een nadere toets plaatsgevonden naar de duurzaamheid van de plannen. Dit onderzoek heeft geresulteerd in het rapport “Duurzaamheidsprofiel plan De Remise”. Dit rapport is opgenomen in de aparte onderzoekenbundel.

De vertaling van de plangegevens en de stedenbouwkundige keuzen van het plan De Remise naar een duurzaamheidsprofiel in GPR Stedenbouw toont aan dat voldoende aandacht is besteed aan duurzaamheid. Dat wordt met name zichtbaar op het thema gebruikskwaliteit: hier wordt een vier sterrenkwaliteit gerealiseerd.

De themascores liggen op drie thema's net boven de 7, op gebruikskwaliteit wordt een 9,1 gehaald. Het thema milieu blijft onder de 7, met name door het ontbreken van een waterstructuur.

Naar aanleiding van de wens van de gemeente om van de Remise een extra duurzame wijk te maken heeft de ontwikkelaar de volgende punten toegevoegd aan het reeds opgenomen duurzaamheidspakket:

Energie

- De dakconstructie wordt sterk genoeg gemaakt om (in de toekomst) zonnecellen of een zonneboiler op het dak te kunnen plaatsen (bij 80% van de daken).
- Bij de verkoop worden zonnecellen, zonneboiler en extra isolatie als optie meegenomen.

Water en groen

- De straten worden groener gemaakt door het plaatsen van meer heggen, voor/geveltuinen en bomen dan in de oorspronkelijke plannen was bedacht.
- Gevelbeplanting wordt opgenomen in het architectonisch ontwerp.

4.8 Programma (functies)

Het gebied wordt in hoofdzaak een woongebied. Beroepsuitoefening aan huis is toegestaan, mits ondergeschikt aan de woonfunctie. Daarnaast komen er maatschappelijke en commerciële voorzieningen. De bestaande bedrijvenbestemming aan de Stephensonstraat blijft gehandhaafd; er komen naast de grondgebonden woningen, appartementen boven de GOED, boven de Vomar en in het Remisegebouw.

Publieksaantrekkelijke niet-woonfuncties krijgen hun ingang aan het plein en/of Stephensonstraat en/of Leidsevaart.

4.8.1 Wonen

Achtergronden/uitgangspunten

- In het FSPvE Connexxionterrein 2007 was 30% sociale woningbouw voorzien. Ook nu is uitgangspunt dat 30% van het totaal aantal woningen in De Remise als sociale woning wordt gerealiseerd. Dit kunnen zowel koop- als huurwoningen zijn. Kanttekening bij deze afspraak is dat als tijdens de totstandkoming van de nieuwe woonvisie blijkt dat de totale hoeveelheid sociale woningen in de gemeente de behoefte in de gemeente dekt gedurende de periode waarover deze woonvisie geldt, dat binnen het project kan worden afgeweken van de 30%-eis.
- Het voorziene prijsniveau van de sociale koopwoningen in het plan ligt rond de € 200.000,-. Het voorziene prijsniveau voor de overige koopwoningen ligt op circa € 250.000,- en hoger. Dit is hoger dan de gemiddelde taxatiewaarde van de woningen in de Leidsevaartbuurt en brengt dus differentiatie in het al aanwezige woningaanbod. Niet alleen in prijs, maar ook in een betere kwaliteit (o.a. grootte en wooncomfort). De bouw van deze woningen zal een positief effect hebben op de bestaande voorraad en de investeringsbereidheid hierin. Door het toevoegen van kwalitatief betere woningen dan in de buurt aanwezig zijn, kan doorstroming bewerkstelligd worden. Daarnaast worden bestaande bewoners hierdoor gestimuleerd om in hun woningen te investeren. De Leidsevaartbuurt wordt door PréWonen gezien als een vitale en gewilde wijk (vgl. Leefbaarheidmonitor).
- Het huidige aandeel huurwoningen in de Leidsevaartbuurt bedraagt 35%¹⁰ van het totaal aantal woningen. Om doorstroming voor elkaar te krijgen, zou een deel van de appartementen ook in de middeldure en dure huursector gerealiseerd moeten worden. Uit het woonwensenonderzoek uit 2009 blijkt dat ouderen graag huren en tevens voor kwaliteit kiezen.

Voor de (financiële) haalbaarheid van het plan is het noodzakelijk dat er voor de ontwikkelaar vrijheid is het aanbod op de marktvraag af te stemmen. Vooralnog is het de bedoeling om naast het sociale segment ook woningen in een middelduur en hoger prijssegment in te zetten.

¹⁰ Bron: Jaarstatistiek Haarlem 2010

4.8.2 Maatschappelijke voorzieningen

Aan de Leidsevaart wordt het NZH-museum ondergebracht in het solitaire markante Remisegebouw op een zichtlocatie¹¹. Het museum heeft een toegang aan het plein en een duidelijk gezicht en voorkant aan de Leidsevaart. Het is de bedoeling dat de oude trams het plein op kunnen rijden.

Aan de Stephensonstraat komt een gezondheidscentrum onder een dak (een GOED). In het GOED kan onder meer een Zorgsteunpunt en een Centrum voor Jeugd en Gezin worden ondergebracht. Ook is een fysiotherapiepraktijk, een kinderdagverblijf en de vestiging van een apotheek mogelijk.

Boven het GOED zijn appartementen voorzien. Aandachtspunt hier is het mogelijke railverkeerslawaaï op deze woningen als gevolg van het spoor Haarlem-Leiden. Uit nader geluidonderzoek moet blijken of hier aanvullende geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn. Zowel het museum als het GOED krijgen een gemengde bestemming, om ook bijvoorbeeld de vestiging van een fitnesscentrum open te houden.

4.8.3 Bedrijvigheid

De bestaande bedrijven aan de Stephensonstraat maken geen deel uit van het plangebied.

Uitgangspunt is evenwel dat deze bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt door de komst van de nieuwe wijk. De bestaande bedrijfsfuncties langs de Stephensonstraat leveren ‘milieutechnisch’ gezien, geen beperkingen op voor de plannen om aan de achterzijde van deze bedrijven woningen te realiseren.

Het ruimtelijk beleid biedt beleidsvrijheid voor maatwerk daar waar het gaat om het mogelijk maken van woningen in de nabijheid van bedrijven. Uitgangspunt is dat een goed woon- en leefmilieu wordt gegarandeerd.

Langs de Stephensonstraat zijn volgens het vigerende bestemmingsplan, bedrijven toegestaan tot en met maximaal categorie 3 van de zoneringslijst die hoort bij het bestemmingsplan Pijlslaan e.o.. Van de bedrijven aan de Stephensonstraat, die met hun rug grenzen aan het plangebied (de “even” nummers) valt één bedrijf binnen een hogere categorie, namelijk de verfgroothandel op nummer 44. Volgens de zoneringslijst vallen groothandels in verf formeel binnen categorie 4. Dat een groothandel in verf in een hogere milieucategorie is ondergebracht heeft te maken met de wijze van opslag. Dit bedrijf levert volgens de milieu-afdeling van de gemeente, milieutechnisch gezien echter geen enkel probleem op. Het bedrijf kan worden aangemerkt als een lagere milieucategorie die geen beperkingen oplevert voor de voorgenomen woningbouw.

In de overige – even - panden zijn bedrijven gevestigd met een lagere milieucategorie. De bedrijven aan de overzijde (dus de oneven kant) vormen eveneens geen belemmering voor de voorgenomen woningbouw. Indien er sprake zou zijn van een beperking in de uitbreidingsmogelijkheden van deze bedrijven, komt de eventueel daaruit voortvloeiende planschade, ten laste van de ontwikkelaar (dit aspect wordt meegenomen in de anterieure overeenkomst).

De benzinepomp met wasstraat aan de Leidsevaart valt binnen milieucategorie 2 en levert geen beperkingen op voor de voorgenomen woningbouw.

Het vigerende bestemmingsplan Pijlslaan e.o. staat dienstwoningen toe bij de bedrijven aan de Stephensonstraat.

Voor wat betreft de nieuwe woningen geldt, dat binnen de woonfunctie beroepsuitoefening aan huis is toegestaan, mits ondergeschikt aan de woonfunctie.

¹¹ Uitgangspunt is dat het NZH-museum ondergebracht wordt in het nieuwe Museumgebouw aan de Leidsevaart. De maximale bouwhoogte (zie plankaart) is hierop afgestemd. Op het moment dat de aanvraag om omgevingsvergunning (bouwaanvraag) voor het remisegebouw met museum wordt ingediend moet er een haalbaarheidsstudie liggen, waaruit blijkt dat het gebruik als bovenwijkse voorziening, zoals het NZH museum, voor zeker 10 jaar is gegarandeerd. Kan die garantie op dat moment onvoldoende aannemelijk worden gemaakt, dan is alleen een gebouw mogelijk zonder bovenwijkse voorziening en met een maximale bouwhoogte van 15 meter (het grondvlak blijft gelijk).

4.8.4 Commerciële voorzieningen

De bestaande Vomar wordt verbouwd en deels verplaatst. De ingang blijft aan de Stephensonstraat en er komt mogelijk een ingang aan het plein. Het toegestane winkelvloeroppervlak is maximaal 2.627 m², overeenkomstig het meetrapport van Interim Bouwconsult dd 12 september 2011 (zie onderzoekenbundel).

Ter ondersteuning van de supermarkt is 500m² aanvullende detailhandel toegestaan ten behoeve van speciaalzaken, zoals een drogisterij. Deze extra detailhandelmeters mogen niet worden toegevoegd aan de supermarktmeters. Aan het plein kan horeca komen (maximaal horecacategorie 2), zoals een restaurant of een café. Deze vorm van horeca is ook mogelijk bij het museum. Op het plein zijn terrassen mogelijk.

De commerciële voorzieningen hebben een toegang aan het plein en/of aan de Stephensonstraat en/of Leidsevaart.

4.9 Overige omgevingsaspecten

4.9.1 Bodem

De bodem van een deel van het plangebied is verontreinigd. Een goedgekeurd bodemsaneringsplan wordt meegenomen in de verdere planontwikkeling.

4.9.2 Geluid

Wegverkeerslawaai

Onderzocht is of wegverkeerintensiteiten op de Leidsevaart, Stephensonstraat, Pijlslaan en N208 en de daarbij behorende geluidbelasting binnen voorkeursgrenswaarden blijven. Geconstateerd is dat in een aantal gevallen de voorkeursgrenswaarden worden overschreden. In die gevallen moet er, naast maatregelen zoals geluidluwe gevels, ten behoeve van de nieuwbouw, ook de ontheffingsprocedure hogere waarden doorlopen worden. Deze hogere-waarden procedure wordt meegenomen bij de vergunningverlening.

Spoorweglawaai

Het Connexionsterrein ligt op betrekkelijk korte afstand van de spoorlijn Haarlem-Leiden. Het gebied wordt deels afgeschermd door de bedrijfsbebouwing langs de Stephensonstraat. Onderzocht is wat de geluidbelasting als gevolg van railverkeerslawaai is op de voorgenomen appartementen boven de GOED, op de eventuele woonbebouwing boven de Vomar en in het plangebied zelf. Geconstateerd is dat in een aantal gevallen de voorkeursgrenswaarden worden overschreden.

Daar waar sprake is van een overschrijding moet, naast maatregelen zoals geluidluwe gevels ten behoeve van de nieuwbouw, ook de ontheffingsprocedure hogere waarden doorlopen worden. Deze hogere-waarden procedure wordt meegenomen bij de vergunningverlening.

De geconstateerde geluidwaarden weg- en spoorweglawaai vormen geen belemmering voor de verdere planontwikkeling.

Het akoestisch onderzoek De Remise Haarlem is opgenomen in de aparte onderzoekenbundel.

4.9.3 Luchtkwaliteit

In het kader van de Wet luchtkwaliteit is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd om de inpasbaarheid van het plan te bepalen. Uit het onderzoek blijkt dat in de nieuwe situatie de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden. Verder blijkt dat de bijdrage van het plan aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ zeker minder bedraagt dan 1,2 µg/m³ en daarom niet in “betekende mate” is. Dit betekent dat het plan vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar is.

Het onderzoek naar de luchtkwaliteit is opgenomen in de aparte onderzoekenbundel.

4.9.4 Externe veiligheid

In de omgeving van het plangebied zijn geen bedrijven die onder het Besluit externe veiligheid milieubeheer (Bevi) vallen, ook liggen er geen (grote) gasleidingen. Er vindt in het gebied geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Er heeft in maart 2011 een quickscan naar de externe veiligheid op het remiseterrein plaatsgevonden. Geconcludeerd is dat alle risicobronnen op een zodanige afstand van het plangebied liggen dat deze, conform de wet- en regelgeving met betrekking tot externe veiligheid, niet nader onderzocht hoeven te worden. De externe veiligheid vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

Deze quickscan is opgenomen in de aparte onderzoekenbundel.

4.9.5 Water

Uitgangspunt bij nieuwe ruimtelijke plannen is dat voorkomen moet worden dat door intensivering van bebouwing en verharding, de waterhuishoudkundige situatie in een gebied verslechtert. Als extra verharding wordt toegevoegd moet dit derhalve worden gecompenseerd door het toevoegen van water. Het Connexxionterrein is momenteel vrijwel geheel verhard. Watercompensatie is derhalve niet noodzakelijk. De waterhuishoudkundige situatie in het gebied wordt in feite enorm verbeterd door het verwijderen van de verharding ten behoeve van de bouw van de grondgebonden woningen met tuinen en de aanleg van groen in de straten. Daarbij wordt het verhard oppervlak afgekoppeld.

In maart 2011 heeft onderzoeksbureau Tauw een Watertoets Remise Haarlem uitgevoerd. De resultaten en aanbevelingen worden meegenomen in de verdere planontwikkeling. Deze watertoets waarborgt dat waterhuishoudkundige aspecten in een vroegtijdig stadium worden onderzocht en de uitkomsten van de watertoets meegenomen worden in het verdere proces. Het rapport is opgenomen in de aparte onderzoekenbundel.

4.9.6 Flora en Fauna

Ten behoeve van deze ontwikkeling is begin 2011 een onderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna in het plangebied. De resultaten zijn opgenomen in het rapport "Natuurtoets VOF De Remise te Haarlem" (zie onderzoekenbundel). Uit dit onderzoek blijkt dat er in het gebied mogelijk vleermuizen, gierzwaluwen en huismussen voorkomen. Tevens is er kans dat er broedvogels nestelen in het broedseizoen. Uit nader onderzoek, verricht in de maanden april tot en met september 2011 blijkt dat er in het gebied geen verblijfplaatsen van gierzwaluw of huismus aanwezig zijn. Ook zijn er geen verblijfplaatsen, foerageergebieden of vliegroutes van vleermuizen geconstateerd. Door de gewenste ontwikkeling wordt de Flora- en faunawet niet overtreden. De Flora- en faunawetgeving vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

De rapporten zijn opgenomen in de aparte onderzoekenbundel.

4.9.7 Sociale veiligheid

Bij de herinrichting van dit gebied moet worden voldaan aan een aantal eisen op het gebied van veiligheid, zoals die binnen de gemeente Haarlem worden gehanteerd. Hierbij spelen de fysieke veiligheid en de sociale veiligheid beide een rol. Enerzijds is er de fysieke component; deze ligt vast in wetgeving. Anderzijds is er de sociale veiligheid, dus dat mensen zich prettig en veilig in hun woonomgeving voelen. Op gebouwniveau wordt in ieder geval voldaan aan het politiekeurmerk.

5 Planning en uitvoerbaarheid

5.1 Planning

De planning voor dit project is opgenomen in bijlage 6 bij dit SPvE De Remise 2012.

5.2 Participatie/maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het SPvE De Remise 2012 heeft een uitgebreid participatieproces doorlopen.

Nadat door de samenwerkende partijen was geconstateerd dat het vastgestelde FSPvE connexionterrein uit 2007 op bepaalde onderdelen aangepast en nader uitgewerkt moest worden zijn aanvullende randvoorwaarden opgesteld¹². In hoofdstuk 2.2 is reeds ingegaan op het proces.

Bij het proces is de werkgroep Connexionterrein zeer nauw betrokken geweest. De werkgroep maakte deel uit van de projectgroep. De inbreng van deze actieve werkgroep heeft geleid tot diverse aanpassingen en concrete verbeteringen in het plan. De werkgroep heeft de buurt lopende het proces geïnformeerd en regelmatig geraadpleegd over de voorgenomen plannen.

Ook heeft de ontwikkelaar een aantal keren met buurtbewoners overleggen gevoerd over de plannen.

Het ontwerp SPvE is gepubliceerd en heeft 6 weken ter inzage gelegen (020611 – 150711). Op 6 juli 2011 is in de wijk een informatieavond georganiseerd. Deze is druk bezocht. Onder meer naar aanleiding van de reacties die zijn ontvangen op het ontwerpplan is nader onderzoek verricht naar mogelijke oplossingen. In een aantal gevallen heeft dit geleid tot aanpassingen en veranderingen in het plan.

Met de raadsvaststelling van het SPvE ligt de basis van het plan vast. Het SPvE De Remise 2012 wordt aangemerkt als een beleidsregel, waaraan de vergunningaanvragen worden getoetst.

De werkgroep Connexionterrein wordt ook in het vervolgproces weer nauw betrokken.

5.3 Financiële uitvoerbaarheid

De kosten voor de bouw van de nieuwe wijk De Remise komen ten laste van de ontwikkelaar. Ook de gemeentelijke kosten (bovenwijkse voorzieningen, plankosten etc.) komen ten laste van de ontwikkelaar en zijn vastgelegd in een anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar.

¹² Een overzicht van alle randvoorwaarden is opgenomen in bijlage 1. In bijlage 2 zijn FSPvE 2007 naast SPvE 2012 gelegd, zodat in een oogopslag de wijzigingen en aanpassingen zichtbaar zijn.

BIJLAGE 1 Overzicht randvoorwaarden SPvE De Remise 2012

(per deelonderwerp)

A. Dichtheid en bouwhoogte (4.3)

Randvoorwaarden:

1. FSI: max 1.16.
2. Maximaal toegestane goot- en bouwhoogtes: zie plankaart.
3. Het Remisegebouw heeft een voetprint van 800 m². De goot- en bouwhoogtes (met en zonder museum/bovenwijkse voorziening): zie plankaart
4. Kappen hebben maximale hoek van 70 graden, met uitzondering van de kappen van de nieuwbouw aan de Boogstraat; deze hebben een maximale hoek van 60 graden.
5. In verband met de flexibiliteit in het plan is de 10% vrijstellingsregeling, die gebruikelijk is bij bestemmingsplannen (10% afwijken van de opgenomen maten is gemotiveerd mogelijk), ook van toepassing op dit SPvE De Remise 2012. Deze 10% regeling wordt niet gebruikt bij de hoogtematen van het Remisegebouw.

B. Beeldkwaliteit en verkaveling (4.4)

Randvoorwaarden:

1. Beeldkwaliteit: het toetsingskader Ruimtelijke kwaliteit is opgenomen in bijlage 4.
2. Er zijn geen doodlopende straten/stegen.
3. Langs alle gevels zijn inpandig buitenruimtes mogelijk, deze steken niet voorbij de rooilijn, met uitzondering van buitenruimtes die bijdragen aan de vormgeving van het gebouw en aan de gebouwen rond het plein. Buitenruimtes mogen hier vanaf een hoogte van 6 meter maximaal 1 meter buiten het volume steken. Het ontwerp van de balkons mag geen afbreuk doen aan de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit.
4. Het stratenpatroon sluit aan op bestaande straten en maakt bebouwingsprofielen af.
5. Profielen in straten met voor/geveltuinen zijn minimaal 9.0 meter ; bij huizen zonder geveltuin is het profiel minimaal 8,5 meter.
6. Bouwblokken hebben voldoende interne diepte, om functieverandering in de tijd op te vangen;
7. Langs de bestaande sloot (ten noorden van de Edisonstraat) wordt minimaal 5 meter als tuin uitgegeven.
8. De rooilijn van het museumgebouw aan de Leidsevaart ligt minimaal 2 meter terug ten opzichte van de rooilijn aan de Leidsevaart.

C. Infrastructuur en parkeren (4.5)

Randvoorwaarden verkeersstructuur:

1. Geen rechtstreekse autoverbinding tussen de Stephensonstraat en Leidsevaart.
2. De ontsluiting voor langzaam verkeer vanuit alle windrichtingen.

Randvoorwaarden ontsluiting:

1. Auto-ontsluiting bezoekers en bevoorrading van de Vomar en speciaalzaken wordt geregeld via de Stephensonstraat.
2. Expeditie van de Vomar en speciaalzaken vindt inpandig plaats, direct vanuit de Stephensonstraat.
3. Het gebied wordt een in hoofdzaak autovrije wijk.

Randvoorwaarden parkeren:

1. Parkeren wordt geregeld conform de vastgestelde parkeernorm die geldt op het tijdstip van de vergunningaanvraag. Parkeren wordt opgelost binnen het plangebied.
2. Bewoners parkeren in/op de centrale parkeergarage; per woning wordt een parkeerplaats meeverkocht.
3. Parkeerplaatsen op het parkeerdak van de Vomar zijn geschikt voor dubbelparkeren; voor de supermarkt en speciaalzaken, maar ook voor bewoners/bezoekers (24 uur toegankelijk).
4. Het parkeren door bezoekers van de detailhandel mag ook op straat plaatsvinden (conform de huidige praktijk), op openbare parkeerplaatsen.
5. Voor het parkeren ten behoeve van museum zijn op straat parkeerplaatsen ingericht conform CROW.
6. De in/uitrit van de parkeergarage en de hellingbaan is opgenomen in de bebouwing.
7. Fietsenstalling ten behoeve van de voorzieningen: conform CROW norm; woningen krijgen een (fietsen)berging.

D. Openbare ruimte, groen, spelen en water (4.6)

Randvoorwaarden:

1. 7250 m2 particulier groen; 1300 m2 openbaar groen
2. Het plein krijgt een oppervlakte van ten minste 3000 m2 (komt overeen met de Botermarkt).
3. Reservering 900 m2 tbv speelvoorzieningen, eventueel in combinatie met groenvoorzieningen.
4. Afkoppeling regenwater waar technisch mogelijk/gescheiden rioolstelsel.
5. De waterhuishouding wordt verbeterd onder meer door verwijdering verharding.
6. Alle verharde oppervlakken worden afgekoppeld.
7. Waar je ook staat, je hebt altijd zicht op een essentieel groen element (zoals een boom en geveltuint).
8. Het inrichtingsplan openbare ruimte (PvE openbare ruimte) voor de inrichting waaronder de groenvoorzieningen (met groenplan) maakt onderdeel uit van de verdere planvorming. De randvoorwaarden van de inrichting van het gebied zijn (deels) reeds opgenomen in hoofdstuk 4.6.
9. Bestaande (duurzame) bomen worden zoveel mogelijk gehandhaafd. Ze worden tijdens de bouw beschermd, zowel betreft de kruin, de stam, als de wortels en de omringende grond. Indien handhaven niet mogelijk is worden deze bomen herplant.

E. Energie en duurzaamheid (4.7)

Randvoorwaarden:

Water

1. het aandeel onverhard oppervlak wordt aanzienlijk uitgebreid ten opzichte van de huidige situatie (aanleg groenplein, bomen in de straten, voor- achter en geveltuinen);
2. 100% van het regenwater wordt afgekoppeld.

Energie

3. De dakconstructie wordt sterk genoeg gemaakt om (in de toekomst) zonnecellen of een zonneboiler op het dak te kunnen plaatsen (bij 80% van de daken).
4. Bij verkoop van de woningen worden zonnecellen, zonneboiler en extra isolatie als optie aangeboden.

Groen

5. De straten worden groener gemaakt door het plaatsen van meer heggen, voortuinen en bomen dan oorspronkelijk ingetekend (zie verder onder D).

6. Gevelbeplanting wordt opgenomen in het architectonisch ontwerp.

F. Programma (4.8)

Randvoorwaarden functies:

1. Publieksaantrekkende niet-woonfuncties, waar onder horeca, hebben primair hun ingang aan het plein en/of Stephensonstraat of Leidsevaart.

Randvoorwaarden wonen:

1. Het voorziene prijsniveau van de koopwoningen in het plan ligt op circa € 200.000 ,-- voor de sociale koopwoningen en € 250.000,-- en hoger voor de overige koopwoningen.
2. Beroepsuitoefening aan huis is toegestaan, mits ondergeschikt aan de woonfunctie.
3. 30% van het totaal aantal woningen in De Remise wordt als sociale woning gerealiseerd. Dit kunnen zowel koop- als huurwoningen zijn. Hiervan kan worden afgeweken als de nieuwe Woonvisie daar aanleiding toe geeft. (zie 4.8.1).

Randvoorwaarden maatschappelijke voorzieningen:

1. Ruimte voor een Gezondheidscentrum-onder-één-dak (GOED) met gemengde bestemming.
2. De ontsluiting van het GOED en het NZH-museum wordt in de planvorming meegenomen.
3. Het GOED, alsmede de maatschappelijke functies worden geclusterd aangeboden, bij voorkeur binnen één gebouw (conform Structuurplan Haarlem 2020).
4. Het GOED heeft een oppervlakte van tenminste 1.000 m2 bvo en kan worden aangevuld met een zorgsteunpunt voor de seniorenwoningen en een Centrum voor Jeugd en Gezin.
5. Het Museumgebouw is solitair gevestigd op de zichtlocatie aan de Leidsevaart.

Randvoorwaarden bedrijven:

1. De bestaande bedrijfsfuncties in de Stephensonstraat blijven gehandhaafd.

Randvoorwaarden commerciële voorzieningen

1. De (nieuwe) Vomar heeft een winkelvloeroppervlakte van maximaal 2.627 m2, overeenkomstig de vergunde (en gemeten) situatie van de bestaande Vomar. Er mag maximaal 500 m2 bvo extra detailhandel worden toegevoegd in de vorm van speciaalzaken. Deze extra detailhandelmeters worden niet toegevoegd aan de supermarktmeters.
2. Horecafuncties (maximaal horecacategorie 2) zijn mogelijk aan het plein (solitair en/of verbonden aan het museum); tevens zijn terrassen toegestaan bij de horecafuncties.

G. Overige (4.9)

Randvoorwaarden milieu

1. Bodemsaneringsplan
2. Geluidonderzoek rail- en wegverkeerslawaai: opgenomen in de onderzoekenbundel
3. Onderzoek externe veiligheid: opgenomen in de onderzoekenbundel
4. Faunaonderzoek (oa vleermuis en zwaluw): opgenomen in de onderzoekenbundel
5. Luchtonderzoek: opgenomen in de onderzoekenbundel

BIJLAGE 2 Overzicht aanpassingen SPvE 2012 ten opzichte van FSPvE 2007

Dit overzicht is een beknopte vergelijking tussen het FSPvE uit 2007 en het SPvE Remise 2012. De uitwerkingen en de toelichting van de actualisering zijn terug te lezen in het SPvE De Remise 2012 zelf.

	SPvE Connexionterrein (juni 2007)	SPvE De Remise 2012
Plangebied	Exclusief terrein huidige NZH-museum en exclusief Vomar	Inclusief terrein huidige NZH-museum Inclusief Vomar
Beschikbare oppervlakte	22.500 - 30.000 m ²	34.793 m ²
Verdeling woonfunctie - niet woonfunctie	Circa 70-30	Circa 70-30
Aantal woningen	circa 160	circa 200-220
FSI	0,75-1,0	1,16
Soorten woningen	<ul style="list-style-type: none"> • 10% sociale huurwoningen • 20% middel(dure) huurwoningen • 20% sociale koopwoningen • 30% middeldure koopwoningen • 20% dure koopwoningen 	<p>30% sociale koop- en/of huurwoningen. Afwijken van dit % is mogelijk als tijdens de totstandkoming van de nieuwe woonvisie blijkt dat de totale hoeveelheid sociale woningen in de gemeente de behoefte in de gemeente dekt gedurende de periode waarover deze woonvisie geldt.</p> <p>Het voorziene prijsniveau van de sociale koopwoningen in het plan ligt rond de € 200.000,-- en op € 250.000,-- en hoger voor het duurdere segment.</p>
Beeldkwaliteit bebouwing	---	Toetsingskader Ruimtelijke Kwaliteit > Bijlage 4.
Woonwagens	Maximaal 7 woonwagens	Geen woonwagens; de voorziene woonwagens blijven in de Waarderpolder met een afbouwregeling
Maatschappelijke voorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> • Brede school (1.500 m²) gecombineerd met kinderopvang (800 m²) en buitenschoolse opvang • GOED 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen school • GOED circa 1.000 m²: kan worden gecombineerd met een zorgsteunpunt voor zorgwoningen, kinderopvang, centrum voor Jeugd en Gezin en andere zorg- en welzijnvoorzieningen, zoals een apotheek en een fitnesscentrum
Funciemenging	<ul style="list-style-type: none"> • Zo veel mogelijk functies aan plein • Lichte funciemenging toegestaan aan begane grond bebouwing Leidsevaart 	<ul style="list-style-type: none"> • Zoveel mogelijk verschillende niet-woonfuncties aan plein • Lichte funciemenging toegestaan begane grond bebouwing Leidsevaart

	<ul style="list-style-type: none"> Zwaardere vorm van functiemenging aan Stephensonstr(zie bedrijven) 	<ul style="list-style-type: none"> Zwaardere vorm van functiemenging aan Stephensonstraat (conform vigerende bestemmingsplan Pijlslaan e.o.)
Sport	Sportschool, fitness (400 m2) (sociaal medische cluster)	De GOED krijgt een gemengde bestemming waar o.m. ook fitness mogelijk is
Kantoren	<ul style="list-style-type: none"> geen nieuwe afzonderlijke kantoorbebouwing bij behoud bestaande connexxionkantoor> herbestemmen tot bedrijfsverzamelgebouw (evt met ateliers praktijkruimtes) 	<ul style="list-style-type: none"> Bestaande Connexxionkantoor wordt gesloopt; er komen geen nieuwe kantoorbestemmingen in het gebied. Ondergeschikte beroepsuitoefening aan huis – en dus ook ondergeschikte kantoorfuncties – zijn binnen de woonfunctie toegestaan.
Detailhandel	<ul style="list-style-type: none"> bestaande supermarkt handhaven nieuwe bouwmarkt 	<ul style="list-style-type: none"> supermarkt met winkelvloeroppervlakte van maximaal 2.627 m2 (overeenkomstig de vergunde (en gemeten) situatie) 500 m2 extra detailhandel tbv speciaalzaken. Extra m² mogen niet voor uitbreiding Vomar worden gebruikt. Geen nieuwe bouwmarkt.
Horeca	-	<ul style="list-style-type: none"> horecavestiging maximaal 2 bedrijven; maximaal horecacategorie 2, aan het plein, al dan niet gecombineerd met museum, al dan niet met terrassen op het plein
NZH Museum	geen museum	Vrijstaand museumgebouw aan de Leidsevaart (adhv haalbaarheidsstudie)
Bedrijven	<ul style="list-style-type: none"> bedrijfsfunctie handhaven langs Stephensonstr max. milieucat. 3→ groothandel en ambachtelijke bedrijvigheid; mogelijkheid onderzoeken van extra bouwlaag aan de Stephensonstraat 4000 m2 overige bedrijvigheid 	<ul style="list-style-type: none"> bedrijfsfunctie handhaven langs Stephensonstraat max. milieucategorie 3. circa 2.750 m2 overige bedrijvigheid extra bouwlaag aan de Stephensonstraat is op grond van het bestemmingsplan Pijlslaan e.o. reeds toegestaan) NB de bedrijvenstrook aan de Stephensonstraat maakt <u>geen</u> deel uit van deze planontwikkeling.
Groen	<ul style="list-style-type: none"> groenplein (ruimtelijk van 4.500 m2) bomen in straten 	<ul style="list-style-type: none"> plein ten minste 3.000 m2 (al dan niet gecombineerd met andere openbare functies, zoals speelvoorzieningen) circa 40m2 groen per woning bomen in straten/zicht op groen grondgebonden woningen met tuinen geveltuinten (duurzame) bomen worden gehandhaafd of herplant

Water	<ul style="list-style-type: none"> • waterhuishouding moet worden verbeterd • alle verharde oppervlakken moeten worden afgekoppeld • nieuwe waterverbinding tussen spoorloot en Leidsevaart 	<ul style="list-style-type: none"> • waterhuishouding wordt verbeterd door verwijdering verharding (+aanleg tuinen/groen) • alle verharde oppervlakken worden afgekoppeld • geen nieuwe waterverbinding tussen spoorloot en Leidsevaart; bestaande sloot (in zuiden) maakt geen deel uit van het plangebied.
Speelvoorzieningen	100-200 m ² per ha	<ul style="list-style-type: none"> • 900 m² (al dan niet gecombineerd met andere openbare functies, zoals groen) • autovrije wijk (speelmogelijkheden op straat)
Verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • terughoudendheid met aantal aansluitingen op Leidsevaart • onderzoek naar ontsluiting via de Stephensonstraat • doorkruisbaarheid langzaam verkeer vanuit alle kanten • verkeersveilige oversteken op de meest drukke verkeerspunten 	<ul style="list-style-type: none"> • bestaande ontsluitingen op de Leidsevaart blijven gehandhaafd; verkeerscirculatie bij Geweerstraat wordt aangepast. • ontsluiting Vomar en centrale parkeergarage via de Stephensonstraat • doorkruisbaarheid langzaam verkeer vanuit alle kanten; • verkeersveilige oversteken op de meest drukke verkeerspunten; • in hoofdzaak autovrij
Parkeren	<ul style="list-style-type: none"> • alleen bezoekersparkeren op openbare weg • uitgangspunt is inpandig/ ondergronds parkeren • parkeergarage :NVN 2443 	<ul style="list-style-type: none"> • alleen bezoekersparkeren op openbare weg bij het museumgebouw, verlengde Geweerstraat en aan de Stephensonstraat bij de Vomar conform de huidige situatie (daar waar parkeren nadrukkelijk is toegestaan). • uitgangspunt is parkeren in de centrale parkeergarage en op het dak van de Vomar. • parkeergarage :NVN 2443 • parkeren volgens vastgestelde parkeernorm die geldt op tijdstip vergunningverlening • fietsparkeren volgens CROW-norm
Bodem	Saneringsplan	Saneringsplan: bouwen mag alleen met vastgesteld saneringsplan.
Luchtkwaliteit	Onderzoek	Onderzoek naar luchtkwaliteit is bij de onderzoekenbundel gevoegd.
Geluid	Onderzoek	De uitgevoerde geluidonderzoeken weg-railverkeerslawaaï zitten in de onderzoekenbundel.
Duurzaam bouwen	Conform nota duurzame nieuwbouwwoningen 2005	Eisen volgen uit GPR stedenbouw

Energie	Er moet een energievisie worden opgesteld EPL EPC	Eisen volgen uit GPR stedenbouw
Afval	Afvalinzameling ondergronds	Afvalinzameling ondergronds

BIJLAGE 3 Relevante beleidsuitgangspunten voor De Remise

1. Structuurplan Haarlem 2020 (vastgesteld in 2005)

Uitsnede plankaart Structuurplan Haarlem 2020



- Primair wordt het plangebied Connexxionterrein beschouwd als gebied waar het intensiveren van allerlei (geclusterde) voorzieningen voor welzijn en zorg kansrijk is en functiemenging geschikt wordt geacht. Hierbij heeft het accommoderen van meerdere functies binnen een gebouw in het kader van intensief ruimtegebruik de voorkeur ten opzichte van verspreid in het gebied aanbieden. Een gezondheidscentrum onder één dak is hier een goed voorbeeld van. Dit kan gekoppeld worden met andere welzijnsinstellingen als Centrum voor Jeugd en Gezin e.d. Het aanbieden van dit soort voorzieningen maakt het Connexxionterrein geschikt voor een specifieke type woondoelgroep, zoals senioren die zo lang mogelijk zelfstandig willen wonen.
- Het Structuurplan heeft het Connexxionterrein ook aangewezen als potentiële locatie voor een nieuwe basisschool in Zuidwest (*NB inmiddels is deze locatie niet meer in beeld voor een school*)
- De Leidsevaart is aangewezen als woonwerk-as, wat betekent dat langs deze as een menging van lichte niet-woonfuncties met woonfunctie passend wordt geacht.
- Daarnaast wordt in het Structuurplan aanbevolen de waterverbinding tussen de Leidsevaart en de spoorloot te verbeteren dan wel te vernieuwen. Aangezien de bestaande sloot buiten het plangebied ligt wordt dit aspect hier niet nader uitgewerkt.
- De bestaande werkgebieden in Haarlem, de Waarderpolder en bedrijvenstrook langs spoorlijn ten westen van het Connexxionterrein, dienen beschermd te blijven.
- De binnenstadstangent is een belangrijke openbaarvervoers-netwerk voor de bereikbaarheid van de binnenstad van Haarlem. Deze loopt ook langs de Leidsevaart.

- De monofunctionaliteit van de in het structuurplan aangewezen woongebieden moeten als dusdanig gewaarborgd blijven, waarbij slechts aan huis verbonden beroepen toegestaan zijn.
- Waar plek is om te intensiveren moeten ontwikkelingen worden gecombineerd door ze te stapelen (dubbel grondgebruik). Dubbel grondgebruik betekent bijvoorbeeld dat bij nieuwe woningen niet meer voor de deur geparkeerd wordt maar in een ondergrondse parkeergarage. Of de verplichting voor nieuwe bedrijven die veel ruimte in beslag nemen om boven op het bedrijf woningen of kantoren voor andere bedrijven te bouwen. Uitgangspunt voor het Structuurplan Haarlem is dat nieuwe ontwikkelingen zo veel mogelijk plaatsvinden binnen de bestaande bebouwing van de stad.
- Uitgangspunt voor het Structuurplan Haarlem is uitbreiding van het aantal woningen en arbeidsplaatsen conform de toekomstvisie en het OPH, met als randvoorwaarde dat de leefbaarheid van buurten niet wordt aangetast. De stad wordt dus wel drukker, maar kan door meer woningen en werkgelegenheid te bieden, voor extra ontplooiingsmogelijkheden zorgen. Er komt meer dynamiek die ook vooruitgang geeft. Er moet wel gezorgd worden dat er voldoende maatschappelijke voorzieningen zijn (onderwijs, gezondheidszorg, hulpverlening, etc)
- Uitgangspunt voor het Structuurplan Haarlem is dat wonen en werken meer worden gemengd, daar waar dat (milieu)technisch mogelijk is. Menging van wonen en werken maakt zowel woongebieden levendiger.

2. Woonvisie 2006-2012 (2006)

In de Woonvisie wordt het gemeentelijk beleid ten aanzien van de ontwikkeling van de woningvoorraad over de periode 2006-2012 geformuleerd. Kort samengevat kiest Haarlem voor: “meer, beter, dynamisch en betaalbaar”. Aandachtspunten hierbij zijn het ontwikkelen van een gedifferentieerd en duurzaam woningaanbod, het vernieuwen van de woningvoorraad, het vergroten van de toegankelijkheid en het verbeteren van de leefomgeving. Gestreefd wordt naar een dynamische woningmarkt met een goede doorstroming. Meervoudig ruimtegebruik en menging van de woonfunctie met werkfuncties (sociaal-economisch gemengde buurten) wordt hierbij gestimuleerd. Bij de uitbreiding van de woningvoorraad zal rekening gehouden worden met ontwikkelingen zoals vergrijzing en daling van de woningbezetting. Door onder andere meer betaalbare (huur)woningen te bouwen en meer koopwoningen te ontwikkelen wordt er gewerkt aan een zo passend mogelijk woonaanbod.

De nieuwe woonwijk De Remise is kansrijk in het faciliteren van “meer, beter, dynamisch en betaalbare” woningen, waarbij ook aandacht voor de bewoners met een specifieke zorgbehoefte passend is in relatie tot wat in het Structuurplan Haarlem 2020 voor dit gebied is beschreven.

NB momenteel (februari 2012) wordt gewerkt aan een actualisatie van de woonvisie.

3. Detailhandelsnota (2002)

De Vomar supermarkt aan de Stephensonstraat ligt goed centraal binnen de winkelstructuur die in Zuidwest bestaat. In de Detailhandelsnota wordt het EKP-terrein aan de Westergracht aangehaald als nieuw te ontwikkelen buurtwinkelcentrum voor het stadsdeel Zuidwest waar het Connexxionterrein onder valt. Hierdoor vervalt de uitbreidingsruimte die er nog was binnen de winkelstructuur met name in de dagelijkse voorzieningen van Zuidwest. Dit mede naar aanleiding van het dpo-onderzoek dat in 2001 is uitgevoerd, dat hoort bij het bestemmingsplan Pijlsiaan e.o. (2003).

4. Coalitieprogramma: Met het Oog op Morgen (2010-2014)

Samenvatting acties coalitieakkoord (voor zover hier relevant)

Actieve Haarlemmers

- Actief burgerschap

- Actieve rol bewoners tegengaan overlast en verloedering
- Participatie en inspraak die er toe doet
- Nieuwe vormen van participatie en inspraak
- Duidelijke rolverdeling overheid, partners en burgers

Groen en duurzaam

Een klimaatneutrale stad

- Actieplan Klimaatneutraal
- CO2 reductie en monitor
- Duurzaamheidstoets en -paragraaf investeringen

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling

- Ruimtelijke kwaliteit boven verdichting.
- Geen aantasting groen in en rond de stad
- Heroverweging bouwprojecten
- Structuurplan herzien (openbare ruimte, groenstructuur)
- Vervangen woonvisie

Duurzame mobiliteit en goede bereikbaarheid

- Bereikbaarheid duurzaam verbeteren
 - Fietsgebruik en openbaar vervoer stimuleren
 - Betere fietsvoorzieningen (stallingen, routes)
 - Groei autoverkeer in de stad afremmen
 - Autoluwe binnenstad
- e.a.

Versterking van de kwaliteit van groen en water

- Behoud groene zoom
 - Versterken bomen, plantsoenen, parken en perken
 - Bevorderen biodiversiteit
 - Ondersteunen burgers (groener maken eigen straat)
 - Groenarme wijken groener maken
 - In de hele stad ondergrondse afvalcontainers
 - Groenparagraaf in gebiedsvisies en plannen
- e.a.

Sociaal en betrokken

Betaalbaar wonen

- Betaalbaar bouwen (30% koop/huur stedelijk niveau)
 - Levensloopbestendig bouwen
 - Gevarieerd woningaanbod
 - Ruimte voor bouwen in het middensegment
 - Betaalbare woningen speciaal voor jongeren
- e.a.

BIJLAGE 4 Toetsingskader Ruimtelijke Kwaliteit

Inleiding

Dit toetsingskader is specifiek samengesteld voor het Remiseterrein. Allereerst worden de algemene uitgangspunten en beeldkwaliteitseisen beschreven. Daarna volgen beeldkwaliteitseisen per plandeel.

Dit toetsingskader komt na raadsvaststelling van het SPvE De Remise in de plaats van de welstandscriteria die voor dit gebied zijn opgenomen in de Welstands- en Monumentennota. Op het moment dat de Nota Ruimtelijke Kwaliteit is vastgesteld (deze vervangt de Welstands- en Monumentennota) dienen de criteria en randvoorwaarden uit die nota als toetsingskader.

Algemene uitgangspunten

Ligging in de omgeving en aansluiting maaiveld

- De voorzijde van de woning dient op de straat te zijn georiënteerd.
- Grotere onderbreking van de bebouwing langs de rooilijn is toegestaan, mits er op de lijn een ontworpen erfafscheiding wordt opgetrokken.

Massa en gevelcompositie

- Elk bouwblok bestaat uit verschillende architectonische eenheden (bij voorkeur woningen) met een maximale gevelbreedte van 8 meter.
- Aan de achterzijde (binnenzijde van de bouwblokken) zijn deze eenheden eveneens zichtbaar.
- Hierop uitgezonderd vormen stedenbouwkundige ensembles geplaatst op stedenbouwkundig gedifferentieerde plekken.
- Ook in de aansluiting op de bestaande bedrijvzone (Stephensonstraat) is een grotere schaal gewenst.
- De architectonische korrel onderscheidt zich door middel van nok- en goothoogte terugliggende rooilijn (max. 50cm), variatie in kozijnhoogte per architectonische eenheid, plasticiteit en detaillering.
- De panden zijn individueel herkenbaar, maar vormen samen een niet al te bonte verzameling.

Rooilijnen

- Bebouwing mag afwijken van de rooilijn met een marge van 50cm binnen het bouwvlak.

Plinten (begane grondlaag)

- De verschijning van de plinten dient ter ondersteuning van de levendigheid en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte.
- De begane grondlaag heeft open gevels, met zicht op de straat.
- Uitzondering hierop mogen de blinde gevels van de Vomar vormen. Deze worden echter ook zorgvuldig en met hoogwaardige materialen ontworpen.
- Bergingen liggen niet aan de openbare ruimte.

Luifels

- Luifels bij entrees en ter ondersteuning van de plintvoorzieningen zijn in principe niet toegestaan.
- Reclame-uitingen dienen te worden afgestemd op de vormgeving van het gebouw en worden getoetst aan het reclamebeleid.

Parkeergarage

- Het beeld van het dak en de inrichting van het dak is groen.
- Voorzieningen voor ventilatie/airco's en dergelijke dienen mee ontworpen te worden en samengesteld te zijn uit de gekozen gevelmaterialen.

Dak

- Op ten minste 50% van de architectonische eenheden (exclusief de parkeerdekken) zit een kap (o.a. Boogstraat, Geweerstraat, Leidsevaart).
- Per gebouw wordt er een installatiezone gereserveerd op een niet storende plek (uit het zicht) en deze wordt zorgvuldig vormgegeven.
- Kappen hebben een maximale hoek van 70 graden m.u.v. de kappen van de nieuwbouw aan de Boogstraat, deze hebben een maximale hoek van 60 graden.

Gemeenschappelijke buitenruimte

- De toegangshekken tot de achterommen maken onderdeel uit van het ontwerp en zijn van hoge kwaliteit.

Private buitenruimte/ erfafscheiding

- Langs alle gevels zijn inpandig buitenruimtes mogelijk, deze steken niet voorbij de rooilijn, met uitzondering van buitenruimtes die bijdragen aan de vormgeving van het gebouw en aan de stedenbouw gebouwen rond het plein. Buitenruimtes mogen hier vanaf een hoogte van 6 meter maximaal 1 meter buiten het volume steken. Het ontwerp van de balkons mag geen afbreuk doen aan de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit.
- Erkers zijn alleen toegestaan op bijzondere hoekwoningen met een stedenbouwkundige nadruk.
- Eventuele privacyschermen worden zorgvuldig vormgegeven.
- De onderkant van uitkragende elementen is onderdeel van het gebouwoontwerp.
- Erfafscheidingen zijn mee-ontworpen en uitgevoerd in metselwerk.

Entrees

- De entrees zijn helder, gerieflijk en overzichtelijk en dragen ook bij aan de levendigheid op straat.

Entrees van parkeergarage

- De garage-entree ligt op maaiveld in het gevelvlak en de helling naar het parkeerniveau start achter de poort (en de rooilijn).
- Toegang tot de gemeenschappelijke garage is met kwaliteit en met aandacht voor de sociale veiligheid ontworpen.

Detailering kleur en materialen

- Een mooie veroudering is onderdeel van de materiaalkeuze en detailering
- Gevels zijn opgetrokken in baksteen of wit gepleisterd. Voor bijgebouwen en opbouwen zijn andere hoogwaardige materialen ook mogelijk.
- In de gevel dient een subtiel, maar duidelijk waarneembaar reliëf te worden aangebracht door middel van neggen, kozijnhout, onderdorpels, gootlijsten etc.

- Er moet expliciet worden ontworpen aan voordeuren, kozijnen, balkon- en ander hekwerk, gootbakken, boeiboorden, lateien boven vensters en deuren, windveren etc.
- Niet toegestaan zijn grote oppervlakken (ongekleurd) beton.
- Roedes op glas van dubbel beglaasde ramen en op glas geplakt zijn niet toegestaan.
- Houtwerk dient merendeels te worden geschilderd in (crème)wit of met het metselwerk contrasterende aardewerk-tinten.
- Daken moeten worden gedekt met matte, keramische antraciet kleurige donkere of oranje pannen of met leien.
- Kunststof heeft niet de voorkeur. Wanneer gekozen wordt voor dit materiaal dient afgestemd te worden op natuurlijk materiaalgebruik, waaronder dieptewerking en profilering.

Aansluiting op de bestaande omgeving

- De aansluiting op de bestaande omringende wijken dient zeer zorgvuldig te gebeuren.
- Bestaande achterkanten en zijkanten krijgen een nette beëindiging door er weer achterkanten / zijkanten op aan te sluiten. Dit geldt ook voor bestaande voorkanten; zij krijgen nieuwe voorkanten tegenover zich.

Geweestraat

- De straat wordt in profiel doorgetrokken; nieuwe rooilijnen sluiten aan op oude rooilijnen.
- Daar waar de overgang is tussen oud en nieuw sluiten rooilijnen precies op elkaar aan.
- De eventueel hogere zijgevels van de nieuwbouw die tegen de bestaande bebouwing aan worden gezet, zijn uitgevoerd in metselwerk of wit pleisterwerk.
- Er kan gekozen worden voor een duidelijke overgang; een entree naar de wijk of juist een vervaagde overgang die vanuit de bestaande beeldkenmerken van de straat langzaam het plangebied introduceert.
- Entrees en trapjes naar entrees bevinden zich binnen de rooilijn.

De Leidsevaart

- Woningen aan de vaart hebben een zeker allure. Zij vervullen vanuit de wijk en profilerende functie.
- Het zijn statige huizen, die enige verwantschap vormen.
- De overgang naar de bestaande bebouwing ten noorden van de woningen dient zeer zorgvuldig ontworpen te worden. De eventueel hogere zijgevels van de nieuwbouw die grenzen aan de bestaande bouw zijn uitgevoerd in metselwerk of wit pleisterwerk.
- Hoekwoningen worden alzijdig ontworpen waarbij hiërarchie in de gevels wel mogelijk is.
- Entrees en trapjes naar entrees bevinden zich binnen de rooilijn.

De Stephensonstraat

- De architectonische eenheid van de gebouwen aan de Stephensonstraat is minimaal 15 meter.
- Er bestaat een voorkeur voor een platte afdekking.
- Detaillering is sober maar zorgvuldig.
- Entrees en trapjes naar entrees bevinden zich binnen de rooilijn.

Boogstraat

- De nieuwbouw vormt het visitekaartje naar de noordelijker gelegen wijk.
- Zijgevels zijn zorgvuldig ontworpen met hoogwaardige materialen.
- De bebouwing sluit in korrel aan op de overzijde.
- Entrees en trapjes naar entrees bevinden zich binnen de rooilijn.

Marconistraat

- De noordelijke zijde van de Marconistraat wordt zorgvuldig ontworpen.
- De noordelijke zijde van de Marconistraat maakt volwaardig onderdeel uit van het gehele blok en heeft een hoge kwaliteit.
- Daar waar blinde gevels zijn in de noordelijke zijde worden deze met hoogwaardige materialen vormgegeven.
- Kopwoningen worden alzijdig ontworpen, waarbij de hoek van de Teslastraat extra aandacht krijgt
- Entrees en trapjes naar entrees bevinden zich binnen de rooilijn.

Het centrale plein

- Gebouwen aan het plein hebben enige allure en statigheid.
- De woningen aan het plein vertonen een verwantschap.

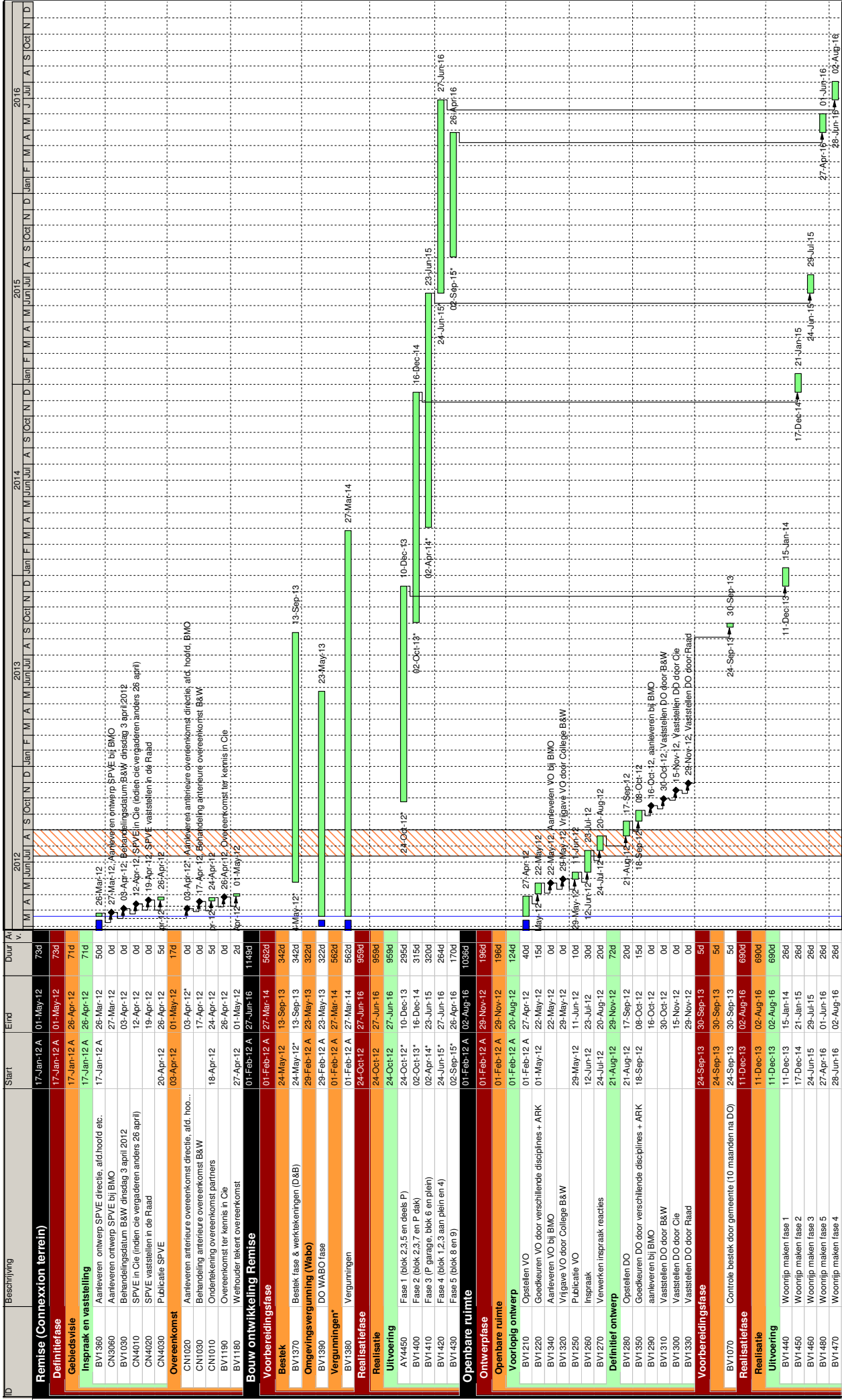
Museumgebouw


- Het museumgebouw ligt minimaal 2 meter naar achteren t.o.v. de rooilijn aan de Leidsevaart.
- Het museumgebouw wordt als één eenheid, één object vormgegeven.
- Horizontale verdeling als gevolg van woonlagen is ondergeschikt aan de eenheid van het gebouw.

BIJLAGE 5 Begrippenlijst

- Bouwhoogte = de hoogte van een bouwwerk gemeten vanaf het peil tot aan het hoogste punt van het gebouw, met uitzondering van ondergeschikte onderdelen, zoals schoorstenen en naar aard daarmee gelijk te stellen onderdelen
- Bvo = bruto vloeroppervlakte
- CROW = richtlijnen die de gemeente hanteert bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen
- FSI = floor space index
- GOED = gezondheidszorg onder 1 dak (functies: o.a. apotheek, huisartsen, psychologen, fysiotherapiepraktijk)
- Goothoogte = de hoogte gemeten vanaf peil tot aan de bovenkant van de goot, de druiplijn, het boeiboord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel
- GPR-stedenbouw = duurzaamheidstoets op wijkniveau
- Horeca categorie 2 = restaurant, cafeteria, snackbar (geen discotheek)
- Wvo = winkelvloeroppervlakte

BIJLAGE 6 Planning





Haarlem

Page 1 of 1

Voortgangdatum 20-Mar-12

Startdate project: 18-Oct-10

Finishdate project: 02-Aug-16

Afdruk datum: 20-Mar-12

◆ Remaining Level of Effort

◆ Actual Level of Effort

◆ Remaining Work

◆ Actual Work

◆ Critical Remaining Work

Gemeente Haarlem
Afdeling Ruimtelijk Beleid
Maart 2012
Auteurs: Josette Polman, Mei van Eeghen