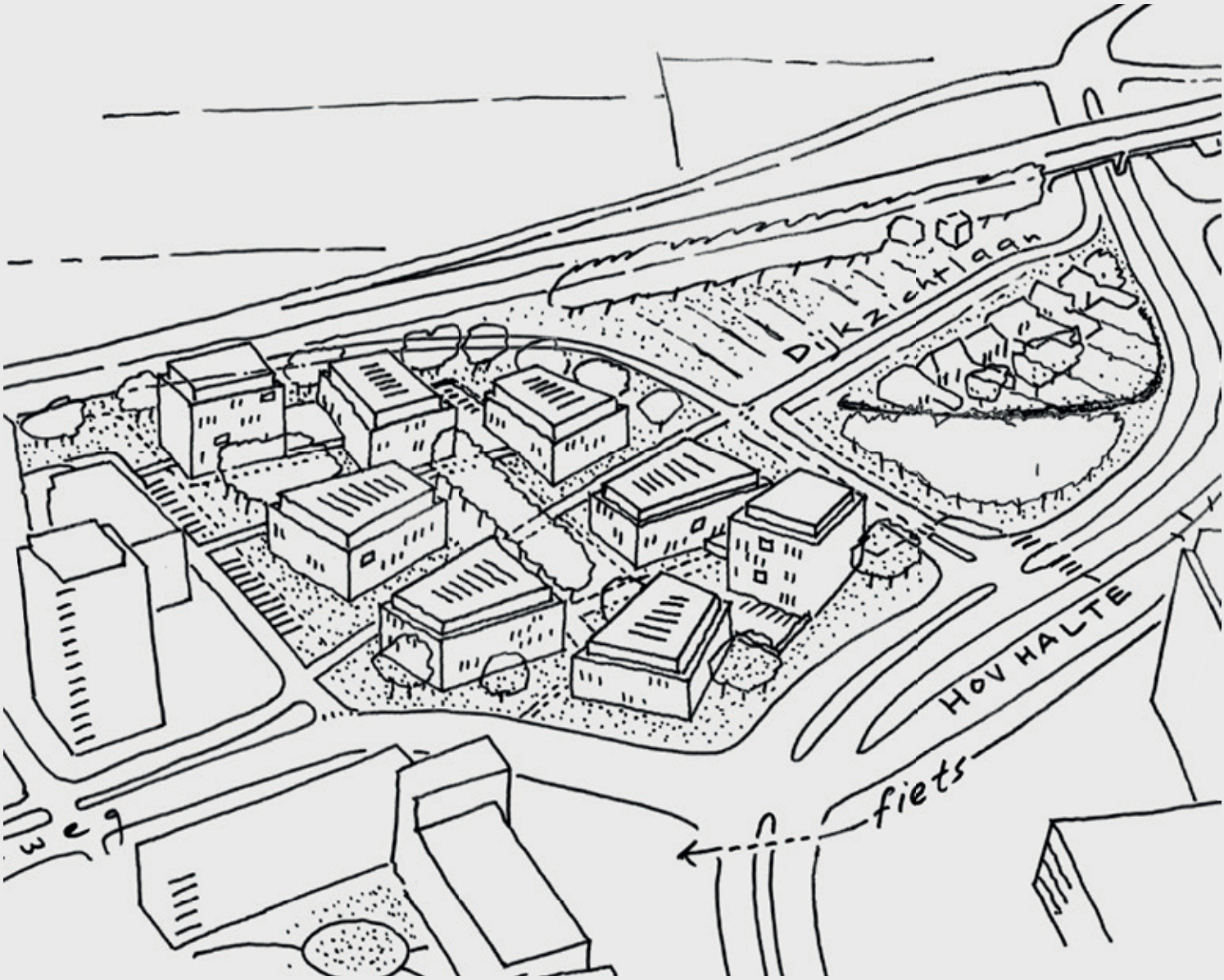


Delftplein Haarlem

Programma van Eisen Leefomgeving (PvEL)

Opdrachtgever: Gemeente Haarlem

Datum: 18 april 2024

Ziegler | Branderhorst

Beknopt overzicht

Definitie PvEL
Dit PvEL vormt een concreet toetsingskader voor de ontwikkeling van de nieuwbouw aan het Delftplein en de W.F. Hermansstraat te Haarlem. Het PvEL gaat over duurzaamheid, mobiliteit, economie, woningbouw én openbare ruimte. Ook is een beeldkwaliteitsparagraaf toegevoegd waar de architectonische ontwerpen voor de gebouwen aan getoetst worden. Daarnaast worden globale eisen gesteld aan plekken in het gebied waar nu geen concrete initiatieven voorzien zijn maar in de toekomst mogelijk wel.

Programma
Er wordt uitgegaan van een woonmilieu met een bandbreedte van ongeveer 300 tot 400 woningen, waarvan ruim de helft als sociale woningen zullen worden ontwikkeld. Aanvullend is er ruimte voor maximaal 600 m^2 BVO buurtgericht programma in de vorm van wijkvoorzieningen of werkplekken.
De hiernaast opgenomen spelregelkaart is een samenvatting van de ruimtelijke randvoorwaarden die voor deze ontwikkeling gelden.

Leeswijzer
Het PvEL wordt in zeven onderdelen behandeld:

1. Inleiding: Beschrijving van de aanleiding, opgaven en doel van het PvEL. Ook wordt het proces tot vaststelling van het PvEL uiteengezet.
2. Analyse: Onderscheiden van de kansen en knelpunten van de ontwikkellocatie in een gebiedsanalyse
3. Beleid en opgaven: Beleidsanalyse en omgevingsanalyse
4. Visie op Delftplein: Beschrijving van het beoogde perspectief voor de ontwikkellocatie
5. Ruimtelijke kaders: Borging van de kwaliteit in programmatische, landschappelijke en architectonische kaders. Resulterend in een samenvattende spelregelkaart.
6. Proefverkaveling: Voorbeelduitwerking van de ontwikkeling en daarmee een toetsing van de haalbaarheid van de ontwikkeling van dit gebied.
7. Vervolg van het proces: Omschrijving van de vervolgstappen.



Spelregelkaart

Legenda

- Parkrand 'Randweg' (aansluitend op Delftwijk)
- Parkrand 'Stadsentree' (aansluitend op Delftplein)
- Groene middenstrook met waterleiding
- "Groen-tenzij" principe
- Groene binnenruimte
- Groene doorkijk
- Bestaand oppervlaktewater
- Uitbreiden oppervlaktewater
- Aanleggen wadi's
- Bouwvlak
- Zoekgebied voorzieningen
- 5-8L Aantal bouwlagen
- Toegang plangebied auto
- Bestaande doorgaande fietsroute
- Verbeteren doorgaande fietsroute
- Zoekgebied oversteek fietsroute
- Zoekgebied aansluiting fietsroute
- Zoekgebied oversteek voetgangers
- Verbeteren bestaande voetgangers oversteek
- Oversteek veiliger maken
- Gemeentegrens
- Plangebied PvEL
- Plangebied stedenbouwkundige visie

Samenvatting

De projectlocatie Delftplein vraagt om een heel specifieke ruimtelijke aanpak. Op dit moment is het gebied vooral een wirwar van infrastructuur met een aantal verdwaalde gebouwen en openbare restgebieden. De ontwikkeling van deze locatie kan niet gezien worden als een typische stadsuitbreiding noch kan het ontworpen worden als een stedelijke inbreiding.

Op deze plek komen de volgende ambities samen: Het Delftplein als stadsentree versterken, zoeken naar een overkoepelende identiteit als Campus Parkzone, en het bijdragen aan Haarlem als “ongedeelde stad” met betaalbare huisvesting.

De tussenpositie van deze locatie als stedenbouwkundig scharnierpunt tussen de stedelijke woonbuurten van Haarlem-Noord en Velsen, is aanleiding voor een zeer specifiek ruimtelijk concept. De nieuwe woonbuurt Delftplein zal onderdeel worden van de “campus-parkzone” en zal goed verbonden zijn in het complexe routenetwerk van deze zone.

Vanuit een integrale analyse van de locatie is een visie opgesteld voor Delftplein dat concreet wordt vertaald in een ruimtelijk raamwerk voor de ontwikkeling van deze woonbuurt. Woongebouwen zullen worden gesitueerd in een groene parkachtige omgeving waarbij de verharding voor de ontsluiting tot een minimum wordt beperkt.

In de ruimtelijke kaders zijn acht uitgangspunten opgesteld die de beoogde ruimtelijke kwaliteit in de ontwikkeling borgen. Zo is het woningbouwprogramma ingepast in woonblokken in het groen, met ieder een royale entree en een integrale parkeeroplossing. Dit ruimtelijk concept voor Delftplein kan alleen gerealiseerd worden als de heldere en concrete kaders uit dit document worden vastgesteld en opgevolgd. De ruimtelijke kaders zijn uitvoerig beschreven als opmaat voor de uitwerking in een stedenbouwkundig plan.



Zicht vanaf Dijkzichtlaan op de projectlocatie Delftplein

Colofon

Titel
Delftplein Haarlem
Programma van Eisen Leefomgeving (PvEL)

Datum
18-04-2024

In opdracht van
gemeente Haarlem

Contact
Ziegler | Branderhorst,
Bureau voor Stedenbouw en Architectuur
Coolhaven 96a
3024 AG Rotterdam
010 - 465 2036
info@zieglerbranderhorst.nl
www.zieglerbranderhorst.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting 4

1. Inleiding 8
1.2. Participatie en planning 10

2. Analyse 12
2.1. Ligging in een groenstedelijk landschap 12
2.2. Huidige situatie 14
2.3. Historie van de plek 18
2.4. Verkeersanalyse 20
2.5. Randvoorwaarden, eisen en wensen 22
2.6. Conclusie 30

3. Beleid en opgaven 32

4. Visie 42
4.1. Visie op het gebied: Campus Parkzone 42
4.2. Stedenbouwkundige Visie op Delftplein 44

5. Ruimtelijke kaders 48
5.1. Acht uitgangspunten 50
5.2. Kaders op thema 54
5.3. Spelregelkaart 62
5.4. Beeldkwaliteit 64
5.4.1. Beeldkwaliteitseisen Architectuur 66
5.4.2. Beeldkwaliteitseisen Buitenruimte 78

6. Proefverkaveling 82
6.1. Planopzet en woonprogramma 84
6.2. Voorzieningen op maaiveld 86
6.3. Overgangen openbaar-privé 88

7. Vervolg 90

Bijlagen 92

1. Inleiding

1.1. Aanleiding, opgaven en doel

Aanleiding
Delftplein is de naam van zowel het verkeersplein als van de ontwikkellocatie ten westen ervan. De ontwikkellocatie Delftplein is aangemerkt als nieuwe woonbuurt direct ten noorden van de wijk Delftwijk. Meerdere kansen en ambities vormen samen de aanleiding tot een ontwikkeling van woningbouw en het aanleggen en verstevigen van langzaam verkeer verbindingen rondom het verkeersplein. Zo is de stadsentree qua uitstraling en leefbaarheid ondermaats. De naastgelegen ontwikkellocatie lijkt voornamelijk restgroen te bevatten terwijl Haarlem juist nood heeft aan betaalbare huisvesting en een robuuste groenstructuur. De locatie ligt op de gemeentegrens van de gemeente Haarlem en de gemeente Velsen. Voor de ontwikkeling van deze nieuwe woonbuurt is het noodzakelijk om over de gemeentegrenzen heen te kijken en samen te werken. Haarlem ziet haar stadsentree graag geaccentueerd. De gemeente Velsen vraagt aandacht voor een vanzelfsprekende groene overgang van een stedelijk naar een dorps woonmilieu. Mede-initiatiefnemer en opdrachtgever van deze opgave is Elan Wonen, een regionale woningcorporatie met een urgente opgave om betaalbare en sociale huurwoningen te realiseren. Deze ruimtelijke opgave kent vele aspecten die integraal meegenomen dienen te worden. In dit document worden alle aspecten benoemd en voorzien van ruimtelijke kaders. Omdat het initiatief bij Haarlem ligt en het projectgebied grotendeels in Haarlem ligt zijn de beleidsuitgangspunten van Haarlem opgenomen in dit PvEL. Uiteraard heeft er ook een controle op het beleid van de gemeente Velsen plaatsgevonden en is dit PvEL ook in dat beleid passend.

Opgave
De verkeersknoop Delftplein met zijn omliggende gronden is een nog onbenutte schakel op de overgang van de gemeente Haarlem en de gemeente Velsen. In het gebied komen cultuurhistorische structuren, verkeerskundige vraagstukken en kansen voor stadsontwikkeling samen. Een integraal plan gedragen door zowel Haarlem als Velsen is daarbij de centrale opgave:

- Delftplein als stadsentree versterken en als afronding van Delftwijk vormgeven
- De gefragmenteerde gebieden rondom het Delftplein samensmeden en daarbij de overkoepelende identiteit van het gebied herijken
- Bijdragen aan de ontwikkeling van Haarlem als “ongedeelde stad”. Daarbij is voor Haarlem-Noord in de woonvisie de opgave gesteld om te differentiëren door ook meergezinswoningen toe te voegen.

Doel
We willen een uitgebalanceerde buurt aan Haarlem toevoegen:

- Delftplein wordt een groene stadsentree en markeert een moment van thuiskomst en afscheid voor de Haarlemmer en Velsenaar. De gebiedsontwikkeling zal dit moment accentueren met een zorgvuldig ingepast woonmilieu en afronding van Delftwijk.
- Met een overkoepelende visie op Delftplein ontstaat een samenhangende buurt qua landschap, architectuur en gebruik. De buurt is autoluw met veel ruimte voor ontmoeting, groen en biodiversiteit. Daarbij wordt ingespeeld op de nabijgelegen R-nethalte om autogebruik te ontmoedigen. Ook wordt de regionale fietsstructuur en de algemene doorwaadbaarheid van het door de auto gedomineerde verkeersplein verbeterd.
- Het programma op deze locatie bestaat voor 60% uit sociale woningen en voor 40% uit woningen in het middensegment. daarnaast is ruimte voor bijpassende voorzieningen.

Het Programma van Eisen Leefomgeving (PvEL) fungeert als opmaat naar een stedenbouwkundig plan. Het biedt ruimtelijke kaders en randvoorwaarden voor de ontwikkeling rondom Delftplein. Zowel qua stedenbouw, landschap als programmatische aspecten. Bovendien doet het uitspraak over de hoeveelheid programma, de verschijningsvorm en de aansluiting van het nieuwe woonmilieu op de bestaande buurten Delftwijk, de Dijkzichtlaan en het Vondelkwartier. De ontwikkeling moet in fases kunnen worden gebouwd waarbij elke fase moet kunnen functioneren als een afgerond plan. De locatie van de bestaande tijdelijke woningen van Elan Wonen op de oostelijke helft van het plangebied wordt daarbij als laatste fase ontwikkeld. Deze fase kan in later stadium worden herzien als de ontwikkeling rondom Delftplein (de weg) daarom vraagt. Elan Wonen en mogelijk andere partijen kunnen het plan gaan ontwikkelen als de gemeenteraad van Haarlem en de gemeenteraad van Velsen akkoord zijn met de visie en het PvEL.



Plangebied PvEL Delftplein (lijn) en plangebied stedenbouwkundige visie (stippel)

1.2. Participatie en planning

De planvorming voor Delftplein ging in 2020 van start. In de periode 2020-2021 is samen met omwonenden, woningcorporatie Elan Wonen en de gemeente Haarlem een ruimtelijke opzet, programmatische opbouw en karakter van de buitenruimte voorgesteld. De betrokkenen waren georganiseerd in een klankbordgroep die is samengesteld uit bewoners van zowel Delftplein, Delftwijk, Vondelkwartier en de Dijkzichtlaan. De scope van de ontwikkeling is tijdens het proces opgerekt om te komen tot een integraal plan voor Delftplein. Zo betrekt de ontwikkeling gronden binnen de aangrenzende gemeente Velsen en worden aanbevelingen gedaan voor een verbeterde oversteekbaarheid en verkeersveiligheid van het verkeersplein.

Tussen 2021 en 2022 is de participatie tijdelijk onderbroken. In die tijd is het plan uitvoerig beoordeeld door gemeentelijke- en externe experts. Velsen en Haarlem zijn een intergemeentelijke samenwerking aangegaan om de ontwikkeling mogelijk te maken. Parallel hieraan is de opzet tegen het licht gehouden, met name vanwege voortschrijdend inzicht m.b.t. de ondergrondse infrastructuur. Inmiddels is ook de Omgevingsvisie vastgesteld wat leidt tot hernieuwde opgaven en doelen. Verder zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd: een quickscan flora en fauna, een onderzoek naar de bestaande kabels en leidingen en een akoestisch onderzoek.
In april 2023 is een bijgesteld plan gepresenteerd aan de klankbordgroep. De vertegenwoordigers van de buurten zijn meegenomen in de aanpassingen t.o.v. het vorige plan. Het volledige verslag is terug te vinden in de bijlage. Onderstaande input bevat belangrijke aandachtspunten voor de volgende fases van de ontwikkeling:

- Uitzicht en bezonning: "Vermijd zoveel mogelijk belemmering van uitzicht en houdt rekening met bezonning." De positionering van gebouwvolumes en bouwhoogtes is zorgvuldig afgewogen. Hierbij is een goede ruimtelijke overgang op zowel Delftwijk als de bebouwing aan de Dijkzichtlaan van belang. Ook is d.m.v. een bezonningsstudie nauwkeurig gekeken of de nieuwe bouwvolumes geen overmatige schaduwwerking tot gevolg hebben.
- Lucht en ruimte: "Vermijd een beklemmend gevoel van het wonen in een stedelijke omgeving. Intensiteit en hoogte van bebouwing spelen hierbij een rol." Het (uit) zicht en het gevoel van ruimte is inzichtelijk gemaakt door middel van enkele gemaakte perspectieven van het uitzicht vanuit de flat aan de W.F. Hermansstraat. Hierbij wordt geacht voldoende afstand en vrije ruimte te hebben gecreëerd. Wel zal de situatie voor de huidige bewoners veranderen. Waar zij nu aan een open rand wonen, zullen zij in de toekomstige situatie meer aan een groen plein wonen. In het PvEL is opgenomen dat een verjonging in de bouwmassa mogelijk is, waardoor er verschillende afwegingen tussen bouwhoogte in relatie tot rankheid van de gebouwen mogelijk zijn. Ook is er meer flexibiliteit opgenomen in de spelregelkaart, zodat er in de stedenbouwkundige uitwerking van het plan nog onderzocht kan worden welke opbouw van de gebouwen het best passend is en nauwkeurig afstemming kan plaatsvinden met de omgeving.
- Groene robuuste openbare ruimte: "Groene ruimte ook voor omwonenden, zorg voor condities waardoor sociale controle toeneemt." In de ruimtelijke randvoorwaarden voor de ontwikkeling is veel ruimte voor groen geborgd, minimaal 40 tot 50%. Dit betreft openbaar toegankelijk groen, voor zowel de nieuwe- als huidige bewoners. Ook is in het PvEL opgenomen dat levenloze en sociaal onveilige plinten voorkomen moeten worden. Zo wordt er op cruciale plekken ruimte voor woningen op de begane grond opgenomen zodat voldoende "ogen op straat" geborgd zijn.
- Duurzaam materiaalgebruik: "Gebruik materialen die mooi oud worden. Dit is positief voor de kwaliteit binnen de wijk." In de beeldkwaliteitseisen van de architectuur is gebruik van gemetseld materiaal, dat mooi verouderd, opgenomen.
- Vroege aanplant van groen: "Investeer in meer volgroeide bomen of plant kleinere bomen alvorens de ontwikkeling wordt ingezet zodat bij oplevering reeds grotere bomen als buffer en kwaliteit aanwezig zijn." We streven er naar om het driehoekige perceel achter de Dijkzichtlaan, waar de rij met populieren staat, verder te vergroenen. Het streven is ook om dit al op een vroeg moment te doen zodat er bij oplevering van de nieuwe woonbuurt daar reeds een robuust groen beeld is ontstaan.
- Verkeersdrukte organiseren: "Nieuwe bewoners betekent nieuwe drukte, voor de toegang van het gebied en het parkeren." De ontwikkeling van een nieuw woonbuurtje gaat per definitie gepaard met een toename aan verkeersbewegingen. In het PvEL wordt echter zoveel mogelijk vastgelegd om het effect op de buurt van toegenomen verkeer zoveel mogelijk te beperken. Zo wordt uitsluitend de W.F. Hermansstraat gebruikt om de nieuwe buurt te ontsluiten en wordt verkeer zo snel mogelijk de parkeergarages ingeleid. De W.F. Hermansstraat wordt opnieuw ingericht met een passend verkeersprofiel. Het parkeren voor de nieuwe buurt vindt volledig op het eigen terrein plaats.
- Fietsen veiliger maken: "De fietsroute door het gebied wordt intensief gebruikt, dat moet veiliger kunnen." Naar aanleiding hiervan is gekozen om de nieuwe auto ontsluiting niet meer samen te laten vallen met de fietsroute door het gebied heen, in het verlengde van de Dijkzichtlaan. In plaats daarvan kruist de auto ontsluiting eenmalig de fietsroute en wordt de fietsroute autovrij.

Startbijeenkomst 11 feb	Klankbordgroep 3 jun	Klankbordgroep 9 sep	- Mooi Noord-Holland - Intergemeentelijke samenwerking Velsen - Atelier Omgevingsvisie Klankbordgroep	Doorstart	Klankbordgroep 20 april 2023	Afronden concept PvEL	Start inspraak	Besluit gemeenteraden PvEL
2020			2021-2022	2023	april	juli	september	2024

2. Analyse

2.1. Ligging in een groenstedelijk landschap



Delftplein is een open plek temidden van landschappelijke kamers met sport- en stedelijke voorzieningen

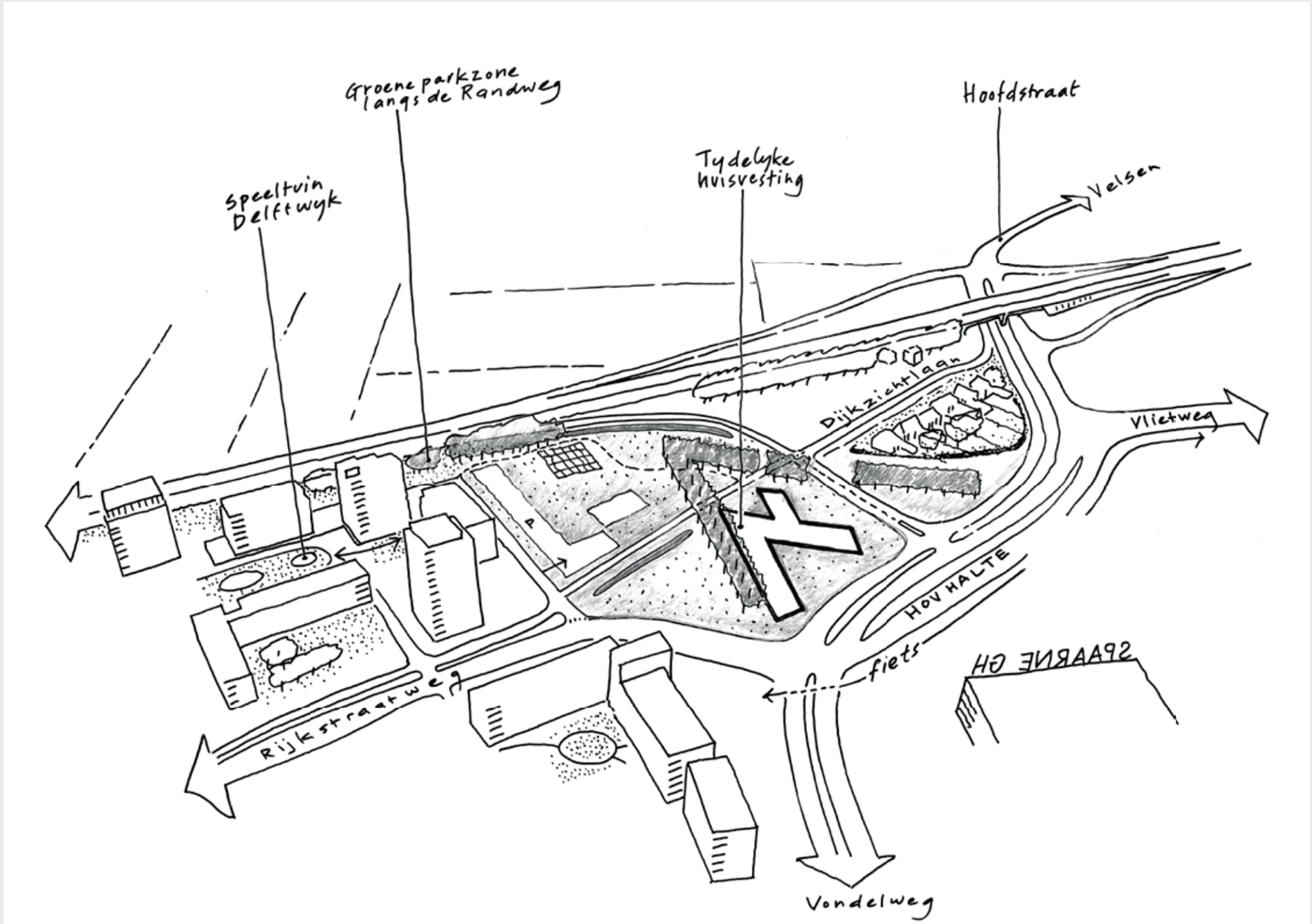
Het studiegebied Delftplein met de Dijkzichtlaan zijn gelegen in de noordrand van Haarlem. Deze rand is in feite één groenstedelijk gebied. Delftplein is een open plek te midden van landschappelijke kamers met sport- en stedelijke voorzieningen. Deze gehele zone zou kunnen worden getypeerd als een “campus parkzone”: een aaneenschakeling van open ruimtes met overwegend losse bebouwing.

2.2. Huidige situatie

Als we inzoomen op het groenstedelijk gebied zijn de volgende ruimtelijke onderdelen te onderscheiden:

- Een groene parkzone langs de randweg met informele wandelroute, hoog gewaardeerd door de bewoners van Delftwijk
- De recent geherstructureerde naoorlogse schrijversbuurt van Delftwijk: woonensembles omspoeld met openbaar groen, een centraal plantsoen voor ontmoeting en spelen.
- De kleinschalige Dijkzichtlaan met woonhuizen gelegen in Velsen
- Het Spaarne Gasthuis als stedelijke voorziening

Door versnijdingen van infrastructuur zijn meerdere onbenutte restgebieden ontstaan. Een overkoepelende integrale visie is nodig om de identiteit van de stadsentree te ontwikkelen, de versnippering op te heffen en de oversteekbaarheid van het verkeersplein te verbeteren. De plek is momenteel een overloopgebied geworden voor divers gebruik zoals sport, tuinieren en tijdelijke huisvesting.



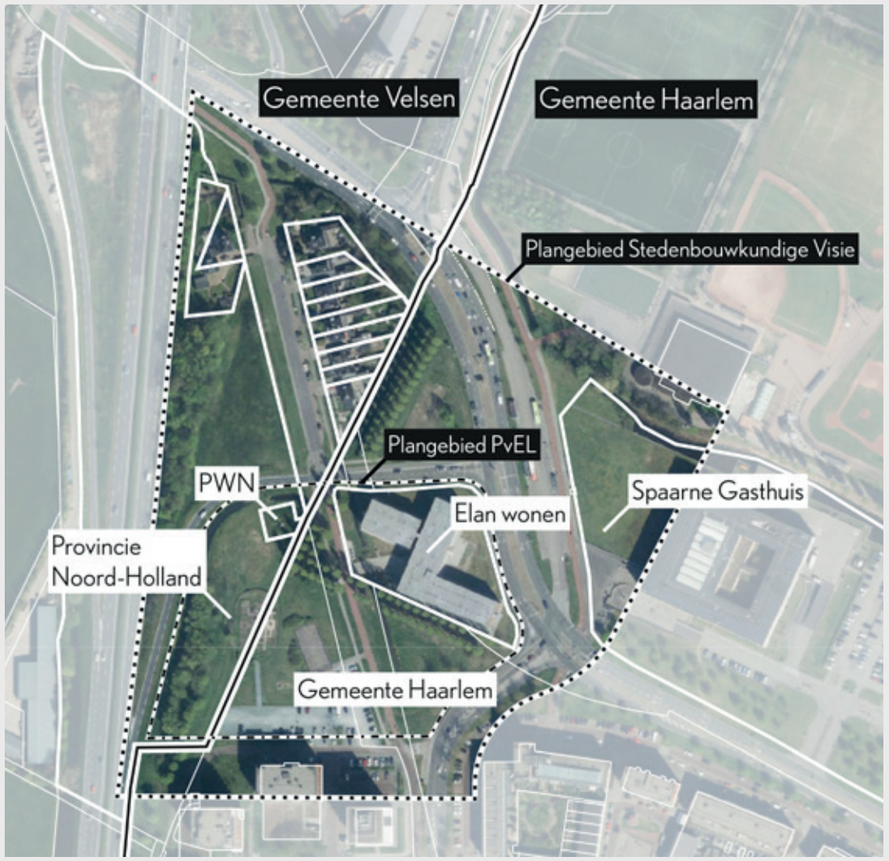
Schets bestaande situatie van de projectlocatie

Het plangebied telt op dit moment de volgende functies:

- Ten noorden van de afrit van de N208, tegen de woonhuizen van de Dijkzichtlaan in Velsen liggen twee open begroeide gebieden.
- Ten oosten van de Dijkzichtlaan staat sinds 2016 een tijdelijk woongebouw van woningcorporatie Elan Wonen voor statushouders en starters. Op middellange termijn wordt deze vervangen door de beoogde nieuwbouw in deze integrale visie.
- Ten westen van de Dijkzichtlaan ligt een aanjaagstation voor drinkwatertoevoer, een trapveld, een moestuin en parkeerplaatsen t.b.v. het tijdelijke woongebouw.
- Ten westen van het Spaarne Gasthuis ligt een onbebouwd kavel dat is aangewezen als hoogbouwlocatie in de Notitie Hoogbouwprincipes. In dit Programma van Eisen Leefomgeving wordt deze locatie niet verder uitgewerkt maar wordt wel rekening gehouden met een ontwikkeling ervan op langere termijn.

Eigendomssituatie

In 2016 heeft de gemeente met Elan Wonen een koopovereenkomst gesloten voor de verkoop van een stuk bouwgrond op het Delftplein. Hier zijn nu door Elan Wonen 160 tijdelijke woningen gebouwd, voor een periode van maximaal 15 jaar. De woningen zijn bedoeld voor jongeren, regulier woningzoekenden en statushouders (50/50%). Het complex heeft 3 ruimtes met een culturele bestemming; deze worden gebruikt voor activiteiten die de bewoners en de omgeving verbinden. Op het Delftplein liggen nog vier kavels, waarvan twee in eigendom van de gemeente Haarlem en één in eigendom van de provincie Noord-Holland. Dit laatste kavel valt binnen de grenzen van de gemeente Velsen. Aan deze zijde van de gemeentegrens ligt tevens een perceel van het drinkwaterbedrijf PWN, waar het aanjaagstation voor drinkwatertoevoer op is gelegen. Het driehoekig stuk grond aan de overzijde van Delftplein is eigendom van het Spaarne Gasthuis. De ruimtelijke ontwikkeling wordt over het totale gebied opgepakt, los van de eigendomssituatie.




Tijdelijk woongebouw van Elan aan het Delftplein


Zicht op locatie vanaf de Dijkzichtlaan (Velsen)


Zicht op locatie vanaf de Rijksstraatweg


Informele parkstrook langs de Randweg

2.3. Historie van de plek





1900 - De Rijksstraatweg en de Delft





1955 - Bouw van het Vondelkwartier





1970 - Verkeersplein Delftplein





Vanaf 2000 - Verdere verstedelijking van de stadsrand en herinrichting verkeerssituatie

De locatie was lang onderdeel van het ommeland van Haarlem. Hierbij was de scheiding tussen stad en ommeland contrastrijk. Herkenbaar is de kruising van de Rijksstraatweg en de waterloop de Delft. Deze vaart is in de middeleeuwen gegraven om het veenweidegebied te ontwateren.

Vanaf de jaren ‘50 naderde de noordelijke uitbreidingen van Haarlem de locatie. Hiermee transformeerde het ommeland naar een Stadsrandzone. Zo komen er sportvelden, volkstuinen en soms ook scholen, parken en recreatiegebieden of begraafplaatsen aan de rand van de stad. Het gaat vaak om nieuwe functies die ruimte nodig hebben. De Rijksstraatweg vormde een belangrijke uitvalsweg van het centrum naar het noorden.

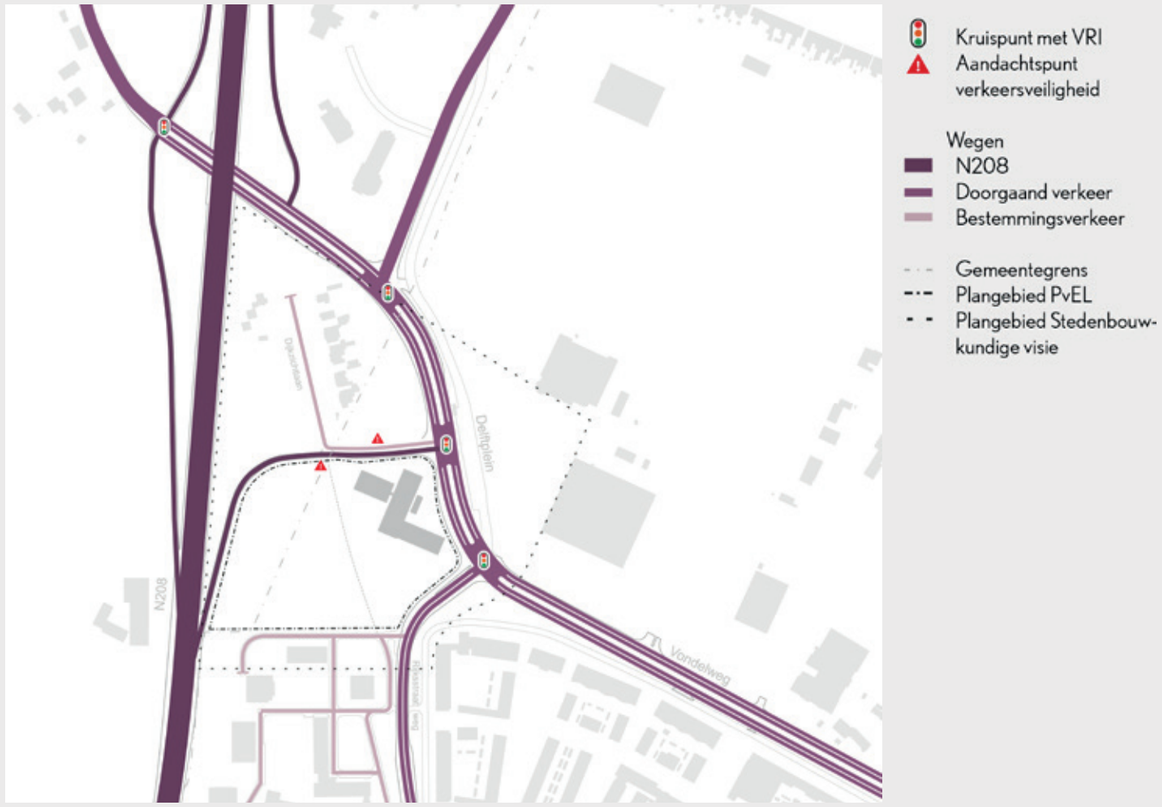
Met de komst van de grootschalige infrastructuur zijn cultuurhistorische structuren ten gunste van automobiliteit opgeheven. Ook werd met de aanleg van de Westelijke Randweg de westgrens van de stad vastgelegd. De Delft werd ter hoogte van het nieuwe verkeersplein gedempt. De gemeentegrens tussen Haarlem en Velsen loopt nog steeds over deze voormalige waterloop. Door de inpassing van de verkeersrotonde ontstond een restgebied tussen Velsen en Haarlem. De Rijksstraatweg is op deze plek opgeheven.

De Stadsrandzone is verder verstedelijkt met sportvelden en solitaire gebouwen zoals het Spaarne Gasthuis en het tijdelijke woongebouw op Delftplein. Met de herinrichting van het Delftplein werd de rondweg/Vondelweg als dominante verkeersader aangezet. Als resultaat ligt er een gebied met een rijkdom aan cultuurhistorische structuren, maar ook een door de auto gedomineerd restgebied.

Bron: Dit is Haarlem. Cultuurhistorische Hoofdstructuur van de stad

2.4. Verkeersanalyse

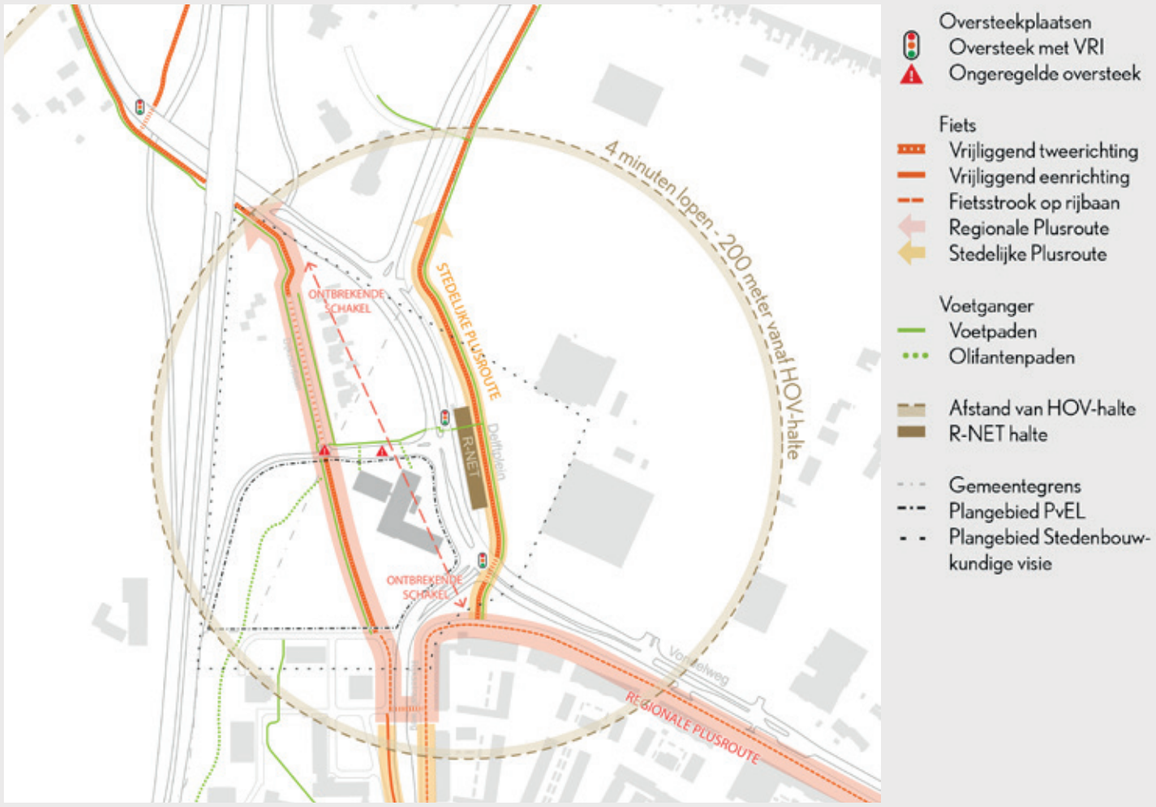
Autoverkeer



Autoverkeer
Het verkeersplein Delftplein is een drukke knoop in het autonetwerk van Haarlem en Velsen. Het plangebied wordt omgeven door grootschalige auto-infrastructuur. Daarbij ontstaan een aantal lokale knelpunten:

- Ondanks dat er relatief weinig ongevallen geregistreerd zijn wordt de ongeregelde fietsoversteek bij de afrit N208 als onveilig ervaren.
- De Dijkzichtlaan in Velsen wordt via een aparte rijstrook op de afrit N208 ontsloten. Deze rijdt tegen het afkomende verkeer van de N208 in. Dit wordt door bewoners van de Dijkzichtlaan als onveilig ervaren.
- Vanuit leefbaarheid is verkeerslawaai en fijnstof een aandachtspunt.

Fiets- en voetgangersnetwerk



Fiets- en voetgangersnetwerk
Ter hoogte van Delftplein komen meerdere bovenlokale fietsroutes bij elkaar. Vanuit de gemeentelijke afdeling verkeer is een analyse en afweging opgesteld die terug is te vinden in de bijlage.

Stedelijke plusroute: Deze loopt vanuit Haarlem-Noord via de Rijksstraatweg naar Velserbroek. Daardoor is het ook een snelle en veilige manier om bij de R-net halte bij het Spaarne Gasthuis te geraken. Daarnaast is het een aanrijroute voor de onderstaande regionale plusroute.

Regionale plusroute: Fietsroute over de Dijkzichtlaan tussen Haarlem-Noord en Santpoort. Van belang om ten westen van de barrière N208 richting Santpoort te geraken.

Het huidige traject telt een aantal gebreken:

- Missing Link: In de regionale plusroute mist een goede verbinding tussen de Vondelweg en de Hoofdstraat. Er ontbreekt een directe oversteek over de Rijksstraatweg t.h.v. plangebied. Fietsers steken nu met een omweg over bij de Gerard Revestraat.
- Ongeregelde oversteek: De huidige fietsroute heeft een oversteek bij de afslag van de N208 en de rotondeweg. Auto's komen hier met hoge snelheid aan vanuit de bocht op de fietsoversteek en hebben mogelijk minder zicht. Deze oversteek wordt daardoor als onveilig ervaren. Wanneer deze oversteek onderdeel wordt van de regionale plusroute zou de fietsoversteek in de voorrang moeten liggen, maar dit is niet wenselijk door de ligging van de oversteek.
- Inconsistente uitvoering binnen de gemeente Haarlem: In ruwweg 400 meter verandert de verkeerssituatie veelvuldig. Ter hoogte van de Schrijversbuurt van vrijliggend enkel fietspad naar gedeelde rijweg. Daarna bij Delftplein een vrij liggend dubbelzijdig fietspad, daarna in Velsen een gedeelde rijweg, om vervolgens weer te eindigen in een vrijliggend dubbelzijdig fietspad.
- Aan het Delftplein ligt een belangrijke HOV halte. Het plangebied ligt in zijn geheel binnen loopafstand van deze halte. De verbindingen van het plangebied naar de halte zijn echter beperkt. Hierdoor zijn informele olifantenpaadjes en ongeregelde oversteekplekken ontstaan.

2.5. Randvoorwaarden, eisen en wensen

Groen
De projectlocatie is momenteel voor een groot deel groen maar is al sinds lange tijd aangewezen als ontwikkellocatie. De keuze voor de nieuwe situatie is dan ook om een stedelijke situatie te creëren met geringe verharding, zodat er veel ruimte blijft voor een groene invulling. Het huidige groen bestaat grotendeels uit grasland dat spaarzaam gemaaid wordt, waardoor een kruidenrijke vegetatie hier de kans heeft om tot bloei te komen. Er groeien vooral soorten die kenmerkend zijn voor een voedselrijke bodem. Voorbeelden zijn ridderzuring, duizendblad, gewone berenklauw, jakobskruiskruid en kruipende boterbloem. De bomen betreffen veelal Italiaanse populieren. Het gaat om vijftig populieren die in een dubbele rij door het gebied heen lopen. De populieren hebben een leeftijd van 31 jaar en zijn in een goede conditie. Daarnaast staan in het gebied acht platanen van 21 jaar oud en één gewone esdoorn van 43 jaar oud. De platanen en de esdoorn hebben allemaal een redelijke conditie. Verbetering van de conditie van deze bomen is mogelijk. Aan de westzijde van het projectgebied, op het grondgebied van de gemeente Velsen, bevindt zich een bomenrij met dicht braamstruweel. Door het projectgebied lopen een aantal sloten. Deze sloten hebben veelal een steil talud waardoor er geen rijke oeverbegroeiing aanwezig is. Wel groeit er riet langs de sloot aan het westelijk deel van het projectgebied, op het grondgebied van de gemeente Velsen. Daarnaast bevinden zich enkele moestuinen binnen het projectgebied.

Een quickscan ecologie heeft uitgewezen dat het projectgebied mogelijk functies herbergt voor beschermde dier- en plantensoorten. Zo kan het gebied functies vervullen voor jaarrond beschermde broedvogels als gierzwaluw, huismus en buizerd, voor marterachtigen en vleermuizen en er kunnen standplaatsen van de beschermde plantensoort glad biggenkruid voorkomen. Soortgericht ecologisch onderzoek moet uitwijzen van welke beschermde natuurwaarden daadwerkelijk sprake is in het gebied. Dit onderzoek is momenteel in uitvoering.

In de nieuwe situatie zal de ruimte rond de wooncomplexen zo groen mogelijk worden ingericht, om ervoor te zorgen dat de momenteel grotendeels groene locatie zo min mogelijk extra wordt versteend. Om de groenwaarden in de toekomstige situatie op een zo hoog mogelijk niveau te brengen, zal aandacht besteed moeten worden aan een biodiverse en gelaagde invulling van het groen, en een afwisseling tussen nat en droog. Door de watergangen en oeverprofielen waar mogelijk te verbreden ontstaat de mogelijkheid om natuurvriendelijke oevers te creëren waardoor een rijkere oeverbegroeiing kan ontstaan. Langs de westrand komt een doorlopende groenstructuur die op alle punten ten minste 25 meter breed is. Hiermee wordt een goede verbinding geboden voor dieren en wordt een beweegvriendelijke openbare ruimte gecreëerd voor bewoners. Het uitgangspunt is een natuurinclusieve omgeving waarin leefgebied aanwezig is voor alle diersoortgroepen die in de stad voorkomen. Het is hierbij van belang dat niet alleen de openbare ruimte, maar ook de bebouwing natuurinclusief zal worden, met verblijfplaatsen voor fauna en groen op de daken en langs de gevels.

De eisen met betrekking tot groen en ecologie waaraan voldaan moet worden voor de invulling van het gebied, staan beschreven in hoofdstuk 2.5, onder “Biodiversiteit”, “Flora en Fauna” en “Duurzaamheid” en in hoofdstuk 3 met daarin de uitgangspunten uit het Groenbeleidsplan, het Ecologisch Beleidsplan en de Richtlijn Duurzaam Bouwen/het Convenant Toekomstbestendige woningbouw van de MRA. Meer over de groene invulling is te vinden in hoofdstuk 5.2 onder “Openbare ruimte en groen”.

Biodiversiteit
Het plangebied telt circa 50 Italiaanse populieren. Dit zijn snelgroeiende bomen met een korte levensduur. Naar aanleiding van een Bomen Effect Analyse die uitgevoerd zal worden wanneer de plannen hier concreet genoeg voor zijn, zal bepaald worden welke bomen duurzaam te behouden zijn. De bomen die niet duurzaam behouden kunnen worden, zullen wijken voor meer robuuste boomsoorten met een langere levensduur. Voor soorten kijken we naar de groene zoom langs de Westelijke Randweg. Voor het bomensortiment is het streven om een zo divers mogelijk bomensortiment aan te planten. Dit is nodig in het kader van een toekomstbestendig en weerbaar bomenbestand die de vatbaarheid voor ziektes en plagen minimaliseert. Daarnaast heeft een divers bomenbestand meer waarde voor de biodiversiteit. Bij de soortkeuze wordt aangesloten op de uitgangspunten gesteld in het Groenbeleidsplan 2022 en het Ecologisch Beleidsplan 2013-2030, actualisatie 2019. Aandacht wordt besteed aan het toepassen van inheemse soorten van autochtone afkomst. Bij de aanplant van nieuwe bomen ligt de focus op kwaliteit (boven kwantiteit). Bomen krijgen een standplaats waar ze zich volwaardig kunnen ontwikkelen en hun volle levensduur kunnen volmaken. Het Delftplein maakt bovendien deel uit van de hoofdbomenstructuur. Er bevindt zich een ontbrekende schakel ter hoogte van het Spaarne Gasthuis. Deze zal in deze ontwikkeling opgevuld worden. In de bijlage is een NEN-conditiemeting van bestaande bomen op het grondgebied van Haarlem opgenomen.

De gebouwen die in het ontwikkelgebied worden gerealiseerd, zullen natuurinclusief worden ontworpen. Meer over natuurinclusiviteit staat genoemd bij de Richtlijn Duurzaam Bouwen. Bij het toepassen van overige beplanting in het plan wordt ook aansluiting gezocht bij de uitgangspunten opgenomen in de geldende beleidsstukken, het Groenbeleidsplan 2022 en het Ecologisch beleidsplan 2013-2030, actualisatie 2019. Zo is er aandacht voor het toepassen van inheemse struik- en kruidenbeplanting, van autochtone herkomst, en is het plantmateriaal dat wordt toegepast afkomstig van biologische kweek. Het beplantingssortiment is bovendien klimaatbestendig en voldoende bestand tegen droogte en warmte. Van belang hierbij is het behoud van gebiedseigen soorten. Deze kunnen zich beter aanpassen aan de nieuwe omstandigheden en het veranderende klimaat. In het plan worden gazons alleen aangelegd als die een duidelijke meerwaarde hebben. Gazonmengsels die worden toegepast, zijn vrij van woekerende exotische grassoorten (zoals Engels raaigras en Bermudagras).

Flora en fauna
Wetgeving met betrekking tot de bescherming van de natuur richt zich op twee hoofdthema’s. Het gaat hierbij om de bescherming van natuurgebieden en de bescherming van plant- en diersoorten. Ten allen tijde moet worden voldaan aan de zorgplicht als bedoeld in de Wet natuurbescherming. Om het effect op de Natura 2000-gebieden te beoordelen is een AERIUS-berekening (stikstofdepositieberekening) uitgevoerd aan de hand van de meest recent beschikbare AERIUS-calculator, zoals wordt

voorgeschreven in de Wet natuurbescherming. De conclusie uit het onderzoek is dat negatieve effecten door stikstofdepositie op voorhand niet kunnen worden uitgesloten. Uit een ecologische beoordeling in de vorm van een Voortoets (en mogelijk ook Passende Beoordeling) zal moeten blijken of significante negatieve effecten door stikstofdepositie alsnog zijn uit te sluiten. Afhankelijk van de uitkomsten hiervan geldt een mogelijke vergunningsplicht in het kader van de Wet natuurbescherming.

Flora en fauna: specifiek voor de locatie
Voor de locatie is in 2022 een quickscan flora en fauna uitgevoerd. De locatie kent een hoge verwachtingswaarde voor beschermde soorten. Een aanvullend onderzoek jaarrond wordt uitgevoerd. De bouwwerkzaamheden vormen een risico voor aantasting en vernietiging van nestlocaties, rust- en verblijfplaatsen en foerageergebied van deze beschermde soorten. Daarnaast bevindt het projectgebied zich in de nabijheid van beschermde natuur. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden en delen van het NNN bevinden zich op onvoldoende afstand van het projectgebied om mogelijke stikstofdepositie uit te sluiten. De werkzaamheden kunnen leiden tot een al dan niet tijdelijke toename in stikstofemissie. Er is dus aanvullend onderzoek noodzakelijk bij de verdere planuitwerking. Dit onderzoek is nodig bij het planologisch kader dat moet faciliteren in de ontwikkeling. In de uitvoering van het project wordt gewerkt volgens de principes gesteld in de Gedragscode Soortbescherming voor Gemeenten.

Water
Door klimaatverandering neemt de kans op wateroverlast en overstromingen toe. Het gebeurt steeds vaker dat straten, woningen en gebouwen onderlopen. Om schade te voorkomen, zorgt de gemeente ervoor dat het regenwater in de openbare ruimte wordt afgevoerd. Alle herinrichtingen en groot onderhoudswerken in de openbare ruimte worden daarom klimaatbestendig uitgevoerd. Ook het private gebied moet klimaatbestendig worden ingericht volgens de eisen uit de Hemelwaterverordening Haarlem 2022 Niet alleen de gemeente stelt eisen aan de inrichting van het plangebied, ook moet er rekening worden gehouden met de klimaateisen van het hoogheemraadschap van Rijnland.

Grondwater
Het streven van de gemeente Haarlem is dat het optreden de overlast of onderlast door grondwater zo veel als mogelijk wordt beperkt om structurele schade aan een functie (vooral groen, panden en wegen) te voorkomen. Hoe de gemeente hier mee omgaat is vastgelegd in het Plan Stedelijk Water. De gemeente heeft op buurtniveau aangegeven hoe dringend iets tegen grondwateroverlast moet worden ondernomen en welke mogelijke maatregelen er zijn. De richtlijn daarbij is dat de grondwaterstand in de openbare ruimte niet langer dan 10 % van het jaar hoger dan 70 cm onder maaiveld is. De buurt waarin de ontwikkeling Delftplein is gelegen wordt gezien als een wijk waarin er binnen afzienbare tijd een drainage stelsel moet worden aangelegd. Voor het ontwerp en aanleg van drainagestelsels in Haarlem is een programma van eisen opgesteld waarmee een robuust uniform riolering- en drainagestelsel kan worden ontworpen.

Verhardingstoename
Om te bepalen of er sprake is van een watercompensatieplicht voor de verhardingstoename moet er voor het gebied een verhardingsbalans worden opgesteld. Een verhardingstoename heeft een negatief effect op de waterhuishouding. Om dit tegen te gaan, of het effect te verminderen, stelt het hoogheemraadschap van Rijnland in de regels van de Waterschapsverordening, dat bij een toename van verharding boven de 500 m^2, er voor de verhardingstoename 15% dient te worden gecompenseerd in de vorm van een open water of een alternatieve waterberging. In hoofdstuk 3 worden de eisen die het hoogheemraadschap hiervoor stelt nader beschreven.

Water: specifiek voor de locatie
Om de werkelijke bergingsopgave te bepalen, moet voor het ontwerp de gebiedskenmerken in beeld worden gebracht. Hoeveel verhard oppervlak is er aanwezig in de huidige situatie (noodzakelijk voor de watercompensatie vanuit de Waterschapsverordening), hoeveel verhard oppervlak er is in de nieuwe situatie, hoeveel onverhard oppervlak is er aanwezig, en hoeveel oppervlakte water. Als deze parameters zijn bepaald kan er worden gekeken naar de opgave om aan de bergingseisen van Rijnland en de gemeente te voldoen. De bergingsopgave voor het nieuw aan te leggen particuliere gebied is al bekend. Dat is vastgelegd in de Hemelwaterverordening Haarlem 2022. De inrichting van het overige gebied bepaalt de resterende opgave. De verharde oppervlaktes in het plangebied worden afgekoppeld aangelegd waarmee regenwater via een HWA-riolering wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater. Er wordt een gescheiden riolering aangelegd en waar de ontwateringsdiepte voor grondwater niet wordt gehaald, een drainagestelsel.

In de verdere uitwerking van het PvEL naar een stedenbouwkundig plan en daarna een Omgevingsplan zullen de plannen meer gedetailleerd zijn uitgewerkt en kunnen concrete berekeningen naar de toename van het verhard oppervlak en de beoogde compensatie gemaakt worden. Dit overzicht dient aan het hoogheemraadschap van Rijnland ter toetsing voorgelegd te worden. Hierbij dient de situatie vóór de aanleg van het tijdelijke woongebouw en de daarbij toegenomen verharding als uitgangspunt genomen te worden, dit is de nulsituatie.

Hittestress
Hittestress wordt in Haarlem het meest verwacht bij bedrijventerreinen, winkelcentra en in de binnenstad. Ter plaatse van de huidige planlocatie bevind zich geen hitte-eiland. Hittestress kan afnemen door de aanleg van water, groen en schaduwrijke plekken. Hierdoor is het doel om waar mogelijk groene schaduwrijke plekken en/of water te creëren. Vooral gedacht kan worden aan het creëren van schaduwrijke gebieden (in combinatie met groen), de aanleg van open water en waar kan de verbreding van aangrenzende waterpartijen, de aanleg van groene daken, het toepassen van enkel verharden waar noodzakelijk (elimineren zinloze verharding). Waar toch verharding wordt aangebracht kan een lichtere kleur verharding worden toegepast om hittestress tegen te gaan.

Duurzaamheid
Hieronder volgen de randvoorwaarden, eisen en wensen t.a.v. duurzaamheid. Deze zijn onderverdeeld in de thema's mobiliteit, klimaatadaptatie, circulariteit, energie & warmte en groen & ecologie.

Mobiliteit: Inzetten op duurzame mobiliteit. De ontwikkeling en herinrichting rondom het Delftplein dient te worden aangegrepen om

looproutes naar de halte te verbeteren. Daarbij wordt ook het verbeteren van de regionale fietsroute opgepakt. Door hoogwaardige collectieve fietsparkeerplekken voor bewoners te ontwerpen wordt autogebruik verder ontmoedigd. Een mobiliteitsplan stimuleert bewoners en werknemers om af te zien van het gebruik en bezit van een eigen auto.

Klimaatadaptatie: Overtollig hemelwater dient te worden afgekoppeld naar de buitenruimte. Door ruimte te laten voor waterberging en oppervlaktewater wordt dit mogelijk gemaakt. Door in te zetten op een groene buurt, doorweven met vegetatie en bomen, wordt hittestress tegengegaan. Auto's worden zoveel mogelijk inpandig geparkeerd om 40 tot 50% groen te realiseren op het maaiveld.

Circulariteit: De inrichting van het gebied is flexibel in gebruik en biedt ruimte voor veranderende behoefte van haar gebruikers als het gaat om bijvoorbeeld wonen, werken, zorg en mobiliteit. Het scheiden van afval en grondstoffen moet makkelijk zijn voor de toekomstige bewoners.

Energie en warmte: Delftplein voldoet aan de BENG-eisen. Opwekking van elektriciteit moet 100% duurzaam zijn. Er wordt geen aardgas gebruikt.

Groen en ecologie: Toepassing van inheemse beplanting en een zo divers mogelijk bomenassortiment. Door het toepassen van wadi-structuren en het toevoegen van oppervlaktewater met ecologische oevers vergroten we het leefgebied voor fauna.

Ondergrondse infrastructuur
In het gebied liggen veel kabels en leidingen. Een overzicht hiervan is in de bijlage opgenomen. Belangrijk voor de ruimtelijke opzet van het plan is met name de leidingstrook die centraal door het plangebied loopt. Deze leidingstrook van het waterleidingbedrijf PWN loopt parallel aan de Dijkzichtlaan en aan W.F. Hermansstraat. De leidingstrook telt 2 leidingen:

- Oostelijk een PVC-leiding en westelijk een asbestcementleiding.
- De leidingstrook dient vrij te worden gehouden ten behoeve van onderhoudswerkzaamheden. Bovendien geldt een totale richtafstand van 31 meter, waar in principe bouwwerken niet wenselijk zijn.
- Ook is een perceel van PWN op het plangebied gesitueerd. Hier bevindt zich een aanjaagstation drinkwatertoevoer met afsluiters.

Stedenbouw ten opzichte van ondergrondse infrastructuur
Voor het bepalen van de maat en schaal van de Dijkzichtlaan dienen stedenbouwkundige overwegingen en de beperkingen van de leidingstrook te worden afgestemd. Er zijn drie opties:

Behouden: De zone van 31 meter behouden, en de bebouwing daarop aanpassen. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is dit onwenselijk. De twee deelgebieden aan weerszijden van de Dijkzichtlaan zijn te beperkt om een stevige buurt te maken die aansluit op de schaal van Delftwijk, Delftplein en de schaal van een stadsentree. Met een corridor van 31 meter dreigt de buurt uit elkaar te vallen en wordt bovendien kostbare ontwikkelruimte ontnomen.

Deels omleggen: Voor de stedenbouwkundige invulling wordt uitgegaan van een inperking van deze zone in overleg met en na goedkeuring van PWN. Daarin zijn twee varianten onderscheidden:

- Een te onderzoeken optie is om in overleg met PWN de zone tot 21 meter te beperken. Dit betekent dat de richtafstand aan beide zijden met 5 meter wordt ingeperkt.
- Een alternatief is om de afstand tussen de leidingen te beperken door de westelijke asbestcementleiding uit te voeren in staal en te verleggen richting de PVC-leiding (minimaal 5 meter tussen de leidingen). Hierdoor ontstaat een zone van ca. 17 tot 21 meter. Deze optie heeft technische en financiële gevolgen.

Geheel omleggen: Alternatief is ook het omleggen van de leiding, wat hogere technische en financiële gevolgen heeft.

Windhinder
Omdat er sprake is van hoogbouw moet een Hoogbouw Effectrapportage worden opgesteld op basis van het beleid Hoogbouwprincipes (2018). Onderdeel hiervan is het uitvoeren van een onderzoek naar windhinder met de NEN 8100 als beoordelingskader. Dit is noodzakelijk omdat windhinder kan optreden rond hoge gebouwen. Daarbij is dan sprake van verhoogde windsnelheden, waardoor het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam of zelfs gevaarlijk kan zijn.

- Randvoorwaarde: Er dient een windhinderonderzoek te worden verricht conform de NEN 8100.
- Eisen: Voor elke plek binnen en rondom de te ontwikkelen locatie geldt dat geen sprake mag zijn van windgevaar. Dit geldt voor elke windrichting en dient te worden aangetoond aan de hand van het windhinderonderzoek. Indien sprake is van een slecht of matig windklimaat dient te worden aangetoond welke maatregelen genomen worden om een hogere kwaliteitsklasse te bereiken in de toekomst, bijvoorbeeld door een inrichtingsplan voor de openbare ruimte.

Bezonning
Bij bezonning bij ruimtelijke ontwikkelingen gaat het om voldoende zon op de gevel en om schaduwwerking. Nieuwbouw kan schaduw veroorzaken op de openbare ruimte of tuinen van omwonenden. Voorkomen moet worden dat de schaduw te veel toeneemt. Sommige functies hebben juist een goede bezonning nodig, zoals tuinen, terrassen of speelplekken. Er is geen wet- en regelgeving voor bezonning, maar de gemeente Haarlem hanteert de TNO-norm. TNO kent een 'lichte' en een 'strenge' norm:

- de 'lichte' TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam;
- de 'strenge' TNO-norm: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november (gedurende 10 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.

Deze normen worden alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen. Noordgevels ontvangen immers - hoogbouw of niet - nooit direct zonlicht.

- Randvoorwaarde: Er wordt een bezonningsstudie verricht op basis van de TNO-normen in relatie tot de bestaande (woon)bebouwing in de omgeving en in relatie tot nieuwe binnenpleinen.
- Eisen: Er moet worden voldaan aan minimaal de 'lichte' TNO-norm. Indien niet voldaan kan worden aan de 'lichte' TNO-norm,

dient gemotiveerd te worden waarom de ontwikkeling alsnog aanvaardbaar wordt geacht met inachtneming van de maatschappelijke belangen van de ontwikkeling in relatie tot de negatieve effecten op de omwonenden. Voor verblijfsgebieden binnen en rondom de te ontwikkelen locatie, zoals zitplekken in de openbare ruimte dient het aantal zonuren inzichtelijk te worden gemaakt.

Verkeersgeneratie
Voor de bouw van de 160 tijdelijke woningen is een onderzoek naar de verkeersgeneratie uitgevoerd. Hierin werd geconcludeerd dat de extra verkeersbewegingen niet leiden tot problemen rondom het Delftplein. De nieuwe ontwikkeling betreft een hoger en ander programma en leidt daarmee tot een andere verkeersgeneratie. Een eerste onderzoek toont aan dat de toename van verkeersgeneratie opgevangen kan worden in de bestaande verkeersstructuur. Bij een nadere uitwerking is een meer nauwkeurig onderzoek nodig

Geluid
De locatie kent een geluidbelasting vanwege het wegverkeerlawaai vanuit de omliggende wegen. Voor de geluidbelasting zijn met name de N208 en de afslag hiervan van belang. De overige wegen (Rijksstraatweg, Vondelweg, Hoofdstraat) zijn minder van belang vanwege het feit dat de geluidbelasting van die wegen een stuk lager is. In de volgende fase van de planvorming zal gedetailleerder onderzoek naar geluidbelasting de leefbaarheid van de ontwikkeling borgen. In het meest ongunstige scenario zijn de woongebouwen op een minimale afstand vanaf de N208 zijn gesitueerd. Daarbij is de geluidbelasting op de gebouwen maximaal 62 dB. Dit is hoog, maar nog wel onder de maximale ontheffingswaarde voor wegverkeerslawaai (63 dB). Er kan dan zonder dove gevel gebouwd worden. Wel moet worden voldaan aan het gemeentelijke Hogere waardebeleid. Dat gaat over de situering van de slaapvertrekken en de aanwezigheid van een geluidluwe gevel. De minimale breedte van de groenzone aan de westrand van het plangebied die wordt vastgelegd in de spelregelkaart in dit PvEL leidt tot een gunstiger beeld omdat de afstand tussen de woongebouwen en de N208 groter zal zijn. Ook bieden de voorliggende gebouwen een geluid afschermende werking naar het binnengebied toe. Een eerste onderzoek toont aan dat de toename van verkeersgeneratie opgevangen kan worden in de bestaande verkeersstructuur. Bij een nadere uitwerking is een meer nauwkeurig onderzoek nodig.

Aanjaagstation drinkwatertoevoer
Naast wegverkeer produceert het aanjaagstation voor drinkwatertoevoer op de locatie geluid. Hiervoor is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De afstand tussen het toegangsluik van het aanjaagstation en de maximale rooilijn zoals vastgelegd in de spelregelkaart bedraagt ruim 9 meter. Op basis van het onderzoek wordt geconcludeerd dat bij een afstand van minimaal zes meter tussen het toegangsluik en het nieuwbouwplan (gevels), voldaan kan worden aan de normstelling (39,5 dB)

Het aanjaagstation produceert ook trillingen. Hiervoor is tevens een onderzoek uitgevoerd. De door de pompen in het drinkwater-aanjaagstation geproduceerde trillingsniveaus zijn onder worst-case omstandigheden gemeten en beoordeeld. Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan worden geconcludeerd dat de kans op schade aan de geplande bebouwing door de trillingen verwaarloosbaar klein is (<1%) en er wordt voldaan aan het gestelde in de meet- en beoordelingsrichtlijn. Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan worden geconcludeerd dat de mate van hinder door trillingen, veroorzaakt door de pompen in het aanjaagstation, voor de bewoners/gebruikers van de nieuw te bouwen woningen voldoen aan het gestelde in de meet- en beoordelingsrichtlijn SBR-B. Hinder voor personen in de gebouwen is niet te verwachten.

Luchtkwaliteit
Voor de planvorming is een aanvullend onderzoek naar luchtkwaliteit vereist. Een recent luchtkwaliteitsonderzoek, voor het tijdelijk woongebouw Delftplein, concludeerde dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormde voor de bouw van 160 woningen aan het Delftplein. Voor dat project was geen sprake van een niet in betekenende mate invloed op de luchtkwaliteit, en de concentraties van de relevante stoffen voldoen zeer ruim aan de geldende grenswaarden.

Bodemonderzoek
Voor de bouw van de tijdelijke woningen is tevens een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat er in de bovengrond overschrijdingen van de achtergrondwaarden uit de Wet bodembescherming zijn aangetoond. De onderzoekshypothese, zijnde een onverdachte locatie, wordt derhalve formeel verworpen. Gezien de aard en de concentraties van de aangetoonde parameters in relatie tot de bestemming van het terrein, wordt geconcludeerd dat verhoogde risico's voor de volksgezondheid en/of het milieu op basis van de aangetoonde milieuhygiënische bodemkwaliteit, niet te verwachten zijn. De resultaten van het onderzoek vormen dan ook geen aanleiding tot nader onderzoek en zijn geen milieuhygiënische belemmering in relatie tot de woonbestemming van het terrein. Voor het nieuwe planologische kader zal nieuw onderzoek nodig zijn.

Archeologie
Op basis van de onderzoeksresultaten uit 2016 en de voorgenomen bodemingrepen bij de bouw van de 160 tijdelijke woningen is geconcludeerd dat bij de realisering van de plannen vermoedelijk alleen archeologische resten zullen worden verstoord in de oostelijke helft van het plangebied. Het betreft resten van bewoning uit het Neolithicum en de Bronstijd op de flank van de strandwal die ten oosten van het plangebied ligt. Op basis van de resultaten van dit onderzoek wordt in het westelijke deel van het plangebied in het kader van de eerder voorgenomen bodemingrepen geen vervolgstap uit het proces van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ) noodzakelijk geacht. In de oostelijke helft van het plangebied is wel sprake van de mogelijke aanwezigheid van archeologische resten. Hiervoor dienen maatregelen genomen te worden bij de bouwwerkzaamheden.

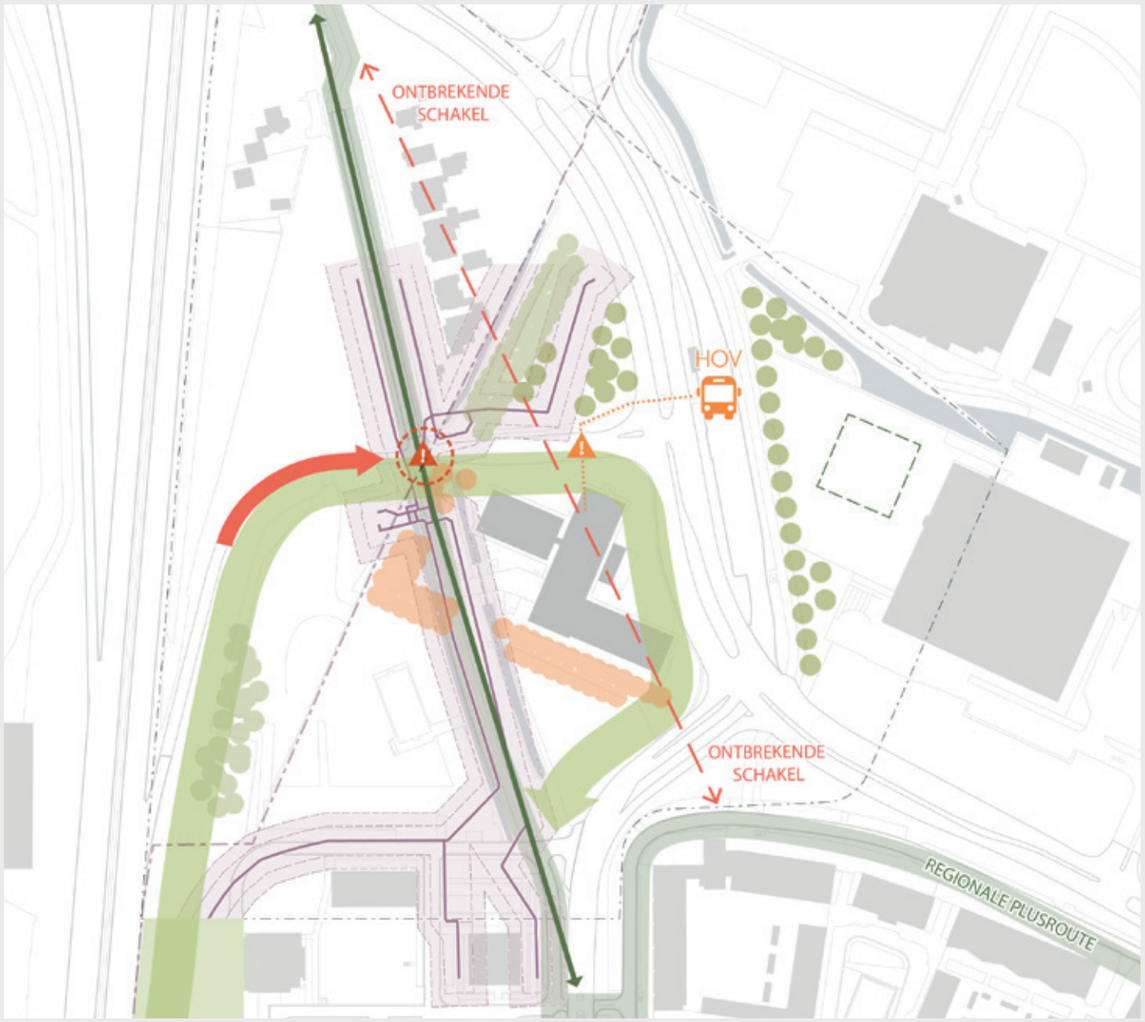
Niet gesprongen explosieven
Op basis van geraadpleegde open data is risico op vondst van niet gesprongen explosieven laag.

2.6. Conclusie

Kansen en knelpunten

Knelpunten
- Delftplein als stadsentree wordt matig begeleid
- Een overkoepelende identiteit in het gebied ontbreekt
- Het autoverkeer is in de huidige situatie dominant
- Het fijnmazige voetgangersnetwerk wordt onderbroken door het verkeersplein Delftplein en de afrit van de Randweg. Daardoor ontstaan onveilige olifantenpaadjes en ongeregelde oversteken
- Ontbrekende schakel in de fietsstructuur, met name bij de Regionale plusroute
- Het huidige HOV-knooppunt is niet optimaal verbonden met de planlocatie en het langzaam verkeersnetwerk.
- De leidingstrook van PWN dient gevrijwaard te worden van bebouwing, opties 21-31 m
- Ongeregelde fietsoversteek, N208 afgaand verkeer komt met hoge snelheid vanuit bocht t.o.v. tegenliggend bestemmingsverkeer
- Populieren in het plangebied hebben een korte levensduur
- Ter hoogte van het HOV-knooppunt wordt de stedelijke boomstructuur onderbroken

Kansen
- Woonmilieu met betaalbare huisvesting aangrijpen om de stadsentree aan te zetten
- Het karakter van de groene parkzoom langs de N208 doorzetten, deze groenstructuur wordt veel gebruikt door bewoners
- De Dijkzichtlaan als cultuurhistorische structuur versterken en zichtbaar maken
- Bestaande bosschages en boomstructuren zoals bij de HOV-halte en de Dijkzichtkamer aan te zetten. Daarbij aanplant van bomen en groenstructuur versterken (indicatief)
- De ruimtelijke ontwikkeling over het totale gebied oppakken, los van de eigendomssituatie
- Hoogbouwlocatie bij Spaarne Gasthuis kans voor de toekomst, maar nu nog een separate planvorming





3. Beleid en opgaven

In dit hoofdstuk is het beleid opgenomen waar het PvEL aan moet voldoen. Dit betreft de meest actuele informatie en beleid ten tijden van het opstellen van dit document. Bij de daadwerkelijke planuitwerking dient altijd aansluiting gezocht te worden bij het op dat moment vigerende beleid.

Omgevingsvisie Haarlem 2045
Deze ontwikkeling maakt deel uit van het sleutelgebied Delftplein, als één van de zestien sleutelgebieden in Haarlem. In het sleutelgebied Delftplein komt een groot aantal opgaven samen. Dit gebied is de noordelijke entree tot de stad. Op dit moment is het gebied vooral een wirwar van infrastructuur met een aantal verdwaalde gebouwen en openbare restgebieden. Door bebouwing, infrastructuur, sportcomplexen en openbare ruimte in samenhang te bekijken kunnen koppelkansen worden benut en ontstaat ruimte om meerdere stedelijke opgaven op te pakken, een aantrekkelijk en toekomstig gebied te creëren én een representatieve entree tot de stad. We zoeken in dit gebied ruimte voor woningbouw, voorzieningen, een goed verbonden en goed bereikbare HOV-halte, een (deel)mobiliteitshub, oppervlaktewater, een aantrekkelijk sportpark, natuur en een geothermie-boorpunt.
Deze opgaven hoeven niet direct op de ontwikkellocatie te landen, maar hebben in de toekomst mogelijk wel invloed op de uitwering van de oostelijke helft van de ontwikkellocatie, denk hierbij aan een parkeerhub, de HOV halte ontwikkeling en een stadsentree-ontwikkeling.

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

- Mobiliteit: De transitie naar duurzame mobiliteit. De stad wordt zo ingericht dat de fiets, het OV of te voet een vanzelfsprekende keuze is. Het gebruik van het (elektrisch) openbaar vervoer wordt gestimuleerd.
- Klimaatadaptatie: Inzetten op een gezonde en toekomstbestendige stad met minder stenen en veel groen en water. Ook gebouwen kunnen bijdragen aan klimaatadaptatie met groene (of blauwe) daken en gevels en natuurinclusief bouwen. Een toekomstbestendig watersysteem is voorbereid op wateroverlast en -tekort.
- Circulariteit: Het toepassen van principes van de circulaire economie door zowel bedrijven als bewoners en gemeente. Het toepassen van hernieuwbare energiebronnen, herbruikbare grondstoffen en bijdragen aan de circulaire keten.
- Energie en warmte: Haarlem wil in 2040 van het aardgas af. Dat betekent het









beperken van energieverbruik (30 tot 50%) en de resterende warmtevraag uit duurzame bronnen. Opwekking van elektriciteit moet, in 2030, 100% duurzaam zijn.
- Groen en ecologie: Inzetten op een ecologische en biodiverse inrichting van de leefomgeving. Hiermee wordt de gezondheid van bewoners en gebruikers gestimuleerd. Daarbij gaat het om zowel fysieke factoren (materiaalkeuze), als gedragsbeïnvloeding (bewegen stimuleren).

Woonvisie Haarlem 2021-2025
De ontwikkeling van Delftplein draagt bij aan de hoofddoelstellingen van de Haarlemse woonvisie. De Haarlemse woonvisie kent de volgende hoofddoelstellingen:
- Beschikbaarheid: het meer en sneller toevoegen van betaalbare woningen
- Betaalbaar wonen: naast voldoende aanbod van betaalbare woningen, streven we naar woonlasten voor huurders en kopers in balans met hun inkomen
- Bijzondere doelgroepen: Haarlem wil graag een toegankelijke, diverse en inclusieve stad zijn die een thuis biedt aan een breed scala van doelgroepen
- Duurzaam en toekomstbestendig: Voor de bestaande bouw hebben we de uitdaging in te zetten op energie-transitie en klimaat adaptief. We willen voor nieuwe woningen meer doen dan wettelijk verplicht
- Samenwerking: De opgaven waar we voor staan, kunnen we alleen met onze partners tot stand brengen. We werken goed en intensief samen met de corporaties en huurdersorganisaties in de stad en willen de samenwerking met zorgaanbieders en ontwikkelaars op het gebied van bouwen en wonen verder versterken

Haarlemse spelregels voor woningbouwprogrammering:
De Woonvisie Haarlem 2021-2025 bouwt voort op de woonvisie 2017-2020. De ambities zijn aangescherpt en bijgesteld. Er worden extra woningen toegevoegd, met nadruk op sociale huurwoningen en er is hogere ambitie op het gebied van duurzaamheid. Voor de verdeling van nieuwbouwwoningen gelden de principes van de ongedeelde stad. Voor het project Delfplein betekent dit dat 60% van de nieuwbouwwoningen in het sociale segment dienen te vallen en 40% in het middensegment. In de 'Nota kaders en instrumenten sociale huur en middensegment' worden nadere eisen gesteld rondom nieuwe woningbouw. Daarbij gaat het over verdeling van programma en kwalitatieve eisen aan nieuwe (sociale) woningen.

Dit beleid is eind 2022 geactualiseerd en dit betekent dat voor nieuwe woningbouwplannen aangescherpte spelregels voor woningbouw gelden. Voor het project Delftplein gelden de oude spelregels, maar is de wens om het Programma van Eisen van de Haarlemse woningcorporaties mee te nemen uit de "Actualisatie Haarlemse spelregels voor woningbouwprogrammering nieuwbouw sociale huur en middensegment".

De locatie Delftplein heeft potentie om invulling te geven aan de Stadsdeal ouderenhuisvesting Haarlem 2023-2026. Ook kan het ruimte bieden aan een collectieve woonvorm, waarbij de ambitie voor dit project is de realisatie van een wooncoöperatie. De kansen en mogelijkheden om invulling te geven aan deze ambities moeten worden verkend.

Visie Elan Wonen
Elan Wonen biedt betaalbare woningen voor mensen die in aanmerking komen voor een sociale huurwoning. Elan Wonen vindt het een belangrijke maatschappelijke taak om huisvesting voor deze groep te verzorgen en doet dat met toewijding. Omdat iedereen recht heeft op een fatsoenlijke woning. Elan Wonen houdt rekening met de veranderende behoeften van de mensen die in aanmerking komen voor een sociale huurwoning. Er is meer vraag naar wat kleinere en goedkopere woningen.

Elan Wonen werkt aan vitale gemengde wijken, met bewoners uit verschillende leeftijdsgroepen en met uiteenlopende achtergronden. Dit sluit goed aan op het streven van de gemeente Haarlem naar een zogenoemde 'ongedeelde stad'. Met de gemeente gaat Elan Wonen daarom op zoek naar bouwlocaties in wijken waar nu nog weinig sociale woningbouw te vinden is, zodat iedereen overal meer keus krijgt in waar en hoe hij of zij wilt wonen. Delftplein is één van deze locaties.

Groenbeleidsplan 2022-2030
Voor de ontwikkeling geldt de 3/30/300 regel:
- Iedere woning heeft uitzicht op 3 bomen
- Normaliter minimaal 30% groen / maximaal 70% verharding. Gezien de huidige groene invulling, geldt een groenere verhouding van minimaal 40-50% groen, en wordt volledig gewerkt via het "groen, tenzij"-principe: overal waar verharding niet strikt noodzakelijk is blijft het terrein onverhard en krijgt het een groen(blauw)e invulling.
- iedere woning maximaal op 300 m afstand van een park/plantsoen van minimaal een halve hectare
- Voor het beplantingsplan wordt gewerkt met inheemse soorten en er wordt aangesloten op de in het beleidsplan gestelde handvatten voor een toekomst- en klimaatbestendig beplantingssortiment. Inheemse beplanting in het plan is soortecht (autochtoon), ongecultiveerd en afkomstig uit biologische kweek. De soorten zijn bovendien gebiedseigen.

Ecologisch beleidsplan 2013-2030, actualisatie 2019
Voor ontwikkelingen geldt dat bij herinrichting rekening wordt gehouden met bestaande waarden, tot 5 jaar na de werkzaamheden.
Bij afname van het groenoppervlak wordt voorzien in de realisatie van nieuwe waardevolle gebieden en/of vergrote natuurwaarden van het restgebied. Belangrijke bestaande ecologische elementen, zoals bermen en watergangen, worden hierbij in stand gehouden.

Het beplantingsplan voldoet aan de gestelde uitgangspunten voor beplantingskeuze in het beleidsplan (pagina 30), waarbij aandacht is voor het toepassen van een verscheidenheid aan inheemse soorten, die waard- en voedselplanten vormen voor diverse diersoorten. Hierbij wordt rekening gehouden met voldoende voedselaanbod gedurende het hele jaar. Invasieve uitheemse soorten worden niet toegepast. De beplanting die wordt toegepast, sluit aan op de omstandigheden van de locatie, zoals grondsoort, waterstand en voedselrijkdom. Hiervoor wordt vooronderzoek gedaan naar de standplaats van het groen, zoals grondwaterstand en grondsoort. Verontreiniging en verrijking van grond wordt voorkomen en aangevoerde grond is humusarm.

Groen wordt zoveel mogelijk aanééngesloten, zonder barrières voor fauna, gerealiseerd.
In plaats van ondoordringbare omheiningen

wordt bijvoorbeeld gewerkt met gemengde hagen. Die voorkomen barrièrewerking voor grondgebonden dieren en hebben een gunstige uitwerking op diverse fauna. Wanneer een afscheiding onvermijdelijk is, worden onderaan openingen van ten minste 10 centimeter hoog aangebracht zodat grondgebonden dieren zoals de egel hier onderdoor kunnen.

Het gerealiseerde groen wordt in principe ecologisch beheerd en ingericht. De inrichting en het beheer zijn dan ook niet alleen afgestemd op menselijke functies, maar ook op leefvoorwaarden van flora en fauna. Toepassing van groen dat veel onderhoud vergt (denk aan kleine snippers groen of vormbomen) wordt beperkt.

Richtlijn Duurzaam Bouwen / Convenant Toekomstbestendige Woningbouw MRA (2022)

Om een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier te maken, moet de natuur een volwaardige plaats krijgen bij het ontwerpen van nieuwbouw en (openbare) ruimte hier omheen.
Om dit te bereiken, wordt voldaan aan de eis om een hoogwaardig habitat te creëren voor de vijf soortgroepen die in de stad voorkomen:

- Gebouwbewonende soorten: Doelsoorten: gewone dwergvleermuis, gierzwaluw, huismus, spreeuw, huiszwaluw, scholekster
- Boombewonende soorten: Doelsoorten o.a.: gaai, grote bonte specht, boomklever, boomkruiper, ruige dwergvleermuis
- Aan struweel gebonden soorten: Doelsoorten o.a.: merel, heggenmus, egel, muizen, spitsmuizen, boomblauwtje, citroenvlinder
- Aan bloemrijk grasland gebonden soorten: Doelsoorten o.a.: wilde bijen, vlinders, zweefvliegen (en insectenetende dieren)
- Aan water en oevers gebonden soorten: Doelsoorten o.a.: kikkers, gewone pad, kleine watersalamander, vissen, libellen, waterkevers

Toelichting: om een hoogwaardig habitat te creëren, wordt voor elk van de doelsoorten voldaan aan de vijf V's:

1. Voedsel (& Vocht): voor de soorten zijn binnen de actieradius voldoende voedselbronnen aanwezig en is (drink)water beschikbaar.
2. Voortplanting: voor de soorten voldoet het terrein aan de eisen voor het vinden van een geschikte nest- of voortplantingsplaats. Denk aan: (nest)kasten voor vogels en vleermuizen (voor de laatstgenoemde ook verblijven van voldoende kwaliteit om te fungeren als kraamverblijfplaatsen), boomholten, boomkronen en struikgewas, dood hout (voor wilde bijen en andere insecten), kale grond (voor o.a. wilde bijen).
3. Veiligheid: in het gebied is schuilgelegenheid aanwezig voor elk van de doelsoorten. Denk aan (groenblijvende) struiken, overstaande kruidenvegetatie, boomholten en kasten voor vogels en vleermuizen (voor de laatstgenoemde ook verblijven van voldoende kwaliteit om te fungeren als winterverblijfplaatsen), water met natuurvriendelijke oevers en waterplanten, kale grond voor holletjes, dood hout, insectenhotels/een bijenburcht, keien...
4. Verplaatsing: voor elk van de doelsoorten geldt dat zij zich vrij kunnen verplaatsen tussen het groen binnen en buiten het gebied. Barrièrevorming wordt voorkomen (geen muren, afscheidingen, drukke wegen zonder faunapassages) en groen wordt aanéén gesloten aangelegd.
5. Variatie: binnen het gebied zijn alle groenlagen vertegenwoordigd. Zo is er een natte en droge (bloemrijke) kruidenvegetatie, is er een struiklaag en een boomlaag. Tussen de lagen zijn natuurlijke overgangen (denk aan natuurvriendelijke oevers en zoom- en mantelvegetaties). De hoge lagen nemen niet de kwaliteit van de lagere lagen weg: er zijn voldoende zonnige, beschutte plekken aanwezig.

Gebouwbewonende soorten
Huismus: het uitgangspunt is het aanbrengen van ten minste 25 inbouwkasten voor deze soort in het gebied. De kasten worden aan de noord- of oostzijde van de panden in groepjes van ongeveer vijf kasten bij elkaar geplaatst (met ten minste 50 cm tussen elke kast), op een hoogte van ten minste 3 meter en niet hoger dan de 3e etage. In de directe omgeving van het nest is drie à vier meter hoog opgaand groen aanwezig (groenblijvende struiken of klimplanten zoals klimop). Daarnaast zijn zanderige plekken aanwezig voor een stofbad. Inheemse (besdragende) struiken leveren voedsel en trekken insecten aan, die op hun beurt ook weer voedsel bieden.

- Spreeuw: het uitgangspunt is het aanbrengen van ten minste 20 kasten in het gebied, aan de noord- of oostzijde van de bebouwing, op 3 tot 5 meter hoogte. Kruidenrijk grasland en (inheemse) struiken met bessen en fruitbomen leveren voedsel (direct en indirect door het aantrekken van insecten). De kasten worden zo opgehangen dat de spreeuwen in een rechte lijn naar het grasland kunnen vliegen.
- Gierzwaluw: het uitgangspunt is het aanbrengen van ten minste 20 inbouwkasten in het gebied, aan de noord- of oostzijde van de bebouwing. Kasten worden zo hoog mogelijk geplaatst en er is een vrije valruimte aanwezig bij de ingang van de kast.
- Gewone dwergvleermuis (en andere gebouwbewonende vleermuizen): het uitgangspunt is het aanbrengen van ten minste 25 ingebouwde vleermuiskasten (of kies voor openingen die leiden tot toegankelijke spouwmuren). Ten minste vijf verblijfplaatsen hebben een groter formaat waardoor ze kunnen dienen als kraam- of winterverblijf. Combineer deze grotere verblijfruimtes bijvoorbeeld met technische ruimtes (zoals een liftschacht of een verwarmingsruimte). De kasten worden geplaatst op ten minste 3 meter hoogte en hebben een vrije aanvliegroute van twee meter voor en onder de opening.
- Huiszwaluw: deze soort maakt kleinesten onder overstaande dakranden. Het aanbrengen van deze randen aan de gebouwen (op 5 tot 10 meter hoogte), aan de noord- of oostzijde en wit van kleur, zorgen voor de mogelijkheid dat de soort zich er vestigt. De soort heeft (kruidenrijk) grasland, water en modder in de omgeving nodig.
- Scholekster: door het aanbrengen van bruine daken op de bebouwing, kan de scholekster deze gebruiken als broedplaats.

Het horizontale en verticale oppervlak van de ontwikkeling wordt in samenhang met de groenblauwe structuren in de bredere omgeving ingericht (met minimaal 50% groen, boomkroonoppervlak telt mee).

Toelichting: Dit geldt dus ook voor gevels en daken: deze worden met zoveel mogelijk groen gerealiseerd. Door het toepassen van een voldoende dikke substraatlaag op de daken, wordt variatie in beplanting mogelijk

gemaakt. De locatie leent zich voor realisatie van bruine daken, die gerealiseerd worden met grond (met daarin de bestaande zaadbank) die momenteel aanwezig is op de ontwikkellocatie. Dit zorgt voor een gebiedseigen begroeiing op de daken, die een hogere waarde heeft voor de biodiversiteit. Zo biedt het voedsel en leefgebied voor diverse insecten zoals wilde bijen. Ook vogels kunnen erop broeden en voedsel zoeken, zoals de scholekster en de witte kwikstaart. Bruine daken worden aangevuld met bijvoorbeeld grind, keien, dood hout en water (poeltjes) voor hogere natuurwaarden.

Waterschapsverordening hoogheemraadschap van Rijnland
Het hoogheemraadschap van Rijnland stelt in de regels van de Waterschapsverordening, dat bij een toename van verharding boven de 500m^2 en minder dan 5000 m^2, er voor de verhardingstoename 15% dient te worden gecompenseerd in de vorm van een open water of een alternatieve waterberging. In dat geval stelt het hoogheemraadschap de volgende eisen:

- Bij een toename van verhard oppervlakte dient oppervlaktewater gegraven te worden van minimaal 15% van de toename in verhard oppervlakte;
- Bij aanleg van nieuwe woonwijken vanaf 10 of meer woningen, tellen de nog onverharde tuinen voor 50% mee als verhard oppervlakte;
- Als het waterstaatkundig toelaatbaar is, kan gebruik gemaakt worden van een afname aan verharding die tussen de 5 en 10 jaar geleden heeft plaatsgevonden.
- Is het niet mogelijk dit oppervlaktewater te realiseren dan kan gebruik worden gemaakt van Berging Rekening Courant (BRC) van de gemeente.
- Wanneer een alternatieve waterberging wordt aangelegd hoeft er geen oppervlaktewater gegraven te worden;
- De alternatieve waterberging dient een bergingscapaciteit van 55 mm per m² te hebben;
- De alternatieve waterberging dient een afvoer van 0,6 liter/uur/m² te hebben.
- Indien de verhardingstoename meer dan 5.000 m^2 bedraagt, dan dient het plangebied ook te voldoen aan de klimaateisen die Rijnland stelt in zijn waterschapsverordening.
- Indien de verhardingstoename meer dan 50.000 m^2 bedraagt, dan dient er minimaal 80% van de te compenseren verhardingstoename te worden gecompenseerd in de vorm van open water.

Hemelwaterverordening Haarlem
De hemelwaterverordening stelt regels voor nieuwbouw en omliggend perceeloppervlak dat wordt voorzien van tegels of andere soorten bestratingsmateriaal. De verordening regelt dat hemelwater wordt geborgen en dit hemelwater vertraagd wordt afgevoerd. De capaciteit van deze waterberging moet toereikend zijn om een flinke bui van bijvoorbeeld 70 l/m² op te kunnen vangen. Dit sluit aan bij de eisen die de gemeente Haarlem stelt aan het klimaatadaptief inrichten van de stad. Het doel van deze verordening is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen. Een deel van de hemelwaterberging van de Hemelwaterverordening mag meetellen als compensatie voor de Waterschapsverordening die hierboven is genoemd. Welk deel dit is, is afhankelijk van de leegloopsnelheid van deze waterberging. Op dit moment zijn de gemeente Haarlem en het hoogheemraadschap bezig met de afronding van de bergingsmatrix waarin beide eisen met elkaar kunnen worden gecombineerd.

Klimaatbestendige nieuwbouw
De handreiking "klimaatbestendige nieuwbouw Metropoolregio Amsterdam" is opgesteld om in de metropoolregio Amsterdam dezelfde uitgangspunten en voorwaarden te hanteren op het gebied van klimaatbestendige nieuwbouw. In het Plan Stedelijk Water zijn de resultaten van de handreiking in uitgangspunten voor hemelwater weergegeven in tabelvorm. In onderstaande tabel zijn de uitgangspunten weergegeven.

Nota Ruimtelijke Kwaliteit (NRK)
Het plangebied valt onder de Consolidatie Regie met als typologie 'Divers'. Dit type regie is gericht op behoud van het onderscheidende karakter van de buurten, met daarbinnen vrijheid voor individuele invullingen. In de geconsolideerde stad gaat het wat betreft ruimtelijke kwaliteit letterlijk om de hoofdlijnen: de hoofdstructuren die de woonbuurten begrenzen. Daar moet de ruimtelijke kwaliteit in orde zijn. Door de ligging van het plangebied aan deze hoofdlijnen verdient dit bijzondere aandacht.

Notitie Hoogbouwprincipes (NHP)
In de notitie 'Hoogbouwprincipes, kansen voor hoogbouw in Haarlem' wordt de locatie Delftplein als volgt omschreven: De bijzondere positie als noordelijke entree van de bebouwde kom leent zich voor een markante vorm van hoogbouw en een nieuw duidelijk oriëntatiepunt van Haarlem Noord. Het knooppunt kenmerkt zich door redelijke dichtheden aan bebouwing, maar met een gering ruimtegebruik door geconcentreerde hoogbouw in een groene omgeving. Het stedenbouwkundig beeld is een

Uitgangspunt neerslag Hevige neerslag (1/100 jaar, 70 mm in een uur) zorgt niet voor schade in en aan gebouwen, infrastructuur en voorzieningen.	A. De neerslag van een hevige bui (1/100 jaar, 70 mm in een uur) op privaat terrein wordt op dit terrein opgevangen en vertraagd afgevoerd. De berging wordt de eerste 24 uur daarna niet geleegd en is in maximaal 60 uur weer beschikbaar. B. In het gebied is natuurlijke afwatering zoveel mogelijk aanwezig.
Bij hevige neerslag (1/250 jaar, 90 mm in een uur) blijven vitale en kwetsbare infrastructuur en voorzieningen functioneren en bereikbaar.	C. Bij een waterdiepte van 20 cm op rijbaan door extreme regen en/of overstromingen mag er geen schade op treden aan gebouwen en elektrische installaties in de openbare ruimte en blijven hoofdwegen begaanbaar. D. De ontwikkeling gebeurt waterneutraal en leidt niet tot extra aanvoer/afvoer van water. Hemelwater wordt zoveel mogelijk vastgehouden en hergebruikt in het plangebied.

Uitgangspunten Stategisch Plan Klimaatadaptatie

groepering rond een (groen) verkeersplein, met 1 a 2 hoogte-accenten, bijvoorbeeld op de snijlijn van de zichtlijn vanaf de Vondelweg en de Rijkstraatweg. Daarbij is het van belang dat er ook een architectonische oriëntatie op de Westelijke randweg komt, omdat dit een van de drie belangrijkste invalswegen is waar Haarlem zich presenteert.

Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR)
Het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) benoemt het Streefbeeld Delftwijk:

- Kenmerkend is de loskoppeling van langzame en snelle (auto)verkeersroutes.
- Langzaam verkeersroutes zijn gekoppeld aan een heldere groenstructuur.
- Groengebieden aan elkaar geschakeld door wandelroutes
- Een nieuw wijkpark en een plein met winkels.
- Uitstraling: een wijk met allure en een zachte, (woon)vriendelijke binnenkant.

Structuurvisie openbare ruimte (SOR)
In de structuurvisie openbare ruimte 2040 zijn de volgende opgaven onderscheiden voor Delftplein:

- Een ontbrekende schakel in de boomstructuur ter hoogte van het HOV-knooppunt Delftplein.
- Door looproutes naar HOV-haltes en regionale- of hoofdfietsroutes via knooppunten laten lopen wordt het interessant om de fiets en ov te combineren. Fietsdeelconcepten en autodelen zijn voorzieningen die passen op deze knooppunten.

Mobiliteitsbeleid Haarlem 2030
Binnen het mobiliteitsbeleid van Haarlem zetten we in op de mobiliteitstransitie. Binnen de stad reizen we zoveel mogelijk te voet of met de fiets, de reizen van en naar de stad doen we zoveel mogelijk met een steeds schoner OV en we gebruiken de (elektrische) auto alleen als het niet anders kan. In de openbare ruimte wordt prioriteit gegeven aan directe, aangename en comfortabele routes en goede faciliteiten voor voetgangers en fietsers in de stad en een verbetering van het fiets- en OV-netwerk in de MRA. Fietsparkeren, vooral bij OV-knooppunten (ketenmobiliteit), wordt hierbij gezien als topprioriteit. Binnen het mobiliteitsbeleid is Delftplein aangegeven als een P+R zoeklocatie.

Nota Parkeernormen
In het kader van het parkeren moet voldaan worden aan de Nota parkeernormen Haarlem 2022, welke het CROW als uitgangspunt heeft. De nota beschrijft het beleid van de gemeente Haarlem over hoe fiets- en autoparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen moet worden opgelost. Voor de planlocatie moet voldaan worden aan de normen behorende bij de gebiedsindeling "stedelijk gebied". De parkeerbehoefte dient op eigen terrein te worden opgelost.

4. Visie

4.1. Visie op het gebied: Campus Parkzone

Door het concept 'Campus Parkzone' leidend te maken streven we naar een overkoepelende identiteit van het gebied. Binnen het concept kunnen de knelpunten en kansen op het gebied van verkeer, openbare ruimte en leefbaarheid worden opgelost of opgepakt. Deze visie ligt ten grondslag aan de volgende uitgangspunten uit de interne werksessie van het Atelier Omgevingsvisie:

Opschalen van de stadsrandzone naar een Campus Parkzone

- De hele noordrand van Haarlem (over de grens met Velsen) zou als één groen-stedelijk gebied gezien kunnen worden dat getypeerd wordt door de term "campus parkzone"
- Het Delftplein moet beter oversteekbaar worden zodat de nieuwe woonlocatie Delftplein beter verbonden is met de HOV-halte en onderdeel is van de campus parkzone.
- Voor de campus parkzone zou één landschapsontwerp gemaakt kunnen worden dat uitgaat van de bevordering van biodiversiteit, klimaatbestendig is met 100% hemelwaterafkoppeling en een robuust toekomstbestendig groenplan met inheemse soorten.

Ruimtelijke kwaliteit en samenhang van het HOV-knooppunt verbeteren

- Herpositionering van de HOV-halte, afhankelijk van de ontwikkeling van de verschillende buslijnen en richtingen
- Ruimtelijke begeleiding gewenst van de HOV-halte
- De projectlocatie Delftplein, de HOV-halte en de zone van het ziekenhuis vormen één nieuwe stedelijke zone
- Afname van het ruimtebeslag voor verkeer is nodig. Er ligt heel veel verharding die onvoldoende wordt benut (vrije busbaan die geen direct vervolg krijgt),
- Voor de campusachtige omgeving is bebouwd parkeren noodzakelijk



Delftplein als deel van de Campus Parkzone

4.2. Stedenbouwkundige Visie op Delftplein

Vier deelgebieden
Sluitsteen Ensemble: Een groen gemengde buurt als sluitsteen van Delftwijk en tevens accentuering van de Stadsentree
Dijkzichtkamer: Dit deelgebied wordt niet ontwikkelt, en vormt zo de entree van het groene Velsen
Accent: De hoogbouwlocatie van Spaarne Gasthuis die separaat wordt ontwikkeld en bijdraagt aan de stadsentree
Stadsentree: Markeert het Delftplein als entree van de stad Haarlem

Stadsentree
De ontwikkeling van Delftplein markeert de stadsentree van Haarlem. Het ensemble van acht bouwmassa's vormt een sterk silhouet met een variatie in bouwhoogtes. Het "sluitsteen ensemble" heeft een karakteristieke compositie, waarbij de balans tussen stevige massa's en lommerrijke groene tussenruimtes is onderzocht. Deze afgewogen compositie heeft twee hoekaccenten: een hoekaccent in de zuidwesthoek die het ensemble adresseert aan de Randweg en de afrit richting Delftplein. Een tweede hoekaccent bevindt zich in de noodoosthoek van het ontwikkelgebied aan het Delftplein. Dit hoekaccent vormt het meest beeldbepalende element van het ensemble aan deze stadsentree van Haarlem.

Beoogd programma
De ontwikkeling van de locatie bestaat voornamelijk uit betaalbaar woonprogramma. Er wordt uitgegaan van een woonmilieu met een bandbreedte van 300 tot 400 appartementen, waarvan 60% sociaal. De gemeenteraad heeft besloten dat de overige 40% van de woningen in het middensegment wordt uitgevoerd. Aanvullend is er ruimte voor maximaal 600 m2 BVO buurtgericht programma in de vorm van wijkvoorzieningen of werkplekken. Bij een gemengd woningbouwprogramma zal Elan Wonen het deel sociale huur op zich nemen en de grond die daarvoor nodig is verwerven. De grond voor woningen in het middensegment zal door derden worden ontwikkeld.

Slechten van verkeersbarrières:
De visie anticipeert op het verkeersplein van de toekomst en sorteert daarmee voor op een toekomstige afname van het ruimtebeslag voor gemotoriseerd verkeer. Er worden 3 varianten voorgesteld voor verbeterde oversteken voor de voetganger en fietser. Ook de verbinding met de HOV-halte zal verbeterd worden. Met de nieuwe ontwikkeling ontstaat een snellere en logischere verbinding van de regionale fietsroute. Deze zal bovendien eenduidig in materiaal uitgevoerd worden ten behoeve van het gebruik en de herkenbaarheid.

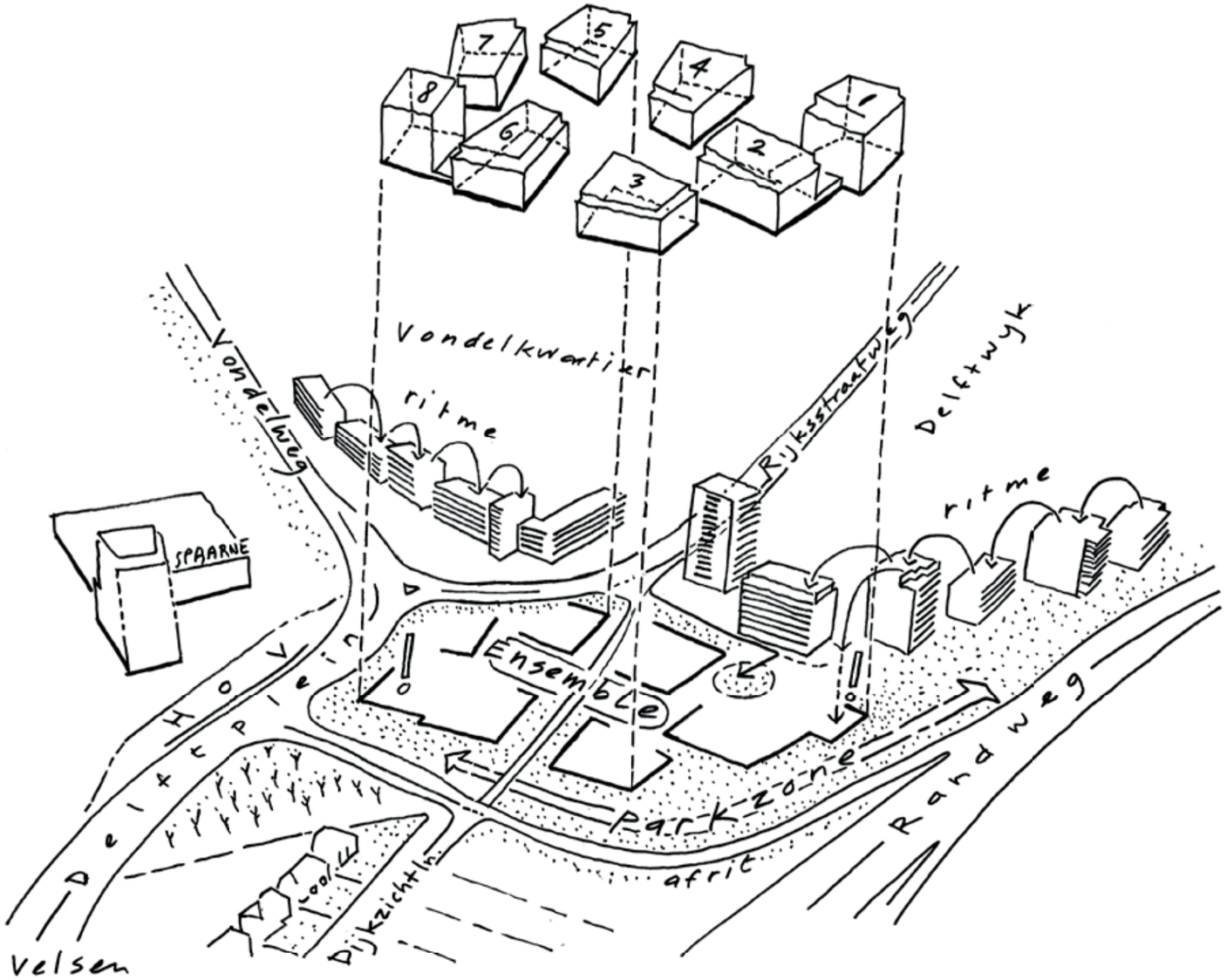
Doorwaadbare nieuwe buurt:
De wijk bouwt op een eigentijdse wijze voort op de naoorlogse stedenbouw van Delftwijk: woongebouwen omspoeld met openbaar groen, een netwerk van wandelpaden en groene plekken voor ontmoeting en spelen. Het autoluwe karakter wordt doorgezet, "de auto is te gast" in de buurt. Zo ontstaan ommetjes en doorsteken voor voetgangers en fietsers vanuit de bestaande wijken. Informele routes zoals het hooggewaardeerde groene ommetje langs de randweg wordt doorgezet langs de nieuwe ontwikkeling en de afrit.

Terugdringen autogebruik:
De gemeenten Haarlem en Velsen willen het blik in de straat verminderen en daarmee het autobezit in de nieuwe buurt ontmoedigen. Het is daarom belangrijk om een goed alternatief aan te bieden zodat nieuwe bewoners gebruik



Stedenbouwkundige visie op het gebied. Deelgebieden op basis van ruimtelijke identiteit

Ensemble als sluitsteen van Haarlem



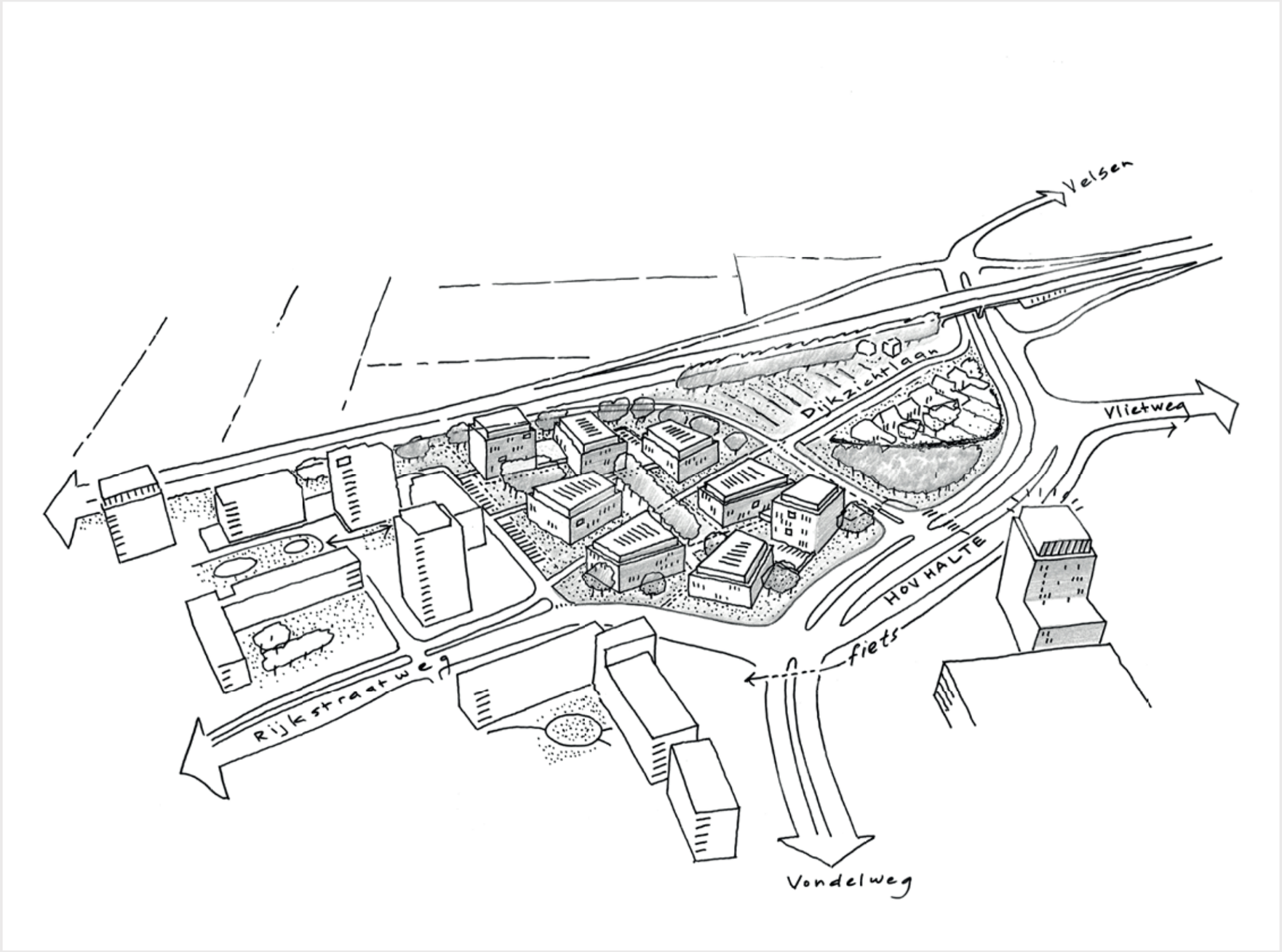
maken van de fiets, deelmobiliteit en het OV. Met het mobiliteitsplan wordt ingezet op deelauto's en ingespeeld op de nabijheid van de R-nethalte bij het Spaarne Gasthuis. Auto's worden uit het zicht geparkeerd en elk blok krijgt een hoogwaardige collectieve fietsenstalling.

Ongedeeld gemengde buurt:
Haarlem heeft een urgente opgave voor het realiseren van betaalbare en sociale huurwoningen. Het beoogde woonmilieu kent een bandbreedte van ongeveer 300 tot 400 woningen waarvan ruim de helft als sociale woningen zullen worden ontwikkeld. In de nieuwe woonbuurt is het onderscheid tussen sociale woningen en woningen in het middensegment niet af te lezen in de kwaliteit van de architectuur. De gelijkwaardige kwaliteit van de woongebouwen is de basis voor een sterk en ongedeeld woonmilieu. Eén van de woonblokken voor het middensegment kan worden ingezet voor de ontwikkeling van een wooncoöperatie.

Woonblokken in het groen
De visie voor Delftplein komt het meest concreet tot uiting in de typologie van de voorgestelde woonblokken in het groen. De woongebouwen die in de parkzone zijn gesitueerd staan rondom in het groen en hebben een ruim bemeten kern. In de woonblokken fungeert de centrale kern als collectieve ruimte voor ontmoeting. Deze ruimte kan uitgewerkt worden als een ruim atrium of wintertuin met daglicht waaromheen de woningen zijn ontsloten. In de collectieve kern van het gebouw komen bewoners elkaar tegen en is er tussen de verschillende verdiepingen contact. In de footprint van de woonblokken is voldoende oppervlakte voor een integrale parkeeroplossing voor alle woningen in het gebouw, naast een royale entree, een hoogwaardige fietsenstalling en, indien passend, appartementen op de begane grond.

5. Ruimtelijke kaders

De ontwikkeling van de locatie Delftplein vraagt om heel specifieke ruimtelijke kaders. Het ruimtelijk concept voor Delftplein kan alleen gerealiseerd worden als er duidelijke en concrete kaders worden meegegeven. In dit hoofdstuk is de visie uiteengezet in een ruimtelijk raamwerk dat als opmaat dient voor de uitwerking van een stedenbouwkundig plan voor de nieuwe buurt Delftplein. Het ruimtelijk raamwerk vertaalt zich in acht stedenbouwkundige uitgangspunten. Vervolgens horen bij het ruimtelijk raamwerk kaders die de beeldkwaliteit van de ontwikkeling borgen. Deze ruimtelijke kaders zullen daarbij als toetsingskader dienen voor de AOK Haarlem bij de beoordeling van de uitwerking van het plan.



5.1. Acht uitgangspunten

1. Dijkzichtlaan



De historische route tussen Haarlem en Velsen blijft als royaal fietspad liggen in het midden van het projectgebied Delftplein. Deze route blijft voor langzaamverkeer de meest directe en veilige route. Bovendien blijft deze zone benut voor het PWN-waterleiding tracé.

2. Campus



Het ruimtelijk concept voor de invulling van het projectgebied Delftplein is een “Campus”: een compositie van woonblokken in een parkachtige setting. De losse bouwblokken hebben een specifieke typologie van woonblokken in het groen.

3. Ensemble



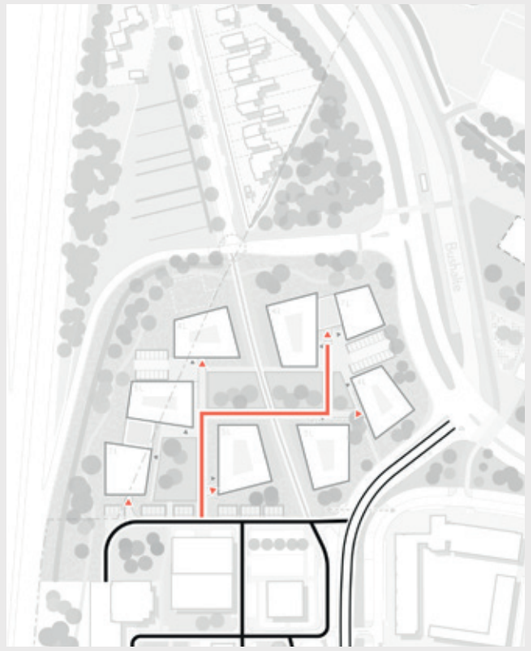
De acht woonblokken zijn in maat en schaal verwant aan elkaar zodat ze samen een ensemble vormen. De woonblokken hebben een collectieve kern. De beeldkwaliteit van het gebied zet in op verwantschap in architectuur en inpassing in het groen.

4. Groene parkstructuur



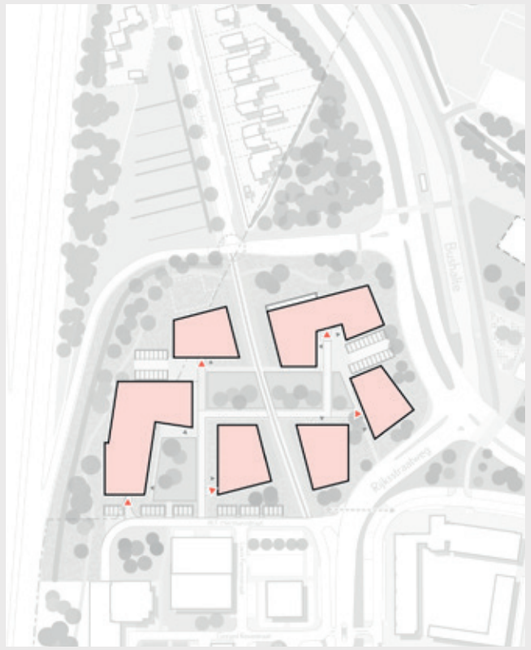
De groene parkstructuur wordt langs de randweg doorgetrokken en is verweven met de nieuwe bebouwing. De woonblokken staan rondom in het park.

5. Auto ‘te gast’



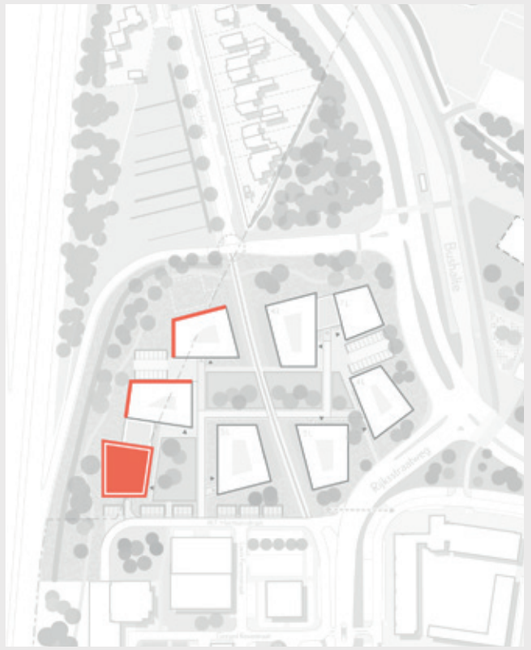
De auto-ontsluiting van de nieuwe buurt is een informeel vormgegeven pad dat met twee haakse hoeken langs alle woonblokken meandert. De auto is “te gast” in deze parkachtige buurt.

6. Geïntegreerde parkeeroplossing



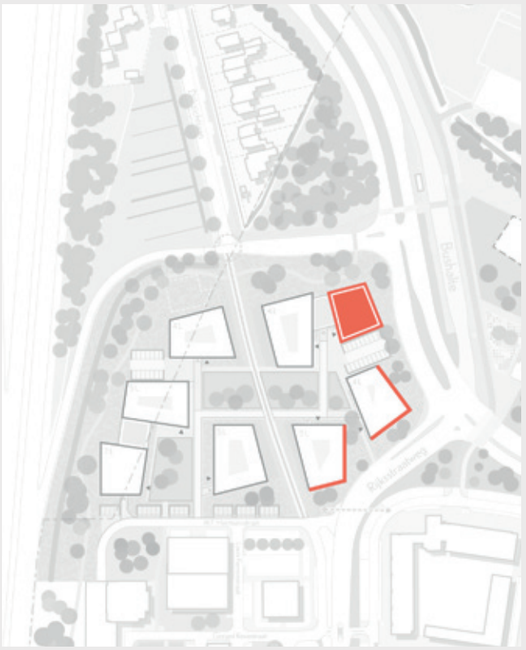
De parkeervoorziening voor de bewoners van de nieuwe woningen zijn bouwkundig geïntegreerd in gebouwde parkeervoorzieningen, halfverdiept dan wel op de begane grond van de woonblokken. Alleen bezoekersparkeerplaatsen zijn gesitueerd in de openbare ruimte. Ook fietsparkeren voor bewoners is in de gebouwvolumes in hoogwaardige collectieve fietsenstallingen voorzien, in de nabijheid van de entrees.

7. Aansluitende hoek op Delftwijk



De nieuwbouw op Delftplein sluit ruimtelijk aan op de naastliggende buurt Delftwijk. Het hoekblok in het zuidwesten heeft meer hoogte om de aansluiting te maken. Bovendien adresseert het ensemble zich met dit accent aan de Randweg en het begin van de afrit.

8. Entree Delftplein



De nieuwbouw op Delftplein maakt deel uit van de stadsentree van Haarlem. Het hogere hoekblok en de twee wanden aan het Delftplein markeren de entree. De stadsentree van Haarlem krijgt een markant silhouet.

5.2. Kaders op thema

Mobiliteit

De ontsluiting van de nieuwe woonbuurt sluit aan bij het netwerk van de omgeving. De auto-ontsluiting maakt gebruik van de bestaande inrit aan de Rijksstraatweg en gaat over als een informeel pad door de nieuwe buurt. De fietsroute over de Dijkzichtlaan blijft zoals die nu al door het gebied ligt. Wandelpaden doorkruisen de nieuwe buurt en verbinden de parkzone rondom de buurt. De HOV-halte is straks veel beter te bereiken door het verbeteren van de oversteek. In Delftwijk ligt een noord-zuid wandelpad (langs de speeltuin) dat wordt doorgezet in de nieuwe woonbuurt Delftplein.



Legenda

- Doorgaande fietsroute: stedelijke plusroute
- Doorgaande fietsroute: stedelijke plusroute
- Fietsroute over Dijkzichtlaan in zelfde materialisering uitvoeren
- Zoekgebied oversteek fietsroute
- Zoekgebied aansluiting fietsroute
- Zoekgebied oversteek voetgangers
- Verbeteren bestaande voetgangers oversteek
- Oversteek veiliger maken
- Struinpad
- Auto hoofdontsluiting
- Toegang parkeervoorziening
- Zoekgebied parkeren op maaiveld
- Zoekgebied parkeren t.b.v. voorzieningen
- Loopafstand R-NET halte
- Gemeentegrens
- Plangebied PvEL
- Plangebied stedenbouwkundige visie

Ontbrekende schakel

De fietser die gebruik wil maken van de regionale plusroute (Vondelweg – Dijkzichtlaan) wordt nu geconfronteerd met een “ontbrekende schakel” ter hoogte van het plangebied. Deze ontbrekende schakel dient opgeheven of verbeterd te worden waardoor het voor de fietser een prettige en snelle verbinding wordt. Er zijn meerdere tracés voor deze route door het plangebied mogelijk. Omdat de inpassing van een tracé een directe relatie heeft met de overige ruimtelijke elementen wordt een mogelijk tracé niet voorgeschreven maar worden enkele mogelijke tracés meegegeven.

Er zijn 2 principe tracés:
1. een tracé aan de rand van het plangebied, (weergeven in groen)
2. een tracé door het plangebied (weergeven in blauw)

Om deze tracés aan te laten sluiten op de Vondelweg moet de Rijksstraatweg worden gekruist. Dat kan alleen met verkeerslichten (weergeven in rood). Dit dient in de verdere uitwerking meegenomen te worden.



Mogelijke tracés voor de “ontbrekende schakel”

Voorstel herinrichting W.F. Hermansstraat

Aan de noordzijde van de W.F. Hermansstraat is in de huidige situatie geen trottoir aanwezig. Door de ontwikkeling van het gebied en de bouw van ca. 400 appartementen is de aanleg van een trottoir aan de noordzijde noodzakelijk. Voor het bestaande appartementsgebouw is in de huidige situatie haaksparkeren aanwezig welk gehandhaafd c.q. terug moeten komen. Door de ontwikkeling van het gebied kan de W.F. Hermansstraat ingericht worden conform de gewenste HIOR profielen. Dit HIOR profiel houdt rekening met het haaksparkeren, groeninpassing (klimaat adaptief), fietsers op de rijbaan en voetgangers. Omdat er voldoende ruimte aanwezig is dienen de trottoirs minimaal 2.00 m breed te worden zodat er voldoende ruimte is voor rolstoelgebruikers. Het wegprofiel zal worden verbreed naar 6.00 m zodat er voldoende ruimte is om haaks in te parkeren.



Voorstel herinrichting W.F. Hermansstraat

Bebouwing en accenten



Deze kaart toont een uitwerking van de bebouwingsopzet. Op hoofdlijnen zijn de positie en de hoogte van de gebouwen bepaald, zoals aangegeven op de spelregelkaart. Hier zit nog een zekere mate van flexibiliteit in. Dit geldt zowel voor het bouwvlak als voor het aantal bouwlagen. Het oppervlakte aan openbaar groen in het totaal plan dient minimaal gelijk te blijven in de uitwerking. Hierbij volgt puntsgewijs een nadere toelichting en uitleg van de notaties in de kaart.

- Het westelijk deel wordt ingezet om Delftwijk af te ronden en te koppelen aan de laagbouw van de Dijkzichtlaan middels een aflopende bouwhoogtes.
- De woonblokken van het oostelijk deel markeren de stadsentree en begeleiden de routes naar de stad.
- Binnen de woonblokken is het mogelijk om na een aantal bouwlagen setbacks of verjonging toe te passen. Een royale footprint en voldoende ruimte in het basement van de woonblokken is echter nodig om het parkeren (auto's en fietsen), de collectieve entrees en woonruimte op maaiveld te realiseren. Het voorzien van woonruimte in de plint speelt een rol in de levendigheid van de beoogde buurt.
- De kaart toont de afgewogen compositie van bouwvolumes in hoogte. In deze kaart zijn de belangrijkste bouwmassa's in de omgeving zijn ook meegenomen. Enkele belangrijke zichtlijnen op hoogteaccenten rondom Delftplein gevel vorm aan het beeld en het silhouet van de stadsentree.

Legenda

- Bouwvlak
- Zoekgebied voorzieningen (totaal ca. 600 m²)
- 5 6 8 Aantal bouwlagen
- Bebouwingsaccent
- Entreezijde
- Zichtlijnen
- Hoogbouwlocatie
- Gemeentegrens
- Plangebied PvEL
- Plangebied stedenbouwkundige visie

Groen en Water



Deze kaart legt de nadruk op de parkachtige setting van de nieuwe woonbuurt. Daarbij streven we naar een groene invulling van de buitenruimte als uitgangspunt, tenzij verharding of bebouwing is vereist. Dit betekent dat we uitgaan van 40-50% groen voor de gehele ontwikkeling. De bestaande informele parkrand langs de Randweg (N208) wordt van zuid naar noord doorgetrokken en omkadert daarmee het plangebied. Deze parkrand bestaat uit twee delen: Randweg en Stadsentree. Het deel 'Randweg' heeft een variërende breedte van 25 tot 50 meter. Hier is ruimte om het natuurlijke en besloten karakter van de bestaande parkrand en zijn struinroute door te zetten. Bovendien kan de sloot langs de Rotondeweg met natuurlijke oevers worden verbreed t.b.v. watercompensatie, waterkwaliteit en biodiversiteit.

De parkrand van het deel 'Stadsentree' heeft een variërende breedte van 10 tot 30 meter. Dit is een smallere, formele, maar natuurlijke groenstrook met een open karakter. Hier is plaats voor vegetatie, bomen en wadi's t.b.v. waterberging. Groene plekken in de buurt worden met zichtlijnen verbonden. Aan weerzijden van de kavels aan de Dijkzichtlaan worden de driehoeken ingeplant (sloten en wadi's toegevoegd).

De bestaande sloot van ca. 400 m^2 open water langs de Dijkzichtlaan vervalt. Deze bergingscapaciteit dient in het plan terug te worden gebracht. Daar komt bovenop dat de toename van verhard oppervlak gecompenseerd moet worden middels open water of alternatieve waterberging zoals wadi's. In het PvEL is voldoende ruimte gereserveerd in de groene zoom rondom de ontwikkeling om de wateropgave te borgen. Rondom het plangebied zijn locaties voor het versterken van buitenplanse groenstructuur aangewezen. Door twee noordelijke boomgroepen te versterken wordt de omzoming van het Delftplein versterkt. Verbetering van groenkwaliteit rondom de HOV-halte draagt bij aan de verblijfskwaliteit.

Legenda

- Parkrand 'Randweg' (aansluitend op Delftwijk)
- Parkrand 'Stadsentree' (aansluitend op Delftplein)
- Groene middenstrook met waterleiding
- "Groen-tenzij" principe
- Groene binnenruimte (volle grond)
- Groene doorkijk
- Bestaand oppervlaktewater
- Uitbreiden oppervlaktewater
- Aanleggen wadi's
- Oppervlakkig afwateren gebouwen
- Struinpad
- Ambitie versterken buitenplanse groenstructuur (groene stadsentree)
- Gemeentegrens
- Plangebied PvEL
- Plangebied stedenbouwkundige visie

5.3. Spelregelkaart

De stedenbouwkundige spelregelkaart vat alle uitgangspunten samen en geeft de compositie van het ensemble op een abstracte wijze weer. De minimale maat van de groenzoom rondom en de groene middenstrook zijn in de spelregelkaart bepaald. Hiermee is de groene rand en de parkachtige omzooming geborgd.

Op hoofdlijnen zijn de positie en de hoogte van de gebouwen bepaald, zoals aangegeven op de spelregelkaart. Hier zit nog een zekere mate van flexibiliteit in. Dit geldt zowel voor het bouwvlak als voor het aantal bouwlagen. Na dit PvEL wordt een stedenbouwkundig plan (SP) opgesteld waarin de definitieve rooilijnen en bouwhoogten worden vastgelegd. Om deze te kunnen bepalen moeten er nog een aantal zaken onderzocht worden met betrekking tot zichtlijnen, bezonning en windhinder. Gebouwvolumen zullen in het SP zodanig gepositioneerd en gemodelleerd worden dat er zo veel mogelijk rekening gehouden wordt met het zicht vanuit, en afstand tot de bestaande bebouwing. Hiernaast is het ook belangrijk dat windhinder ten gevolge van de nieuwe gebouwen zo veel mogelijk vermeden wordt en dat de woningen een zo optimaal mogelijke bezonning krijgen.

Concreet betekent dit dat de bouwvlakken nog niet de definitieve positie van de gebouwen weergeven. Hiermee is er voor het opstellen van het SP nog enige ruimte om te kunnen schuiven met de gebouwen. Dit geldt ook voor het aantal bouwlagen. Om bovenstaande redenen kan het verstandig zijn om één of twee lagen van het ene gebouw ter verplaatsen naar een ander gebouw. Wel zijn hier een aantal randvoorwaarden aan gekoppeld: het schuiven met bouwlagen mag niet nadeliger uitpakken voor de omliggende bebouwing, de gemiddelde gebouwhoogte blijft 5 à 6 lagen en de maximale bouwhoogte blijft 8 lagen.

Deze spelregelkaart legt vast wat nodig is voor de basiskwaliteiten, maar laat open wat nu nog niet bepaald hoeft te worden.*

*Het oostelijke deel zal later worden ontwikkelt en is daarom nog onderhevig aan verandering door verdere uitwerking van uitgangspunten/ ambities uit de Omgevingsvisie. De Acht globalere uitgangspunten van het raamwerk bieden daarbij een handvatten om de identiteit van één buurt te borgen.



Spelregelkaart

Legenda

- Parkrand 'Randweg' (aansluitend op Delftwijk)
- Parkrand 'Stadsentree' (aansluitend op Delftplein)
- Groene middenstrook met waterleiding
- "Groen-tenzij" principe
- Groene binnenruimte
- Groene doorkijk
- Bestaand oppervlaktewater
- Uitbreiden oppervlaktewater
- Aanleggen wadi's
- Bouwvlak
- Zoekgebied voorzieningen
- 5-8L Aantal bouwlagen
- Toegang plangebied auto
- Bestaande doorgaande fietsroute
- Verbeteren doorgaande fietsroute
- Zoekgebied oversteek fietsroute
- Zoekgebied aansluiting fietsroute
- Zoekgebied oversteek voetgangers
- Verbeteren bestaande voetgangers oversteek
- Oversteek veiliger maken
- Gemeentegrens
- Plangebied PvEL
- Plangebied stedenbouwkundige visie

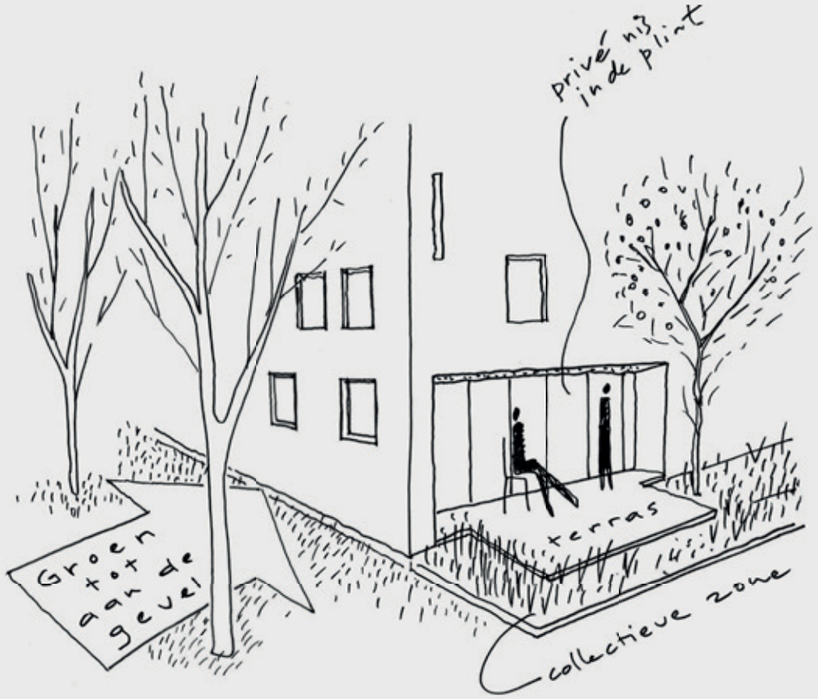
5.4. Beeldkwaliteit

De beoogde kwaliteit van de nieuwe buurt is gebaseerd op een samenhangend ontwerp van de verschillende volumes en de inpassing daarvan in de groene setting. Deze kwaliteit wordt beschreven in acht uitgangspunten die zijn geïllustreerd met principe schetsen en enkele referentiebeelden. Het is van belang om de referentiebeelden alleen te lezen als voorbeeld bij een principe, niet als een na te streven totaalbeeld.



5.4.1. Beeldkwaliteitseisen Architectuur

1. Groen tot aan de gevels



De aansluiting van de gebouwen op het maaiveld is heel specifiek: de woonblokken staan in een openbaar park. Het groen loopt door tot aan de gevels. De rooilijn is de grens tussen openbaar en privé. Planten en bomen rondom de gebouwen staan in de volle grond en klimplanten kunnen tegen de gevels op groeien.



Blok K Funen, Amsterdam
NL architects



Chassepark, Breda
Kollhoff & Polls Architecten

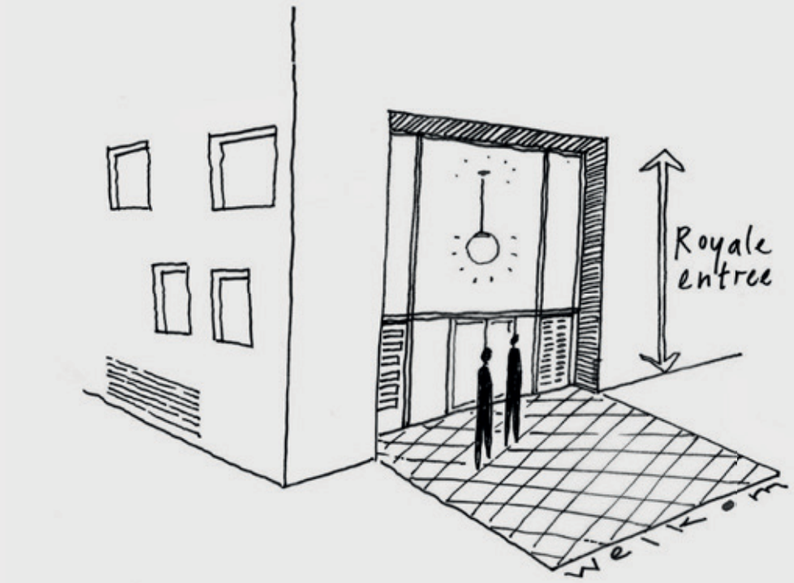


Gemetselde architectuur aan het park
Korteknie Stuhlmacher Architecten



Kanaal, Wijnegem
Coussee Goris Huyghe architecten

2. Heldere, royale entree



Elk gebouw heeft een helder en royaal adres, een entreepui en een collectieve entreehal. Deze is dubbelhoog of kent in ieder geval een royale transparante entreepui. Deze zichtbare entree vormt het 'adres' voor 30-50 huishoudens en draagt daarmee bij aan de kwaliteit van alle woningen in het complex.



Golvenstraat, Oostende
Korthielens architecten



Zuiderschans, Den Bosch
KAW architecten

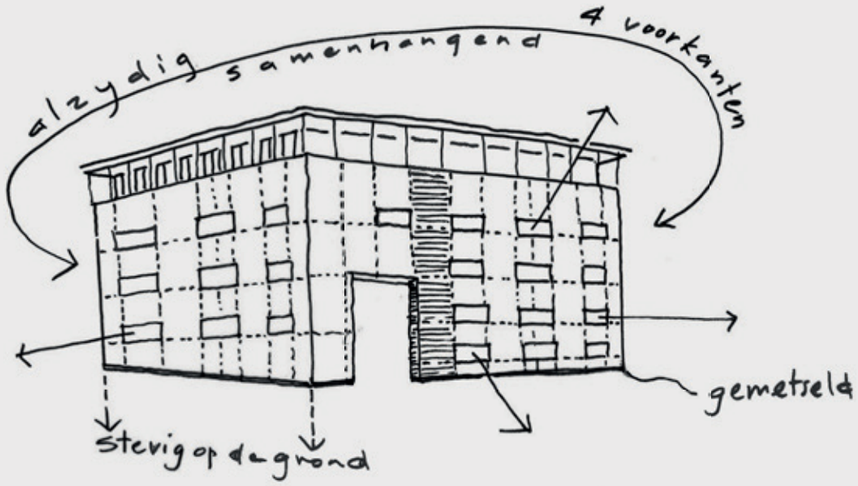


Heldere royale entree
Korthielens architecten



S west
Orange architects

3. Samenhangende gemetselde architectuur



De nieuwe woonbuurt kenmerkt zich door ‘gemetselde architectuur’ in aansluiting bij de architectuur van Delftwijk. Alle acht blokken maken deel uit van dezelfde architectonische familie, het Sluitsteen Ensemble. De kleurstelling in de referentiebeelden is indicatief, echter staat vast dat deze in één nader te bepalen hoofdkleur moet worden uitgevoerd. In de volgende fase is ruimte voor differentiatie in de architectonische uitwerking van de hoekaccenten ten opzichte van de overige blokken. Dit is wenselijk om de entree naar de stad meer te accenturen. Er wordt gebruik gemaakt van materialen die mooi verouderen. De gevelopeningen geven diepte en gelaagdheid aan de gevels. De kozijnen liggen diep in de gevel en neggen tonen een lichtspel op de gevel (schaduwlijnen en reflectie).



Golvenstraat, Oostende
Korthielens architecten



Grauwaart, Utrecht
Bedaux de Brouwer

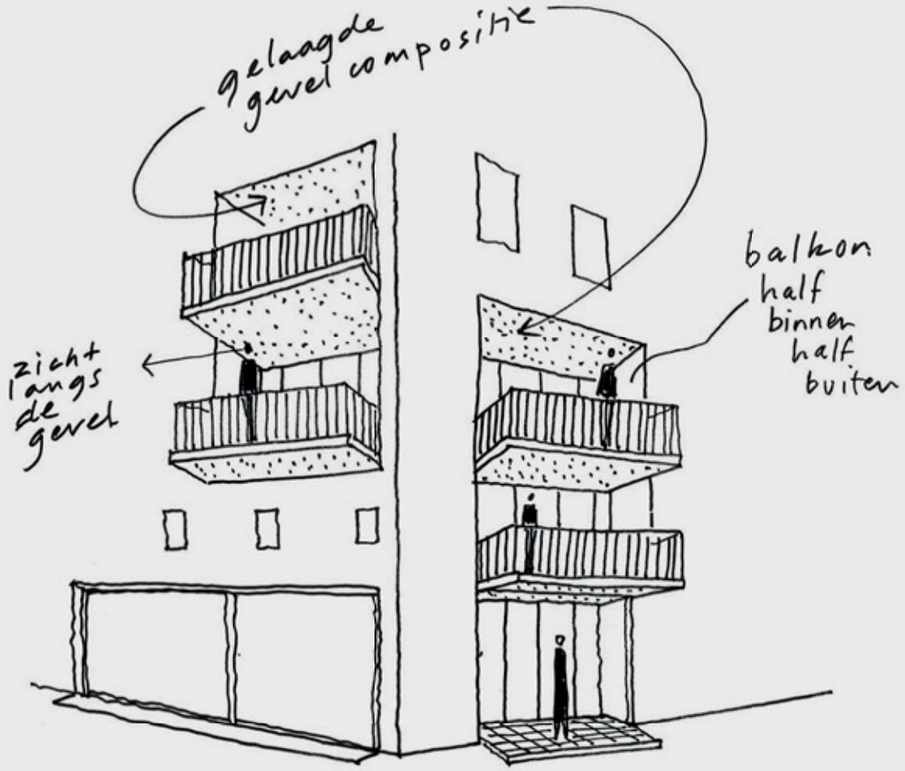


Gemetselde architectuur aan het park
Korteknie Stuhlmacher Architecten



Cadix, Antwerpen
HCVA

4. Balkons zoveel mogelijk inpandig



De buitenruimtes van de woningen zijn deels binnen de bouwmassa gesitueerd. Balkons hangen niet los aan de gevel maar zijn altijd voor minimaal de helft in de bouwmassa geschoven. Balkons en buitenruimtes zijn mee ontworpen met de architectuur. Buitenruimtes die direct grenzen aan de openbare ruimte zijn voorzien van een terras in een collectieve groenzone om een uniform beeld te bewaken. Erfafscheidingen zijn niet toegestaan, buiten de afscheidingen die zijn mee ontworpen met de architectuur bij de oplevering.



Hunziker Areal Building C
Miroslav Šik architects



Bloemenbuurt, Krimpen ad IJssel
Hans van der Heijden Architecten

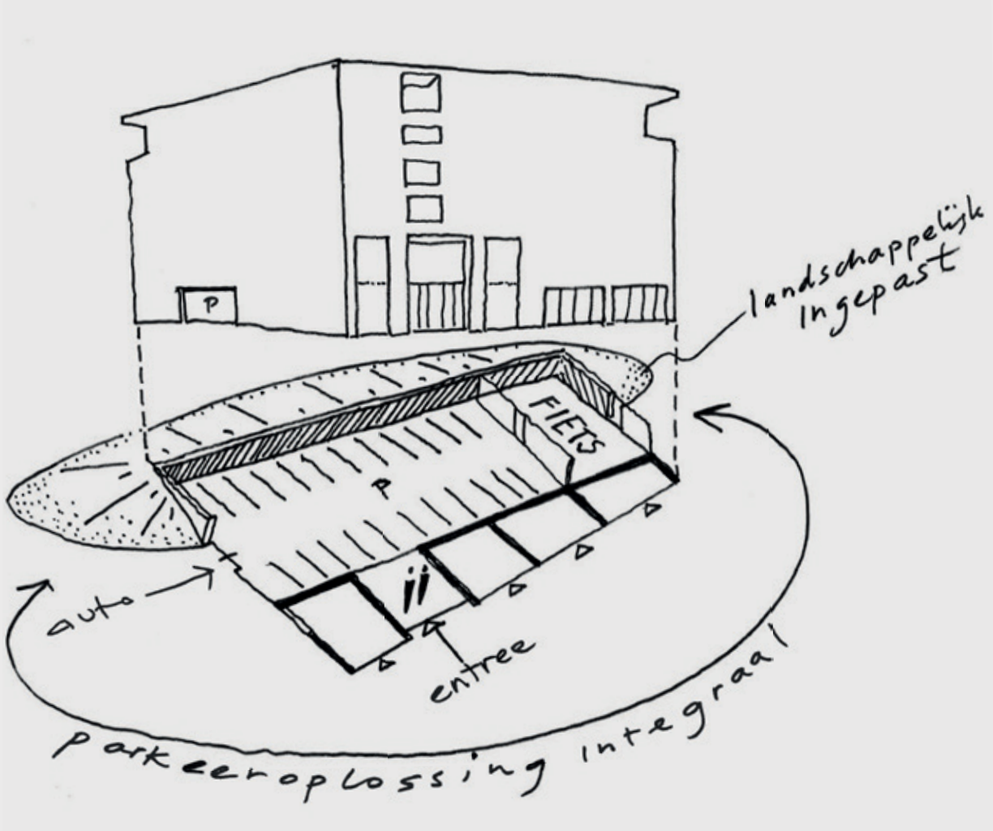


Golvenstraat, Oostende
Korthielens architecten



Halfinpandige buitenruimte
Hunziker Area, Zürich

5. Parkeren zoveel mogelijk in gebouwde parkeervoorziening



Het parkeren voor de bewoners wordt in zijn geheel opgelost in gebouwde parkeervoorzieningen. Voor het sociale segment zal dit waarschijnlijk op de begane grond van het gebouw plaatsvinden. Hierbij moet voorkomen worden dat er levenloze en sociaal onveilige plinten ontstaan. De parkeervoorziening wordt daarom gedeeltelijk "ingepakt" met woningen op de begane grond, levendige entreevoorzieningen of een landschappelijk talud met beplanting. De gebouwde parkeervoorzieningen zijn zoveel mogelijk geïntegreerd in de bouwmassa. Op beperkte plekken zal de gebouwde parkeervoorziening buiten de massa zijn uitgebreid. Op deze plekken ontstaat een 'dek' waarop de woningen privé en collectieve tuinen kunnen realiseren.



Delftwijk, Haarlem
Marge architecten



Voorsterbeeklaan, Utrecht
AWG architecten

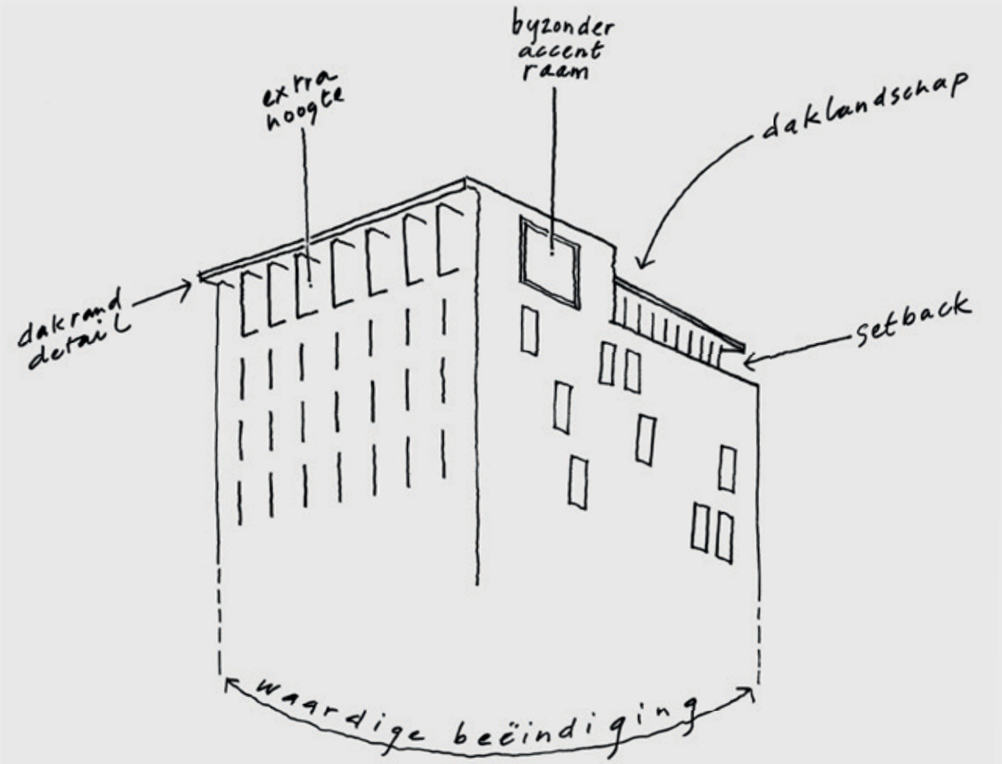


Schepelruwe, Maastricht
Jules Beckers architecten



Dinkelpark, Groningen
De Zwarte Hond architecten

6. Waardige gevelbeëindiging



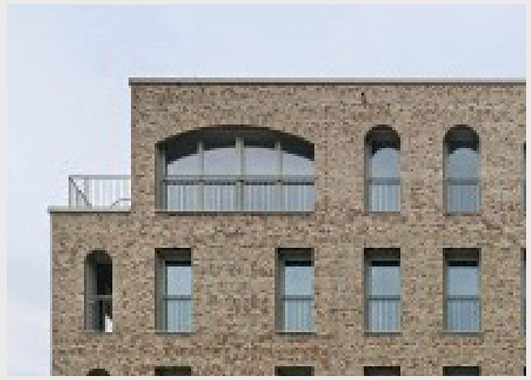
Platte daken zijn het uitgangspunt. Dit komt overeen met de omliggende bebouwing van Delftwijk en het Vondelkwartier. Er is extra aandacht voor de beëindiging van de gevels. Deze zijn ‘verhoogd’ en ‘scherp gesneden’ om installatietechniek en PV-panelen aan het zicht te onttrekken. Zoals verbeeld in de schets is een waardige gevelbeëindiging op meerdere manieren voorstelbaar:
Ten minste een dakrand detail en extra hoogte in de bovenste verdieping om het gebouw logisch te beëindigen. Ook kan door middel van een setback kwalitatieve buitenruimte en extra bouwhoogte worden toegevoegd zonder daglicht aan de buurt en omwonenden te ontnemen.
Tot slot integreert het daklandschap klimaatadaptatie en energie op voorhand in één samenhangend architectonisch ontwerp. Denk hierbij aan het vertraagd afvoeren van hemelwater door middel van een groen dak, pv-panelen en andere duurzame installaties.



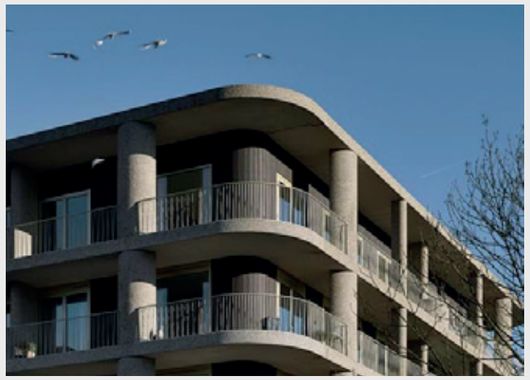
Extra hoogte
Little C Rotterdam, JVST



Setback
Cadix Antwerpen, HCVA



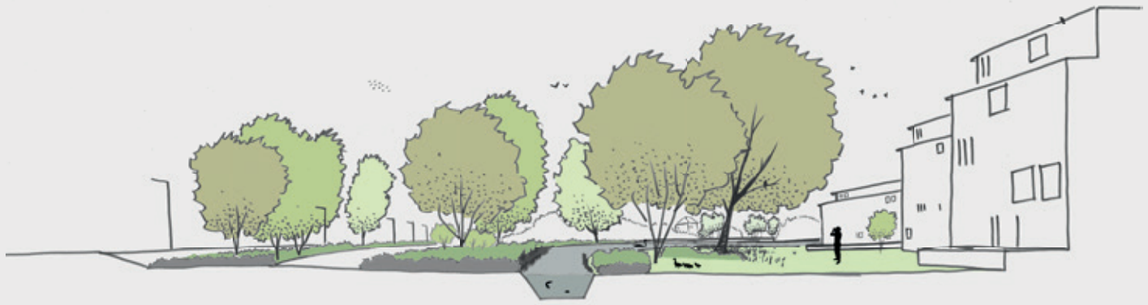
Bijzonder accent raam
Bezner turm Ravensburg, Bachlemeid architekten

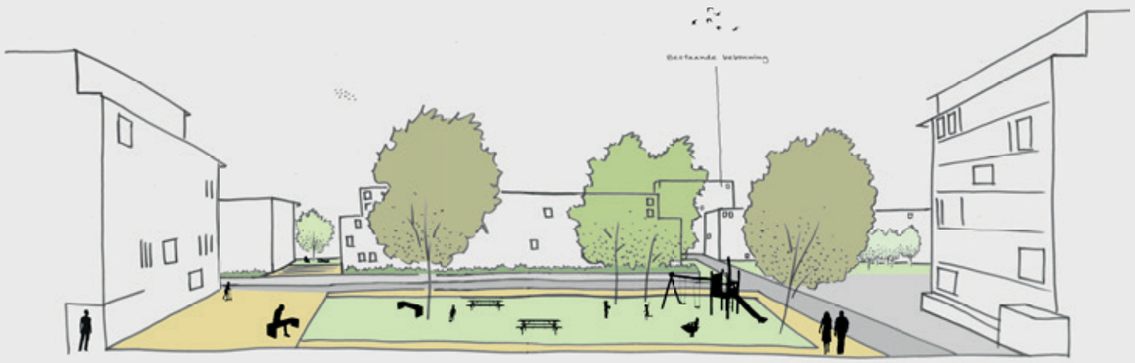


Dakrand detail
Tuinhuis Almere, Korthielens architecten

5.4.2. Beeldkwaliteitseisen Buitenruimte

7. Duurzame en natuur-inclusieve buitenruimte





De woonbuurt Delftplein zal een duurzaam en natuur-inclusief ontwerp voor zowel de buitenruimte als de architectuur nastreven. De focus op concrete ambities moet worden uitgewerkt in de volgende fase.



Speelaanleidingen



Wadi's voor waterberging

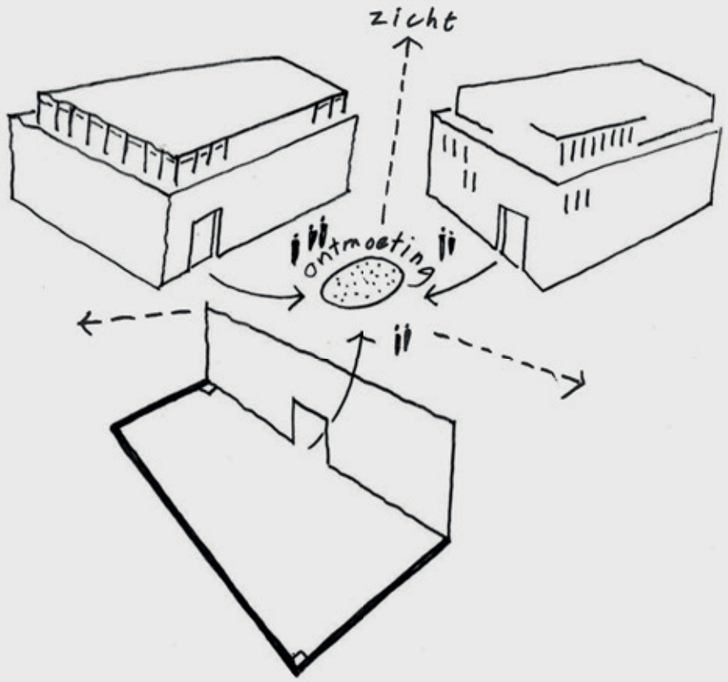


Informele padenstructuur



Verharding zoveel mogelijk vermijden

8. Tussenruimte voor ontmoeting, ontspanning en bevorderen biodiversiteit



De ruimte tussen de woonblokken wordt als park ingericht met specifieke plekken voor ontmoeting, ontspanning en het bevorderen van biodiversiteit. Hierbij geldt het uitgangspunt: "Groen tenzij...": Verharding wordt alleen toegepast wanneer vereist.

Samen met de huidige bewoners in de omgeving en de toekomstige bewoners van de buurt, wordt invulling gegeven aan deze mooie plekken in het park.









Hunziker Areal, Zurich

6. Proefverkaveling

Op basis de spelregelkaart laat de hierna getoonde proefverkaveling zien dat, uitgaande van het genoemde programma (wonen, voorzieningen en parkeren) en rekening houdend met het deels verleggen van de waterleiding, op hoofdlijnen mogelijk een financieel haalbaar plan gerealiseerd kan worden. De opgenomen proefverkaveling is geen eindbeeld, maar toetst de haalbaarheid van de ontwikkeling van dit gebied. Ook laat het de ambities voor de beoogde ruimtelijke kwaliteit zien van de gemeente Haarlem en de betrokken partijen.

De uitwerking kan in een later stadium nog wijzigen.

Dit wordt ondervangen door de speelruimte die is

opgenomen in de spelregelkaart.

6.1. Planopzet en woonprogramma



Programma

Opgenomen is een rekenkundige uitwerking. De gehele ontwikkeling (proefverkaveling) kent de volgende woningdifferentiatie:

- 60% sociaal (50 m^2 GO)
- 20% midden klein (55 m^2 GO)
- 20% midden groot (60 m^2 GO)

Een volledig overzicht is opgenomen in de bijlage.

Blok	Woningen	Categorie	Aandeel	GO p.w. (m^2)	Voorz. (m^2)
A	35	Midden klein	19%	55	
B (soc)	46	Sociaal	25%	50	200
C (soc)	68	Sociaal	37%	50	
D	34	Midden groot	19%	60	
Totaal Fase 1	183		100%		
E (soc)	40	Sociaal	24%	50	200
F (soc)	56	Sociaal	34%	50	
G	38	Midden groot	23%	60	200
H	32	Midden klein	19%	55	
Totaal Fase 2	166		100%		
TOTAAL	349				600

6.2. Voorzieningen op maaiveld



Coll. fietsenstalling:	895 m²	Reservering voor p.p. t.b.v. voorzieningen	
Voorzieningen of wonen:	600 m²	Bewonersparkeren:	161 p.p.
Wonen:	300 m²	Bezoekersparkeren:	47 p.p.
Entree:	540 m²	Autodeelconcept parkeren:	8 p.p.
		Totaal:	216 p.p.

Parkeerbehoefte - R-net en Deelmobiliteit:

Blok	won. aantal	bew pp.	bez. pp.	bew. fiets pp.	bez. fiets pp.
A	35	24,5	5	105	18
B (soc)	46	27,6	7	138	23
C (soc)	68	40,8	10	204	34
D	34	23,8	5	102	17
Totaal Fase1	183	116,7	27	549	92
E (soc)	40	24,0	6	120	20
F (soc)	56	33,6	8	168	28
G	38	26,6	6	114	19
H	32	22,4	5	96	16
Totaal Fase 2	166	106,6	25	498	83
Totale normatieve parkeerbehoefte		223,3	52	1.047	175
10% reductie Rnet		201	47	-	-
20% reductie autodeelconcept		161+8*	-	-	-
Parkeerbehoefte na correctie		169	47	1.047	175
Parkeren in proefverkaveling		169	47	**	***

Voor de berekening van de parkeerbalans is kennis genomen van de Nota parkeernormen Haarlem 2022, welke het CROW als uitgangspunt heeft.

Vanuit de parkeernormennota wordt aangegeven dat de parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden opgelost, er zou dus geen sprake moeten zijn van overloop. Hierbij moet worden aangemerkt dat in de huidige proefverkaveling de parkeerbehoefte van de voorzieningen nog niet zijn meegenomen.

Aantekeningen:
*8 deelautoplekken i.p.v. 40 bew. pp
** 1.047 plekken = 466 m² fietsenstalling. De proefverkaveling voorziet ruimschoots in de vraag (zie bijlage voor rekenmethode)
*** Fietsparkeren voor bezoekers vindt plaats in de openbare ruimte

6.3. Overgangen openbaar-privé

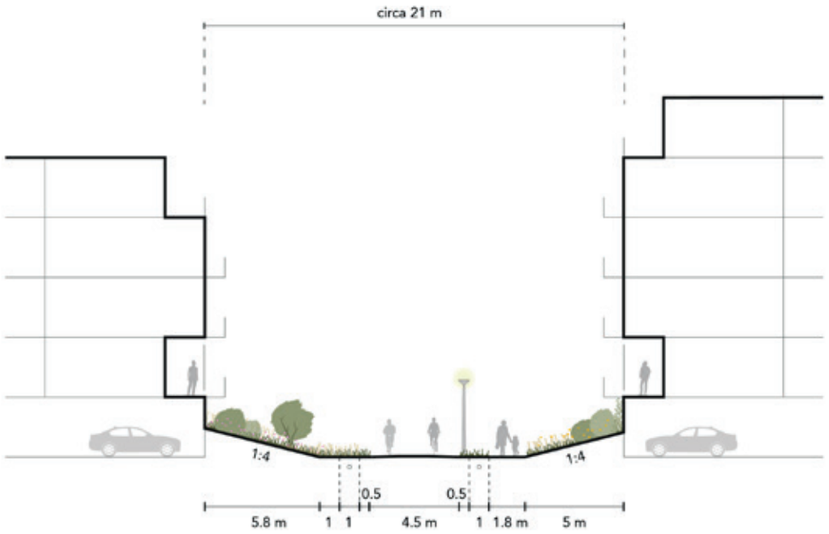
Doorsneden proefverkaveling



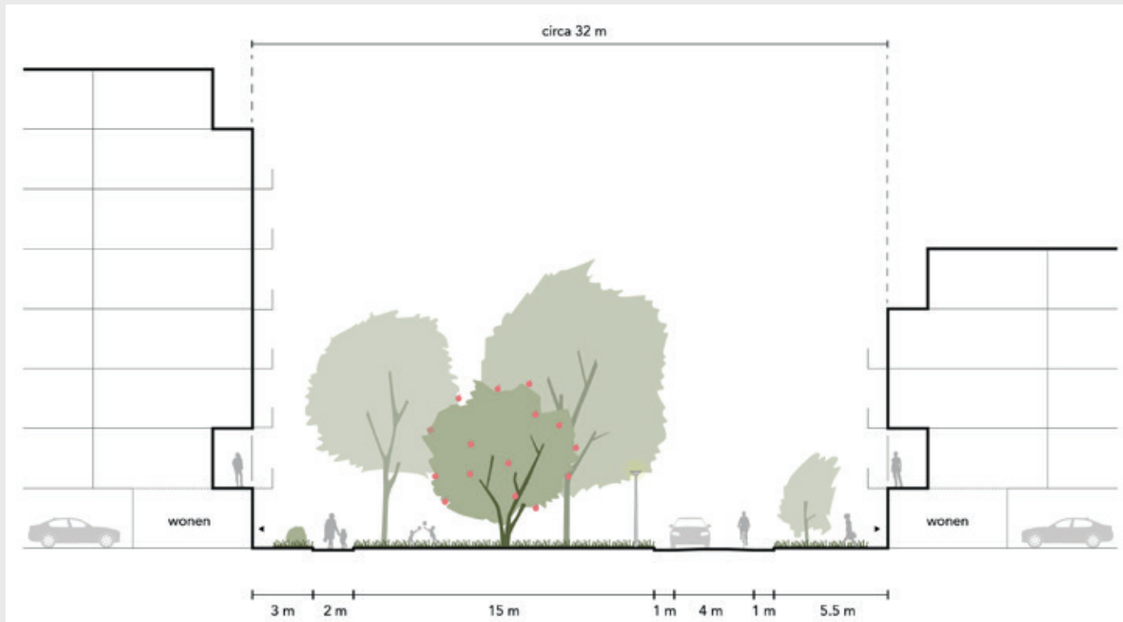
Indicatie doorsneden



A. Doorsnede t.h.v. afrit Randweg



C. Doorsnede t.h.v. fietspad Dijkzichtlaan



B. Doorsnede t.h.v. plein W.F. Hermansstraat



D. Doorsnede t.h.v. Delftplein

7. Vervolg

Vervolgstappen vaststellen document:
- Juli: collegebesluit gemeente Velsen en Haarlem m.b.t. vrijgeven concept PvEL voor inspraak
- Sept: start inspraak
- Okt: eind inspraak, start beantwoording inspraak en aanpassen PvEL
- Nov: Definitief PvEL gereed
- Dec: besluit Colleges Velsen en Haarlem
- 2024: besluit gemeenteraden Velsen en Haarlem

De ontwikkeling doorloopt de fases van het Haarlems Ruimtelijk Planproces. Na het vaststellen van het Programma van Eisen van de Leefomgeving door beide gemeenteraden worden de kaders voor de verdere uitwerking opgesteld. De planning is globaal als volgt:

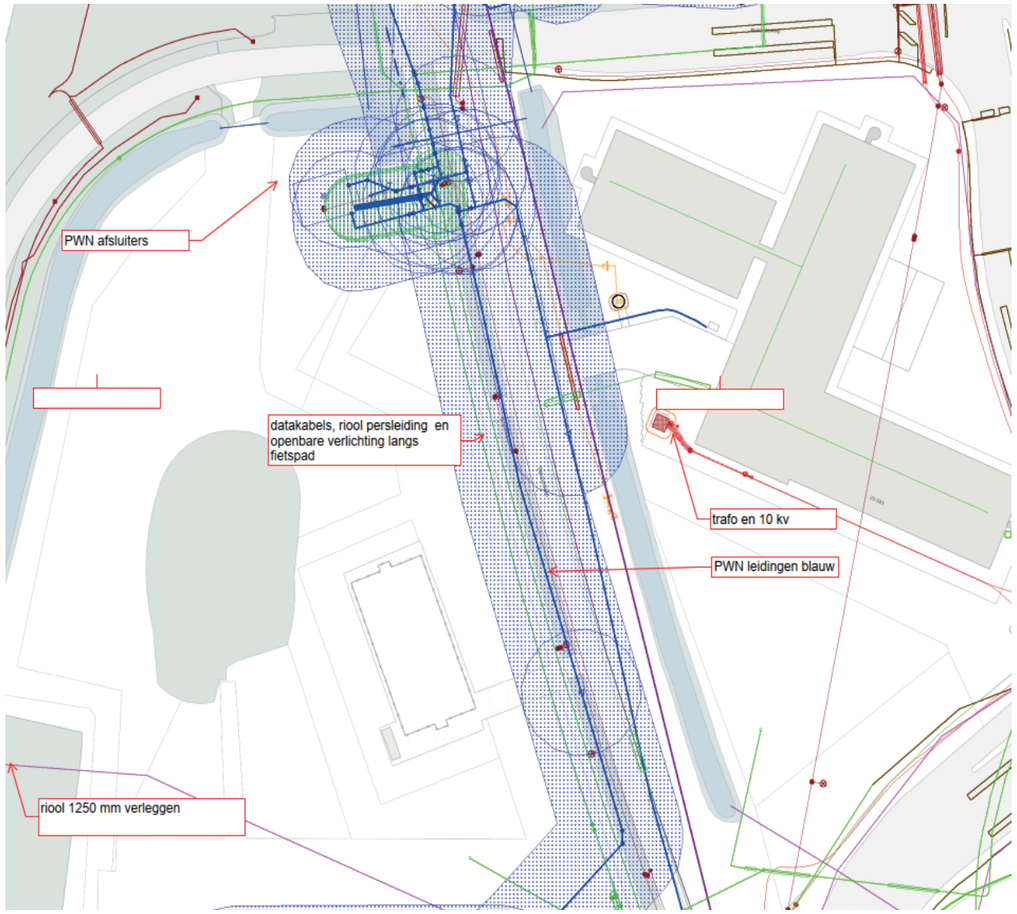


Fase	Product	Bevoegdheid	Planning
Definitiefase	• Onderzoek mogelijke omgang gemeentegrens	Raad	2025
Ontwerpfase	• Verkoopvoorwaarden inclusief criteria • Stedenbouwkundig plan • Inrichtingsplan openbare ruimte • Omgevingsplan • Ontwerp gebouwen	B&W B&W B&W Raad	2025 2025 2026 2026 2027

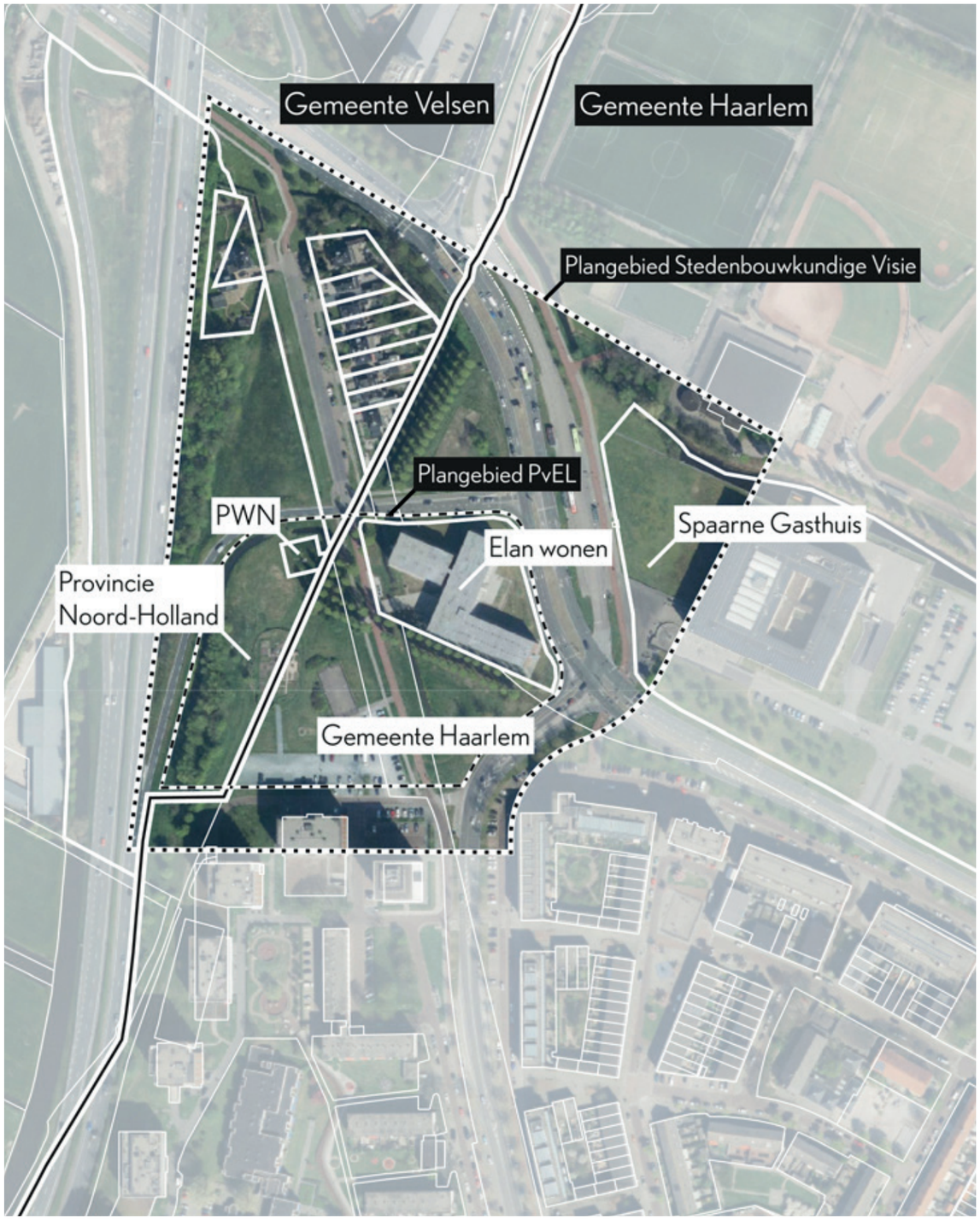
Bijlagen

Bijlage 1: Kabels en leidingen
Bijlage 2: Eigendomsituatie
Bijlage 3: Afweging fietsroutes Delftplein
Bijlage 4: Vergaderverslag Klankbordgroep Delftplein
Bijlage 5: NEN-conditiemeting bomen
Bijlage 6: Quickscan ontwikkeling Delftplein mobiliteit
Bijlage 7: Bezonningsstudie
Bijlage 8: Zicht vanuit Delftwijk op proefverkaveling
Bijlage 9: Overzicht cijfers proefverkaveling

Nutsbedrijf	ID	Kabel / leiding		locatie	knelpunt	Opmerking
Pwn		water AC leiding		fietspad doorgaand	vrije zon 10 m weerzijde leiding	overleg mag naar 15 m
PWN		water PVC leiding		fietspad doorgaand	vrije zon 10 m weerzijde leiding	zie verslag
		laagspanning		afsluiters		
Liander		Gas hoge druk	160 PE 100 17.4 bar	bestaande gebouw Dijkzichtlaan	komt onder bebouwing	
		gas lage druk	ligt aan	ligt aan zuidzijde weg	geen direct raakvlak	
		Middenspanning	MS trafo en kabel	bestaande gebouw Dijkzichtlaan	komt onder bebouwing	
		laagspanning	openbare verlichting	langs fietspad		
				leiding nbaij bestaand gebouw		
VW telecom		datakabel		boring noordwest hoek	?	
KPN		datatransport		langs fietspad en zuidkant	mogelijk ja afhankelijk ontwerp	
Tele2		datatransport		langs wf Hermanslaan	nee	
Ziggo		datatransport		langs Dijkzichtlaan en gebouw	mogelijk ja afhankelijk ontwerp	
gemeente Haarlem		Riool druk	persrriool	HPE	langs fietspad	
		datatransport		VRI lussen	geen direct raakvlak	VRI installatie
		laagspanning (OV)		VRI	geen direct raakvlak	VRI installatie
		vrijverval	1250 mm beton	ten noorden van Wf Hermanslaan	ja loop ook onder prov. Weg door	
gemeente Velsen		riool druk	persriool	langs fietspad		
		laagspanning			geen raak vlak	
prov NH		riool		?	nee	
		laagspanning		rotonde weg	nee	



Bijlage 1
Kabels en leidingen

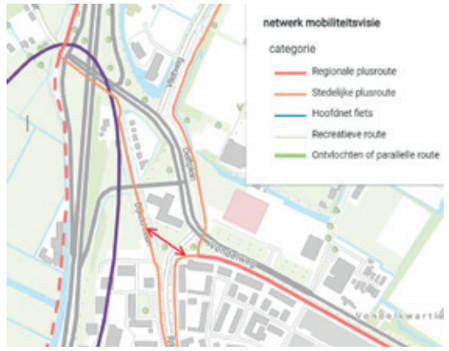


Bijlage 2
Eigendomsituatie

Afweging fietsroutes Delftplein

Binnen het project Delftplein ligt een regionale en een stedelijke plusroute hebben lopen door het Delftplein. Hoe deze route precies door het gebied loopt is nog niet vastgelegd.

Huidige situatie



Er loopt een belangrijke fietsroute over de Dijkzichtlaan. Dit is een verbinding in het regionale fietsnetwerk (regionale plusroute) tussen F205 (Velsen- Hoofddorp via de Vondelweg) en de F208 (Velsen- Heemstede langs de N208). In deze verbinding ontbreekt een directe oversteek over de Rijksstraatweg (fietsers steken nu met een omweg over bij de Gerard Revestraat). De huidige route heeft een oversteek bij de afslag van de N208 en de rotondeweg. Auto's komen vanaf de N208 met een bocht en hebben mogelijk minder zicht. Deze oversteek is op deze manier niet wenselijk als onderdeel van een regionale plusroute.
De Dijkzichtlaan is tevens onderdeel van de stedelijke plusroute langs de Rijksstraatweg richting Santpoort en Velsen.

Data oversteek Rotondeweg huidige situatie

- Snelheden: De gemeten snelheid op de Rotondeweg ter hoogte van de oversteek heeft een V85 van 46,4 km/u. Er geldt op dat punt een snelheidslimiet van 50 km/u.
- Ongevallen:
    - vrijdag 30 oktober 2020 23:32: auto en fietser, delict fietser: zich zodanig gedragen dat gevaar/hinder op de weg ontstaat/kan ontstaan (ieder).
    - dinsdag 14 mei 2019 13:20: eenzijdig ongeval met scootmobiel
    - donderdag 9 juli 2015 20:09: Motor bestuurder en snorfiets bestuurder
- Intensiteiten: In het gebied zijn geen tellingen. Daarom halen we de intensiteiten uit het fietsmodel. Volgens model zijn er bijna 3000 fietsers per richting over het Dijkzichtstraat, die voornamelijk vanaf de Rijksstraatweg (4000 per richting) komen. Het fietsmodel is naar de randen van de gemeente toe minder nauwkeurig.

Conclusie: relatief weinig ongevallen geregistreerd. Mogelijk omdat de oversteek kort en overzichtelijk is. Veiligheid verder vergroten door de snelheid van het autoverkeer op de afrit verder te verminderen.

Verschillende opties
Om het netwerk van de regionale plusroute volledig te maken is een geregelde oversteek over de Rijksstraatweg vanaf de Vondelweg nodig. Hoe de regionale route aansluit op de stedelijke route moet verder worden onderzocht.

Optie 1: volledig ontvlochten fietsroute over Dijkzichtlaan met oversteek Rotondeweg



\+ Ontvlochten fietsroute; aantrekkelijke route voor de fietser

\- Huidige oversteek niet wenselijk als onderdeel van een regionale plusroute.

Uitzoeken:

- Onderzoeken hoe de inrichting van de oversteek van de Rotondeweg veiliger kan.

Optie 2a: Fietsroute langs Delftplein met gereguleerde oversteek



\+ Veilige oversteek Rotondeweg voor fietsers van naar Vondelweg

\- Minder aantrekkelijke fietsroute voor de fietser langs de autoweg
\- Wachttijden voor fietser door gereguleerde oversteek: Verwachting is dat wachttijden beperkt zijn omdat de fietsroute parallel loopt aan de dominante autoroute
\- Oversteek voor stedelijke fietsroute blijft over Rotondeweg.

Uitzoeken:

- Onderzoeken hoe de inrichting van de oversteek van de Rotondeweg veiliger kan.
- Is er voldoende ruimte aan de westzijde van Delftplein voor de fietsroute?

Optie 2b: Oversteek bij VRI Delftplein dan afbuiging naar Dijkzichtlaan.



\+ Veilige oversteek voor fietsers van naar Vondelweg

± Deels aantrekkelijke ontvlochten fietsroute
\- Wachttijden voor fietser door gereguleerde oversteek: Verwachting is dat wachttijden beperkt zijn omdat de fietsroute parallel loopt aan de dominante autoroute
\- Oversteek voor stedelijke fietsroute blijft over Rotondeweg.

Uitzoeken:

- Onderzoeken hoe de inrichting van de oversteek van de Rotondeweg veiliger kan.

Gemeente Haarlem

Vergaderverslag
Klankbordgroep Delftplein

Onderwerp	Klankbordgroep Delftplein
Datum vergadering	20 april 2023
Locatie	Delftwijk
Aanwezig	Dhr. Buysman, Dhr. Drost, Dhr Berkhout, Dhr Kessens, Mevr. Koudijs, Dhr Wijkhuise, Dhr. Miedema, Mevr. De Roos, Dhr. Ziegler, Dhr. Vd Grind, Dhr. Beekman, Dhr. Wessel, Dhr. Janssen, Mevr. Beenke, Mevr. De Visser
Afwezig	[Namen]
Verseon registratienr	[#]
Notulist	Mevr. De Visser

In onderstaande vindt u het verslag van het gesprek met de klankbordgroep op 20 april 2023 en de terugkoppeling over wat er met uw inbreng is gedaan. Het verslag geeft niet woordelijk weer wat er besproken is, maar geeft een weergave van het gesprek aan de hand van besproken onderwerpen. Nogmaals dank voor de openheid van het gesprek en de informatie die u ons hebt gegeven.

Inleiding

Na een kennismaking in december 2021 zijn enkele onderzoeken uitgezet, zoals naar de opgave voor dit project vanuit de inmiddels vastgestelde omgevingsvisie van Haarlem. Nu de onderzoeken zijn afgerond heeft het bureau Ziegler|Branderhorst hun werkzaamheden opgepakt. Zij hebben de eerder besproken visie aangepast naar aanleiding van de onderzoeken en zij werken deze nu uit in een Programma van Eisen van de Leefomgeving (PvEL). Na een korte introductie waarin is aangegeven dat wij het gesprek voeren om informatie op te halen geeft het bureau toelichting op de aangepaste visie en de uitwerking in het PvEL. Vanuit de klankbordgroep is op verschillende onderwerpen gereageerd op de presentatie.

Visie

Bij de voorgestelde bebouwing worden de dichtheid van de gebouwen en de hoogtes van de gebouwen als zorgpunten benoemd. De zorg zit in het uitzicht, de vraag of er straks nog wel genoeg zon bij de woningen komten in een beklemmend gevoel van het wonen in een stedelijke omgeving. De inrichting van de openbare ruimte wordt als positief gezien, de huidige inrichting geeft overlast. Met de komst van bewoners in dit gebied neemt de sociale controle mogelijk toe.

Programma van Eisen van de Leefomgeving (PvEL)

Opgemerkt wordt dat het toepassen van baksteen voor de woningen de voorkeur heeft. Het nu aanwezige beton in de wijk vervuilt sterk, wat een negatief gevolg heeft voor de uitstraling en sfeer in de wijk. Gevraagd wordt om bij de aanplant van nieuw groen te investeren in meer volgroeide bomen of voor de planontwikkeling uit bomen te planten, zodat deze het zicht al (deels) wegnemen bij het opleveren van de woningen en direct groen kwaliteit aanwezig is. Langs de randweg en de driehoek achter de woningen aan de Dijkzichtlaan zijn genoemd als mogelijke locaties om bomen toe te voegen.

Verkeer

Zorg van de bewoners is de toegang van het gebied en het parkeren. Er wordt aandacht gevraagd voor de toename van drukte in de aangrenzende straten bij de te kiezen verkeersoplossing. De fietsroute door het gebied wordt intensief gebruikt, oversteek binnen het gebied van de fietsroute moet veilig zijn. Ook bij de oversteek over de afrit van de N208 voor de fietsers en de toegang van de woningen aan de Dijkzichtlaan voor auto's is veiligheid een punt van aandacht. Tenslotte wordt over de noodzaak een dubbele rijbaan per rijrichting op Delftplein twijfels geuit omdat voor en na dit punt de wegen uit enkele rijbanen bestaan.

Overige

- Aangegeven is dat de gemeentegrens die nu dwars door het te ontwikkelen gebied loopt nu geen onderwerp van gesprek is. Dat eerst wordt gewerkt aan het PvEL.
- Bij het slopen van de bestaande woningen voor statushouders worden de bewoners gespreid over de stad ondergebracht
- De overige vrije kavels rond Dijkzichtlaan maken geen onderdeel uit van deze planontwikkeling. Deze concentreert zich op het besproken gebied.

Vervolg

Het PvEL wordt aangevuld en aangepast. Indien deze concept gereed is wordt deze rond de zomer aangeboden aan de colleges van beide gemeentes om ter inzage te leggen. Iedereen krijgt dan de kans om te reageren op de plannen tijdens deze officiële inspraakprocedure.

Terugkoppeling

Naar aanleiding van het gesprek met de klankbordgroep heeft het bureau Ziegler|Branderhorst de opmerkingen onderzocht. In onderstaande een overzicht van de reactie van het bureau per onderwerp:

Uitzicht en bezonning: ''Vermijd zoveel mogelijk belemmering van uitzicht en houdt rekening met bezonning.''
Bij de locatiekeuze van gebouwen en de bouwhoogtes is rekening gehouden met een logische overgang in Delftwijk en de bebouwing aan de Dijkzichtlaan, deze is zorgvuldig afgewogen. Daarop is een Ook is een bezonningsstudie uitgevoerd en is nauwkeurig gekeken of de nieuwe bouwvolumes geen overmatige schaduwwerking hebben.

Lucht en ruimte: ''Vermijd een beklemmend gevoel van het wonen in een stedelijke omgeving. Intensiteit en hoogte van bebouwing spelen hierbij een rol.''
Het (uit)zicht en het gevoel van ruimte is inzichtelijk gemaakt door middel van enkele gemaakte perspectieven van het uitzicht vanuit de flat aan de W.F. Hermansstraat. Hierbij wordt geacht voldoende afstand en vrije ruimte te hebben gecreëerd. Wel zal de situatie voor de huidige bewoners veranderen. Waar zij nu aan een open rand wonen, zullen zij in de toekomstige situatie meer aan een groen plein wonen. In het PvEL is opgenomen dat een verjonging in de bouwmassa mogelijk is, waardoor er verschillende afwegingen tussen bouwhoogte in relatie tot rankheid van de gebouwen mogelijk zijn.

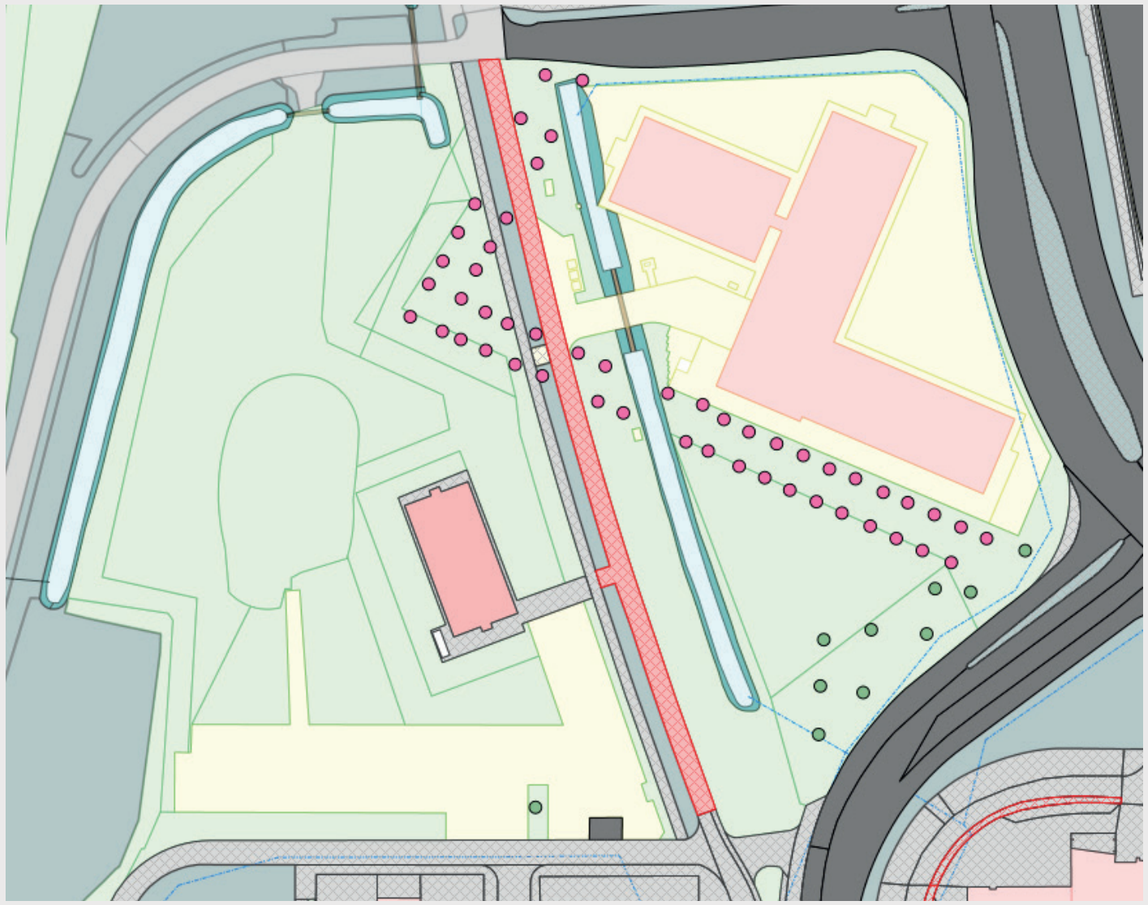
Groene steivige openbare ruimte: ''Groene ruimte ook voor omwonenden, zorg voor condities waardoor sociale controle toeneemt.''
In de ruimtelijke randvoorwaarden voor de ontwikkeling is veel ruimte voor groen, minimaal 40 tot 50%. Dit betreft openbaar toegankelijk groen, voor zowel de nieuwe- als huidige bewoners. Ook is in het PvEL opgenomen dat levenloze en sociaal onveilige plinten voorkomen moeten worden. Een plint is de begane grond van een gebouw. Zo is er op cruciale plekken ruimte voor woningen op de begane grond opgenomen zodat voldoende ''ogen op straat'' geborgd zijn.

Duurzaam materiaalgebruik: ''Gebruik materialen die mooi oud worden. Dit is positief voor de kwaliteit binnen de wijk.''
In de beeldkwaliteitseisen van de architectuur is gebruik van gemetseld materiaal, dat mooi verouderd, opgenomen.

Vroege aanplant van groen: ''Investeer in meer volgroeide bomen of plant kleinere bomen alvorens de ontwikkeling wordt ingezet zodat bij oplevering reeds grotere bomen als buffer en kwaliteit aanwezig zijn.''
We streven er naar om het driehoekige perceel achter de Dijkzichtlaan, waar de rij met populieren staat, verder te vergroenen. Het streven is ook om dit al op een vroeg moment te doen zodat er bij oplevering van de nieuwe woonbuurt daar reeds een robuust groen beeld is ontstaan.

Verkeersdrukte organiseren: ''Nieuwe bewoners betekent nieuwe drukte, voor de toegang van het gebied en het parkeren.''
De ontwikkeling van een nieuw woonbuurtje gaat per definitie gepaard met een toename aan verkeersbewegingen. In het PvEL wordt echter zoveel mogelijk vastgelegd om het effect op de buurt van toegenomen verkeer zoveel mogelijk te beperken. Zo wordt uitsluitend de W.F. Hermansstraat gebruikt om de nieuwe buurt te ontsluiten en wordt verkeer zo snel mogelijk de parkeergarages ingeleid. Het parkeren voor de nieuwe buurt vindt volledig op het eigen terrein plaats.

Fietsen veiliger maken: ''De fietsroute door het gebied wordt intensief gebruikt, dat moet veiliger kunnen.''
Naar aanleiding hiervan is gekozen om de nieuwe auto ontsluiting niet meer samen te laten vallen met de fietsroute door het gebied heen, in het verlengde van de Dijkzichtlaan. In plaats daarvan kruist de auto ontsluiting eenmalig de fietsroute en wordt de fietsroute autovrij.



Condities van de bomen binnen plangebied PvEL, uit de NEN inspectie van alle Haarlemse bomen.

- Roze stippen: Bomen met een goede conditie (score 2).
- Groene stippen: Bomen met een matige conditie die verbeterd kan worden (score 3, m.a.w. het is de investering waard om de omstandigheden voor de boom te verbeteren, zodat de conditie ook verbeterd wordt).

Totaal overzicht van de zes scores die behaald kunnen worden:

1. uitstekende conditie (geen knelpunten binnen 15 jaar)
2. goede conditie (geen knelpunten binnen 15 jaar)
3. matige conditie die verbeterd kan worden (het is de investering waard) (oplosbare knelpunten binnen 15 jaar)
4. matige conditie die niet meer reageert op groeiplaatsverbetering
5. slechte/zeer slechte conditie
6. dode of onwenselijke boom



Geen van de bestaande bomen zijn 50 jaar of ouder en daarmee op moment van schrijven beschermwaardig. Één van de bomen is momenteel 43 jaar, deze komt in de buurt van het verkrijgen van een beschermwaardige status op basis van leeftijd. Het gaat om de gewone esdoorn aan de zuidkant van het plangebied.

Voor niet-beschermwaardige bomen geldt het uitgangspunt dat deze behouden worden, tenzij met een Bomen Effect Analyse wordt aangetoond dat behoud echt niet mogelijk is. Er dient altijd voor de inpassing gekozen te worden waarmee zo veel mogelijk bomen met goede conditie behouden kunnen blijven.

Bijlage 5
NEN-conditiemeting bomen

Ontwikkeling Delftplein, gevolgen voor mobiliteit

In deze memo betreft een “quick-scan” naar de gevolgen van de ontwikkeling Delftplein op het gebied van mobiliteit. Kan de bestaande verkeerssituatie deze ontwikkeling opvangen of dienen er aanvullende maateregelen genomen te worden.

Met de ontwikkeling Delftplein worden ca:

- maximaal 400 woningen, waarvan ruim de helft als sociale woningen zullen worden;
- maximaal 600 m2 BVO buurtgericht wijkvoorzieningen of werkplekken.

Om deze ontwikkeling mogelijk te maken worden enkele bestaande voorzieningen verwijderd:

- 160 tijdelijke huisvesting (zelfstandige wooneenheden)
- Ca 520m2 stadstuinen.

Te verwachte verkeersgeneratie

Op basis van de CROW-publicatie “Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” kan de verkeersgeneratie van deze ontwikkeling berekend worden. De volgende uitgangspunten worden gehanteerd (vertaling programma naar systematiek richtlijn):

- Stedelijkheidsgraad, zeer stedelijk. Gebied, schil centrum. Is conform gebiedsindeling Nota parkeernormen
- Programma: 400-160=240 “Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)” met een verkeersgeneratie van 1,15 per woning per dag
- 600m2 kantoren zonder baliefunctie (verkeerskundig worst-case) met een verkeersgeneratie van 2,2 per 100m2
- 30 volkstuinen met een verkeersgeneratie van 1,1 per 10 tuinen.

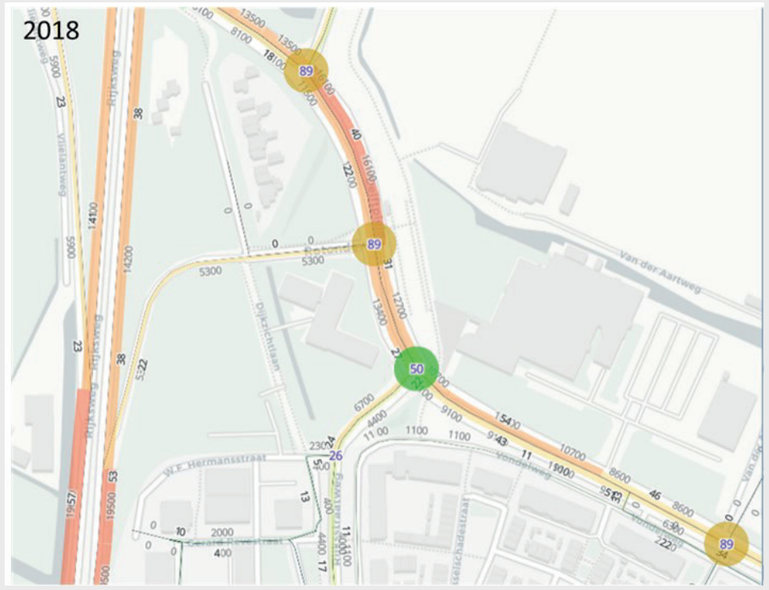
De te verwachte verkeersgeneratie is (240*2,2)+(6*1,15)-(3*1,1)=532 voertuigen per etmaal dat neer komt op een **toename van 53 voertuigen in de spits**.

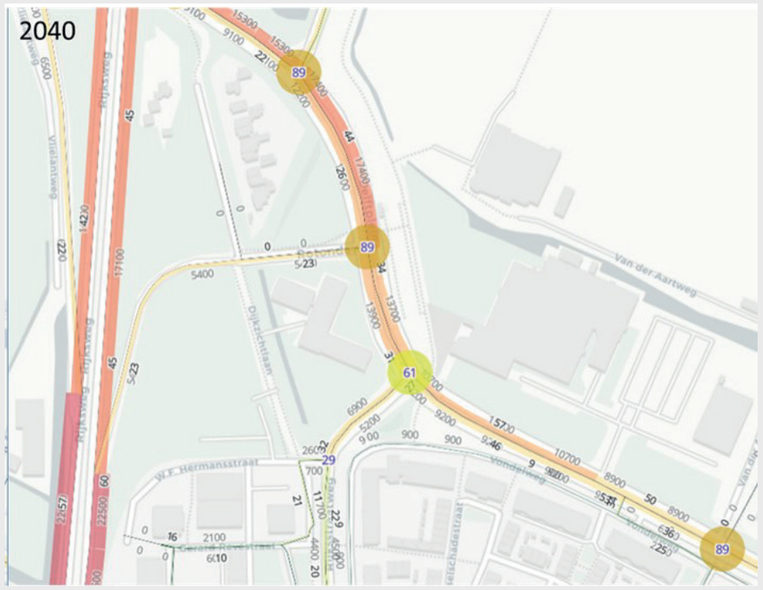
Te verwachte verkeersintensiteiten 2040 gebied

Met het Regionaal Verkeersmodel Noord-Holland Zuid 3.2, kan een inschatting gemaakt worden van de te verwachte verkeersintensiteiten. Onderstaand zijn 2 figuren naast elkaar weergegeven, nl: de verkeersintensiteiten in 2018 en de prognose voor 2040. In de prognose zijn autonome ontwikkelingen en vastgesteld beleid meegenomen. Ook is in de figuren de kruispuntbelasting weergegeven. In de prognose is de ontwikkeling Delftplein niet meegenomen. De getoonde verkeersintensiteiten zijn van een avondspits van 2 uren.

Kijkend naar de verkeersprognose van de ontwikkeling Delftplein heeft deze een zeer marginaal effect hebben op de aangrenzende wegen. De aangrenzende wegen en kruispunten worden de komen jaren drukker maar hebben nog restcapaciteit.

Wel zijn er op de Vondelweg, Delftplein en Hoofdstraat zowel in 2018 als 2040 kruispunten die tegen hun capaciteit zitten (boven 85%). Dit is echter niet het directe gevolg van deze ontwikkeling.





21 maart (wintertijd)

9:00



12:00



15:00



18:00



21 juni (zomertijd)

9:00



12:00



15:00



18:00



23 september (zomertijd)

9:00



12:00



15:00

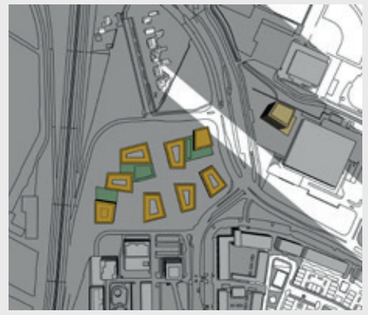


18:00

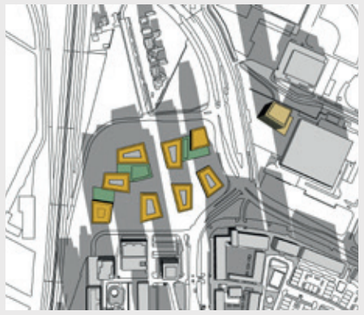


22 december (wintertijd)

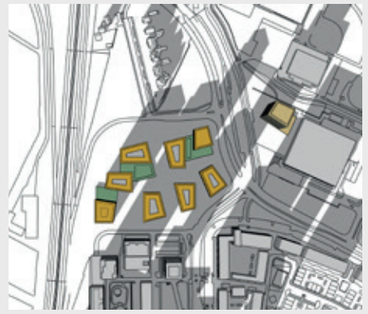
9:00



12:00



15:00



18:00

nvt.

zon is onder

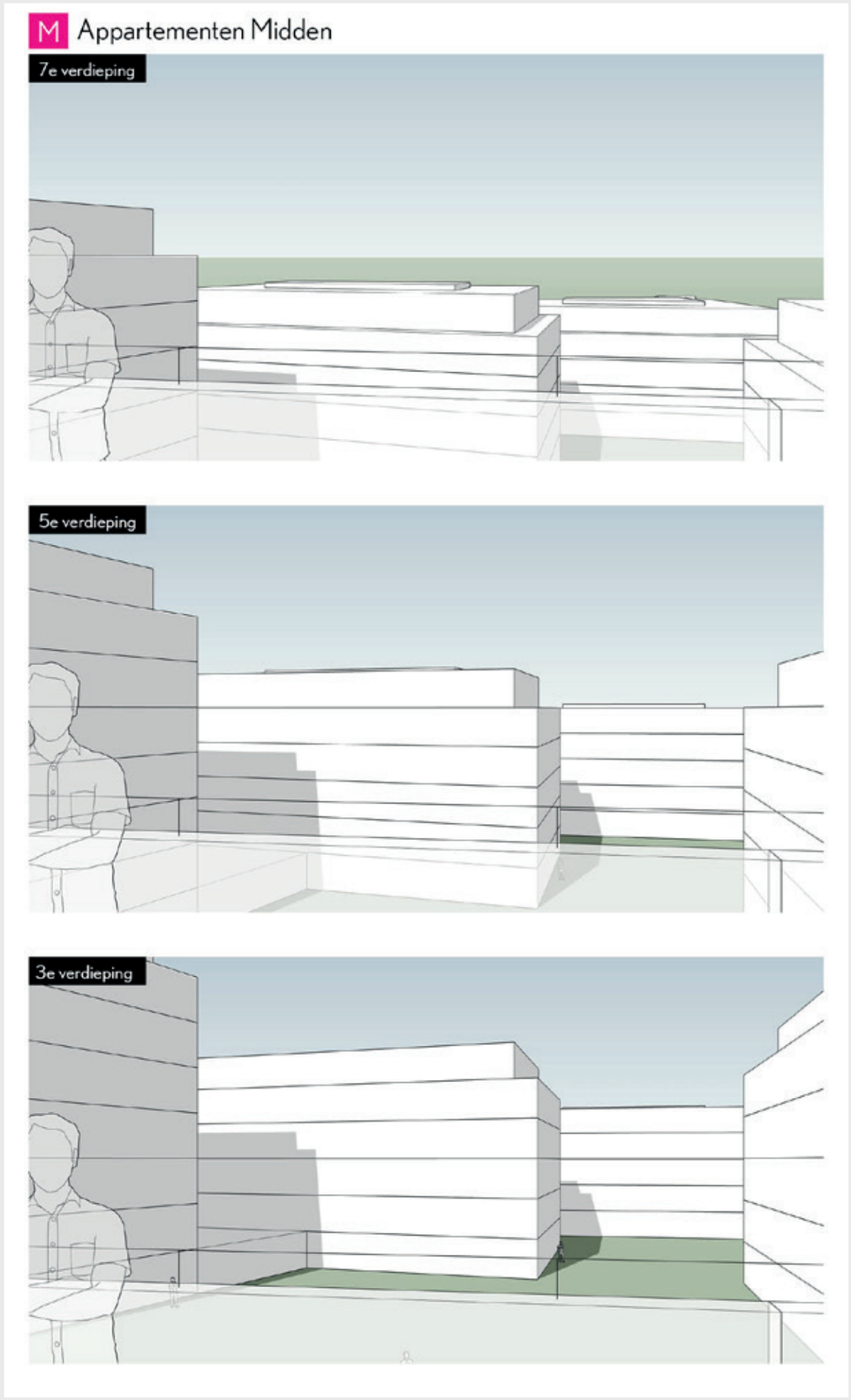
Bijlage 7
Bezonningsstudie

Zicht vanuit Delftwijk op proefverkaveling

Voor de beoogde compositie zoals opgenomen in de proefverkaveling is aandachtig ontworpen op de relatie tussen nieuwe en bestaande bebouwing.

In deze mogelijke verkaveling is getracht een balans te vinden tussen het algemeen belang (vraag woonprogramma) en die van de leefkwaliteit van de huidige bewoners.

In de beoogde situatie grenst het bestaande appartementsgebouw aan de W.F. Hermansstraat aan een groen plein. Om dit groene plein is ook nieuwe bebouwing gesitueerd. Naar verwachting zal sociale controle en verblijfskwaliteit in het plangebied toenemen.



Bijlage 8
Zicht vanuit Delftwijk op proefverkaveling

Invulbaar: Indeling Blokken per laag

Blok	Totaal aantal Bouwlagen	Opp. footprint tbv parkeeroplossing, fietsgarage etc. Footprint BVO (m2)	Opp. tussenliggende bouwlaag t.b.v. woningen excl. Atrium Bouwlaag BVO (m2)	Opp. atrium t.b.v. collectieve ruimte, stiqpunten etc. Atriumlaag BVO (m2)	Opp. bovenste bouwlaag met terugliggende gevellijn Setbacklaag BVO (m2)	Aantal bouwlagen per programma Garagelaag (aantal)	Programma laag	Woonlaag volledig	Woonlaag setback
A	5,0	775	650	125	500	1		3	1
B	6,0	1.885	650	115	430	1		4	1
C	8,0		620		380	1		6	1
D	5,0	870	700	165	480	1		3	1
Fase 1		*3.530*	*2.620*	*405*	*1.790*				
E	5,0	1.570	710	150	480	1		3	1
F	8,0		500		310	1		6	1
G	6,0	790	660	130	450	1		4	1
H	5,0	710	610	100	430	1		3	1
Fase 2		*3.070*	*2.480*	*380*	*1.670*				

Resultaat: Totaal programma

	Totaal BVO	Footprintlaag BVO (m2)	Voorzieningen BVO (m2)	Atrium BVO (m2)	Wonen BVO (m2) totaal *excl atrium	Wonen GO (m2) totaal *excl atrium ,vormfactor 0,8	Categorie	Aandeel	opp BVO (m2) vormfactor 0,8	opp GO (m2) vormfactor 0,8	Woningen vormfactor 0,8
	3.725	775		500	2.450	1.960	Midden klein	19%	69	55	35
	5.590	1.885	200	575	2.930	2.344	Sociaal	25%	63	50	46
	4.300	0		0	4.300	3.440	Sociaal	37%	63	50	68
	4.110	870		660	2.580	2.064	Midden groot	19%	75	60	34
	17.725	*3.530*	*200*	*1.735*	*12.260*	*9.808*		*100%*			***183***
	4.880	1.570	200	600	2.510	2.008	Sociaal	24%	63	50	40
	3.510	0		0	3.510	2.808	Sociaal	34%	63	50	56
	4.530	790	200	650	2.890	2.312	Midden groot	23%	75	60	38
	3.370	710		400	2.260	1.808	Midden klein	19%	69	55	32
	16.290	*3.070*	*400*	*1.650*	*11.170*	*8.936*		*100%*			***166***
TOTAAL	34.015	6.600	600	3.385	23.430	18.744					349

Totaal:	Categorie	Aandeel
	Sociaal	60,17%
	Midden klein	19,20%
	Midden groot	20,63%

Autoparkeren

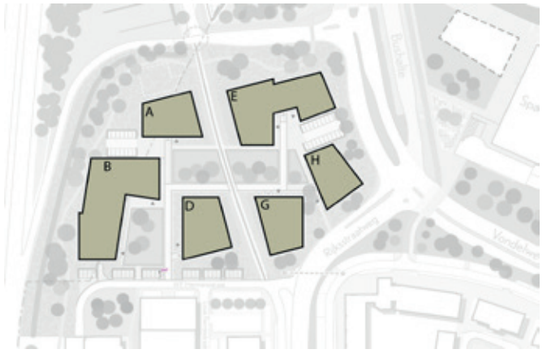
Blok	Bewoners Normatief	Bewoners RNET reductie 10%	Bewoners Deelmobiliteit reductie 20%	Bezoekers Normatief	Bezoekers RNET reductie 10%	PP totaal Normatief	PP totaal Gereduceerd	Deelauto's
A	24,50	22,05	17,64	5,25	4,73	29,75	22,37	
B	27,60	24,84	19,87	6,90	6,21	34,50	26,08	
C	40,80	36,72	29,38	10,20	9,18	51,00	38,56	
D	23,80	21,42	17,14	5,10	4,59	28,90	21,73	
Fase 1	***116,7***	***105,0***	***84,02***	***27,45***	***24,71***	***144,15***	***108,73***	
E	24,00	21,60	17,28	6,00	5,40	30,00	22,68	
F	33,60	30,24	24,19	8,40	7,56	42,00	31,75	
G	26,60	23,94	19,15	5,70	5,13	32,30	24,28	
H	22,40	20,16	16,13	4,80	4,32	27,20	20,45	
Fase 2	***106,60***	***95,94***	***76,75***	***24,90***	***22,41***	***131,50***	***99,16***	
	223,30	200,97	**160,78**	52,35	**47,12**	275,65	207,89	**8,04**

Fietsparkeren

Blok	Aantal fiets pp bewoners	Opp regulier (400mm) (80%)	Opp breder (500mm) (15%)	Opp extra (1000mm) (5%)	Opp fiets pp bewoners (m2)
A	105	0,4	0,5	1,0	46,73
B	138	0,4	0,5	1,0	61,41
C	204	0,4	0,5	1,0	90,78
D	102	0,4	0,5	1,0	45,39
Fase 1	*549*	0,4	0,5	1,0	*244,31*
E	120	0,4	0,5	1,0	53,40
F	168	0,4	0,5	1,0	74,76
G	114	0,4	0,5	1,0	50,73
H	96	0,4	0,5	1,0	42,72
Fase 2	*498*				*221,61*
Tot.	1.047				465,92

Aantal fiets pp bezoekers	Opp buiten (800mm) (100%)	Opp fiets pp bezoekers (m2)
17,5	1,5	26,25
23,0	1,5	34,50
34,0	1,5	51,00
17,0	1,5	25,50
91,5	1,5	***137,25***
20,0	1,5	30,00
28,0	1,5	42,00
19,0	1,5	28,50
16,0	1,5	24,00
83,0	1,5	***124,50***
174,5		261,75

Totale footprint tbv parkeeroplossing, fietsgarage etc.



Principe bouwlaag en atriumlaag



Bijlage 9
Overzicht cijfers proefverkaveling

Ziegler | Branderhorst