



Internationaal

gericht op diensten & business

stedelijke blokken met hoogteaccenten

station als hub

stad & landschap verbinden door sterke assen

formele lanen & collectieve binnenhoven



Innovatief

gericht op circulariteit, ruimte voor experiment

straten met shared space en informele plekken

station als verbinder

pleinen en pocket parks

flexibele casco-gebouwen



Buitenpoort

gericht op leisure, health & sport

landschap is dominant

station als buitenpoort

losse, hoge volumes in het groen

stad & landschap verweven



**Gemeente
Haarlem**

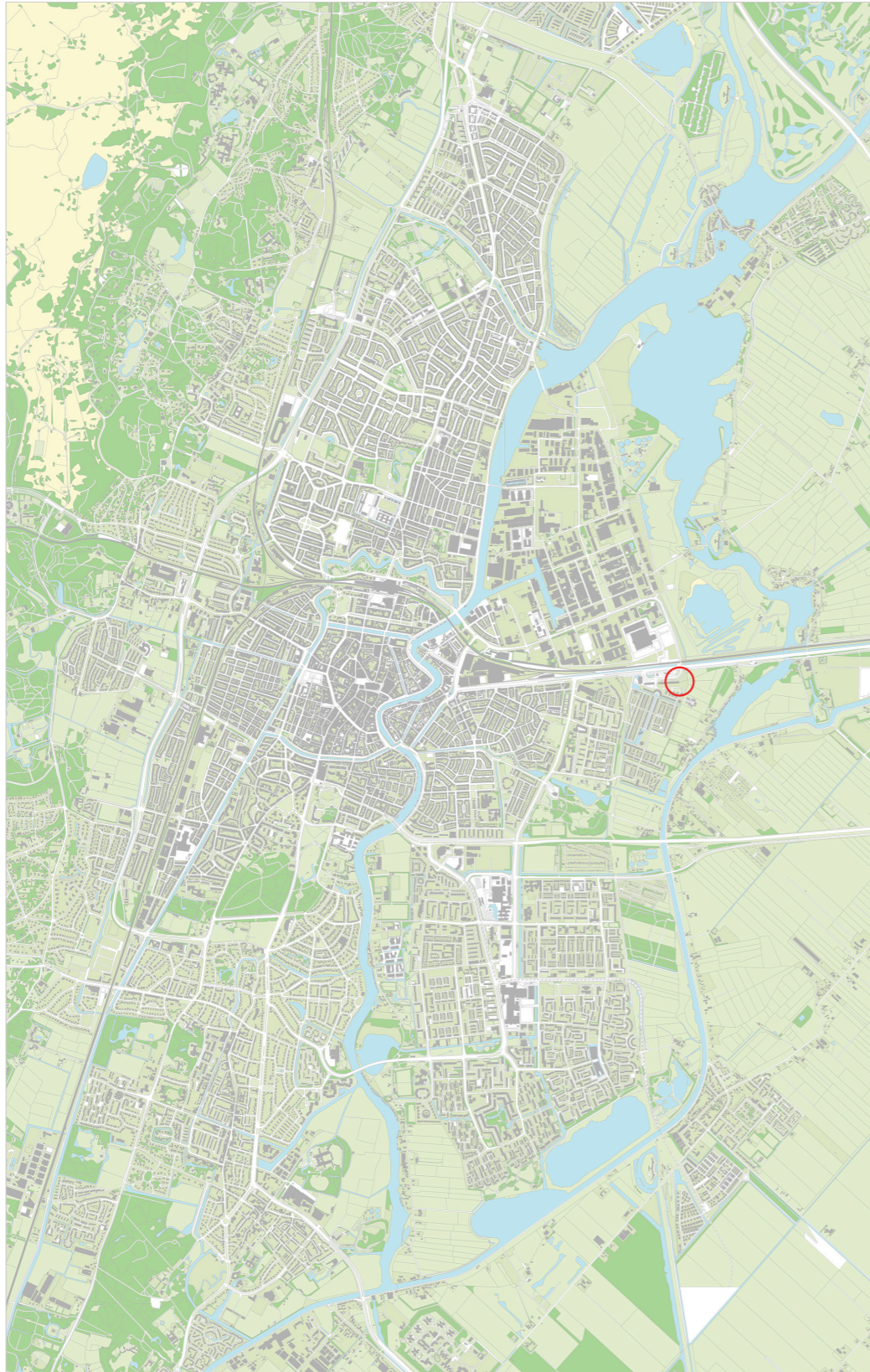
Ontwikkelzone Oostpoort blok 1F

Stedenbouwkundig Programma van Eisen

Februari 2023

Colofon

Dit Stedenbouwkundig programma van eisen (SpvE) is tot stand gekomen vanuit het projectteam Oostpoort en in samenspraak met de betrokken beleidsafdelingen van de gemeente Haarlem:



INHOUDSOPGAVE

Colofon

1. Inleiding

1.1 aanleiding

2. Gebiedscontext

2.1 bestaande situatie

2.2 ontwikkelingen in de buurt

2.3 landschappelijk kader

2.4 stedenbouwkundig kader

2.5 architectonisch kader

2.6 programmatisch kader

2.7 juridisch planologisch

3. Ambitie omgevingsvisie

3.1 Ruimtelijke Kwaliteit

3.2 Duurzaamheid

4. Kavelregels

5. Randvoorwaarden & eisen

5.1 Inleiding

5.2 Openbare ruimte

5.3 Groenparagraaf

5.4 Gebouw

5.5 Beeldkwaliteit gebouwen

5.6 Mobiliteit

5.7 Sociale veiligheid

5.8 Duurzaamheid

5.9 Milieu- en omgevingsaspecten

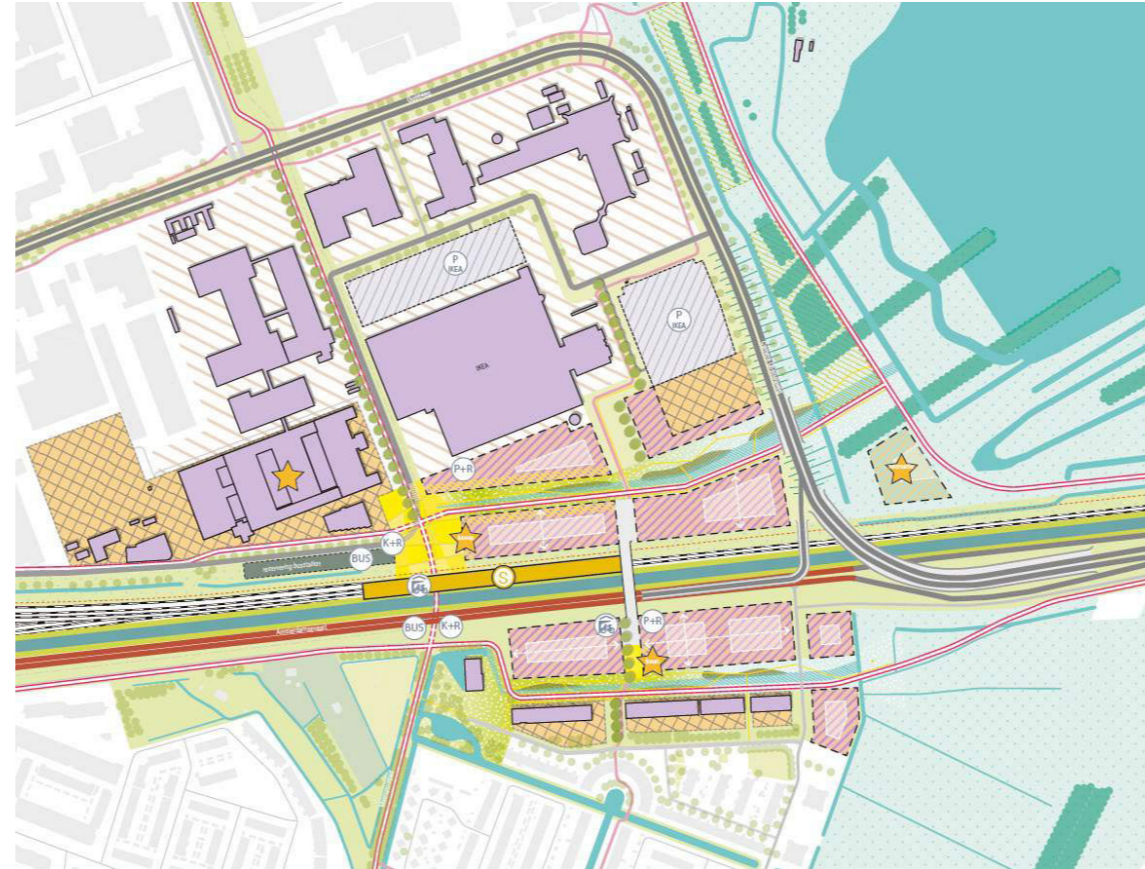
1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

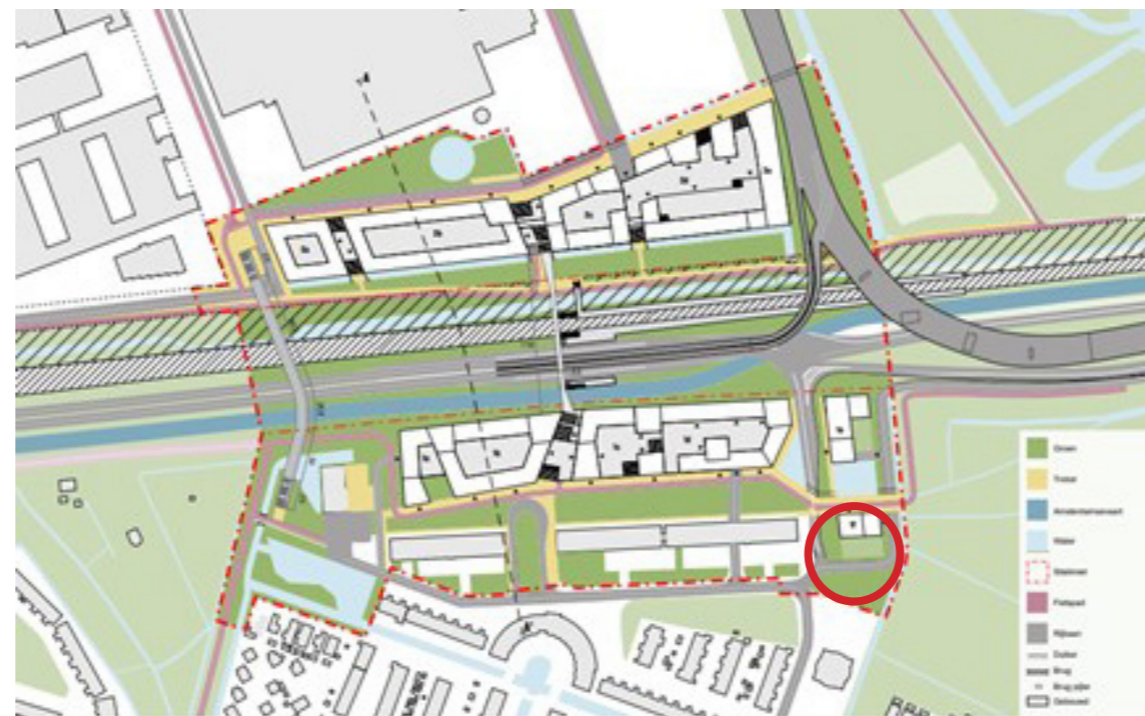
In de ontwikkelzone Oostpoort wordt de komende jaren gewerkt aan een nieuwe stadswijk. In het projectgebied hart voor Oostpoort worden ongeveer 1000 woningen en een gemengd programma voor arbeidsplaatsen in de vorm van buurtvoorzieningen en ruimte voor werken gerealiseerd. Deze dragen bij aan een prettig woon- en werkklimaat voor Haarlem. De ligging van Oostpoort nabij het station biedt kansen om te verdichten. De gewenste identiteit in de toekomst: een regionale 'stadspoort' naar Haarlem en het buitengebied, met een duidelijke economische functie in de metropoolregio Amsterdam. Oostpoort is hiermee één van de prioritaire ontwikkelzones waarmee Haarlem bijdraagt aan de woningbouwopgave voor de stad.

De vastgestelde *Ontwikkelvisie(2019)* heeft als basis gediend voor de proefverkaveling van Oostpoort. In de proefverkaveling zijn een aantal uitgangspunten opgenomen die als basis dienen voor de vervolguitwerking van het gebied. Voor de ontwikkelzone Oostpoort is er eind 2021 een woningbouwimpuls subsidie (WBI-subsidie) verkregen.

De start van de ontwikkeling wordt ingeluid met de ontwikkeling van kavel 1F. Een kavel die zich aan de rand van de ontwikkelzone bevindt en niet afhankelijk is van de grote vraagstukken op gebied van mobiliteit en strategie. Dit kavel is op korte termijn zelfstandig te ontwikkelen. Om de ontwikkelingen van de kavel met blok 1F integraal, ruimtelijk en financieel op elkaar af te stemmen, is het voorliggende Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) opgesteld. Dit programma van eisen geeft duidelijkheid over de kaders waarbinnen ontwikkeld mag worden en biedt ruimte aan de markt.



Ontwikkelvisie Oostpoort 2019



Proefverkaveling Venhoeven CS Oostpoort 2021

2. GEBIEDSCONTEXT

2.1 Bestaande situatie

De locatie, kavel 1F, ligt aan de zuidzijde van de ontwikkelzone Oostpoort en is onderdeel van het project gebied hart voor Oostpoort (zie rood gearceerd gebied in luchtfoto). Oostpoort is goed bereikbaar binnen de metropoolregio Amsterdam met station Spaarnwoude, diverse busverbindingen, de N200 en via de snelweg A9. Kavel 1F is een onbebouwde en met riet en gras begroeid, ruig stuk grond aan de zuidoostzijde van de Ontwikkelzone. Het grenst aan het open veenweidelandschap. De locatie grenst aan de noordrand van de wijk Zuiderpolder en ten oosten aan de Diakenhuisweg.

Aan de oostkant bevindt kleinschalige kantoorbebouwing met parkeerterreinen. De kantoor bebouwing blijft behouden. Kavel 1F ligt in de bocht van de Diakenhuisweg waar twee woningbouwblokken aan liggen van zes bouwlagen.

De kavel heeft een kans om als aanjagende kavel te dienen en de bebouwing vanuit de zuiderpolder op moderne wijze af te sluiten. Hiermee kan de kavel opening geven aan de nieuwe ontwikkeling in het hart voor Oostpoort.



Zicht naar het noorden; de Waarderpolder en N200



Zicht naar het zuiden; bouwblokken Zuiderpolder



Zicht naar het oosten; zuiderpolder

2.2 Ontwikkelingen in de buurt

De omgeving rondom station Spaarnwoude heeft een kwaliteitsimpuls. De ontwikkeling van Oostpoort geeft de mogelijkheid dit aan te pakken en een goede entree van Haarlem te maken. Een stadspoort met een hoge bebouwingsdichtheid, met een levendige mix van wonen en werken en waar het goed vertoeven is. Een visitekaartje van Haarlem.

Er komt een goede noord-zuid fietsverbinding die onderdeel is van het regionaal fietsnetwerk. Bovendien wordt er een snelfietsroute naar Amsterdam, de oost-west verbinding, gerealiseerd. Oostpoort gaat ook dienen als een buitenpoort; de toegang tot het recreatiegebied de Veerplas en Spaarnwoude.

De ontwikkelzone wordt gefaseerd uitgevoerd. De ontwikkeling zal starten met kavel 1F. Hiermee wordt opening gegeven aan de nieuwe ontwikkeling Oostpoort. Naast de ontwikkeling van Oostpoort wordt in de komende periode de openbare ruimte van de Zuiderpolder heringericht en groot onderhoud gepleegd. De bestrating wordt vervangen door een nieuw en passend ontwerp en de riolering wordt vernieuwd.

Stelling van Amsterdam en de waterlinie

De Stelling van Amsterdam is een UNESCO monument. De Stellingzone vormt het samenhangend geheel tussen de verdedigingswerken en het landschap. Ook voormalige inundatiegebieden maken deel uit van de Stellingzone. Om de Stelling te kunnen behouden, maar ook de kwaliteiten te benutten heeft de provincie gekozen voor een ontwikkelstrategie waarin naast bescherming nadrukkelijk plaats is voor vernieuwing. Het ruimtelijk beleid van de Stelling is gericht op behoud en versterking van de cultuurhistorische patronen en objecten door op bescheiden wijze nieuwe functies toe te voegen.

Uitgangspunt is het behoud van nog bestaande zichtlijnen tussen de forten en doorzichten op de forten; Openhouden van schootscirkels rond de forten in de nog open landschappen; Behoud van bestaande accessen. Dit zijn de plaatsen waar de hoofdverdedigingslijn werd doorsneden door dijken, kanalen, spoorlijnen en wegen.

De locatie van kavel 1F ligt binnen het schootscirkel van de forten van de waterlinie maar net buiten het Unesco-gebied. De bebouwing mag geen afbreuk doen aan de visuele integriteit van het gebied en niet hoger dan 30 meter zijn. 'Visuele integriteit' betekent dat dit

erfgoed visueel niet wordt weggedrukt of gemarginaliseerd door latere toevoegingen, ongeacht of die binnen of buiten de begrenzing van het werelderfgoed gesitueerd zijn.

2.3 Landschappelijk kader

De verkavelingsstructuur van het veenlandschap is gericht op oudere préstedelijke elementen in het landschap, zoals de Oude Haarlemmerweg (Oudeweg) en watergang het Vuilrak richting Penningsveer. Deze zijn in de 20e eeuw aangepast om plaats te maken voor het bedrijventerrein. Ten behoeve van waterberging en recreatie is de Veerplas aangelegd, waardoor het overgebleven veenlandschap met de kenmerkende radiale waaierverkaveling alleen nog langs de rand en aan de overzijde van de Binnenliede waarneembaar is. De aanleg van de Stelling van Amsterdam heeft ook invloed gehad op de cultivering van het open landschap vanaf de oostzijde van het water. Het gebied Zuiderpolder maakt deel uit van een groene randzone aan de oostkant van Haarlem, tot aan de Ringvaart en de Buitenliede. Door de Rijksweg A200 en de Schipholweg is het gebied echter gescheiden van zijn omgeving. Binnen de totale oostelijke stadsrand is de Zuiderpolder daarom een relatief klein, ruimtelijk op zichzelf staand gebied geworden.

De Zuiderpolder is te karakteriseren als een restant veenweidelandschap in combinatie met kleinschalige bebouwing met doorkijkjes (Liewegje) en een beboste strandwal. De watergangen vormen de hoofdstructuur van het plangebied.

Het voor het veenweidelandschap karakteristieke slotenpatroon is intact. De opzet van de wijk Zuiderpolder is op dit patroon geënt. De wijk is met groene wiggen verbonden met het landschap. Aan de noordzijde van Zuiderpolder, bij Oostpoort ligt een kans om een nieuwe groene wig te maken.

Kenmerkend in dit gebied is de strandwalovergang: de contrastwerking open en dicht, en het verschil in begroeiing.

2.4 Stedenbouwkundige kader

De huidige situatie is een resultaat van snelle verstedelijking in de periode na 1955. In de periode tot 1975 is uitvoering gegeven aan een planmatige, oostwaartse aanleg en uitbreiding van het industrieterrein



Ligging forten in de Zuiderpolder en de schootscirkels



Waarderpolder. In 1968 verschijnt het opvallendste gebouw: de 150 meter hoge PTT-zendmast. Aan de zuidkant van de Oostpoort ontwikkelt de stad de woonwijken Parkwijk en Zuiderpolder die in verschillende periodes van de 20ste eeuw zijn ontstaan. De uitbreiding van infrastructurele werken (verbreden N200, aanleg N205 en snelweg A9) leidt tot steeds meer verknoping van Haarlem in de regio, maar ook tot een toenemende barrièrewerking van infrastructuur. Het gebied Oostpoort kreeg daar een belangrijke plek in, als verbingszone van de (op een nieuw tracé aangelegde) Oudeweg naar de N200 en A9. Het sluitstuk van de infrastructurele werken is het hoge verkeerstalud met fly-over tussen de Waarderpolder en het veenweidegebied. De huidige structuur van de gebruiksfuncties in Oostpoort is gevormd in de periode 1985-2010. In die periode vestigen zich grote bedrijven als IKEA en Teva, en wordt in 1998 het station Haarlem Spaarnwoude aangelegd.

Kavel 1F

Kavel 1F is onderdeel van de stedenbouwkundige ontwikkeling van ontwikkelzone Oostpoort en ligt binnen het project hart voor Oostpoort. Door zijn ligging aan de rand van het gebied kan dit kavel ontwikkeld worden als een onafhankelijk plot. Bij de situering van het bouwvolume op het kavel moet rekening gehouden worden met de eventueel noodzakelijke aansluiting op de Robert Nurksweg.

- Op kavel 1F is een woongebouw te realiseren die de voordelen van de stad, zijn bereikbaarheid en voorzieningen, kan combineren met een weids uitzicht over de polder. Om dit te versterken is de oriëntatie van de woningen erg belangrijk.
- Het volume mag het zicht op de openheid van de polder niet afsluiten. De nabijheid van het groen en de weidsheid moet in de ontwikkelzone beleefbaar zijn. Het bouwvolume staat solitair in een openbaar ingericht groen maaiveld. De watercompensatie voor het gedeelte ten zuiden van de N200 van ontwikkelzone Oostpoort wordt deels gerealiseerd op kavel 1F en aangesloten op bestaande waterlopen.
- Uit het voorlopig geluidsrapport blijkt dat de voorkeurswaarden op de gevel wordt overschreden. Hier zal in het ontwerp rekening mee gehouden moeten worden. Daarom keert het bouwvolume zich van het verkeersknooppunt af. De toekomstige ontwikkeling van Oostpoort zal op Kavel 1F moeten reageren en samen de entree van Haarlem vormen.



2.5 Architectonisch kader

De architectuur, materialisatie en kleurstelling van het ontwerp dienen in harmonie te zijn met het rondom gelegen landschap. Naast de continuïteit van het polderlandschap in het maaiveldontwerp, moet ook de vormgeving van het gebouw inspelen op de ligging aan de rand van de stad, als entree van de stad. Dit vraagt om een gebouw wat zich onderscheidt van de overige bebouwing en daarmee een statement maakt die duidelijk de rand van de stad markeert zonder afbreuk te doen aan het omliggende landschap. Het gebouw is alzijdig ontworpen en heeft zowel van veraf als van dichtbij kwaliteit. De woningen hebben minimaal één geluidsluwe gevel. De architectuur, bouwvolume en materiaal, zorgt ervoor dat de nabijheid van het verkeer wordt gereduceerd.

2.6 Programmatisch kader

Woonprogramma

Op de kavel 1F kunnen maximaal 100 woningen worden gerealiseerd. De hoeveelheid woningen moet passen binnen de kaders van het bestemmingsplan, de eisen van dit SPVE en de aanbestedingsleidraad. De Woonvisie 2021-2025 en de spelregels voor de woningbouwprogrammering onder de Nota Kaders en Instrumenten voor Sociale Huur en het Middensegment (versie actualisatie najaar 2022) zijn leidend voor het woningbouwprogramma. De programmatische verdeling voor de gehele ontwikkelzone Oostpoort (ongeveer 1000 woningen in totaal) is 40% sociale huur, 40% middensegment (huur of koop) en 20% vrije segment (huur of koop). Van dit programma valt meer dan tweederde in het betaalbare segment zoals gedefinieerd door het Rijk. Het voldoet daarmee aan de voorwaarden zoals gesteld in de Woningbouwimpulsregeling en de subsidiebeschikking zoals die is afgegeven voor de locatie Oostpoort.

Spelregel 13 uit de eerdergenoemde Nota stelt dat, met het oog op voortvarende planontwikkeling, sociale huurwoningen en woningen in het middensegment zoveel mogelijk op aparte bouwkvelds geprogrammeerd worden. Gezien de ruimtelijke situering van kavel 1F (op zichzelf staande ontwikkeling binnen de ontwikkelzone Oostpoort), gecombineerd met de grote vraag naar betaalbare woningen (sociaal en middelduur, bron: Woonvisie Haarlem 2021-2025), wordt voor deze kavel een programmatische verdeling van 50% sociaal, 50% middensegment en 0% vrij segment gehanteerd. De onderverdeling

binnen het sociale segment (65% tot de aftoppingsgrens, 35% tot de liberalisatiegrens), en het middensegment (60% laag middelduur, 40% hoog middelduur) blijft gehandhaafd. Naast het volkshuisvestelijke argument zijn er ook ontwikkel- en beheerstechnische argumenten om deze verdeling te hanteren. Zo kan er met deze programmatische mix een goede balans worden gerealiseerd in doelgroepen en passende leefstijlen en lopen de prijsniveaus op woongebouw en/of portiekniveau niet te veel uiteen.

Dit uitgangspunt brengt met zich mee dat op andere plekken binnen de ontwikkelzone dan weer meer ruimte is voor het vrije segment, de verdeling 40-40-20 blijft immers geldend voor het totale woningbouwprogramma van de ontwikkelzone.

Er is in deze ontwikkeling speciale aandacht voor het huisvesten van ouderen en zorgbehoevenden, en daarmee de levensloopbestendigheid van de woningen. De Stadsdeal Ouderenhuisvesting schetst de opgave waar Haarlem, en ook andere delen van Nederland, in dit kader mee te maken gaan krijgen. Op dit moment zijn de kaders en eisen voor het woonprogramma (plattegronden en andere minimumeisen) nog in ontwikkeling en zullen leidend zijn na vaststelling. In ieder geval gelden hier als richtlijn de uitgangspunten zoals die nu zijn gesteld in het actualisatievoorstel voor de spelregels, te weten:

- Een afwijking op de 40/40/20 regel in een ontwikkelzone/ gebiedsontwikkeling als elders in een ontwikkelzone/ gebiedsontwikkeling de afwijking wordt gecompenseerd.
- Een afwijking van maximaal 5% op de minimale vierkante meters GBO als gevolg van bouwtechnische of stedenbouwkundige beperkingen.
- Een afwijking op de minimale vierkante meters GBO bij sociale huur op basis van een uitdrukkelijke wens van de betrokken woningcorporatie.
- Een afwijking van de 40/40/20-regel bij plannen tussen 10 en 30 woningen, mits er sprake is van een programma met toegevoegde waarde in het kader van de betaalbaarheid en/of doelgroepen.
- Een afwijking op 1 van de spelregels als door de ontwikkelaar aantoonbaar en toetsbaar kan worden gemaakt dat het alternatief ook op dezelfde wijze bijdraagt aan de bedoeling achter de spelregel.

Parkeren auto's

Haarlem streeft naar een laag gebruik- en autobezit. Het gebruik van de fiets en het OV moet vanzelfsprekend zijn. Bovendien ligt station Haarlem Spaarnwoude en fietsnelwegen in de ontwikkelzone. Dit wordt maximaal gefaciliteerd zodat het gebruik hiervan gestimuleerd wordt en gebruik- en autobezit remt. Dit wordt bereikt met fietsparkeernormen, goede logische (loop)routes en fietsparkeerplaatsen op logische plekken bijvoorbeeld bij OV-haltes. Fiets en OV zijn logischer bereikbaar dan de auto. Met gebouwd autoparkeren op eigen terrein, geclusterd en eventuele deelmobiliteit. Met name de functionaliteit voor het bezoekersparkeren (inclusief bezorgers, laden en lossen) dient hierbij niet vergeten te worden. In de parkeergarage moeten voldoende oplaadpunten zijn voor elektrische voertuigen en voor de overige voorbereidingen op elektrisch laden (bekabeling en aanleggen van contactpunten). Het dient mogelijk te zijn om gehandicapten parkeerplaatsen te realiseren

Het totale aantal te realiseren woningen hangt uiteindelijk af van de mogelijkheid tot het realiseren van voldoende parkeerplaatsen in de gebouwde parkeergarage conform beleid en eisen. Het gebruik van deelauto's wordt gestimuleerd en kan het aantal te realiseren parkeerplaatsen verminderen. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen dient te voldoen aan het Haarlemse parkeerbeleid.

Fietsparkeren bewoners en bezoekers

Om het fietsgebruik zo veel mogelijk te stimuleren moet bij de entree van het appartementengebouw een collectieve, inpandige fietsstalling gesitueerd worden, waardoor bewoners eerder bij hun fiets dan hun auto zijn. Er dient hierbij gerekend te worden met drie fietsofstelplekken per appartement en 1 voor bezoekers. Door collectieve fietsstallingen hoeven er geen losse bergingen in de parkeergarage gerealiseerd te worden. De bergingen (minimaal 3m²) kunnen geïntegreerd worden in de appartementen. Er moet rekening gehouden worden met voldoende oplaadpunten voor het opladen van E-bikes en mogelijke opstal en opladen van scootmobielen. Bovendien moet er ruimte zijn voor tweewielers met afwijkende maten zoals bakfietsen en buiten-model tweewielers zoals scooters en fietsen met mandjes en fietstassen.

Goed zichtbare locaties die makkelijk te bereiken zijn voor het extra stallen van fietsen van bezoekers helpt tegen wild-parkeren. Bij de

entree van het gebouw dienen hiervoor voldoende 'fietsnietjes' gerealiseerd te worden op eigen terrein.

Wegstructuur

Hart voor Oostpoort wordt op het moment verder uitgewerkt in een programma voor de leefomgeving. Kavel 1F speelt in de huidige schetsen voor hart voor Oostpoort een belangrijke rol in het compenseren van water en het ontsluiten van het gebied. De kavel moet de ontwikkeling van hart voor Oostpoort blijven faciliteren en niet in de weg staan. Het is daarom van belang dat er ruimte gereserveerd blijft voor een eventuele aansluiting met de Robert Nurksweg en watercompensatie.

Water

Minimaal 15% van de verhardingstoename moet worden gecompenseerd in de vorm van een watergang. Op kavel 1F moet het water voor de zuidelijke ontwikkeling van Oostpoort worden gecompenseerd zoveel als mogelijk op de kavel. Indien er watergangen worden gedempt moeten deze 100% worden gecompenseerd.



2.7 Juridisch planologisch

Beleid Haarlem

- bestemmingsplan Zomerzone Noord
- Ontwikkelvisie Oostpoort 2019
- Groei Haarlem 2040
- Omgevingsvisie Haarlem 2045
- Beleid openbare ruimte en stedenbouw
- Structuurvisie openbare ruimte 2040
- Handboek inrichting openbare ruimte
- Afvalstoffenverordening gemeente Haarlem 2019 & uitvoeringsbesluit
- Nota ruimtelijke kwaliteit
- Nota hoogbouwprincipes
- Woonbeleid:
 - Woonvisie 2021-2025
 - Nota Kaders & Instrumenten sociale huur & middensegment
- Mobiliteitsbeleid 2021
- Parkeerbeleid
- Integraal veiligheids- en handhavingsbeleid
- Archeologie beleid
- Klimaat en energietransitie
- Richtlijn Duurzaam Bouwen
- Kabels en leidingen: Gele en groene boekje (vanaf 01-01-2023 AVOI (Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuur))
- Groen, ecologie & water:
 - Groenbeleidsplan
 - Ecologisch beleidsplan
 - Natuurbescherming; wet natuurbescherming
 - Water; reductie van afvalwater
 - Hemelwaterverordening Haarlem
 - Gezondheid: regionale nota gezondheidsbeleid & beleidsregel hogere waarden geluidshinder (2009)

Provinciaal beleid

De locatie ligt binnen de Stelling van Amsterdam en het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). Binnen het BPL moet rekening gehouden worden dat er geen nieuwe stedelijke ontwikkelingen zijn toegestaan. In overleg met de provincie is besproken dat de nieuwe bebouwing,

van maximaal 30 meter, moet kunnen bewijzen dat het de visuele integriteit van de Stelling niet aantast.

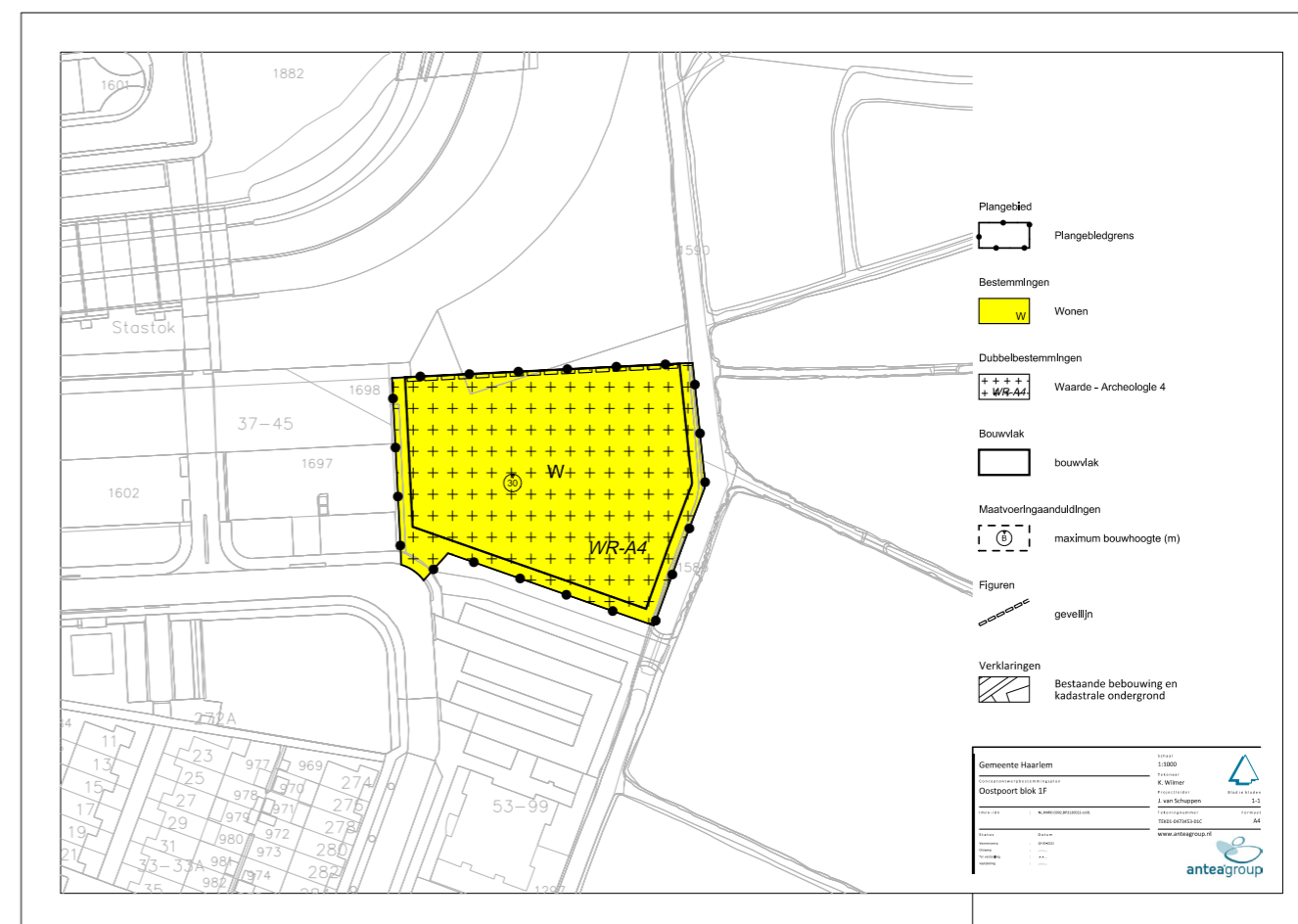
Bestemmingsplan

Algemeen

Om de ontwikkeling te faciliteren wordt het bestemmingsplan Blok 1F Oostpoort opgesteld. Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, verbeelding en regels. Het bestemmingsplan wordt na inspraak door de gemeenteraad vastgesteld. Voor de bouw mogelijkheden wordt verwezen naar het bestemmingsplan.

Flora en Fauna

De ontwikkelaar dient rekening te houden met de algemene zorgplichten die voortvloeien uit de Wet natuurbescherming.



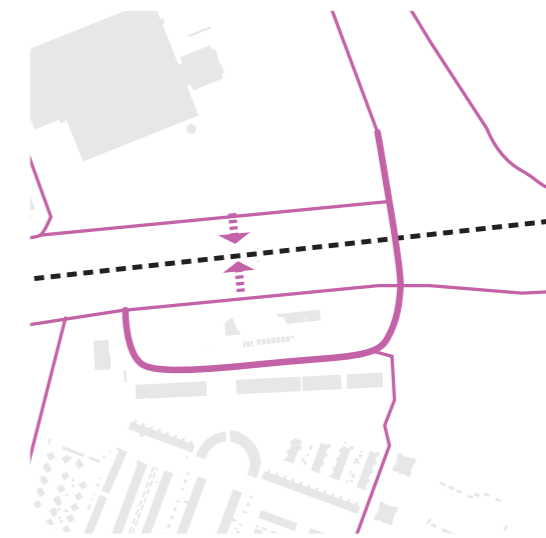
RUIMTELIJK CONCEPT



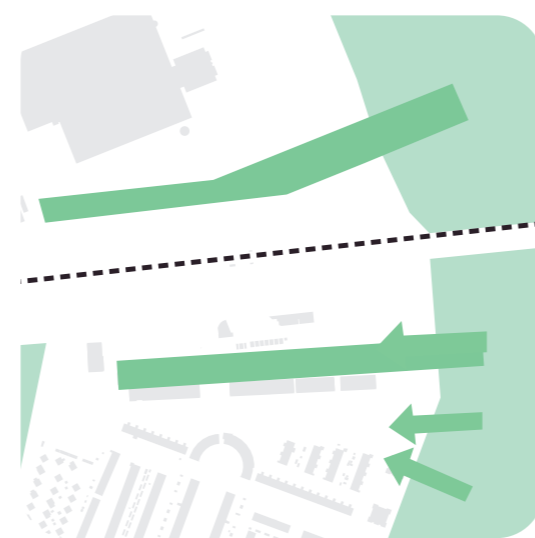
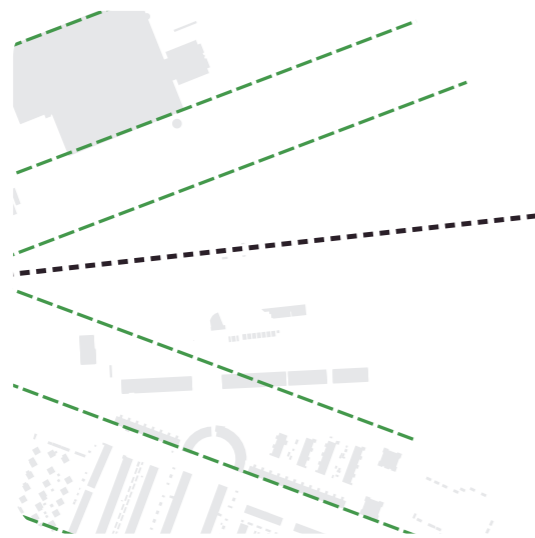
bebouwingsstructuur



landschappelijke structuren



bestaande wegenstructuur



3. AMBITIE

Haarlem beoogt een goede ruimtelijke ordening, toekomstgericht met aandacht voor het verleden. Met dit criterium wordt een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd. Om dit te verwezenlijken is onlangs de omgevingsvisie vastgesteld. Deze omgevingsvisie zorgt voor de inpassing van alle ruimtelijke claims. Hiervoor maakt Haarlem zes strategische keuzes. Deze keuzes geven richting aan de ontwikkeling van de stad zodat de schaarse ruimte optimaal wordt benut en de opgaven een plek krijgen waarbij de Haarlemse identiteit overeind blijft. De zes strategische keuzes met bijbehorende veertien speerpunten vormen de essentie van de omgevingsvisie.



01 Mengen verdichten

We bouwen extra woningen om te zorgen dat er voor alle doelgroepen een woning is. Hierbij is de kwaliteit leidend. Dit betekent dat de woonwerkbalans minimaal gelijk blijft, het buurtgroen wordt versterkt, de groene landschappen worden verbeterd en het autoverkeer niet toeneemt. De woningen van kavel 1F komen nabij het HOV knooppunt en de ontwikkelzone Oostpoort. De beleving van het groen wordt versterkt door het zicht op de Zuiderpolder te behouden en het groen de wijk in te leiden.



02 Buurtgericht ontwikkelen

Om elkaar te begrijpen en gezamenlijk aan de toekomst van de stad te kunnen bouwen is het belangrijk dat we elkaar ontmoeten. Ontmoeten gaat gemakkelijker op de fiets en te voet en op plekken waar mensen van nature samenkomen. Het fiets- en voetgangersnetwerk en de sociale basisinfrastructuur worden versterkt en beter aan elkaar gekoppeld. De ambitie is dat Haarlemmers belangrijke dagelijkse voorzieningen binnen maximaal tien minuten op de fiets of te voet kunnen bereiken. Kavel 1F heeft een gunstige ligging ten aanzien van voorzieningen en ontmoetingsplaatsen.



03 Vergroenen & vernatten

De toenemende gevolgen van de klimaatverandering vraagt nu dringend aanpak anders wordt het onleefbaar in de stad door

wateroverlast, hittestress en droogte. Haarlem moet daarom de groen- en waterstructuur in de stad versterken. Dit levert bovendien een gezonde leefomgeving op. Het parkeren van auto's realiseren we in een gebouwde parkeergarage en levert geen extra verharding op.



04 Bevorderen gezonde leefomgeving

Extra groen en water zorgen voor een betere luchtkwaliteit, biodiversiteit en nodigen uit tot sporten, fietsen, wandelen, spelen, ontspannen en het ontmoeten van anderen. De recreatieve routes door de stad worden gecombineerd met de groen- en waterstructuren. Met de ontwikkeling van kavel 1F willen we de ecologische verbindingen door en om de stad tussen ecologische hotspots versterken. En daarnaast het buitengebied verbinden en toegankelijk maken.



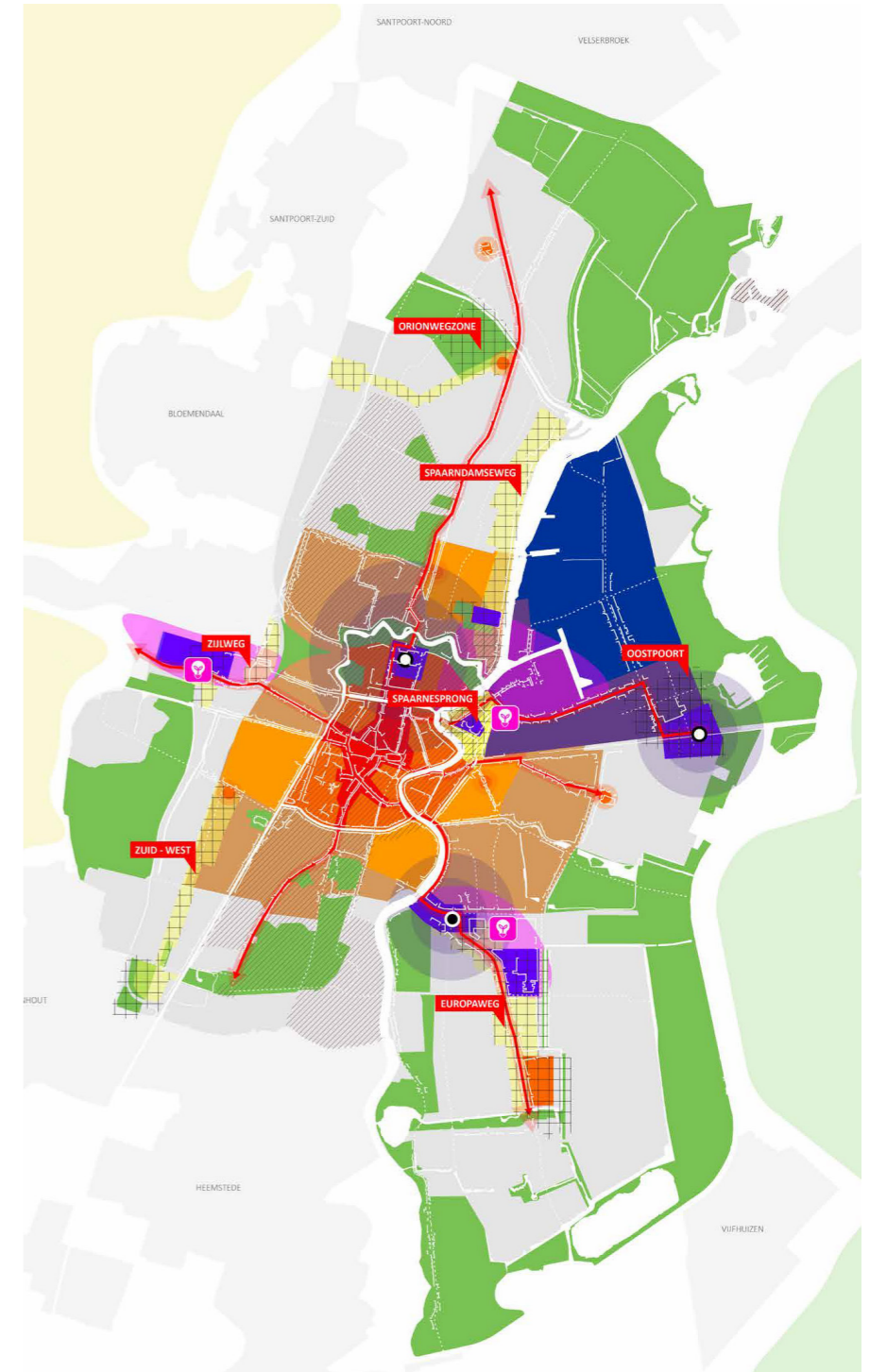
05 Ruimte voor de energietransitie

Duurzame energie en warmtewinning kosten ruimte, zowel boven- als ondergronds. Ook vraagt de ruimteclaim die de energietransitie met zich meebrengt afstemming met de beschikbare ruimte in de ondergrond. Ook voor kavel 1F betekent dit dat deze enorme puzzel alleen kan worden gelegd als er een integraal ontwerp voor het kavel wordt gemaakt aansluitend op het omliggende landschap en de regio wordt genomen op de ondergrond.

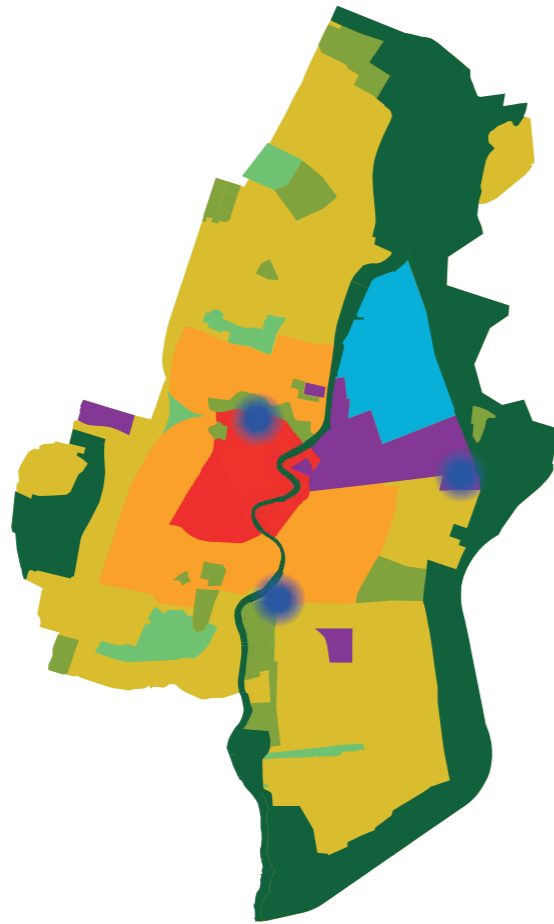


06 Mobiliteitstransitie

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 het openbaar vervoer en de fiets en we gebruiken de (elektrische) auto alleen als het niet anders kan. Oostpoort wordt een nieuw OV-knooppunt aan de oostkant van de stad. De bereikbaarheid van HOV en de regionale fietsverbindingen worden verbeterd en verbonden met het tienminuten netwerk. De verdichting op kavel 1F kan een juiste impuls aan deze transitie geven.



Aantrekkelijke woon- en werkstad voor iedereen



Oostpoort Knooppunt

Oostpoort is in de Omgevingsvisie aangewezen als knooppunt. Knooppunten zijn van hoog strategisch belang in het doen slagen van de mobiliteitstransitie van de hele stad. Het functioneren van de OV-knooppuntfunctie en de aansluiting van deze knooppunten op de omgeving via het tien-minuten-netwerk is daarom van essentieel belang. Een knooppunt is echter meer dan een verkeerskundige overstap.

Het is een dynamisch milieu waar in hoge dichtheid gewerkt en gewoond kan worden met uitstekende regionale OV-bereikbaarheid en een aantrekkelijke en representatieve openbare ruimte die ook onder extreme weersomstandigheden functioneert. Het creëren van een goede balans tussen werken, wonen en voorzieningen is daarvoor essentieel. De knooppunten vormen een essentiële werklocatie in de stad. Energie-opwekking kan bij knooppunten ook mogelijk gemaakt worden indien goed ingepast.

3.1 Ruimtelijke Kwaliteit

Het ambitieniveau voor de ontwikkeling van kavel 1F ligt hoog. De gemeente wil met kavel 1F een begin maken met de ontwikkeling van de gehele zone Oostpoort en daarmee met de nieuwe entree van de stad. De plek moet transformeren tot het nieuwe visitekaartje van de stad: groen, duurzaam, aantrekkelijk en toekomstgericht.

De combinatie van de goede bereikbaarheid en bijzondere ligging op de rand van stad en landschap, maakt het mogelijk om Oostpoort met een stevige identiteit te ontwikkelen. Het gebied biedt kansen voor verdichten, hoger bouwen, functiemenging, ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid. Hier is een kans voor de ontwikkeling van een regionale 'stadspoort' met uitstraling, met smaakmakers, met lef. De bebouwing moet een schakel vormen tussen het buitengebied en de stad. Dit moet tot uiting komen in zowel de bebouwing als de inrichting van de openbare ruimte op het kavel. Het plan dient in te gaan op aspecten die bepalend zijn voor wonen, leven en werken in Oostpoort.

De Ontwikkelvisie heeft in de basis twee robuuste raamwerken (mobiliteit en landschap) die ruimte geven aan een divers programma voor stedelijke ontwikkeling. Het raamwerk voor mobiliteit sluit aan op lange lijnen in de directe omgeving en op de infrastructuur van stad en regio. Het gebied komt hiermee uit zijn isolement en wordt volwaardig onderdeel van de stad. Het raamwerk van groen, water en landschap wordt de andere drager van het gebied. Dit krijgt vorm door een robuuste water en groenstructuur zowel in het gebied ten noorden als ten zuiden van het spoor. Deze groenstructuur hecht Oostpoort als nieuwe buitenpoort aan het buitengebied: het Liedelandchap, Spaarnwoude en de Stelling van Amsterdam. Het voorziet Oostpoort van een krachtige identiteit en de karakteristieke landschappelijke sfeer vormt een sterke basis voor een aantrekkelijk woonmilieu.

Ambities openbare ruimte 1F:

De inrichting van de openbare ruimte is in eerst instantie gericht op voetgangers en fietsers, met als uitgangspunt een sociaal- en verkeersveilige omgeving te maken. Het wandel- en fietsverkeer wordt gestimuleerd en het gebruik van de auto teruggedrongen.

1. buitenruimte sluit zoveel mogelijk aan bij het veenweidelandschap
2. het openbare karakter wordt benadrukt
3. Het gebied is toegankelijk

4. Te maken water voegt een beleefbare kwaliteit toe aan het gebied.
5. Het gebied zorgt voor een verbetering in ecologie

Ambitie woonkwaliteit 1F

Door kwaliteit van de route tussen gebouwentree en individuele woning, de aanwezigheid van collectieve ruimtes en/of voorzieningen op gebouwniveau en aanhechting van gebouwen op de gezamenlijke tuin/ openbare ruimte, worden ontmoeten en samenleven bevordert.

Flexibiliteit ten aanzien van indeling en gebruik van de plattegronden vermeerderd de gebruikskwaliteit van het gebouw. De levensloopbestendigheid van de woningen met het oog op de vergrijzing (stadsdeal Ouderenhuisvesting als onderlegger) is daarnaast van belang.

Er dient aandacht te zijn voor de oriëntatie van de woningen. Er wordt gestreefd naar een zo groot mogelijk aandeel meerzijdig georiënteerde woningen.

3.2 Duurzaamheid

Het klimaat verandert snel. Deze klimaatverandering heeft een grote impact op de natuur en de wereld waarin we leven. Daarom moeten we anders omgaan met verschillende weersomstandigheden, de manier waarop we onze huizen verwarmen en hoe we ons geld verdienen. Internationaal, nationaal, maar ook lokaal. Het stadsbestuur van Haarlem heeft daarom de klimaatcrisis uitgeroepen. Er is afgesproken dat duurzaamheid de hoogste prioriteit heeft in de stad. Haarlem wil in 2030 de energie die nodig is voor de dagelijkse activiteiten zo veel mogelijk opwekken met zon- en windenergie. In 2040 van het gas af, in 2040 circulair zijn en in 2050 klimaatbestendig.

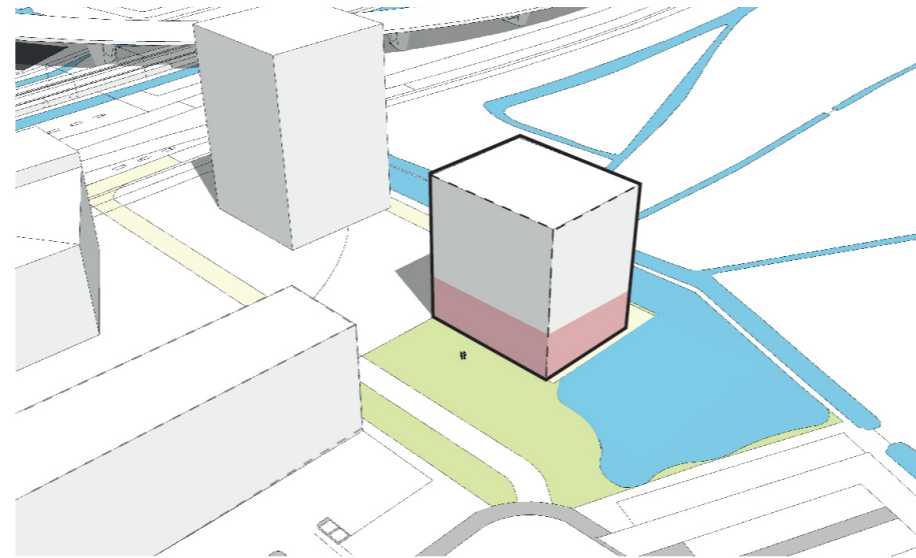
Ambities:

1. Energieprestatie: De ambitie is om een gebouw te realiseren dat zo weinig mogelijk CO2 veroorzaakt of zelfs energieleverend is
2. Duurzame en circulaire materialen: De ambitie is een gebouw te realiseren met materialen met een zo laag mogelijke millieubelasting
3. Een duurzame warmte-koude voorziening
4. Duurzame en slimme bouwlogistiek
5. Afval scheiden aan de bron en gebruik maken van in pandige vermalers van GFT afval
6. Gecertificeerde houtbouw conform convenant Houtbouw
7. Scherpe BENG 1, 2 en 3 waardes

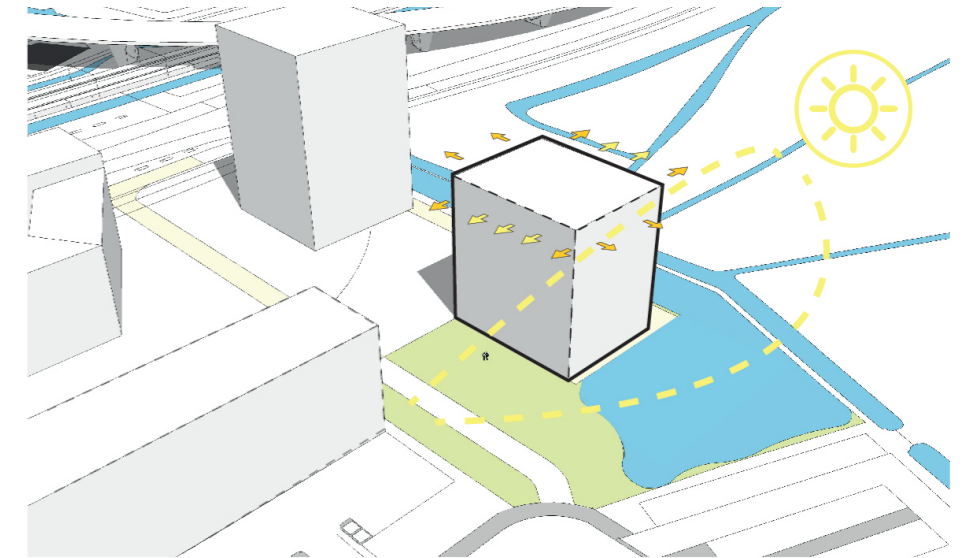
4. KAVELREGELS (kavelaspoort)

Basisinformatie kavel - kavelaspoort

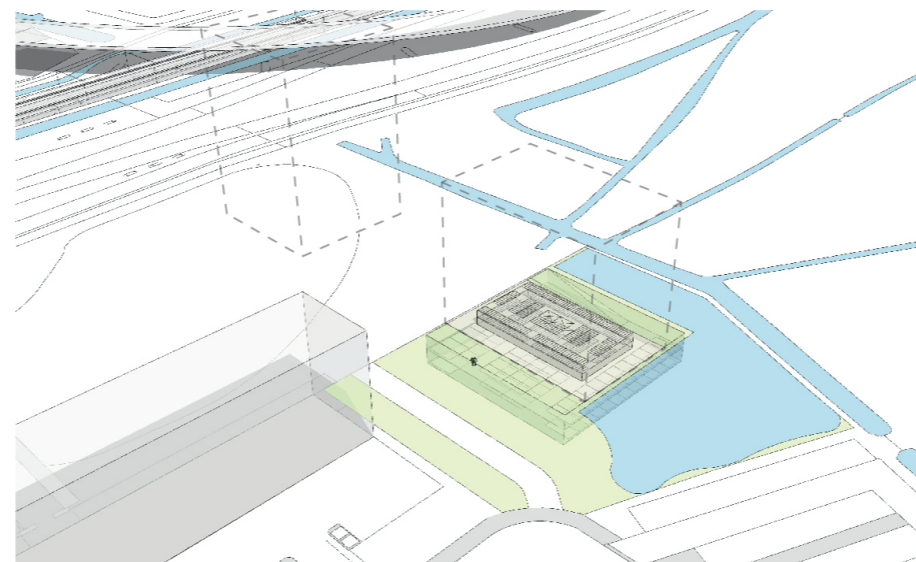
- Type ontwikkeling: solitair woongebouw;
- Kavelgrootte: ca 3500m²;
- Maximum bouwhoogte: 30 meter;
- Minimaal wateroppervlak: 15% van de toe te voegen verharding;
- Woonprogramma: maximaal 100 woningen waarvan 50% sociale huur, 50% middensegment (huur of koop) en 0% vrije segment;
- 1 Helder volume, alzijdig georiënteerd;
- Geen losse bijgebouwen: schuren, schuttingen of overig bouwwerk toegestaan;
- Overgang openbaar-prive is meeontworpen met het gebouw en heeft als resultaat dat er geen individuele erf- of tuinafscheidingen worden gemaakt en het gebouw 'vrij' in het landschap staat
- Trafo in pandig oplossen;
- Informatie: www.haarlem.nl.
- Plinten zijn aantrekkelijk en levendig;



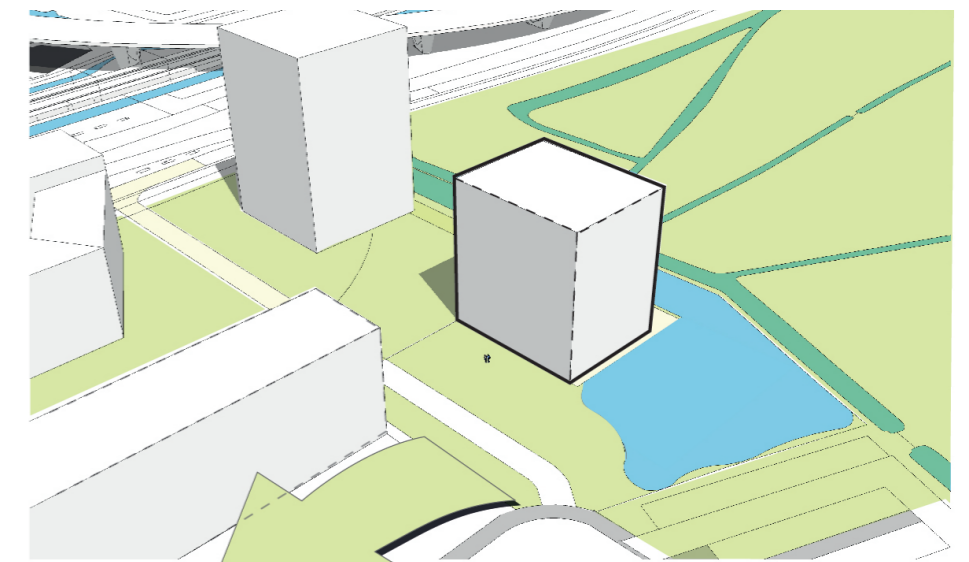
Aantrekkelijke plint



Bezinning



Parkeren



Landschap, groen in plangebied trekken

5. AMBITIES EN VOORWAARDEN

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staan de randvoorwaarden en eisen beschreven.

Randvoorwaarden zijn beperkingen en harde voorwaarden die aan het project verbonden zijn. Randvoorwaarden stellen voorwaarden aan het project, die niet beïnvloedbaar zijn en waarvan niet kan en mag worden afgeweken.

Eisen zijn criteria waar het eindresultaat aan moet voldoen. Het betreft een harde norm. Het onderscheid met een randvoorwaarde is, dat het een norm betreft die vanuit het project in principe wel beïnvloed kan worden. Afwijken van een eis kan alleen als er een gelijkwaardige oplossing voor gevonden wordt naar het oordeel van de gemeente of dat het om goed onderbouwde redenen niet mogelijk blijkt te zijn om aan de eis te voldoen

5.2 Openbare ruimte

Deze paragraaf geeft de kaders waar de inrichting en het ontwerp voor de openbare ruimte aan moeten voldoen. De kaders zijn onderverdeeld in de volgende thema's:

1. Watercompensatie: water toevoegen
2. Bestaand water & kwaliteit
3. Groenkwaliteit en ecologie
4. Nieuwe bomen
5. Principeprofielen, type straten, ruimten en plekken
6. Maaiveldinrichting
7. Ondergrond
8. Afvalinzameling
9. Beeldkwaliteit openbare ruimte

5.2.1 Watercompensatie: water toevoegen

Randvoorwaarden

- 15% van het toegenomen verhard oppervlak moet gecompenseerd worden in extra oppervlaktewater. Daarnaast moet ook de watercompensatie voor de zuidzijde van het hart van Oostpoort op de kavel plaats vinden. Als gevolg dient er zoveel als mogelijk water binnen het kavel 1F worden gerealiseerd.

- Water dient te worden gecompenseerd in het juiste polderpeilvak.
- In het plan moet worden aangetoond hoe het nieuw te maken water landschappelijk en samenhangend kan worden ingepast en er dient te worden aangetoond dat (en hoe) de ontwikkeling 1F hier een logisch onderdeel van is.
- De watercompensatie moet in een geheel (geen losse vijvers) worden ingepast op de overgang naar het buitengebied. Het water dient een logisch onderdeel te vormen van het raamwerk openbare ruimte, verbonden in verband met doorstroming en waterkwaliteit, technisch maakbaar, zichtbaar en beleefbaar.
- Het watersysteem wordt robuust ingericht met waterbergings- en afvoermogelijkheden conform de watertoets. Een ontwikkeling mag niet leiden tot verslechtering van de waterhuishouding of een versnelde toename van de af- en aanvoer van water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden op naastgelegen percelen /gebieden en er wordt rekening gehouden met de gewenste stroombaan van het hemelwater.
- Het voor de compensatie nieuw aan te leggen water moet eerder of gelijktijdig met het aanleggen van de verharding worden gerealiseerd.

5.2.2 Bestaand water en kwaliteit

Randvoorwaarden

- Behoud van de bestaande waterstructuur
- Er moet worden voldaan aan de regels van de Keur van het Hoogheemraadschap van Rijnland ten aanzien van doorstroming, Waterkwaliteit, Beheerbaarheid, Duikers
- Planvorming leidt niet tot een verslechterde waterkwaliteit. Het water bevat niet teveel voedings- of vervuilende stoffen

Eisen

- Geen infrastructuur onder het water.
- De waterecologie is beleefbaar: oevers zijn geleidelijk waardoor de groei van water- en oeverplanten mogelijk is. Dit

is ook zichtbaar en benaderbaar voor bewoners. Dit houdt in dat de oever geleidelijk over gaat in water en dat beschoeiing afwezig is. Zo kunnen verschillende lagen van oevervegetatie ontstaan en kunnen dieren zich makkelijk van water naar land en andersom verplaatsen).

- De leefomgeving voor waterdieren en -planten is zo prettig mogelijk.

5.2.3 Groenkwaliteit en ecologie

Randvoorwaarden

- Er wordt gewerkt conform de Wet Natuurbescherming. Bij werkzaamheden die van invloed zijn op flora en fauna wordt gewerkt volgens de Gedragscode soortbescherming van Stadswerk.
- Elke ruimtelijke ontwikkeling moet met een natuurtoets (ecologisch onderzoek) beoordeeld worden op ecologische effecten. Een quickscan ecologie maakt standaard deel uit van de uit te voeren onderzoeken. Uit de quickscan blijkt bovendien of nader soortspecifiek onderzoek naar een of meer beschermde dier- of plantensoorten noodzakelijk is. Het ecologisch onderzoek kan als basis dienen voor een mitigatie- of compensatieplan in het kader van een ontheffingsaanvraag. Het ontwerp houdt rekening met uitkomsten van de quickscan en wordt hierop aangepast en past, als behoud niet mogelijk is, compenserende maatregelen toe. De compenserende maatregelen worden genomen voor de aangetroffen (beschermde) soorten. Aan te raden is om in het Ecologisch Onderzoek ook een invasieve exoteninventarisatie te laten uitvoeren, zodat bekend is waar deze aanwezig zijn en kunnen worden aangepakt.
- Het is daarnaast verplicht om voor ruimtelijke ontwikkelingen een Boom Effect Analyse uit te voeren zodra de ingrepen die zullen worden uitgevoerd bekend zijn, om aan te tonen of er sprake is van negatieve effecten op de bestaande bomen.

Eisen

- Toevoegen van zichtbaar en beleefbaar groen
- GROEN, TENZIJ: Huidig groen moet in kwaliteit zijn verbeterd (kwalitatieve verbetering t.b.v. ondergrondse en bovengrondse

groeiomstandigheden van de bomen toevoegen inheemse soorten ect).

- De focus ligt op kwaliteit, niet op kwantiteit: beter één goede boom op de juiste plek die zijn volle levensduur kan volmaken, dan twee kwarrende bomen die voortijdig sneuvelen. Uitzonderingen hierop worden nauwgezet omschreven, waarbij per locatie bezien wordt wat mogelijk is. Immers, liever een tijdelijke boom in de straat dan helemaal geen groen.
- Werk met het uitgangspunt aan de 3-30-300 vuistregel te voldoen, dat wil zeggen: vanuit elke woning zijn drie bomen te zien, 30 procent van het totale oppervlak van de kavel bestaat uit openbaar groen en in de nabijheid van 300 meter van een woning is een groen park of plantsoen toegankelijk.
- Wanneer (alleen) een plantsoen binnen 300 meter te bereiken is, is een park of groter groengebied op maximaal 750 meter afstand van de woning.
- Aantasting van het bestaande samenhangende netwerk van groendragers wordt zo veel als mogelijk voorkomen. Bij (niet te voorkomen) aantasting van het bestaande samenhangende netwerk van groendragers, van klimaatadaptief groen en/of ecologische hotspots, potentiële locaties en verbindingen wordt dit elders gecompenseerd.
- Bouw natuurinclusief met behoud van en in aansluiting op bestaande ecologische waarden. Wanneer aangetoond kan worden dat dit niet mogelijk is dan dienen in het bouwproject compensatiemaatregelen te worden getroffen.
- 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
- De beplanting bepaalt in belangrijke mate de uitstraling, eigenheid en herkenbaarheid van het kavel.
- De planvorming leidt tot een vergroting van de biodiversiteit en de ecologische waarde neemt toe. Door een biodiverse inheemse soortenkeuze ontstaat een openbare ruimte die interessant is voor de mens en vogels, bijen en vlinders. De vergroening maakt de stad ecologisch interessant en klimaat-robuust. Inheems/oorspronkelijk genoom geldt zeker ook voor lage beplanting (kruidenlaag). Werk met gebiedseigen soorten,

autochtoon materiaal (en ook zonder gif gekweekt).

- Onverharde groenplekken ten behoeve van waterbergend vermogen van de openbare ruimte.
- Aaneengesloten beplanting vormen zoveel mogelijk een doorgaande groenstructuur
- Soortendiversiteit: inheems en oorspronkelijk genoom voor bomen en struiken. Het stedelijk gebied bevat ten minste 50% inheemse soorten (met oorspronkelijk genoom).
- Toevoegen groene speelplekken.

5.2.4 Nieuwe bomen

Eisen

- De minimale plantafstand voor nieuwe bomen ten opzichte van een watergang is in verband met het onderhoud van de oever in beginsel 4 meter. Dit is afhankelijk van de situatie, zoals talud breedte.
- Alle straten hebben minimaal 1 rij bomen, minimaal 2e grootte
- Bovengrondse standplaatseisen voor bomen:
 - Boom 1e grootte (= > 15 meter hoog en 10 meter breed), plantafstand minimaal 5 meter uit de gevel, streefstand 6 meter;
 - Boom 2e grootte (= 8 tot 15 meter hoog en 7,5 meter breed), plantafstand minimaal 4 meter uit de gevel, streefstand 5 meter;
 - Boom 3e grootte (= < 8 m en 5 meter breed), plantafstand minimaal 3 meter uit de gevel streefstand 4 meter;
 - De plant-strook heeft bij voorkeur een groen invulling, bijvoorbeeld gras of heesters. Indien verharding wordt toegepast, dan moet dit een vocht- en luchtdoorlatende verharding zijn die niet zwaar belast wordt.
- De minimale aanplantmaat van bomen in de hoofdbomenstructuur moet 25-30 cm zijn om vandalisme te voorkomen en eerder het gewenste beeld te bereiken. De boomspiegel (de zwarte grond rond de stam) moet een minimale maat hebben van 1,80 bij 1,80 meter (zie Hior).

5.2.5 Principe hemelwaterafvoer

Randvoorwaarden

- Afgekoppeld hemelwater wordt geborgen op straat en vertraagd afgevoerd op het boezemsysteem.



Bergingscapaciteit van de profielen is tenminste 90 mm zonder dat er water het gebouw inloopt.

5.2.6 Maaiveldinrichting

Eisen

- Het gebied is toegankelijk en ingericht voor gemakkelijk, veilig en comfortabel verblijven
- Bij een waterdiepte van 20 cm op de rijbaan door extreme regen en/of overstromingen mag geen schade optreden aan het gebouw en elektrische installatie ruimte en blijven de hoofdwegen begaanbaar.
- De vloerverharding is eenduidig qua materiaal
- Er moet voldaan worden aan het Hior Oost en het technisch PVE.
- De dimensionering van een middengoot wordt bepaald aan de hand van het vereiste waterbergende vermogen van de openbare ruimte
- Kaderstellend bij de profielen zijn allereerst afwatering en bergend vermogen van het profiel bij piekbuien (90 mm).
- Verhang max. 2 %.
- Boomspiegels en plantvakken liggen verlaagd/ a-niveau. In overleg met de gemeente kan hiervan eventueel worden afgeweken waar het een situatie betreft met bomen op een parkeergarage die omwille van voldoende wortelruimte in boombakken worden geplaatst.

- Lichtmasten moeten minstens drie meter vanaf de stam van de boom staan. Dit om te voorkomen dat de kronen te veel licht afschermen. De volgroeide kroon moet minstens één meter uit de gevel blijven. Dit om overlast aan gebouwen te voorkomen. Met het oog op kostenbewust bomenbeheer moeten bomen zoveel mogelijk in grasstroken of beplanting worden geplant (bomenbeleidsplan Haarlem).
- Betontegels voor voetpaden en trottoirs.
- Fietspaden in rood asfalt
- Rijbanen in straatbakstenen.

5.2.7 Ondergrond

Eisen

- Behoud bestaande ondergrondse wijk infra is het uitgangspunt. Bij verleggen dient het tracé zoveel mogelijk te worden gebundeld.
- Ondergrondse reservering Bomen:
 - 1e grootte minimaal 20 m³ per boom, minimaal 2,5 meter breed en 8 meter lang, vrij van kabels & leidingen.
 - 2e grootte minimaal 16 m³ per boom, minimaal 2,5 meter breed 6 meter lang, vrij van kabels & leidingen.
 - 3e grootte minimaal 10 m³, minimaal 2,5 meter breed en 4 meter lang, vrij van kabels & leidingen.
- Ondergronds reservering Warmtenet; vrije zone van 4 meter.
- Reservering Riool; circa 4 meter reservering voor gescheiden riool en drainage (bij voorkeur in rijbaan, kan onder asfalt. Riolering en drainage worden aangelegd in een sleuf onder het midden van de openbare weg. De sleufbreedte tijdens aanleg is afhankelijk van de diepteligging
- Diepriool: vrije zone aan weerszijde van 3 meter ten opzichte van bomen om toekomstige vervanging mogelijk te maken.
 - HWA/DWA: vrije zone aan weerszijde van 2 meter.
- Reservering OGVC's ondergronds 2 meter in het breedteprofiel en hier geen kabels en leidingen.
- Standaardprofiel (APVE 2006):
 - alle kabels en leidingen (waterleiding, stroom, telecom) onder voetpaden direct tegen de erfgras,
 - breedte 2,10 meter (smal profiel: 1.80 meter, hoofdtracés breder),
 - elk nutsbedrijf heeft in het profiel eigen zone, in verband

met beheer onderhoud,

- reservering huisaansluitingen.
- Breedte van de leidingstrook varieert tussen de 4 en 8 m¹. Bij vervanging van diepriolen (> 4 meter diep) kan de leidingsleuf van 8 m¹ onvoldoende zijn.
- Kabels en leidingen minimaal 2 meter buiten de stam van een boom in verband met behoud wortels bij werkzaamheden.
- Bomen moeten minstens één meter vanaf de wegkant worden geplaatst in verband met strooizout en aanrijdingen.

5.2.8 Afvalinzameling

In het gebouw worden de grondstoffen centraal ingezameld. Dit gebeurt in een vijftal stromen: restafval, papier en karton, verpakkingsglas, PBD (plastic, blik en drankkartons) en GFT (groente-, fruit- en tuinafval).

Eisen

- Particulier wordt aangesloten in pandige containers. Het aantal containers is afhankelijk van het aantal huishoudens.
- Niet alleen om afvalscheiding te stimuleren en zoveel mogelijk te kunnen hergebruiken gaan we bij kavel 1F uit van voedselvermalers voor gft. Hierdoor zijn er minder afvalbakken noodzakelijk.
- Containers worden op logische en voor de bewoners veilig te bereiken plekken in de bebouwing geplaatst. De routes daar naar toe zijn ook voor ouderen en mindervaliden goed begaanbaar. De eventuele hoogteverschillen moeten makkelijk te nemen zijn met een afvalbak of zak in de hand.
- Containers zijn goed bereikbaar voor de inzamelwagens conform eisen Spaarnelanden. Fietsers en voetgangers ondervinden geen hinder van de route.

5.2.9 Beeldkwaliteit openbare ruimte

Eisen

- Eenduidige openbare ruimte op de overgang naar het veenweidegebied
- waterecologie, beleefbaarheid en verblijfskwaliteit zijn belangrijke aspecten bij het plan voor de openbare ruimte.
- Voor de concrete inkleuring van de planten, bomen en bloemen in het beplantingsplan is er, afhankelijk van context en programmering van plekken, speelruimte om te variëren.



5.3 Groenparagraaf

Randvoorwaarden

- De ontwikkelende partijen stellen een groenparagraaf op. Deze wordt gekoppeld aan het stedenbouwkundig plan en het maaiveldontwerp en moet voldoen aan de in dit SPvE gestelde voorwaarden en ambities. Hierbij wordt de bestaande en de nieuwe situatie tegen elkaar afgewogen en wordt de nieuwe situatie onderbouwd. Dit betreft:
 - groenoppervlakte (onverhard terrein bestaand en nieuwe),
 - bomen (bestaande bomen, bestaande waardevolle bomen, nieuwe bomen),
 - ecologische waarden (bestaand en nieuw),
 - beeldkwaliteit van het groen (bestaand en nieuwe).

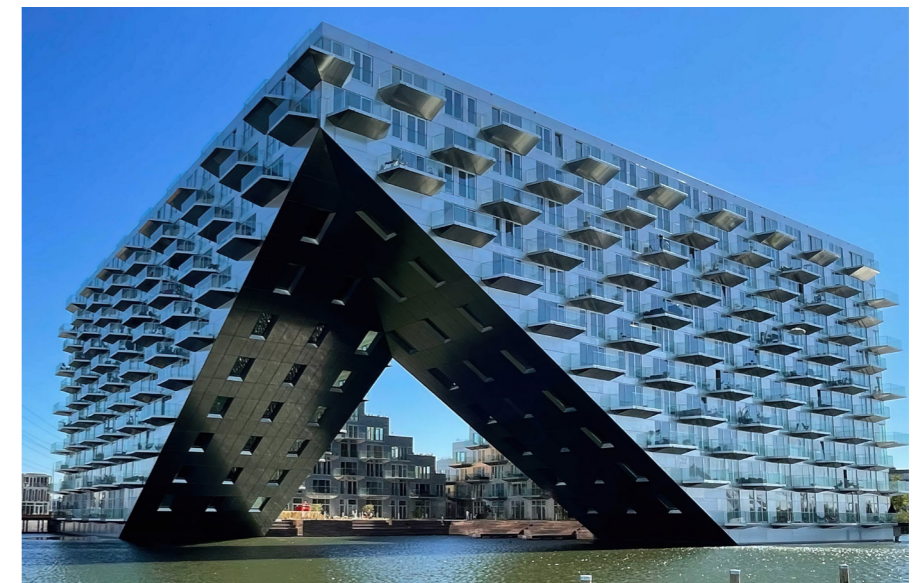
Eisen

- Voor bomen met dwarsdoorsnede van de stam van minimaal 15 centimeter (omtrek 50 cm) op 1,3 meter hoogte boven het maaiveld geldt een vergunningplicht voor kap en een herplantplicht.
- Uitgangspunt is de bestaande bomen in het gebied zoveel mogelijk te behouden. De in de planvorming te kappen bomen moeten onderbouwd worden in het SP. Hiervoor wordt een compensatieplan opgesteld. De bomen waarvoor herplantplicht geldt, worden in ieder geval gecompenseerd binnen het plan. Behalve een kwantitatieve onderbouwing wordt er ook een kwalitatieve onderbouwing gevraagd. Hierin wordt ook ingegaan op de kwalitatieve compensatie van de te verwijderen beschermwaardige bomen (bomen zijn minimaal 2e grootte).
- Voor alle bomen die door de planvorming niet houdbaar zijn op hun huidige standplaats geldt de eis dat wordt onderzocht door een gediplomeerd boomtechnisch adviseur in afstemming met de gemeente (OMB & BBOR) of de boom verplantbaar is met behoud van de huidige levensverwachting en beeldkwaliteit en welke eisen hierbij gelden (zoals extra standplaatseisen).
- In de nieuwe situatie wordt de beeldkwaliteit sterk verbeterd en de ecologische waarde neemt toe door een (grotendeels) inheems beplantingsassortiment dat bijdraagt aan een hogere biodiversiteit.

- Beplantingsplan

Als onderdeel van het buitenruimte-ontwerp dient een beplantingsplan opgesteld te worden dat voldoet aan de volgende uitgangspunten:

- aansluiting zoeken met de stadsrand
- aansluiting met het aan te leggen water
- toepassing van een beplantingsassortiment dat gebiedseigen is en daarmee van toegevoegde waarde voor de lokale fauna
- Het beplantingsplan mag geen (invasieve) exoten bevatten.
- Aanleg van schaduwrijke plekken
- In het ontwerp is aandacht besteed aan het voorkomen van ongewenst hanggedrag



5.4 Gebouw

5.4.1 Plint – overgang openbaar privé

Randvoorwaarden

- Het gebouw heeft een harde rooilijn op de noordzijde van het kavel
- Gebouw is maximaal 30meter hoog.
- Het gebouw heeft een stevige plint welke een logische aansluiting vormt met de omliggende buitenruimte
- De plint is levendig en transparant en heeft een hoogte van minimaal 5 meter
- De overgang openbaar/privé dient zorgvuldig ontworpen te worden zodat het de bewoners voldoende privacy biedt en tegelijkertijd bijdraagt aan de levendigheid en het groene karakter van de openbare ruimte.
- Gebouw voorzien van minimaal 1 inpandige traforuimte, indien meerdere nodig zijn moeten die ook inpandig geplaatst worden, niet naast woningen of slaapkamers
- Traforuimten dienen zodanig ontworpen en gepositioneerd te worden dat het jaargemiddelde magnetische veld bij de omliggende woningen beneden 0,4 microtesla blijft. Concreet betekent dit dat er geen verblijfsruimten direct naast of boven traforuimten geplaatst mogen worden.

Eisen

De overgang openbaar/privé is de plint wordt zorgvuldig ontworpen zodat schuttingen en ander afscheidingen niet mogelijk zijn.

- Gevelwand van woningen op de begane grond moeten minimaal 50% transparant zijn
- De woningen in de plint dienen voldoende privacy voor de bewoners, te waarborgen.
- Voor sociaal veilige en aangename openbare ruimte worden levendige functies aan de openbare ruimte gesitueerd
- De gevels met raampartijen zijn zo ontworpen dat het niet voor de hand ligt deze af te sluiten met gordijnen /lamellen oid
- De entree van de appartementen heeft royale afmetingen en is duidelijk zichtbaar en herkenbaar. Daarnaast is de entree open en transparant. Deurbellen en brievenbussen is in het ontwerp geïntegreerd
- Autoparkeergarage voor bewoners en bezoekers dienen ondergronds of inpandig en uit het zicht van de openbare

ruimte opgelost te worden. Het parkeren mag niet zichtbaar zijn in de plint

- De toegang tot de parkeergarages worden zodanig geïntegreerd in de gebouwwontwerpen dat ze de kwaliteit van de begane grondgevel zo min mogelijk verstoren.

5.4.2 Nutsvoorzieningen en andere installaties in de gebouwen en op de daken

- Nutsvoorzieningen zoals trafostations en andere installaties (waaronder eventuele WKO-installatie met uitzondering van de bronput en leidingwerk) worden niet in de openbare ruimte geplaatst, maar inpandig en zo veel mogelijk uit het zicht opgelost.
 - Gevels van, en toegangen tot technische ruimten worden zodanig in de gebouwenontwerpen geïntegreerd dat ze de architectonische kwaliteit van de begane grondgevel zo min mogelijk verstoren.
 - Toegangen tot technische ruimten veroorzaken geen onveilige situaties of overlast van onderhoudsvoertuigen op fiets- en wandelpaden.
 - Technische voorzieningen die boven op de gebouwen geplaatst moeten worden (zoals liftopbouwen, klimaatinstallaties en duurzame energieopwekking) zijn niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte of worden verwerkt in de architectonische signatuur van het gebouw.

5.5 Beeldkwaliteit gebouwen

5.5.1 Materialen die mooi verouderen

De toe te passen materialen, kleuren en detaillering dient de tand des tijds goed te doorstaan zodat gebouwen ook lang nadat ze zijn opgeleverd er nog mooi uitzien. Materialen die dit niet in zich hebben, moeten vermeden worden of met de grootste zorgvuldigheid worden gedetailleerd en afgewerkt.

Concreet betekent dit voor het exterieur van de gebouwen dat:

- Kwetsbare materialen of kleuren die gevoelig zijn voor vernielingen of graffiti, niet worden toegepast op plekken bereikbaar vanaf de openbare ruimte.
- Indien voor gebouwonderdelen beton moet worden toegepast, dan dient de kwaliteit, afwerking en detaillering ervoor te zorgen dat algengroei en streepvorming zo min mogelijk optreedt en dient de kleur te passen in het architectonische concept van het gebouw.
- Toe te passen materialen kleurvast zijn en weersinvloeden zoals uv-straling van de zon, goed doorstaan.

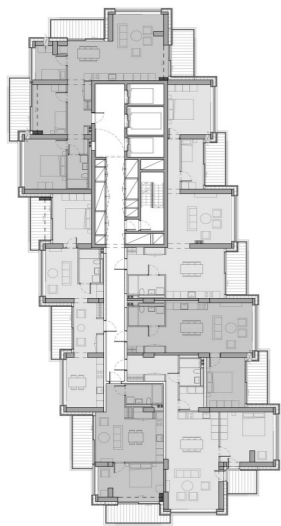


5.5.2 De gevels

Het gebouw heeft plastic en textuur die voor schaduwwerking en daarmee voor geleiding zorgt.

5.5.3 Ramen, balkons en loggia's

- Balkons en loggia's kunnen alleen gerealiseerd worden aan de niet door geluid belaste gevels. De ramen van de gevels die door geluid belast zijn kunnen niet geopend worden tenzij er afdoende maatregelen getroffen zijn om te voldoen aan de geluidsnormen
- Vormgeving en ritmiek van de ramen versterken elkaar
- De structuur van de gebouwen is zichtbaar in de gevel. Daarmee ontstaat er een korrelgrootte in de gebouwen die aansluit op de menselijke maat.
- Maatvoering van de kozijnen zijn passend passend bij de beoogde architectuur,
- De kozijnen dienen met voldoende neggemaat in de gevels geplaatst te kunnen worden.
- Vormgeving, materiaal- en kleurgebruik van de balkons inclusief balustraden is passend bij het beoogde architectonische beeld. Balkons dienen een duidelijk onderdeel (van het concept) van het gebouw te zijn
- De compositie van balkons dient ervoor te zorgen dat er in de gevels differentiatie en schaal ontstaat.



5.5.6 HWA's en installaties in de plinten en op de daken

- Noodzakelijke technische voorzieningen in plinten en op daken niet of zo min mogelijk zichtbaar te zijn vanaf de openbare ruimte. Dit geldt ook voor hemelwaterafvoeren (HWA's).
- Installaties op het dak worden door een verhoogde dakrand aan het zicht onttrokken of worden verwerkt in de architectonische signatuur van het gebouw
- Klimaat- en glazenwasinstallaties dienen op niet zicht-locaties te worden opgesteld en dienen mee-ontworpen te worden.
- Pv-panelen op daken zijn niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte en worden boven een sedumtapijt geplaatst (deze combinatie is gunstig voor waterbuffering, verminderen hittestress, biodiversiteit, langere levensduur en hogere opbrengst panelen).

5.5.7 Groen op, aan en rond de gebouwen

- Het dak of delen daarvan waar men vanuit belendende panden op uitkijkt, worden minimaal voorzien van dik sedumtapijt met een ruim assortiment aan plantsoorten. Dit levert het heel jaar door een aantrekkelijk beeld op inclusief

seizoenswisselingen.

- Eventuele collectieve ruimten op daken worden voorzien van een dik grondpakket waardoor een groter beplantingsassortiment kan worden toegepast, waaronder struiken en bomen.
- Nestkasten en rustplekken voor vogels, vleermuizen, solitaire bijen en vlinders op een zodanige manier in de gevelontwerpen integreren



- Stimuleren van verticale groene gevels en/of groen op balkons door bijvoorbeeld door middel van het integreren van bloembakken in de balustraden. Dit vergroot niet alleen het groene beeld, maar heeft ook een gunstig effect op verkoeling.

5.6 Mobiliteit

Bij de ontwikkeling van Oostpoort als een OV Knooppunt geven we invulling aan de Haarlemse mobiliteitstransitie en sluiten we aan bij de gemeentelijke doelstellingen. Het Haarlemse Mobiliteitsbeleid is hierbij uitgangspunt.

De inrichting van de openbare ruimte nodigt uit om je te verplaatsen in eerste instantie te voet, te fiets of met het openbaar vervoer, deelmobiliteit, elektrisch en als laatste het eigen voertuig. Het fietsen wordt gestimuleerd door de fietsenstalling makkelijker en sneller bereikbaar te maken dan de stalling van de auto. De voorzieningen voor deze gewenste vervoerswijzen worden excellent vormgegeven en routes vormen logische, directe goed toegankelijke verbindingen. De openbare buitenruimte is vooral het domein van de voetganger en de fietser. Wil men toch gebruik maken van de auto dan krijgen schone- en deelvoertuigen voorrang.

5.6.1 Toegankelijkheid voetgangers en mindervaliden

Randvoorwaarden

- Het hele gebied is toegankelijk voor mensen met een beperking conform bouwbesluit, richtlijnen CROW (ASVV) en richtlijn toegankelijkheid CROW 337) ingericht.
- Voetpad naar het entree heeft een minimaal effectieve breedte, zonder obstakels, straatmeubilair e.d., van 2.20 meter

Eisen

- De looproutes van en naar de ingang van het gebouwen sluiten op een logische manier aan op de doorgaande looproutes in en door het gebied.
- Looproutes zijn sociaal veilig. De routes bieden voldoende zicht, zijn voldoende breed, goed verlicht en hebben vooral voldoende contact met omgeving zodat de voetganger gezien

wordt.

- Alle bestemmingen zijn goed bereikbaar voor mindervaliden. Reisafstanden voor mindervaliden bedragen maximaal een factor 1,4 ten opzichte van niet beperkte verplaatsingen.
- Trappartijen ter overbrugging van eventuele hoogteverschillen in de openbare ruimte worden in de (directe) nabijheid voorzien van een hellingbaan voor mindervaliden. Hellingbanen voor minderinvaliden worden zodanig ontworpen dat misbruik door bijv. fietsers wordt tegengegaan.
- Entrees van gebouwen zijn voldoende breed voor mensen met een beperking (rolstoelvriendelijk).

5.6.2 Fietspaden & fietsstalling

De fiets wordt het aangewezen vervoersmiddel voor de bewoners en bezoekers Oostpoort kavel 1F. Hiervoor verbeteren we de bereikbaarheid voor fietsers, de fietsbeleving en het gemak waarmee de fiets gepakt en gestald kan worden. Fietsparkeerplaatsen worden vlak bij de bestemming gerealiseerd en liggen op logische, makkelijk te bereiken plaatsen aan de fietsroute. De fietsroutes zijn voldoende breed om comfortabel en veilig gebruikt te worden door verschillende fietsers zoals snelle elektrische fietsers, ouderen en kinderen.

Randvoorwaarden fietsstallingen algemeen

- Fietsenstalling wordt conform het normstellend document Fietsparkeersystemen versie 2 (Stichting FietsParKeur, 5 juli 2021) vorm gegeven.
- Fietsenstallingen zijn logisch en overzichtelijk ingedeeld.
- De route vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming en vice versa is logisch, snel en eenvoudig. Men kan vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
- De stalling heeft een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
- Gebruikers kunnen elkaar in de verkeersruimtes van de stalling goed passeren.
- Stallingen bieden voldoende parkeermogelijkheden voor scooters, bakfietsen en andere fietsen die afwijken van de standaardmaten.
- Stallingen bieden voldoende oplaadmogelijkheden voor

elektrische tweewielers.

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
- De toegang vanaf de weg tot een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, bakfietsen et cetera).
- De fietsenstalling is beter, comfortabeler en sneller te bereiken dan eventuele autoparkeerplaatsen.
- De sociale veiligheid van de stalling dient geborgd te worden en foutief gebruik vermeden. Er dient onderbouwd te worden hoe beide zaken bereikt gaan worden.
- De stalling en toegang daartoe dient geschikt te zijn voor kinderen.
- Ook wordt er voorzien in een stalling of voldoende fietsparkeerplekken voor bezoekers

5.6.3 Autoparkeren bewoners & bezoekers

Bewoners en bezoekers parkeren hun auto in de daarvoor bestemde parkeergarages. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen volgens Haarlems parkeerbeleid.

Randvoorwaarden :

- Volgorde van belangrijkheid 1) voet 2) fiets 3) OV, 4) deelmobiliteit 5) elektrisch 6) eigen voertuig. Waarbij de fiets zo dichtmogelijk bij de deur en auto mag meer op afstand.
- Alle fiets- en autoparkeervoorzieningen op eigen terrein.
- Voldoende oplaadmogelijkheden in de parkeergarage,
- stimuleren deelvoertuigen in de parkeergarage
- 'Mobiliteit as a service' (MAAS) moeten daar voor zorgdragen.
- Fietsenstaling uitnodigend substantieel meer uit dan de parkeergarage

Eisen

- Ten minste 2% van de parkeervraag wordt gerealiseerd en gereserveerd voor mensen met een beperking. Bij deze parkeerplaatsen geldt dat de maximale loopafstand tussen hoofdentree of de lift naar de bestemming van 50 meter bedraagt. De route is gemakkelijk toegankelijk, veilig en

voldoende breed voor mensen in een rolstoel.

- Laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen worden minimaal conform bouwbesluit gerealiseerd. De laadcapaciteit dient daarbij zodanig te zijn dat bij oplevering minimaal 25% van de parkeerplaatsen wordt voorzien van elektrische laadinfrastructuur en uitbreiding daarvan tot 80% in de voorbereiding (bijv. ruimte voor bekabeling) wordt meegenomen. Dit mag worden ingevuld door ‘Smart charging’, maar dient dan wel onderbouwd te worden.
- Door de ligging aan het OV knooppunt en inzet van deelauto’s voor bewoners is er afgeweken van de parkeernorm. Het is van belang dat de toekomstige bewoners hier tijdig en duidelijk van op de hoogte gesteld worden. Meer auto’s op het kavel wordt niet toegestaan.
 - Deelauto’s worden zo dicht mogelijk bij de voetgangersingang van de parkeerlocatie aangeboden, het is duidelijk dat het gaat om deelauto’s en zijn gemakkelijker toegankelijk dan privéauto’s.
 - De prijs van het gebruik van de deelmobiliteit sluit aan bij de financiële mogelijkheden van de doelgroep.
- Parkeerplaatsen
 - Voor parkeerplaatsen in parkeergarages geldt de NEN 2443:2013, Parkeren en stallen van personenauto’s op terreinen en in parkeergarages.
 - Voor alle overige typen parkeerplaatsen: ASVV 2012, aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, december 2013.
 - In-/uitritten van parkeergarages dienen verkeersveilig ontworpen te worden (conform CROW-richtlijnen). Speciale aandacht voor uitritten haaks op doorgaande fietsroutes

5.6.4 Toegankelijkheid calamiteitendiensten

Politie, ambulance en brandweer dienen ten alle tijden toegang te hebben tot de openbare ruimte en gebouw. Het stedenbouwkundig plan, het mobiliteitsplan, het ontwerp van de openbare ruimte en de gebouwwontwerpen zullen daarop beoordeeld worden door de hulpdiensten. Hieronder volgende de kaders met betrekking tot toegankelijkheid op hoofdlijnen:

Randvoorwaarden

- Alle gebouwen zijn goed bereikbaar voor calamiteitendiensten waarbij de betreffende voertuigen op minimaal 10 meter van de hoofdentree van de gebouwen kunnen komen.
- Bij de ingebruikname van de gebouwen (bij de sleuteloverdracht) is de openbare ruimte rond de gebouwen onbelemmerd toegankelijk voor de hulpdiensten en hun voertuigen

Eisen

1. Eventuele verhoogd maaiveld is goed toegankelijk voor voertuigen van hulpdiensten. Maatgevend hierbij is een 25-tons-brandweerauto met een asdruk van 11,5 ton: zowel het dek als de hellingbaan moeten hierop berekend zijn. Dit geldt op alle plaatsen waar opstelplaatsen of overrijdbaarheid van ondergrondse bouwwerken een rol speelt.
- Eventueel doodlopende straten dienen aan het einde een keermogelijkheid voor voertuigen van hulpdiensten te bevatten.
 - Toegangen tot de entrees van gebouwen dienen altijd een vrije doorgang voor brancards te hebben (onder andere van belang bij entrees waar de mogelijkheid bestaat dat de toegang wordt belemmerd door wild geparkeerde fietsen en scooters).
 - Calamiteitendiensten kunnen middels een transponder eventuele zakpalen centraal bedienen (systeem conform centrum Haarlem).
 - Calamiteitendiensten kunnen middels een pasje poorten en hekken tot collectieve binnenterreinen, garages en stallingen openen.

5.6.5 Afvalinzameling, laden & lossen, verhuisdiensten, pakketbezorging, personenvervoer, et cetera.

Eisen

- De ontwikkelende partijen tonen in het mobiliteitsplan, het stedenbouwkundig plan en het ontwerp openbare ruimte aan hoe de openbare ruimte autoluw gehouden gaat worden, maar de voorzieningen en woningen wel bereikbaar zijn voor laden en lossen, verhuisdiensten, pakketbezorging en bijzonder personenvervoer (gehandicaptenvervoer).
- Foutief gebruik van de openbare ruimte (zoals laden en lossen op trottoir of fietspad, enz., enz.) dient op een ‘vriendelijke manier’ onmogelijk gemaakt te worden (inrichting gaat vóór regulering) én door het aanbieden van goede voorzieningen.
- Afvalinzameling conform de eisen. Containers en locaties waar containers zijn opgesteld zijn toegankelijk voor de gangbare reguliere inzamelvoertuigen.
- Verhuisdiensten dienen tot 10 meter van een (hoofd)entree te kunnen komen middels een ontheffingssysteem.

5.7 Sociale veiligheid

Sociale veiligheid en het voorkomen van overlastsituaties zijn belangrijke thema's waar zowel het stedenbouwkundig plan, het ontwerp voor de openbare ruimte als het gebouwoontwerp aan getoetst gaat worden (in afstemming met de nood- en hulpdiensten). Met betrekking tot sociale veiligheid en het voorkomen van overlast wordt onderscheidt gemaakt in de kaders voor:

1. Openbare & collectieve buitenruimten;
2. Overgangen openbaar/privé: arcades, overstekken, entrees, et cetera ;
3. In de gebouwen: entreehal, traphuis, liften, garage, stallingen, et cetera.

Uitgangspunt een sociaal veilige leef- en verblijfsomgeving voor de bewoners, bezoekers en passanten. Dit betekent een omgeving waarin men zich dag en nacht vrij kan bewegen zonder angst voor of blootstelling aan bedreigingen en criminaliteit. Hiernaast dient de openbare ruimte en de gebouwen zodanig ontworpen te worden dat er geen hangplekken ontstaan waar omwonenden, werknemers en bezoekers geconfronteerd worden met geluid- en stankoverlast.

5.7.1 Openbare & collectieve buitenruimten

Het ontwerp en de inrichting van de openbare ruimte en de collectieve buitenruimte is van invloed op de manier waarop gebruikers de omgeving ervaren. Het is van belang dat de beoogde gebruikers goed worden gefaciliteerd en potentiële overlastgevers of criminelen worden ontmoedigd.

Randvoorwaarden

- De openbare ruimte wordt zodanig ingericht dat mensen zich er dag en nacht veilig voelen.
- De openbare ruimte wordt zodanig ingericht dat overlastplekken voor omwonenden en bezoekers worden voorkomen. Overzichtelijke gevels, geen nissen.

Eisen

- 's Avonds en 's nachts worden de openbare ruimte en collectieve ruimten voldoende verlicht.
- De openbare ruimte is herkenbaar, eenduidig en eenvoudig om in te oriënteren.

- Alle plekken in de openbare ruimte, waaronder de plekken tussen de gebouwen zijn goed zichtbaar vanaf de openbare ruimte en vanuit de omliggende bebouwing (voldoende zichtrelaties).
- Collectieve buitenruimten zijn goed toegankelijk voor de beoogde gebruikers en ontoegankelijk voor ongewenste bezoekers. Denk hierbij aan collectieve (verhoogde) binnenterreinen. Er dient hierbij inzichtelijk gemaakt te worden wat de beoogde gebruikers van deze ruimten zijn.
- Voldoende toezicht vanuit de aangrenzende woningen

5.7.2 Overgangen openbaar/privé: plinten, arcades, entrees, et cetera

- Een aantrekkelijke en heldere overgang tussen de openbare ruimte en privédomen is van essentieel belang voor een veilige beleving en het voorkomen van overlast voor de bewoners en gebruikers van de gebouwen.

Randvoorwaarden

- Alle overgangen van openbaar naar privé, dat wil zeggen de plint, entreegebied en overgangszones tussen woning en straat/pad worden sociaal veilig ontworpen.
- Alle overgangen van openbaar naar privé, dat wil zeggen de plint, entreegebied en overgangszone tussen de woning en de straat/pad worden zodanig ontworpen dat dit geen hangplekken worden met geluid- en stankoverlast voor de omwonenden en gebruikers en bezoekers van het gebouw tot gevolg.
- Woningen op de begane grond krijgen aan de openbare ruimte zo veel mogelijk levendige functies zoals een woonkamer of keuken

Eisen

- Plinten aan de openbare ruimten worden niet gedomineerd door 'dode' of weinig actieve functies zoals technische ruimten, fietsstallingen, noodtrappenhuizen, et cetera.
- Hoofdentrees zijn duidelijk herkenbaar (o.a. door hoogte en transparantie), zijn goed verlicht en worden niet aan het oog onttrokken door brievenbussenwanden.

- Balustrades worden zo vormgegeven dat optrekken/klimmen vanaf het maaiveld niet mogelijk is.
- Geen dode hoeken, nisjes of andere potentiële overlastlocaties.

5.7.3 In de gebouwen: entreehallen, traphuizen, liften, garages, stallingen, et cetera

- Anonimiteit, onveiligheid, overlast en criminaliteit zijn zaken die nadrukkelijk onderzocht en voorkomen moeten worden bij het appartementengebouw. Gebouwonderdelen die hierbij met name aandacht behoeven zijn de entreehal, traphuis, liften en gangen. Ook parkeergarage, collectieve fietsstallingen en dienen zodanig ontworpen te worden dat bewoners zich er veilig voelen. Vanwege het aantal woningen dienen het niet alleen te voldoen aan de randvoorwaarden die het Bouwbesluit geeft ten aanzien van veiligheid, maar ook aan het Politiekeurmerk Veilig Wonen.

Eisen

- Het gebouw en de onderdelen daarvan, waaronder de garage, stallingen voldoen aan het Politiekeurmerk Veilig Wonen.
- Collectieve ruimten in gebouwen zijn goed toegankelijk voor de beoogde gebruikers en ontoegankelijk voor ongewenste bezoekers. Collectieve ruimten zijn sociaal veilig. Er dient hierbij ook inzichtelijk gemaakt te worden wat de beoogde gebruikers van deze ruimten zijn.
- Indien er gekozen wordt voor het plaatsen van brievenbussen in de entreehal, dan dienen deze niet in blokken geplaatst te worden, maar opgenomen in de zij- of achterwand.

5.8 Duurzaamheid

Oostpoort en dus ook kavel F wordt duurzaam ontwikkeld. In deze paragraaf is de Haarlemse Richtlijn duurzaam bouwen het kader waar minimaal aan voldaan moet worden. De richtlijn is in deze paragraaf op vier duurzaamheidsthema's uitgewerkt, te weten:

1. Energie & warmte;
2. Klimaatadaptatie;
3. Natuurinclusief bouwen;
4. Circulariteit.

5.8.1 Energie & warmte

Haarlem wil een duurzame, sociale en toekomstbestendige stad zijn. Om hieraan bij te dragen wil Haarlem in 2040 van het aardgas af. De gemeente maakt gebruik van de mogelijkheden die regelgeving biedt om energieneutraliteit bij de bouw te bevorderen. Het algemeen uitgangspunt is dat energieverbruik zo veel mogelijk wordt gereduceerd en dat de resterende vraag zo duurzaam mogelijk moet worden ingevuld.

Randvoorwaarden

- Alle nieuw te bouwen gebouwen moeten voldoen aan de eisen voor BENG (bijna energieneutrale gebouwen).
- Gasaansluitingen zijn niet toegestaan.
- Tracé alternatieve warmtebron moet gereserveerd worden voor alternatieve energiebron
- Duurzaam gebruik daken (water/groen/energie).
- Bodemwarmtevoorzieningen moeten in ieder geval passen binnen eventueel aanwezige (lokale) bodemenergieplannen.
- Voorzieningen energietransitie en klimaatadaptatie mee-ontwerpen in de architectuurstijl van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte (beeldkwaliteit).

Eisen

- Woningen: nul op de meter.
- Grotere daken energieleverend (meer opwekken dan gebruiken).
- Gebouwen worden ontworpen om per saldo zo min mogelijk energie te verbruiken, met optimaal behoud van comfort voor

de gebruikers. Het gaat hierbij om verwarming en koeling van gebouwen.

- Gemeente Haarlem heeft een convenant getekend om 30 % van de bebouwing in gecertificeerd houtbouw uit te voeren

5.8.2 Klimaatadaptatie

Oostpoort wordt klimaatbestendig ingericht. Minder verharding en meer groen maken het gebied weerbaar tegen een veranderend klimaat. Groene daken en gevels dragen bij aan een schonere lucht, brengen verkoeling en helpen om de overlast van extreem weer (regen, hitte) op te vangen. Overtollig hemelwater mag niet worden afgevoerd via het gemengd riool maar moet worden afgekoppeld.

Eisen

- Het extra hemelwater wordt zoveel mogelijk bovengronds geborgen en vertraagd lozen op oppervlakte water.
- Hevige neerslag (1/100 jaar, 70 mm in een uur) zorgt niet voor schade in en aan gebouwen, infrastructuur en voorzieningen. Bij hevige neerslag (1/250 jaar, 90 mm in een uur) blijven vitale en kwetsbare infrastructuur en voorzieningen functioneren en bereikbaar.
- Bij een hevige bui op het bebouwd deel van privaat terrein wordt een groot deel van de neerslag verwerkt (geïnfiltreerd, opgevangen en/of vertraagd afgevoerd) op het terrein zelf of in extra (water)voorzieningen in of toegerekend aan het plangebied.
- De berging wordt de eerste 24 uur daarna niet gelegeerd en is in maximaal 60 uur weer beschikbaar.
- Overtollig hemelwater mag niet worden afgevoerd via het gemengd riool maar moet worden afgekoppeld.
- Maatregelen die schade door bodemdaling tegengaan en kostenefficiënt zijn over de levensduur van 60 jaar worden in het ontwerp opgenomen.
- Mogelijk extra wateropvang in de kelders, groene daken, blauw groene daken, groene gevels, groene balkons
- De ontwikkeling mag niet bijdragen aan een versnelde bodemdaling, verslechtering van waterkwaliteit en hittestress in bestaand het gebied.

- De ontwikkeling dient minimaal 110 mm water per m² te kunnen bergen op eigen terrein gedurende een etmaal.
- Opslag water: regenreservoirs voor buffering en het sproeien droge periodes. Tenminste 50% van alle horizontale en verticale oppervlakten van de gebouwen wordt warmtewerend of verkoelend ingericht/gebouwd om opwarming van het stedelijk gebied en gebouwen zelf te verminderen. Daken bedekt met zonnepanelen zijn uitgezonderd van de berekening, maar moeten altijd gecombineerd worden met een groen dak (ook gunstig voor levensduur en opbrengst van de zonnepanelen)

5.8.3 Natuurinclusief bouwen

Een gezonde en toekomstbestendige verdichte stad is een stad met veel groen en water. Haarlem zet in op het behouden en versterken van de kwantiteit en kwaliteit van natuur en groen in de stad. Groen is essentieel voor een klimaatbestendige en duurzame leefomgeving. Groen verbetert het milieu, zorgt voor een rijke biodiversiteit, vermindert luchtvervuiling, zorgt voor waterberging, dempt geluidshinder en verkoelt in warme periodes. Daarnaast heeft het een positief effect op de gezondheid en sociale verbindingen van mensen.

Randvoorwaarden

- Elke ruimtelijke ontwikkeling moet met een natuurtoets beoordeeld worden op ecologische effecten. Een quickscan ecologie, en indien nodig aanvullend (soorten specifiek) onderzoek, maakt standaard deel uit van de uit te voeren onderzoeken. Het ontwerp houdt rekening met uitkomsten van het ecologisch onderzoek en wordt hierop aangepast en past, als behoud niet mogelijk is, compenserende maatregelen toe. De compenserende maatregelen worden genomen voor de aangetroffen (beschermde) soorten.

Eisen

- 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.

- Bouw natuurinclusief met behoud van en in aansluiting op bestaande ecologische waarden. Wanneer aangetoond kan worden dat dit niet mogelijk is dan dienen in het bouwproject compensatiemaatregelen te worden getroffen.
- Aan natuurinclusief bouwen wordt invulling gegeven door het realiseren van groene daken (eventueel gecombineerd met groene gevels) en het aanbrengen van voorzieningen voor insecten, nestgelegenheid voor vogels (zoals gierzwaluwen en huismussen) en vleermuisverblijven.

5.8.4 Circulariteit

Haarlem wil stappen zetten in de richting van een circulaire economie. De doelstelling is dat Haarlem per 2040 circulair is. Gebouwen zijn bij uitstek objecten waar veel winst te behalen. Op twee manieren kan circulair gebouwd worden. Ten eerste door de toepassing van gebruikte materialen in nieuwe gebouwen en ten tweede door bij het ontwerp van nieuwbouw rekening te houden met hergebruik van het gebouw en diens materialen. De bestaande stad is tenslotte de grondstoffenmijn van de toekomst.

Randvoorwaarden

- De Milieu Prestatie Gebouwen (MPG) is bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning verplicht en geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. Hiervoor geldt een wettelijke MPG-norm van 0,8.

Eisen

- De MPG-norm bedraagt bij voorkeur 0,6.
- Er moet een materialenpaspoort worden opgesteld en worden geregistreerd in het Madaster 7, of vergelijkbaar registratiesysteem.
- Gebouwen worden zo efficiënt en adaptief mogelijk ontworpen qua kosten, materiaal en ruimte. Denk aan een hoge plint (zie paragraaf 4.6), extra dragend vermogen, flexibel indeelbare plattegronden, het over dimensioneren van de draagstructuur, et cetera.

- Het Grondstoffenplan gemeente Haarlem wordt gebruikt bij de engineering en ontwerp van de openbare ruimte.

Wensen ten aanzien van gevelmateriaal

- Energie van het transport reduceren door bak- en natuursteen uit nabijgelegen fabrieken en groeves te halen.
- Toepassen van baksteen dat 30% hergebruikt materiaal in zich heeft.
- Toepassen van baksteen dat minder energie vergt tijdens het productieproces.
- Toepassen van demontabel metselwerk; door gebruik te maken van mortel met een chemische samenstelling die er bij demontage eenvoudig af te halen is, of het gebruik maken van stapeltechnieken met pinnen, beugels etc.
- Toepassen van keramische gevelmaterialen die de Nederlandse traditie op een moderne, duurzame wijze doorzetten.

5.9 Milieu- en omgevingsaspecten

5.9.1 Algemeen

In het bestemmingsplan Blok 1F staan de relevante milieu- en omgevingsaspecten genoemd. Hier moet rekening mee worden gehouden in de planuitwerking. Aanvullend staan we in dit SPvE nader stil bij een aantal onderwerpen.

De regels in deze paragraaf vloeien voort uit hogere wet- en regelgeving of zijn afkomstig uit gemeentelijk beleid. Regels die gebaseerd zijn op wet- en regelgeving zijn randvoorwaardelijk; hiervan kan niet worden afgeweken, tenzij de wet zelf die mogelijkheid biedt. Vaak bepaalt de wet een ondergrens waaraan minimaal voldaan moet worden. De gemeente kan in sommige gevallen bepalen om boven die ondergrens te gaan zitten of om aanvullende eisen ten opzichte van de wet te stellen.

5.9.2 Geluid

De mate waarin wegverkeerslawaai, spoorwegverkeerslawaai en/of

industrielawaai het woonmilieu mogen belasten is geregeld in de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer. Deze wet stelt dat in principe de geluidbelasting op de gevel van gevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld woningen, scholen of ziekenhuizen) niet hoger mag zijn dan de voorkeursgrenswaarde.

Randvoorwaarden

- Voor het gebouw dient een akoestisch onderzoek te worden verricht naar de geluidsbelasting van de weg bij woningen (wegverkeerslawaai).
- Indien de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden, geldt een maximale ontheffingswaarde van 63 dB op grond van de Wet geluidhinder.
- Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet in het kader van het te nemen besluit Hogere waarden door het bevoegd gezag, aangetoond worden dat wordt voldaan aan de Beleidsregel hogere waarden wet geluidhinder (2009) van Haarlem.
- De woning dient ten minste één geluidsluwe zijde te hebben. Een geluidsluwe zijde is de zijde van een gebouw waar voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde.
- Bij een geluidsbelasting hoger dan 48 dB vanwege wegverkeer, moet(en) de buitenruimte(n) die als gebruiksruimte(n) word(en)t gebruikt, aan de geluidsluwe zijde liggen.

Eisen

- Bij een geluidsbelasting hoger dan 53 dB vanwege wegverkeer, moeten verblijfsruimten zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde liggen. Ook moet tenminste één slaapkamer aan de geluidsluwe zijde liggen.
- Voor gebouwen die gesitueerd zijn aan een binnenplein of plein waar veel activiteiten plaatsvinden (speelvoorzieningen) en bij horeca(terrassen), moet in het akoestisch onderzoek aandacht worden besteed aan de invloed van stemgeluid op de woningen.

Het bestemmingsplan bevat voor het thema geluid een voorwaardelijke verplichting die gekoppeld is aan de bouwregels (artikel 6 bestemmingsplan).

5.9.3 Natuur (stikstof)

Wetgeving met betrekking tot de bescherming van de natuur richt zich op twee hoofdthema's. Het gaat hierbij om de bescherming van natuurgebieden (gebiedsbescherming) en de bescherming van plant- en diersoorten (soortenbescherming).

Randvoorwaarden

- Ten allen tijden moet worden voldaan aan de zorgplicht als bedoeld in de Wet natuurbescherming.
- Om het effect op de Natura 2000-gebieden te beoordelen moet een AERIUS-berekening (stikstofdepositieberekening) worden uitgevoerd aan de hand van de meest recent beschikbare AERIUS-calculator, zoals wordt voorgeschreven in de Wet natuurbescherming.
- Indien de ontwikkeling leidt tot een toename van de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000-gebied moet aangetoond worden op welke wijze voldaan zal worden aan de Wet natuurbescherming (bijvoorbeeld door een ecologisch voortoets).

Lees ook de toelichting van het bestemmingsplan, specifiek hoofdstuk 5.

5.9.4 Bezinning

Bij bezinning 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 bezinning nodig, zoals tuinen, terrassen of speelplekken. Er is geen wet- en regelgeving voor bezinning, maar de gemeente Haarlem hanteert de TNO-norm.

TNO kent een 'lichte' en een 'strengere' 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 'strengere' 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.

Randvoorwaarden

- 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, pleinen waar veel activiteiten plaatsvinden (speelvoorzieningen) en horecaterrassen.

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.

5.9.5 Windhinder

Omdat er sprake is van hoogbouw (30 meter of hoger) 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.

Randvoorwaarden

- 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.

Het bestemmingsplan bevat voor het thema Windhinder een voorwaardelijke verplichting die gekoppeld is aan de bouwregels (artikel 6 bestemmingsplan).

5.9.6 Trillingen

De kavel ligt circa 150 meter van het treinspoor. Op deze afstand bestaat het risico dat nieuwe bewoners en nieuwe gebruikers van gebouwen te maken krijgen met trillingshinder als gevolg van de ligging nabij het spoor. Het bestemmingsplan bevat voor het thema Trillingen een voorwaardelijke verplichting die gekoppeld is aan de bouwregels (artikel 6 bestemmingsplan).

5.9.7 Grondwaterneutraal bouwen

Parkeervoorzieningen komen ondergronds of in de inpandige parkeergarage. Grondwaterneutraal bouwen is het uitgangspunt. Het bestemmingsplan bevat voor het thema Geohydrologie een voorwaardelijke verplichting die gekoppeld is aan de bouwregels (artikel 6 bestemmingsplan).

5.9.8 Waterhuishoudkundige voorzieningen

Op dit moment is de kavel vrij van bebouwing. Conform het Keur en beleid van het Hoogheemraadschap Rijnland zal de toename aan verhard oppervlak, als gevolg van het woongebouw, gecompenseerd moeten worden. Er zal dus water moeten worden toegevoegd. Het bestemmingsplan bevat voor het thema Water een voorwaardelijke verplichting die gekoppeld is aan de gebruiksregels (artikel 3 bestemmingsplan).

5.9.9 Inrichtingsplan

Over de inrichting van de kavel is reeds het nodige gezegd. Het bestemmingsplan bevat in artikel 3 hier een voorwaardelijke verplichting over.

Ontwikkeldzone Oostpoort blok 1F

Stedenbouwkundig Programma van Eisen