

Onderwerp Vaststellen stedenbouwkundig plan herontwikkeling voormalig Fluorterrein in Schalkwijk-midden, 'stad tussen de bomen'	
Nummer	2019/614297
Portefeuillehouder	Roduner, F.J.
Programma/beleidsveld	4.1 Duurzame stedelijke ontwikkeling
Afdeling	PCM
Auteur	Buisman, S. / Kapteijn, K
Telefoonnummer	023-5114443
Email	sbuisman@haarlem.nl
Kernboodschap	Het college van B&W stelt het stedenbouwkundig plan voor de herontwikkeling van het voormalig Fluorterrein in Schalkwijk-Midden vast (ontwerpfase). Volgens het plan worden 10 grondgebonden woningen, 291 appartementen met bijbehorende parkeervoorzieningen gebouwd. Op verschillende bepalende locaties is ruimte voor maatschappelijke en/of commerciële voorzieningen. Het stedenbouwkundig plan is een concrete uitwerking van de kaders door raad vastgelegd in het 'Ontwikkeldkader Schalkwijk-Midden'. Ingevolge artikel 160 lid 1 Gemeentewet is het vaststellen het stedenbouwkundig plan daarmee een bevoegdheid van het college. Het Regieteam, dat speciaal conform het genoemde Ontwikkeldkader voor Schalkwijk-Midden is ingesteld om te sturen op de ontwikkeling, beoordeelt na toetsing aan het ontwikkelkader het plan positief. Ook de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit heeft positief advies gegeven. Het plan heeft van 17 juni tot 29 juli 2019 ter inzage gelegen. Op 11 februari 2019 is een informatieavond over Schalkwijk Midden georganiseerd. Er zijn twee inspraakreacties ontvangen, van de vier wijkraden en van de werkgroep Verkeer en Vervoer van de Wijkraden Schalkwijk. De suggesties die de vier wijkraden geven zien wij als onderschrijving van het ontwikkelkader en de plotregels waar het plan aan voldoet en waarop overigens ook bij de verdere uitwerking zal worden getoetst. De suggesties van de werkgroep gaan feitelijk niet over het Fluorterrein maar over de routing van het autoverkeer in Schalkwijk-Midden buiten het Fluorterrein. De inspraakreacties hebben daardoor niet geleid tot aanpassing van het stedenbouwkundig plan van de Fluor-locatie.
Behandelveorstel voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter informatie naar de commissie. Het college heeft de commissie eerder geïnformeerd over het besluit om het concept-stedenbouwkundig plan vrij te geven voor inspraak. Het college informeert de commissie nu over de definitieve vaststelling.



zijn twee inspraakreacties ontvangen van de werkgroep Verkeer en Vervoer Schalkwijk en de vier wijkraden van Schalkwijk. Deze reacties hebben niet geleid tot het aanpassen van het stedenbouwkundig plan om de volgende redenen. De vier wijkraden geven aandachtspunten die wij zien als een onderschrijving van het ontwikkelkader met de plotregels waar het plan aan voldoet en waar bij de verdere uitwerking ook op getoetst zal blijven worden. De werkgroep Verkeer en Vervoer van Wijkraden Schalkwijk geeft aan het niet juist te vinden om de gevolgen van het autovrije concept van Schalkwijk-Midden op de omliggende wegen af te wenden, zeker omdat die toch al zwaar worden belast. De suggesties van de werkgroep gaan feitelijk niet over het Fluorterrein maar over de routing van het autoverkeer in Schalkwijk-Midden, buiten het Fluorterrein. Overigens wordt wel een inhoudelijke reactie gegeven.

Een belangrijk aspect bij de ontwikkeling van het Fluorterrein is de externe veiligheid in verband met de aanwezigheid van een hoge druk aardgasleiding. Hiervoor is door Aviv een rapport opgesteld voor de beoordeling van ontwikkelingen rond de aardgasleiding. Dit stuk zal binnenkort worden aangeboden ter vaststelling.

2. Besluitpunten college

Het college van burgemeester en wethouders besluit :

het stedenbouwkundig plan voor de herontwikkeling van het voormalig Fluor terrein in Schalkwijk-Midden – stad tussen de bomen – ongewijzigd vast te stellen.

3. Beoogd resultaat

Een vastgesteld stedenbouwkundig plan voor de Fluor-locatie. Het stedenbouwkundig plan biedt inzicht in de stedenbouwkundige opzet bij de herontwikkeling van het terrein: verkaveling en situering van de bebouwing, de volumes, programma en het parkeren, het groen. Het plan voldoet aan de door de raad vastgestelde ruimtelijke kaders, het Ontwikkelkader (met de plotregels) Schalkwijk-Midden. Het Regieteam heeft het plan positief beoordeeld, ook de commissie ruimtelijke kwaliteit heeft het positief beoordeeld. Het stedenbouwkundig plan laat de samenhang zien tussen de gebouwen en het programma en dient als basis voor de ontwerpen van de gebouwen en buitenruimte en uiteindelijk de aanvraag van de omgevingsvergunning.

4. Argumenten

1. *De ingediende inspraakreacties leiden niet tot aanpassing van het stedenbouwkundig plan*
De ingediende inspraakreacties zijn nader toegelicht in paragraaf 5 'Risico's en kanttekeningen'. De inspraakreacties hebben niet geleid tot een aanpassing van het stedenbouwkundig plan.
2. *Het stedenbouwkundig plan voldoet aan het door de raad vastgestelde ontwikkelkader*
Met het stedenbouwkundig plan wordt uitvoering gegeven aan het vastgestelde ontwikkelkader. Het terrein is redelijk fors in omvang waarbij integrale keuzes zijn gemaakt,

zoals voor de gebouwde parkeeroplossing. Daarom is ervoor gekozen om een stedenbouwkundig plan op te stellen zodat het als integraal plan, waarin de afzonderlijke gebouwen ten opzichte van de te creëren groene buitenruimte en ten opzichte van elkaar beoordeeld kunnen worden. Het plan voldoet aan de eisen en de plotregels die in het ontwikkelkader zijn opgenomen, waaronder minimale bouwvolume, >60% bebouwing in de rooilijn van Europaweg en Amerikaweg, voldoende grootte van de groene corridor aan de binnenzijde, de te creëren openbare pleinruimte, etc. Vaststelling van dit stedenbouwkundig plan is een collegebevoegdheid omdat het stedenbouwkundig plan voldoet aan het door de raad vastgestelde ontwikkelkader.

De plannen zijn gebaseerd op de rooilijn zoals is vastgelegd in het door de raad vastgestelde Ontwikkelkader Schalkwijk-Midden. Gebleken is dat het niet zonder flinke vertraging en financiële consequenties mogelijk is om te kunnen anticiperen op een eventuele toekomstige mogelijkheid om de rooilijn te verschuiven als gevolg van aanpassing van het wegprofiel van de Europaweg. Er bestaan op dit moment daarover teveel onzekerheden.

3. *Het stedenbouwkundig plan sluit aan op de programmabegroting*

Het stedenbouwkundige plan draagt bij aan programma 4 'duurzame stedelijke vernieuwing'. Dit geldt specifiek voor de doelen genoemd onder 4.1 'duurzame stedelijke ontwikkeling'. Het stedenbouwkundig plan draagt bij aan een hoogwaardige stedelijke omgeving, een verbetering van de sociale veiligheid, de leefbaarheid en aan een verbetering van de woningvoorraad. Dit wordt op onderdelen in de volgende punten nader toegelicht.

4. *Het stedenbouwkundig plan biedt de basis voor herontwikkeling voor vergroting van de woningvoorraad in de ontwikkelzone Europaweg*

De gemeente heeft als doelstelling de komende jaren circa 2750 woningen in de ontwikkelzone Europaweg te realiseren. De ontwikkeling van het voorliggende stedenbouwkundig plan draagt hier aan bij, er worden ruim 300 woningen gerealiseerd. De plannen vergroten het aanbod binnen het krappe middeldure huursegment. Met dit programma wordt de doorstroming bevorderd in een gebied met een relatief eenzijdig woningaanbod.

NB. Op 28 augustus 2018 heeft het college ter uitwerking van het coalitieakkoord met betrekking tot het woningbouwprogramma uitgangspunten vastgesteld welke zijn besproken in de commissie ontwikkeling van 20 september 2018. Projecten die onder één van de genoemde uitgangspunten vallen, hoeven niet programmatisch te worden aangepast aan de in het coalitieprogramma genoemde 40%-40%- 20% verdeling. Op dit project is 'uitgangspunt e.' van toepassing. Dit houdt in dat er al vergaande privaatrechtelijke afspraken zijn gemaakt met de ontwikkelaar.

5. *De leefbaarheid en sociale veiligheid verbeteren*

Op dit moment is het voormalige Fluor-terrein onderdeel van Schalkwijk-Midden, een



kantoreengebied met veel leegstand. Het stedenbouwkundig plan voorziet, zoals was overeengekomen met het Ontwikkelkader Schalkwijk-Midden, in een bebouwingsstructuur met naar alle zijden adressen en voorkanten, waardoor er levendigheid en sociale controle in de openbare ruimte aan de groene corridor en semiopenbare ruimte in het binnengebied ontstaat. De bebouwing in de rooilijn met adresvorming aan de Europaweg en de Amerikaweg, maar ook langs de Aziëweg, zorgt voor een gebied dat zich niet langer met de rug naar het omliggende gebied keert, maar met de voorzijde.

6. *Het plan voorziet in voldoende commerciële ruimte voor vergroten werkgelegenheid*

In de plotregels is voor het plot van Dura Vermeer bepaald dat er minimaal 210 arbeidsplaatsen gerealiseerd moeten worden. Dat kan pas worden getoetst na realisatie, maar de 2.400 m² commerciële ruimte zou toereikend moeten zijn om deze arbeidsplaatsen ook daadwerkelijk te realiseren. De commerciële ruimte is bovendien op locaties langs de groene corridor en pleinruimte voorzien, zodat daarmee ook de levendigheid verbetert (zie ook voorgaande punt).

7. *Het stedenbouwkundig plan voldoet aan de wens van de raad om ook gasloos te transformeren*

Bij het vaststellen van de woonvisie is door de raad de motie aangenomen gasloos bouwen als uitgangspunt te hanteren bij nieuwbouwprojecten. Inmiddels is dit voor nieuwbouwprojecten wettelijk vastgelegd. De ontwikkelaar heeft toegezegd ook het bestaande voormalige Fluorgebouw gasloos uit te voeren.

8. *Het parkeren is met een toekomstgericht mobiliteitsplan in balans*

Dura realiseert 57 parkeerplaatsen in de parkeergarage onder het blok aan de Amerikaweg en 306 parkeerplaatsen in de gebouwde parkeervoorziening, de zogenaamde multiflex. Dit 'multiflex'-gebouw wordt modulair gebouwd zodat het enerzijds uitbreidbaar is indien meer parkeerplaatsen nodig zijn, anderzijds in te zetten voor commerciële functies als blijkt dat deze langdurig leegstaat door afnemend autobezit, maar ook eventueel lager te maken. Het gebouw mag maximaal 20 meter (6 lagen bovengronds) hoog worden, indien nodig zal het deels ondergronds worden aangelegd. Daarnaast gaat Dura Vermeer een proef starten met uiteindelijk 40 à 50 (elektrische) deelauto's en speciale deelfietsen om het autobezit te beperken. Hiertoe heeft zij een parkeernota en mobiliteitsplan opgesteld om (bij de latere aanvraag omgevingsvergunning) te kunnen toetsen of voldaan is aan de eisen voor de parkeeroplossingen.

9. *Het plan is positief beoordeeld door het Regieteam en de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit*

Het Regieteam beoordeelt of plannen voldoen aan het ontwikkelkader Schalkwijk Midden, zoals vastgelegd in het Manifest, de plotregels en het Handboek inrichting Schalkwijk

Midden. Plannen die niet passend zijn, krijgen geen goedkeuring van het Regieteam. Goedkeuring van het Regieteam is een voorwaarde om een omgevingsvergunningsaanvraag positief te kunnen doorlopen. Het Regieteam vervangt niet de ARK (adviescommissie ruimtelijke kwaliteit), maar voert een pré toets uit vooruitlopend op de formele omgevingsvergunningsprocedure. Het Regieteam heeft het mandaat van de ARK om de plannen te beoordelen op identiteit en beeldkwaliteit. Alleen bij positief advies wordt het betreffende plan voorgelegd aan de ARK, die op basis van dit advies een definitieve beoordeling geeft. Deze definitieve beoordeling is nodig voor de vergunningverlening. Naar aanleiding van de beoordeling door het Regieteam en de Ark zijn aanpassingen in het plan doorgevoerd waarna het plan een positief advies heeft gekregen.

5. Risico's en kanttekeningen

Inspiraakreacties

Er zijn twee inspraakreacties binnen gekomen op het stedenbouwkundige plan: de brief van de vier wijkraden (**bijlage 2a**) en een brief van de werkgroep Verkeer en vervoer van de wijkraden (**bijlage 2b**).

Brief vier wijkraden

De vier wijkraden noemen in hun reactie de volgende punten:

1. Bij verdergaande ontwerpen moet groen in de gevels, daken, balkons bevorderd worden.
2. Parkeren zoveel mogelijk ondergronds of aan het oog onttrokken.
3. Een brug voor langzaam verkeer.
4. Een rustige uitstraling van de openbare ruimte.

Hieronder wordt puntsgewijs ingegaan op deze punten.

1. *Bij verdergaande ontwerpen moet groen in de gevels, daken, balkons bevorderd worden.*
In de plotregels is opgenomen dat 50% van de plotoppervlakte als groen ingericht moet worden (mag ook op verdiepingen in de vorm van daktuin, groen parkeerdak of in combinatie met zonnepanelen etc.). Bij een boom telt de projectie van de volwassen boomkroon als vierkante meters groen. In de nadere uitwerking van het stedenbouwkundig plan in de ontwerpen van gebouwen en de buitenruimte wordt hier op getoetst door het regieteam.
2. *Parkeren zoveel mogelijk ondergronds of aan het oog onttrokken.*
In de plotregels is opgenomen dat:
 - Parkeervoorzieningen zijn altijd ondergeschikt aan en ingebed in het (bomenrijke) groene landschap.
 - Parkeren is niet zichtbaar, ook niet vanuit de lucht of aangrenzende bebouwing



- Bij nieuwbouw geldt gebouwd parkeren als randvoorwaarde, ondergronds parkeren heeft de voorkeur.
- Bovengrondse parkeergarages en parkeerdekken worden onder architectuur gebouwd en passend bij de geformuleerde identiteit en de menselijke maat van de openbare ruimte.
- Indien gebouwd parkeren onder een andere functie wordt gerealiseerd, zoals wonen of werken, is het parkeergedeelte ofwel landschappelijk ingepast of wordt door andere gebouwde functies gescheiden van de openbare ruimte.

Het stedenbouwkundig plan voldoet hieraan. Ook bij de nadere uitwerking in de ontwerpen van de afzonderlijke gebouwen en de buitenruimte wordt hierop getoetst door het Regioteam.

3. *Een brug voor langzaam verkeer*

Het stedenbouwkundig plan sluit aan op de huidige situatie aan de Aziëweg met een oversteek voor voetgangers en fietsers met VRI tegenover het VNU-gebouw. Hoe de voetgangersoversteek tussen Schalkwijk Midden en het winkelcentrum in de toekomst precies uitgevoerd wordt, is nog niet bekend. Dit zal in een later stadium worden uitgewerkt in het kader van de toekomstige inrichting van de infrastructuur (herinrichting Europaweg/Aziëweg). Uitgangspunt is een vanzelfsprekende, veilige en aantrekkelijke voetgangersverbinding hiertussen. Op dit moment is geen rekening gehouden met een financiële bijdrage voor een loopbrug.

4. *Een rustige uitstraling van de openbare ruimte*

In de plotregels is opgenomen dat alle functies een kwalitatief hoogwaardige fietsenberging hebben op eigen terrein. Ook moet voldaan worden aan de vastgestelde beleidsregel: “Bergingen van nieuwe woongebouwen”, hierin is onder andere opgenomen dat in de bergingen ruimte gereserveerd moet worden voor scootmobielen. Geprobeerd wordt om - in overleg met Spaarnelanden - afvalvoorzieningen zoveel mogelijk te realiseren aan de randen van Schalkwijk-Midden, waarbij rekening wordt gehouden met maximale loopafstanden.

Brief werkgroep Verkeer en Vervoer Schalkwijk

De werkgroep Verkeer en Vervoer geeft in hun brief aan dat zij het concept voor Schalkwijk-Midden omarmt, maar zij vindt het onjuist om de gevolgen van het autovrije concept op de omliggende wegen af te wenden, zeker omdat die toch al zwaar worden belast. Zij geven in hun brief de volgende suggesties mee;

- maak de Surinameweg tussen Antillenweg en Kennedylaan eenrichtingverkeer uitgaand;
- maak een dwarsverbinding voor autoverkeer ter hoogte van de Antillenweg;
- maak langs de Amerikaweg een ventweg ter hoogte van plots 4 en 4 en plots 8 en 10.

Alhoewel de routing van het autoverkeer aan de noordkant geen onderdeel uitmaakt van dit stedenbouwkundig plan, volgt hier wel een inhoudelijke reactie:

- Een doorgaande verbinding van de Surinameweg bestaat in de definitieve situatie niet meer. Dat is een autovrije corridor geworden waar fietsers en voetgangers aangenaam kunnen verblijven. De verkeersstructuur is bewust gekozen om de corridor door Schalkwijk Midden zoveel mogelijk vrij van autoverkeer te houden. Met name nabij de nieuw te realiseren pleinen is autoverkeer ongewenst. Voor het noordelijk deel van de Surinameweg is hierover reeds een verkeersbesluit genomen.
 - De verwachting is dat een dwarsverbinding tussen de Europaweg en Amerikaweg ongewenst sluipverkeer tot gevolg heeft. Sluipverkeer over de corridor is ongewenst.
 - Een ventweg heeft alleen effect als ook het noordelijk deel van de Surinameweg voor auto's toegankelijk blijft. Zoals aangegeven onder het eerste punt is het uitgangspunt om de corridor zoveel mogelijk vrij van autoverkeer te houden. Daarbij heeft realisatie van een ventweg heeft ook niet direct de voorkeur omdat het juist wenselijk is om zoveel mogelijk asfalt om te zetten naar groen.
- De omrijbeweging van verkeer aan de oostzijde is echter niet ideaal, daarom wordt nog in overleg met de werkgroep gestudeerd op andere mogelijkheden.

6. Uitvoering

De vier wijkraden en de werkgroep verkeer en vervoer hebben als reactie op hun zienswijze de nota van antwoord ontvangen (bijlage 2).

De ontwikkeling doorloopt de fases van het Haarlems Ruimtelijke Planproces, zie onderstaande afbeelding. De planning is globaal als volgt:



Fase	Product	Bevoegdheid	Planning
Initiatiefase (uitgangspunten en randvoorwaarden)	Gebiedsvisie Schalkwijk-Midden	• Raad	2009
Definitiefase (kaders voor verder uitwerking)	• Ontwikkeldkader Schalkwijk-Midden	• Raad	Juli 2017
Ontwerpfase	• Stedenbouwkundig plan • Sluiten Anterieure Overeenkomst met Dura Vermeer om kostenverhaal en grondverkoop te regelen (Q3 2019)	• B&W • B&W	Q3 2019



Vorbereidingsfase	• Uitwerking van stedenbouwkundig plan in een Voorlopig resp. Definitief Ontwerp van afzonderlijke gebouwen en van de buitenruimte inclusief toetsing Regieteam • Aanvraag omgevingsvergunning door Dura Vermeer	• B&W	Q4 2019 / Q1 2020
Realisatiefase	• Uitvoering	• Ambtelijk	2121/2022

7. Bijlagen

1. Stedenbouwkundig Plan- Stad tussen de bomen- Fluorterrein
2. Nota van Antwoord.