



Onderwerp Concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid ter inzage leggen	
Nummer	2020/1211832
Portefeuillehouder	Roduner, F.J.
Programma/beleidsveld	4.1 Duurzame stedelijke ontwikkeling
Afdeling	PCM
Auteur	Dieben, G.C.
Telefoonnummer	023-5113263
Email	wdieben@haarlem.nl
Kernboodschap	De oostelijke toegang tot de stad langs de Schipholweg, tussen de Buitenrustbruggen en de Europaweg, wordt vernieuwd en is een stedelijke 'hotspot' in wording. De gemeente maakt plannen voor een nieuw openbaar vervoerknooppunt (mobiliteitshub) en de openbare ruimte wordt heringericht. Drie particuliere initiatiefnemers maken plannen voor nieuwbouw met circa 1.600 woningen, voorzieningen en arbeidsplaatsen. Zo wordt tegemoetgekomen aan de wens om woningen toe te voegen, groeien de voorzieningen en werkgelegenheid mee met de behoefte en wordt een bijdrage geleverd aan de verbetering van de bereikbaarheid van de stad en aan de mobiliteitstransitie. Bovendien pakken de gemeente en de ontwikkelende partijen hier samen belangrijke verduurzamingsopgaven voor de stad op. Voor de particuliere ontwikkelingen is een concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid gemaakt. In dit SPvE staan de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van drie gebouwen op de kop van de Schipholweg en Europaweg. Omwonenden en andere belanghebbenden kunnen hun zienswijzen op dit concept SPvE indienen. Deze inbreng zal worden betrokken bij het definitieve voorstel aan de raad. Voor de mobiliteitshub maakt de gemeente later een apart SPvE.
Behandelveorstel voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter bespreking naar de commissie Ontwikkeling. Bespreking door de commissie leidt in dit stadium niet tot aanpassing van het concept; de reacties worden tegelijk met de inspraakreacties betrokken bij het definitieve raadsvoorstel.
Relevante eerdere besluiten	- Raadsstuk Ontwikkeling OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (2020/691440) in raadsvergadering van 26 november 2020 - Raadsstuk startnotitie Schipholweg 1 (2020/307985) inclusief amendement 19.1 'Reken je niet Rijk' en 19.2 'Extended Stay' in raadsvergadering van 25 juni 2020 - Raadsstuk Vaststellen startnotitie Toekanweg 7 (2019/806983) inclusief motie 22.1 'Grens Huurtoeslag' in raadsvergadering van 19 december 2019 - Raadsstuk Vaststellen startnotitie Schipholpoort 40-100 (2019/807111) in raadsvergadering van 19 december 2019

	- Raadsstuk Ontwikkelvisie Europaweg (2019/676967) in raadsvergadering van 21 november 2019 - Raadsstuk vaststellen notitie hoogbouwprincipes, kansen voor hoogbouw in Haarlem (2018/710378) in raadsvergadering van 20 december 2018 - Collegebesluit Ontwikkelzone Europaweg, drie maatwerkafspraken (2019/195098) in collegevergadering van 21 november 2019. - Raadsstuk over Ontwikkeling OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (2020/691440) in de raadsvergadering van 26 november 2020.
Besluit College d.d. (wordt ingevuld door BC)	Het college van burgemeester en wethouders Besluit: 1. Het concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid ter inzage te leggen. de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

De behoefte aan woningen is in Haarlem onverminderd groot. Daarom werkt de gemeente samen met drie marktpartijen aan de ontwikkeling van knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Op de kop van de Schipholweg en Europaweg komt nieuwbouw met een gemengde functie, waarbij de woonfunctie de overhand heeft. Daarvoor worden op drie locaties bestaande kantoorgebouwen gesloopt. Het gaat om de volgende adressen:

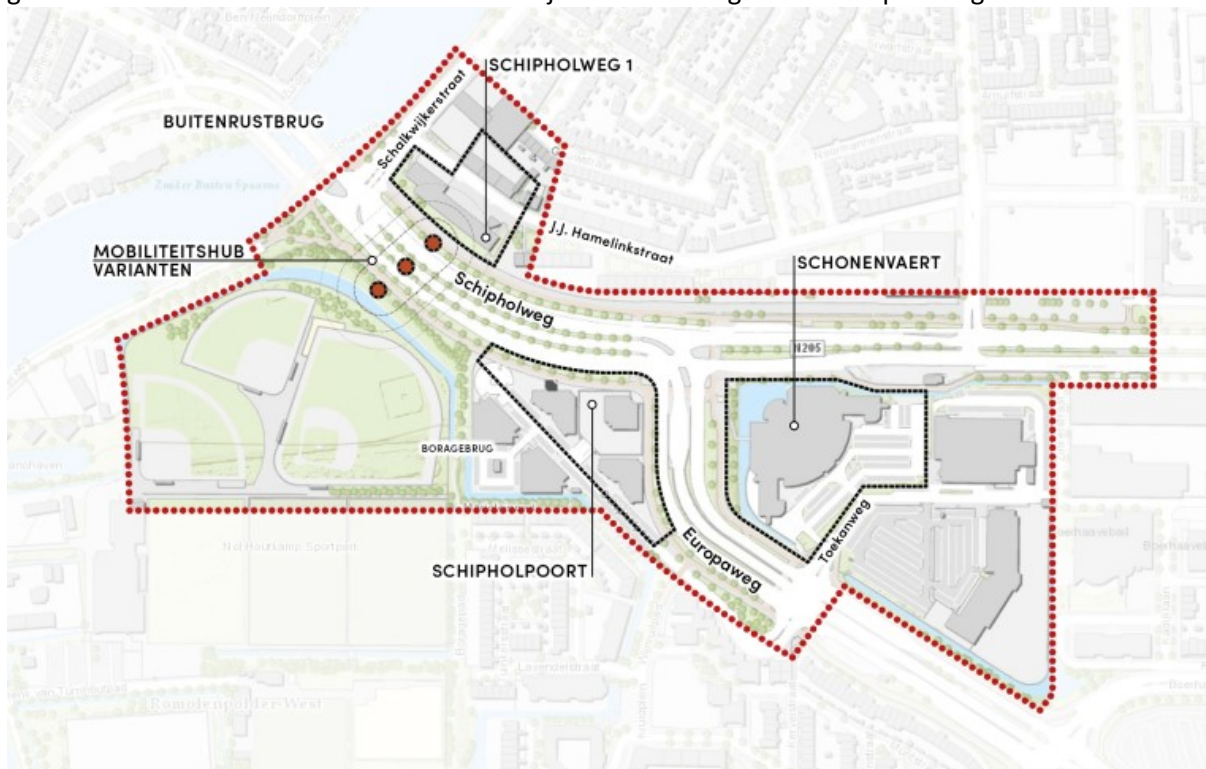
- Toekanweg 7
- Schipholpoort 40-70
- Schipholweg 1
- J.J. Hamelinkstraat 17 t/m 45 (oneven)

De bedoeling is om hier stevige, in hoogte verschillende gebouwencomplexen met een gemengd programma te realiseren. Op de onderste bouwlagen komen commerciële functies en ook voorzieningen voor de buurt. Daarboven komen voornamelijk woningen. Ook zijn functies voorzien die bijdragen aan de werkgelegenheid, zoals kantoor- en bedrijfsruimte. Deze gemengde functies in combinatie met een aantrekkelijke buitenruimte zorgen voor een dynamische omgeving waar mensen graag wonen, werken en verblijven. Aan de J.J. Hamelinkstraat worden boven-beneden woningen gesloopt en daarvoor komt een appartementengebouw in de plaats. Een klimaatadaptieve en circulaire ontwikkeling is het uitgangspunt. De ontwikkelingen hebben samenhang met de realisatie van de mobiliteitshub (OV knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid) en de herinrichting van de Europaweg tot stadsstraat.

Om de ontwikkeling in goede banen te leiden is een concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) gemaakt; zie bijlage 1. Met dit SPvE worden randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de gebouwen en ambities voor de toekomstige inrichting van de openbare ruimte vastgelegd. Met



deze nota wordt het concept SPvE vrijgegeven voor inspraak. Na afloop van de inspraaktermijn zal de reactie van de commissie Ontwikkeling samen met de overige inspraakreacties worden verwerkt in het definitieve SPvE ten behoeve van vaststelling door de gemeenteraad in de zomer van 2021. Voor de mobiliteitshub wordt op een later moment een apart SPvE opgesteld waarin ook rekening gehouden wordt met de daarvoor noodzakelijke herinrichting van de Schipholweg.



Afbeelding 1: het plangebied met zwart omlijnd de drie belangrijkste ontwikkellocaties en zoeklocaties voor de mobiliteitshub

2. Besluitpunten college

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

1. Het concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid ter inzage te leggen.

3. Beoogd resultaat

Het SPvE bevat een ontwikkelvisie voor het plangebied met een integraal toetsingskader, waaraan initiatieven moeten voldoen met het oog op een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. Er worden randvoorwaarden gesteld aan mobiliteit, woningbouw, economische functies en voorzieningen, klimaatadaptatie en circulariteit en architectonische beeldkwaliteit. En er zijn ambities geformuleerd voor een toekomstige herinrichting van de openbare ruimte. Met deze collegenota wordt het concept SPvE vrijgegeven voor inspraak.

Met inachtneming van de reacties kan het SPvE worden afgerond en ter vaststelling worden aangeboden aan de raad

4. Argumenten

1. Het concept SPvE stelt kaders aan de drie geplande ontwikkelingen

Voor de drie ontwikkelingen zijn afzonderlijk startnotities vastgesteld en nu is er een gezamenlijk concept SPvE gemaakt. Dat is efficiënt en borgt tegelijk de onderlinge samenhang tussen de projecten. Met het vrijgeven van het concept SPvE voor inspraak wordt een stap gezet richting de daadwerkelijke ontwikkeling van de drie projecten. Die worden na vaststellen van het definitieve SPvE ieder in hun eigen tempo vervolgd.

2. De nieuwbouw ligt binnen de invloedssfeer van OV knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid

In Haarlem wordt een nieuw stationsgebied gecreëerd rondom de nieuwe mobiliteitshub (OV knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid) die voorzien is langs de Schipholweg. De mobiliteitshub is nodig om de toekomstige groei van het openbaar vervoer op te vangen. Er komen bussen en in de toekomst mogelijk een tram of lightrail. Het nieuwe OV knooppunt is een entree naar de binnenstad en de omliggende wijken en een belangrijke schakel in de regionale bereikbaarheid. Zowel de gemeente als de provincie Noord-Holland willen de nieuwbouw van woningen en bedrijvigheid bij OV knooppunten stimuleren. Zo worden de ruimte in de stad én het openbaar vervoer optimaal benut. Het concept SPvE houdt rekening met drie eerder vastgestelde mogelijke locaties voor de mobiliteitshub ([2020/691440](#)).

3. In het concept SPvE wordt rekening gehouden met een integrale gebiedsontwikkeling

Met het opstellen van het concept SPvE wordt niet alleen voortgang in de drie afzonderlijke projecten beoogt maar ook een integrale gebiedsgerichte aanpak die leidt tot samenhangende projecten en hoogstedelijke kwaliteit in het gebied. Daarom stelt het concept SPvE ook globale eisen aan plekken in het gebied waar nu geen concrete initiatieven voorzien zijn maar in de toekomst mogelijk wel. Bijvoorbeeld de locatie van Van der Valk en de overige kantoorgebouwen op Schipholpoort. Voor het sportpark Nol Houtkamp wordt rekening gehouden met een mogelijke locatie van de mobiliteitshub langs de noordelijke rand van het sportpark. Het sportpark wordt toegankelijker en in de toekomst wordt onderzocht hoe, met meer bewoners in de directe omgeving, efficiënter gebruik gemaakt kan worden van het sportpark. Met het SPvE wordt de samenhang geborgd tussen deze ontwikkelingen onderling maar ook met de processen voor de mobiliteitshub en stadsstraat Europaweg. Aanvullend op het concept SPvE stelt de gemeente samen met de stakeholders in het gebied een gebiedsconcept op. Daarin wordt de (duurzame) identiteit van het gebied uitgewerkt, welk type voorzieningen en werkgelegenheid hierbij passen en wat er nodig is om dat te realiseren. Door niet alleen woningen te bouwen maar ook andere functies toe te voegen, wordt de stedelijke potentie van het knooppunt optimaal benut. Om de kwaliteit van de huidige en toekomstige ontwikkelingen in het gebied te bewaken, stelt de gemeente een supervisor aan.

4. De ambities voor een groene stedelijke openbare ruimte zijn hoog

Ruimere voetpaden, meer verblijfsplekken en vergroening van de openbare ruimte dragen bij aan een prettig woon- en werkmilieu. De oversteekbaarheid van de Europaweg en Schipholweg worden verbeterd en er ontstaan nieuwe, prettige routes voor voetgangers en fietsers. De zichtbaarheid en



uitstraling van het sportpark langs de Schipholweg wordt verbeterd en de entree tot het groene gebied langs de Noord Schalkwijkerweg wordt flink verbreed en parkachtig ingericht. Deze ambities sluiten aan bij de uitgangspunten van de SOR en dragen bij aan de ontwikkeling van een hoogstedelijk gebied. De (mobiliteits)transitie van de Schipholweg (meer ruimte voor groen, wandelaars en fietsers) is noodzakelijk voor het vestigen van niet-woonfuncties langs de Schipholweg en de gewenste groei van de werkgelegenheid. De haalbaarheid van deze transitie en bijbehorende ambities is afhankelijk van het proces voor de mobiliteitshub en verkeerskundige keuzes die binnen dit proces gemaakt worden. In de keuze kan niet alleen de verkeerssituatie ter plekke worden betrokken maar wordt ook de stedelijke en regionale functie van de Schipholweg meegewogen. Uiteraard wordt rekening gehouden met een toekomstige tram of lightrail. In aanvulling op de vergroening van de openbare ruimte, verlangt de gemeente van de ontwikkelaars dat groene daken en gevelgroen onderdeel uitmaken van hun ontwerpen.

5. Het SPvE stelt eisen aan het te realiseren programma

In het plangebied komen circa 1.600 nieuwe woningen in verschillende segmenten en daarmee wordt bijgedragen aan de doelstelling om 10.000 woningen toe te voegen in Haarlem. Voor de drie projecten zijn maatwerkafspraken gemaakt voor een aantal onderdelen uit de nota Kaders en Instrumenten sociale huur en middensegment. Deze zijn vastgelegd in de startnotities voor de drie projecten en in de collegenota Ontwikkelzone Europaweg, drie maatwerkafspraken. Op de onderste bouwlagen komt een menging van commerciële functies en (maatschappelijke) voorzieningen. Dat is niet alleen belangrijk voor de levendigheid in het gebied maar ook voor behoud en mogelijk toevoegen van werkgelegenheid en een optimale benutting van de mogelijkheden die de nieuwe mobiliteitshub biedt. In het concept SPvE worden kwalitatieve eisen gesteld aan de niet-woonfuncties. De niet-woonfuncties moeten bijdragen aan de levendigheid in het gebied en zo veel mogelijk openbaar toegankelijk zijn. Functies die bijdragen aan de werkgelegenheid en/of mobiliteitstransitie hebben een voorkeur. In de periode tot aan het vaststellen van het definitieve SPvE werken de gemeente en ontwikkelaars samen de beoordelingscriteria voor niet-woonfuncties verder uit.

6. De ontwikkeling sluit aan bij de Haarlemse duurzaamheidsambities

Door goede fietsverbindingen en voorzieningen en een duurzaam mobiliteitsplan per project, worden bewoners en gebruikers gestimuleerd om te kiezen voor fiets of openbaar vervoer en af te zien van het gebruik of bezit van een eigen auto. Een klimaatrobuuste inrichting moet het gebied beschermen tegen de gevolgen van wateroverlast en droogte. Het gebied is flexibel in gebruik, de in de gebouwen gebruikte materialen worden geregistreerd en voor de sloop van de bestaande gebouwen wordt een circulair sloopplan verlangd opdat zo veel mogelijk materialen hergebruikt kunnen worden. De nieuwbouw voldoet minimaal aan de BENG eisen (Bijna Energie Neutrale Gebouwen) en is mogelijk energieneutraal of zelfs energiepositief. In het kader van het SPvE zijn met de ontwikkelaars specifieke afspraken gemaakt over certificering en het stimuleren van biodiversiteit.

7. De parkeernormen zijn bepaald op basis van daadwerkelijk gebruik in Haarlem

De parkeerbehoefte voor de nieuwe woningen binnen het plangebied is gebaseerd op de gemeentelijke analyse naar autobezit in Haarlem 2018. Hierin is het daadwerkelijke autobezit in Haarlem afgezet tegen o.a. woningwaarde en -oppervlakte. Op basis van deze analyse, de locatie, de gunstige ligging ten opzichte van openbaar vervoer en de ambitie om een hoog-stedelijke leefomgeving te creëren, is een maatwerk parkeerbehoefte (norm) voor bewoners en bezoekers opgenomen in het SPvE. Dit is in overeenstemming met het gemeentelijk Parkeernormenbeleid, dat ruimte biedt voor maatwerk. Overeenkomstig het Stappenplan parkeernormen bij bouwprojecten van de gemeente Haarlem, zullen de projectontwikkelaars in het vervolgtraject onderzoeken op welke wijze aan de maatwerk parkeerbehoefte in de plannen kan worden voldaan. Als uit het doorlopen van het stappenplan blijkt dat het ruimtelijk of financieel niet lukt om de benodigde aantal parkeerplaatsen uit het zicht en op eigen terrein aan te leggen, dan zullen zij mogelijk een verzoek tot gedeeltelijke vrijstelling indienen.

8. Het concept SPvE bevat een spelregelkaart met hoogtes, rooilijnen en volumes

Met de spelregelkaart zijn de belangrijkste ruimtelijke eisen in een oogopslag duidelijk. Er zijn eisen gesteld aan rooilijnen, (plint)hoogtes en posities van hoogte-accenten en verkeersroutes. In de spelregelkaart staat dat de nieuwbouw aan de Schipholpoort maximaal 23 lagen hoog mag worden en de nieuwbouw aan de Schipholweg maximaal 24 lagen. Deze gebouwen worden ongeveer net zo hoog als de aan de westkant van het Spaarne gelegen Mariatoren en worden niet hoger dan de maximumhoogte voor de stad van 76 meter (de hoogte van de Bavokerk op de Grote Markt). Hier worden de hoogste woontorens van de stad gebouwd. Dat sluit aan bij de vastgestelde Hoogbouwprincipes en de visie op de Europawegzone. In de startnotitie voor Schipholweg 1 is de maximale bouwhoogte van 24 lagen al genoemd. Het SPvE stelt ook eisen aan de overgang naar de Slachthuisbuurt in het noorden en de Kruidenbuurt in het zuiden van het plangebied. Deze verloopt via een tussenschaal van 4, 5 en deels 6 bouwlagen.

9. Het concept SPvE bevat een beeldkwaliteitsparagraaf

Dit is een aanvulling op de Nota Ruimtelijke Kwaliteit omdat deze niet voldoende voorziet in specifieke criteria voor deze locatie. De beeldkwaliteitsparagraaf dient als toetsingskader voor het ontwerp van de gebouwen en de openbare ruimte. Als basisprincipe geldt dat de gebouwen vanaf alle zijden even aantrekkelijk zijn. Dat geldt zowel voor de onderbouw als de hoogbouw. Vanaf verschillende plekken binnen en buiten de stad zal de nieuwbouw zichtbaar zijn en vanuit alle windrichtingen ontstaat een helder en herkenbaar silhouet van Haarlem Nieuw-Zuid als stedelijk knooppunt. De plinten vormen het visitekaartje van de gebouwen op straatniveau en moeten zo veel mogelijk openbaar toegankelijk zijn. Het gebruik van duurzame materialen is vereist. In de gevels langs de Schipholweg en Europaweg worden voornamelijk steenachtige materialen toegepast, zoals baksteen en gebakken keramisch materiaal in warme aardetinten. Groene (begroeide) gevels en geveldelen zijn altijd toegestaan en groene daken worden gestimuleerd.



10. Er zijn voorschotovereenkomsten gesloten met de grondeigenaren

Hiermee worden de ambtelijke kosten voor de definitiefase van de drie ontwikkelingen gedekt. De initiatiefnemers ontwikkelen de plannen voor eigen rekening en risico. Voor het vervolg van de ontwikkeling worden drie anterieure overeenkomsten gesloten ten behoeve van alle wettelijk op de grondeigenaren te verhalen kosten. Het gaat om de kosten van de ambtelijke begeleiding, het bestemmingsplan, het afdekken van planschaderisico en mogelijk verhaal van bovenplanse kosten. Daarnaast worden privaatrechtelijke afspraken gemaakt over noodzakelijke (her)inrichting van de openbare ruimte en grondtransacties. Voor een efficiënte inrichting van de nieuwbouwlocaties wordt namelijk verkoop van (een klein stuk) grond door de gemeente aan de ontwikkelaars voorbereid.

11. Participatie, inspraak en communicatie

Het concept SPvE is opgesteld in samenhang met de projecten voor de herinrichting van de Europaweg naar stadsstraat en de ontwikkeling van de mobiliteitshub aan de Schipholweg en in samenspraak met de drie initiatiefnemers van de drie gebouwontwikkelingen. Zij hebben aangegeven achter het vrijgeven van het concept SPvE voor inspraak te staan. Omwonenden zijn gevraagd mee te denken over gewenste voorzieningen in de wijk, groen en ontmoeten in de openbare ruimte en er is gevraagd naar hun ideeën over duurzame mobiliteit. Een folder en antwoordkaart zijn huis-aan-huis verspreid in de omgeving van de projecten en de instellingen en bedrijven in de omgeving zijn via e-mail geïnformeerd. Daarnaast konden belangstellenden ook digitaal hun inbreng meegeven. In totaal zijn er ruim 400 reacties ontvangen via e-mail, website en antwoordkaarten per post. Door omwonenden werd vooral gevraagd naar kleine lokale winkels, horeca en betaalbare woningen in de nieuwbouw. Daarnaast was er behoefte aan meer groen in de omgeving en ontmoetingsplekken voor de wijk. De plannen zijn in een digitaal gesprek ook toegelicht aan de wijkraden en het platform Groen. De inbreng is meegenomen in de uitwerking van het concept SPvE en gedeeld met de ontwikkelaars. Het volgende participatiemoment is het ter inzage leggen van het concept SPvE gedurende 6 weken.

5. Risico's en kanttekeningen

1. Hoogbouw in de bestaande stad heeft effecten op (uit)zicht, bezonning en windklimaat

Voorafgaande aan de noodzakelijke planologische procedure maken de ontwikkelaars een Hoogbouw Effect Rapportage (HER). Met het vaststellen van de notitie hoogbouwprincipes is namelijk besloten dat voor initiatieven die onder de definitie hoogbouw vallen een (HER) moet worden gemaakt. In de HER worden cultuurhistorische effecten meegenomen maar ook onderzoek naar windhinder en schaduw. Met een bezonningsdiagram wordt beoordeeld welk effect de nieuwbouw heeft op de omgeving. Er wordt gekeken naar de schaduwwerking op gevels, tuinen en terrassen. De bruikbaarheid van deze plekken mag door de toename van schaduw, als gevolg van de nieuwbouw, niet onaanvaardbaar afnemen. Rond hoge gebouwen treedt mogelijk windhinder op en het uitvoeren van een windonderzoek is verplicht. Zo wordt vooraf vastgesteld of windhinder zal optreden en welke maatregelen genomen moeten worden om windhinder te voorkomen of te

beperken. De gemeente neemt de resultaten van het windonderzoek mee bij de beoordeling of de ontwikkeling aanvaardbaar is. De noodzakelijke maatregelen worden in het bestemmingsplan vastgelegd.

2. De huidige infrastructurele uitstraling maakt het gebied onaantrekkelijk voor niet-woonfuncties

De (mobiliteits)transitie van de Schipholweg (meer ruimte voor groen, wandelaars en fietsers) is van belang voor het realiseren van een prettig woon- en werkklimaat maar is afhankelijk van het proces voor de mobiliteitshub en verkeerskundige keuzes. Daarom moeten de voorwaarden in het concept SPvE ten aanzien van commerciële functies en voorzieningen flexibel zijn. Zo kan, gedurende het ontwikkelproces, het niet-woonprogramma zich aanpassen aan en meegroeien met de ontwikkeling van de plek. Om die reden is in het concept SPvE geen kwantitatieve maar een kwalitatieve omschrijving voor het niet-woonprogramma opgenomen. Dat wijkt af van de startnotities waarin een vast percentage van het vloeroppervlak wordt benoemd. De kwalitatieve omschrijving wordt nog voorzien van toetsingscriteria. Deze criteria gaan over levendigheid, verblijfskwaliteit, openbare toegankelijkheid en het aantal arbeidsplaatsen en zijn nu nog globaal. De bedoeling is om de uitgewerkte criteria in het definitieve SPvE mee te nemen.

3. De gewenste transformatie van de Schipholweg zal aanzienlijke investeringen vragen

De realisatie is bovendien afhankelijk van de verkeerskundige haalbaarheid in relatie tot de stedelijke en regionale functie van de Schipholweg. Deze zal moeten worden aangetoond in samenhang met de ontwikkeling van de mobiliteitshub. De financiële consequenties daarvan worden in 2021 inzichtelijk gemaakt. Samen met de provincie Noord-Holland en de MRA wordt gewerkt aan een ontwikkelstrategie. Voor het OV Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid zal een aanvraag worden gedaan bij het OV-fonds van de provincie Noord-Holland. Ook is de mobiliteitshub opgenomen in het project Bereikbare steden (onderdeel van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid van het Ministerie van I&W). Binnen dit project wordt op regionaal niveau gewerkt aan bereikbaarheidsmaatregelen voor verdichting rond OV-knooppunten.

Daarnaast wordt onderzocht of en hoe de middelen uit de impulsaanvraag kunnen worden ingezet voor een kwaliteitsverbetering van de projecten op de kop van de Europaweg. In de beschikking is voorlopig een relatie gelegd met parkeren. In de jaarlijkse rapportage ten behoeve van de verantwoording van de subsidie, zal bewaakt worden dat deze overeenkomstig de afspraken besteed wordt.

4. Een flink aantal projecten op een klein oppervlak zorgt voor een complex proces

De opbrengsten uit het proces voor de mobiliteitshub en stadsstraat Europaweg zijn mogelijk van invloed op het definitieve SPvE. Bijvoorbeeld door de keuze van de exacte locatie en inrichting van de mobiliteitshub of vanwege verkeerskundige afwegingen. De complexiteit, onderlinge samenhang en de afhankelijkheid van de voortgang van het proces van de mobiliteitshub, kunnen leiden tot vertraging of aanpassing van de plannen.

5. Reductie van de parkeernormen kan gevolgen hebben voor de omgeving



Op basis van de parkeernormen uit het concept SPvE stellen de initiatiefnemers een duurzaam mobiliteitsplan op en onderzoeken of een verdere reductie of (gedeeltelijke) vrijstelling van de parkeernorm mogelijk is. In de omgeving zijn meer plannen in ontwikkeling en al gerealiseerd. Het ligt voor de hand om parkeerregulering in te voeren voor de omgeving van de mobiliteitshub. Dat hangt ook samen met de wens om de parkeernorm verder te reduceren. Er kan worden overwogen om over een aantal jaren ook voor het overige deel van de Slachthuisbuurt en Europawijk een besluit te nemen over parkeerregulering in (een deel van) de wijk. In het noordelijk deel van de Slachthuisbuurt geldt parkeerregulering en voor een deel van de Boerhaavewijk (Entree) is al een parkeerzone aangewezen. Ook in Schalkwijk Midden, op het terrein van het Spaarne Gasthuis en in winkelcentrum Schalkwijk is vrij parkeren niet mogelijk.

6. De ligging van kabels en leidingen is mogelijk van invloed op definitief ontwerp

Ter hoogte van Schipholweg 1 liggen veel kabels en leidingen in een strook grond die nu eigendom is van de gemeente. Het betreft onder meer een transportleiding voor de watervoorziening voor Amsterdam en een 50Kv hoogspanningskabel. Het SPvE gaat uit van bebouwing op deze strook en het omleggen van de kabels en leidingen. Dat is voor rekening en risico van de initiatiefnemer die op deze grond wil bouwen. Dat wordt vastgelegd in de anterieure overeenkomst. De technische mogelijkheden en kosten worden nog door de initiatiefnemer onderzocht en afgestemd met de nutsbedrijven. Op basis van de uitkomsten van dit overleg maakt de gemeente een afweging tussen de belangen van de nutsbedrijven en de initiatiefnemer/het project. Dit kan van invloed zijn op de definitieve uitwerking van de ontwikkeling. Als de kabels en leidingen niet verplaatst kunnen worden, dan moet de voorgevel-rooijlijn in de zuidwestelijke hoek van Schipholweg 1 een aantal meters verschoven worden.

6. Uitvoering

Het college geeft het SPvE vrij voor inspraak. De inspraakreacties worden in het definitieve voorstel betrokken. Het definitieve SPvE wordt naar verwachting voor de zomer aan de gemeenteraad ter vaststelling aangeboden. De drie ontwikkelingen doorlopen de fases van het Haarlems Ruimtelijk Planproces. De definitiefase wordt afgerond na het vaststellen van het definitieve SPvE en het sluiten van een anterieure overeenkomst (voor ieder project afzonderlijk). Daarna gaan de drie projecten in samenhang maar ieder in hun eigen tempo verder. De planning is globaal als volgt:



Fase	Product	Bevoegdheid	Planning
Definitiefase	- Stedenbouwkundig Programma van Eisen - Schetsplan	Raad	Q2 2021

	• Anterieure overeenkomst	• B&W	Q2/Q3 2021
Ontwerpfase	• Stedenbouwkundig plan	• B&W	
	• Inrichtingsplan openbare ruimte	• B&W	
Vorbereidingsfase	• Juridisch planologische procedure (nog te bepalen)	• Raad/B&W	
Realisatiefase	• Uitvoering		

Met oog op het verplichte kostenverhaal, sluit de gemeente met de initiatiefnemers een anterieure overeenkomst. Gelijktijdig wordt door de ontwikkelaars gewerkt aan een schetsontwerp voor de drie projecten en wordt gezamenlijk gewerkt aan een gebiedsconcept. Daarnaast werkt de gemeente samen met de provincie Noord-Holland aan een uitwerking van de mobiliteitshub langs de Schipholweg.

7. Bijlagen

1. concept SPvE knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid