

Onderwerp: Startnotitie Spaarndamseweg 74-76
Bestuurlijk opdrachtgever: Jeroen van Spijk
Datum: 2 november 2017

1. Aanleiding

Op de plek van de voormalig Carpet Right (figuur 1) aan de Spaarndamseweg 74-76 heeft ontwikkelaar HUVA (hierna, de Ontwikkelaar) een stedenbouwkundige verkenning gedaan naar sloop-nieuwbouw. Hierbij wordt ingezet op de realisatie van maximaal 1.783 vierkante meter perifere detailhandel (PDV) op de begane grond, met daaronder een ondergrondse parkeergarage en parkeerplekken op het dak van de PDV. Deze ontwikkeling wordt gecombineerd met de realisatie van een woontoren met circa 41 appartementen, waarvan een gedeelte sociaal. Om de dekking te vinden voor de ambtelijke inzet is in het voortraject een voorschotovereenkomst gesloten met de ontwikkelaar.



Figuur 1 Spaarndamseweg 74-76 huidige situatie

Wat in deze startnotitie wordt gepresenteerd is een tussenresultaat, op weg naar een planologische procedure. In de afgelopen periode heeft intensief overleg plaatsgevonden met de Ontwikkelaar. Hierin is op onderwerpen gekomen tot inhoudelijke afspraken die ambtelijk draagvlak hebben. Deze afspraken hebben te maken met onder meer het percentage sociale huurwoningen, de parkeeroplossing en –ontsluiting. Daarnaast zijn in dit proces de in vervolgstappen uit te werken onderwerpen benoemd.

Na een periode van inhoudelijke overleg vraagt de Ontwikkelaar om de gezamenlijke stap te maken richting een anterieure overeenkomst (AO) en daarmee het vertrouwen in het project uit te spreken. In dit traject zijn nog uitdagingen die door de Ontwikkelaar uitgezocht moeten worden. Dit is enerzijds onderdeel van de AO en anderzijds onderdeel van de planologische procedure. In dit kader wordt, aangezien de ontwikkeling in strijd is met het vigerend bestemmingsplan, voorgesteld in het verlengde van de AO een uitgebreide wabo-procedure te starten.

2. Probleemstelling

Het huidige gebouw is in tijdelijk beheer en drukt een negatieve stempel op de locatie.

3. Doel

Sloop en vervanging van de huidige bedrijfsbebouwing met nieuwbouw van maximaal 1.783 vierkante meter PDV en de toevoeging van een woontoren met circa 41 appartementen. De maximale hoogte van deze woontoren bedraagt 38 meter en het percentage sociale huurwoningen is 20%. Onderdeel van deze ontwikkeling is de realisatie van een ondergrondse parkeergarage (61 parkeerplaatsen) en dakparkeren (39 parkeerplaatsen). *Alle aantallen zijn voorlopige aantallen.*

4. Resultaat

1. Een anterieure overeenkomst met de Ontwikkelaar;
2. Het aanpassen van een juridisch planologisch kader, in dit geval het bestemmingsplan, waarbij het gewenste gebruik en bebouwingsmogelijkheden worden vastgelegd. Dit gebeurt middels een uitgebreide wabo-procedure.

5. Uitgangspunten en randvoorwaarden

De kaders voor de ruimtelijke ordening voor de Spaarndamseweg 74-76 zijn:

Bestemmingsplan Spaarndamseweg eo (2013)

De aan de orde zijnde variant is in strijd met het geldend bestemmingsplan 'Spaarndamseweg e.o.' uit 2013, omdat die variant uitgaat van de functie wonen en een bouwhoogte tot 38 meter. Deze aspecten passen niet in het geldende bestemmingsplan.

Nota ruimtelijke kwaliteit (2012)

In de Nota ruimtelijke kwaliteit valt onderhavige locatie binnen de 'Beschermdende regie'. Dit regieniveau is onderverdeeld in verschillende gebiedstypen. Het ingediende plan wordt zowel stedenbouwkundig, landschappelijk als planologisch getoetst aan de criteria voor ruimtelijke kwaliteit die gelden voor het gebiedstype 'Gebieden 1920-1960'.

Gebiedsvisie Spaarndamseweg (2008)

In gebiedsvisie Spaarndamseweg e.o. uit 2008 zijn de uitgangspunten benoemd om te komen tot planontwikkeling voor het gebied. Voor deze locatie zijn de volgende bestemmingen beoogd: de woonbestemming, met op de begane grond en eventueel op de eerste verdieping kantoren, praktijkruimten, dienstverlening, detailhandel volumineus (bouwmarkten, meubels en woninginrichting), recreatie en bedrijven. Reguliere detailhandel past niet binnen de gebiedsvisie. Bouwhoogte tot 38 meter is eveneens niet passend binnen de gebiedsvisie. Algemeen wordt in de gebiedsvisie aangegeven dat de te hanteren limiet niet eenduidig kan worden vastgesteld en bouwintensiteit en ook bouwhoogte afhankelijk is van uiteenlopende omstandigheden. Vooruitlopend op de actualisatie van de Hoogbouwvisie geeft Ruimtelijk Beleid een positief advies voor wat betreft de inpassing van deze hoogbouw. Zie tevens risicoanalyse punt 2.

Structuurplan Haarlem 2020 (2005)

Het Spaarne-noord, waaronder de Spaarndamseweg is genoemd als een verandergebied. Deze verandergebieden kunnen aanmerkelijk versterkt worden door verandering en intensivering van het ruimtegebruik. Hier zullen verdichting, functiemenging en meervoudig grondgebruik

veelvuldig een rol spelen. Ook zijn dit bij uitstek de gebieden waar stedelijke (of regionale) functies een plek kunnen krijgen.

Beschrijving gewenste beeldkwaliteit met betrekking tot bouwmassa:

‘Een ontwikkeling aan de westzijde met stedelijk allure zal leiden tot een versterking van de beeldkwaliteit van het Spaarne. Een boulevard met stedelijke wanden (hogere gevel) met in een bepaald ritme een aantal architectonische accenten (hoger dan 10 lagen) is daarbij een gewenst beeld. De oriëntatie op het water zal daarbij aandacht krijgen.’ De zijwegen naar het achterliggende woongebied kunnen (visueel) aansluiten op de nieuwe ontwikkelingen door toevoegen van middelhoogbouw die geleidelijk naar laagbouw verloopt.’

Rekening dient te worden gehouden met de verschillende schaalniveaus met betrekking tot de bebouwing. Voor het ruimtelijk profiel van de stad wordt een indeling gebruikt in de volgende hoogtecategorieën:

- Laagbouw tot 3 bouwlagen (van max. 3 m)
- (binnen)stedelijk 3-6 bouwlagen
- middelhoogbouw 6-10 bouwlagen
- hoogbouw meer dan 10 lagen

Vergunningseisen parkeerplaatsen bij bouwprojecten

Het uiteindelijke bouwplan zal binnen de uitgebreide wabo-procedure als onderdeel van de omgevingsvergunningaanvraag worden getoetst aan de Beleidsregels parkeernormen.



6. Proces

In de afgelopen periode is samen met de Ontwikkelaar toegewerkt naar de ruimtelijke en programmatische uitgangspunten. Hierin zijn inhoudelijke keuzes gemaakt op onder meer het gebied van woonprogramma, de maximale hoogte, functies en ontsluitingsmogelijkheden.

Binnen de gestelde stedenbouwkundige kaders is het voor de Ontwikkelaar mogelijk maximaal acht (20%) sociale huurwoningen te realiseren. Hierin is aannemelijk gemaakt dat de financiële haalbaarheid in het geding komt wanneer er meer sociaal wordt toegevoegd. Beleidsafdeling Wonen is akkoord met dit percentage. De Ontwikkelaar geeft aan vier extra (totaal van 30%) sociale huurwoningen te kunnen realiseren indien er voor een gedeelte afgeweken wordt van de maximale hoogte. Deze oplossing geniet niet de voorkeur van Ruimtelijk Beleid.



De Ontwikkelaar draagt een parkeeroplossing aan op eigen terrein. Hierbij is een groot gedeelte uit het zicht en ondergronds. Een gedeelte van het woonparkeren wordt gerealiseerd op het dak van de PDV. De Ontwikkelaar neemt maatregelen waarin het dakparkeren wordt gecombineerd met groen zodat de esthetische kwaliteit hoog is. Voor wat betreft de ontsluiting van dit dakparkeren wordt in de AO-fase onderzoek gedaan naar twee varianten.

Naast het inhoudelijk verder brengen van het plan is tevens eerste contact gelegd met de buurt / direct belanghebbenden. De ontwikkelaar heeft medio januari de contouren van het plan kort geïntroduceerd tijdens een wijkraadsvergadering. Daarnaast is er op 13 juni jongstleden een inloopavond georganiseerd. Met zo'n 80 bewoners was er sprake van een grote opkomst.

Uit deze inloopavond komt naar voren dat er zorgen zijn vanuit de buurt voor wat betreft de hoogte van de woontoren en de eventuele gedeeltelijke achterontsluiting van verkeer. De wijkraad Patrimoniumbuurt heeft hierop het initiatief genomen om mede namens VVE "de Pionier", bewoners Wethouder Roodenburgstraat en enkele bewoners van Vredenburgstraat / Roozenhagenstraat een eerste reactie te geven op de plannen (zie tevens onderdeel participatie en inspraak).

Vervolgtraject

In het vervolg wordt een AO afgesloten en wordt de ruimtelijke procedure gestart, de voorkeur gaat hierbij uit naar een uitgebreide wabo-procedure. In aanloop naar deze procedure worden de ontsluitingsvarianten uitgewerkt en levert de Ontwikkelaar de ruimtelijke onderbouwing aan. Op basis van deze informatie volgt een ambtelijke toets. Voordat het College een ontwerpbesluit kan nemen op deze buitenplanse afwijking, is een (raads)verklaring van geen bedenkingen (vvgb) nodig. Het is voor direct belanghebbende binnen de gangbare planologische procedure mogelijk om na het ontwerpbesluit een zienswijze in te dienen en eventueel in beroep te gaan na een definitief besluit.

7. Risicoanalyse

De herontwikkeling van deze locatie naar (gedeeltelijke) woningbouw is vanuit een beleidsperspectief gewenst, het draagt bij aan de woningbouwopgave waarmee Haarlem zich geconfronteerd ziet. Er zijn echter een aantal relevante risico's gesignaleerd.

1. Beperkt sociaalmaatschappelijk draagvlak

In het voortraject is contact geweest met de buurt. De ontwikkelaar heeft de contouren van het plan geïntroduceerd bij de wijkraad en er is een inloopavond georganiseerd, hierbij was ambtelijke vertegenwoordiging aanwezig. Uit dit voorlopige

participatietraject is gebleken dat er de nodige zorgen zijn voor wat betreft de hoogbouw, de eventuele achterontsluiting via de Wethouder Roodenburgstraat en het aanzicht van het dakparkeren vanuit woontoren de Pionier.

- Voor wat betreft de maximale hoogte geeft RB aan binnen het vigerend beleid voldoende aanknopingspunten te zien voor onderbouwning;
- Voor wat betreft de achterontsluiting wordt een tweede variant onderzocht, zie hieronder;
- De weerstand voor wat betreft het aanzicht van het dakparkeren vanuit woontoren de Pionier is weg te nemen door samen met de bewoners een slimme oplossing te zoeken. De Ontwikkelaar heeft reeds aangegeven hier voor open te staan en hier wordt in de AO-fase op ingezet.

2. Parkeren en verkeersontsluiting is een aandachtspunt

Er is nog geen optimale variant voor de verkeersontsluiting. De basisvariant (ontsluiting via de woonstraat aan de achterzijde) is op zijn functionele eigenschappen onder de loep genomen en functioneel positief getoetst. In de vervolgfase wordt een verkeersgeneratie onderzoek gedaan. Daadwerkelijke toetsing geschiedt in de uitgebreide wabo-procedure. Voorlopig is er vanuit verkeersbeleid geen bezwaar tegen het toevoegen van verkeersbewegingen op deze locatie. Ontsluiting aan zowel de achterzijde als aan de voorzijde hebben voor- en nadelen.

Tegelijkertijd is met de ontwikkelaar gezocht naar een alternatieve oplossing v.w.b. een verkeersafwikkeling die van mindere invloed is op de achterliggende woonwijk. In de AO wordt een uitwerkingsplicht opgenomen voor deze tweede variant. De inspanningsverplichting voor wat betreft de ontsluitingsvarianten neemt het grootste bezwaar dat direct belanghebbenden hebben weg.

3. Bezwaar van direct belanghebbenden op het ontwerpbesluit uitgebreide wabo-procedure

Vanuit de wabo-procedure wordt een ontwerpbesluit genomen. Dit is onderdeel van de planologische procedure. Direct belanghebbende hebben simpelweg het recht om het ergens niet mee eens te zijn. Zie Participatie en inspraak voor beheersmaatregelen.

8. Participatie en inspraak

De ontwikkeling heeft invloed op de directe leefomgeving. Van belang is dat de ontwikkelaar in gesprek gaat met omwonenden en andere stakeholders in de fase waarin het ontwerp van het stedenbouwkundig plan wordt gemaakt. Het doel hiervan is tot een plan te komen, dat ook wordt gedragen door de buurt. Tot op heden heeft de ontwikkelaar deze stappen richting de buurt gemaakt, dit heeft echter nog niet geleid tot grote aanpassingen in het plan.

Er moet een goede afweging worden gemaakt tussen belangen van de gemeente, de buurt en de ontwikkelaar. Hier ontstaat een lastig dilemma. De gemeente behartigt het publieke belang; enerzijds het belang van direct omwonenden en anderzijds het belang van woningzoekenden. Wanneer er geen draagvlak is bij omwonenden en stakeholders, zal dit in de fase van inspraak en aanpassing bestemmingsplan, tot uiting komen en kan de ontwikkeling gehinderd worden.

De gemeente heeft een Participatie en Inspraak Plan (PiP) opgesteld en dit gedeeld met de ontwikkelaar. Daarnaast zal zij belanghebbenden informeren over besluiten ten aanzien van de ruimtelijke procedure. Dit gebeurt via een projectpagina op www.haarlem.nl/spaarndamseweg_74-76. Voor een uitgebreide wabo-procedure geldt in principe geen participatie en inspraak. Wel is er uiteraard de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen en bezwaar te maken op het (ontwerp)besluit. Dit ontwerpbesluit wordt tevens gepubliceerd op ruimtelijkeplannen.nl.

9. Planning

Startnotitie:

In B&W	14 november 2017
Ter kennisname naar Cie Ontwikkeling:	30 november / 7 december 2017
Besluitvorming anterieure overeenkomst	1 ^e kwartaal 2018
Start uitgebreide wabo-procedure	2 ^e kwartaal 2018
Ontwerpbesluit	3 ^e kwartaal, +26 weken
Zienswijze	+6 weken
Bezwaar & Beroep	p.m.
Omgevingsvergunning / start bouw	vanaf 4e kwartaal 2018

10. Bijlagen

1. Kaart plangebied
2. Processchema
3. Stedenbouwkundige verkenning 2017-09-21